

NYE VEIER AS OG KOMMUNIKASJONSARBEIDET

En casestudie av veiprojektet E 18 Rugtvedt-Dørdal

ARNE BORGENSEN

VEILEDER

Jørn A. Cruickshank

Universitetet i Agder, 2018

Fakultet for humaniora og pedagogikk
Institutt for nordisk og mediefag



Forord

Grunnen til at jeg har valgt å skrive en masteroppgave om samfunnsplanlegging og kommunikasjon er fordi jeg fant emnet «Samfunnsplanlegging, kommunikasjon og sted» som spennende. Jeg synes det er interessant å se nærmere på hvordan teorien vi lærer på universitet fungerer ute i den praktiske virkeligheten.

Høsten 2017 hadde jeg praksisopphold hos Nye Veier AS i seks uker. Etter dette jobbet jeg i en 20% stilling der frem til 1. juni 2018. Fra det tidspunkt har jeg blitt midlertidig ansatt i ett år. Det falt naturlig å skrive masteroppgave om Nye Veier AS og samfunnsplanlegging og kommunikasjon.

Jeg vil takke min veileder, Jørn Cruickshank, for god bistand underveis og interessante samtaler om teoriene og oppgaven. Samfunnsplanlegging er spennende! Fortjener en takk gjør også min nye sjef, Imi Vegge, som inspirerte meg til å skrive denne oppgaven. Jeg vil i tillegg takke intervjuobjektene jeg har benyttet i analysen: Kommunikasjonssjef Christian Altmann, kommunikasjonsrådgiver Imi Vegge, ordfører i Bamble kommune Hallgeir Kjeldal og regionssjef i Norges Lastebileier-Forbund Olav Klasson Vefald. Takk til Irene som leste gjennom oppgaven.

Det var tungt å komme igang med masteroppgaven, men det ble utrolig spennende og interessant.

Til slutt vil jeg rette en spesiell takk til mine kjære foreldre. Mamma og pappa, jeg er utrolig glad i dere! Tusen takk for god hjelp og støtte i både lette og tunge stunder som gjerne hører med i forbindelse med en masteroppgave.

Arne Borgersen

20 mai. 2018

I. Sammendrag

Kontekst: Nye Veier AS ble etablert 4. mai 2015. Veiselskapet er heleid av staten og forvaltes av Samferdselsdepartementet. Bakgrunnen for opprettelsen av veiselskapet var å etablere et nytt selskap ved siden av Statens vegvesen med mål om å gjennomføre effektiv planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av viktige hovedveier i Norge og binde landet til viktige hovedveier i utlandet. Selskapet overtok i januar 2016 ansvaret for utbygging og drift av bestemte veistrekninger på E39, E18 og E6. En av disse var veistrekningen E18 Rugtvedt-Dørdal.

Mål: Målet med denne oppgaven er å undersøke hvordan Nye Veier gjennomfører kommunikasjon til kommunen og andre interessenter i veiprojektet Rugtvedt-Dørdal. I analysen vil jeg undersøke om kommunikasjonsarbeidet i Nye Veier kan beskrives ut fra teorien om kommunikativ planlegging.

Metode: Denne oppgaven baserer seg på ett casestudie. Jeg har sett på kommunikasjonen mellom Nye Veier og interessentene i veiprojektet Rugtvedt-Dørdal. Gjennom analyse av dokumenter og kvalitative individuelle intervjuer har jeg forsøkt å finne svar på problemstillingen. Datamaterialet består av fire intervjuer og dokumentanalyse av offentlige og selskapsinterne dokumenter. Jeg har også sett på en artikkel fra bladet Jakt & Fiske og et brev fra involverte kommuner til Samferdselsministeren. Jeg har støttet meg på et teoretisk rammeverk i gjennomføringen av analysen.

Funn: I studien fant jeg at Nye Veier er gode på konfliktreducerende tiltak og medvirkning fra interessentene. Teorien om kommunikativ planlegging stiller også krav om en autentisk dialog, at begge parter viser evne og vilje til å ta til seg kunnskap. Jeg fant eksempler på dette, men mener Nye Veier har et forbedringspotensiale.

Konklusjon: Funnene indikerer at kommunikasjonen i veiprojektet Rugtvedt-Dørdal langt på vei kan beskrives av teorien om kommunikativ samfunnsplanlegging. Alle vilkårene for kommunikativ planlegging er ikke like godt ivaretatt, og derfor har fortsatt Nye Veier noe å lære.

II. Abstract

Context: *Nye Veier AS* was established 4th of May 2015. The company is a state-owned enterprise by the government and The Ministry of Transport and Communications. The background for the establishment of the company was to create a new company in addition to *Statens vegvesen* with the goal to conduct more effective planning, construction, operation and maintenance of vital highways in Norway and connect the country to significant highways abroad. In January 2016, *Nye Veier* took over responsibility for the development and operation of certain road sections on the E39, E18 and E6. One of these sections was E18 Rugtvedt-Dørdal.

Objectives: My thesis aims to investigate how *Nye Veier* conduct communication to the municipality and other stakeholders in the road-project Rugtvedt-Dørdal. The analysis will investigate if the communication work in *Nye Veier* can be described with communicative planning theory.

Method: This assignment is based on a case study. I have looked at the communication between *Nye Veier* and the interests of the road-project Rugtvedt-Dørdal. Through analysis of documents and individual qualitative interviews, I have tried to find answers to the problem statement. The data material consists of four interviews and document analysis of public and company-based documents. I have also looked at an article from a hunting and fishing magazine and a request from involved municipalities to the Minister for Transport. I have used the theoretical framework for the implementation of the analysis.

Discoveries: In the study, I found that *Nye Veier* is good at conflict-reducing measures and involvement of stakeholders. Communicative planning theory also requires an authentic dialogue where both parties demonstrate the ability and willingness to gain knowledge. I found some examples of this, but *Nye Veier* has a potential for improvement.

Conclusion: The discoveries show that the planning process in the road-project Rugtvedt-Dørdal can to a certain point be described by the communicative planning theory. All of the conditions for communicative planning are not as well taken care of, and therefore *Nye Veier* still has something to learn.

III. Innholdsfortegnelse

FORORD	1
I. SAMMENDRAG	3
II. ABSTRACT	5
III. INNHOLDSFORTEGNELSE	7
1 INTRODUKSJON OG BAKGRUNN FOR OPPGAVEN	8
1.1 OPPGAVENS INNHOLD	9
2 VEIPLANLEGGING GENERELT	11
3 TEORI	17
4 METODE OG MATERIALE	25
4.1 METODEVALG	25
4.2 PRESENTASJON AV ANALYSEMATERIALE OG FREMGANGSMÅTE FOR DATAINNSAMLING	26
4.3 CASESTUDIE	27
4.4 TRIANGULERING	28
4.5 DOKUMENTANALYSE	28
4.6 KVALITATIVT INDIVIDUELT INTERVJU	29
4.6.1 Valg av respondenter	29
4.6.2 Gjennomføring av intervju	30
4.6.3 Analyse av intervjudata	31
4.7 KILDEKRITIKK OG AUTENSITET	31
4.8 MATERIALETS VALIDITET OG RELIABILITET	32
4.9 ETISKE HENSYN	33
5 ANALYSE – KOMMUNIKATIV PROSESS I NYE VEIER?	35
5.1 BAKGRUNN	35
5.2 GRUNNLEGGENDE FORUTSETNING - KONFLIKTREDUKSJON	36
5.3 MEDVIRKNING	47
5.4 KUNNSKAP	53
6 OPPSUMMERING OG DRØFTELSE	61
6.1.1 Oppsummerende kommentarer til hele analysen	66
7 KONKLUSJONER	68
8 LITTERATURLISTE	70
9 VEDLEGG	73
9.1 OVERSIKT OVER VEDLEGG	73

1 Introduksjon og bakgrunn for oppgaven

Nye Veier AS ble etablert 4. mai 2015. Selskapet overtok i januar 2016 ansvaret for utbygging og drift av bestemte veistrekninger på E39, E18 og E6. Selskapet er heleid av staten og forvaltes av Samferdselsdepartementet. Selskapet har sitt hovedkontor i Kristiansand.

I april 2015 la regjeringen frem stortingsmeldingen (Meld. st. 25 (2014-2015) «På rett vei — Reformen i veisektoren»). Statens vegvesen har hatt ansvaret alene for utbygging, vedlikehold og drift av hele riksvegnettet, basert på Nasjonal transportplan og konkretisert og fulgt opp gjennom de årlige statsbudsjettene og andre beslutninger og styringssignaler gitt av Stortinget, regjeringen og Samferdselsdepartementet. Utbygging gjennomføres innenfor rammer i veilov, veitrafikklov, plan- og bygningslov, miljølovgivning m.m. Oppgaveløsningen krever et bredt og godt samarbeid med andre myndigheter på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, og med organisasjoner og enkeltmennesker. Regjeringen viser til i Meld. st. 25 (Samferdselsdepartementet 2014-2015, s. 6) at:

Statens vegvesen har en effektiv gjennomførerorganisasjon, men at det er mulig, gitt en annen organisering og andre rammebetingelser, å gjennomføre utbygging, drift og vedlikehold av deler av riksvegnettet enda mer effektivt. Regjeringen ville derfor etablere et eget utbyggingselskap som skal løfte flere riksvegstrekkninger og gjennomføre utbyggingen mer effektivt.

Regjeringens formål med etableringen av utbyggingselskapet var å oppnå en mer helhetlig utbygging og større kostnadseffektivitet, og dermed gi en merverdi utover utbygging i tradisjonell forstand. Gjennom mer helhetlig, sammenhengende og rasjonell utbygging og mer langsiktig og forutsigbar finansiering, mente regjeringen at utbyggingselskapet raskere bygger ut hovedveinettet som binder landet sammen og knytter hovedveinettet i Norge effektivt til hovedveinettet i utlandet.

1.1 Oppgavens innhold

Jeg vil i denne oppgaven fokusere på kommunikasjonsarbeidet ved veiutbygging i regi av Nye Veier AS. Dette er store og dyre prosjekter som påvirker mange interessegrupper. Jeg tror god kommunikasjon vil være av stor betydning for å gjennomføre prosjekter effektivt.

Aktuell problemstilling vil være:

Hva, hvordan og hvorfor har Nye Veier, sett i lys av teorien om kommunikativ planlegging, tenkt å gjennomføre kommunikasjon til kommunen og andre interessenter i veiprojektet?

Jeg tar utgangspunkt i teorien om samfunnsplanlegging og kommunikasjon. Nye Veier overtok prosjektet E18 Rugtvedt-Dørdal i 2016 og jeg vil fokusere på kommunikasjonsarbeidet ved dette prosjektet. Jeg forventer å finne at et nyetablert selskap også har en kommunikasjonstrategi i forhold til interessegruppene som gjennomføres på basis av nyere teori; kommunikativ samfunnsplanlegging.

Veistrekningen Rugtvedt-Dørdal ligger mellom Brevik og Kragerø. Strekningen er på 16,5 km og skal åpnes i desember 2019. Nye Veier AS har engasjert entreprenøren Hæhre til å gjennomføre arbeidet. Budsjettet for veien er på kroner 3,146 mrd. 296 personer arbeider på strekningen (Fakta hentet fra Aftenposten, Berg Bentzrød, 2018).

I oppgavens del 2 vil jeg si noe om veiplanlegging generelt, med vekt på kommunikasjon og interessegrupper. Jeg vil også se nærmere på Nye Veiers organisering med vekt på kommunikasjon og kommunikasjonsstrategi. Aktuelle teoretiske emner vil bli gjennomgått i del 3. Del 4 vil vise til hvilke metoder og hvilket materiell jeg har benyttet i forbindelse med oppgaven. I del 5 vil jeg gjennomgå analysen og se nærmere på kommunikasjonsarbeidet, konkret i prosjektet E18 Rugtvedt-Dørdal, både før og etter overtagelse av Nye Veier, og vurdere dette opp mot teoriene om god samfunnsplanlegging. Jeg vil konkludere funn i

analysen opp mot oppgavens problemstilling i del 6. I den siste delen av oppgaven, del 7, vil kildene presenteres.

2 Veiplanlegging generelt

Nye Veier AS har fått i oppdrag å bygge på noen av de største riksveiene; Europaveiene betegnet E 18, E 6 osv. I dette kapitlet vil jeg konsentrere meg om bygging av disse veiene. Jeg vil beskrive selve plan- og byggeprosessen og holder vedlikehold utenfor.

Ved bygging av slike store veianlegg er det svært mange som blir berørt på en eller annen måte. Selvsagt vil brukerne av veien ha interesse av prosjektet. Veien går gjerne gjennom flere kommuner og disse skal treffe de endelige beslutninger om trasévalg med mer. Veien vil direkte eller indirekte berøre mange grunneiere og næringsaktører langs veien. Veien kan innvirke på natur- og miljøforhold og vil vekke interesse både hos offentlige myndigheter med slike oppgaver og ulike interesseorganisasjoner.

