

Opprinnelsen til prosjektforslag i Nasjonal Transportplan

En studie av tidligfasen til riksvegprosjekter i
Norge

Sigmund Aklestad

Master i Bygg- og miljøteknikk

Innlevert: juni 2018

Hovedveileder: Tore Øivin Sager, IBM

Medveileder: Gro Holst Volden, Concept

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Institutt for bygg- og miljøteknikk



Oppgavens tittel: Opprinnelsen til prosjektforslag i Nasjonal transportplan En studie av tidligfasen til riksvegprosjekter i Norge	Dato: 09.06.2018		
	Antall sider (inkl. bilag): 121		
	Masteroppgave	x	Prosjektoppgave
Navn: Sigmund Aklestad			
Faglærer/veileder: Tore Øivin Sager, professor emeritus v/ Institutt for bygg- og miljøteknikk			
Eventuelle eksterne faglige kontakter/veiledere: Gro Holst Volden, forskningssjef v/ forskningsprogrammet Concept			

Ekstrakt:

Oppgaven omhandler prioriteringen av riksvegprosjekter i Nasjonal transportplan (NTP), og går ut på å finne ut mer om hvordan prosjektforslag oppstår lokalt i kommuner og fylker, samt hvordan de bearbeides før de oversendes til de regionale vegkontorene. Oppgaven begrenses til et utvalg på 9 riksvegprosjekter innenfor Region midt, som alle er omtalt i NTP for perioden 2018-2029. Det er utført dokumentstudier, intervjuer og en mindre litteraturstudie for å finne ut blant annet hvorfor og av hvem de ulike prosjektene blir foreslått.

Den primære begrunnelsen til prosjektforslag er behovet for bedre fremkommelighet, og initiativtakerne til større riksvegprosjekter er normalt et interkommunalt og regionalt samarbeid, gitt at prosjektene berører flere kommuner. Prosjektene i transportetatens og Avinors forslag til NTP 2018-2029 er for første gang rangert etter netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), men det er en lav andel av prosjektene som har positiv netto nytte (NN). Regjeringens beslutning om en høy økonomisk ramme gir derfor en samlet negativ NN for prosjektene i NTP, til tross for rangeringen etter NNB. Statens vegvesen forsvarer gjennomføringen av prosjekter med negativ NN med behovet for å oppnå ulike samfunns mål. Dette kan f.eks. være behovet for sammenhengende god teknisk standard og fremkommelighet på riksvegrutene i Norge, og målet om null drepte og hardt skadde i trafikken.

Stikkord:

1. Nasjonal transportplan
2. Tidligfase
3. Initiativtakere
4. Prioriteringsfaktorer

Sigmund Aklestad

Forord

Denne masteroppgaven er utarbeidet ved Institutt for bygg- og miljøteknikk ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU), og er avsluttende oppgave for det 2-årige masterstudiet Bygg- og miljøteknikk. Oppgaven har emnekode TBA4945 Transport.

Oppgaven er en studie av tidligfasen til riksvegprosjekter i Norge, og består primært av en litteraturstudie, dokumentstudier av 9 case-prosjekter og 4 intervjuer med 6 ansatte i Statens vegvesen. Tidligere forskning gir sterke indikasjoner på at samfunnsøkonomisk lønnsomhet har begrenset effekt på prioriteringslisten av prosjekter i Nasjonal transportplan (NTP). Denne oppgaven prøver derfor å avdekke hvordan forslag til riksvegprosjekter oppstår, og hvilke faktorer som fører til at samfunnsøkonomisk lønnsomhet blir nedprioritert.

Oppgaven er utført i samarbeid med forskningsprogrammet Concept, som har finansiert reiseutgiftene til de utførte intervjuene. Jeg vil takke Gro Holst Volden som har stilt som ekstern veileder og komt med mange gode innspill til oppgaven. Jeg vil også takke Morten Welde for gode innspill i det tidlige arbeidet med oppgaven.

Jeg vil rette en stor takk til personene i Statens vegvesen i Molde, Trondheim og Steinkjer som tok seg tid til å stille til intervju. Disse bidragene har vært essensielle for å kunne komme frem til svar på de ulike forskningsspørsmålene. Også NTP-sekretariatet og Ålesund kommune fortjener en takk for bidrag til oppgaven. Til slutt vil jeg takke veilederen min, Tore Sager, for en svært interessant oppgave, gode samtaler, råd og konstruktive tilbakemeldinger.

Ålesund, 9. juni 2018

Sigmund Aklestad

Sammendrag

Tidligere forskning gir sterke indikasjoner på at samfunnsøkonomisk lønnsomhet har begrenset effekt på prioriteringslisten av prosjekter i Nasjonal transportplan (NTP), og gjeldende NTP for 2018-2029 har en netto nytte på – 55 mrd. kr. Få prioriteringsendringer i den sentralpolitiske behandlingen av NTP indikerer at det er mer relevant å se på riksvegprosjekters tidligfase for å finne ut av hvorfor de endte opp i transportplanen. Dette gir grunnlag for følgende problemstilling:

Hvordan oppstår forslag til riksvegprosjekter i Nasjonal transportplan?

Det er utledet 7 forskningsspørsmål fra problemstillingen som omfatter initiativtakere og årsaker til prosjektforslag, målformulering, -utvikling og samsvar med regjeringens mål for NTP, tidsbruk, utvikling av prosjektomfang og årsaker til NTP-prioritering. Disse er forsøkt besvart gjennom en litteraturstudie, dokumentstudier av 9 case-prosjekter i Region midt (Møre & Romsdal og Trøndelag) og 4 intervjuer med 6 ansatte i Statens vegvesen. Litteraturstudiet presenteres i et teorigapittel og dokumentstudiene og intervjuene presenteres i et resultatkapittel.

Resultatene indikerer at forslag til riksvegprosjekter i NTP normalt oppstår som et forslag fra berørte kommuner og fylke/region, med primær intensjon om å skape bedre fremkommelighet for de ulike trafikantgruppene. Hovedmålene til prosjektene endrer seg lite over tid, men eldre prosjekter har fått et økt miljøfokus. Prosjektomfanget har derimot en betydelig endring over tid, spesielt relatert til kostnadsøkning. Ellers viser det seg at prosjektene i gjeldende NTP har blitt prioritert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men at en majoritet av ulønnsomme prosjekter fører til en negativ netto nytte.

Summary

Earlier research indicate that socio-economic profitability has a limited effect on the priority list of projects in The Norwegian National Transport Plan (NTP), and the current NTP for the period 2018-2029 has a net benefit of – 55 billion NOK. Few changes in the central political treatment of the NNTP indicates that it is more relevant to look at the early phases of highway projects to figure out why they ended up in the transport plan. This gives a basis for the following issue:

How does project proposals occur for highway projects in The Norwegian National Transport Plan?

It is made 7 research questions based on this issue. They include initiators and reasons for project proposals, goals, goal development, compliance with government goals, time use, development of the scope of projects and reasons for the priority in NTP. The research questions are attempted answered through a literature study, document studies of 9 case-projects in More & Romsdal and Trondelag, and 4 interviews with 6 employees in The Norwegian Public Roads Administration. The literature study is presented in the theory chapter, while the document studies and the interviews are presented in the results chapter.

The results indicate that suggestions to the NTP usually occur as a suggestion from affected municipalities and regions, whit a primarily intention of generating better accessibility for the different traffic groups. The main goals for the projects doesn't change much over time, but older projects have gotten an increased focus on environmental goals. The project scope has a significant change over time, especially related to increased costs. Otherwise it turns out that the projects of the current NTP have become prioritized after socio-economic profitability, but that many unprofitable projects still lead to a negative net benefit.

Innhold

FORORD	III
SAMMENDRAG	V
SUMMARY	VI
FIGURLISTE	X
TABELLISTE	XI
FORKORTELSER OG ORDFORKLARINGER	XII
1. INNLEDNING	1
1.1 BAKGRUNN	1
1.2 PROBLEMSTILLING OG FORSKNINGSSPØRSMÅL	2
1.3 OMFANG OG AVGRENSNINGER	3
1.4 OPPGAVENS STRUKTUR	4
2. METODE	5
2.1 LITTERATURSTUDIE	5
2.2 DOKUMENTSTUDIER	5
2.3 INTERVJUER	6
3. TEORI	8
3.1 NASJONAL TRANSPORTPLAN	8
3.2 PROSESS FOR RIKSVEGPROSJEKTER	10
3.2.1 KONSEPTVALGUTREDNING OG KS1	11
3.2.2 KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENSENTREDNING (KU)	12
3.2.3 REGULERINGSPLAN	13
3.2.4 MEDVIRKNING	14
4. RESULTAT	15

4.1 E39 VOLDA-FURENE	16
4.1.1 INITIATIV	16
4.1.2 MÅL	16
4.1.3 FREMDRIFT	18
4.2 E136 BREIVIKA-LERSTAD	19
4.2.1 INITIATIV	19
4.2.2 MÅL	20
4.2.3 FREMDRIFT	21
4.3 E39 ROMSDALSFJORDEN	22
4.3.1 INITIATIV	22
4.3.2 MÅL	24
4.3.3 FREMDRIFT	25
4.4 E39 LØNSET-HJELSET	27
4.4.1 INITIATIV	27
4.4.2 MÅL	28
4.4.3 FREMDRIFT	29
4.5 E39 BETNA-STORMYRA	30
4.5.1 INITIATIV	30
4.5.2 MÅL	31
4.5.3 FREMDRIFT	33
4.6 E6 VINDÅSLIENE-KORPORALSBRUA	35
4.6.1 INITIATIV	35
4.6.2 MÅL	35
4.6.3 FREMDRIFT	36
4.7 RV706 SLUPPEN	38
4.7.1 INITIATIV	38
4.7.2 MÅL	40
4.7.3 FREMDRIFT	41
4.8 E6 ÅSEN-STEINKJER	42
4.8.1 INITIATIV	42
4.8.2 MÅL	43
4.8.3 FREMDRIFT	44
4.9 E6 SELLI-ASP	46
4.9.1 INITIATIV	46
4.9.2 MÅL	47
4.9.3 FREMDRIFT	47
4.10 NTP-PRIORITERING	48

4.10.1 NETTO NYTTE FOR CASE-PROSJEKTENE	48
4.10.2 INNSPILL FRA INTERVJUOBJEKTENE	50
5. DISKUSJON	51
5.1 INITIATIVTAKERE TIL RIKSVEGPROSJEKTER	51
5.1.1 INITIATIVTAKERE	51
5.1.2 VIDERE INVOLVERING/MEDVIRKNING	53
5.2 HOVEDÅRSAKER TIL PROSJEKTFORSLAG	54
5.3 MÅLENDRINGER	56
5.4 SAMSVAR MED REGJERINGENS HOVEDMÅL	57
5.5 TIDSBRUK	58
5.6 UTVIKLING AV PROSJEKTOMFANG	59
5.7 HOVEDÅRSAKER TIL NTP-PRIORITERING	61
6. KONKLUSJON	63
7. AVSLUTNING	64
7.1 USIKKERHET OG POTENSIELLE FEILKILDER	64
7.2 VIDERE FORSKNING	64
REFERANSER	65
VEDLEGG	72

Figurliste

Figur 1 Hovedmål og delmål gitt i grunnlagsdokumentet til NTP (Dimmen et al., 2016, s. 25).....	9
Figur 2 Planprosess for riksvegprosjekter (Statens vegvesen, 2018).....	10
Figur 3 Prosess for kommunedelplan med konsekvensutredning (Statens vegvesen, 2017a)	12
Figur 4 Reguleringsplanprosessen (Statens vegvesen, 2014).....	13
Figur 5 E39 Ålesund-Bergsøya. E39 Romsdalsfjorden med rød markering midt i KVU-området (Mittet et al., 2011, s. 7)	22
Figur 6 Ny vegtrasé (blå linje) for E39 Lønset-Hjelset (Rambøll, 2017, s. 11).....	27
Figur 7 Delstrekninger langs E39 Betna-Stormyra (Statens vegvesen, 2017).....	30
Figur 8 Stamvegring Trondheim. Rv706 Sluppen markert med rød ring (Brembu, 2010, s. 10).38	
Figur 9 Oversiktskart over strekningen prosjektet omfatter (Helberg & Tangstad, 2017, s. 26).45	

Tabelliste

Tabell 1 Oversikt over utvalgte NTP-prosjekter	3
Tabell 2 Utførte intervjuer	7
Tabell 3 Oversikt over case-prosjekter relatert til gjennomførte intervjuer	15
Tabell 4 Prosjektomfang E39 Volda-Furene	18
Tabell 5 Arbeidsgruppe midt, fergefri E39 i Møre og Romsdal (Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal, 2009, s. 8)	23
Tabell 6 Netto nytte og netto nytte pr budsjettkrone for hvert case-prosjekt	49
Tabell 7 Initiativtakere til case-prosjektene.....	51
Tabell 8 Hovedårsaker til prosjektforslag	54
Tabell 9 Kostnadsendring.....	59
Tabell 10 Samfunnsmål.....	61

Forkortelser og ordforklaringer

E[tall]	Europaveg (f.eks. E39)
Fv[tall]	Fylkesveg
KS1	Ekstern kvalitetssikring av en konseptvalgutredning.
KS2	Ekstern kvalitetssikring av en reguleringsplan.
KU	Konsekvensutredning
KVU	Konseptvalgutredning
NKA	Nytte-kostnadsanalyse
NN	Netto nytte
NNB	Netto nytte pr. budsjettkrone
NTP	Nasjonal transportplan
NVE	Norges vassdrags- og energidirektorat
PBL	Plan- og bygningsloven
Rv[tall]	Riksveg
TØI	Transportøkonomisk institutt
CO2-ekvivalenter	Utslipp av ulike klimagasser omregnet til CO2-verdier (Olerud, 2016).
Transportetatene	Samlebegrep for Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kystverket.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Denne oppgaven tar utgangspunkt i en økende interesse både nasjonalt og internasjonalt for prioriteringsprosessen for riksvegprosjekter i Nasjonal transportplan (NTP). Interessen skyldes hovedsakelig at NTP ikke ser ut til å prioritere resultatene av nytte-kostnadsanalyser (NKA) som føring for valg av prosjekter (Sager, 2016, s. 102). Prosjektene som fullføres i inneværende NTP-periode har en samlet netto nytte på ca. -55 mrd. kr, mens prosjekter som starter opp i løpet av perioden har en netto nytte på ca. -179 mrd. kr ifølge Samferdselsdepartementet (2017, s. 82).

Det forekommer sjeldent større endringer i forslaget til NTP fra transportetatene under den sentralpolitiske behandlingen i Samferdselsdepartementet og Stortinget. I følge Sager (2016, s. 109), så ble det utført mindre enn 4 % endringer i NTP-prioriteringen for perioden 2014-2023 under sentralpolitisk behandling. Dette indikerer at det bør sees nærmere på den tidlige behandlingen av NTP-prosjekter lokalt og regionalt, fremfor sentralpolitisk, for å finne årsaken til at tilsynelatende svært ulønnsomme vegprosjekter ender opp på NTPs prioriteringsliste.

En studie av tidligfasen til NTP-prosjekter er allerede utført i form av Concept rapport nr. 43: «Norsk vegplanlegging: Hvilke hensyn styrer anbefalingene» (Strand et al., 2015). Rapporten fremlegger mye relevant informasjon om prioriteringsprosessen til NTP-prosjekter, men understreker selv at den har flere mangler, blant annet at den ikke har gått grundig nok inn på hvor initiativet til de ulike prosjektene opprinnelig kom fra (Strand et al., 2015, s. 9 og 116).

1.2 Problemstilling og forskningsspørsmål

For å kunne forstå hva som er årsaken til at ulike riksvegprosjekter blir foreslått til NTP relativt uavhengig av NKA, så er det viktig å se på selve opprinnelsen til prosjektene og hva som drev dem fremover i utgangspunktet. Dette kan uttrykkes ved følgende problemstilling:

Hvordan oppstår forslag til riksvegprosjekter i Nasjonal transportplan?

Opprinnelsen til et prosjektforslag til NTP vil ikke være begrenset til hvem som foreslo prosjektet i utgangspunktet og hvorfor. Det er minst like viktig å se på hvordan prosjektets omfang og målformulering endrer seg over tid, og hva som til slutt blir utslagsgivende for at prosjektet ender i regionens forslag til NTP. Aspekter ved denne «reisen» fra idé til NTP-prosjekt utløser behovet for å stille følgende forskningsspørsmål:

1. Hvem er opprinnelige initiativtakere til å foreslå et riksvegprosjekt, og hvordan er disse involvert i det videre arbeidet med prosjektet?
2. Hva er hovedårsaken(e) til at et prosjekt blir foreslått, og utarbeides det en klar målformulering allerede i idéfasen?
3. Endres hovedmålene til et prosjekt fra idéfasen til det blir omtalt i NTP?
4. Er alle regjeringens hovedmål for NTP likt prioritert i enkeltprosjekter, og er det evt. en forskjell på prioriteringen i by-nære og rurale områder?
5. Er det mulig å presisere hvor lang tid det tar fra et prosjekt blir foreslått til det blir omtalt i NTP? Hva er evt. årsakene til variasjoner i tidsbruk?
6. Endrer omfanget til et prosjekt seg over tid, evt. hvorfor og i hvilken grad?
7. I hvilken grad er henholdsvis teknisk standard og netto nytte avgjørende for om et prosjekt blir prioritert i regionenes forslag til NTP? Er det andre faktorer som er mer avgjørende for prioriteringen?

1.3 Omfang og avgrensninger

Oppgaven omfatter en litteraturstudie, dokumentstudier og intervjuer, som alle er beskrevet i kapittel 2. Dokumentstudiene og intervjuene er begrenset til et utvalg riksvegprosjekter innenfor Region midt (Trøndelag og Møre og Romsdal), som alle er omtalt i NTP 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017). Det er utvalg totalt 9 riksvegprosjekter (tabell 1) jevnt fordelt utover regionen, alle med forventet byggestart i løpet av inneværende NTP-periode (2018-2029). Intervjuene begrenses til fagpersonell i Statens vegvesen, og det legges opp til intervjuer med personer tilknyttet alle prosjektene i tabell 1.

Tabell 1 Oversikt over utvalgte NTP-prosjekter

Nr.	Prosjekt	Fylke	Riksvegrute	Lengde
1	E39 Volda-Furene	Møre og Romsdal	4a	3,75 km
2	E136 Breivika-Lerstad	Møre og Romsdal	6d	3,3 km
3	E39 Romsdalsfjorden	Møre og Romsdal	4b	22 km
4	E39 Lønset-Hjelset	Møre og Romsdal	4b	9 km
5	E39 Betna-Stormyra	M&R og Trøndelag	4b	26 km
6	E6 Vindåsliene-Korporalsbrua	Trøndelag	6a	7,5 km
7	Rv706 Sluppen	Trøndelag	6a	2 km
8	E6 Åsen-Steinkjer	Trøndelag	7	45-50 km
9	E6 Selli-Asp	Trøndelag	7	4 km

1.4 Oppgavens struktur

Denne oppgaven er inndelt i 7 kapitler, der kapittel 2-7 er strukturert på følgende måte:

Kapittel 2: Metode

I dette kapitlet beskrives de ulike metodene som er benyttet til å finne svar på problemstillingen og forskningsspørsmålene: Litteraturstudie, dokumentstudier og intervjuer. Kapitlet beskriver hvordan dokumenter og litteratur er anskaffet og avgrenset, og hvordan intervjuene ble planlagt og gjennomført.

Kapittel 3: Teori

I dette kapitlet forklares de formelle prosessene rundt NTP og riksvegprosjekter, og det fremlegges tidligere forskning og teori som er relevant for forskningsspørsmålene.

Kapittel 4: Resultat

I dette kapitlet presenteres resultatene fra dokumentstudiene og intervjuene. Kapitlet har ett delkapittel for hvert av de 9 case-prosjektene som presenterer resultater knyttet til forskningsspørsmål 1-6 gjennom 3 underkapitler: Initiativ, mål og fremdrift. I tillegg har kapitlet et delkapittel som presenterer både case-spesifikke og generelle resultater knyttet til forskningsspørsmål 7.

Kapittel 5: Diskusjon

I dette kapitlet diskuteres resultatene fra kapittel 4 opp mot teorien fra kapittel 3. Kapitlet er inndelt i ett delkapittel for hvert av de 7 forskningsspørsmålene.

Kapittel 6: Konklusjon

I dette kapitlet besvares alle forskningsspørsmålene kortfattet, og det gis en konklusjon på problemstillingen.

Kapittel 7: Avslutning

I dette kapitlet fremlegges potensiell usikkerhet og feilkilder ved oppgaven, og det presenteres en anbefaling for videre forskning relatert til problemstillingen.

2. Metode

Det er benyttet tre metoder i arbeidet med denne oppgaven: Litteraturstudie, dokumentstudier og intervjuer.

2.1 Litteraturstudie

Det er utført et mindre litteraturstudium, primært med hensikt å finne teori om Nasjonal transportplan (NTP) og planprosessen for riksvegprosjekter. Teorien er i stor grad basert på anbefalt litteratur fra veiledere, samt temasider om planprosess og NTP på Statens vegvesen og Samferdselsdepartementets nettsider. Følgende nettsider er benyttet i litteraturstudiet:

- ntnu.no/concept Forskningsprogrammet Concept
- ntp.dep.no Samferdselsdepartementet
- vegvesen.no Statens vegvesen
- lovdata.no
- regjeringen.no

På forskningsprogrammet Concept sine nettsider er Concepts rapportserie gjennomgått for å finne relevant teori. På Samferdselsdepartementets temaside om NTP er det søkt etter generell informasjon om NTP, stortingsmeldingen for gjeldende NTP og grunnlagsdokumenter for denne. Statens vegvesens nettsider er primært benyttet til dokumentstudiene, men også for å finne teori om planprosessen for riksvegprosjekter. Lovdata er benyttet til å hente inn relevante paragrafer i Plan- og bygningsloven, og regjeringens nettsider er benyttet til å finne informasjon om regjeringens innstilling til statlig plan.

2.2 Dokumentstudier

Hoveddelen av arbeidet med oppgaven er knyttet til dokumentstudier av de 9 utvalgte case-prosjektene (se figur 1 i kapittel 1.3). Det er for hvert prosjekt forsøkt innhentet følgende dokumenter:

- Nasjonal transportplan (NTP) (omtale av det konkrete prosjektet)
- Konseptvalgutredning (KVU)
- Kommunedelplan
- Reguleringsplan

Alle de 5 NTP-ene som er utarbeidet siden Norges første NTP i 2001, er innhentet fra NTP sin formelle nettside ntp.dep.no. Hver NTP er så gjennomgått for å finne potensielle omtaler av hvert enkelt case-prosjekt, og det er fra dette laget en prioriterings-historikk for prosjektene. Det er også innhentet informasjon om kostnadsutviklingen for de ulike prosjektene der dette er tilgjengelig.

KVU-er, kommunedelplaner og reguleringsplaner for de ulike prosjektene er primært anskaffet fra prosjektenes egne temasider på vegvesen.no. Hvis de ikke har vært direkte tilgjengelig der, har det blitt utført ordinære google-søk for å innhente manglende dokumenter. For prosjektet E136 Breivika-Lerstad har hoved-arkivet i Ålesund kommune blitt kontaktet for anskaffelse av original reguleringsplan fra 1967, og for prosjektet Rv706 Sluppen er plandokumenter innhentet fra miljopakken.no. Flere dokumenter, spesielt for E6 Vindåsliene-Korporalsbrua og Rv706 Sluppen, er også informert om eller overlevert fra intervjuobjektene. I noen tilfeller er også andre dokumenter enn overnevnte, f.eks. planprogram, benyttet for å finne relevant informasjon til forskningsspørsmålene.

2.3 Intervjuer

En viktig forutsetning for denne oppgaven har vært å få diskutert hvert enkelt case-prosjekt med fagpersonell, ettersom det trolig ikke vil være mulig å svare på alle forskningsspørsmålene kun basert på dokumentstudier og litteraturstudie. Opprinnelig fremgangsmåte var å sette opp et intervju med planprosjektleder for hvert prosjekt, i tillegg til ett intervju med noen i strategiavdelingen i Region midt i Statens vegvesen. Etter å ha sett forskningsspørsmålene, så anbefalte flere i vegvesenet å utelukkende diskutere prosjektene med personer i strategiavdelingen, ettersom disse har bedre kjennskap til KVU- og NTP-prosessene som prosjektene har vært gjennom. Denne anbefalingen ble etterfulgt, og det ble satt opp 3 intervjuer med 4 personer i vegvesenets strategiavdeling som vist i tabell 2. Disse intervjuene dekker alle de 9 case-prosjektene, men det ble også satt opp et intervju med to prosjektledere for Rv706 før konklusjonen om å primært forholde seg til strategiavdelingen.

Tabell 2 Utførte intervjuer

Intervju	Prosjekt
<u>Intervju 1 – Molde</u> 01.03.2018	E39 Volda-Furene
Intervjuobjekt 1, Strategiavdeling	E136 Breivika-Lerstad
Intervjuobjekt 2, Strategiavdeling	E39 Romsdalsfjorden
	E39 Lønset-Hjelset
	E39 Betna-Stormyra
<u>Intervju 2 – Steinkjer</u> 06.03.2018	E6 Åsen-Steinkjer
Intervjuobjekt 3, Strategiavdeling	E6 Selli-Asp
<u>Intervju 3 – Trondheim</u> 08.03.2018	Rv706 Sluppen
Intervjuobjekt 4, Prosjektleder	
Intervjuobjekt 5, Prosjektleder	
<u>Intervju 4 – Trondheim</u> 13.03.2018	
Intervjuobjekt 6, Strategiavdeling	E6 Vindåsliene-Korporalsbrua

Det ble utarbeidet en liste med spørsmål før intervjuene, slik at alle intervjuobjektene ble stilt tilnærmet samme spørsmål om de ulike prosjektene. Spørsmålene ble inndelt i 8 ulike tema-bolker, primært tilpasset forskningsspørsmålene:

- Innledning
- Tidsbruk (prosjektforløp) Forskningsspørsmål 5
- Initiativtakere til riksvegprosjekter Forskningsspørsmål 1
- Hovedårsaker/-mål for prosjektforslag Forskningsspørsmål 2 – 3
- Utvikling av prosjektomfang Forskningsspørsmål 6
- Samsvar med regjeringens hovedmål Forskningsspørsmål 4
- Hovedårsaker til NTP-prioritering Forskningsspørsmål 7
- Avslutning

De konkrete spørsmålene, og svarene på disse, er tilgjengelige i vedlegg 2 – 5. Vedleggene er ikke fullstendige transkripsjoner av intervjuene, men sammendrag på 3 – 5 sider, hvor svarene er direkte knyttet til spørsmålene i en tabell. Rent informative svar er gjengitt punktvis eller oppsummerende, mens det i større grad er benyttet direkte sitat på diskusjon/refleksjoner. Alle intervjuobjektene har fått forespørsel om de ønsker å bli anonymisert i denne oppgaven, noe alle har svart nei på. Intervjuobjektens navn og stilling er derfor oppgitt i overnevnte vedlegg, mens de i selve oppgaveteksten er referert til som «intervjuobjekt [1-6]». Det er i tillegg til overnevnte intervjuer gjennomført en kort telefonsamtale med NTP-sekretariatet, og denne er omtalt i kapittel 4.10.2.

3. Teori

3.1 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) er en strategisk plan som presenterer regjeringens transportpolitikk for veg-, bane-, sjø-, og lufttransport i en 12-årsperiode, og som revideres hvert 4. år. Forslaget til NTP utarbeides av transportetatene (Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kystverket) og Avinor gjennom en utredningsfase og en planfase. Deretter legger Samferdselsdepartementet frem melding om Nasjonal transportplan for Stortinget, som så gjennomgår en politisk behandling. Etter at NTP er vedtatt, utarbeider transportetatene og Avinor hvert sitt handlingsprogram for kommende 4-årsperiode, som så benyttes som grunnlagsdokument for de årlige budsjettforslagene i denne perioden (Samferdselsdepartementet, 2018).