Det sier seg selv at slike veiprojekter også koster veldig mye penger. Det er staten som skal finansiere prosjektene og dermed er det regjeringen og Stortinget som treffer avgjørelsen om veien skal bygges. Prosessen med dette starter ved at regjeringen fremlegger Nasjonal Transportplan (NTP), en plan som gjelder i flere år fremover. Planen revideres hvert fjerde år og den gjeldene planen omhandler perioden 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017). Endelig plan fastsettes av Stortinget og prosjektene som besluttes forutsettes fulgt opp med statlige bevilgninger hvert år i Statsbudsjettet.

Lov om planlegging og byggesaksbehandling

Når prosjektene er vedtatt av Stortinget starter planprosessen. Prosessen er regulert i Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven, 2008). I lovens § 1 sies det om lovens formål:

Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner.

Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser.

Byggesaksbehandling etter loven skal sikre at tiltak blir i samsvar med lov, forskrift og planvedtak. Det enkelte tiltak skal utføres forsvarlig.

Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.

Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.

(egen utheving).

Plan- og bygningsloven ble sist endret i 2008. I forarbeidene til lovendringen (Kommunal- og regionaldepartementet, 2008, s. 22) vises det til at bygg og anlegg innebærer store samfunnsmessige investeringer. Det er derfor viktig at lovgivningen sikrer en forutsigbar og effektiv byggesaksbehandling, som kjennetegnes av åpenhet og medvirkning fra berørte interesser og myndigheter. Det heter at fjerde ledd i lovens § 1 framhever særlige hensyn som demokrati og medvirkning.

Regjeringen har også relativt nylig utgitt en egen veileder om medvirkning i planprosesser etter plan- og bygningsloven; «Medvirkning i planlegging» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014). Her utdypes regjeringens fortolkning av medvirkningsbestemmelsen i loven. I innledningen fremgår følgende:

I plan- og bygningsloven forstås medvirkning som enkeltpersoners og gruppers rett til å delta i, og påvirke offentlige utrednings- og beslutningsprosesser. Det betyr at befolkningen i et samfunn er med på planlegge sin framtid. Medvirkning i planprosessen har et perspektiv om «best mulig plan».

I veilederen beskrives målet om best mulig plan slik:

- Sikre gode løsninger som tar hensyn til alles behov

- *Legge til rette for at alle berørte og interesserte aktører kan komme til ordet.*
- *Fremme kreativitet og engasjement, og være en arena for demokratisk deltakelse i lokalsamfunn.*
- *Fremskaffe et godt beslutningsgrunnlag.*

Det vises videre til at medvirkning er en grunnleggende forutsetning i et lokaldemokrati.

På hjemmesiden til Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2014) heter det:

Et stort utbyggingsprosjekt må gjennom flere runder med planlegging. Jo lenger ut i planleggingsprosessen en kommer, jo mer detaljert blir planene.

Deltakelse gir bedre planer

Det er ikke mulig for oss i Statens vegvesen å vite alt om lokale forhold. Derfor vil vi gjerne at de som er berørt av eller interessert i en vegutbygging kommer med innspill. Vår erfaring er derfor at vi får bedre planer når kommuner, offentlige etater, grunneiere og andre deltar aktivt i planprosessen.

Ønsker innspill tidlig

Når en veg skal bygges, er det kommunepolitikerne som vedtar endelig vegtrasé og detaljløsninger i utbyggingen. Politikerne gjør vedtak på grunnlag av vurderinger og anbefalinger fra Statens vegvesen og offentlige høringer. Kort fortalt – Statens vegvesen anbefaler, politikerne beslutter. For å få til en best mulig plan uten for mange endringer, ønsker vi innspill så tidlig som mulig i planprosessen.

Som nevnt foran gjennomføres planarbeidet i flere faser (Statens vegvesen, 2014):

- *Planprogram*
- *Kommunedelplan*
- *Konsekvensutredning*
- *Reguleringsplan*
- *Grunnerverv*

Statens vegvesen, henholdsvis Nye Veier AS, utarbeider forslag til **planprogram**, men det er politikerne i de berørte kommunene som til slutt fastsetter programmet. Planprogrammet inneholder formål, rammer og premisser for det videre planarbeidet. Videre fastsettes hvilke trasealternativer som skal utredes i de neste planfasene og hvilke konsekvenstemaer som må utredes nærmere. Til slutt fastsettes det hvordan berørte interessenter skal få informasjon og kan være med å medvirke.

I utarbeidelsen av planprogrammet kan både offentlige etater, grunneiere og andre interessenter komme med innspill. Dette skjer gjerne ved at oppstarten av planprogrammet legges ut til offentlig høring innen en oppgitt frist, og det er også vanlig med åpne møter lokalt for å informere om planene.

Alle kommuner har en **kommunedelplan**. Planen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og bør omfatte alle viktige mål og oppgaver i kommunen. Det kan utarbeides kommunedelplan for bestemte områder eller temaer. Planlegging av større veiprosjekter er et tema som normalt behandles gjennom en kommunedelplan, som da blir andre steg i planleggingen av en stor veiutbygging.

Det er politikerne i den berørte kommunen som til slutt vedtar kommunedelplanen. Planen vil blant annet inneholde valg av endelig trasé, plasseringer av kryss, veistandard, bruk og vern av arealer nær veien og byggegrenser.

De samme interessenter som nevnt foran kan komme med innspill før kommunedelplanen vedtas. Arbeidet med kommunedelplanen varsles gjennom kunngjøring med høringsfrist og blir gjerne også informert om i lokale møter.

Når kommunedelplanen er vedtatt utarbeider Statens Vegvesen, henholdsvis Nye Veier AS forslag til en **reguleringsplan**. Reguleringsplanen er en detaljering av kommunedelplanen og inneholder ting som hvilket areal man trenger til den framtidige veien og hvordan arealene inntil veien er tenkt brukt. Eksempel på dette kan være utforming av vei med kryss, støytilltak, adkomster til enkelteiendommer, miljøtiltak, vilttiltak, eventuelle gang- og sykkelveier eller

andre tiltak på eller langs lokalveier, og områder man trenger for anleggsvirksomheten. Det kan også gis innspill til reguleringsplanen, av samme interessenter som nevnt foran, enten ved oppstart av arbeidet med reguleringsplanen eller når forslaget legges ut til offentlig høring. I forarbeidene til loven sies det at kommunen skal legge til rette for medvirkning av berørte grupper og interesser. Endelig reguleringsplan fastsettes av den enkelte kommune.

Med grunnlag i vedtatt reguleringsplan kan Statens vegvesen, henholdsvis Nye Veier AS, begynne å erverve de eiendommer de trenger for å realisere veiprojektet. Dette kan gjøres på flere måter. Det enkleste og raskeste er at man rett og slett blir enig med vedkommende grunneier om å overta eiendommen til en avtalt pris. Ønsker man ikke å selge, kan staten ekspropriere eiendommen, det vil si overta den med «makt» mot et vederlag som blir fastsatt av retten ved skjønn. Grunnloven sier at man skal ha «**full erstatning**», men jeg skal ikke her komme nærmere inn på hva dette innebærer.

Først når aktuelle eiendommer er ervervet kan selve anleggsarbeidene begynne. Som vi ser er planprosessen en vesentlig del av prosjektet med en ny veistrekning.

Vi ser også at kommunikasjon er en viktig faktor i planarbeidet. På mange stadier i planarbeidet skal det gis anledning til å komme med innspill og hensikten må være at dette skal gi bedre planer som får størst mulig aksept ute blant befolkningen. Selv om det som regel er positiv interesse for slike veianlegg, at det endelig skjer en oppgradering av den aktuelle veistrekningen, er det også slik at store anlegg kan ha stor negativ påvirkning i eller annen form. Selve trasévalget kan for eksempel ha stor betydning for grunneiere og lokalsamfunn, og anlegget bør ikke ødelegge natur, miljø og kulturminner mer enn nødvendig. Kostnadene vil selvsagt også ha stor betydning. Det er i det hele tatt en rekke ulike hensyn som skal tas.

Det finnes mange eksempler på at det oppstår uenighet og konflikter, noe som kan forlenge planperioden betydelig. Ett eksempel er ny E18 gjennom Follo (Statens vegvesen, 2012). Siden 1990-tallet har byggingen av en ny E18 gjennom Akershus og Østfold vært i gang. Det er ett av Norges største veiprojekter. Strekningen inngår i det som kalles «Det Nordiske triangel»: Oslo-Stockholm-København, og er hovedveiforbindelse mellom Oslo-Follo og ni kommuner i Indre

Østfold. På den siste strekningen mellom fylkesgrensen og Vinterbro/Tusenfryd i Ås kommune ble det stopp i 2012. Strekningen berørte både Ås og Ski kommune og disse ble ikke enige om løsning og dermed kommunedelplan. Etter lang tid og mange politiske diskusjoner ble de to enige om at reguleringsplanen kunne vedtas i 2017 (Statens vegvesen, 2017).

Hensyn som gjerne trekkes fram er jordvern hensyn og hensyn til naturen. Statens Vegvesen har faktisk utgitt en rekke håndbøker til hjelp for teamene som står for planleggingen, for eksempel «Veger og dyreliv» (Statens vegvesen, 2005) og «Veg og kulturmiljø» (Statens vegvesen, 1997).

Planprosessen er en meget stor del av tidsbruken fra oppstart av planarbeidet til veien er ferdig. Min påstand, og bakgrunnen for at jeg skriver denne oppgaven, er at god kommunikasjon med de ulike interessentene vil kunne bidra til effektive planprosesser. Når tidsbruk er et av suksesskriteriene for Nye Veier AS bør kommunikasjonsarbeidet også optimaliseres. Jeg vil undersøke nærmere om kommunikasjonsarbeidet er gitt den prioritering jeg forventer, og om Nye Veier har funnet metoder for effektive prosesser.

Hva har kommunikasjon med veiplanlegging å gjøre?

Et gjennomgående ønske i dagens samfunn er å få gjennomført forarbeidet til veiprojekt på en effektiv måte slik at veien kan bli fortrest mulig ferdig. Dette var også formålet med Nye Veier. I tillegg skal planarbeidet foregå i henhold til demokratiske prinsipper i dagens samfunn. For å få et prosjekt gjennomført effektivt innebærer og avhenger dette av god kommunikasjon, både med kommune, politikere, entreprenører som skal ta oppdraget, grunneiere og velorganisasjoner, miljøorganisasjoner, media og andre interessenter.

I dette kapittel har jeg presentert plan- og byggeprosessen i forbindelse med Nye Veier og fremhevet at god kommunikasjon både er viktig i et demokrati som vårt og fordi god kommunikasjon bidrar til at planarbeidet kan gjennomføres på en effektiv måte. I neste kapitittel vil jeg se på teorien om samfunnsplanlegging og kommunikasjon.

3 Teori

I denne delen av oppgaven vil jeg redegjøre for teoriene om samfunnsplanlegging og kommunikasjon.

De fire teoriene eller paradigmene om samfunnsplanlegging og kommunikasjon som har preget utviklingen over tid er (Bäcklund & Mäntysalo, 2010):

- Comprehensive- rationalistic (rasjonell planlegging)
- Incrementalist (inkrementell planlegging)
- Consensus- oriented communicative (kommunikativ planlegging)
- Conflict-oriented agonistic planning theory (agonistisk planlegging)

Denne utviklingen av teorier over tid skaper flere paradigmeskift der en ny teori former en kritisk relasjon til den forrige.

Jeg vil kort redegjøre for to teoretiske paradigmer; rasjonell planlegging og kommunikativ planlegging. Analysen jeg foretar i kapittel 5 vil være min fortolkning av hvordan jeg forstår teoriene om kommunikativ planlegging gjennom en beskrivelse av planprosessen og faktiske tiltak som har vært gjennomført ved Rugtvedt-Dørdal.

Rasjonell planlegging dominerte samfunnsplanleggingen, og da særlig byutviklingen, i årene etter andre verdenskrig. Teorien er basert på en tro at man ville få en god og kontrollert samfunnsutvikling gjennom innhenting av data og nøysomme analyser foretatt av eksperter. Det var den offentlige interessen som sto i fokus.

Bäcklund og Mäntysalo henviser til Reunanen (1996; Stenvall, 2000) som sier at datidens planleggings-ideologi ga offentlige administratorer oppgaven med å definere den offentlige interessen gjennom rasjonelle planleggingsmetoder (Bäcklund & Mäntysalo, 2010).

At det var ekspertene i det offentlige byråkrati som definerte hva som var det beste for innbyggerne og at innbyggerne og de ulike interessegruppene ikke ble tatt med i prosessen, ble etter hvert kraftig kritisert i teorien. De begrensede analysene til planleggerne, som det offentlige mente var nødvendig, var ikke fullstendige. Kunnskapen som planleggerne hadde var

bare delvis basert på kunnskap fra samfunnet. Denne kunnskapen ville derfor prioritere noen verdivurderinger over andre. Lindblom mente derfor at det var et behov for å få frem de alternative verdiene på agendaen ved å lytte til interessegrupper gjennom pluralistisk politikk. Kritikken førte etter hvert til, gjennom flere faser, det som kalles kommunikativ planlegging (Bäcklund & Mäntysalo, 2010).

Kommunikativ planlegging eller samarbeidsplanlegging baserer seg hovedsakelig på Habermas sin teori om kommunikativ handling (Bäcklund & Mäntysalo, 2010). Kommunikativ planlegging innebærer en planprosess mer i tråd med kravene til involvering i det moderne samfunnet. Man ønsker å demokratisere planleggingen ved å inkludere alle berørte parter. Man ønsker synspunkter fra ulike interessegrupper i prosessen for å sikre gode planer som blir akseptert av omgivelsene. Interessegrupper kan være beboere og naboer i forbindelse med et byutviklingsprosjekt som har synspunkter på sosiale eller miljømessige forhold. Det kan også være brukere til en ny vei som skal bygges, eller grunneiere som blir berørt som kan ha synspunkter på trasévalg eller kvalitet på veien. Man anser generelt at den lokale viten er en ressurs. Dermed blir resultatet bedre og mer forankret i lokalsamfunnet som føler et eierskap til prosjektet (Ågger, 2009).

Teoretikerne mener det må være tre vilkår til stede for at en kommunikativ planlegging skal bli vellykket. Innes og Booher har presentert DIAD-modellen (Innes & Booher, 2010) som står for «diversity», «interdependence» og «authentic dialog», gjengitt av Jørn Cruickshank og Hanne Heieraas Evju (Cruickshank & Evju 2015).

De tre vilkårene er:

1. *«mangfold av deltakere og interesser, en*
2. *opplevd gjensidig avhengighet mellom deltakerne, og*
3. *dialogen må være autentisk.»*

I teorien understrekes betydningen av å ta kommunikasjonen på alvor i planprosessen. Man må sikre en god dialog med de berørte for å unngå unødvendige tvister (Bäcklund & Mäntysalo, 2010). I den første fasen av denne teoretiske utviklingen søkte man konsensus. Kritikerne

hevde dog at konsensus alltid også inkluderte overtalelse og makt. Derfor var konsensus bare midlertidig. Ønske om konsensus ble en tvangstrøye som hindret samarbeide (Bäcklund & Mäntysalo, 2010). Man må erkjenne at konflikter i forestillinger om virkeligheten er likegyldige og må aksepteres. Man behøver ikke være redd for konflikt eller prøve å unngå konflikter helt. Det som bør komme frem i planleggingsprosessen gjør det gjerne gjennom konflikt. Det som kan hemme en god planlegging bør komme frem så tidlig som mulig. Da får man det frem ut i det åpne og man kan diskutere en løsning på utfordringene på best mulig måte for alle de berørte. Man trenger ikke være enige om alt, hvis man klarer å være enige om noe. Dette krever selvsagt at de berørte er enige at man til slutt må komme frem til en endelig løsning, på en eller annen måte. I en slik planlegging kan interessenter kanskje bli enige om noen problemer og respektfullt være enige om å være uenige om andre problemer.

Teorien om kommunikativ planlegging har fått kritikk. Ofte har kritikken gått på at teorien kun er idealistisk og har en utopisk karakter. Den sterkeste kritikken fra planleggingsteoretikerne baserte seg på Foucaults «power analytics» som følger Foucaults tanke om at makt er iboende i vår psykologiske, sosiale og kulturelle eksistens som også er en del av vår byråkratiske institusjon (Bäcklund & Mäntysalo, 2010).

Teorien om kommunikativ planlegging har så utviklet seg videre til teorien om **agonistisk** planlegging. Agonisme betyr for Mouffe (Bäcklund & Mäntysalo, 2010) viljen til å generere konstruktive og demokratiske beslutninger som kan være delvis samtykkende, men som videre respektfullt erkjenner forskjeller som forblir uløst. Den agonistiske modellen av demokrati betyr for Mouffe at man skal takle spenningene mellom den aggregative og den delibrative modellen av politisk aktivitet. Begge modellene skal erkjennes som legitime forståelser av demokrati. Hvis vi aksepterer at det er snakk om flere realiteter og forståelser innenfor et demokrati, mener Mouffe at kommunikativ rasjonalitet og konsensus ikke kan være et mål (Bäcklund & Mäntysalo, 2010). Man er derfor ikke avhengig av å oppnå konsensus i agonistisk planlegging. Hillier understreker at selv om interessenter er uenige er det viktig at begge har respekt for hverandres meninger. Hvis man kan ha lik respekt for hverandre er det enklere at motstandernes ståsted og forskjeller blir forandret til agonisme. Motstanderne må bli oppmerksom på og erkjenne de grensene som finnes for å kunne oppnå konsensus.

Jeg oppfatter at teorien om agonistisk planlegging fremstår mer som en videreutvikling og presisering av teorien om kommunikativ planlegging. Jeg har uansett valgt å basere min analyse på teorien om kommunikativ planlegging.

Det hevdes at det er et gap mellom teori og praksis i samfunnsplanlegging i dag. Noen teoretikere (Bäcklund & Mäntysalo, 2010) mener fremskritt innen forskningen er absolutt nødvendig for å hindre at gapet mellom teori og praksis bare blir større.

Teoriene om kommunikasjon og samfunnsplanlegging eksisterer ikke i et vakuum, men er også utgangspunktet for lovbestemmelsene om planprosesser. Jeg finner også eksempler om kommunikativ planlegging i praksis. Som tidligere nevnt er planer i forbindelse med offentlige prosjekter regulert av Plan- og bygningsloven av 27. juni 2008. Forarbeidene til loven utgjør to Odelstingsproposisjoner, en for byggesaksdelen av loven (Kommunal- og regionaldepartementet, 2008) og en for plandelen av loven (Miljøverndepartementet, 2008). I førstnevnte proposisjon vises det til at det er viktig at lovgivningen sikrer en forutsigbar og effektiv planprosess som kjennetegnes av åpenhet og medvirkning fra berørte interesser og myndigheter. I proposisjonen fra Miljøverndepartementet vises det til at god planlegging skal bidra til at interessekonflikter kan løses utfra brede og langsiktige avveiningene og at disse avveiningene skjer i full offentlighet slik at berørte får mulighet til å påvirke utviklingen av sitt lokalsamfunn.

I begge proposisjonene legges det også betydelig vekt på at man må ta i bruk nye digitale løsninger for å bedre å kunne sikre informasjon til interessenter og bedre mulighetene for at disse kan medvirke i prosessene.

Lovens formål er uttrykt i § 1-1. I første ledd heter det at loven skal fremme bærekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner. I lovens § 1-1, 4. Ledd heter det videre:

«Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. ...»

Nærmere om dette generelle kravet er beskrevet i § 5-2. Et planforslag skal sendes alle offentlige organer, private organisasjoner og institusjoner, som blir berørt av forslaget *«til uttalelse innen en fastsatt frist.»* Forslaget skal gjøres tilgjengelig for "alle" og det skal legges til rette for elektronisk presentasjon og *«dialog»* i alle faser av planprosessen.

Plan- og bygningsloven § 5-1 har nærmere bestemmelse om medvirkning til selve planforslaget. Som tidligere nevnt vil det ved veiutbygging være Statens vegvesen, henholdsvis Nye Veier, som fremmer et planforslag. Den aktuelle kommunen som mottar forslaget skal foreta de endelige beslutninger. Etter lovens § 5-1 skal en hver som fremmer planforslag legge til rette for medvirkning og kommunene skal påse at dette kravet er oppfylt i planprosesser. Det heter videre i bestemmeslen:

«Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikre gode muligheter for medvirkning på annen måte.»

Som vi ser er det et helt klart lovkrav at alle interessegrupper skal ha anledning til å medvirke i og kunne påvirke i en planprosess og det er til og med et krav i loven at nye digitale hjelpemidler skal tas i bruk for å lette denne kommunikasjonen. Lovteksten viser til "dialog" i alle faser av planprosessen. Det er viktig å presisere at kravet om å tilrettelegge til medvirkning både gjelder for de som fremmer et planforslag og for myndighetene som skal vedta planene.

Som vist til tidligere utdypes dette av regjeringen i veilederen «Medvirkning i planlegging» fra 2014. I veilederen fremkommer det at det i dag (2014) ikke foregår omfattende medvirkning i planprosesser utover lovens minstekrav. Det pekes på at berørte ofte opplever at høringene

kommer for sent – i en fase hvor de viktigste premissene allerede er lagt og at man ikke får tilbakemelding om hva som skjer med innspillene man kommer med.

På hjemmesidene til Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2014) finner vi også spor av den kommunikative planlegging:

«Deltakelse gir bedre planer

Det er ikke mulig for oss i Statens vegvesen å vite alt om lokale forhold. Derfor vil vi gjerne at de som er berørt av eller interessert i en vegutbygging kommer med innspill. Vår erfaring er derfor at vi får bedre planer når kommuner, offentlige etater, grunneiere og andre deltar aktivt i planprosessen.

Ønsker innspill tidlig

Når en veg skal bygges, er det kommunepolitikerne som vedtar endelig vegtrasé og detaljløsninger i utbyggingen. Politikerne gjør vedtak på grunnlag av vurderinger og anbefalinger fra Statens vegvesen og offentlige høringer. Kort fortalt – Statens vegvesen anbefaler, politikerne beslutter. For å få til en best mulig plan uten for mange endringer, ønsker vi innspill så tidlig som mulig i planprosessen.»

Det finnes som sagt også eksempler i praksis som bekrefter innslaget av kommunikativ planlegging. Oslo kommune har planer for fortetting ved Slemdal sentrum. I dag er det en T-banestasjon der, samt et mindre kjøpesenter. Ellers består området for en stor del av eneboliger og nyhetene om fortetting skapte debatt. Aftenposten hadde en artikkel om planarbeidet på Slemdal den 18. februar 2018 der beboere blant annet hevdet at de ikke var kommet til orde før planene var lagt (Eggesvik, 2018). Dette bestrides av direktør i Plan- og utbygningsetaten i kommunen som i Aftenposten 20. mars 2018 uttaler (de Vibe, 2018):

”Det stemmer ikke, fordi Slemdal områderegulering er faktisk helt i startfasen. På Slemdal varslet vi oppstart av planarbeidet i januar, og det er første mulighet for innbyggerne til å si sin mening.

Vi vil ha en åpen prosess og inviterer nabolaget med i en samspillgruppe som kan ta aktiv del i arbeidet. Selve planforslaget kommer trolig på offentlig ettersyn sent 2019, og blir sendt til politisk behandling i 2020. I prosessen som ligger foran oss, har nabolag og andre gode muligheter til å ta del i planleggingen.”

Et tilsvarende eksempel finner vi fra Smedstad i Oslo hvor det også er vedtatt fortetting rundt T-bane-stasjonen. I den forbindelse står det i Aftenpostens artikkel fra 30. mars 2018 (Sørgjerd, 2018) følgende:

”I forliket vedtok bystyret å sikre reell medvirkning fra innbyggerne. Det er etablert såkalt samspillgruppe for Smedstad, hvor flere representanter for beboerne sitter.

-Dette er et forsøk på å finne nye og andre arbeidsformer enn vanlig. Vi forsøker å trekke gruppen med gjennom hele prosessen, helt fra starten. Det gjør det lettere og mer oversiktlig for folk i området å følge arbeidet, sier direktør Ellen de Vibe i PBE. Gruppen har ikke formell makt, og hvor stor innflytelse den får på sluttresultatet er umulig å si.”

Begge eksemplene er fra 2018. Et annet eksempel fra Oslo viser kanskje at det har vært en utvikling i retning av mer kommunikativ planlegging ikke bare i teori, men også i praksis.

I en artikkel i Aftenposten, del 2, 10. mai 2017 refereres det fra et folkemøte i Oslo 9. mai 2017 (Klette, 2017). Det var stor interesse for dette folkemøtet og det var et av de største på mange år. Byrådet skulle legge frem sin svært omdiskuterte kommuneplan om fortetting i enkelte områder av byen. Det hadde forut for møtet vært mye protester og diskusjoner om det som var kommet ut fra byrådet og gjennom media på forhånd. Særlig ble det mye bråk da det ble kjent at man ønsket stor fortetting i et gammelt villastrøk på Nedre Grefsen, med mange nye blokker. Bydelsutvalget hadde ikke helt fulgt med i høringsrunden og reaksjonene ble meget sterke da planen ble fremlagt i media. Beboerne der og i andre områder var tydelig skuffet og irriterte på hvordan fortettingsprosjektet i Oslo blir håndtert fra kommunens side. Det er mulig at dette var bakgrunnen for at kommunen inviterte til et folkemøte for å presentere sine

planer. Det som kommer frem i artikkelen er at byråd for byutvikling ikke ville svare konkret på mange av spørsmålene som ble stilt. Byråden refererte i stedet til at borgerne som var bekymret for planene kunne sende inn innspill til byrådet. Byråden viste til at kommuneplanen fortsatt er ute på høring frem til 30. juni. Reaksjonene fra mange av de fremmøtte var sterke. Noen mente at dette var et typisk bilde på et skinndemokrati. Skinndemokrati vil si at man sier det er et demokrati, men så er det ikke det likevel, og var tydelig irriterte på at man verken fikk svar eller ble hørt.