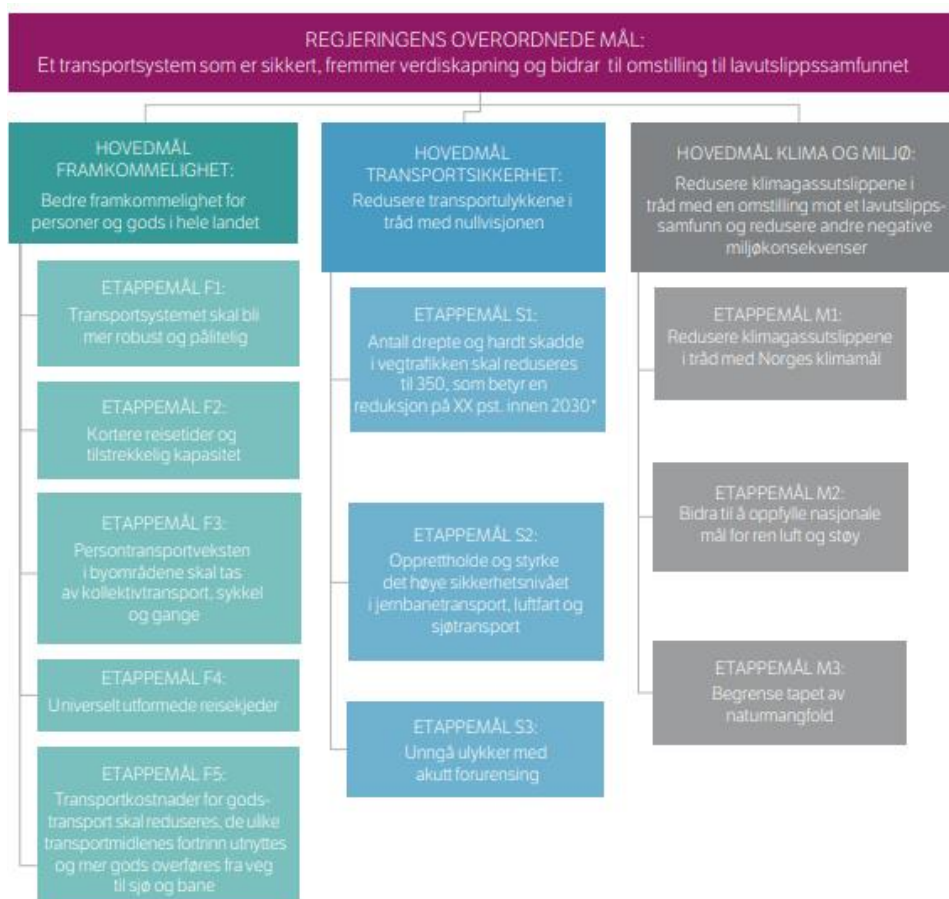
I følge Welde et al. (2013, s. 18-19), blir en del større vegprosjekter utredet av Statens vegvesen i NTP-prosessen basert på initiativ fra Samferdselsdepartementet. Samtidig hevder de at mange prosjekter blir utredet som følge av lokalt initiativ: *«Prosjektidéer kan lanseres av private krefter eller av kommuner og/eller fylkeskommuner i forbindelse med lokal areal- og transportplanlegging. Planleggingen foregår lokalt og eventuell beslutning om å videreføre prosjektet fra en idéfase til en forstudiefase gjøres av Statens vegvesen lokalt. Hvilke vegprosjekter som blir inkludert i NTP er med andre ord både et resultat av Statens vegvesens egne utredninger og i tillegg en prosess med politisk involvering på flere nivåer.»*

Regjeringens overordnede mål er *«et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet»* Under dette er det formulert 3 hovedmål knyttet til fremkommelighet, transportsikkerhet og klima og miljø:

- *Fremkommelighet: Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.*
- *Transportsikkerhet: Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.*
- *Klima og miljø: Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.*

(Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 74).

Hovedmål og underliggende etappemål ble kortfattet presentert i grunnlagsdokumentet til NTP, som vist i figur 1 (Dimmen et al., 2016, s. 25), mens en mer omfattende målbeskrivelse med indikatorer kan leses i kapittel 5.2 i stortingsmeldingen for gjeldende NTP (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 74-82). Universell utforming har vært et hovedmål i tidligere transportplaner (Samferdselsdepartementet, 2009, s. 48; Samferdselsdepartementet, 2013, s. 72), men dette er endret til et etappemål i gjeldende NTP (F4 i figur 1).



Figur 1 Hovedmål og delmål gitt i grunnlagsdokumentet til NTP (Dimmen et al., 2016, s. 25).

Målet om å redusere klimagassutslippene i transportsektoren innebærer å redusere utslippene fra 13,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 1990 til ca. 8 mill. tonn i 2030 (- 40 %), men dette har økt til 16,5 mill. tonn i 2014 (Dimmen et al., 2016, s. 31). Investeringsprosjektene i NTP 2018-2029 forventes å bidra med en netto utslippsreduksjon på ca. 56 600 tonn CO₂-ekvivalenter, mens vegprosjektene vil gi en utslippsøkning på ca. 38 400 CO₂-ekvivalenter (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 80). Prosjektet E39 Romsdalsfjorden bidrar med en reduksjon på 21 400 tonn etter 2030 pga. avvikling av ferge drift (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 221).

3.2 Prosess for riksvegprosjekter

Alle større riksvegprosjekter i Norge er pålagt å følge planprosessen som vist i figur 2 under. Kommunedelplan må være vedtatt for at et prosjekt kan prioriteres i første 4-årsperiode i NTP, og KS2 må normalt være gjennomført for prioritering i budsjettet (Statens vegvesen, 2013). I følge Statens vegvesen (2012, s. 3) tar det normalt ca. 10 år å planlegge større vegprosjekter, derav 1,5-2 år for KVU og 3-5 år for kommunedelplan. Det er ønskelig å løse samferdselsrelaterte utfordringer med minst mulig kostbare tiltak, og derfor benytter Statens vegvesen en 4-trinnsmetodikk for å vurdere tiltak på konkrete strekninger:

- 1) *«tiltak som påvirker transportbehovet og valg av transportmiddel*
- 2) *tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende vegnett og kjøretøyer*
- 3) *mindre ombygginger*
- 4) *nyinvesteringer og store ombygginger»* (Statens vegvesen, 2013)



Figur 2 Planprosess for riksvegprosjekter (Statens vegvesen, 2018)

3.2.1 Konseptvalgutredning og KS1

Statens vegvesen beskriver en konseptvalgutredning (KVU) og KS1 som følgende:

«Konseptvalgutredning (KVU) er en statlig utredning på strategisk nivå som vurderer fremtidig utvikling av transportsystemet for eksempel for et byområde eller for en lengre strekning. KVU blir gjort for statlige prosjekter med antatt investeringskostnad på over 750 mill. kroner. ...

Når Statens vegvesen utarbeider KVU, vektlegges en åpen prosess med bred deltagelse fra kommuner, fylkeskommuner, næringsliv og ulike interesseorganisasjoner. KVU-rapporten sendes på høring til berørte myndigheter og interesser.

Eksterne konsulenter med rammeavtale med Finansdepartementet gjennomfører en faglig kvalitetssikring KS1 av etatens KVU-arbeid, hovedsakelig basert på studier av hovedrapport og vedlegg. Kvalitetssikrer utarbeider en egen KS1-rapport.

Det er Regjeringen som, basert på KVU-rapporten, høringsuttalelser og KS1-rapporten, tar beslutning om valg av hvilket konsept som skal legges til grunn for videre planlegging etter plan- og bygningsloven.» (Statens vegvesen, 2018).

Hovedformålet med KVU og KS1 er å avklare om det er grunnlag til å gå videre med planleggingen av konkrete strekninger, og brukes som en del av grunnlagsmaterialet til NTP (Statens vegvesen, 2012, s. 4).

3.2.2 Kommunedelplan med konsekvensutredning (KU)

Kommunedelplaner med KU kan utarbeides av både fylkeskommunen og Statens vegvesen, men må vedtas av kommunen. I følge Statens vegvesen (2017a), bør følgende avklares i en kommunedelplan med KU:

- Vegtrasé
- Vegstandard
- Antall kryss
- Krysstyper
- Bruk av tunnel
- Øvrige forhold med stor kostnadspåvirkning



Figur 3 Prosess for kommunedelplan med konsekvensutredning (Statens vegvesen, 2017a)

Selve prosessen for kommunedelplan med KU er beskrevet i figur 3 over. Planprogrammet vil i stor grad være styrende for innholdet i planen, og skal ifølge Statens vegvesen «avklare og gjøre rede for:

- *hvilke alternativer som skal vurderes i konsekvensutredningen.*
- *hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslag med konsekvensutredning.*
- *opplegget for medvirkning i planprosessen.»* (Statens vegvesen, 2017a)

3.2.3 Reguleringsplan

Proessen for en reguleringsplan er beskrevet i figur 4, og Statens vegvesen gir følgende beskrivelse av plantypen:

«Reguleringsplanen består av plankart, reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse og skal blant annet vise:

- Hvilket areal som trengs til den framtidige vegen (veganlegget) og hvordan arealene inntil vegen er tenkt brukt.
- Utforming av veg med kryss, støytiltak, atkomster til enkelteiendommer, miljøtiltak, vilttiltak, tiltak for gående og syklende eller andre tiltak på eller langs vegen og områder for deponi og rigg.

...

En reguleringsplan for større vegtiltak, vil normalt være en detaljering av beslutninger om vegtrasé og vegstandard i kommunedelplan. Men det er også mulig å utarbeide reguleringsplan uten forankring i kommunedelplan eller annen oversiktsplan. For reguleringsplaner som ikke bygger på utredninger og avklaringer i overordnet plan, vil det imidlertid i kunne være behov for å utarbeide planprogram og konsekvensutredning etter bestemmelsene om konsekvensutredninger.» (Statens vegvesen, 2014).



Figur 4 Reguleringsplanprosessen (Statens vegvesen, 2014)

3.2.4 Medvirkning

Medvirkning i prosessen for kommunedelplaner og reguleringsplaner er sikret gjennom plan- og bygningsloven (PBL), henholdsvis §§ 11-12 – 11-18 og §§ 12-8 – 12-15 (Plan- og bygningsloven, 2008). I følge Statens vegvesen (2014) skal det *«legges til rette for medvirkning til planarbeidet fra offentlige myndigheter, grunneiere og andre som berøres av planarbeidet. Det er ønskelig med innspill om alt som har betydning for utforming av veganlegget. ... Generelt er det ønskelig med innspill så tidlig som mulig i planarbeidet.»* KVVU-arbeidet er ikke underlagt krav til medvirkning etter PBL, men som nevnt i kapittel 3.2.1, så vektlegger Statens vegvesen en åpen prosess med deltagelse fra offentlige myndigheter, næringsliv og interesseorganisasjoner. Statens vegvesen (2013) hever også at det for kommunedelplaner og reguleringsplaner *«er ofte tjenlig å legge opp til større grad av involvering og medvirkning enn det som følger av minimumskravene etter plan- og bygningsloven.»*

I enkelte tilfeller har staten mulighet til å ta over kommunenes planmyndighet og gjennomføre statlige arealplaner som ikke kan påklages: *«Når gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det, kan departementet henstille til vedkommende kommune om å utarbeide arealdel til kommuneplan eller reguleringsplan etter lovens kapittel 11 og 12. På samme vilkår kan departementet selv utarbeide og vedta slik plan. Departementet trer da inn i myndigheten til kommunestyret. Vedkommende kommune plikter å gi departementet nødvendig bistand i arbeidet.»* (Plan- og bygningsloven, 2008, § 6-4). Regjeringen ønsker å øke bruken av statlig plan for større samferdselsprosjekter, og har utarbeidet følgende kriterier for å benytte statlig plan:

- *«Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen*
- *Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er stor uenighet mellom kommunene i valg av løsning*
- *Det er store konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser*
- *Det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan*
- *Når det er store konflikter mellom statlige myndigheter»*

(Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2018).

4. Resultat

Dette kapittelet består av 10 delkapitler, der de 9 første presenterer resultatene fra intervjuene og dokumentstudiene for hvert enkelt case-prosjekt. Hvert case-relatert delkapittel er delt inn i følgende underkapitler:

1. **Initiativ:** Resultater knyttet til initiativtakere, medvirkning og prosjektutløsende behov (forskningsspørsmål 1-2a).
2. **Mål:** Resultater knyttet til målformuleringer, målutvikling og samsvar med regjeringens hovedmål for NTP (forskningsspørsmål 2b-4).
3. **Fremdrift:** Resultater knyttet til NTP-behandling og planarbeid, inkludert utvikling av prosjektomfang (forskningsspørsmål 5-6).

Det tiende delkapitlet omhandler faktorer som påvirker prosjektenes prioritering i regionenes forslag til NTP (forskningsspørsmål 7), både case-spesifikt og på mer generelt grunnlag.

Tabell 3 under viser en oversikt over case-prosjektene og hvilke intervjuobjekter som har omtalt hvert enkelt prosjekt. Sammendragene av intervjuene er tilgjengelig i vedlegg 1-4.

Tabell 3 Oversikt over case-prosjekter relatert til gjennomførte intervjuer

Delkapittel	Prosjekt	Intervju
4.1	E39 Volda-Furene	<u>Intervju 1 – Molde</u> 01.03.2018
4.2	E136 Breivika-Lerstad	Intervjuobjekt 1
4.3	E39 Romsdalsfjorden	Intervjuobjekt 2
4.4	E39 Lønset-Hjelset	
4.5	E39 Betna-Stormyra	
4.6	E6 Vindåsliene-Korporalsbrua	<u>Intervju 4 – Trondheim</u> 13.03.2018
4.7	Rv706 Sluppen	Intervjuobjekt 6 <u>Intervju 3 – Trondheim</u> 08.03.2018 Intervjuobjekt 4 Intervjuobjekt 5
4.8	E6 Åsen-Steinkjer	<u>Intervju 2 – Steinkjer</u> 06.03.2018
4.9	E6 Selli-Asp	Intervjuobjekt 3

4.1 E39 Volda-Furene

4.1.1 Initiativ

Den rutevise utredningen av riksvegrote 4a omtaler utfordringene knyttet til strekningen som følgende: «*Tungtrafikk gjennom dårleg gatenett i Volda sentrum er heilt uakseptabelt for bymiljøet. Strekinga Volda – Ørsta har elles dårleg standard og nedsett fart, m.a. på grunn av mykje busetnad og mange mjuke trafikkantar.*» (Statens vegvesen, 2015a, s. 87).

Intervjuobjekt 1 og 2 omtaler også behovet for å lede gjennomgangstrafikken utenom Volda sentrum som hovedårsaken til at prosjektet ble igangsatt. Byggingen av Kvivsvegen sørøst for Volda og defineringen av denne som E39-trasè har i tillegg forverret trafikkbelastningen i tettstedet. Valget av E39-traseen kom som et resultat av anbefalinger i konseptvalgutredningen for E39 Skei-Ålesund (Klemetsaune & Kvåle, 2011, s. 67-68), der minst negativ netto nytte pr budsjettkrone var avgjørende for anbefalingen.

I forhold til hvem som er opprinnelig initiativtaker til prosjektet, så sier plandokumentene (kapittel 4.1.3) lite om dette, men Vestlandsrådet har vært en sterk pådriver for å øke fokuset på utbedringsbehovet til E39 generelt: «*Vestlandsrådet har påpeika behovet for ei stor satsing for å gjera E39 til ei god hovudåre nord-sør på Vestlandet.*» (Klemetsaune & Kvåle, 2011, s. 4). I følge intervjuobjekt 2, så er det formelt sett Samferdselsdepartementet som er initiativtaker til at prosjektet kommer med i NTP-prosessen. Arbeidet med kommunedelplanen har vært et samarbeid mellom Statens vegvesen, Volda og til dels Ørsta kommune (Sundgot, 2014, s.6), og det ble sikret bred medvirkning i reguleringsplanarbeidet: «*I februar 2016 vart det avhelde ein idèverkstad for prosjektet, med ei rekkje inviterte deltakarar frå Ørsta og Volda kommuner ved administrativ og politisk leiing, regionale faginstansar, representantar for næringsliv, samferdsel, beredskap og nokre særskilt berørte grunneigarar.*» (Stavseng, 2017, s. 4).

4.1.2 Mål

E39 Volda-Furene er en delstrekning på E39 Skei-Ålesund, og i KVU-en for Skei-Ålesund ble det definert følgende samfunns mål og effektmål (tilnærmet direkte sitat, men effektmålene er endret fra tabell til punktliste):

«Samfunns mål:

I 2040 skal transportsystemet i korridoren vera effektivt, tilgjengeleg, påliteleg og ivareta behovet for kommunikasjon for bu- og arbeidsregionar.

Effektmål:

- *Kortare reisetid Skei-Ålesund.*
- *Reduserte avstandskostnader Skei-Ålesund.*
- *Regional utvikling, felles bu- og arbeidsregion.*
- *Pålitelig og tilgjengeleg E39.»* (Klemetsaune & Kvåle, 2011, s. 33)

Kommunedelplanen fra 2014 har formulert følgende målstruktur:

«Regionale og nasjonale målsettingar ved prosjektet:

- *Binde saman vegprosjekter som gir endra trafikkmønster: Fv. 653 Eiksundsambandet og E39 Kvivsvegen.*
- *Inngå i den langsiktige utbetringa av E39, nord-sør, som bind saman byane langs kysten.*
- *Redusere reisetid.*
- *Betre forutsigbarheit, særleg for langdistansetransportar.*
- *Redusere talet på ulykker og ulykkeskostnadane totalt på trafikk mellom Volda og Furene.*
- *Sikre hjortetrekking på Furene med viktige tilføringsområde og overgang over E39 for å unngå ulykker med skader både på materiell, dyr og menneske.*

Lokale målsettingar ved prosjektet:

- *Avklare arealbruken i sentrum.*
- *Avlaste dagens veg, og då særleg å redusere tungtrafikken gjennom sentrum.*
- *Redusere miljølempjer for naboar til E39 og sentrumsområdet i Volda.»*

(Sundgot, 2014, s. 5-6)

KVU-målene har et nesten utelukkende fokus på fremkommelighet, mens de regionale og nasjonale målene samsvarer godt med regjeringens hovedmål om fremkommelighet og transportsikkerhet (se figur 1), og de lokale målene samsvarer primært med delmålet om bedre luft og mindre støy. Samtidig er det ikke spesifisert noen mål knyttet til hovedmålet om reduserte klimagassutslipp.

4.1.3 Fremdrift

NTP

NTP 2010-2019:

- Ikke omtalt

NTP 2014-2023:

- Ikke omtalt

NTP 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 291):

- Prioritert i siste periode (2024-2029), gitt delvis bompengefinansiering.

Planarbeid

- 1990: Gjeldende arealdel til kommuneplanen vedtatt.
 - Ny arealplan er under behandling i 2017/18 (Stavseng, 2017, s. 6).
- 04.02.2010: Kommunedelplan for Volda sentrum, Furene og Vikebygda vedtatt.
 - To større områder båndlagt pga. trasévalg for ny E39 (Sundgot, 2014, s.6).
- Okt. 2011: Konseptvalgutredning E39 Skei-Ålesund (Klemetsaune & Kvåle, 2011)
- 18.12.2014: Kommunedelplan for E39 Volda-Furene vedtatt (Sundgot, 2014).
- 01.09.2017: Reguleringsplan for E39 Volda-Furene til offentlig ettersyn (Stavseng, 2017).

Prosjektomfanget har endret seg en del i løpet av den relativt korte planperioden, noe som er illustrert i tabell 4 under. Kostnadsoverslaget i gjeldende NTP på 900 mill. kr (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 321) er basert på anslagene i kommunedelplanen og medregnet usikkerhet.

Tabell 4 Prosjektomfang E39 Volda-Furene

	Kommunedelplan (Sundgot, 2014)	Reguleringsplan (Stavseng, 2017)
Kostnad	735 / 755 mill. kr	1815 mill. kr
Tunnellengde	3310 / 3465 m	Ca. 3500 m
Teknisk utforming	Ett løp med 10,5 m profilbredde	To løp med 9,5 m profilbredde hver.
Dim. klasse	S4	H7

4.2 E136 Breivika-Lerstad

4.2.1 Initiativ

Initiativet til en 4-felts innfartsveg fra E39 til Ålesund sentrum er svært gammelt. Det ble ifølge intervjuobjekt 2 utført planarbeid for vegen allerede på 60-tallet, noe som bekreftes av dokumentesenteret i Ålesund kommune. Reguleringsplan datert til 18.04.1967 er innhentet fra arkivet, og utdrag fra denne er tilgjengelig i vedlegg 8. Innstillingen fra kommunestyret i Borgund (nå del av Ålesund) var i reguleringsplanen som følger: «*Kommunestyret vedtek reguleringsplan for områda langs planlagt motorveg Ålesund – Spjelkavik, parsell Nørvesund – Moa, slik som planen er vedtatt i bygningsrådets møte 19.12.66 og 12.1., 19.1., og 23.1. 1967, og innteikna på kart i mål 1:1000 dagsett 19.12. 1966, revidert seinast 23.1.67 og underteikna Per Svein Aasen*».

Parsell Nørvesund-Moa er det som senere har blitt definert som delstrekningene E136 Breivika-Lerstad og E136 Lerstad-Nørvasundet, der sistnevnte i dag er 2-3-feltsveg med midtrekkverk, mens case-prosjektet fortsatt ikke er påstartet. Parsellen er definert som hovedbegrunnelsen til at Ålesund kommune tok initiativ til å starte arbeidet med en bypakke i 2009: «*Ålesund formannskap oppnemnde i 2009 ei politisk vegnemd som i 2010 konkretiserte eit forslag til ein Bypakke for Ålesund. Bakgrunnen var at etter utbygginga av E39 Blindheim-Breivika i 2002 har vidare utbygging av viktige stam- og fylkesveglenker, særleg E136/fv. 390 inn mot og gjennom bysentrum, stoppa opp*.» (Sundgot et al., 2013, s. 27).

I forhold til prosjektutløsende behov, så omtaler intervjuobjekt 1 og 2 dette som et byutviklingsprosjekt. Byutvikling var for så vidt et svært annerledes begrep på 60-tallet enn det er i dag, og dreide seg først og fremst om å sikre best mulig fremkommelighet for den raskt voksende bilparken. Intervjuobjekt 2 mener derfor at prosjektet trolig har hatt godt av å «modnes» med årene til å få et større bærekrafts-perspektiv. Den rutevise utredningen av riksvegoute 6d omtaler utfordringene knyttet til strekningen som følgende: «*Hovedveg i by og boligområder. Kapasitetsproblem ved økende trafikk. Behov for å bedre forhold for kollektivtrafikk og myke trafikanter*.» (Statens vegvesen, 2015d, s. 43).

4.2.2 Mål

I KVVU-en for det generelle transportsystemet i Ålesund kommune, ble det definert følgende samfunns mål og effektmål:

«*Samfunns mål:*

I 2045 har Ålesund eit påliteleg og effektivt transportsystem, uavhengig av transportform, med ein høg kollektiv-, gange- og sykkelandel samanlikna med byar av same storleik.

Effektmål:

- 1. Meir enn halvparten av alle reiser skal i 2045 foregå med miljø- vennlege transportformer.*
- 2. Mulighet for sikker sykling på samanhengande sykkelvegnett i fart opp til 25-30 km/t på strekninga Hessa-Magerholm.*
- 3. Reisetid for kollektiv inkludert ventetid skal reduserast med 20 % på viktige ruter, på strekninga Hessa- Magerholm.*
- 4. Gjennomsnittleg køyretid for gods- og varetransport til/frå viktige logistikknutepunkt på hovudvegnettet skal reduserast med 20 %.*
- 5. Personbiltrafikken skal ikkje få redusert framkomst på vegane i Ålesund.»*

(Sundgot et al., 2013, s. 33).

I reguleringsplanen for E136 Breivika-Lerstad ble det fremlagt følgende mål for prosjektet:

- *«Prosjektet skal redusere miljøbelastningen og barrierevirkningen for bydelen Lerstad som den går gjennom, men også for bydelen Åse som får redusert trafikkbelastning når ikke E136 går gjennom bydelen lenger.*
- *Prosjektet skal fremme miljøvennlig transport ved å frigjøre kapasitet i vegnettet for buss og ved å legge til rette for gående og syklende.*
- *Prosjektet skal gi bedre framkommelighet, redusere reisetid og ulykkeskostnader ved at det planlegges en veg med standard som er tilpasset fremtidig kjørehastighet og transportvekst.»* (Sundgot, 2014, s. 6).

Målene i både KVVU-en og reguleringsplanen samsvarer stort sett godt med regjeringens hovedmål for transportsystemet, men KVVU-en har ingen mål relatert til transportsikkerhet. Ellers er det et gjennomgående høyt fokus på miljørelaterte mål, og målene er naturlig nok mer case-spesifikke i reguleringsplanen enn i KVVU-en.

4.2.3 Fremdrift

NTP

NTP 2002-2011 (Samferdselsdepartementet, 2001, s. 292):

- Prioritert i siste periode (2006-2011).

NTP 2006-2015 (Samferdselsdepartementet, 2005, s. 159):

- Prioritert i siste periode (2010-2015), gitt delvis bompengefinansiering.

NTP 2010-2019 (Samferdselsdepartementet, 2009, s. 200):

- Prioritert i siste periode (2014-2019), gitt delvis bompengefinansiering.

NTP 2014-2023 (Samferdselsdepartementet, 2013, s. 305):

- Prioritert i siste periode (2018-2023), gitt delvis bompengefinansiering.

NTP 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 304):

- Prioritert i slutten av første periode (2018-2023), gitt delvis bompengefinansiering.

Prosjektet hadde en kostnadsreduksjon på 22 % fra NTP 2014-2023 (2 300 mill.) til NTP 2018-2029 (1 800 mill.) (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 62).

Planarbeid (Sundgot, 2014, s. 6-10)

- 18.04.1967: Reguleringsplan for motorveg Nørvasund-Moa:
 - 29.08.1976: Regulering av fotgjengerunderganger.
 - 20.06.1978: Regulering av fortau Breivika-Lerstad og justering av vegtrasé.
 - 01.12.1982: Endring av fortautrasé ved Martingjerdet.
- 2001: Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for Breivika-Lerstad:
 - Vurdering av 2 alternativer: Tunnel eller veg i dagen for hele strekningen.
- 14.06.2007: Kommunedelplan for Breivika-Lerstad vedtatt.
 - Hybridløsning av vurderte alternativer (foreslått i november 2005).
- 21.02.2008: Kommuneplanens arealdel for Ålesund 2007-2020 vedtatt.
- Juni 2013: Konseptvalgutredning for transportsystemet i Ålesund.
- 04.09.2014: Reguleringsplan for Breivika-Lerstad vedtatt.

4.3 E39 Romsdalsfjorden

4.3.1 Initiativ

Det prosjektutløsende behovet for å utbedre strekningen E39 Ålesund-Bergsøya (figur 5) ble definert gjennom en behovsvurdering i KVVU-en for strekningen: «Behov for å redusere reisetiden for befolkning og næringsliv mellom de tre byene i Møre og Romsdal som ledd i regional utvikling for fylket samt bedre kommunikasjoner mellom landsdeler.» (Mittet et al., 2011, s. 36). Den rutevise utredningen av riksvegoute 4b omtaler utfordringene knyttet til kryssingen av Romsdalsfjorden som følgende: «Ferjesamband med vesentlige kapasitetsproblemer til tider. Ny veg fra Julbøen til Molde holder ikke standard for å ta forventet trafikk når ferje blir erstattet med ny veg. Strekningen har i dag mye randbebyggelse som vil få vesentlig økte støyplager som følge av trafikkvekst.» (Statens vegvesen, 2015b, s. 58).



Figur 5 E39 Ålesund-Bergsøya. E39 Romsdalsfjorden med rød markering midt i KVVU-området (Mittet et al., 2011, s. 7)

Intervjuobjekt 1 og 2 omtaler det prosjektutløsende behovet for E39 Romsdalsfjorden som et regionalt ønske om å skape et felles bo- og arbeidsmarked mellom Ålesunds- og Molde-regionen. Planarbeidet for fergefri E39 i Møre og Romsdal ble startet opp av Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal (2009) i 2006, og initiativet til å starte med KVVU-arbeidet kom i et brev fra Samferdselsdepartementet, datert 22.04.2010 (Mittet et al., 2011, s. 5).

Det ble opprettet en arbeidsgruppe for kryssing av Romsdalsfjorden i 2008 (Arbeidsgruppe midt, tabell 5), og de fikk følgende mandat:

- «Skildre dagens riksvegnett innanfor sine delområde.
- Gjøre framlegg om alternative måtar å få til ferjefri E39 på
- Prioritere mellom alternativa dersom dette er mogleg»

(Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal, 2009, s. 9)

Arbeidsgruppen har senere blitt beskylt for å være partisk til konseptet Møreaksen fremfor Romsdalsaksen/Sekkkfast, blant annet grunnet Møreaksen AS sin deltagelse i gruppen (Karlstrøm, 2017).

Tabell 5 Arbeidsgruppe midt, fergefri E39 i Møre og Romsdal (Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal, 2009, s. 8)

Organisasjon	Representanter
Romsdal Regionråd	Helge Orten, Midsund kommune (leder) Øyvind Uren, Vestnes kommune
Ålesundsregionens utviklingsselskap	Oddbjørn Vatne, Haram kommune Oddvar Myklebust, Sandøy kommune
NHO	Erik Berg, Berg Jacobsen Gruppen, Molde
LO	Per Ørnulf Andersen
Møreaksen AS	Dagfinn Kleppe/Helge Orten
Samspleis AS	Hilmar Winstad
Statens vegvesen	Jan Stavik
Møre og Romsdal fylkeskommune	Lage Lyche (prosjektleder)

Romsdal Regionråd består av kommunene Molde, Vestnes, Midsund, Aukra, Rauma, Eide, Fræna og Nesset (Romsdal Regionråd, u.å.). Det var kommunene Molde, Vestnes, Midsund og Aukra som fremmet kommunedelplan med konsekvensutredning for E39 Vestnes-Molde (Møreaksen) i 2013. Møreaksen AS koordinerte arbeidet, og Statens vegvesen var representert i arbeidsgruppen (Rambøll, 2013, s. 6). Intervjuobjekt 2 hevder at regjeringen synes medvirkningsprosessen til større prosjekter som f.eks. E39 Romsdalsfjorden blir fordyrende, og vil ha økt bruk av statlig plan: «Vi har nå fått sterkere signaler om at vi først og fremst skal dekke riksvegens behov, og det er signalisert en økt vilje til å bruke statlig plan for å unngå den type fordyrende elementer».

4.3.2 Mål

I KVVU-en for E39 Ålesund-Bergsøya ble det definert følgende samfunns mål og effektmål:

«Samfunns mål:

I 2040 skal transportsystemet i korridoren mellom Ålesund og Bergsøya være effektivt, tilgjengelig, pålitelig og ivareta behovet for kommunikasjon for bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Effektmål:

- *Reisetiden mellom Ålesund og Molde reduseres med ca. 40 min fra 115 min til 74 min.*
- *Reisetiden mellom Molde og Kristiansund reduseres med ca. 10 min. fra 65 min. til 55 min.*
- *E39 skal være døgnåpen, uten risiko for forsinkelser som følge av uvær, gjensitting ved fergeleie eller kø.*
- *Pendlingsområdet med maks. 45 minutters reisetid til by skal økes for 10 000 innbyggere.» (Mittet et al., 2011, s. 37)*

I reguleringsplanene for E39 Romsdalsfjorden ble det fremlagt følgende målstruktur:

«Planen skal leggje til rette for ei ny ferjefri vegstrekning der intensjonen er å oppfylle alle trafikanter sine behov med omsyn til framtidig standard. Planen skal sikre at krav til miljø- og trafikktryggleik langs veganlegget er ivare tatt, og regulering av heile strekninga under eitt vil sikre eit heilskapleg perspektiv på ny veg med tilhøyrande anleggsarbeid.

Effektmål for ferdig bygd E39 Vik - Julbøen:

- *Reisetidsinnsparing på følgjande strekningar: Molde – Vestnes (24 minutt), Molde – Midsund (30-32 minutt), Midsund – Vestnes (80-82 minutt).*
- *Prosjektet vil også utløyse eit potensiale for redusert reisetid mellom Molde-Gossen (Aukra) og VestnesGossen (Aukra).*
- *E39 skal vere døgnopen, utan risiko for forseinkingar som følgje av uver, attståande kjøretøy ved fergeleie eller kø.*
- *Auke pendlingsområdet med maks. 45 minutt reisetid ut og inn av Molde.*
- *Styrke nasjonal sykkelrute for ytre del av fylket (over Otrøya), med gode tilknytningar til lokalvegnettet på Nautneset og Julbøen.*
- *Oppretthalde/styrke dagens kollektivtilbod over Romsdalsfjorden»*

(Johnsen et. al, 2017), s. 5.

Målene i KVVU-en er nesten utelukkende knyttet til hovedmålet om bedre fremkommelighet, og nevner ikke transportsikkerhets- eller klima- og miljømål direkte. Samfunnsmålet om et pålitelig transportsystem kan for så vidt relateres til både fremkommelighet og transportsikkerhet. Reguleringsplanene har også et primært fokus på fremkommelighet, men her nevnes også miljø- og trafikksikkerhet.

4.3.3 Fremdrift

NTP

NTP 2010-2019:

- Ikke omtalt

NTP 2014-2023:

- Ikke omtalt.

NTP 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 292):

- Prioritert i siste periode (2024-2029), gitt delvis bompengefinansiering. Anleggsstart i første periode (2018-2023) kan være aktuelt hvis det forekommer betydelige kostnadsreduksjoner.

Planarbeid

- 28.05.2009: Kommuneplanens arealdel for Molde vedtatt (Johnsen et. al, 2016, s. 7).
- Oktober 2011: Konseptvalgutredning E39 Ålesund-Bergsøya (Mittet et. al, 2011).
- 07.11.2013: Kommunedelplan for Møreaksen vedtatt i Midsund (Johnsen et. al, 2016, s. 6).
- 14.11.2013: Kommunedelplan for Møreaksen vedtatt i Molde (Johnsen et. al, 2016, s. 7).
- 21.11.2013: Kommunedelplan for Møreaksen vedtatt i Vestnes (Johnsen et. al, 2016, s. 6).
- 01.10.2015: Kommuneplan for Vestnes vedtatt (Johnsen et. al, 2016, s. 6).
- 27.10.2016: Reguleringsplan for Vik-Nerås vedtatt i Vestnes (Johnsen et. al, 2016).
- 10.11.2016: Reguleringsplan for Tautra-Nautneset vedtatt i Midsund (Statens vegvesen, 2016a).
- 15.12.2016: Reguleringsplan for Julbøen vedtatt i Molde (Johnsen et. al, 2017).

Det har utviklet seg en økt lokal- og regionalpolitisk motstand mot det vedtatte konseptvalget Møreaksen (Strand, 2018), og intervjuobjekt 1 mener at dette kan forsinke det videre arbeidet med prosjektet: *«Etter at regjeringen har fattet en beslutning om et konseptvalg, og hvis du da har motkamp mot det konseptet, så vil det være veldig ødeleggende for videre prosess.. Prosjektene blir ikke realisert før det kommer penger i budsjettet, og det er alltid trangt om plassen, så jeg tenker at veldig mye lokal støy og motstand mot ting som egentlig er besluttet kan øke risikoen for at ting blir skjøvet ut i tid»*. I følge intervjuobjekt 2, så har strenge krav til teknisk utforming av undersjøiske tunneller (2 løp, < 5 % stigning, osv.) ført til en sterk utvikling av prosjektets kostnad, noe som også kan forsinke realiseringen. Han trekker frem 3 hovedfaktorer som bidrar til kostnadsøkning av vegprosjekter generelt:

1. For lavt kostnadsanslag i utgangspunktet.
2. Lokale ønsker.
3. Endringer i regelverket.

Intervjuobjekt 1 poengterer at det største kostnadsspranget for et vegprosjekt normalt skjer i overgangen fra å regne med enhetspriser i riksvegutredningene til å bruke anslagsmetoden, som følge av en økning i kunnskapsgrunnlaget for hvordan vegen skal utformes.

Intervjuobjekt 2 mener at det er et statlig ønske om å redusere lokal medvirkning for å hindre stor kostnadsutvikling av større riksvegprosjekter: *«Vi har nå fått sterkere signaler om at vi først og fremst skal dekke riksvegens behov, og det er signalisert en økt vilje til å bruke statlig plan for å unngå den type fordyrende elementer»*.

4.4 E39 Lønset-Hjelset

4.4.1 Initiativ

Den rutevise utredningen av riksvegtrase 4b omtaler en av utfordringene knyttet til strekningen: «Nytt sykehus for Nordmøre og Romsdal blir plassert på Hjelset, og vil bety en god del for fremtidig trafikkvekst på denne strekningen.» (Statens vegvesen, 2015b, s. 60). Intervjuobjekt 1 og 2 spesifiserer at nytt sykehus på Hjelset trolig vil bidra til å fremskynde prosessen med å få bygget E39 Lønset-Hjelset, men at dette ikke var en prosjektutløsende faktor for initiativet til prosjektet. Det vil heller ikke medføre umiddelbare endringer i prosjektets omfang, selv om det kan bidra til en moderat økning i trafikkprognosene. De mener at det prosjektutløsende behovet først og fremst er knyttet til bedre fremkommelighet, spesielt for næringslivet, ved å lede trafikken utenom bebygde områder.



Figur 6 Ny vegtrasé (blå linje) for E39 Lønset-Hjelset (Rambøll, 2017, s. 11).

Hverken intervjuobjekter eller plandokumenter spesifiserer direkte hvem som var initiativtaker(e) til prosjektet, men reguleringsplanen understreker at «iltaket er viktig både lokalt i Moldeområdet, regionalt i Møre og Romsdal og nasjonalt som en del av en sammenhengende kystriksveg» (Rambøll, 2017, s. 44). Den kommunale hovedplanen fra 1997 og målet om å lede trafikken utenom lokalbebyggelsen (kapittel 4.4.2), kan indikere at det opprinnelige initiativet oppstod lokalt i Molde, uten at dette kan sies for sikkert. Statens vegvesen omtaler organiseringen av planarbeidet som et samarbeid mellom dem, Molde kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune, fylkesmannen og NVE, samt med mulighet for medvirkning fra befolkningen som berøres av prosjektet (Mittet, 2013, s. 8).

4.4.2 Mål

I KVVU-en for E39 Ålesund-Bergsøya ble det definert følgende samfunns mål og effektmål:

«Samfunns mål:

I 2040 skal transportsystemet i korridoren mellom Ålesund og Bergsøya være effektivt, tilgjengelig, pålitelig og ivareta behovet for kommunikasjon for bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Effektmål:

- *Reisetiden mellom Ålesund og Molde reduseres med ca. 40 min fra 115 min til 74 min.*
- *Reisetiden mellom Molde og Kristiansund reduseres med ca. 10 min. fra 65 min. til 55 min.*
- *E39 skal være døgnåpen, uten risiko for forsinkelser som følge av uvær, gjensitting ved fergeleie eller kø.*
- *Pendlingsområdet med maks. 45 minutters reisetid til by skal økes for 10 000 innbyggere.»*

(Mittet et al., 2011, s. 37)

Nasjonale, regionale og lokale mål for prosjektet spesifiseres i planprogrammet til reguleringsplanen for Lønset-Hjelset:

«Nasjonale og regionale mål:

- *Bedre forutsigbarhet, redusert reisetid særlig for langdistansetransporter.*
- *Redusere tallet på ulykker og ulykkeskostnadene totalt på trafikk på E39.*
- *Bidra til null-visjonen. Sikre mot påkjørsler av myke trafikanter, barn/unge og voksne som ferdes langs E39.*

Lokale mål:

- *Avklare arealbruken og avlaste dagens veg slik at den blir en lokalveg.*
- *Redusere miljølempene for naboer til E39.*
- *Redusere tallet på påkjørsler av myke trafikanter som ferdes på strekninga Lønset-Hjelset.»*

(Mittet, 2013, s. 5)

E39 Lønset-Hjelset er i likhet med E39 Romsdalsfjorden en del av strekningen E39 Ålesund-Bergsøya, og baserer seg derfor på samme samfunns mål og effektmål fra strekningens KVVU. Disse er som nevnt i kapittel 4.3.2 primært knyttet til hovedmålet om bedre fremkommelighet. Målene i planprogrammet har derimot et mer balansert fokus på både fremkommelighet og transportsikkerhet, i tillegg til lokalmiljø. Det er ikke satt noen delmål relatert til klima/klimagassutslipp, men det er heller ikke forventet at vegprosjektet i seg selv vil medføre en trafikkvekst av betydning (Rambøll, 2017, s. 37).

4.4.3 Fremdrift

NTP

NTP 2010-2019:

- Ikke omtalt.

NTP 2014-2023 (Samferdselsdepartementet, 2013, s. 286):

- Prioritert i siste periode (2018-2023), gitt delvis bompengefinansiering.

NTP 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 290):

- Prioritert i første periode (2018-2023), gitt delvis bompengefinansiering.

Prosjektet hadde en kostnadsøkning på 73 % fra NTP 2014-2023 (780 mill.) til NTP 2018-2029 (1 350 mill.) (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 61).

Planarbeid

- 1997: Hovedplan for Lønset-Hjelset vedtatt (Rambøll, 2017, s. 4).
- 28.05.2009: Kommuneplanens arealdel for Molde vedtatt (Rambøll, 2017, s. 5).
- Oktober 2011: Konseptvalgutredning E39 Ålesund-Bergsøya (Mittet et. al, 2011).
- 22.06.2017: Reguleringsplan Lønset-Hjelset vedtatt (Rambøll, 2017).

Reguleringsplanen beskriver endringer i prosjektomfanget som har skjedd siden hovedplanen fra 1997: «Planen bygger på en tidligere hovedplan vedtatt i 1997, og følger i hovedsak denne traseen, men vegsystemet har gjennomgått vesentlig endringer knyttet til vegbredde, horisontal og vertikalkurvatur, kryssløsninger og gang- og sykkeløsninger.» (Rambøll, 2017, s. 4).

4.5 E39 Betna-Stormyra

4.5.1 Initiativ

Den rutevise utredningen av riksveggrute 4b omtaler utfordringene knyttet til strekningen som følgende: «*Delvis kronglete veg med lav standard og delvis uten gul midtlinje.*» (Statens vegvesen, 2015b, s. 62). KVVU-en for E39 Bergsøya-Valsøya understreker at «*det prosjektutløsende behovet og samfunns målet er knyttet til å få redusert reisetiden og øke påliteligheten langs E39*» (Moltubakk et al., 2011, s. 28). Intervjuobjekt 1 og 2 trekker også frem fremkommelighet og behov for bedre teknisk standard som prosjektutløsende behov. Strekningene Hestnes-Leirvika og Renndalen-Staurset (se figuren under) ble utbedret i henholdsvis 1993 og 2010 (Statens vegvesen, 2017b), og det er ønskelig med sammenhengende god teknisk standard langs hele strekningen mellom Betna og Stormyra.



Figur 7 Delstrekninger langs E39 Betna-Stormyra (Statens vegvesen, 2017)

Hverken intervjuobjekter eller plandokumenter spesifiserer direkte hvem som var initiativtaker(e) til prosjektet. Ved å se på prosjektets fremdrift i kapittel 4.5.3, så kommer det frem at det kommunale planarbeidet for de ulike delstrekningene startet rundt år 2000, mens den første NTP-prioriteringen var for perioden 2014-2019. Den eneste KVVU-en som berører området ble utarbeidet i 2011 (Moltubakk et al., 2011), så det kan antas at det opprinnelige initiativet var lokalt. Både lokalt næringsliv (Ellingsen, 2016) og lokalbefolkningen (Betten, 2017) har betydelige interesser i at prosjektet blir gjennomført, og intervjuobjekt 1 understreker at en potensiell kommunesammenslåing i området kan forsterke disse interessene. I tillegg er prosjektet svært viktig for langdistansetransporten gjennom området, ifølge Statens vegvesen (2017b).

4.5.2 Mål

Delstrekningen Betna-Hestnes (like ved Valsøya) er en del av KVVU-en for E39 Bergsøya-Valsøya (Moltubakk et al., 2011). I KVVU-en ble det definert følgende samfunns mål og effektmål:

«Samfunns mål:

I 2040 skal transportsystemet i korridoren mellom Bergsøya og Valsøya være effektivt, tilgjengelig, pålitelig og ivareta behovet for kommunikasjon for bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Effektmål:

- *Gjennomsnittlig reisetid mellom Bergsøya og Liabø reduseres fra 68 min. i dag til 34 min.*
- *E39 skal være døgnåpen, uten risiko for forsinkelser som følge av gjensitting ved fergeteie.»*

(Moltubakk et al., 2011, s. 28).

De tre reguleringsplanene for Betna-Hestnes (se 4.5.3) har følgende målstruktur:

Nasjonalt mål:

Planen bidrar til det nasjonale målet om en langsiktig utbedring av E39 slik at den kan binde kystbyene sammen mellom Kristiansand og Trondheim. Totalt ser man for seg en besparelse i reisetid på 8 timer fra dagens 23 timer på hele strekningen når prosjektet er ferdigstilt.

Regionalt mål:

Regionale mål er å redusere reisetiden mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, med vektlegging av sambandet mellom Molde, Kristiansund og Trondheim. Viktige moment er:

- *Et mer forutsigbart samband med redusert reisetid særlig for langdistansetransport.*
- *Redusert antall ulykker og ulykkeskostnad totalt på trafikk på gjennomfartsåren i Halså kommune.*
- *Sikre mot at hjort blir påkjørt for å unngå ulykker med skader både på materiell, dyr og mennesker.*

Lokalt mål:

- *Avklare arealbruk, avlaste dagens veg og redusere miljølempene for naboer til E39.*
- *Minimalisere konflikten mellom ny E39 og hjorteviltet. Komme med avbøtende tiltak som skal redusere ulykker pga. påkjørsel av hjortevilt.*

(Mittet, 2016, s. 3)

Reguleringsplanene for Leirvika-Renndalen har mer kortfattede målformuleringer:

«Målet med planen er å legge til rette for auka trafikksikkerheit og framkomelegheit langs E39» (Hammer, 2015, s. 5).

«Ny veg skal føre til økt vegbredde, bedre siktforhold og bedre vegkurvatur i samsvar med håndbok 017 Veg - og gateutformingsnormalen. Dette vil til sammen gi en mer trafikksikker vegstrekning med bedre framkommelighet» (Hammer og Husby, 2010, s. 6).

Reguleringsplanene for Staurset-Stormyra har følgende målstruktur:

- *«En mer effektiv transportavvikling på E39*
- *Bedre trafikksikkerheten på E39*
- *Bedre tettstedsmiljøet på Vinjeøra»* (Hanssen, 2015, s. 4).

Målene fra KVVU-en har i likhet med de andre case-prosjektene langs riksvegrute 4b et primært fokus på framkommelighet. Det nasjonale og de regionale målene i reguleringsplanene fokuserer også på framkommelighet, mens de lokale målene er mer balansert mellom framkommelighet, trafikksikkerhet og lokalmiljø.

4.5.3 Fremdrift

NTP

NTP 2010-2019 (Samferdselsdepartementet, 2009, s. 200):

- Prioritert i siste periode (2014-2019).

NTP 2014-2023 (Samferdselsdepartementet, 2013, s. 285-286):

- Prioritert i første periode (2014-2017). Full statlig finansiering innen 2023.

NTP 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 290):

- Prioritert med full statlig finansiering i første periode (2018-2023).

Prosjektet hadde en kostnadsøkning på 19 % fra NTP 2014-2023 (1 760 mill.) til NTP 2018-2029 (2 100 mill.) (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 61).

Planarbeid

Planarbeidet for E39 Betna-Stormyra omfatter tre separate hovedstrekninger: Betna-Hestnes og Leirvika-Renndalen i Halså kommune i Møre og Romsdal, og Staurset-Stormyra i Hemne kommune i Trøndelag. Totalt er det utarbeidet 8 reguleringsplaner for delstrekninger som inngår i dette NTP-prosjektet.

Betna-Hestnes:

- 26.11.1998 (Mittet, 2014a, s. 17):
 - Kommuneplanens arealdel for Halså kommune vedtatt.
 - Kommunedelplan for strekningen Enge-Otnes vedtatt.
- 18.10.2012: Kommunedelplan Klettelva-Valsøya vedtatt (Mittet, 2014a, s. 18).
- 06.11.2014:
 - Reguleringsplan Klettelva-Otneselva vedtatt (Mittet, 2014b).
 - Reguleringsplan Otneselva-Hestnes vedtatt. (Mittet, 2014a).
- 07.03.2016: Kommunedelplan Betna-Klettelva vedtatt (Mittet, 2016, s. 9).
- 18.11.2016: Reguleringsplan Betna-Klettelva vedtatt (Mittet, 2016).

Leirvika-Renndalen (Samme kommuneplan som Betna-Hestnes):

- 26.10.2000: Reguleringsplan Renndalen-Staurset vedtatt (Hammer og Husby, 2010, s. 4).
- 29.05.2008: Reguleringsplan Renndalen Vest vedtatt (Hammer og Husby, 2010, s. 4).

- 16.09.2010: Reguleringsplan Stokkjølen-Renndalen vedtatt (Hammer og Husby, 2010).
- 25.06.2015: Reguleringsplan Leirvika-Stokkjølen vedtatt (Hammer, 2015).

Staurset-Stormyra:

- 02.12.2003: Kommuneplanens arealdel for Hemne kommune vedtatt (Hanssen, 2015, s. 4).
- 09.12.2003: Kommunedelplan for Vinjeøra vedtatt (Hanssen, 2015, s. 5).
- 21.12.2010: Reguleringsplan for Haukvika-Staurset vedtatt (Hammer, 2013, s. 4).
- 23.04.2013: Reguleringsplan for Vinjeøra-Haukvika Vest vedtatt (Hammer, 2013)
- 14.01.2014: Reguleringsplan for Stormyra-Vinjeøra vedtatt (Hanssen, 2015).

Prosjektets omfang har ifølge intervjuobjekt 1 og 2 endret seg fra å være flere små delprosjekter, til å bli et sammenhengende prosjekt med mål om tilnærmet lik vegstandard på E39 mellom Betna og Stormyra. Utbedring av andre delstrekninger på E39 mellom Molde og Trondheim har ført til økt trafikkbelastning langs Betna-Stormyra, noe som har medført økte krav til teknisk standard på strekningen.

4.6 E6 Vindåsliene-Korporalsbrua

4.6.1 Initiativ

Den rutevise utredningen av riksvegrote 6a omtaler utfordringene knyttet til strekningen som følgende:

- *«Delvis krapp kurvatur, smal bru ved Soknedal sentrum og stort sett smalere veg enn 8,50 m.*
- *Høy sommerdøgntrafikk i forhold til gjennomsnittstrafikken over året.*
- *Ingen lokal omkjøringsveg som egn seg for store kjøretøy.*
- *Blandet lokaltrafikk (spesielt i og ved Soknedal sentrum) og fjerntrafikk.»*

(Statens vegvesen, 2015c, s. 110).

I en e-post fra Rennebu kommune (vedlegg 7) spesifiseres begrunnelsen for prosjektforslaget: *«Siden 1992 (kanskje før) har kommunene lags E6 i det gamle sørfylket samarbeidet for å sette utbedringa av E6 og Rv3 på kartet. Årsaken til at slike tema settes på dagsorden er først og fremst viktigheten av god infrastruktur for utvikling av kommuner og regioner. I tillegg er trafikksikkerhetsperspektivet viktig»*. Både Rennebu kommune og intervjuobjekt 6 (se vedlegg 5) omtaler Regionrådet for midtre Gauldal, Oppdal og Rennebu som initiativtaker til prosjektet, i tillegg til at Sør-Trøndelag fylkeskommune (nå Trøndelag) har vært en sterk pådriver.

4.6.2 Mål

E6 Vindåsliene-Korporalsbrua er en delstrekning i prosjektet E6 Ulsberg-Melhus, som igjen er en del av transportkorridoren E6 Oppland grense – Jaktøya. Det ble i 2012 fremlagt en KVVU for denne transportkorridoren med følgende samfunns mål og effektmål:

«Samfunns mål:

I 2040 har transportkorridoren E6/rv 3 mellom Trondheim grense og Hedmark/Oppland grense et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods.

Effektmål:

- *Reisetid for persontrafikk på veg reduseres med 20 %.*
- *Avstandskostnaden for godstrafikk på veg reduseres med 20 %.*
- *Reisetid for persontrafikk på bane reduseres med 20 % ved økt kjørehastighet og/eller bedre frekvens.*
- *Avstandskostnaden for godstrafikk på bane reduseres med 40 %.*
- *Punktligheten for jernbanens trafikk er bedre enn 90 % i 2040*
- *Ulykkesfrekvens på veg reduseres med 50 %.*
- *Gjennomsnittlig ulykkeskostnad reduseres med 20 %.»*

(Sveen et al., 2012, s. 44-45)

Målene for delstrekningen E6 Vindåsliene-Korporalsbrua er gitt på Statens vegvesens temaside for prosjektet:

- *«Økt trafiksikkerhet*
- *Redusert reisetid og bedre framkommelighet*

Målet er redusert ulykkesrisiko, redusert reisetid og bedre forutsigbarhet for langdistansetransporter.» (Statens vegvesen, 2016b).

Både samfunnsmålet, effektmålene og prosjektmålene har et konsekvent fokus på framkommelighet og trafiksikkerhet, men regjeringens mål om klima og miljø er ikke nevnt.

4.6.3 Fremdrift

NTP

NTP 2010-2019 (Samferdselsdepartementet, 2009, s. 199):

- Prioritert i første periode (2010-2013). Full statlig finansiering innen 2019.

NTP 2014-2023 (Samferdselsdepartementet, 2013, s. 302):

- Prioritert i første periode (2014-2017), gitt delvis bompengefinansiering.

NTP 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 303):

- Prioritert i første periode (2018-2023), gitt delvis bompengefinansiering.

Prosjektet hadde en kostnadsøkning på 91 % fra NTP 2014-2023 (880 mill.) til NTP 2018-2029 (1 685 mill.), primært grunnet endring av konsept (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 61).

Planarbeid

Mye av planarbeidet relatert til prosjektet i tidsperioden 1993-2016 er dokumentert i et notat om E6 i Soknedalen, som er skrevet av intervjuobjekt 6. Dette kan leses i sin helhet i vedlegg 6, men her følger en kort oppsummering:

- 23.06.1993: Kommunedelplan for Midtre Gauldal vedtatt.
 - Inkluderer utbedring av eksisterende E6 gjennom Soknedal (Vindåsliene-Korporalsbrua).
- 30.01.2002: Kommunedelplan for Soknedal vedtatt.
 - 10.10.2003: Antall vegkryss på E6 i Soknedal reduseres fra 2 til 1 i planen.
- 16.12.2009: Reguleringsplan for E6 Vindåsliene-Korporalsbrua vedtatt.
 - Inkluderer flere fravik fra normalkrav for kurvatur og løsninger for myke trafikanter.
- 10.12.2012: Regjeringen stiller krav til midtrekkverk på strekningen.
- 17.12.2012: Ny reguleringsplan for E6 Vindåsliene-Korporalsbrua vedtatt.
- 2014: ROS-analyse utføres: Krav om delvis ny trasé i tunnel.
- 25.01.2016: Revidert versjon av ny reguleringsplan for E6 Vindåsliene-Korporalsbrua vedtatt.
- 2016: KS2 utføres.