Artikkelen viser så absolutt, i dette spesielle tilfellet, at det kan være lang avstand fra teori og praksis og bekrefter kanskje regjeringens uttalelse om praksis i nevnte veileder fra 2014. Viljen til å bevege seg mot kommunikativ planlegging synes å være der, men man får det bare ikke alltid til. Dette kan skyldes både institusjonaliseringen og det formelle grunnlaget for planleggingen, men også at man ikke føler at man har tid til en mer omfattende og deltagende prosess. Dersom man bare gjør dette halvveis, slik som eksemplet fra folkemøtet i Oslo, gjør man sannsynligvis bare vondt verre. Det blir ingen deltagende prosess, kun et informasjonsmøte, kun enveiskommunikasjon. Det fører bare til enda mer irritasjon og sinne. Man burde derfor være åpen og redelig helt fra starten, la interessenter komme til orde og ta diskusjonen. Da kan kanskje nettopp "samspillgrupper" være en god idé. Da unngår man kanskje uforutsette problemer og konflikter når planene er så godt som satt.

I dette kapitlet har jeg presentert det toerietiske rammeverket for oppgaven og vist til spor av kommunikativ planlegging i praksis. Jeg vil videre presentere og begrunne valg av metoder og materiale brukt i forskningsoppgaven.

4 Metode og materiale

Dette kapitlet tar først for seg valg av metoder og begrunnelser for valget. Videre redegjøres det for metodenes validitet og reliabilitet. Til slutt presenteres hvilke etiske hensyn som er ivaretatt i oppgaven.

4.1 Metodevalg

Metoden jeg har valgt i denne oppgaven er kvalitativ og todelt. Metoden består av både dokumentanalyse og intervjuer.

Kvantitative data er data som kan tallfestes eller telles. Ofte er det snakk om å analysere et begrenset antall egenskaper for et stort antall enheter (f.eks. en spørreskjemaundersøkelse) (Østbye, Helland, Knapskog, Larsen & Moe, 2013).

I teorien sies det at kvalitativ metode brukes i hovedsak «*når vi er ute etter dypere innsikt i eller bedre forståelse av et fenomen, når vi er mer interesserte i det spesielle eller særegne enn det representative ved fenomenet*» (Ihlen & Robstad, 2004, s. 81).

Videre skriver Ryen at kvalitativ forskning blant annet innebærer intervju, observasjon, analyse av tekst eller dokumenter, og bruk av visuelle medier (Ryen, 2002, s.18).

«...Kvalitativ forskning rommer ikke bare en tilnærming, men mange tilnærminger...».

Svakheten ved valget av kvalitativ metode vil selvsagt være at antall respondenter blir begrenset og min egen tolkning får større plass.

4.2 Presentasjon av analysemateriale og fremgangsmåte for datainnsamling

Datainnsamling ble gjennomført gjennom dokumentanalyse og individuelt intervju.

Dette er dokumentene jeg har sett på:

- Plan- og bygningsloven (LOV-2008-06-27-71)
- Ot.prp. nr. 45 (2007-2008) med endringer i Plan- og bygningsloven (byggesaksdelen)
- Ot.prp. nr- 32 (2007-2008) med endringer i Plan- og bygningsloven (plandelen)
- Meld. St. 25 (2014-2015) - På rett vei. Reformen i veisektoren
- Prop. 31 L (2015-2016) - Lov om overføring av offentlige og private rettsforhold fra Statens vegvesen til et statlig utbyggingsselskap for veg
- Innst. 362 S (2014–2015) - Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om På rett vei – reformer i veisektoren
- Nasjonal transportplan (2018-2029)
- Veileder – Medvirkning i planlegging – Kommunal- og moderniseringsdepartementet (juni 2014)
- Nettside - Nye Veier AS
- Nettside - Statens vegvesen
- Håndbok «Veger og dyreliv» (2005) - Statens vegvesen
- Håndbok «Veg og kulturmiljø» (1997) - Statens vegvesen
- Strategi 2018-2020 – Nye Veier AS – vedlegg 3
- Kommunikasjonsstrategi revidert (april 2018) – Nye Veier AS – vedlegg 4
- Artikkel i Jakt & Fiske nummer 3 – mars 2018
- Brev til Samferdselsministeren – «Ny E18 gjennom Tvedestrand og Aust-Agder» - 16. februar 2017 – vedlegg 5

Dette er intervjuene jeg har gjennomført:

- Kommunikasjonssjef Nye Veier AS, Christian Altmann
- Kommunikasjonsrådgiver E18 Sørøst Nye Veier AS, Imi Vegge
- Ordfører Bamble kommune, Hallgeir Kjeldal
- Regionrepresentant for Norges Lastebileier-Forbund, Olav Klasson Vefald

Transkripsjon av intervjuene følger som vedlegg 7

Som nevnt i introduksjonskapittelet er formålet med studien å avdekke hvilke teoretiske paradigmer om kommunikasjon og samfunnsplanlegging som kan beskrive arbeidet Nye Veier gjør i prosjektet Rugtvedt-Dørdal. Metodene som vil bli benyttet er en todelt analyse med dokumentanalyse og kvalitative intervjuer. Materialet som ligger til grunn for dokumentanalysen i denne forskningsoppgaven vil være et utvalg relevante offentlige dokumenter, samt selskapets interne dokumenter som sier noe om kommunikasjonsstrategien til veiselskapet.

Deretter vil jeg gjennomføre et kvalitativt individuelt intervju med noen involverte parter i veiprojektet om hvordan de forskjellige partene opplevde prosessen. De involverte partene er på den ene siden representanter for Nye Veier, og på den andre siden interessenter representert ved Bamble Kommune og brukere av veien.

Spørsmålene i intervjuene vil rette seg mot hvordan vedkommende har opplevd prosessen og hvilke tanker vedkommende har til hvordan prosessen ble gjennomført. Materialet fra intervjuene vil ligge til grunn for analysen.

4.3 Casestudie

Denne oppgaven baserer seg på casestudie. I teorien sier Silverman dette om casestudie:

'Case study' denotes research on a system bounded in space and time and embedded in a particular physical and sociocultural context. Research is conducted using diverse methodologies, methods and data sources, like participant observation, interviews, audiovisual materials, documents, and so on. (Silverman, 2011, s. 16)

Hovedgrunnen for valg av casestudie er at den eneste hensiktsmessige metoden i forbindelse med en masteroppgave er å analysere et konkret veiprojekt og kommunikasjonsarbeidet i dette prosjektet.

Svakheten ved en slik metode er at resultatene i dette ene case kan avvike mye eller lite fra resultatene i andre prosjekter styrt av Nye Veier. Dette kan skyldes ulike prosjekter hva gjelder karakter og vanskelighet, ulike mennesker på hvert prosjekt, og forskjeller i tid. En

analyse av samtlige prosjekter vil være umulig innenfor en ramme av en masteroppgave.

Svakheten vil reduseres noe gjennom analyse av selskapets overordnede kommunikasjonsstrategi og intervju med selskapets kommunikasjonsjef om kommunikasjonsarbeidet mer generelt.

4.4 Triangulering

I denne oppgaven er det brukt metodetriangulering. Triangulering er å kombinere metoder. Dette vil si en refererer til observasjoner ved å bruke minst to ulike perspektiver (Ryen, 2002). I dette tilfellet er dokumentene ment som et grunnlag til intervjuene, som igjen skal gjøre at man kan se tråder mellom hvordan veiselskapene skriver de skal håndtere kommunikasjon i prosjekter og hvordan de som har vært en del av prosjektet forteller hvordan de opplevde gjennomføringen av prosjektet og dermed kommunikasjonen.

For å kunne få frem det ene perspektivet er det viktig at det finnes et annet perspektiv som kan stilles opp mot det første. Hensikten med triangulering er blant annet å kunne kontrollere at man har valide data (Ryen, 2002). Ryen påstår at triangulering kan være med på å bekrefte og utdype data, men det har vært uenighet om dette (Ryen, 2002).

Ryen skriver også om hvilke ulemper som følger ved å benytte seg av triangulering. I figuren (Arksey og Knight 1999:25, figur 2.1. gjengitt i Ryen, 2002) nevnes det blant annet at triangulering er kostnads- og tidkrevende. Det kan være vanskelig å gjenta eller lage komparative studier. Og i arbeidet med produksjonen av en mer helhetlig rapport kan forskeren bli fristet til å gjøre datasett sammenliknbare som ikke er det.

4.5 Dokumentanalyse

Dokumentbegrepet rommer for eksempel publikasjoner, arkivmateriale, brev og andre typer upublisert materiale. Det kan også romme tekster publisert i mediene (Østbye et al. 2013).

I denne oppgaven vil jeg bruke dokumentanalyse på dokumenter og kilder for beskrivelse av virkeligheten (personer, saker, politikk, sosialhistorie) (Østbye et al. , 2013).

Jeg vil anvende dokumenter av politisk karakter og interne dokumenter fra Nye Veier. Videre refererer Østbye til John Scott om sender- og mottakerperspektiv på dokumentene (Østbye et al., 2013). For det første skiller han på om dokumentet er skrevet av en offisielle forfatter eller er et personlig dokument. Det skilles videre mellom private og offentlige institusjoner. I mitt tilfelle har jeg benyttet offisielle dokumenter fra Stortinget og regjeringen. Jeg har også fått innsyn i et brev fra kommunene Bamble, Porsgrunn, Kragerø, Gjerstad, Risør, Tvedestrand, Arendal, Skien, Drangedal og Siljan til Samferdselsministeren. Innsynet fikk jeg gjennom ordfører i Bamble kommune, Hallgeir Kjeldal. I tillegg til offisielle dokumenter har jeg benyttet dokumenter med mer privat karakter fra Nye Veier AS.

I teorien skilles det også mellom mottaker- eller tilgangssiden. Det betyr hvor åpen tilgangen er til dokumentene. De offisielle dokumentene fra Stortinget, regjering og nevnte brev fra kommunene til Samferdselsdepartementet er åpne og tilgjengelige for alle. De dokumentene av mer privat karakter jeg har benyttet er selskapstrategien til Nye Veier og selskapets kommunikasjonsstrategi, og de er ikke publisert offentlig. Jeg fikk tilgang til begge dokumentene gjennom kommunikasjonssjefen i selskapet.

4.6 Kvalitativt individuelt intervju

Jeg vil først ta for meg teorien rundt det kvalitative intervjuet. Hvordan man velger respondenter, hvordan intervjuet gjennomføres, analyse av intervjudata og avslutningsvis den kritikken som reises mot det kvalitative intervjuet.

4.6.1 Valg av respondenter

Ryen (Ryen, 2002) skriver at i utgangspunktet velges respondenter av forskeren og utvalgene er små. Ved kvalitative intervju er ikke hovedintensjonen å sammenligne enheter, men å oppnå tilgang til handlinger og hendelser som ses som relevante for undersøkelsens problemstilling. Det er hvordan den enkelte respondent ser verden som er det sentrale, ikke få et tall på hvor mange som ser det likt eller forskjellig. Hovedessensen er nettopp å gå dypt i det enkelte intervju som er intervjuets forse i kvalitative studier. Et lite utvalg er å foretrekke for dette prosjektet. Dette valget begrunnes i estimert omfang og tidsramme som dette prosjektet tillater. Som Ryen selv skriver: «Det viktige er ikke antall intervju, men den informasjonen de gir.» (Ryen, 2002, s. 85).

Ryen anbefaler å skaffe seg tilgang via kollegaer hvis man skal velge ut respondenter i organisasjoner. For å finne mitt utvalg benyttet jeg meg av kollegaer i Nye Veier (Ryen, 2002).

4.6.2 Gjennomføring av intervju

Intervjuene er gjennomført på bakgrunn av en intervjuguide som ble utarbeidet tidlig i forskningsprosessen (se vedlegg 6). Denne ble sendt inn til Norsk senter for forskningsdata AS (NSD) for godkjenning. Jeg har benyttet det semistrukturerte intervjuet fremfor det «det helt åpne intervjuet». Det kjennetegnes ved at man på forhånd har satt opp hovedspørsmål og saker eller tema, men uten å fastlegge i detalj spørsmålsformuleringen og rekkefølgen av spørsmålene står i (Ryen, 2002). Spørsmålene ble tilsendt respondentene på forhånd.

Jeg tok opptak av alle intervjuene ved hjelp av Skype og opptaksprogram på telefon for telefonintervjuene. Intensjonen var for å få med alt fra intervjuet. Ryen skriver i sin bok (Ryen, 2002) at det i tillegg vil være en fordel å notere hvis det skulle vise seg å være noen feil med utstyret. Underveis i intervjuet kan det være hensiktsmessig å notere kjappe refleksjoner og assosiasjoner som man får. Ryen skriver også at man bør merke seg at analysen begynner allerede under intervjuet. Hvis den som lar seg intervjuet føler seg brydd eller ubekvem ved at samtalen tas opp bør man ikke bruke opptak av hensyn til dataene. Ryen anbefaler at hvis man ønsker tilgang til aktørens forståelse, kan det å teknifisere samtalen bidra til fremmedgjøring og derved øke risikoen for skjeve data. Det er selvsagt også et viktig poeng å understreke egen taushetsplikt ved bruk av opptak. Ryen anbefaler at man rydder eller renskriver notatene så raskt etter intervjuet og datainnsamlingen som mulig. Dette innebærer blant annet å skrive ut stikkord til sitater slik de ble sagt, hvilken kontekst de ble sagt i, osv. (Ryen, 2002).

Jeg fikk samtykke til lydopptak og tok notater ved siden av. Deretter transkriberte jeg intervjuene og sendte teksten til respondentene for sitatsjekk.

4.6.3 Analyse av intervjudata

Det finnes en rekke fallgruver i arbeid med analysen av intervjudata. Ryen refererer til Silverman som hevder at mye kvalitativ forskning synes å være offer for et romantisk syn der man ikke klarer å være analytisk nok (Ryen, 2002). Man må unngå å gjennfortelle ut fra det materialet som støtter forskerens forventinger til tendenser. I stede for å rapportere rådata, som sitater, mener Silverman at man bør lete etter det situasjonsavhengige og det kontekstuelle.

Det kvalitative intervjuet har fått kritikk, både eksternt og internt. Dette belyser hva man skal være på vakt overfor ved bruk av det kvalitative intervju som metode.

Standardinnvendinger mot det kvalitative intervjuet sier blant annet at det ikke er vitenskapelig, men reflekter bare «common-sense». Det hevdes at man ikke er objektiv, men heller subjektiv. Ikke troverdig, men skjevt eller partisk. Ikke pålitelig, basert på ledende spørsmål. Ikke intersubjektiv, ulike lesere vil finne ulike oppfatninger. Ikke en vitenskapelig metode, den er for personavhengig. Ikke vitenskapelig hypotese-testende, bare eksplorativ. Ikke kvantitativ, bare kvalitativ. Ikke generaliserbar, det er for få subjekter. Ikke valid, den er for avhengig av subjektive inntrykk (Kvale, 1996, gjengitt i Ryen, 2002).

4.7 Kildekritikk og autensitet

I teorien vises det til at det er viktig med kildekritikk. Det betyr å foreta en kritisk vurdering av hvor brukbar eller relevant kilden er i forhold til den problemstillingen man vurderer (Østbye et al., 2013). I mitt tilfelle har jeg benyttet meg av offentlige dokumenter fra regjering og Stortinget som er bakgrunnsdokumenter for etableringen av Nye Veier AS. Jeg har i dokumentene vært generelt opptatt av begrunnelsen for etableringen og særlig sett etter uttalelser om kommunikasjon. Jeg anser dokumentene som relevante i forhold til oppgaven. Tidligere nevnte brev fra berørte kommuner i Vestfold og Telemark til Samferdselsdepartementet angår direkte konflikten som oppsto mellom kommunene og Nye Veier og er således direkte relevant for oppgaven.

De personene som er intervjuet er ansvarlige for kommunikasjonsarbeidet i Nye Veier og viktige representanter for interessegruppene ved veiprojektet Rugtvedt-Dørdal. Ordføreren er demokratisk valgt av innbyggerne i kommunen og kan kanskje sies å representere både

innbyggerne og ekspertene i kommunen, i tillegg til at kommunen er det organet som vedtar kommunedelplanen og reguleringsplanen. Norges Lastebileier-Forbund er en stor landsdekkende organisasjon. Vedkommende jeg har intervjuet representerer tre fylkersavdelinger med til sammen 600 medlemsbedrifter som alle vil benytte seg av den planlagte veien.

Jeg finner etter en kritisk vurdering at de intervjuede personene er relevante for oppgaven.

4.8 Materialets validitet og reliabilitet

Gjennom debatt om kvalitetskrav finnes det spenninger innen kvalitativ forskning. Kontroversen rundt validitet og reliabilitet reflekterer spenningen mellom paradigmer. Noen retninger innenfor kritikken har forkastet de tradisjonelle begrepene om validitet og reliabilitet. Konklusjonen fra Ryen er at det selvsagt skal stilles sterke kvalitetskrav også til kvalitativ forskning (Ryen, 2002).

Validitet handler om resultatenes gyldighet (Ryen, 2002), i hvilken grad resultatene fra en studie kan brukes til å trekke gyldige slutninger av det man har undersøkt. Dette kalles indre validitet. Ytre validitet stiller spørsmål ved om resultatene fra en studie kan generaliseres (Dahlum, 2018).

Reliabilitet handler om dataens pålitelighet, i hvilken grad analysen bare vil gjelde for dette konkrete studiet og denne konkrete forskeren.

Validitet og reliabilitet er kontroversielle fenomener innenfor kvalitativ forskning. Uten krav til validitet vil kvalitativ forskning få problemer. Ryen skriver også at iblant kan validiteten bli noe tvilsom fordi forskeren ikke gjør forsøk på å vise til eller diskutere avvikende tilfeller. Reliabilitet handler om materialets pålitelighet. Gjennom kritikk av kvalitativ forskning pekes det på utfordringer som iblant oppstår i forskningsarbeidet. Det gjelder ikke minst reliabiliteten. Artikler gir bare rom for noen utvalgte deler av datamaterialet, og leseren er derfor prisgitt forskeren (Ryen, 2002).

Dokumentene som er analysert er dels offentlige dokumenter, dels selskapsdokumenter fra Nye Veier AS, i tillegg til en artikkel i magasinet Jakt & Fiske. De offentlige dokumentene må sies å ha høy grad av validitet og reliabilitet. De selskapsinterne dokumentene har en litt annen karakter. Selskapsstrategien er vedtatt av selskapets styre og er gjeldene i dag, men kan selvsagt også endres på av styret. Selskapets kommunikasjonsstrategi er et mer underordnet dokument og oppfattes mer som et veiledningsdokument. Både kommunikasjons sjefen og kommunikasjonsrådgiveren kunne bekrefte at innholdet i denne stemte med hvordan Nye Veier driver kommunikasjon. Magasinet Jakt & Fiske utgis av Norges jeger- og Fiskerforbund og artikkelen kan således være et partsinnlegg. Innholdet og hendelsesforløpet i artikkelen er bekreftet gjennom intervjuet jeg hadde med ordføreren. Jeg finner at alle dokumentene jeg har benyttet er dokumenter man kan stole på som riktige og gyldige (Østbye et al., 2013).

Det er viktig å påpeke at intervjuobjektene er ledere/ansatte i Nye Veier AS og interessenter som må kunne kalles "eksperter". Jeg har ikke intervjuet "mannen i gata", naboer eller ordinære brukere av veien. Slik jeg ser det er ordføreren i Bamle kommune, som er en demokratisk valgt representant for kommunen, en viktig talsperson også for disse interessentene. Intervjuene er gjennomført dels via personlige møter og dels via telefon/Skype. De er gjennomført kun en gang og man kan selvsagt ikke garantere at nøyaktige de samme uttalelsene ville ha fremkommet i et senere intervju. Det er selvsagt slik at analysen ikke nødvendigvis ville ha gitt samme resultater dersom jeg hadde undersøkt på tilsvarende måte ved andre prosjekter som gjennomføres av Nye Veier AS.

En av måtene Ryen nevner for å sjekke validiteten på er medlemsvalidering. Hensikten er å validere funn fra forskningen ved å vise at forskerens analyse korresponderer med de beskrivelsene som kollektivets medlemmer lager om sine sosiale verdener (Ryen, 2002). I mitt tilfelle sjekkes kvaliteten på data som fremkommer i intervjuene ved at flere respondenter intervjues om de samme temaene.

4.9 Ethiske hensyn

I oppgaven har jeg intervjuet to representanter fra Nye Veier, en representant fra Bamble kommune og en representant fra Norges Lastebileier-Forbund. Jeg ønsket å intervju

navngitte personer og dermed ville det også innebære lagring av personopplysninger. Intervjuene ble tatt opp på lydfil og deretter ble teksten innarbeidet i oppgaven. Prosjektet var derfor meldepliktig og ble meldt inn til NSD (se vedlegg 1).

Jeg skaffet meg kontakt med intervjuobjektene dels gjennom egen jobb hos Nye Veier, og dels gjennom å finne kontaktinformasjon åpent på nett. Jeg måtte også utforme «Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet» som ble sendt til intervjuobjektene (se vedlegg 2). Selv om intervjuets tema ikke var av sensitiv art i utgangspunktet, var jeg likevel bevisst på at intervjuobjektene kanskje ville være anonyme. Intervjuene omhandlet ikke forhold av personlig art.

Etter innsending av meldeskjema til NSD fikk jeg tilbakemelding der de viser til at intervjuobjektene vil motta skriftlig informasjon om prosjektet, og har samtykket skriftlig til å delta. NSD mener at informasjonsskrivet til intervjuobjektene er godt utformet. Personvernombudet forutsetter at alle data behandles i tråd med Universitetet i Agder sine retningslinjer for datahåndtering og informasjonssikkerhet, og legger til grunn at bruk av mobil lagringsenhet er i samsvar med institusjonens retningslinjer. NSD forutsetter at dersom intervjuobjektene navn publiseres blir samtykke innhentet og at den enkelte får anledning til å lese og godkjenne de opplysningene som brukes i oppgaven. I tillegg at personopplysninger som det ikke er gitt samtykke til å gjengi i oppgaven og lydfiler, vil ved prosjektslutt, 01.06.2018, bli slettet.

Jeg bekrefter at det jeg har meddelt i meldeskjema til NSD og forutsetningene i deres tilbakemelding er fulgt.

Etter en gjennomgang av metoder, inkludert datamateriale og etiske hensyn, vil jeg i neste kapittel presentere selve analysen av kommunikasjonsarbeidet til Nye Veier i det aktuelle prosjektet.

5 Analyse – kommunikativ prosess i Nye Veier?

5.1 Bakgrunn

Teoriene om samfunnsplanlegging og kommunikasjon har vært og er under stadig endring, fra såkalt rasjonell planlegging til såkalt kommunikativ planlegging. Det hevdes at kommunikativ planlegging bare er en teori som man normalt ikke vil finne gjennomført i praksis (Bäcklund og Mäntysalo, 2010). Gjennom analysen av dokumentene og intervjuene relevante for Nye Veier og prosjektet Rugtvedt-Dørdal vil jeg vurdere om kommunikasjonen i Nye Veier i større eller mindre grad kan beskrives av teorien om kommunikativ planlegging.

DIAD-modellen er beskrevet av Innes & Booher (Innes & Booher, 2010). De viser til at modellen legger vekt på kjernen i kommunikativ planlegging; dialog og kommunikasjon skal komme før politikk og makt. Det betyr at dialog og kommunikasjon må finne sted før man treffer beslutning på politisk nivå, før kommunedelplan og reguleringsplan vedtas. Det vises til tre vilkår som må være til stede for å lykkes:

1. Mangfold av deltakere og interessenter
2. Oppleve gjensidig avhengighet mellom deltakerne
3. Dialogen må være autentisk

Mangfold av deltakere og interessenter skal bidra til bedre prosjekter. «Interessentene» er de som blir berørt av prosjektet på en eller annen måte. «Deltakerne» tyder på at interessentene må få anledning til å medvirke, i hvert fall de viktigste av interessentgruppene.

Opplevd gjensidig avhengighet skal bidra til at alle involverte skal oppleve at man er avhengig av andres meninger og kunnskap for å nå egne mål.

Dialogen må være autentisk, eller ekte – den ideelle samtalen. Alle som deltar må føle at de kan komme med sine synspunkter og krav. De må akseptere at det kan være andre synspunkter som går i motsatt retning og at noen kan gå imot egne krav. Samtalen skal

skape forståelse og løsninger. Den skal gi kunnskap for begge parter slik at man sammen skaper «sannheten» (Cruickshank & Evju, 2005).

Etter min oppfatning er det en grunnleggende forutsetning som må være oppfylt for at DIAD-modellen skal la seg realisere, *konflikt*. Dersom konfliktnivået mellom planlegger/prosjektleder og interessentene er høyt vil man ikke kunne få til mangfold, gjensidig avhengighet og dialog. Hva gjør man for å unngå eller redusere konflikter slik at DIAD-modellens betingelser kan oppfylles?

Når det gjelder de tre nevnte vilkårene i DIAD-modellen har jeg valgt å fokusere på to elementer som etter min oppfatning er vesentlige fokusområder for å vurdere om vilkårene i DIAD-modellen lar seg oppfylle:

1. Medvirkning
2. Kunnskap

Medvirkning peker nettopp på mangfold av deltakere og interessenter. Hva gjør Nye Veier for å sikre dette mangfoldet?

Proessen må innebære at både Nye Veier og interessentene tar til seg ny kunnskap som gir bedre sluttresultater. Dette forutsetter at deltakerne opplever gjensidig avhengighet.

Vilkårene i DIAD-modellen peker på hverandre. Det hjelper ikke å øke mangfoldet av deltakere hvis ikke man opplever gjensidig avhengighet og dialogen er autentisk (Cruickshank & Evju, 2005). Jeg mener jeg dekker denne problemstillingen ved å fokusere på de to nevnte elementer.

5.2 Grunnleggende forutsetning - konfliktreduksjon

Jeg vil først vurdere den grunnleggende forutsetningen for å kunne oppfylle DIAD-modellens vilkår, konfliktreduksjon, i det aktuelle prosjektet.

Konflikt vil oppstå med interessenter og berørte parter i forbindelse med veiprojektet. Det kan være kommunale interessenter, trafikanter, grunneiere, miljøinteresser eller andre interessenter. Ved rasjonell planleggingsteori vil det per definisjon ikke oppstå konflikter. Ved kommunikativ planlegging derimot vil man hevde at løsningen blir bedre ved å invitere til medvirkning og finne løsninger som medfører at konflikter kan minimaliseres og/eller løses (Bäcklund & Mäntysalo, 2010). For å få til dette kreves at konfliktnivået er så lavt at en god dialog er mulig.