I tillegg er det i e-post fra Rennebu kommune vist til følgende planarbeid for tettstedet Soknedal:

- *«1982: Sentrumsplan for Soknedal med retningslinjer for ny E6.*
- *1996/97: Forberedende møter for reguleringsplan E6 Soknedal.*
- *Juni 1997: Annonseres oppstart av reguleringsarbeid.»*

(Vedlegg 7)

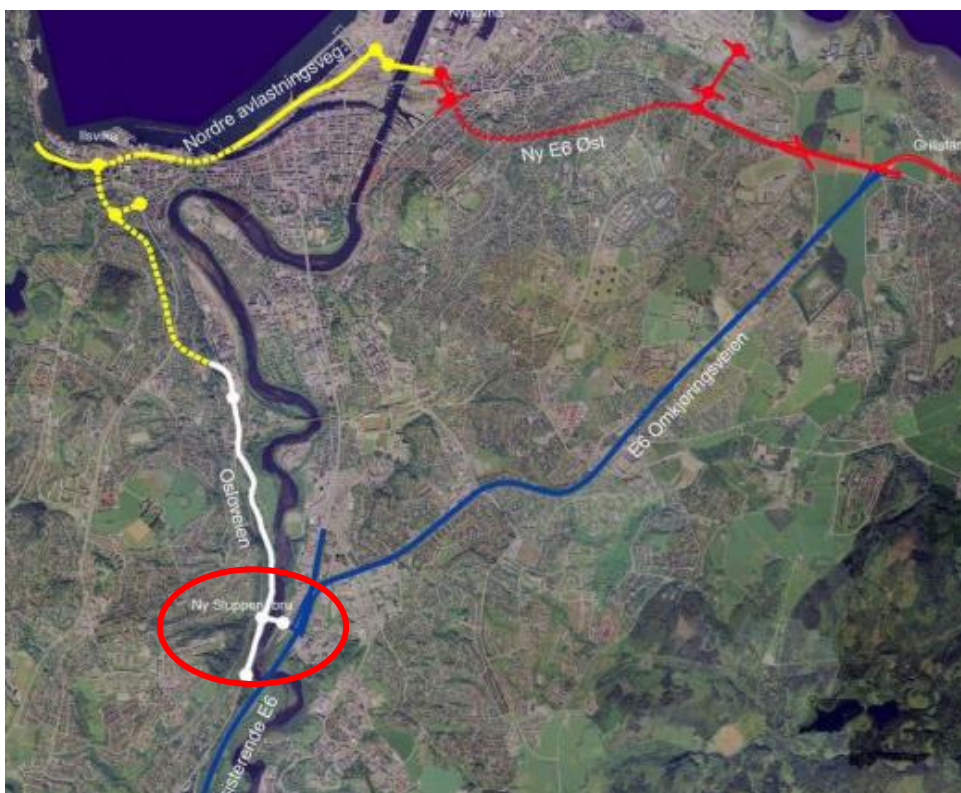
4.7 Rv706 Sluppen

4.7.1 Initiativ

Den rutevise utredningen av riksveggrute 6a omtaler utfordringene knyttet til strekningen som følgende:

- «Svært smal bru som knapt tillater møte mellom store kjøretøyer
- Kapasitetsproblemer i mange rushperioder
- Ingen lokal omkjøringsveg som tåler store mengder ekstra trafikk»

(Statens vegvesen, 2015c, s. 118).



Figur 8 Stamvegring Trondheim. Rv706 Sluppen markert med rød ring (Brembu, 2010, s. 10).

Initiativet til prosjektet skyldes ifølge KVVU-en og konsekvensutredningen (Langaas et al, 2008, s. 3; Brembu, 2010, s. 10) et ønske om å bygge en stamvegring (se figur 8) som avlastet Trondheim sentrum: «Konseptet om et avlastende hovedvegnett har ligget i transportplanen for Trondheim siden 80- tallet og har vært en del av bompengepakka Trondheims pakken som ble vedtatt av Stortinget i januar 1990 og avsluttet ved utgangen av 2005.» (Langaas et al, 2008, s. 3).

Intervjuobjekt 5 bekrefter at planleggingen av prosjektet startet som en del av Trondheimspakken, men at det er vanskelig å si hvem som var initiativtaker: *«Planleggingen har egentlig foregått i 30 år. De har jo hatt tanker om en ring og Byåstunnelen i 30 år, så hvem det var som fant på prosjektet, det er egentlig litt vanskelig å si»*. Intervjuobjekt 6 mener at interessen for en ny bro strekker seg enda lengre tilbake i tid: *«Jeg vil tro at ca. samtidig som at Kroppanbrua ble realisert på 70-tallet, så var det et ønske om å få en bedre lokalveg som en del av et slags ringvegssystem rundt Trondheim. Så jeg tror at en gang på 60-70 var den broa ønsket i en eller annen standard for å knytte Sluppen-området til vestsida av elva på en bedre måte»*.

I tillegg til å være en del av Trondheims stamvegving, så mener intervjuobjekt 4 og 5 at den tekniske standarden til dagens Sluppen bro over Nidelva har vært en viktig begrunnelse for initiativet til prosjektet. Dagens bro står på fundamenter fra 1864 og er for smal i forhold til vegstandarden som kreves over broa. De mener at det har vært en god medvirkningsprosess for å planlegge ny bro (Nydalsbrua), der blant annet Trondheim kommune, Bane NOR og Syklistenes landsforening har vært viktige aktører. Intervjuobjekt 5 gir følgende uttalelse til medvirkningsprosessen: *«Selve prosjekter har jo vært positivt mottatt. Alle er jo positive til å få ny bro fordi det er så dårlig kapasitet og kø og trengsel. Allmennheten er jo interessert i det, men så ligger jo broa over en nasjonalt verdifull elvekorridor, så det har vært utfordrende å planlegge et så stort anlegg i et område med så store verdier. Det har vært en lang prosess om å bli enige om hvordan det skal utformes»*.

4.7.2 Mål

I KVVU-en for vegsystemet på Sluppen er det formulert følgende samfunns mål og effektmål:

«Samfunns mål:

Bedre miljø og tryggere ferdsel i sentrale byområder og mer effektive næringstransporter i byen

Effektmål:

- *Bedre framkommelighet på og innenfor stamvegvingen*
- *Færre personskader i trafikken i Trondheim*
- *Bedre miljø i sentrale byområder»* (Langaas et al., 2008, s. 23).

I konsekvensutredningen (KU) for Sluppen-Stavne er det formulert følgende mål:

«Prosjektets hensikt, mål og delmål:

Fullføre stamvegvingen rundt Trondheim slik at byen får et tilfredsstillende hovedvegnett der gjennomgangstrafikken føres utenfor Trondheim sentrum.

- *Avlaste Midtbyen, Elgeseter og tilstøtende boligområder for gjennomgangstrafikk.*
- *Bygge et veganlegg med god trafiksikkerhet*
- *Anlegge et vegsystem som gir god framkommelighet for alle trafikantgrupper*
- *Skape gode miljøforhold for de som bor og oppholder seg planområdet*
- *Begrense naturinngrep og gi vegen en god tilpasning til omgivelser og landskapsbilde»* (Brembu, 2010, s. 10).

Både samfunns målet, effektmålene og prosjektmålene fokuserer på framkommelighet, trafiksikkerhet og lokalmiljø. Målene endres ikke direkte fra KVVU-en til KU, men blir mer detaljerte, f.eks. ved å spesifisere hvem som skal få god framkommelighet og gode miljøforhold. Intervjuobjekt 4 poengterer at økt fokus på miljørelaterte mål har bidratt til å endre prosjektet: «Må jo også nevne 0-vekstmålet for Trondheim by, som har vært sentralt i den siste fasen. Etter at miljøpakken kom inn i bildet har jo 0-vekstmålet blitt sentralt, og påvirker løsninger som reduserer bilframkommeligheten. Det har vært delvis avgjørende for valg av løsninger for Osloveien, som nå har 2 gjennomgående løp i stedet for 4. Det hadde nok vært annerledes om prosjektet hadde vært lansert for 10-15 år siden»

4.7.3 Fremdrift

NTP

NTP 2010-2019 (Samferdselsdepartementet, 2009, s. 200):

- Prioritert i siste periode (2014-2019), gitt delvis bompengefinansiering.

NTP 2014-2023 (Samferdselsdepartementet, 2013, s. 304):

- Prioritert i siste periode (2018-2023), gitt delvis bompengefinansiering.

NTP 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 303):

- Prioritert i første periode (2018-2023), gitt delvis bompengefinansiering fra Miljøpakken i Trondheim.

Prosjektet hadde en kostnadsøkning på 21 % fra NTP 2014-2023 (910 mill.) til NTP 2018-2029 (1 100 mill.) (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 61).

Planarbeid

- Januar 1990: Trondheimsplanen vedtatt av Stortinget (Langaas et al, 2008, s. 3).
- 28.04.2008: «Miljøpakke for transport» vedtatt av Trondheim kommune (Brembu, 2010, s. 15).
- 30.06.2008: KVVU for vegsystemet på Sluppen fullført (Langaas et al., 2008).
- 01.09.2010: Kommunedelplan for Sluppen-Stavne utarbeidet (Brembu, 2010).
- 21.03.2013: Kommuneplanens arealdel 2012-2024 vedtatt av Trondheim kommune (2018).

I følge intervjuobjekt 4 og 5, så strekte prosjektområdet seg opprinnelig til Stavne (omfattet hele det hvitmarkerte området i figur 8), men har blitt redusert til å gjelde bare Sluppen-området for å få fortgang i planprosessen. I kommunedelplanen var kostnadsestimatet for Sluppen-området på ca. 560 mill. kr, noe som økte til 1 050 mill. kr i reguleringsplanen. Dette skyldes ifølge intervjuobjektene primært større terrenginngrep på vestsiden av elva enn planlagt, samt noe fordyrende brokonstruksjon pga. krav om ingen fundamentering i elva.

4.8 E6 Åsen-Steinkjer

4.8.1 Initiativ

Prosjektet består av de tre delstrekningene Åsen-Levanger, Levanger-Verdal og Verdal-Steinkjer, og utredningen av riksvegrute 7 omtaler utfordringene knyttet til delstrekningene som følger: *«Strekningen [Åsen-Levanger] har trafiksikkerhetsutfordringer på deler, og på øvrige deler er det begrensninger i framkommelighet på grunn av midtrekkverk og få forbikjøringsmuligheter. ... Vegstrekningen [Levanger-Verdal] har ikke standard som er tilpasset trafikkmengden, i tillegg til at blandingen av lokaltrafikk og fjerntrafikk gir utfordringer. Levanger og Verdal er ett arbeidsmarkedsområde og det er stort omfang av næringstransporter og arbeidsreiser mellom de to tettstedene. ... Det er store trafiksikkerhetsutfordringer på strekningen. Vegstrekningen [Verdal-Steinkjer] har svært varierende standard og for store deler innebærer trafikkomfanget utfordringer i forhold til vegens utforming. Det er redusert hastighet til 70 km/t på en betydelig andel av strekningen.»* (Statens vegvesen, 2015e, s. 76-77).

Intervjuobjekt 3 omtaler trafiksikkerhet som hovedbegrunnelsen for oppstart av planarbeidet, og til en viss grad framkommelighet. Selve initiativet til å få gjennomført en KVVU for strekningen kom fra et lokal- og regionalpolitisk samarbeid, noe som så fikk statlig støtte og godkjenning. Han omtaler videre initiativet til større vegprosjekter på et mer generelt grunnlag: *«Veldig ofte vil du finne at store prosjekter, på over 500 millioner, er en kombinasjon av lokalt og regionalt initiativ, og så samsvarer det med behov som veieier har registrert»*. Han mener at mulighetene for medvirkning til vegprosjekter er relativt gode under planleggingen styrt av plan- og bygningsloven (kommunedelplan og reguleringsplan), men at det er ulike oppfatninger av hvor stor gjennomslagskraft dette egentlig har.

4.8.2 Mål

Intervjuobjekt 3 omtaler når det blir utarbeidet en klar målformulering for prosjekter generelt: «Jeg vil påstå at det ligger allerede i når man holder på med riksvegutredningene på veldig tidlig nivå, for da ser vi på hva som er nødvendig for å komme opp på veinormalstandard, som er definert ut i fra bestemte kriterier relatert til trafiksikkerhet, kapasitet, fremkommelighet, osv. Så blir det mer detaljert etter hvert. KVVU er mer konkret med samfunns mål og effektmål. I kommunedelplanen blir det formulert hva man skal oppnå i.f.t. trafiksikkerhet, fremkommelighet og å ta hensyn til andre interesser enn det som er tilknyttet vegen. ... Når man starter med riksvegutredningene, så er det bare trafiksikkerhet, kapasitet og fremkommelighet, altså bare vegmålsettinger egentlig. Når man får vedtatt en reguleringsplan i den andre enden av plansystemet, da er det kommunen som vedtar en plan, og da er alle andre hensyn kommt til, som lokale innspill fra grunneiere og velforeninger, lokale hensyn til miljø og omgivelser osv. Det får en økende betydning etter hvert som man planlegger og detaljerer. Gjennom planleggingen så får vi også et vesentlig bedre kunnskapsgrunnlag, og dermed endres prosjektene».

I KVVU-en for Trondheim-Steinkjer ble det definert følgende samfunns mål og effektmål:

«Samfunns mål:

I 2040 er aksene Trondheim - Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.

Effektmål:

- *I 2040 er det mulig å reise Trondheim - Steinkjer på 1 time*
- *I 2040 er kjørekostnader for næringstransport redusert*
- *Trafikantene kommer frem til ønsket destinasjon til forventet tidspunkt*
- *Brukerne skal i 2040 oppleve et attraktivt kollektivtilbud med større muligheter for valg av reisemiddel gjennom:*
 - *Økt frekvens i kollektivtilbudet*
 - *Reduserte kollektivtakster*
 - *Økt antall godt utbygde knutepunkt» (Klemetsaune et al., 2011, s. 51-52).*

Det er i forslaget til kommunedelplan for prosjektet utformet følgende effektmål basert på KVVU-en:

- *«Bedre trafiksikkerhet*
- *Kortere reisetid*
- *Bedre samfunnsikkerhet*
- *Et gjennomgående gang- og sykkelvegnett*
- *Forbedret tilbud for kollektivtrafikken»*

(Helberg & Tangstad, 2017, s. 24).

Samfunnsmålet og effektmålene i KVVU-en fokuserer primært på mål relatert til fremkommelighet, mens kommunedelplanen også trekker frem trafiksikkerhet og samfunnsikkerhet. Intervjuobjekt 3 understreker at trafiksikkerhet er et viktigere mål for prosjektet enn fremkommelighet, ettersom det er en del ulykker på strekningen.

4.8.3 Fremdrift

NTP

NTP 2010-2019:

- Ikke omtalt.

NTP 2014-2023 (Samferdselsdepartementet, 2013, s. 314):

- Sitat tilknyttet omtale av E6 Kvithamar-Åsen: *«Regjeringen legger også vekt på å videreføre utbyggingen av en trafiksikker og effektiv E6 mellom Trondheim og Steinkjer».*

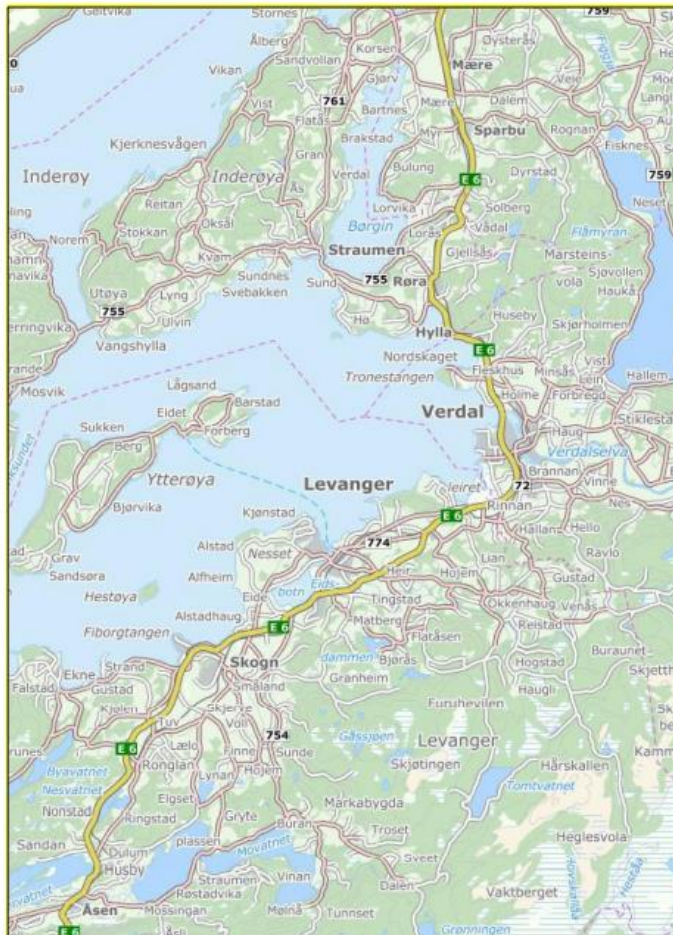
NTP 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 309):

- Prioritert i siste periode (2024-2029), gitt delvis bompengefinansiering.

Planarbeid

Prosjektet er fortsatt tidlig i planarbeidet, så det er bare utarbeidet kommunedelplan:

- August 2011: Konseptvalgutredning Trondheim-Steinkjer (Klemetsaune et al., 2011).
- 18.12.2017: Forslag til kommunedelplan E6 Åsen nord – Mære (Helberg & Tangstad, 2017).



Figur 9 Oversiktskart over strekningen prosjektet omfatter (Helberg & Tangstad, 2017, s. 26).

Prosjektets omfang har endret seg fra 2/3-feltsveg med 90-sone til 4-feltsveg med 110-sone, noe som har ført til kraftige økninger i kostnadsestimatet, ifølge intervjuobjekt 3. Han mener også at en undervurdering av kostnadene i starten og økte krav til teknisk standard har fått kostnadene til å øke. Han mener i likhet med intervjuobjekt 1 (kapittel 4.3.3) at kostnadsoverslagene begynner å bli realistiske ved bruk av anslagsmetodikken, men at denne kan komme inn vel sent i planprosessen: «Vi har anslagsmetodikken som egentlig skal være ganske fornuftig opplagt ..., men de kommer ganske sent i fasene disse anslagene, og arealplanene kan være bortimot vedtatt når de dukker opp».

4.9 E6 Selli-Asp

4.9.1 Initiativ

Prosjektet er en parsell langs den ca. 80 km lange delstrekningen Steinkjer-Grong. De overordnede utfordringene knyttet til delstrekningen er ifølge utredningen av riksvegrote 7 følgende: *«Strekningen er nasjonalt en svært viktig vegstrekning for næringstransporter, blant annet laksetransporter fra Ytre Namdal og godstransport til/fra Helgeland og videre nordover. Strekningen har partier som har lav standard og er preget av store standardforskjeller og mange standardsprang. Både horisontal- og vertikalkurvatur samt vegbredde innebærer utfordringer. Det er en høy tungtrafikkandel, og det er framkommelighetsproblemer på flere parseller langs strekningen i vinterhalvåret.»* (Statens vegvesen, 2015e, s. 78).

I likhet med E6 Åsen-Steinkjer, så mener intervjuobjekt 3 at det er primært trafikksikkerhet, og til en viss grad framkommelighet, som er hovedbegrunnelsen til initiativet til dette prosjektet. Prosjektet har hatt et sterkt lokalt initiativ på Asphaugen grunnet opplevd ulogisk avslutning på det såkalte Steinkjerprosjektet, noe også vegvesenet har sett seg enig i på et mer veg-faglig grunnlag. Et sterkt lokalt engasjement kan for så vidt ha sine utfordringer, ifølge intervjuobjektet: *«Kan bruke et eksempel av et folkemøte jeg var på for Selli-Asp. Der møtte hele bygda, og jeg mener hele bygda, opp på møtet. Det var 150 personer som hadde klare oppfatninger om det vi skulle gjøre. ... Selv om det er et stort lokalt engasjement, så må jo vi også ivareta de trafikantene som ikke bor, men som skal bruke den veien som vi skal bygge. Det er ikke enkelt å håndtere det med medvirkning, for det er en del direkte motstridende interesser i enkelte sammenhenger. Hvis du ønsker en trafikksikker veg med god framkommelighet og som er ikke ekstremt kostbar å bygge, så kan det være direkte skadelig for de lokale interessene».*

4.9.2 Mål

Det er ikke utarbeidet KVVU for dette prosjektet pga. kostnadsramme < 750 mill. kr, så det er ikke utarbeidet samfunns mål og effektmål. I følge intervjuobjekt 3 er økt trafikksikkerhet det overordnede målet med prosjektet, samt til en viss grad bedre framkommelighet. I reguleringsplanen er det oppsummert 3 mål som samsvarer relativt godt med regjeringens hovedmål for NTP: «Målet med planforslaget er å bedre trafikksikkerheten, gi bedre framkommelighet samt å redusere miljøulempene på strekningen.» (Aursand, 2016, s. 9).

4.9.3 Fremdrift

NTP

NTP 2010-2019 (Samferdselsdepartementet, 2009, s. 201):

- Prioritert i siste periode (2014-2019).

NTP 2014-2023 (Samferdselsdepartementet, 2013, s. 311):

- Prioritert i første periode (2014-2017).

NTP 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 308):

- Prioritert med full statlig finansiering i siste periode (2024-2029).

Planarbeid

- 09.06.2011: Oppstart kommunedelplan og planprogram:
 - 05.02.2014: Kommunedelplan med konsekvensutredning vedtatt (Aursand, 2016, s. 9).
 - 20.01.2016: Kommunedelplan revidert (Kvistad, 2016).
- 25.05.2016: Reguleringsplan for E6 Selli-Asphaugen-Trøa vedtatt (Aursand, 2016).

Traséen for prosjektet har blitt endret i løpet av planarbeidet pga. dårlige grunnforhold i opprinnelig trasé, ifølge intervjuobjekt 3.

4.10 NTP-prioritering

4.10.1 Netto nytte for case-prosjektene

Det foreligger følgende beregninger av netto nytte (NN) og netto nytte pr budsjettkrone (NNB) for de ulike prosjektene:

E39 Volda-Furene: Investeringskostnad mellom 178 og 632 mill. 2011 kr, og NN mellom -561 og -269 mill. 2011-kr avhengig av konsept (Aursand et al., 2012, s. 8). Nye kostnadsberegninger viser at prosjektet vil koste enten 1 142 mill. kr eller 1 815 mill. kr, avhengig av om det bygget ett- eller toløpstunnel (Stavseng, 2017, s. 39), men det foreligger tilsynelatende ikke nye beregninger for netto nytte.

E136 Breivika Lerstad: NN er beregnet til å være negativ (Samferdselsdepartementet, 2013, s. 305), og kostnadsoverslaget ligger på 1 800 mill. kr (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 323).

E39 Romsdalsfjorden: NN er beregnet å være negativ med -634 mill. kr, og NNB ligger på -0,08 (Johnsen et al., 2016, s. 7 og 31). Kostnadsoverslaget har for øvrig blitt nedjustert fra 16,4 til ca. 14,5 mrd. kr i etterkant av denne beregningen (Herskedal, 2016), og TØI har beregnet netto ringvirkninger av prosjektet på ca. 2,2 mrd. 2016-kr (Hansen & Johansen, 2016, s. 82). En annen analyse av Vista analyse viser at ringvirkningene kan være så høye som 5,4 mrd. kr (Samferdselsdepartementet, 2016, s. 14).

E39 Lønset-Hjelset: NN ligger på 389 mill. 2016-kr og NNB på 0,38 (Rambøll, 2017, s. 39).

E39 Betna-Stormyra: NN ble beregnet til -550 mill. 2012-kr basert på et kostnadsoverslag på 1 200 mill. kr (NTP-sekretariatet, 2012, s. 27). Prosjektet ble i gjeldende NTP estimert å koste 2 100 mill. kr (Samferdselsdepartementet, 2017, s. 321).

E6 Vindåsliene-Korporalsbrua: NN ligger på -540 mill. kr og NNB på -0,60 (Samferdselsdepartementet, 2017b, s. 3).

Rv706 Sluppen: Det er ifølge intervjuobjekt 5 ikke beregnet netto nytte for konseptet i reguleringsplan, men bare for de ulike konseptene i konsekvensutredningen. Sett bort i fra alternativ 0+, så varierer NN mellom ca. -520 mill. kr og 310 mill. kr og NNB mellom -0,30 og 0,39 for 4 ulike alternativer (Brembu, 2010, s. 27).

E6 Åsen-Steinkjer: Basert på 4 alternativer i konsekvensutredningen, så varierer NN mellom -14 188 og -11 429 mill. kr og NNB mellom -0,85 og -0,97 (Helberg & Tangstad, 2017, s. 49). I tillegg har Cowi og TØI beregnet netto ringvirkninger på henholdsvis 200 og 400 mill. kr (Samferdselsdepartementet, 2016, s. 14).

E6 Selli-Asp: NN ligger på -70 mill. kr og NNB på -0,14 for valgt konsept (Aursand, 2015, s. 16).

Det er som vist i tabell 6 totalt 7 av prosjektene som har negativ netto nytte (sett bort i fra netto ringvirkninger), ett som er uavklart (Sluppen) og ett som har positiv netto nytte (Lønset-Hjelset). E6 Åsen-Steinkjer skiller seg ut med en negativ netto nytte på inntil 14 mrd. kr.

Tabell 6 Netto nytte og netto nytte pr budsjettkrone for hvert case-prosjekt

Prosjekt	NN (mill. kr)	NNB
E39 Volda-Furene	-561 → -269	
E136 Breivika-Lerstad	Negativ	Negativ
E39 Romsdalsfjorden	-634	-0,08
E39 Lønset-Hjelset	+389	+0,38
E39 Betna-Stormyra	-550	
E6 Vindåsliene-Korporalsbrua	-540	-0,60
Rv706 Sluppen	-520 → +310	-0,30 → +0,38
E6 Åsen-Steinkjer	-14 188 → -11 429	-0,97 → -0,85
E6 Selli-Asp	-70	-0,14

4.10.2 Innspill fra intervjuobjektene

Intervjuobjekt 2 omtaler netto nytte-beregninger som en viktig faktor i grunnlagsarbeidet til NTP: *«Regjeringen ba for første gang om at vi skulle rangere prosjektene etter netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), og det var én håndfull prosjekter nasjonalt på alle transportformer som hadde positiv NNB. Det kan være mange årsaker til det, men det har litt med hva man regner.»* Intervjuobjekt 1 legger til at det ikke tas med beregninger av netto ringvirkninger i NNB-rangeringen, noe som spesielt har en effekt på større riksvegprosjekter. Han refererer til en TØI-analyse av Wiljar Hansen (2015), som viser at fergefri E39 vil ha betydelige positive ringvirkninger for hele landet. En telefonsamtale med Jan Fredrik Lund i NTP-sekretariatet bekrefter at prosjektene i grunnlagsdokumentet til gjeldende NTP (Dimmen et al., 2016) er basert på NNB-rangering, og inndelt etter en lav, basis, middels og høy økonomisk ramme. Han bekreftet også at netto ringvirkninger ikke er inkludert i beregningene.

Intervjuobjekt 1 og 2 mener at det å oppfylle prosjektenes samfunns mål er viktigere enn at de skal ha en positiv netto nytte (NN), og at politikerne ikke tror at NNB-rangeringen klarer å lese alle samfunnets opplevde utfordringer. Intervjuobjekt 3 synes at dagens regjering har hatt et økt fokus på samfunnsøkonomi i forhold til tidligere regjeringer, men mener samtidig at det ikke bør bli for stort fokus på dette: *«Jeg er skeptisk til å vektlegge kun samfunnsøkonomisk lønnsomhet, f.eks. fordi så å si alle tiltak utenfor byområder er per definisjon ulønnsomt»*. Han mener også at prosjekter som omfatter ulykkeutsatte strekninger har en tendens til å komme høyere opp på den endelige prioriteringslisten, selv om de ofte har negativ NN.