Det må likvel presiseres at det som kommer frem av synspunkter i planprosessen gjerne gjør det gjennom en konflikt. Konflikten kan øke engasjementet og aktiv medvirkning, noe som kan være positivt, se også side 19 (Bäcklund & Mäntysalo, 2010).

I Meld. St. 25 (2014-2015) uttaler regjeringen:

Regjeringen ville derfor etablere et eget utbyggingsselskap som skal løfte flere riksvegstrækninger og gjennomføre utbyggingen mer effektivt.

Det pekes også blant annet på mer effektiv gjennomføring av veiprojekter som begrunnelse for etablering av Nye Veier. For store konflikter vil kunne bidra til forsinkelser i planprosessen. Jeg vil derfor forvente at selskapsstrategien og kommunikasjonsstrategien i Nye Veier legger opp til å redusere konflikter.

I veilederen «Medvirkning i planlegging» heter det at i plansaker med latente konflikter kan tilstrekkelegging og belysning av utfordringene bidra til å bedre samordning, og dermed påvirke beslutningsprosessen slik at den blir mer smidig og forutsigbar.

Hva sier «Nye Veier - Strategi 2018-2020 – Profesjonell byggherre med ambisjoner» om konflikt? I selskapets overordnede strategier heter det at man vil konsentrere seg om fire temaer.

*«Profesjonell byggherre, Digitalisering av virksomheten, Framtidens transportsystem, og **Omdømme og kommunikasjon.**» (egen utheving)*

Det at kommunikasjon fremheves som så vesentlig sammen med omdømme kan bidra til redusert konfliktnivå, men sier ikke noe direkte om kommunikasjon for å redusere konflikter. Senere i strategidokumentet, under punkt 5. «Omdømme og kommunikasjon» heter det mer presist:

«God kommunikasjon med interessenter og øvrige omgivelser er avgjørende for å sikre gode plan- og utbyggningsprosesser med minst mulig friksjon.»

Denne setningen gir et klart inntrykk av at Nye Veier er seg bevisst at kommunikasjon er vesentlig for å redusere eller unngå konflikter med interessenter. Det vi ikke får svar på er hva man egentlig mener med kommunikasjon. Ved rasjonell planlegging var kommunikasjonen enveis. Ensidig informasjon fra myndighetene kunne kanskje redusere konflikter, men jeg mener at teorien om kommunikativ planlegging peker på at ensidig informasjon kan skape konflikter istedenfor å redusere dem. Ved kommunikativ planlegging er derfor toveiskommunikasjon, hvor interessentene blir tatt med i prosessen, svaret. Jeg må derfor prøve og finne ut hvordan kommunikasjonsarbeidet i Nye Veier gjennomføres i praksis.

Det er naturlig å begynne med kommunikasjonssjef Christian Altmann i Nye Veier og intervju med han. Han viser til kommunikasjonsstrategien for Nye Veier som vi gikk gjennom i forbindelse med intervjuet. Strategien skal synliggjøre hvordan kommunikasjonen skal være et strategisk virkemiddel for å nå Nye Veiers overordnede mål.

Den definerer fire kommunikasjonsmål som skal støtte opp under selskapsmålene:

1. *«Sikre kjennskap og omdømme og sikre støtte i samfunnet for Nye Veier*
2. *Kommunikasjon skal bidra til en smertefri og effektiv gjennomføring av prosjektene – med god gjennomføring, god forankring og minst mulig friksjon*
3. *Kommunikasjon skal også bidra til å synliggjøre samfunnsnyttene Nye Veier oppnår og vår måloppnåelse*
4. *Sikre gode rammebetingelser og et utvidet mandat»*

Disse fire punktene peker nok mer på at god kommunikasjon er viktigere for selskapets omdømme enn direkte konfliktreducerende. Det henvises dog til at kommunikasjon skal bidra til effektiv gjennomføring og minst mulig friksjon. Samtidig viser kommunikasjonsrådgiver på E18 Sørøst, Imi Vegge i intervjuet jeg hadde med henne til følgende:

«Det er jo for å bygge omdømme og for selskapet skal realisere målene og lykkes med de konkrete utbyggingsprosjektene.»

Dette peker på omdømme, men at man også skal «lykkes med prosjektene», noe man bare gjør hvis man reduserer konflikter.

Christian Altmann forteller at det i prosjektet Rugtvedt-Dørdal oppsto konflikter med Bamble kommune. Nye Veier gjorde om på planer som var ferdige og hvor kommunen hadde «fått sitt». Kommunikasjonssjefen forklarer at på et tidspunkt var det vanskelig og konfliktfylt, men mener å huske et vendepunkt. Det endte med at kommunene fikk et møte med statsråden og Nye Veier. På møtet var beskjeden helt tydelig; «dette måtte vi finne ut av sammen».

Gjennom ordføreren i Bamble kommune, Hallgeir Kjeldal, har jeg fått innsyn i henvendelsen som ble sendt til statsråden. I brevet skriver ordførerne i Bamble, Porsgrunn, Kragerø, Gjerstad, Risør, Tvedestrand, Arendal, Skien, Drangedal og Siljan at de ønsker et møte med Samferdselsministeren så fort som mulig for å drøfte hvordan kommunene opplever samarbeidet med Nye Veier AS.

Videre i brevet skriver de at bakgrunnen for ønsket om et møte er konfliktnivået som skapes lokalt og regionalt. Dette skriver de kan føre til at prosjekter forsinkes og fordyres unødvendig. De poengterer at det er samfunnets interesse at Nye Veier AS lykkes med samfunnsoppdraget sitt om en mer kostnadseffektiv veibygging. I brevet understreker de at de er positive til at selskapet lykkes med en helhetlig og sammenfallende utbygging av E-18 gjennom kommunene. Kommunene ønsker å bidra til en så sømløs prosess som mulig.

Det kommunene derimot ikke er like fornøyd med er den måten Nye Veier AS forholder seg til gjeldende planer og planprosesser. De skriver at i flere av kommunene er planene ferdige og klare til å iverksettes. Videre står det at Nye Veier AS utfordrer kommunene som planmyndighet både på vedtatte reguleringsplaner, vedtatte kommunedelplaner og i planprosessene. Disse endringene legges som forutsetninger for firmaene som skal utføre byggingen av traséene. Nye Veier AS ønsker å inngå avtaler om planprosesser som binder kommunene før planutkast er fremlagt og før høringsinstanser har uttalt seg. Kommunene oppfatter også at Nye Veier AS sår tvil om fremdriften av veiprojekter dersom kommunene ikke går med på foreslåtte endringer. De opplever også at Nye Veier AS utfordrer behovet for veibelysning og bredden på veiskulder. Kommunene kan ikke se at det foreligger viktige trafikksikkerhetsvurderinger bak disse forslagene til endringer – det bekymrer dem.

Videre i brevet skriver kommunene at frustrasjonsnivået hos aktører utover kommunene også er økende. Fylkeskommunene, Fylkesmennene, næringsdrivende, oppsittere, grunneiere, viltlag og viltneemder med videre uttrykker økende frustrasjon over at Nye Veier AS presser på for å kjøre omkamper på flere områder (viltfremkommelighet, avbøtende tiltak, tilførselsveier, m.m.) samt at tidligere inngåtte avtaler ønskes reforhandlet. Ansvarsforholdet mellom Nye Veier AS og Statens vegvesen er uklart spesielt i forhold til avbøtende tiltak og tilførselsveier. Til slutt skriver kommunene at de håper de kan få et møte med Samferdselsministeren til et avklarende møte som bidrar til å oppnå målene med Nye Veier AS.

Nye Veier gjorde endringer for å spare kostnader og da ble det konflikter. Altmann mener dog at man må tåle en viss porsjon konflikt i sammenheng med planer som Nye Veier fremmer eller endrer. Endringene gjøres av samfunnsøkonomiske hensyn, men kan selvsagt skape uenigheter. I det konkrete prosjektet Rugtvedt-Dørdal er Altmann av den oppfatning at man nærmet seg en grense for hvor spiss konflikten skal være. Nye Veier innførte derfor tiltak og gjennomførte flere informasjonsmøter med kommunen og fikk til en god dialog. Etter møtet har det gått mye lettere. Christian Altmann forteller at Nye Veier opplever Bamble kommune som utrolig konstruktive.

Det er tydelig at man innser at konflikter kan ødelegge prosjektets fremdrift og bør unngås eller reduseres. Spørsmålet er fortsatt hvordan. Interessant i den sammenheng er følgende uttalelse fra Christian Altmann:

«Ingen av prosjektene er like – og kulturene på de ulike stedene vi bygger er heller ikke like. Det er viktig å vite når vi skal bygge. Landbruket kan være annerledes, interessene er annerledes, og konfliktene kan bli annerledes. Vi må sette oss inn i lokale forhold for å kunne møte folk på en ordentlig måte og kommunisere godt. Det blir nesten litt som «kulturforståelse».

Dette tyder på at konfliktreduksjonen kan oppnås gjennom god lokal forståelse og lokale interessentgrupper. For å forstå hvordan landbruket er annerledes i det ene prosjektet i forhold til det andre, må man lytte til bøndene på stedet. For å redusere konflikter må man prøve å ta hensyn til deres synspunkter.

På spørsmål om hva som kjennertegner kommunikasjonsarbeidet i Nye Veier generelt, sier Christian Altmann at man bestreber seg på å være åpne og transparente. Nye Veier prøver å være på tilbudsiden både ved henvendelser fra medier og fra vanlige folk og interessenter. Han er opptatt av at de må være ærlige, fortelle at det de skal gjøre påvirker natur, miljø og mennesker. Han mener at god informasjon til berørte er veldig viktig som konfliktreduserende tiltak. Han uttaler:

... «Man kan «herje» ganske mye med folk, så lenge de er godt informert, for å si det litt brutalt.»

Imi Vegge forteller i sitt intervju om kommunikasjonsarbeidet generelt i Nye Veier at det legges sterk vekt på ekstern informasjon. De benytter blant annet Facebook der de har 6300 (per april 2018) følgere relatert til E 18-prosjektene. Etter hvert har de også hatt nabomøter og informasjonsmøter oftere for å fortelle folk hva som skjer. I den sammenheng har man også sett at det er viktig å foreta en interessentanalyse; hvem man skal forholde seg til i omgivelsene. Hun påpeker at hun anser dette som et kjerneelement i strategisk kommunikasjonsarbeid.

Det kan også være av betydning hvordan kommunikasjonsarbeidet er organisert.

Kommunikasjonssjefen sier at de har valgt å organisere kommunikasjonsarbeidet med egne prosjektkontorer lokalt plassert ved prosjektene. I prosjektkontorene inngår det kommunikasjonsrådgivere. Dette sikrer lokal forankring, nærhet til interessentene og nær dialog. Kommunikasjonsrådgiveren jobber ikke i et vakuum, men sammen med de som har bearbeidet planer, kjenner lokale forhold og kjenner grunneierne. Det består mye av et samspill og et samarbeid. Han tror en kommunikasjonsrådgiver får økt kompetansen sin om lokale forhold ved å samarbeid med disse andre fagfolkene. Det er et teamarbeid.

Utbygningssjef, planfolk, grunnerverv og andre er i kontakt med grunneierne og folk langs veitraséen.

Erfaringen er at entreprenøren og anleggslederne kommuniserer ganske godt med bønder, grunneiere og andre interessenter. Det blir ofte gode resultater når anleggsfolkene er gode på kommunikasjon.

Det er tydelig at Nye Veier legger vekt på lokal forankring av kommunikasjonsarbeidet og at dette kan redusere konfliktnivået gjennom nærhet, lokalt samarbeide, og bedre forståelse for begge parter. Nye Veier har egne kommunikasjonsrådgivere, men gjennom kontrakten til entreprenører og andre som er engasjert i prosjektet, stiller de også krav at de skal være gode på kommunikasjon. Kommunikasjonssjef, Christian Altmann, viser til at entreprenørene er kontraktsforpliktet til å gjennomføre interessentanalyse og gjennomføre en god del av kommunikasjonsarbeidet. Dette anses som et viktig bidrag til den eksterne kommunikasjonen.

Da er det naturlig å se nærmere på intervjuet med kommunikasjonsrådgiveren ved prosjektet Rugtvedt-Dørdal, Imi Vegge, som kan si mer detaljert om arbeidet i det aktuelle prosjektet.

Hun forteller at det alltid vil være noen som mener at de skulle vært informert tidligere og at det må man leve med. Hun skiller mellom det mer formelle løp, det vil si møter med fylkesmannen eller kommunen, og andre grupper som jaktlag og lignende. De har

gjennomført nabomøter og viser til at entreprenøren har vært aktiv blant annet opp mot jaktlag.

På spørsmål om hva man konkret har gjort med ekstern kommunikasjon ved Rugtvedt-Dørdal forteller hun:

1. *«Den ene er at vi formidler status gjennom Facebook og på våre hjemmesider.*
2. *Det andre er at vi har mange og jevnlige informasjonsmøter, ved viktige milepæler i prosjekt hvor det er nødvendig å informere naboen og de mest berørte.*
3. *Det tredje er at vi også har møter med ekstra viktige interessenter, som jaktlag og grunneiere. Ved Rugtvedt-Dørdal-prosjektet, der noe av veier går gjennom skog der folk går på jakt, var dette viktig. Entreprenører har vært med å legge til rette for at de fortsatt skal kunne drive jakt innen rimelighetens grenser mens prosjektet fortsatt pågår.*
4. *Det fjerde er at vi også sender ut husstandsbrosjyrer. Vi har sendt ut en husstandsbrosjyre til alle husstander i Bamble kommune. Det var også en kombinert brosjyre med Kjørholt og Bamble tunneler.*
5. *Det femte er å ha en god dialog med det politiske miljøet.*
6. *... Som et sjette element er medieovervåking. Følge med på hva som skrives og om det er nødvendig å gå ut å korrigere faktafeil. Ikke akkurat gå inn i en debatt, men respondere på nettet, etter en vurdering. Vi vurderer også hva det er nødvendig å svare på og hva det ikke er nødvendig å svare på. Det er ikke sånn at uansett hva det står om Nye Veier i avisene så må vi ut å kommentere eller korrigere, det gjør vi ikke. Vi vurderer hva vi mener det er hensiktsmessig eller nødvendig å gå inn i.»*

Hun presiserer at disse elementene ikke er spesielt for Rugtvedt-Dørdal, men gjelder for Nye Veier i alle prosjekter.

Kommunikasjonsrådgiver i Nye Veier er lokalisert nært det aktuelle prosjektet.

Vedkommende er bevisst på at store veiprosjekter kan skape konflikter og at det er viktig å redusere konfliktnivået for at Nye Veier skal levere gode løsninger for samfunnet.

Kommunikasjonsrådgiveren vil gjennomføre en interressentanalyse og sørge for at interessentene får bred informasjon om prosjektet og utviklingen i prosjektet. For å få informasjonen ut til de berørte bruker man både sosiale medier, tradisjonelle medier, nabomøter og andre informasjonsmøter. I tillegg legger man opp til dialogmøter med berørte kommuner og andre større interessentgrupper. Kommunikasjonsrådgiveren forstår at man må være åpen for innspill og legge til rette for innspill. Nye Veier legger også betydelig vekt på at entreprenøren deltar aktivt i informasjonsarbeidet.

I lys av hva representanter fra Nye Veier mener om konflikt og konfliktreduserende tiltak er det naturlig å undersøke hva noen av interessentene mener om samme tema.

I en dokumentar-artikkel «Vilt i veien» i bladet Jakt & Fiske nummer 3 - mars 2018 skrives det om Nye Veier og stilles spørsmål om vilt, fisk og naturmangfold blir ivaretatt godt nok. Artikkelen tar for seg fem ulike utbygningsområder; Tvedestrand, Arendal, Bamble, Mandal-Lyngdal. Jakt & Fiske har snakket med representanter fra bla. ulike kommuner (inkl. Bamble kommune), Norges Jeger- og Fiskerforbund, Forum for natur og friluftsliv, AF Anlegg entreprenør ved E18 Tvedestrand-Arendal, prosjektdirektør E18 Sørøst, miljørådgiver i Nye Veier, Faun Naturforvaltning AS, og Samferdselsministeren.

I artikkelen kommer det frem at det har vært noen konflikter i utbygningsområdene. Helt spesifikt relatert til Rugtvedt-Dørdal, så kommer det frem at det har vært konflikter. Klaus O. Rønholt, som er styremedlem i Bamble Skogeierlag og tidligere leder av Bamble Landbruksforum, er spesielt kritisk til hvordan Nye Veier gikk fram da de tok over for Statens vegvesen i 2016. Han forteller i artikkelen at grunneierne hadde skrevet under en tilstedelsesavtale med Statens vegvesen, basert på en godkjent reguleringsplan. Da avtalen var på plass ønsket Nye Veier å endre på planen, forteller han. Rønholt forteller om Rønholtbrua, som i følge planene fra Statens vegvesen skulle være 230 meter lang. Da Nye Veier kom inn ønsket de å gjøre brua 130 meter kortere. Etter noe drakamp endte brulengden på 170 meter. Rønholt forteller også at han er langt mer positiv til

entreprenøren for anlegget, Hæhre. «*Hæhre har gjort det de har kunnet for at vi skal kunne avvikle elg- og hjortejakta i anleggsperioden*», sier han til slutt i intervjuet (Jakt & Fiske, 2018, s. 55).

Den neste som uttaler seg i artikkelen i Jakt & Fiske om konflikt med Nye Veier er Hallgeir Kjeldal (Ap), ordfører i Bamble kommune. Han forteller at han ønsket ny E18 velkommen, men han er likevel tydelig på at det ble heftig diskusjon med Nye Veier da han mener selskapet ville minimere vilthensynene. Som Rønholt viser også ordføreren til det spesielle ved at man hadde hatt en lang og omfattende prosess med Statens vegvesen der vilt, natur og skogbruksinteresser var blitt tatt hensyn til. Så kom Nye Veier og ville snu om på alle løsninger. De ville kutte inn på bruer og viltpassasjer, og gjøre inngrep i området som var sårbare. Det ble ikke godt mottatt lokalt. Nye Veier viste til behovet for å redusere kostnader og nasjonale interesser, men både formanskap, kommunestyret og viltnemnd satte foten ned.

I intervjuet jeg hadde med ordføreren viser han til at den første fasen langt fra var positiv sett fra kommunens side. Det var mye turbulens, ikke bare fra politisk hold, men også fra grunneier og jakt- og friluftinteresser. «Klima var slett ikke bra», sier han.

Han forklarer at den planen som lå til grunn hadde vært gjenstand for lange og tunge forhandlinger. Resultatet var mange kompromisser. Prosessen gikk over flere år før ny reguleringsplan for ny E18 ble vedtatt. Ordføreren forstår at Nye Veier hadde et klart mandat og skulle bygge mer vei for mindre penger. Presset var derfor stort for å gjøre endringer i den vedtatte reguleringsplanen, men etter hvert endret klima seg og dialogen ble bedre. Han mener dette skjedde når valgt entreprenør og lokal prosjektledelse kom på plass. Holdningen i Bamble kommune, blant grunneierne, interesseorganisasjonene og politikerne ble fort positiv. Gjennom forhandlinger, dialog og samspill fikk likevel Nye Veier sine synspunkter gjennom, selv om det ble gjort noen korrigeringer.

Ordfører Kjeldal har også tanker om mer generelle årsaker når det oppstår konflikter. Han uttaler i intervjuet:

Jeg tror det rett og slett har noe med måten man snakker med hverandre på, også at man snakker samme språk og tonefall. Jeg tror faktisk disse basale tingene har med

kommunikasjon å gjøre uavhengig av fag og tema. Her ble det plutselig noen fagfolk som snakket samme språket, som forsto hverandre og var på samme bølgelengde.

Olav Klasson Vefald, regionssjef for region 3 Buskerud og Telemark i Norges Lastebileier-Forbund, ble intervjuet av meg via Skype. Han presenterte seg selv som «ekspert», men også som bruker av veien. På spørsmål hvordan engasjementet har vært fra medlemmene til prosjektet Rugtvedt-Dørdal forteller Klasson Vefald at engasjementet har vært stort. Årsaken er selvsagt at veien berører dem i hverdagen. Representanten for Norges Lastebileier-Forbund opplevde ikke like sterk konflikt når Nye Veier overtok prosjektet fra Statens vegvesen. Selvsagt var det et nytt selskap og nye navn å forholde seg til, men regionsjefen sier at de har fått god kontakt med Nye Veier. Norges Lastebileier-Forbund har ikke samme kontakt og dialog med entreprenør som kommunen har, men har hele tiden forholdt seg til Nye Veier og prosjektledelsen der.

Noen av tiltakene han viser til som har vært positive i kontakten er at Nye Veier har deltatt på årsmøter, regionalsamling og at man har hatt separate møter om utbyggingsplanene. Noe tilløp til konflikt viser han likevel til. For det første helt generelt at Nye Veier har et mandat som innebærer at det skal handles raskt. Det betyr at det kan være vanskelig å komme med synspunkter før planene er lagt, men medlemmene er jo også opptatt av at det må bygges ny vei, helst i går. Klasson Vefald mener at det som kan føre til konflikter er at det legges planer uten at det diskuteres på forhånd og da blir det overraskelser og misnøye. Noen tilfeller av reaksjoner har det vært. Et eksempel på dette er da det kom ut i pressen at det skulle bygges smalere veiskuldere og da kom det naturligvis reaksjoner.

Jeg har da gjennomgått den grunnleggende forutsetning for at DIAD-modellen skal kunne oppfylles, konflikt og konfliktreduksjon. Jeg vil da ta for meg de to elementene jeg vil fokusere på under henvisning til DIAD-modellen; medvirkning og kunnskap. Jeg starter med medvirkning.

5.3 Medvirkning

Et av vilkårene som må være tilstede for å lykkes innenfor kommunikativ planlegging er «mangfold av deltakere og interessenter». I teorien om kommunikativ planlegging er det forutsatt at disse ikke bare gis informasjon om prosjektet, men at de inviteres til deltakelse i prosessen. Jeg har tillatt meg å oversette dette til «medvirkning fra interessentene». I denne delen av oppgaven vil analysen ta for seg medvirkning ved Rugtvedt-Dørdal.

I Plan- og bygningsloven § 1 heter det:

«Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter.»

I forarbeidene ble det vist til demokratiske prinsipper og det må også bety at medvirkning innebærer deltakelse, at man kan komme med innspill og kunne fremme sine synspunkter før endelig avgjørelse tas. Det er vel også grunn til å tolke bestemmelsen slik at kravet til medvirkning også innebærer at man skal ta hensyn til interessentenes oppfatninger. Dersom man ikke tar hensyn til interessentene vil en slik «medvirkning» definitivt skape konflikter.

I plan- og bygningsloven § 5-1 utdypes kravet til medvirkning og at både den som fremmer et planforslag og kommunene som skal vedta planen har et ansvar for å sikre «aktiv medvirkning» fra alle berørte interessenter». Ordet aktiv peker etter min oppfatning på at interessentene kan komme til ordet med sine meninger før avgjørelser treffes.

I veilederen «Medvirkning i planlegging» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014) heter det at åpenhet i planarbeidet innebærer at alle, enten som direkte berørt, eller interessent, skal ha lik tilgang til nødvendig informasjon for å ivareta sine interesser eller komme med sine meninger. Åpenhet er i seg selv en forutsetning for at alle berørte parter skal ha tillit til plansystemet. Videre i samme dokument står det at:

«Deltakelse på likeverdige vilkår, slik at berørte interessegrupper, f.eks. uorganiserte og næringsinteresser, stilles likt med hverandre, er et viktig prinsipp i planprosessen.»

Jo større kompleksitet og interesse mangfold i plansituasjonen, dess viktigere er ryddige og inkluderende planprosesser fra starten av.»

Det står ikke direkte noe om «medvirkning» i Nye Veiers strategi. Men i del 3 «Digitalisering av virksomheten», står det i introduksjonsteksten:

«Smartere deling av informasjon gir bedre grunnlag for beslutninger».

Jeg har forutsatt at delingen av informasjon i denne sammenheng betyr deling med interessentene. Dette tolker jeg dit hen at smartere deling av informasjon fra Nye Veier gir bedre grunnlag for god medvirkning og dermed forståelse av synspunkter fra samarbeidspartnere og berørte parter, som igjen gir bedre grunnlag for beslutninger.

Videre i del 3, under «Nye Veiers strategi er:», står det:

«• NV ønsker å digitalisere planprosessen og bruke moderne visualisering som basis for kommunikasjon med interessenter og myndigheter. NV ønsker å være en foregangsbedrift i denne sammenheng, i tett samarbeid med planmyndighetene.»

Det kommer klart frem at Nye Veier ønsker å digitalisere måten den tradisjonelle planprosessen tidligere har blitt gjennomført på. For å få til dette vil Nye Veier ta i bruk moderne visualisering som basis for kommunikasjon. I tillegg ønsker Nye Veier å være ledende innenfor bruk av digitale verktøy. Nye Veier viser til at moderne visualisering kan innebære alt fra visualisering gjennom VR (virtual reality) til BIM/3D-modeller. Dette ønsket, som en del av strategien, mener jeg hever muligheten for at interessenter får et innblikk i planprosessen og dermed også økt forståelse og legger tilrette for medvirkning til prosjektet.

I strategien, del 5. «Omdømme og kommunikasjon», står det under 5.1:

«Nye Veiers strategi er:

- *Sikre et godt samarbeid med lokale myndigheter og lokale interessenter, og demonstrere at Nye Veier er en åpen organisasjon som er en positiv kraft lokalt.»*

Dette mener jeg fremhever at Nye Veier er villige til å sikre et godt samarbeid ved å lytte til lokale myndigheter og lokale interessenter. Lokale myndigheter og interessenter får mulighet til å medvirke gjennom et samarbeid med Nye Veier. Det sier seg selv at bare å lytte ikke oppfyller kravet til medvirkning, da må man også ta til seg kunnskap, noe vi skal se på senere under 5.4.