Intervjuobjekt 6 mener også at en overfokusering på samfunnsøkonomi ville ha ført til at det ikke ble bygget veier i distriktene, og at det i praksis blir brukt mer til konseptvalg internt enn til å prioritere mellom ulike prosjekter. Han ser på ansiennitet som en viktigere faktor, ettersom prosjekter med en relativt lang historie er mer avklart i.f.t. kostnad, teknisk utforming, o.l. Han trekker også frem lokalpolitisk påvirkning og «rettferdighetsprinsippet» som viktig: *«Det er veldig mye lokalpolitikk, både kommunalt og på fylkesnivå, som gjør at man velger å prioritere dette prosjektet i denne regionen foran andre. ... Noen hevder jo at siden vår region har 15 % av Norges innbyggere, så fortjener vi 15 % av veginvesteringsmidlene. Det klaffer ikke hver gang, men pussig nok er det ikke så langt unna. Staten vil ikke si at det er noe prinsipp, men lokalt så vil de jo hevde det, da»*.

5. Diskusjon

I dette kapittelet drøftes resultatene fra dokumentstudier og intervjuer opp mot relevant teori. Kapittelet er kronologisk inndelt i ett delkapittel for hvert forskningsspørsmål som er opplistet i kapittel 1.2.

5.1 Initiativtakere til riksvegprosjekter

I dette delkapittelet diskuteres teori og resultater knyttet til forskningsspørsmål 1:

Hvem er opprinnelige initiativtakere til å foreslå et riksvegprosjekt, og hvordan er disse involvert i det videre arbeidet med prosjektet?

5.1.1 Initiativtakere

Det har ikke lyktes å fastsette helt sikkert hvem som har vært initiativtakere til alle de 9 case-prosjektene. Dette kan delvis skyldes noen av prosjektenes lange historie, og delvis for få intervjuer/samtaler med personer som har vært involvert i / har kjennskap til prosjektene. Resultatene fra utførte intervjuer og dokumentstudier tyder på at det har vært følgende initiativtakere til de ulike prosjektene:

Tabell 7 Initiativtakere til case-prosjektene

Prosjekt	Initiativ
E39 Volda-Furene	Interkommunalt og regionalt
E136 Breivika-Lerstad	Kommunalt
E39 Romsdalsfjorden	Regionalt og nasjonalt
E39 Lønset-Hjelset	Kommunalt og regionalt
E39 Betna-Stormyra	Interkommunalt og regionalt
E6 Vindåsliene-Korporalsbrua	Interkommunalt og regionalt
Rv706 Sluppen	Kommunalt
E6 Åsen-Steinkjer	Interkommunalt og regionalt
E6 Selli-Asp	Kommunalt/lokalt

Både ifølge Welde et al. (2013, s. 18-19) og intervjuobjekt 1 og 2, så er det Samferdselsdepartementet som kommer med det formelle initiativet til at et riksvegprosjekt skal utredes i forbindelse med forarbeidet til NTP. Samtidig mener de at det opprinnelige initiativet til et riksvegprosjekt ofte oppstår lokalt eller regionalt, før det eventuelt blir en del av en riksvegutredning. Intervjuobjekt 3 har en tilsvarende innstilling: «*Veldig ofte vil du finne at store prosjekter, på over 500 millioner, er en kombinasjon av lokalt og regionalt initiativ, og så samsvarer det med behov som veieier har registrert*». Uttalelsene til overnevnte stemmer relativt godt overens med funnene som er oppsummert i tabell 7, der de fleste prosjektene ser ut til å ha et kommunalt/interkommunalt og regionalt initiativ.

E136 Breivika-Lerstad og Rv706 Sluppen er delstrekninger i de interne vegsystemene i Ålesund og Trondheim med lite regional gjennomgangstrafikk, noe som gjør det naturlig at initiativet først og fremst har vært lokalt. E39 Romsdalsfjorden er en viktig delstrekning i det nasjonale målet om fergefri E39, og et viktig prosjekt regionalt for å knytte sammen Ålesunds- og Molderegionene i Møre og Romsdal. Prosjektets størrelse og potensielle traseer som har variert mellom ulike kommuner, gjør det naturlig at det opprinnelige initiativet ikke var kommunalt/lokalt. E6 Selli-Asp er viktig for vegforbindelsen mellom Nord- og Sør-Norge med tanke på samfunnssikkerhet, men den lave trafikkmengden gjør det naturlig at det først og fremst er lokalbefolkningen som har interesse av å se prosjektet gjennomført.

De øvrige prosjektene (tre på E39 og to på E6) er alle preget av middels høy gjennomgangstrafikk og nærliggende bebyggelse til dagens vegtraseer, noe som utløser både kommunal og regional interesse for å utbedre strekningene. Det kan ut i fra dette antas at det ofte vil være en nær sammenheng mellom initiativtakere og primære interessenter for riksvegprosjekter. Det må samtidig understrekes at det er knyttet noe usikkerhet til enkelte av resultatene, og at det ikke kan trekkes noen klar konklusjon basert på kun 9 riksvegprosjekter.

5.1.2 Videre involvering/medvirkning

Statens vegvesen (2018) hevder at KVVU-arbeidet er «en åpen prosess med bred deltagelse fra kommuner, fylkeskommuner, næringsliv og ulike interesseorganisasjoner» Dette kan tyde på at opprinnelige initiativtakere (normalt kommuner og fylkeskommuner) er sikret medvirkning i KVVU-arbeidet, og det er ikke funnet noen resultater som motstrider dette utsagnet.

For videre planlegging med kommunedelplaner og reguleringsplaner, skal medvirkning være juridisk sikret gjennom PBL §§ 11-12 – 11-18 og §§ 12-8 – 12-15 (Plan- og bygningsloven, 2008). Både offentlige myndigheter, grunneiere og øvrige interessenter skal ha anledning til medvirkning (Statens vegvesen, 2014), og ifølge Statens vegvesen (2013) skal det legges vekt på at medvirkningsprosessen er bedre enn de juridiske minimumskravene. Intervjuobjekt 3 sier seg enig i at mulighetene for medvirkning til arealplaner er gode, men at han opplever at det er ulike meninger om hvor stor gjennomslagskraft medvirkningen faktisk har.

Både intervjuobjekt 2 og 3 mener at medvirkningsprosessen er relativt utfordrende, først og fremst relatert til interessekonflikter og at prosessen kan bidra til å fordyre vegprosjekter. Ifølge intervjuobjekt 2 ønsker regjeringen å øke bruken av statlig plan for gjennomføringen av større riksvegprosjekter, noe som regjeringen selv bekrefter på sine nettsider (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2018). Dette kan bidra til at riksvegprosjekter blir realisert raskere til en redusert kostnad, noe som trolig vil gi prosjektene en mer gunstig netto nytte. Samtidig vil dette svekke interessentenes (trolig inkludert lokale initiativtakere) mulighet til medvirkning, og det er stor sannsynlighet for at ikke-prissatte konsekvenser blir mer negative enn ved en normal medvirkningsprosess.

Riksvegprosjekters initiativtakere kan kort oppsummert sies å ha relativt gode muligheter til medvirkning etter dagens system, men i balansegangen mellom medvirkning og kostnadseffektivitet kan det se ut til at denne muligheten vil bli noe svekket fremover for enkelte. Det er ikke sikkert at statlig plan vil gjøre prosjektene bedre eller dårligere i seg selv, men dette er først og fremst en demokratisk problemstilling som det ikke vil bli gått grundigere inn på i denne oppgaven.

5.2 Hovedårsaker til prosjektforslag

I dette delkapittelet diskuteres teori og resultater knyttet til forskningsspørsmål 2:

Hva er hovedårsaken(e) til at et prosjekt blir foreslått, og utarbeides det en klar målformulering allerede i idéfasen?

Ved gjennomgang av intervjuer og prosjektdokumenter, er de viktigste årsakene til prosjektforslag for hvert case-prosjekt innhentet og opplistet i tabell 8 under. Årsakene som er opplistet i tabellen, er det som fremstår som de to viktigste årsakene til at hvert enkelt prosjekt er foreslått basert på innhentet informasjon. Det er naturlig nok flere årsaker som i ulik grad har påvirket prosjektforslaget, og det tas forbehold om at det trolig vil være noe uenighet knyttet til hva som er de viktigste hovedårsakene for hvert prosjekt.

Tabell 8 Hovedårsaker til prosjektforslag

Prosjekt	Hovedårsaker til prosjektforslag
E39 Volda-Furene	Tettstedutvikling og fremkommelighet
E136 Breivika-Lerstad	Byutvikling og fremkommelighet
E39 Romsdalsfjorden	Regional utvikling og fremkommelighet
E39 Lønset-Hjelset	Trafikksikkerhet og fremkommelighet
E39 Betna-Stormyra	Teknisk standard og fremkommelighet
E6 Vindåsliene-Korporalsbrua	Teknisk standard og fremkommelighet
Rv706 Sluppen	Teknisk standard og fremkommelighet
E6 Åsen-Steinkjer	Trafikksikkerhet og fremkommelighet
E6 Selli-Asp	Trafikksikkerhet og fremkommelighet

Å skape bedre fremkommelighet for trafikken er en gjennomgående hovedargumentasjon for alle prosjektene. Dette er et relativt forventet resultat, ettersom de fleste ser på et vegprosjekt som synonymt med å få trafikken raskere frem. Det er for så vidt variasjon i hvilke trafikantgrupper som fremkommeligheten skal forbedres for. Både i Ålesund og Trondheim trekkes 0-vekstmålet i biltrafikken frem, og det er der mer fokus på forbedret fremkommelighet for kollektivtrafikken og myke trafikanter. På andre strekninger, som E39 Lønset-Hjelset og E6 Åsen-Steinkjer, er fremkommeligheten til godstrafikken et viktigere argument.

På strekningene sør for Molde (prosjekt 1-3) er lokal/regional utvikling av prosjektenes influensområder en viktig argumentasjon for prosjektforslagene. Dette handler først og fremst om et ønske om økonomisk vekst gjennom bedre fremkommelighet og mer attraktive bo- og arbeidsområder der riksvegen blir ledet bort i fra bebygde områder. Begrunnelsen med bedre teknisk standard har også en viss forbindelse til bedre fremkommelighet, men handler først og fremst om å få vegen til å tilfredsstille nasjonale krav til vegstandard. Dette vil igjen gi positive resultater for trafiksikkerheten, som listes opp som en av hovedårsakene til at de tre resterende prosjektene ble foreslått. Spesielt E6 Åsen-Steinkjer og Selli-Asp har trafiksikkerhet som en sterk hovedbegrunnelse for prosjektforslagene, ifølge intervjuobjekt 3.

Intervjuobjekt 3 hevder at det foreligger en klar målformulering allerede i riksvegutredningen, ettersom det da kartlegges hva som skal til for å få vegstrekningene opp på normalstandard. Omtalene av hvert case-prosjekt i riksvegutredningene er gjengitt i kapittel 4.[1-9].1. Ut i fra dette, så stemmer det at riksvegutredningene spesifiserer hvilke utfordringer som er knyttet til hvert enkelt prosjekt. Det er i dette underliggende hva som skal til for å få strekningene opp på ønsket standard, men det er ikke nok til å kunne definere det som en klar målformulering.

På KVVU-nivå utarbeides samfunns mål og effektmål for lengre strekninger eller byområder som case-prosjektene er en del av, men det spesifiseres ikke klare målformuleringer for selve prosjektene. Det er først i kommunedelplanen at det fremlegges tydelige målformuleringer for selve prosjektene. Ut ifra de formelle plandokumentene, så ser det altså ikke ut til at det utarbeides klare prosjektmål allerede i idéfasen.

5.3 Målendringer

I dette delkapittelet diskuteres teori og resultater knyttet til forskningsspørsmål 3:

Endres hovedmålene til et prosjekt fra idéfasen til det blir omtalt i NTP?

Ettersom et riksvegprosjekt kan bli prioritert i første NTP-periode først når kommunedelplan er gjennomført (Statens vegvesen, 2013), og det ser ut til at tydelige målformuleringer kommer først i kommunedelplanarbeidet, så er det tilsynelatende ikke mye tid til målendringer før NTP-omtale. Det er for så vidt ikke opplagt at et prosjekt går rett fra vedtatt kommunedelplan til å komme med i NTP, og prosjektene kan ligge i flere NTP-er uten å ende opp med reelle økonomiske bevilgninger i statsbudsjettet. F.eks. E136 Breivika-Lerstad i Ålesund ble først omtalt i en reguleringsplan fra 1967, og har vært omtalt i alle NTP-ene som har blitt laget siden 2001. Det er altså reelt sett god tid til målendringer for flere prosjekter.

Ålesunds-prosjektet har i sin over 50 år lange planhistorie endret hovedmål fra å være et rent fremkommelighetsprosjekt til å dreie fokus mot andre mål, som f.eks. lokalmiljø, ifølge intervjuobjekt 2. En lignende målendring er også tydelig for Rv706 Sluppen, der prosjektene får en tydeligere «miljøprofil» med tiden. Samtidig er dette fortsatt motorvegprosjekter med 4-feltsveger og 2/3-planskryss, der den økte fremkommeligheten for biltrafikk trolig vil medføre en økning av CO₂-utslipp (sett bort i fra effekten av overgang til 0-utslippskjøretøy). Det kan derfor settes et spørsmålstegn ved om målendringene først og fremst skjer for å sikre prosjektene en plass i NTP, fremfor å faktisk endre den reelle intensjonen med prosjektene?

Intervjuobjekt 3 mener at det generelt sett ikke skjer store endringer i hovedmålene for et prosjekt gjennom planprosessen, men at målene først og fremst blir mer detaljerte etter hvert som prosjektene utvikler seg og må ta mer hensyn til lokale interessenter. For case-prosjektene som ikke har hatt så lang planhistorie som de overnevnte, så ser dette ut til å stemme relativt godt. Målene blir stadig mer lokalt tilpasset i overgangene fra KVVU til kommunedelplan til reguleringsplan, uten at selve formålet med prosjektet endres i betydelig grad.

5.4 Samsvar med regjeringens hovedmål

I dette delkapittelet diskuteres teori og resultater knyttet til forskningsspørsmål 4:

Er alle regjeringens hovedmål for NTP likt prioritert i enkeltprosjekter, og er det evt. en forskjell på prioriteringen i bynære og rurale områder?

Som presentert i kapittel 3.1, så er regjeringens hovedmål for NTP følgende:

- *Fremkommelighet: Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.*
- *Transportsikkerhet: Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.*
- *Klima og miljø: Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.*

(Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 74).

Et viktig funn er at ingen av case-prosjektene ser ut til å ha mål direkte relatert til klima/klimagassutslipp, dette til tross for at E39 Romsdalsfjorden er beregnet å resultere i en reduksjon på 21 400 tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til dagens situasjon pga. fergeavvikling (Samferdselsdepartementet, 2017a, s. 221). Dette kan skyldes at nye vegprosjekter normalt har en moderat negativ effekt på klimagassutslippet, og den positive effekten for Romsdalsfjorden kan trolig motargumenteres med krav om overgang til lav-/nullutslippsferger.

En forskjell på prioriteringen i bynære og rurale områder er lagt inn direkte i et av delmålene for fremkommelighet, der det spesifiseres at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (0-vekstmålet) (Dimmen et al., 2016, s. 25). Dette stemmer overens med case-prosjektene, der E136 Breivika-Lerstad og Rv706 Sluppen er prosjekter i byområder. Ellers er det satt opp mål for fremkommelighet og transport-/trafikksikkerhet for alle prosjektene, og E6 Vindåsliene-Korporalsbrua og Åsen-Steinkjer er de eneste prosjektene som ikke nevner lokalmiljø direkte i målstrukturen. Disse prosjektene går for så vidt ut på å lede gjennomgangstrafikken utenom tettsteder, så de vil ha en positiv effekt på lokalmiljøet til tross for at det ikke er nevnt i hovedmålene.

5.5 Tidsbruk

I dette delkapittelet diskuteres teori og resultater knyttet til forskningsspørsmål 5:

Er det mulig å presisere hvor lang tid det tar fra et prosjekt blir foreslått til det blir omtalt i NTP? Hva er evt. årsakene til variasjoner i tidsbruk?

I følge Statens vegvesen (2012, s. 3) tar det normalt ca. 10 år å planlegge større vegprosjekter, derav 1,5-2 år for KVU og 3-5 år for kommunedelplan. E39 Volda-Furene er et godt eksempel på denne teorien, der KVU-en ble utarbeidet i 2010-2011, kommunedelplanen vedtatt i 2014 og reguleringsplan og NTP-prioritering i 2017 (se kapittel 4.1.3). Også prosjektene E39 Romsdalsfjorden, E6 Åsen-Steinkjer og E6 Selli-Asp ser ut til å få en planperiode på under 10 år. Hvis man derimot ser på prosjektene E39 Lønset-Hjelset, E39 Betna-Stormyra og E6 Vindåsliene-Korporalsbrua, så har de en planperiode på minst 20 år. Prosjektet Rv706 har en planperiode på over 30 år, mens E136 Breivika-Lerstad har bikket 50 år. Prosjektene i byområder har altså hatt en betydelig lengre planperiode enn de øvrige prosjektene, men to by-prosjekter er et alt for lite utvalg til å kunne konkludere om dette har en reel sammenheng.

De store variasjonene i planperiode for de ulike prosjektene gjør det relativt lite hensiktsmessig å generalisere en «normaltid» for tidsbruken mellom prosjektforslag og NTP-omtale. Det er derimot mer interessant å se på årsakene til disse variasjonene og hva som skal til for å redusere planperiodens varighet, uten at prosjektenes ulike kvaliteter (lønnsomhet, teknisk standard, lokalmiljø, osv.) blir dårligere. Det at prosjektene er en del av ulike riksvegruter, hvor de konkurrerer med andre prosjekter om å bli prioritert i NTP, kan være en faktor som fører til variasjoner i tidsbruk. Prosjekter som scorer dårligere på visse prioriteringskriterier (diskutert i kapittel 5.7) vil naturlig nok ta lengre tid å realisere enn de som scorer godt. Prosjektet Rv706 Sluppen har også måttet konkurrert internt om rekkefølgen av ringvegutbyggingen i Trondheim, mens E39 Volda-Furene har fått forbedret prioritering pga. tilstøtende utbyggingsprosjekter på E39. Lokal uenighet om konseptet for et prosjekt virker også å være en forsinkende faktor, og noe som kan være ødeleggende for fremgangen i planprosessen, ifølge intervjuobjekt 1.

5.6 Utvikling av prosjektomfang

I dette delkapittelet diskuteres resultater knyttet til forskningsspørsmål 6:

Endrer omfanget til et prosjekt seg over tid, evt. hvorfor og i hvilken grad?

Kostnadsestimatet for et riksvegprosjekt er en faktor som alltid vil endre seg over tid. 5 av case-prosjektene har oppgitt kostnadsanslag både i NTP 2014-2023 og 2018-2029, og er derfor mulig å sammenligne:

Tabell 9 Kostnadsendring

Prosjekt	NTP 2014-2023	NTP 2018-2029	Kostnadsendring
E136 Breivika-Lerstad	2 300 mill. kr	1 800 mill. kr	- 22 %
E39 Lønset-Hjelset	780 mill. kr	1 350 mill. kr	+ 73 %
E39 Betna-Stormyra	1 760 mill. kr	2 100 mill. kr	+ 19 %
E6 Vindåsliene-Korporalsbrua	880 mill. kr	1 685 mill. kr	+ 91 %
Rv706 Sluppen	910 mill. kr	1 100 mill. kr	+ 21 %

Alle prosjektene, utenom E136 Breivika-Lerstad, har hatt en kostnadsøkning. Også prosjektene E39 Volda-Furene og E6 Åsen-Steinkjer har hatt en kostnadsøkning i løpet av planprosessen, begge primært grunnet en økning av prosjektomfang fra 2/3-feltsveg til 4-feltsveg. Den høye kostnadsøkningen for E6 Vindåsliene-Korporalsbrua skyldes konseptendring fra veg i dagen til tunnel, og for Rv706 Sluppen var begrunnelsen bygging av planskilt kryss i utfordrende terreng. Ellers virker kostnadsendringene å i stor grad skyldes en økning i informasjonsgrunnlaget etter hvert som prosjektene planlegges. Intervjuobjekt 2 oppsummerer følgende hovedgrunner til kostnadsøkning:

1. For lavt kostnadsanslag i utgangspunktet.
2. Lokale ønsker.
3. Endringer i regelverket.

Punkt 1 skyldes bruken av enhetspriser i starten av prosjektplanleggingen, noe som ikke tar høyde for alle problemstillingene som dukker opp når informasjonsgrunnlaget blir større. Punkt 2 handler både om prosjektendringer som utføres av kommunale myndigheter i arbeidet med kommunedelplan og reguleringsplan, og om forsinkelser/endringer som følge av lokale stridigheter. Punkt 3 gir endringer i prosjektomfang som følge av økte krav til teknisk standard og færre dispensasjoner fra regelverket.

I følge intervjuobjekt 1, så brukes ikke lave kostnadsanslag i tidligfasen «med overlegg» for å gjøre det lettere for prosjektene å komme inn i NTP, men er et resultat av lavt kunnskapsgrunnlag. Det er altså mye å hente på å oppdatere enhetsprisene som benyttes i den tidligste fasen (riksvegutredningene) for å gjøre prioriteringslisten i NTP mer realistisk og gjennomførbar. Dette vil for så vidt ikke gjøre selve prosjektutførelsen rimeligere, og kravene til teknisk standard bør holdes høye for å blant annet fortsette reduksjonen i antall drepte og hardt skadde i trafikken. En tilsynelatende økning av den samlede kostnaden for NTP-prosjektene vil kunne gi politikerne initiativ til å øke bruken av statlig plan for fortsatt ha med alle prosjektene de ønsker i NTP (redukere kostnadene knyttet til punkt 2), noe som ikke nødvendigvis er helt gunstig (se diskusjon i kapittel 5.1.2).

En annen faktor som er viktig å nevne i tillegg til kostnadsendring og teknisk utforming, er prosjektenes omfangsendring i forhold til utstrekning/planområde. Prosjektet Rv706 Sluppen omfattet opprinnelig Osloveien mellom Sluppen bru og Stavne, men er blitt redusert til å bare omfatte byggingen av Nydalsbrua med tilknyttede kryss og løsninger for myke trafikanter, dette for å få fortgang i planprosessen. E6 Vindåsliene-Korporalsbrua er en delstrekning på E6 Ulsberg-Melhus som primært skal bygges ut av Nye Veier, men delstrekningen er skilt ut som et eget prosjekt med Statens vegvesen som byggherre, dette også for å få fortgang i plan- og byggeprosessen. De tre delstrekningene langs e39 Betna-Stormyra er derimot slått sammen til ett prosjekt for å sikre sammenhengende vegstandard på strekningen, og også E6 Åsen-Steinkjer er et samle-prosjekt for flere delstrekninger. Det er altså store variasjoner i om et prosjektområde endres i løpet av planprosessen, der sammenhengende eller rask utbygging virker inn som motstridende faktorer.

5.7 Hovedårsaker til NTP-prioritering

I dette delkapittelet diskuteres teori og resultater knyttet til forskningsspørsmål 7:

I hvilken grad er henholdsvis teknisk standard og netto nytte avgjørende for om et prosjekt blir prioritert i regionenes forslag til NTP? Er det andre faktorer som er mer avgjørende for prioriteringen?

I følge intervjuobjekt 1 er prosjektenes samfunns mål viktigere for prioriteringen enn resultatene fra nytte-kostnadsanalyser (NKA). Det er derfor interessant å sette opp en liste over de ulike prosjektenes samfunns mål fra kapittel 4, for å se om det er en sammenheng mellom disse:

Tabell 10 Samfunns mål

Prosjekt	Samfunns mål fra KVV
E39 Volda-Furene	<i>I 2040 skal transportsystemet i korridoren vera effektivt, tilgjengeleg, påliteleg og ivareta behovet for kommunikasjon for bu- og arbeidsregionar.</i>
E136 Breivika-Lerstad	<i>I 2045 har Ålesund eit påliteleg og effektivt transportsystem, uavhengig av transportform, med ein høg kollektiv-, gange- og sykkelandel samanlikna med byar av same storleik.</i>
E39 Romsdalsfjorden	<i>I 2040 skal transportsystemet i korridoren mellom Ålesund og Bergsøya være effektivt, tilgjengelig, pålitelig og ivareta behovet for kommunikasjon for bo- og arbeidsmarkedsregioner.</i>
E39 Lønset-Hjelset	
E39 Betna-Stormyra	<i>I 2040 skal transportsystemet i korridoren mellom Bergsøya og Valsøya være effektivt, tilgjengelig, pålitelig og ivareta behovet for kommunikasjon for bo- og arbeidsmarkedsregioner.</i>
E6 Vindåsliene-Korporalsbrua	<i>I 2040 har transportkorridoren E6/rv 3 mellom Trondheim grense og Hedmark/Oppland grense et effektivt og trafiksikkert transportsystem for personer og gods.</i>
Rv706 Sluppen	<i>Bedre miljø og tryggere ferdsel i sentrale byområder og mer effektive næringstransporter i byen</i>
E6 Åsen-Steinkjer	<i>I 2040 er aksene Trondheim - Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.</i>

Det er tydelig at prosjektene i transportkorridor 4 har samme samfunns mål, noe som er naturlig ettersom KVU-ene for korridoren er utført samme år (2011) med tilnærmet samme prosjektgruppe (se referanser for hver KVU). Ellers går begrepet *effektivt transportsystem* igjen i absolutt alle samfunnsmålene, noe som viser at fremkommelighet er et viktig mål både for det opprinnelige prosjektinitiativet (se tabell 8 i kapittel 5.2) og NTP-prioriteringen. I forhold til regjeringens øvrige hovedmål for NTP, så er trafiksikkerhet og miljø bare nevnt direkte i ett samfunns mål hver. Intervjuobjekt 3 hevder på sin side at trafiksikkerhet er viktigere for NTP-prioriteringen enn fremkommelighet. Trafiksikkerhet er et viktig effektmål for de fleste case-prosjektene, men i forhold til samfunnsmålene og intervjuet i Molde, så ser ikke dette ut til å være en hovedprioritering.

Sammenhengende god teknisk standard er en viktig faktor for prioriteringen av prosjekter i riksvegutredningene, og er noe som bidrar til både bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet. En relativt jevnt fordelt økonomisk ramme mellom regioner og riksvegruter er viktig for å oppnå dette over hele Norge, noe som også har et politisk insentiv, ifølge intervjuobjekt 6. Strekninger med dårlig teknisk standard er ofte lavt trafikkerte og vil derfor ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomme å utbedre. Dette gjelder spesielt rasutsatte strekninger (ikke inkludert i case-prosjektene), og ifølge intervjuobjekt 1 og 2 får rassikringsprosjekter en egen økonomisk ramme som ikke krever positiv netto nytte fra prosjektene.

Tidligere forskning indikerer at NKA ikke har stor betydning for prosjektenes NTP-prioritering (Sager, 2016, s. 102), men ifølge intervjuobjekt 2 og NTP-sekretariatet er det i gjeldende NTP (2018-2029) for første gang laget en prioriteringsliste basert på netto nytte pr. budsjettkrone (NNB). Det er for så vidt få prosjekter som har positiv NNB, derav bare ett av ni blant case-prosjektene, noe som fører til at NTP gir negativ netto nytte (NN) ved en viss kostnadsramme. NN har altså blitt en viktigere faktor for om et prosjekt blir prioritert i NTP, men det er ikke et krav at denne må være positiv. Flere intervjuobjekter (2,3 og 6) poengterer at man aldri kan få en situasjon med NTP-prosjekter som bare har positiv NN, ettersom det da nesten aldri hadde blitt gjennomført vegprosjekter i rurale områder i Norge.

6. Konklusjon

Forslag til riksvegprosjekter i Nasjonal transportplan (NTP) oppstår normalt som et forslag fra berørte kommuner og fylke/region med primær intensjon om å skape bedre fremkommelighet for de ulike trafikantgruppene, samt å sikre dem god transportsikkerhet og et attraktivt lokalmiljø. En klar målformulering for riksvegprosjekter blir først tydelig gjennom arbeidet med kommunedelplanen, men disse er basert på samfunnsmål og effektmål fra KVU-en, og prosjektets behov blir kartlagt allerede i riksvegutredningen. Det forekommer generelt sett få endringer i hovedmål gjennom planprosessen, men det ser ut til at eldre prosjekter har fått en tydeligere miljøprofil de siste årene.

De fleste case-prosjektene følger opp regjeringens mål til NTP om fremkommelighet, transportsikkerhet og lokalmiljø, men ingen har spesifisert mål relatert til klimagassutslipp. Prosjekter i byområder har et økt fokus på fremkommelighet for kollektivtrafikk og myke trafikanter, mens rurale prosjekter fokuserer mer på fremkommelighet for personbiler og godstransport. Det er store variasjoner i tidsbruken fra prosjektforslag til NTP-omtale, noe som i stor grad skyldes at det er mange prosjekter som konkurrerer om en plass i NTP, og hvordan prosjektene scorer i.f.t. prioriteringskriterier vil bidra til ulike tidsforløp. Lokal/regional uenighet om utformingen av prosjektene og prioriteringsrekkefølge, vil også bidra til variasjoner i tidsbruk.

Riksvegprosjekter øker ofte i omfang over tid som følge av strengere tekniske krav og trafikkvekst. Dette vil, sammen med for lave kostnadsanslag i tidligfasen og endringer som følge av lokale innspill, føre til at de fleste prosjekter i ulik grad øker i kostnad. Prosjektene rangeres etter netto nytte (NN) i transportetatens forslag til NTP, men dette har en begrenset effekt ved høye kostnadsrammer, ettersom de fleste prosjektene har negativ NN. Et ønske om å oppnå ulike samfunnsmål kan ha en påvirkning på den endelige prioriteringslisten. Dette kan f.eks. være målene om null drepte og hardt skadde i trafikken og sammenhengende god teknisk standard på de ulike riksvegrutene.

7. Avslutning

7.1 Usikkerhet og potensielle feilkilder

Denne oppgaven er avgrenset til et utvalg riksvegprosjekter innenfor Region midt, så flere av de case-baserte resultatene vil ikke nødvendigvis være relevante/korrekte på et nasjonalt nivå. Et utvalg på 9 prosjekter vil ikke gi en tilstrekkelig datamengde til å trekke helt sikre konklusjoner på sammenhenger som ser ut til å forekomme mellom prosjektene, noe som er omtalt i kapittel 5 der det er ansett som nødvendig. Alle de 5 case-prosjektene innenfor Møre og Romsdal er diskutert i ett intervju, noe som gjør at resultatene fra disse prosjektene er mer generaliserte og til en viss grad mangelfulle på enkelte punkter. Supplerende samtaler/intervjuer med kommunale og/eller private aktører er ikke utført, noe som kunne ha gitt interessante tilleggsopplysninger. Ellers er litteraturstudiet relativt begrenset, så resultatene hviler mest på dokumentstudiene og intervjuene.

7.2 Videre forskning

Det har de siste årene blitt et økende fokus på å prioritere riksvegprosjekter etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, noe som er spesielt førende for arbeidet til regjeringens nye veg-selskap Nye Veier. Det kan derfor være interessant å se på et utvalg prosjekter gjennomført av henholdsvis Statens vegvesen og Nye Veger, og undersøke hvilke forskjeller som foreligger mellom disse selskapene.

Transportetatens forslag til NTP rangeres nå etter NNB, men dette vil ikke nødvendigvis bety at de prosjektene som endelig blir gjennomført følger denne prioriteringslisten. Det anbefales derfor å etter første 6-årsperiode (2018-2023) følge opp hvilke NTP-prosjekter som har blitt startet opp, og i hvilken grad dette stemmer overens med NNB-rangeringen. Det kan også være interessant å se på hvilke konsekvenser økt bruk av statlig plan har for vegplanleggingen i Norge, og i hvor stor grad dette påvirker medvirkningsprosessen. Det kan ellers anbefales å etterprøve resultatene i denne oppgaven med et mer omfattende litteraturstudium.

Referanser

- Aursand, S., Sivertsen, J.O. & Wendelborg, S. (2012) *Konsekvensutredning E39 Volda-Furene*. Ålesund: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: <http://docplayer.me/17640576-Konsekvensutredning-e39-volda-furene-kommunedelplan-med-konsekvensutredning-orsta-og-volda-kommune.html> (Hentet: 02.05.18).
- Aursand, S. (2015) *Kommunedelplan Asphaugen med ny E6 Selli-Asp*. Steinkjer: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6selliasp/Nyhetsarkiv/attachment/1053735?ts=15083c8daf0&fast_title=Planbeskrivelse+alternativ+A3+og+D2.pdf (Hentet: 12.05.18).
- Aursand, S. (2016) *Detaljreguleringsplan E6 Selli-Asphaugen-Trøa – Planbeskrivelse Steinkjer*: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6selliasp/Nyhetsarkiv/attachment/1433093?ts=155ba266798&fast_title=Planbeskrivelse+%284+MB%29.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Betten, H. (2017) Står langs E39 med disse plakatene. *tk.no (Tidens krav)*. Tilgjengelig fra: <https://www.tk.no/nyheter/samferdsel/halsa/star-langs-e39-med-disse-plakatene/s/5-51-370795> (Hentet: 23.05.18).
- Brembu, S. (2010) *Sluppen-Stavne – Kommunedelplan med konsekvensutredning*. Trondheim: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2014/05/3-101006_Hovedrapport_KU.pdf (Hentet: 11.05.18).
- Dimmen, A., Enger, E., Gustavsen, T.M. & Petersen, D.F. (2016) *Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029*. Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/attachment/1215451/binary/1108802?ts=154a51c1a38> (Hentet: 12.05.18).
- Ellingsen, T. (2016) HNF og KNN sammen om E39-uttalelse. *Halsadig.no*. Tilgjengelig fra: <http://www.halsadig.no/hnf-og-knn-sammen-om-e39-uttalelse/> (Hentet: 23.05.18).
- Hammer, T. & Husby, L. (2010) *Reguleringsplan E39 Leirvika-Renndalen – Parsell: Stokkjølen-Renndalen*. Trondheim: Statens vegvesen Region Midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/attachment/1971282/binary/1200000?fast_title=E39+Stokkj%C3%B8len%E2%80%93Renndalen%2C+vedtatt+reguleringsplan.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Hammer, T. (2013) *Reguleringsplan E39 Vinjeøra-Staurset – Parsell: Vinjeøra-Haukvika vest*. Trondheim: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/attachment/1971317/binary/1201250?fast_title=E39+Vinje%C3%B8ra%E2%80%93Haukvika+V%2C+vedtatt+reguleringsplan.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Hammer, T. (2015) *Reguleringsplan E39 Leirvika-Renndalen – Parsell: Leirvika-Stokkjølen*. Trondheim: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra:

- https://www.vegvesen.no/attachment/948508/binary/1200011?fast_title=E39+Leirvika%E2%80%93Stokkj%C3%B8len%2C+vedtatt+reguleringsplan.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Hansen, W. (2015) Makroøkonomiske effekter av ferjefri E39 - En SCGE modellanalyse. *TØI rapport 1411*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40110> (Hentet: 02.05.18).
- Hansen, W. & Johansen, B.G. (2016) Beregning av netto ringvirkninger på utvalgte prosjekter, NTP 2018-2029. *TØI rapport 1471*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.ntp.dep.no/dokumentliste/attachment/1227890/binary/1094294?ts=15336c92bf8> (Hentet: 02.05.18).
- Hanssen, A. (2015) *Planbeskrivelse til reguleringsplan E39 Stormyra-Vinjeøra*. Trondheim: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/attachment/808520/binary/1200005?fast_title=E39+Stormyra%E2%80%93Vinje%C3%B8ra%2C+vedtatt+reguleringsplan.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Helberg, B.A. & Tangstad, A. (2017) *Kommunedelplan E6 Åsen Nord-Mære*. Steinkjer: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/attachment/2105017/binary/1225048?fast_title=Planbeskrivelse+KDP+-+E6+%C3%85sen%E2%80%93M%C3%A6re+%2814+MB%29.pdf (Hentet: 12.05.18).
- Herskedal, K. (2016) Møreaksen vil koste 14,5 milliarder, *veier24.no*. Tilgjengelig fra: <https://www.veier24.no/artikler/moreaksen-vil-koste-14-5-milliarder/365631> (Hentet: 02.05.18).
- Johnsen, H.I., Hamre, R.A. & Moe, L.E. (2016) *Reguleringsplan E39 Vik-Julbøen – Vik-Nerås*. Molde: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/attachment/1353432/binary/1175044?fast_title=Reguleringsplanhefte+vedtatt+plan%2C+Vestnes+kommune.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Johnsen, H.I., Hamre, R.A. & Moe, L.E. (2017) *Reguleringsplan E39 Vik-Julbøen – Julbøen*. Molde: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/attachment/1353428/binary/1175046?fast_title=Reguleringsplanhefte+vedtatt+plan%2C+Molde+kommune.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Karlstrøm, A. (2017) Fjordkryssing, planarbeid og ansvar. *rbnett.no*. Tilgjengelig fra: <https://www.rbnett.no/meninger/leserinnlegg/2017/02/15/Fjordkryssing-planarbeid-og-ansvar-14225129.ece> (Hentet: 22.05.18).
- Klemetsaune, J.A. & Kvåle, K. (2011) *Konseptvalgutgreiing E39 Skei-Ålesund*. Statens vegvesen Region vest & Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/attachment/284600/binary/502955?fast_title=KVU-rapport+E39+Skei-%C3%85lesund+%2814+MB%29.pdf (Hentet: 10.05.18).
- Klemetsaune, J.A., Prestvik, H.M., Nyvold, L., Espnes, V., Nordtug, J., Ystad, D., Leikvoll, M., Huseth, R., Høydal, H., Gynnild, M. & Flø, M. (2011) *Konseptvalgutredning for*

- transportløsning veg/bane Trondheim-Steinkjer*. Trondheim: Statens vegvesen Region midt & Jernbaneverket Plan nord. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/262096/binary/465262?fast_title=KVU-rapport+for+transportl%C3%B8sning+veg%2Fbane+Trondheim%E2%80%93Steinkjer+%28+288%2C6+MB%29.pdf (Hentet: 29.05.18).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2018) Statlige arealplaner. *regjeringen.no*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/statlige-planoppgaver/statlige-arealplaner/id664275/> (Hentet: 29.05.18).
- Kvistad, A.I. (2016) *Kommunedelplan Asphaugen – med ny E6 Selli-Asp. Vedtatt plan*. Tilgjengelig fra: <http://www.steinkjer.kommune.no/kommunedelplan-asphaugen-med-ny-e6-selli-asp-vedtatt-plan.5821248-58206.html> (Hentet: 03.05.18).
- Langaas, M.D., Simonsen, S. & Trøan, R. (2008) *Vegsystemet på Sluppen – Konsekvensutredning*. Trondheim: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: [https://www.vegvesen.no/_attachment/556467/binary/897007?fast_title=Konseptvalgutredning+\(KVU\)+for+vegsystemet+p%C3%A5+Sluppen.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/556467/binary/897007?fast_title=Konseptvalgutredning+(KVU)+for+vegsystemet+p%C3%A5+Sluppen.pdf) (Hentet: 09.05.18).
- Mittet, I.O., Moltubakk, A., Klemetsaune, J.A., Stavik, J., Taheri, A., Kanck, W. (2011) *Konseptvalgutredning E39 Ålesund-Bergsøya*. Molde: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/284951/binary/503604?fast_title=Konseptvalgutredning+E39+%C3%85lesund-Bergs%C3%B8ya.pdf (Hentet: 18.05.18).
- Mittet, I.O. (2014a) *Reguleringsplan E39 Otneselva-Hestnes*. Molde: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/606902/binary/1053299?fast_title=E39+Otneselva%E2%80%93Hestnes%2C+vedtatt+reguleringsplan.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Mittet, I.O. (2014b) *Reguleringsplan E39 Klettelva-Otneselva*. Molde: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/616665/binary/1053298?fast_title=E39+Klettelva%E2%80%93Otneselva%2C+vedtatt+reguleringsplan.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Mittet, I.O. (2016) *Reguleringsplan E39 Betna-Klettelva*. Molde: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/1543840/binary/1199918?fast_title=E39+Betna%E2%80%93Kettelva%2C+vedtatt+reguleringsplan.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Moltubakk, A., Mittet, I.O., Klemetsaune, J.A., Stavik, J., Taheri, A., Kanck, W. (2011) *Konseptvalgutredning E39 Bergsøya-Valsøya*. Molde: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/284953/binary/503605 (Hentet: 18.05.18).
- Olerud, K. (2016) *CO2-ekvivalenter*. Store norske leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/CO2-ekvivalenter> (Hentet: 15.05.18).
- Plan- og bygningsloven. (2008) *Lov om planlegging og byggesaksbehandling*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71> (Hentet: 29.05.18).

- Rambøll. (2013) *E39 Vestnes-Molde – Kommunedelplan og konsekvensutredning*. Molde: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: <http://www.molde.kommune.no/getfile.php/2518149.2125.xcasppafx/Planbeskrivelse+M%C3%B8reaksen.pdf> (Hentet: 22.05.18).
- Rambøll. (2017) *E39 Lønset-Hjelset – Planbeskrivelse med KU*. Molde: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/attachment/1650123/binary/1242566?fast_title=Regplanhette+E39+L%C3%B8nset%E2%80%93Hjelset.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Romsdal Regionråd. (u.å.) Romsdal Regionråd – ville, våge, vinne! *romsdalregionrad.no*. Tilgjengelig fra: <http://www.romsdalregionrad.no/> (Hentet: 22.05.18).
- Sager, T.Ø. (2016) *Why don't cost-benefit results count for more? The case of Norwegian road investment priorities*. *Urban, Planning and Transport Research*, 4:1, s. 101-121. Tilgjengelig fra: <https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/2404432/Sager.pdf?sequence=3&isAllowed=y> (Hentet: 15.05.18).
- Samferdselsdepartementet. (2000) *Nasjonal transportplan 2002-2011* (Meld. St. 46 (1999-2000)). Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2002-2011/attachment/504878/binary/817320?ts=1402fd56568> (Hentet: 03.05.18).
- Samferdselsdepartementet. (2004) *Nasjonal transportplan 2006-2015* (Meld. St. 24 (2003-2004)). Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2006-2015/attachment/503334/binary/814561?ts=14014e68f48> (Hentet: 03.05.18).
- Samferdselsdepartementet. (2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019* (Meld. St. 16 (2008-2009)). Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2010-2019/attachment/504885/binary/817321?ts=1402fe53830> (Hentet: 03.05.18).
- Samferdselsdepartementet. (2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023* (Meld. St. 26 (2012-2013)). Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.ntp.dep.no/Forside/attachment/502793/binary/813774?ts=1400c273da8> (Hentet: 03.05.18).
- Samferdselsdepartementet. (2016) *Nasjonal transportplan 2018-2029 – Vedlegg: Samlede virkninger*. Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/attachment/1341340/binary/1120777?ts=155bb688488> (Hentet: 12.05.18).
- Samferdselsdepartementet. (2017a) *Nasjonal transportplan 2018-2029* (Meld. St. 33 (2016-2017)). Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/sec1> (Hentet: 03.05.18).

- Samferdselsdepartementet. (2017b) *Utbygging og finansiering av prosjektet E6 Vindåsliene – Korporalsbrua i Sør-Trøndelag* (Prop. 124 S). Oslo: Samferdselsdepartementet.
Tilgjengelig fra:
<https://www.regjeringen.no/contentassets/d654bcd15d4546409c75f9091b0986e5/nn-no/pdfs/prp201620170124000dddpdfs.pdf> (Hentet: 12.05.18).
- Samferdselsdepartementet. (2018) *Hva er nasjonal transportplan? ntp.dep.no*. Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra:
<https://www.ntp.dep.no/Om+NTP/Hva+er+NTP> (Hentet: 28.05.18).
- Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal. (2009) *Temaplan samferdsel: Ferjefri E39 i Møre og Romsdal*. Molde: Møre og Romsdal fylkeskommune. Tilgjengelig fra:
<http://docplayer.me/1040397-Temaplan-samferdsel-ferjefri-e39-i-more-og-romsdal-fra-gode-enkeltprosjekt-til-samla-samferdselsstrategi.html> (Hentet: 22.05.18).
- Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2014-2023. (2012) *Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 - Vedlegg: Omtaler av store prosjekter på riksveg og jernbaner. Beregninger av klimagassutslipp*. Oslo: Statens vegvesen Vegdirektoratet.
Tilgjengelig fra:
https://www.drammen.kommune.no/Documents/Trafikk%20og%20samferdsel/Kollektivtransport/NTP%202012_02_29_prosjektomtaler.pdf (Hentet: 02.05.18).
- Statens vegvesen. (2012) *Effektivisering av planlegging. Forprosjekt*. Statens vegvesen Vegdirektoratet, rapport nr. 088. Tilgjengelig fra:
<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/publikasjoner/Statens+vegvesens+rapporter/attachment/329822?ts=136c4dc2ae8&fast=title=Effektivisering+av+planlegging.+Forprosjekt.pdf> (Hentet: 31.05.18).
- Statens vegvesen. (2013) *Planlegging. vegvesen.no*. Tilgjengelig fra:
<https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/planlegging> (Hentet 29.05.18).
- Statens vegvesen. (2014) *Reguleringsplan. vegvesen.no*. Tilgjengelig fra:
<https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/planlegging/Reguleringsplan/reguleringsplan> (Hentet: 24.05.18).
- Statens vegvesen. (2015a) *Riksvegutgreiinga 2015 – Rute 4a*. Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra:
https://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/816809/binary/1022047?ts=14c132f1150 (Hentet: 10.05.18).
- Statens vegvesen. (2015b) *Riksvegutredningen 2015 – Rute 4b*. Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra:
https://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/816813/binary/1022049?ts=14c132f9620 (Hentet: 12.05.18).
- Statens vegvesen. (2015c) *Riksvegutredningen 2015 – Rute 6a*. Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra:
https://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/816831/binary/1022054?ts=14c1331f398 (Hentet: 12.05.18).

- Statens vegvesen. (2015d) *Riksvegutredningen 2015 – Rute 6d*. Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra: https://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/816836/binary/1022057?_ts=14c13336e80 (Hentet: 12.05.18).
- Statens vegvesen. (2015e) *Riksvegutredningen 2015 – Rute 7*. Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra: https://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/816885/binary/1022059?_ts=14c133406d8 (Hentet: 12.05.18).
- Statens vegvesen. (2016a) Planområde Tautra-Nautneset i Midsund kommune. *vegvesen.no*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39romsdalsfjorden/planer/planstrekning-midsund> (Hentet: 03.05.18).
- Statens vegvesen. (2016b) Vindåsliene-Korporalsbrua. *vegvesen.no*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ulsbergmelhus/vind%C3%A5sliene-korporalsbrua> (Hentet: 29.05.18).
- Statens vegvesen (2017a) Kommunedelplan med konsekvensutredning. *vegvesen.no*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/planlegging/Kommunedelplan++konsekvensutredninger/kommunedelplan-med-konsekvensutredning> (Hentet: 24.05.18).
- Statens vegvesen. (2017b) E39 Betna-Stormyra. *vegvesen.no*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39betnastormyra/e39-betna-stormyra> (Hentet: 22.05.18).
- Statens vegvesen. (2018) Konseptvalgutredning (KVU) og KS1. *vegvesen.no*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/planlegging/konseptvalgutredninger-kvu-og-ks1> (Hentet: 24.05.18.).
- Stavseng, A.E. (2017) *Reguleringsplan E39 Volda-Furene*. Ålesund: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/2021190/binary/1209555?fast_title=Planomtale+E39+Volda%E2%80%93Furene+%287+MB%29.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Strand, A., Olsen, S., Leiren, M.D. & Halse, A.H. (2015). Norsk vegplanlegging: Hvilke hensyn styrer anbefalingene? (Concept rapport Nr. 43). Trondheim: Forskningsprogrammet Concept, NTNU. Tilgjengelig fra: https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/131659_Concept_43_web_norsk+NY.pdf/b2d2e89b-74c1-471e-aad3-7306ad033f4b (Hentet: 31.05.18).
- Strand, G. (2018) Ber om utredning av Romsdalsaksen. *smp.no*. Tilgjengelig fra: <https://www.smp.no/nyheter/2018/04/11/Ber-om-utredning-av-Romsdalsaksen-16463875.ece> (Hentet: 22.05.18).
- Sundgot, S.K. (2014) *Kommunedelplan E39 Volda-Furene*. Ålesund: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra:

- https://www.vegvesen.no/attachment/1087666/binary/1072481?fast_title=E39+Volda-Furene+kommunedelplan+godkjent.pdf (Hentet: 03.05.18).
- Sundgot, S.K., Blindheim, S., Taheri, A., Sætre, R., Moe, B.H., Seljeseth, J.O., Fredheim, H.B., Meyer, M., Moltubakk, A. & Kanck, W. (2013) *Konseptvalutgreiing for transportsystemet i Ålesund*. Ålesund: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/attachment/498388/binary/809485?fast_title=Konseptvalutgreiing+for+transportsystemet+i+%C3%85lesund.pdf (Hentet: 11.05.18).
- Sveen, J.H., Klemetsaune, J.A., Sira, L.E., Moan, T., Skorem, L.C., Brembu, S. (2012) KVVU E6 Oppland grense – Jaktøya og rv 3 Hedmark grense – Ulsberg. Molde: Statens vegvesen Region midt. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/kvu-rapporter/kvue6opplandgrense.pdf?id=2304493> (Hentet: 24.05.18).
- Trondheim kommune (2018) *Kommuneplanens arealdel 2012-2024*. Trondheim: Bystyret i Trondheim. Tilgjengelig fra: <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/kommuneplanens-arealdelplaner/kpa12-24/> (Hentet: 09.05.18).
- Welde, M., Eliasson, J., Odeck, J. & Borjesson, M. (2013) *Planprosesser, beregningsverktøy og bruk av nytte-kostnadsanalyser i vegsektor. En sammenligning av praksis i Norge og Sverige* (Concept rapport Nr. 33). Trondheim: Forskningsprogrammet Concept, NTNU. Tilgjengelig fra: https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/Concept_rapport_nr_33.pdf (Hentet: 31.05.18).

Vedlegg

Vedlegg 1 – Masterkontrakt

Vedlegg 2 – Intervju 1, Molde 01.03.2018

Vedlegg 3 – Intervju 2, Steinkjer 06.03.2018

Vedlegg 4 – Intervju 3, Trondheim 08.03.2018

Vedlegg 5 – Intervju 4, Trondheim 13.03.2018

Vedlegg 6 – E6 i Soknedalen, Notat, 03.11.2016

Vedlegg 7 – E-post fra Rennebu kommune, 07.03.2018

Vedlegg 8 – Reguleringsplan Nørvesund-Moa, Utdrag, 18.04.1967

Vedlegg 1 - Masterkontrakt

Avtale om gjennomføring av masteroppgave

Denne avtalen bekrefter at masteroppgavens tema er godkjent, at et veilederforhold er etablert, og at partene (student, veileder og institutt) er kjent med og har akseptert gjeldende retningslinjer for gjennomføring av masteroppgaven. Avtalen er videre regulert av lovverk, studieforskrift og studieplanen for masterprogrammet.

1. Personopplysninger

Etternavn, fornavn Aklestad, Sigmund	Fødselsdato 30. januar 1993
E-post sigmund.aklestad@gmail.com	Telefon 99512815

2. Institutt og studieprogram

Fakultet Fakultet for ingeniørvitenskap	
Institutt Institutt for bygg- og miljøteknikk	
Studieprogram Bygg- og miljøteknikk (2-årig)	Studieretning Veg, transport og geomatikk

3. Avtalens varighet

Oppstartsdato 15. januar 2018	Innleveringsfrist* 11. juni 2018
Hvis avtale om deltidsstudier, angi prosent:	

* Inkludert 1 uke ekstra p.g.a påske

All veiledning må være gjennomført innenfor avtaleperioden.

4. Arbeidstittel for oppgaven

Opprinnelsen til prosjektforslag i Nasjonal Transportplan <i>En case-studie av tidligfasen til riksvegprosjekter i Norge</i>
--

5. Veiledning

Veileder Tore Øivin Sager
Medveileder: Gro Holst Volden (Concept)

Normert veiledningstid er **25 timer** for 30 studiepoengs (siv.ing) og **50 timer** for 60 studiepoengs (realfag) masteroppgaver.

6. Thematic description

Oppgaven omhandler prioriteringen av riksvegprosjekter i Nasjonal Transportplan (NTP), og går ut på å finne ut mer om hvordan prosjektforslag oppstår lokalt i kommuner og fylker, og hvordan de bearbeides før de oversendes til de regionale vegkontorene. Oppgaven begrenses til et utvalg riksvegprosjekter innenfor Region midt (Trøndelag og Møre og Romsdal), som alle er omtalt i NTP for perioden 2018-2029. Det vil bli utført dokumentstudier og intervjuer for å finne ut blant annet hvorfor og av hvem de ulike prosjektene blir foreslått.

7. Andre avtaler

Tilleggsavtale	Ikke aktuelt
Søknad om godkjenninger (REK, NSD)	Ikke aktuelt
Risikovurdering (HMS) gjennomført	Ikke aktuelt

Vedlegg (oversiktsliste)

8. Underskrifter

Vilkår	Dato	Underskrifter
Jeg har lest og akseptert gjeldende retningslinjer for masteroppgaven	15.01.18	<u>Sigmund Aklerstad</u> Studenten
Jeg påtar meg ansvaret for veiledning av studenten etter gjeldende retningslinjer	15.01.18	<u>Tore Bager</u> Veileder
Jeg påtar meg ansvaret for medveiledning av studenten etter gjeldende retningslinjer		_____ Medveileder
Institutt/Fakultet godkjenner opplegget for masteroppgaven	15/1-18	<u>Elin Tøusøl</u> Fakultet/Institutt



NTNU
Institutt for bygg-
og miljøteknikk
7491 Trondheim

Vedlegg 2 – Intervju 1

Molde 01.03.2018

Intervju 1

Etat og sted: Statens vegvesen Region midt, regionvegkontoret i Molde

Dato og varighet: 01.03.2018, ca. 80 min.

Intervjuobjekter: Kjetil Strand & Håvard Austvik, intervjuobjekt 1 og 2 i hovedrapport.

Innledning	
Kan du si litt om utdanning, hvor lenge du har vært ansatt i SVV og hva din stilling innebærer?	<p>Kjetil Strand: Leder for styrings- og strategistaben i SVV Region midt: Ansvar for grunnlag for statsbudsjett, KVU og kommunedelplaner. Utdannet ved NTH (NTNU) innen veg- og byplanlegging, og etterutdannet innen logistikk. Arbeidet 20 år i Bergen: 5 som konsulent og 15 i SVV, delvis som seksjonsleder. 12 år i SVV Molde.</p> <p>Håvard Austvik: Utdannet innen statsvitenskap og har master i strategisk planlegging. Arbeidet mye med budsjett og styring, blant annet 5 år i kunnskapsdepartementet og 3-4 år med kommunal revisjon. Arbeidet 5-6 år i SVV med koordinering av NTP, handlingsprogram og budsjett.</p>
Hvor lenge har du vært involvert i det/de aktuelle prosjektet/-ene, og hva er / har vært din rolle der?	<p>Vært involvert i strategiarbeidet med alle case-prosjektene i Møre og Romsdal (prosjekt nr. 1-5 i oppgavens prosjektportefølje, se kapittel. 1.3):</p> <ul style="list-style-type: none">• E39 Volda-Furene• E136 Breivika-Lerstad (oppstart på 60-tallet)• E39 Romsdalsfjorden• E39 Lønset-Hjelset• E39 Betna-Stormyra
Tidsbruk	
Kan du gjøre rede for når prosjektet/-ene har vært gjennom de ulike fasene? (Diskuter opp mot innhentet info, fokus på idéfase og NTP-prosess) <ul style="list-style-type: none">• Når ble prosjektet/-ene opprinnelig foreslått?• Har prosjektet/-ene vært omtalt i / foreslått til NTP flere ganger?	<p>Gjennomgang av generell planprosess (ikke case-spesifikt): Riksvegutredninger: Svært grove opptegninger og beregninger (enhetspriser) av nye veger som ønskes bygd. Rutevise utredninger før hver NTP for å kartlegge gapet mellom ønsket standard og virkeligheten: Delt i henholdsvis en «telle-del» hvor man kartlegger hva som har akseptabel standard og ikke, og en gap-analyse, hvor man beregner kostnadene av å få alt opp til akseptabel standard (tilfredsstillende vegnormalene). Konseptvalgutredninger (KVU) av prosjektene utføres så på bestilling fra samferdselsdepartementet (SD), etterfulgt av en ekstern kvalitetssikring (KS1). SD tar endelig beslutning av konseptvalg. Videre planlegging etter Plan- og bygningsloven: Kommunedelplan etterfulgt av reguleringsplan(er).</p>

Initiativtakere til riksvegprosjekter	
Vet du hvilken eller hvilke aktører som opprinnelig kom med forslaget til prosjektet/ene? (Evt. henviser til noen som vet dette)	Formelt sett er det SD som kommer med en bestilling av KVVU-er for bestemte strekninger som ønskes utbedret. E136 Breivika-Lerstad: Lokalt initiativ siden 1960-tallet.
Hvordan har evt. de ulike aktørene engasjert seg i det videre prosjektforløpet? Har det vært lokal støtte og/eller motstand til prosjektet/ene? Hvordan har forkjempere / motstandere engasjert seg / påvirket prosjektet/ene?	KS: «Etter at regjeringen har fattet en beslutning om et konseptvalg, og hvis du da har motkamp mot det konseptet, så vil det være veldig ødeleggende for videre prosess.. Prosjektene blir ikke realisert før det kommer penger i budsjettet, og det er alltid trangt om plassen, så jeg tenker at veldig mye lokal støy og motstand mot ting som egentlig er besluttet kan øke risikoen for at ting blir skjøvet ut i tid». HA poengterer at det normalt er knyttet en del lokal konflikt til avveiningen om veger skal bygges i dagen eller tunnel. Ofte ønsker folk å kjøre mest mulig i dagen, men forlanger samtidig at det skal bygges tunnel i områder hvor de har egeninteresser (grunneiere, turområder, støyproblematikk, osv.). Blant annet dette gjør lokal involvering til en utfordrende faktor i planprosessen. HA: «Vi har nå fått sterkere signaler om at vi først og fremst skal dekke riksvegens behov, og det er signalisert en økt vilje til å bruke statlig plan for å unngå den type fordyrende elementer».
Hovedårsaker/-mål for prosjektforslag	
Hva var hovedbegrunnelsen til at prosjektet/ene ble foreslått i utgangspunktet? (politikk, miljø, trafikksikkerhet, økonomi, osv.)	E39 Lønset-Hjelset og Betna-Stormyra: Behov for bedre fremkommelighet, spesielt for næringslivet. Fokus på å utbedre strekninger med dårligst teknisk standard først. E39 Romsdalsfjorden: Skape felles bo- og arbeidsmarked for Ålesund- og Molde-regionen. E39 Volda-Furene: Lede trafikken utenom Volda sentrum. Resultat av bygging av KVVU-vegen sørøst for Volda, og valg av denne som E39-trasé. E136 Breivika-Lerstad: Byutviklingsprosjekt.
Når ble det utarbeidet en tydelig målformulering for prosjektet/ene, og har målene endret seg i løpet av prosessen? Evt. hvorfor?	Samfunns- og effektmål blir formulert i KVVU-arbeidet. 4-trinnsmetodikk for å kunne oppfylle målene til prosjektene med minst mulig ressurser (Eksempel utbedring av fergestrekning: Bedre avgangsfrekvens på fergene som trinn 1, og bygging av helt ny veg som trinn 4). E39 Lønset-Hjelset: Planer om nytt sykehus på Hjelset har kommet inn som et tilleggs-argument/-mål for å realisere vegprosjektet. Kan være positivt for prioritering av prosjektet, men påvirker ikke prosjektets omfang. E39 Bena-Stormyra: Kommunesammenslåing brukt som tilleggs-argument for å få realisert prosjektet. Mål om å forbedre intern kommunikasjon i den nye kommunen.

Utvikling av prosjektomfang	
<p>Hvordan har prosjektet/-ene endret seg i omfang siden det/de ble foreslått? (Kostnadsutvikling, konseptendring, endret planområde, nye tekniske krav, osv.)</p>	<p>I.f.t. kostnadsutvikling, så påpeker KS at det største kostnadsspranget for vegprosjekter normalt sett skjer i overgangen fra å beregne med enhetspriser til kostnadsberegning med anslagsmetoden. Dette skyldes først og fremst utviklingen av kunnskapsgrunnlaget man har for prosjektet. HA trekker frem 3 hovedfaktorer som bidrar til kostnadsøkning av vegprosjekter:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. For lavt kostnadsanslag i utgangspunktet. 2. Lokale ønsker. 3. Endringer i regelverket. <p>E39 Betna-Stormyra: Trafikkvekst grunnet økt standard på E39 for øvrig har ført til økte krav til teknisk standard på hele strekningen. Trinnvis → Samlet utbygging. E39 Romsdalsfjorden: Svært strenge krav til utforming av undersjøiske tunneler, kombinert med behov for stor seglingshøyde for broer, har bidratt til en økning i prosjektets størrelse og kostnad.</p>
Samsvar med regjeringens hovedmål	
<p>Vil du si at prosjektet/-ene bygger opp under regjeringens hovedmål for NTP? (Bedre fremkommelighet, redusere ulykkesmengde og redusere klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Negative konsekvenser? • Større fokus på enkelte hovedmål? 	<p>E39 Volda-Furene: Først og fremst et «fremkommelighetsprosjekt». Også viktig for tettstedutvikling og reduksjon av lokale miljøbelastninger i Volda. E136 Breivika-Lerstad: Hadde også utgangspunkt i et ønske om bedre fremkommelighet når det ble planlagt på 60-tallet. Endret seg over tid til et bypakke-prosjekt med mer fokus på kollektivtrafikk og myke trafikanter. Ønske om å nærme seg 0-vekstmålet i biltrafikken. HA sier at prosjektet trolig har hatt godt av å «modnes» med årene. E39 Romsdalsfjorden: Fremkommelighetsfokus med å gjøre E39 til en «døgnåpen» veg uten ferger.</p> <p>HA: «Hvis du ser på disse 5 prosjektene [case 1-5], så har ingen hovedbegrunnelse trafiksikkerhet.. Det er noen ulykker på strekninger som Lønset-Hjelset og Betna-Stormyra, men det er ikke det, det er fremkommeligheten som er hovedargumentet for å utløse dem.. Trafiksikkerhet kommer gjerne som et tilleggsgode, og er mer en effekt enn et mål».</p> <p>Generelt om miljø: Flere midler rettes mot byområder gjennom bymiljø-/byvekstavtaler i gjeldende NTP for å tilrettelegge for fremtidig reduksjon i klimagassutslipp. HA: «Problemet vårt er at modellene våre [for klimagassutslipp] ikke har kunnet tatt innover seg den teknologiske utviklingen vi har sett.» KS: «Ut i fra dagens modeller, så har vi sett på effekten av fergefri og utbedret E39, og det går sann ca. i null.</p>

	<p>Færre flyr og fergene blir borte, men så blir det mer biltrafikk, så i sum balanseres det».</p> <p>HA understreker at gjeldende beregninger for klimagassutslipp garantert er feil, men at de nå arbeider med å utvikle nye modeller som er kalibrert for den teknologiske utviklingen av både biler og ferger. Det har også blitt et større fokus på å redusere utslippene knyttet til selve anleggsfasen, både i.f.t. lav-/nullutslippskjøretøy og utslipp fra produksjonen av betong og stål.</p>
<p>Hovedårsaker til NTP-prioritering</p>	
<p>Hva var hovedbegrunnelsen til at prosjektet/-ene endte opp i regionens forslag til NTP? (Diskuter netto nytte, ansiennitet, korridorvis utbygging, teknisk standard, o.l.)</p>	<p>Prosjektene har i stor grad negativ netto nytte, men tradisjonelle transportøkonomiske analyser er til en viss grad utilstrekkelige pga. de ikke tar med netto ringvirkninger av de større prosjektene.</p> <p>KS: «Inntil Finansdepartementet kommer på andre tanker, så er vi nødt til å forholde oss til transportøkonomi som vurderingskriterium. De vil si at de mellom 16 og 30 mrd. I næringslivsnytte for Molde-Ålesund, de kan vi ikke hensynta enda. Det må vi omtale i tillegg i så fall».</p> <p>HA: «Regjeringen ba for første gang om at vi skulle rangere prosjektene etter netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), og det var én håndfull prosjekter nasjonalt på alle transportformer som hadde positiv NNB. Det kan være mange årsaker til det, men det har litt med hva man regner.. Vi regner på at bakeren kan transportere brødet sitt 10 øre billigere, men vi klarer ikke å si i modellene våre at ved å gjøre det, så klarer bakeren å selge ett brød til».</p> <p>KS omtaler problematikken rundt netto ringvirkninger og fordelingsvirkninger, og refererer til analyse av Wiljar Hansen om effekten fergefri E39 har for næringslivet/godstransporten.</p> <p>HA: «Man kan tolke politikerne som at de sier at man ikke klarer å lese alle samfunnets opplevde utfordringer ut i fra rangeringslisten (Prosjekter rangert etter netto nytte pr. budsjettkrone)».</p> <p>KS: «Det er der konseptvalgutredningene blir svært interessante, for også der gjør man nytte-kostnadsanalyser, men du vektlegger samfunns målet og måloppnåelsen ut i fra hva som er det viktige målet å oppnå med vegen».</p> <p>Begge refererer til rassikringsprosjekter som gode eksempler på hvorfor netto nytte ikke alene kan bestemme rangeringen av prosjekter. Verditapet knyttet til rasstengt veg er ikke inkludert i en NKA, og slike tiltak vil derfor nesten aldri få en positiv netto nytte.</p>

	HA: «Det er både våre egne veg-faglige krav og ønsker, og det er samfunnets krav og ønsker som skal oppfylles/avveies».
Avslutning	
<ul style="list-style-type: none"> • Potensielle kontaktpersoner for videre arbeid. • Dokumentasjon på utsagn/referanser. • Innspill til masteroppgave, evt. annet som ønskes å tilføyes? 	Dokumentasjon: www.ntp.dep.no -> Gjeldende NTP -> Plangrunnlag TØI-rapport: Makroøkonomiske effekter av ferjefri E39 (Wiljar Hansen, 2015)

Vedlegg 3 – Intervju 2

Steinkjer 06.03.2018

Intervju 2

Etat og sted: Statens vegvesen Region midt, avdeling Steinkjer

Dato og varighet: 06.03.2018, ca. 45 min.

Intervjuobjekt: Joar Nordtug (JN), intervjuobjekt 3 i hovedrapport.

Innledning	
Kan du si litt om utdanning, hvor lenge du har vært ansatt i SVV og hva din stilling innebærer?	Utdannet ressursøkonom ved Universitetet for miljø og biovitenskap. Doktorgrad i samferdselsteknikk fra NTNU. Arbeidet med samferdsel i hele sin yrkesaktive periode, blant annet i fylkeskommunen (Nord-Trøndelag). Nå ansatt i strategiseksjonen i vegvesenet.
Hvor lenge har du vært involvert i det/de aktuelle prosjektet/-ene, og hva er / har vært din rolle der?	Er ruteansvarlig for riksveggrute 7 (E6 Trondheim-Fauske), som inkluderer casene E6 Åsen-Steinkjer og E6 Selli-Asp. Har oversikt over prosjektbehov langs riksveggruten, og ansvar for å melde inn dette i.f.t. handlingsprogram, NTP, årlige budsjetter, o.l.
Tidsbruk	
Kan du gjøre rede for når prosjektet/-ene har vært gjennom de ulike fasene? (Diskuter opp mot innhentet info, fokus på idéfase og NTP-prosess) <ul style="list-style-type: none">Når ble prosjektet/-ene opprinnelig foreslått?Har prosjektet/-ene vært omtalt i / foreslått til NTP flere ganger?	NTP: Startet med riksvegutredning i 2014 for riksvegnettet frem til 2050. E6 Åsen-Steinkjer: Konseptvalgutredning (KVU) utarbeidet i 2012. Videre arbeid med kommunedelplan.
Initiativtakere til riksvegprosjekter	
Vet du hvilken eller hvilke aktører som opprinnelig kom med forslaget til prosjektet/-ene? (Evt. henviser til noen som vet dette)	E6 Åsen-Steinkjer: Initiativ fra lokale og regionale politikere for å få gjennomført en KVU, noe som ble godkjent av staten. JN: «Veldig ofte vil du finne at store prosjekter, på over 500 millioner, er en kombinasjon av lokalt og regionalt initiativ, og så samsvarer det med behov som veieier har registrert». Småprosjekter generelt: Normalt to typer initiativ: <ul style="list-style-type: none">Etaten oppdager og utreder behov selv.Resultat av sterkt lokalt initiativ. JN: «Du må ned på veldig små prosjekt for å finne at det bare er veieier, eller politiker, eller innbygger, eller hva det enn er [som er initiativtaker]». E6 Selli-Asp: Sterkt lokalt initiativ på Asphaugen grunnet opplevd ulogisk avslutning på det såkalte Steinkjerprosjektet, noe også vegvesenet har sett seg enig i på et veg-faglig grunnlag.

<p>Hvordan har evt. de ulike aktørene engasjert seg i det videre prosjektførløpet?</p> <p>Har det vært lokal støtte og/eller motstand til prosjektet/-ene? Hvordan har forkjempere / motstandere engasjert seg / påvirket prosjektet/-ene?</p>	<p>Plan og bygningsloven styrer medvirkningsprosessen. Stor mulighet for medvirkning gjennom blant annet informasjon på nett og folkemøter, men ulik oppfatning av hvor stor gjennomslagskraft dette egentlig har.</p> <p>JN: «Kan bruke et eksempel av et folkemøte jeg var på for Selli-Asp. Der møtte hele bygda, og jeg mener <i>hele</i> bygda, opp på møtet. Det var 150 personer som hadde klare oppfatninger om det vi skulle gjøre. ... Selv om det er et stort lokalt engasjement, så må jo vi også ivareta de trafikantene som ikke bor, men som skal bruke den veien som vi skal bygge. Det er ikke enkelt å håndtere det med medvirkning, for det er en del direkte motstridende interesser i enkelte sammenhenger. Hvis du ønsker en trafiksikker veg med god fremkommelighet og som er ikke ekstremt kostbar å bygge, så kan det være direkte skadelig for de lokale interessene».</p>
<p>Hovedårsaker/-mål for prosjektforslag</p>	
<p>Hva var hovedbegrunnelsen til at prosjektet/-ene ble foreslått i utgangspunktet? (politikk, miljø, trafiksikkerhet, økonomi, osv.)</p>	<p>For begge prosjektene var trafiksikkerhet hovedbegrunnelsen til oppstart av planleggingen, samt til en viss grad fremkommelighetsbehovet.</p>
<p>Når ble det utarbeidet en tydelig målformulering for prosjektet/-ene?</p> <p>Har målene endret seg i løpet av prosessen, evt. hvorfor?</p>	<p>JN: «Jeg vil påstå at det ligger allerede i når man holder på med riksvegutredningene på veldig tidlig nivå, for da ser vi på hva som er nødvendig for å komme opp på veinormalstandard, som er definert ut i fra bestemte kriterier relatert til trafiksikkerhet, kapasitet, fremkommelighet, osv... Så blir det mer detaljert etter hvert. KVU er mer konkret med samfunns mål og effektmål. I kommunedelplanen blir det formulert hva man skal oppnå i.f.t. trafiksikkerhet, fremkommelighet og å ta hensyn til andre interesser enn det som er tilknyttet vegen».</p> <p>JN: «Når man starter med riksvegutredningene, så er det bare trafiksikkerhet, kapasitet og fremkommelighet, altså bare vegmålsettinger egentlig. Når man får vedtatt en reguleringsplan i den andre enden av plansystemet, da er det kommunen som vedtar en plan, og da er alle andre hensyn komnt til, som lokale innspill fra grunneiere og velforeninger, lokale hensyn til miljø og omgivelser osv. Det får en økende betydning etter hvert som man planlegger og detaljerer. Gjennom planleggingen så får vi også et vesentlig bedre kunnskapsgrunnlag, og dermed endres prosjektene».</p>

Utvikling av prosjektomfang	
Hvordan har prosjektet/-ene endret seg i omfang siden det/de ble foreslått? (Kostnadsutvikling, konseptendring, endret planområde, nye tekniske krav, osv.)	<p>Selli-Asp: Omlegging av trasé pga. dårlige grunnforhold.</p> <p>Åsen-Steinkjer: Omfattende kostnadsøkning primært grunnet konseptendring fra 2/3-feltsveg med 90-sone til 4-feltsveg med 110 sone. Økte krav til teknisk standard har også drevet kostnadene oppover, og det har vært en generell undervurdering av kostnadsbildet i startfasen. I tillegg kommer den generelle årlige prisøkningen på ca. 2,5 %.</p> <p>JN: «Vi har anslagsmetodikken som egentlig skal være ganske fornuftig opplagt ..., men de kommer ganske sent i fasene disse anslagene, og arealplanene kan være bort i mot vedtatt når de dukker opp».</p>
Samsvar med regjeringens hovedmål	
Vil du si at prosjektet/-ene bygger opp under regjeringens hovedmål for NTP? (Bedre fremkommelighet, redusere ulykkes-mengde og redusere klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser.) <ul style="list-style-type: none"> • Negative konsekvenser? • Større fokus på enkelte hovedmål? 	<p>JN: «Prosjektene i NTP er rangert etter de kriteriene som regjeringen har satt opp. I den grad vi klarer å beregne samfunnsøkonomisk nytte rett, så er de jo prioritert etter det.. Når det gjelder klima, så er jo det vi gjør utenfor byområdene konsekvent noe som fører til økte klimautfordringer.. Trafikksikkerhet er det som er styrende utenfor storbyområdene.. I byområdene er det annerledes. Jeg har nettopp vært prosjektleder for byutredningen i Trondheim, og der kan vi jo gjøre grep for å bidra til å nå klimamålsettingene.. Man bygger samtidig opp kapasiteten for å få fremkommelighet, men det er trafikksikkerheten som overskygger. I byområdene er det selvfølgelig annerledes, med klima og fremkommelighet i fokus».</p>
Hovedårsaker til NTP-prioritering	
Hva var hovedbegrunnelsen til at prosjektet/-ene endte opp i regionens forslag til NTP? (Diskuter netto nytte, ansiennitet, korridorvis utbygging, teknisk standard, o.l.)	<p>JN: «Hvis du begynner å se på hvilke prosjekter som blir foreslått, så tror jeg at trafikksikkerhet kommer foran fremkommelighet».</p> <p>JN mener at samfunnsøkonomi er viktig for å kunne avklare den beste traséen for et prosjekt, men at det er mindre egnet til å f.eks. sammenligne prosjekter på tvers av regioner: «Jeg håper jo at når vi regner samfunnsøkonomi og presenterer det for stortinget, at vi har orden på det og at det er sammenlignbart, men jeg er ikke sikker på det, altså. Jeg er skeptisk til å vektlegge kun samfunnsøkonomisk lønnsomhet, f.eks. fordi så å si alle tiltak utenfor byområder er per definisjon ulønnsomt. Om det er positivt eller negativt er egentlig ikke det mest interessante, men rangeringen og hvor det ligger på en skala.. Den sittende regjeringen fokuserer jo veldig mye på samfunnsøkonomi, og det har blitt utrolig mye viktigere nå enn det var i den forrige NTP-en».</p>

Avslutning

- Potensielle kontaktpersoner for videre arbeid.
- Dokumentasjon på utsagn/referanser.
- Innspill til masteroppgave, evt. annet som ønskes å tilføyes?

Dokumentreferanser:
Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane
Trondheim-Steinkjer

Vedlegg 4 – Intervju 3

Trondheim 08.03.2018

Intervju 3

Etat og sted: Statens vegvesen Region midt, Vegavdeling Trøndelag. Trondheim

Dato og varighet: 08.03.2018, ca. 35 min.

Intervjuobjekter: Terje Simonsen & Stine Ruud, intervjuobjekt 4 og 5 i hovedrapport.

Innledning	
Kan du si litt om utdanning, hvor lenge du har vært ansatt i SVV og hva din stilling innebærer?	<p>Terje Simonsen (TS)</p> <ul style="list-style-type: none">• 1983: Utdannet sivilingeniør ved NTH (NTNU).• 2013: Begynte i Statens vegvesen. <p>Stine Ruud (SR)</p> <ul style="list-style-type: none">• Utdannet landskapsarkitekt ved NMBU.• Arbeidet som landskapsarkitekt i konsulentbransjen.• 2010: Begynte i Statens vegvesen som planprosjektleder.
Hvor lenge har du vært involvert i det/de aktuelle prosjektet/-ene, og hva er / har vært din rolle der?	<p>TS: Prosjektleder reguleringsplan.</p> <p>SR: Prosjektleder plan og design.</p>
Tidsbruk	
Kan du gjøre rede for når prosjektet/-ene har vært gjennom de ulike fasene? (Diskuter opp mot innhentet info, fokus på idéfase og NTP-prosess)	<p>Konseptvalgutredning (KVU): 2006 – 2008 Strategisk kommunedelplan: 2008-2010 Verdianalyse Byåstunnelen og ulike forprosjekt: 2011-13 Plan- og designkonkurranse: 2014 Oppstart reguleringsplanarbeid: 2014 Vedtatt reguleringsplan: 2017</p>
Initiativtakere til riksvegprosjekter	
Vet du hvilken eller hvilke aktører som opprinnelig kom med forslaget til prosjektet/-ene? (Evt. henviser til noen som vet dette)	<p>Prosjektet var en del av den såkalte Trondheimspakken på 90-tallet, noe som det også ble laget en bok om.</p> <p>SR: «Planleggingen har egentlig foregått i 30 år. De har jo hatt tanker om en ring og Byåstunnelen i 30 år, så hvem det var som fant på prosjektet, det er egentlig litt vanskelig å si».</p>
Hvordan har evt. de ulike aktørene engasjert seg i det videre prosjektforløpet?	<p>Viser til interessentanalyse i KVU-en.</p> <p>Kommunen har vært svært delaktig i planleggingen, i tillegg til Bane NOR pga. parallelt jernbanespor med Osloveien. Også syklistenes landsforening har engasjert seg i prosjektet for å sikre gode sykkeløsninger langs strekningen.</p>

<p>Har det vært lokal støtte og/eller motstand til prosjektet/-ene? Hvordan har forkjempere / motstandere engasjert seg / påvirket prosjektet/-ene?</p>	<p>Oppsving av lokalt engasjement når man kom til reguleringsfasen, blant annet fra en velforening. SR: «Selve prosjekter har jo vært positivt mottatt. Alle er jo positive til å få ny bro fordi det er så dårlig kapasitet og kø og trengsel. Allmennheten er jo interessert i det, men så ligger jo broa over en nasjonalt verdifull elvekorridor, så det har vært utfordrende å planlegge et så stort anlegg i et område med så store verdier. Det har vært en lang prosess om å bli enige om hvordan det skal utformes».</p>
<p>Hovedårsaker/-mål for prosjektforslag</p>	
<p>Hva var hovedbegrunnelsen til at prosjektet/-ene ble foreslått i utgangspunktet? (politikk, miljø, trafikksikkerhet, økonomi, osv.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Teknisk standard: Eksisterende bro ble bygget i 1864, og er for lengst moden for utskifting. • Fremkommelighet: Prosjektet er et ledd i å fullføre stamvegvingen rundt Trondheim.
<p>Når ble det utarbeidet en tydelig målformulering for prosjektet/-ene, og har målene endret seg i løpet av prosessen? Evt. hvorfor?</p>	<p>Det ble først utarbeidet mål under arbeidet med KVVU-en, og disse ble tydeligere formulert gjennom kommunedelplanen. Totalt 34 mål spesifisert for prosjektet.</p>
<p>Utvikling av prosjektomfang</p>	
<p>Hvordan har prosjektet/-ene endret seg i omfang siden det/de ble foreslått? (Kostnadsutvikling, konseptendring, endret planområde, nye tekniske krav, osv.)</p>	<p>Brokonsept avklart i 2014. Noe fordyrende pga. krav om å unngå fundamentering i selve Nidelva, noe som gir et veldig langt brospenn. Prosjektområdet har også blitt delt opp i to etapper, der deler av Osloveien nordover har blitt tatt ut av gjeldende prosjekt for å få fortgang i å kunne bygge en ny bro (Nydalsbroa). Kostnadsestimater lå på ca. 560 mill. basert på bl.a. kommunedelplanen. Dette økte til 1050 mill. etter reguleringsplanarbeidet. Dette skyldes blant annet planlegging av toplanskryss på vestsiden av Nidelva tilpasset fremtidig bygging av Byåstunnelen, noe som gir store terrenginngrep.</p>
<p>Samsvar med regjeringens hovedmål</p>	
<p>Vil du si at prosjektet/-ene bygger opp under regjeringens hovedmål for NTP? (Bedre fremkommelighet, redusere ulykkesmengde og redusere klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Negative konsekvenser? • Større fokus på enkelte hovedmål? 	<p>TS: «Det var mye i fokus i den innledende kommunedelplanen. ... Det er jo reduserte ulykker og bedre fremkommelighet for både biler, kollektiv og sykkel som er en konsekvens av tiltaket, og det er jo i fokus hele tiden». SR: «Ja, og krav til miljømål er jo brutt ned enda mer i miljøpakkens egne mål, så de er veldig konkretisert». TS: «Må jo også nevne 0-vekstmålet for Trondheim by, som har vært sentralt i den siste fasen. Etter at miljøpakken kom inn i bildet har jo 0-vekstmålet blitt sentralt, og påvirker løsninger som reduserer bilfremkommeligheten. Det har vært delvis avgjørende for valg av løsninger for Osloveien, som nå har 2 gjennomgående løp i stedet for 4. Det hadde nok vært annerledes om prosjektet hadde vært lansert for 10-15 år siden».</p>

Hovedårsaker til NTP-prioritering	
<p>Hva var hovedbegrunnelsen til at prosjektet/-ene endte opp i regionens forslag til NTP? (Diskuter netto nytte, ansiennitet, korridorvis utbygging, teknisk standard, o.l.)</p>	<p>Netto nytte: Ble beregnet for de ulike konseptene i kommunedelplanen, men er ikke beregnet for gjeldende konsept i reguleringsplanen. Dette blir muligens utført under arbeidet med KS2.</p> <p>TS: «Når det gjelder effekt og nytte-kostnad og slikt, så er dette et byprosjekt, så er det ofte slik at det er helheten i hele byen som er det viktige». SR: «Det er høy måloppnåelse, men effekten har vi ikke regnet på». TS: «Det er jo etterspurt beregninger i fra NTP-arbeidet, og det brukes jo ofte uten at man går mer inn i beregningene, og det er egentlig litt uheldig».</p>
Avslutning	
<ul style="list-style-type: none"> • Potensielle kontaktpersoner for videre arbeid. • Dokumentasjon på utsagn/referanser. • Innspill til masteroppgave, evt. annet som ønskes å tilføyes? 	<p>Potensielle kontaktpersoner: Jon Arne Klemetsaune og Henning Lervåg.</p> <p>Referanser: www.miljopakken.no Kommunedelplan Sluppen-Stavne Konseptvalgutredning Vegsystemet på Sluppen</p>

Vedlegg 5 – Intervju 4

Trondheim 13.03.2018

Intervju 4

Etat og sted: Statens vegvesen Region midt, Vegavdeling Trøndelag, Trondheim

Dato og varighet: 13.03.2018, ca. 60 min.

Intervjuobjekt: Jon Arne Klemetsaune (JAK), intervjuobjekt 6 i hovedrapport.

Innledning	
Kan du si litt om utdanning, hvor lenge du har vært ansatt i SVV og hva din stilling innebærer?	<ul style="list-style-type: none">• 1974: Diplom (Master) ved NTH (NTNU) i trafikkplanlegging.• 22 år som konsulent. Arbeidet med både oversiktsplaner, detaljplaner og byggeplaner.• 21 år i Statens vegvesen: Sjefingeniør, arbeidet primært med oversiktsplaner, NTP, handlingsprogram, o.l. Arbeidet noe i Molde.
Hvor lenge har du vært involvert i det/de aktuelle prosjektet/-ene, og hva er / har vært din rolle der?	Er ruteansvarlig for riksveggrute 6a, som inkluderer casene E6 Vindåsliene-Korporalsbrua og Rv706 Sluppen. Følger opp prioritering i NTP og handlingsprogram i samarbeid med vegdirektoratet.
Tidsbruk	
Kan du gjøre rede for når prosjektet/-ene har vært gjennom de ulike fasene? (Diskuter opp mot innhentet info, fokus på idéfase og NTP-prosess) <ul style="list-style-type: none">• Når ble prosjektet/-ene opprinnelig foreslått?• Har prosjektet/-ene vært omtalt i / foreslått til NTP flere ganger?	Prosjektet begynte med en kommunedelplan i Midtre Gauldal kommune i 1993. Videre fremdrift er dokumentert i stortingsproposisjon 124 (28.04.17) og notat om E6 i Soknedalen (03.11.16).
Initiativtakere til riksvegprosjekter	
Vet du hvilken eller hvilke aktører som opprinnelig kom med forslaget til prosjektet/-ene? (Evt. henviser til noen som vet dette)	Initiativet stammer fra et interkommunalt samarbeid fra 1992: Regionrådet for Midtre Gauldal, Oppdal og Rennebu. (www.byggvei.no)
Hvordan har evt. de ulike aktørene engasjert seg i det videre prosjektforløpet? Har det vært lokal støtte og/eller motstand til prosjektet/-ene? Hvordan har forkjempere / motstandere engasjert seg / påvirket prosjektet/-ene?	Regionrådet og fylkestinget i Sør-Trøndelag har vært pådrivere for å få prosjektet inn i NTP siden behandlingen av NTP (da NVVP) for perioden 1998-2007. Det har vært noe motstand mot prosjektet i.f.t. grunneiere og jordvernsproblematikk før tunnelkonseptet, men primært har innstillingen vært positiv.

Hovedårsaker/-mål for prosjektforslag	
Hva var hovedbegrunnelsen til at prosjektet/-ene ble foreslått i utgangspunktet? (politikk, miljø, trafikksikkerhet, økonomi, osv.)	<p>Viser til e-post fra Trond Jære i Rennebu kommune: «Årsaken til at slike tema settes på dagsorden er først og fremst viktigheten av god infrastruktur for utvikling av kommuner og regioner. I tillegg er trafikksikkerhetsperspektivet viktig».</p> <p>Rv706 Sluppen: JAK: «Jeg vil tro at ca. samtidig som at Kroppanbrua ble realisert på 70-tallet, så var det et ønske om å få en bedre lokalveg som en del av et slags ringvegssystem rundt Trondheim. Så jeg tror at en gang på 60-70 var den broa ønsket i en eller annen standard for å knytte Sluppen-området til vestsida av elva på en bedre måte».</p>
Når ble det utarbeidet en tydelig målformulering for prosjektet/-ene, og har målene endret seg i løpet av prosessen? Evt. hvorfor?	Viser til KVVU.
Utvikling av prosjektomfang	
Hvordan har prosjektet/-ene endret seg i omfang siden det/de ble foreslått? (Kostnadsutvikling, konseptendring, endret planområde, nye tekniske krav, osv.)	<p>Prosjektet hadde i utgangspunktet fragmenterte bevilgninger fordelt på 3 ulike reguleringsplaner, men ble etter hvert slått sammen til et større vegprosjekt. Kostnadsrammen har utviklet seg fra 380 mill. i 2009 til 1830 mill. i 2017 (1530 mill. i gjeldende NTP). Dette skyldes mange faktorer: Endring av trasé fra eksisterende til delvis ny trasé i tunnel (3,6 km), utbedring av lokalvegnett, økte krav til teknisk standard, mer omfattende kryssløsning, generell prisøkning og midtrekkverk pga. økt trafikkmengde. Prosjektet planlegges også til en viss grad med hensyn til fremtidig utvidelse til 4-feltsveg.</p>
Samsvar med regjeringens hovedmål	
Vil du si at prosjektet/-ene bygger opp under regjeringens hovedmål for NTP? (Bedre fremkommelighet, redusere ulykkesmengde og redusere klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser.)	<p>Prosjektet vil redusere negative miljøkonsekvenser lokalt, men samtidig trolig føre til større utslipp totalt sett pga. økt trafikkmengde og høyere hastigheter.</p> <p>JAK: «Du kan si at hvis man skrur opp farten på en veg, så vil jo ikke det med fossile biler være et godt klimatiltak, det øker utslippene. Men på litt lengre sikt, så vil jo mer og mer av trafikken bli utslippsfri, sannsynligvis. Jeg synes ikke at det skal være så sterkt fokus på akkurat det behovet. Samtidig får du en strekning som er én km kortere og jevnere hastigheter, så det totale energiforbruket vil jo gå ned».</p> <p>Samtidig vil økt fartsgrense og innkortet strekning føre til bedre fremkommelighet, og spesielt midtrekkverket vil bidra til redusert ulykkesfrekvens.</p>

Hovedårsaker til NTP-prioritering	
<p>Hva var hovedbegrunnelsen til at prosjektet/-ene endte opp i regionens forslag til NTP? (Diskuter netto nytte, ansiennitet, korridorvis utbygging, teknisk standard, o.l.)</p>	<p>JAK: «Dette er jo et klassisk eksempel, der strategien har vært i 20-30-40 år å legge om hovedvegen utenom slike tettsteder».</p> <p>Ansiennitet er en viktig faktor, ettersom prosjektet har vært arbeidet med lenge.</p> <p>JAK: «Det er veldig mye lokalpolitikk, både kommunalt og på fylkesnivå, som gjør at man velger å prioritere dette prosjektet i denne regionen foran andre. ... Noen hevder jo at siden vår region har 15 % av Norges innbyggere, så fortjener vi 15 % av veginvesteringsmidlene. Det klaffer ikke hver gang, men pussig nok er det ikke så langt unna. Staten vil ikke si at det er noe prinsipp, men lokalt så vil de jo hevde det, da».</p> <p>JAK om netto nytte: «Det brukes veldig lite til å prioritere mellom prosjekter. Det kan brukes internt hvis vi er usikre på konseptvalget, men mellom prosjekter i landet, så brukes det lite. Det har jeg en viss forståelse for, fordi da hadde det aldri blitt bygd nye veier i distriktene».</p>
Avslutning	
<ul style="list-style-type: none"> • Potensielle kontaktpersoner for videre arbeid. • Dokumentasjon på utsagn/referanser. • Innspill til masteroppgave, evt. annet som ønskes å tilføyes? 	<p>Dokumenter nevnt i teksten over er overlevert, samt relevant artikkel fra Nye Veier og e-post fra Trond Jære i Rennebu kommune.</p>

Vedlegg 6 – E6 i Soknedalen

Notat, 03.11.2016

NOTAT Statens vegvesen Region midt jak 03.11.2016

E6 i Soknedalen (Vindåsliene – Korporalsbrua)

Statens vegvesens praktisering av riksvegansvaret i planprosjekter

Bakgrunn

Notat fra strategiseksjonen i VD datert 21.10.2016 (Mime 16/159927-1):

På porteføljenivå er det i Statens vegvesen stor kostnadsøkning fra tidlig planfase og fram til og med godkjente reguleringsplaner/KS2/bevilgning. Ulik vurdering av prosjektenes ansvar utfra riksvegansvaret, er en av flere årsaker til omfangsøkning og dermed kostnadsøkning.

For å få bedre styring på omfangsøkning i planfase og grunnlag for en enhetlig praktisering av riksvegansvaret, trengs en tydeligere beskrivelse av dette.

Vi vil gjennomføre en prosjektstudie for å undersøke etatens praksis for vurdering av riksvegansvaret. Vi leter ikke etter kritikkverdige forhold, men ønsker å kartlegge praksis, som kan variere en del i en stor virksomhet som Statens vegvesen.

Vi vil se på endringer i og mellom planfasene som medfører at nye elementer kommer inn, utover prosjektets fastsatte styringsrammer og som bidrar til kostnadsøkninger i prosjektet. Nye elementer kan være nye tiltak, omfangsøkning eller standardøkning av tiltakene i prosjektet. Vi er ute etter kostnadsøkninger som kommer inn i prosjektet etter ønske fra aktører utenfor Statens vegvesen. Felles for de elementene vi er ute etter, er at det er uklart om prosjektet er ansvarlig for planlegging, gjennomføring og finansiering av hele eller deler av det nye elementet. Hvem som er ansvarlig for gjennomføring og kostnadsbærer av nye element kan videre skifte mellom prosjektets ulike faser; planlegging, utbygging og drift/vedlikehold.

Det skal velges ut prosjekter for nærmere undersøkelser etter følgende kriterier

- Prosjektene har gjennomført har vedtatt kommunedelplan (KDP) og vedtatt reguleringsplan (RP).
- Prosjektene har avklart korridor (start- og slutt punkt og bredde) og standard (dimensjoneringsgrunnlag) etter KDP.
- Prosjektene skal finansieres som nyinvesteringer på riksveg. Den omhandler ikke prosjekter som inngår i porteføljen til bypakker (tiltaks pakker).
- Kommunen er vedtaksmyndighet etter plan- og bygningsloven (PBL).
- Prosjekter der omfangsøkning (som følge av nye element) mellom planfasene har vært et stort og krevende tema

Utbygging/utbedring av E6 gjennom Soknedalen har foregått i lang tid. Noen hovedmilepæler er gjengitt på neste side.

År	Planlegging/utbygging	Beregnete anleggs-kostnader	Pris-nivå-år
	E6 Soknedalen (Vindåsliene – Korporalsbrua)	Mill kr	
1993	Trase for utbedring/omlegging av E6 gjennom Soknedalen fastsettes ved kommunedelplan i kommunestyret (Midtre Gauldal) 23.06.1993. Veglinjen ligger tett opp til eksisterende veg bortsett fra gjennom Soknedal sentrum der ny veg legges på østsiden av tettbebyggelsen. Gjeldende vegnormaler forutsatte bygging av stamveg med fartsgrense 80 km/t, vegbredde 8,5 m og min. horisontalkurve på 230 m.		
2002	Midtre Gauldal kommune vedtar 30.01.2002 en kommunedelplan for Soknedal som viser vegkryss på E6 både sør og nord for sentrum. Etter innsigelse fra Statens vegvesen ga Miljøverndepartementet 10.10.2003 SVV medhold i at det er tilstrekkelig med ett kryss		
2005	Tilstøtende vegparseller på E6 sør og nord for Soknedalen bygges ut med standard lik den som er beskrevet i kommunedelplanen fra 1993.		
2009	Reguleringsplan med ett kryss ble vedtatt i kommunestyret 16.12.2009. Denne planen var ihht ny vegnormal som kom i 2008. Fartsgrensen er 80 km/t, vegbredde 10,0 m og min. horisontalkurve på 275 m. De økte standardkravene lot seg ikke tilfredsstille overalt pga vassdragsvern og kupert terreng. Det ble derfor våren 2009 søkt om fravik fra normalkravene for minimumskurvatur og separat langsgående tilbud for gående og syklende. Fravikssøknene ble godkjent i aktuelle fora i Region midt og i Vegdirektoratet.	380	2009
2012	Etter gjennomført KVU/KS1 bestemte Regjeringen i brev 10.12.2012 at E6 på strekningen Ulsberg-Støren skulle ombygges til vegstandard med midtrekkverk, vegbredde 12,5 m – 15,0 m. Det ble i 2012 også arbeidet med reguleringsplan etter utbedringsstandard U-H5 langs veglinja som var vedtatt i 1993. Standarden med U-H5 gir fartsgrense 80 km/t, vegbredde 12,5 m og min. horisontalkurve 250 m. Det planlegges med midtrekkverk, men ingen forbikjøringsstrekninger. Og det er ikke eget tilbud til gående og syklende. Reguleringsplanen fra 2012 ble vedtatt i kommunestyret 17.12.2012.	786 470 (stat) + 360 (bom) = 830	2012 2014
2014	En ROS-analyse viser at det er en svært krevende anleggsfase med stor trafikk ihht regplanen fra 2012. Det vurderes å øke kravene til vegstandard tilsvarende dimensjoneringsklasse H5 slik som på naboparsellene. En trase med tunnel på ca 1 km i nordre ende ble skissert og kostnadsberegnet. Det var mange konflikter med denne løsningen slik at det ble bestemt i VD og SD at alternativ med lang tunnel skulle utredes.	1050 (skisse-løsning)	2014
2015	Reguleringsplaner basert på H5-standard, fartsgrense 90 km/t (80 km/t i den 3,6 km lange tunnelen), vegbredde 12,5 m – 15,0 m og min. horisontalkurveradius 450 m. Det etableres parallelt lokalvegssystem. Innkorting av E6-lengde ca 1 km. Vedtatt i kommunestyret 22.06.2015 og 25.01.2016. Kostnadsberegnet høsten 2015. Formelt Anslag	1450 (skisse-løsning) 864 (stat) + 737 (bom) = 1601	2015 2015

År	Planlegging/utbygging	Beregnete anleggs- kostnader	Pris- nivå- år
	E6 Soknedalen (Vindåsliene – Korporalsbrua)	Mill kr	
2016	Byggeplan og konkurranse-grunnlag ferdigstilles. KS2 startes. Det er bevilget 120 mill kr til byggeplanlegging, forberedende arbeider og byggestart i perioden 2015-2016.	(prisvekst 2,7 %) 1644	2016
2017	Det forventes vedtak om bompenger i Stortinget våren 2017 og anleggsstart høsten 2017		

Vedlegg 7 – E-post fra Rennebu kommune

07.03.2018

Fra: Trond Nylende Jære <Trond.Nylende.Jaere@rennebu.kommune.no>
Sendt: 7. mars 2018 13:06
Til: Klemetsaune Jon Arne
Emne: E avtale
Vedlegg: Samferdselssamarbeid for utbedring av E6.docx; 1 SKM_C754e18030712050.pdf; 2 SKM_C754e18030712051.pdf; 3 SKM_C754e18030712060.pdf; 4 SKM_C754e18030712061.pdf

Hei

Her er litt i full fart fra «opprinnelsen» med samferdselssamarbeid i kommunene og E6 i Soknedal. Trengs mer eller utfyllende opplysninger så si fra så kanskje vi kan bidra.

Mvh
Rennebu kommune
Trond Jære
Rådgiver
/2 42 81 47 / 46 96 36 96



Samferdselssamarbeid for utbedring av E6

Siden 1992 (kanskje før) har kommunene langs E6 i det gamle sørfylket samarbeidet for å sette utbedring av E6 og Rv3 på kartet.

Årsaken til at slike tema settes på dagsorden er først og fremst viktigheten av god infrastruktur for utvikling av kommuner og regioner. I tillegg er trafikksikkerhetsperspektivet viktig. Ulykkesbelastningen på en del av strekningene på E6 har vært meget høy.

Strekningen i Soknedal (Vindalsliene – Korporals bru) har så vidt jeg vet vært en lokalpolitisk prioritert veistrekning siden slutten av 90- tallet. Dokumenter tyder på at grunnlaget for den første reguleringsplana ble lagt i 1996/1997 og det er da også blitt utarbeidet en sentrumsplan for Soknedal sentrum med «retningslinjer for løsning av ny E6» Det politiske samarbeidet mellom ordførerne i Oppdal, Rennebu og Midtre Gauldal (senere er også Melhus med) har sitt utspring fra regionsamarbeid som eksisterte på 90- tallet og frem til først på 2000-tallet. Fra 2009 ble samarbeidet organisert som eget samferdselssamarbeid, «Bygg Vei».

Samarbeidet mellom kommunene har prioritert strekninger som det jobbes med. Det jobbes da opp mot regionalt og sentralt nivå i tillegg til samarbeid med Statens vegvesen og Nye veier.

Soknedal:

1982 - Sentrumsplan for Soknedal med retningslinjer for ny E6
1996/97 – Forberedende møter for reguleringsplan E6 Soknedal
Juni 1997 – annonseres oppstart av reguleringsarbeid

Flere runder og store diskusjoner rundt bl.a. kryssløsninger
Samferdselssamarbeidet gjør påtrykk for å få prosjektet inn i NTP eller tidligere NVVP. Det jobbes samlet opp mot regionale og sentrale myndigheter. Også på denne tiden er det flere veiprojekt som det jobbes med (se også kopi av brosjyre)

Historikken senere i Soknedal kjenner vel Jon Arne bedre enn de fleste?

Vedlegg 8 – Reguleringsplan Nørvesund-Moa

Utdrag, 18.04.1967

JA/e
Ark. nr. 504

R.innst.nr. 35/1967/K
Gåseid den 24.1.67

Borgund formannskap,
HER

REGULERINGSPLAN FOR OMRÅDA LANGS PLANLAGT MOTORVEG ÅLESUND - SPJELKAVIK,
PARSELL NØRVESUND - MOA.

Som særskilt vedlegg vert oversendt:

1. Sak nr. 1158/1966 frå Borgund bygningsråds møte den 19.12.66.
2. Sak nr. 54/1967 frå Borgund bygningsråds møte den 12.1.67.
3. Sak nr. 60/1967 frå Borgund bygningsråds møte den 19.1.67.
4. Sak nr. 104/1967 frå Borgund bygningsråds møte den 23.1.67.
5. 23 protestar.
6. Kart i mål 1:1000.

I samsvar med tilråding frå bygningsrådet gjev eg slik

Innstilling

Kommunestyret vedtek reguleringsplan for områda langs planlagt motorveg Ålesund - Spjelkavik, parsell Nørvesund - Moa, slik som planen er vedtatt i bygningsrådets møte 19.12.66 og 12.1., 19.1., og 23.1. 1967, og innteikna på kart i mål 1:1000 dagsett 19.12. 1966, revidert seinast 23.1.67 og underteikna Per Svein Aasen.

Johs. Aspehaug
rådmann

*Jeg fikk i kommunestyret den 14/2 67
med tilføyelse om eventuelt
flere underganger/overganger. Endringen
på tilføyelsen meldt over telefonen,
W. Aasen*

Borgund kommunestyre

HER

REGULERINGSPLAN FOR OMRÅDENE LANGS MOTORVEG E-69 FRA NØRVESUND TIL RABBEVÅGKRYSSSET.

Vegplanen har tidligere vært forelagt kommunestyret som har godkjent den valgte trace. Denne er bare ubetydelig endret på enkelte punkter som en følge av at linjene nå er basert på klotoider.

Den reguleringsplan som fremlegges skal være skjønnsdokument og viser også omlegging av samlevegssystemet, erstatning av adkomstveger som brytes, flytting av høgspentmaster i traceen samt systemet ved fremtidig trafikkavvikling.

Generell orientering om E-69.

Vegen skal fullt utbygget bli 4-felts motorveg med 90 km/t som dimensjonerende hastighet østover til kryss med R.V. 14 et sted ved Moa-området. Den skal ha 2 kjørebaneer á 7.5 m bredde adskilt med 7.0 m midtrabatt og 3.0 m bankett utenfor kjørebaneer. Byggelinjene er trukket 30 m ut fra hver kjørebane senterlinje slik at det blir 74.5 m mellom byggelinjene med nødvendig tillegg hvor kryss skal anlegges. I første omgang skal det bygges bare en kjørebane. Ved hovedkrysset på Lerstad bygges vegen fullt ut med 4 kjørebaneer og ramper for alle relasjoner. Dette krysset blir eneste på, og avkjørselsmulighet mellom Gåseid/Nørvesund og kryss med R.V. 14 ved Moa. Ved Lerstad tenkes innført en forbindelsesveg som må føres i tunnell gjennom Hatlaåsen over til E-69 og Sjøgata. Vegen er foreløpig holdt utenfor reguleringsplanen, da her må foretas geologiske undersøkelser av vegvesenet før trace kan fremlegges. Denne forbindelsesvegen tillegges meget stor betydning for trafikkavviklingen, og en må ha grunn til å anta at den iallfall klassifiseres som fylkesveg.

Grunnervær.

Vegvesenet erverver vanligvis grunn ca. 60 cm inn på skjærings topp og ned for fyllingsfot. - Grenser for grunnervær, fylling og skjæring som skjønnsgrunnlag vil senere bli inn-tegnet på reguleringsplanen av vegvesenet. Som orientering utlegges vegvesenets egne tracede kart til offentlig ettersyn sammen med selve reguleringsplanen.

Spesiell orientering for området Skuggen/Gåseid.

For dette området foreligger her 2 reguleringsplaner: Den ene viser den løsning som en tar sikte på å bygge i første omgang og viser midlertidig kryss i plan med søndre kjørefelt som først skal bygges. Den andre planen viser hvorledes undergangen eventuelt kan benyttes i forbindelse med fullt utbygget planfritt kryss. Det er ikke endelig bestemt at dette skal anlegges, men nødvendige byggegrenser må sikres i stadfestet reguleringsplan.

Motorvegens trace er ikke vedtatt lenger enn frem til østgrense av 39/136. En kan herfra fortsette med traceer til både nord og sørsiden av Nørvesundet. Søndre kjørefelt ned til Nørvesundet må sees som en midlertidig forbindelsesveg til nåværende E-69. Den kan senere eventuelt benyttes som avkjørselsrampe for motorvegen dersom søndre linje blir valgt forbi Nørvesundet.

En kan ellers merke seg at det ikke blir anlagt plankryss ved Nørvesund bru. All påkjørsel til den nye vegen skal skje ved plankryss på Gåseid nord for 39/173. Trafikk østover kan dog forlate nåværende E-69 ved Nørvesund bru.

Skuggen-vegen brytes som kjøreveg, men beholdes som gangveg i undergang. Ny adkomstveg til eiendommene i Skuggeli blir bygget fra nåværende E-69 øst for Birkevolds eiendom gnr. 39, bnr. 47. Boligvegen her er regulert i 10 m bredde. Tafjord Kraftselskaps høgspenningsmaster må flyttes som antydnet på plan.

Spesiell orientering for området ved Gåseidnes.

Adkomstveg til eiendommer på Gåseidnes brytes av motorvegen. Ny adkomstveg er her regulert i 15,0 m bredde og bygges i bru over motorvegen frem til eksisterende veg øst for gnr. 40, bnr. 27. Høgspenningsmaster må flyttes.

Spesiell orientering for området ved Lerstad.

Adkomstveg til Støylens eiendom med fraskilte parseller brytes og erstattes med ny adkomstveg fra rampe. Denne er ført frem til snuplass ved eksisterende bebyggelse. Videreføring av vegen vil eventuelt bli tatt opp i partisiell reguleringsplan dersom senere vedtatt regionplan forutsetter videre bebyggelse i området vestenfor

Vest for disse eiendommer er det i samsvar med tidligere kommunestyrevedtak medtatt en fotgjengerundergang.

Nord for Lerstadvatnet brytes Lerstadvegen som må omlegges som hovedsamleveg. En tar sikte på å bedre vegens vertikaltrace ved å senke bakketoppene og dessuten gjøre den mest mulig fasadefri. Som ny adkomstveg er medtatt nye parallelle boligveger.

Bebygde eiendommer rett øst for Lerstadvatnet vil miste sine direkte adkomstveger til nåværende fylkesveg. Her er regulert en ny boligveg fra undergang øst for gnr. 37, bnr. 3.

Som samleveg bygges Lerstadvegen parallellt med motorvegen helt frem til området ved Rabbevågkrysset.

VEDTAK:

Bygningsrådet godkjenner den fremlagte reguleringsplan som utlegges til offentlig ettersyn i 3 uker.

I påvente av videre vegplan for E-69 sikres fremtidig trace og eventuelt planfritt kryss ved at det nedlegges byggeforbud i 1 år i tilgrensende område merket med rød skraffur på fremlagt kart. Vedtaket er fattet med hjemmel i bygningslovens § 33. Forbudet bekjentgjøres ved avertissement i lokalavisene.

BORGUND BYGNINGSRÅD
Alan
Bygningsrådsleder

Byggn. rådet

Borgund Kommune

Fylkesmannen

Molde 20/4-67

Fylkesmannen i Møre og Romsdal

MOLDE

FW/RS

2405/67 D ER/AN

8.april 1967

REGULERINGSPLAN FOR MOTORVEG ÅLEBUND-SPEJELKAVIK, PARSELL
NØRVESUND - MOA MED TILSTØYTANDE OMRÅDER, BORGUND KOMMUNE.

Dykkar brev av 11.mars 1967.

I medhald av § 27 i bygningslova av 18.juni 1965 stadfestar
departementet vedtak av Borgund kommunestyre i møte den 14.
februar 1967 om nemnde regulering.

- ./.
 - ./.
 - ./.
 - ./.
 - ./.
 - ./.
 - ./.
- Saka har av omsyn til vegvesenet sine interesser vore lagt fram for Vegdirektoratet som har gjeve fråsegn i brev hit av 7.april 1967, jfr.vedlagte gjenpart. Idet ein syner hertil, vil ein tilrå at nemnde avstand mellom bankettkant mellom motorveg og Lerstadveg vert forskyva i samråd med vegsjefen i fylket.
- Det stadfesta reguleringskartet (som består av 7 kartblad) fylgjer vedlagt attende med påteikning om stadfestinga.
- Om kunngjering av stadfesta reguleringsplan viser ein til § 27 nr.5 i bygningslova.
- Ein ber om at kommunen vert gjort kjent med dette.
- Gjenpart av dette brevet vert lagt ved saman med nokre av dei mottokne saksdokument.

Etter fullmakt

H.P.Faller

Erling Kr.Reed

VEGDIREKTORATET

Vår ref: 2566/67 Plan
Ark nr.: 368-1-31
LM/LSN

REGULERINGSPLAN FOR OMRÅDENE LANGE PLANLAGT MOTORVEG
ÅLSUND - SPJELKAVIK, PARSELL NØRVESUND - MOA, BORGUND KOMMUNE

././.

Sendes med vedlegg tilbake til KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENTET,
KONTORET FOR BYGNINGS- OG TRANSPORTEN, OSLO DEP.

Vegdirektoratet har i et brev av 21. februar 1967 til vegsjefen i Møre og Romsdal gitt sin tilslutning til at disse motorvegplanene kan legges til grunn for vegens bygging. En har imidlertid bemerket at over et lengre parti er avstanden mellom bankettkant motorveg - bankettkant Lerstadveg ikke større enn 2,5 - 3,0 m. Minste anleggsmessige avstand er 3,5 m, under forutsetning av at de to veger ligger i samme plan. På grunn av trafikkmessige og vedlikeholdsmessige grunner bør denne avstand ikke underskride 7,0 m.

Vegdirektoratet vil be om at det ved stadfestelsen blir tatt forbehold om en slik forskyvning.

VEGDIREKTORATET
Oslo, 7. april 1967
Etter fullmakt

A.J. Grotteryd

Lars Melleby



*Plan
delbet
komf 04*

DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENT

KONTORADRESSE: PILESTREDET 33 - TELEFON 20 22 70

POSTADRESSE: POSTBOKS 8112, OSLO-DEP. OSLO 1

KOMM.DEP.TET.
02405 | - 7.4.67
D.
BILAG

VEGDIREKTORATET
02566 | - 3. APR. 67
ARKIV NR.

Vegdirektoratet
OSLO-DEP

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)

Dato

1913/67 D ER/AN

31.mars 1967

REGULERINGSPLAN FOR OMRÅDENE LANGS PLANLAGT MOTORVEG
ÅLESUND - SPJELKAVIK, PARSELL NØRVESUND - MOA, BORGUND
KOMMUNE.

Med brev av 11.mars 1967 fra fylkesmannen i Møre og Romsdal
har en mottatt dokumentene i ovennevnte sak.

En tillater seg å be meddelt om det av hensyn til vegve-
senets interesser måtte være noe å bemerke til at regule-
ringen stadfestes, jfr. Vegdirektoratets brev av 28.juni
1966 og vegsjefens brev av 28.februar 1967.

./.
En legger ved de mottatte dokumenter og karter.

KONTORET FOR BYGNINGS- OG BRANNVESEN
Etter fullmakt

Erling Kr.Reed