Christian Altmann i Nye Veier har vist til viktigheten av å samarbeide med entreprenøren som driver prosjektet. Han forteller at mye av kommunikasjonen er overlatt til entreprenøren. Entreprenørene og anleggslederne kommuniserer godt med bønder og grunneiere. Det er viktig at man har god forståelse for hva prosjektet betyr for disse interessentene. Forankring og medvirkning er sentrale stikkord.

Nye Veier er også bevisst på andre typer interessenter og arrangerer gjerne flere folkemøter enn færre for velforeninger og nabolag. Det er bedre å møte dem, høre hva de sier og forklare hva Nye Veier gjør. Han mener at dialog er viktig, det kan skape forståelse på begge sider. Folk må føle at de har en stemme og at de kan påvirke det som skjer.

Kommunikasjonsrådgiveren for prosjektet Rugtvedt-Dørdal, Imi Vegge, viser til at man er svært opptatt av interessentperspektiver og omgivelsesperspektivet. Det må bety at man er opptatt av å få frem mangfoldet av interessenter og sikre kommunikasjon og medvirkning fra dem. Dette bekrefter hun senere i intervjuet:

«... informasjonstilgjengelighet er en vesentlig del av det å kunne medvirke. Og vi er nok i noen, kanskje ikke Rugtvedt-Dørdal-prosjektet, men i andre planfaser, mye ute og det betyr at innbyggere eller berørte må leve med en mer åpen diskusjon om mulige løsninger enn det som blir det endelige...»

... Man må se på utfallet av kommunikasjonen, at det gjøres erfaringer. Det gjør også Nye Veier. Det ene er å si sin mening, det andre er hva som blir fanget opp til slutt i forslaget. Det er ikke slik at alle innspill kommer med, men alle har rett til å komme med sine innspill og alle har rett til at sine innspill blir vurdert. Deretter legges det frem forslag som avgjøres i det politiske systemet.»

Imi Vegge viser til, som tidligere nevnt, at Rugtvedt-Dørdal-prosjektet ble overtatt fra Statens vegvesen etter at reguleringsplanene var vedtatt. Medvirkningsdelen i prosjektene vil normalt komme forut for vedtatt reguleringsplan, slik at i Rugtvedt-Dørdal var den fasen over. I f.eks. prosjektet Dørdal-Grimstad, hvor Nye Veier har ansvaret helt fra oppstarten av planprosessen, vil medvirkningsprosessen få et helt annet innhold. Da vil Nye Veier ta i bruk et nytt digitalt medvirkningsverktøy på internett som betyr at alle som har interesse av det kan komme med innspill direkte på nettet.

I tidligere nevnte artikkel i bladet Jakt & Fiske, finner vi også uttalelser om medvirkning. Vi har tidligere nevnt konflikten mellom Bamble skogeierlag og Nye Veier. Når entreprenøren kom på banen ble situasjonen klart bedre og det er tydelig at man da lyttet til skogeierlaget slik ta man kunne avvike elg- og hjortejakta i perioden.

Som tidligere nevnt blir også ordfører Hallgeir Kjeldal (Ap), i Bamble kommune intervjuet i artikkelen. Overgangen fra Statens vegvesen til Nye Veier skapte en konflikt og heftige diskusjoner. Ordføreren forteller at formannskap og kommunestyret, og ikke minst Viltnemda, var veldig tydelig på at de måtte sette ned foten og det synes å ha gitt resultater. Ordføreren sier i intervjuet (Jakt & Fiske, 2018, s. 56):

«– Selv om det startet på verst tenkelig måte, fikk vi til en veldig god prosess ...»

Når Jakt & Fiske spør Hallgeir Kjeldal om han har noen råd til befolkning og politikerne i andre kommuner der det planlegges motorveier, svarer han at det er at politikerne løfter fram berørte lokalinteresser så tidlig som mulig. Han forteller at Nye Veier kommer med ganske tungt skyts, og det kan være vanskelig å argumentere mot at man skal bygge mer vei for de samme pengene. Derfor sier Hallgeir Kjeldal det er viktig å skape gode konstellasjoner lokalt og løfte fram reelle problemstillinger. Da er erfaringen fra Bamble kommune at Nye Veier er villig til å lytte.

I mitt intervju med ordføreren, forklarer han at han selv følte, og han tror hele kommunestyret i Bamble kommune følte, at de ble overkjørt av Nye Veier. Kommunen fikk en følelse at dette hadde ikke de noe greie på; «sånn skal det være, ferdig med det.». Hvis

Kjeldal skal prøve å tenke seg hvordan Nye Veier hadde det, så tror han at Nye Veier også famlet litt. Det var like nytt for Nye Veier og Kjeldal tror at grunnen var fordi det var det første prosjektet der Nye Veier overtok en ferdig reguleringsplan. Sånn sett forstår kanskje ordføreren at Nye Veier slet litt med å «finne seg selv» i starten.

Videre i intervjuet jeg hadde med ordføreren kan han fortelle at dialogen har vært fantastisk bra etter den vanskelige starten.

Det har vært gode møter med veldig god oppfølging. Bamble kommune føler at de blir tatt med på råd. Det var helt på det praktiske av gjennomføringen, men det var også dialog på overordnet nivå for enkelte endringer, som endringer på bruer, fyllinger i dalsøkk og lignende. Ordføreren legger til at også den tekniske enheten i kommunen fikk veldig tett dialog med Nye Veier, men understreker at dette var etter den litt vanskelige starten. Etter den vanskelige starten mener ordføreren dialogen har vært eksemplarisk. Kjeldal reflekterer over at forholdet til Nye Veier egentlig kan minne litt om en utvikling av en skolemodell på hvordan man bør gjøre den type tilnærminger, og hvordan man samarbeider med lokale organisasjoner.

Ordføreren tror det har vært en læring for kommunene, men også en viktig læring for Nye Veier. Endringene som ble foreslått til slutt og som skulle vedtas i kommunestyret, var et omfattende sakskompleks. Ordføreren forteller at han foreslo at de skulle ta alle endringene under ett, og slik ble det. Alt ble banket gjennom i kommunen til stor overraskelse både for representantene fra Nye Veier og entreprenøren. Ordføreren forklarer at etter den dårlige starten så føler kommunen at medvirkningen har vært god. Han forteller at ting kom veldig godt på plass når det gjaldt dialog med kommunen, ikke minst med kommunens administrative enhet, men også når det gjaldt han selv som politiker.

Videre forteller Kjeldal at ikke bare kommunen hadde god dialog med Nye Veier, men det kom også klart til uttrykk at grunneiere, og ikke minst jakt-, og fiskeinteressenter og friluftsjaktinteresse, har hatt en veldig god dialog. Kjeldal ønsker å særlig trekke frem elgjakta som et eksempel på god dialog og medvirkning. Det skulle gjennomføres store byggeprosjekter midt i det som må regnes som kjerneterranget for elgjakt. Kjeldal forklarer

at man fant gode løsninger sammen ved å ha radioforbindelse mellom de som bygde og de som jaktet i område. Dermed kunne man avtale helt praktiske ting, som for eksempel tider for sprengning.

Ordføreren tror at opplevelsen fra andre interessegrupper i Bamble samsvarer med opplevelsen til kommunen. Kjeldal forklarer at det har vært en fantastisk dialog med Jakt-, fiske-, og skytterlaget, riktignok i etterkant av endringen. Interessegruppene opplevde det også som problematisk i starten. Han tror ikke interessegruppene selv vil bruke ord som «fantastisk» og «kjempebra», men det er definitivt god dialog og forklarer at både kommune, lag, og foreninger nå opplever at det er kort vei for å få dialog.

Til slutt legger Kjeldal til at også lag og foreninger, interesseorganisasjoner og grunneiere har lært noe viktig gjennom å bli kjent med Nye Veier. Han forklarer at interessentgruppene har lært å snakke med én stemme når de skal fremme sakene sine. «De har lært at de må stå sammen når de snakker med Nye Veier», sier Kjeldal.

Representanten for NLF, Olav Klasson Vefald, mener at i prosjekter som Rugtvedt-Dørdal er det «klokt å snakke sammen». Han tror Nye Veier har erfart at det å få kontakt med brukerne, som Norges Lastebileier-Forbund, kan være nyttig. Han forteller at de ikke følte seg helt involvert i prosjektet i starten, men at det etterhvert er blitt bedre. I starten var ikke kommunikasjonen etablert utover i regionene og hovedkontoret til Nye Veier var langt unna, forklarer han. Dette har endret seg betydelig ved kontakt med regional prosjektledelse og møter med disse. Vefald har opplevd gjensidig respekt og tillit.

Jeg har da sett på elementet medvirkning og går videre med elementet kunnskap.

5.4 Kunnskap

Jeg har nå sett på elementet medvirkning; mangfold av deltakere og interessenter. I denne delen av oppgaven vil analysen ta for seg det andre og tredje vilkåret for å lykkes innenfor kommunikativ planlegging; «opplevd gjensidig avhengighet mellom deltakerne» og «dialogen må være autentisk», noe jeg har vurdert til å bety vilje og evne til å ta til seg kunnskap fra begge parter. Jeg vil se nærmere i dokumentene og i intervjuene hvor vidt det er autentisk dialog og gjensidig avhengighet i veiprojektet Rugtvedt-Dørdal og om det skapes *kunnskap*.

Det finnes mye teori om begrepet kunnskap. I følge SNL (Holmen, 2017) er kunnskap også kjent som viten, lærdom, erkjennelse eller innsikt. Jeg skal ikke gå for dypt inn i filosofien hva gjelder kunnskap, men jeg synes det er riktig å peke hva ordet betyr.

Innes og Booher henviser gjennom Bernstein (1976) at fenomenologer argumenterte for at kunnskap handler om fenomener som noe helhetlig fremfor å være delt inn i ulike deler. Målet med å vite er å forstå fremfor å forklare (Innes & Booher, 2010).

Kunnskap er ervervet ved læring. Læring kan oppstå gjennom studier og forskning, men også ved erfaring. Kunnskap vil uansett være faktabasert og skiller seg på den måten fra tro. Uttalelser som «jeg tror dette er den beste løsningen» skiller seg fra uttalelsen «jeg vet at dette er den beste løsningen» (Innes & Booher, 2010). Men påstår man at man vet, må man også kunne begrunne og eventuelt dokumentere kunnskapen. Innes og Booher skriver at deltakere i kommunikativ planprosess tilbyr kunnskap fra sine erfaringer så vel som fra sin forskning. Deltakerne utfordrer uttalelser om fakta og kausalitet og bygger delte meninger rundt problemer. Samarbeidende dialog er faktisk mer en prosess av forhandlende meninger, av problemer, av bevis, av strategier, av rettferdighet, og av naturen ved ønskelige utfall, enn noe annet. I samarbeidende dialoger lytter deltakerne til hverandres informasjon og gjør at man engasjerer seg i felles læring (Innes & Booher, 2010).

Kunnskap i vårt tilfelle dreier seg selvsagt ikke bare om eksperters faglige kunnskap, men også kunnskap som lokalbefolkningen har om lokale forhold. Det kan dreie seg om hvordan lokalbefolkningen har vært vant til å bo og leve i det aktuelle området, hvordan jordbruket

tradisjonelt drives lokalt eller lignende lokal kunnskap. Oppsummert tror jeg «kunnskap» betyr læring.

Agger (2009, s. 43) refererer til Innes og skriver om kunnskap:

”Den viden, der ofte benyttes i planlægningen og den offentlige debat, er domineret af tekniske og strategiske rationaler, der ofte ikke står til diskussion under henvisning til, at det bygger på videnskabelige facts. Dette kritiseres i det kommunikative perspektiv, eftersom planlægningen anses som en interaktiv og politisk aktivitet, der benytter sig af symbolsk sprog til at frembringe enkle og forståelige budskaber. Den viden, der fremstår som faktisk er udvalgt på baggrund af forskellige kriterier, og bør ligeledes åbne op for diskussion. I det kommunikative perspektiv ønsker man at fremme andre former for viden. Det kunne eksempelvis være den livsverdensbaserede hverdagsviden (erfaringer, intuition, kulturelle referencerammer), hvori der også indgår moralske og æstetiske argumenter (Innes 1998).”

Da går jeg over til selve analysen.

I plan og bygningsloven § 1 heter det:

«Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter.»

Ordet «medvirkning» mener jeg innebærer at man skal lytte og eventuelt ta til seg kunnskap. Dersom man ikke tar hensyn til dette kan man under planlegging og vedtak gå glipp av ny kunnskap som befinner seg utenfor prosessen, eller som Cruickshank og Evju (Cruickshank & Evju 2005) skriver:

«... De som deltar må komme fram med sine egentlige ønsker og krav, være åpne med sin kunnskap om sakskomplekset og formidle det slik at alle forstår. Det skal også være mulighet for å utfordre denne kunnskapen og de påstander som fremmes og deltakerne må selvsagt ha anledning til å begrunne og svare på kritikken.»

I veilederen fra regjeringen fra 2014 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet) heter det at en planprosess med deltakelse og innspill fra berørte parter kan bidra til å sikre et helhetlig bilde av hvilke utfordringer og muligheter som finnes i den aktuelle plansituasjonen. Det vises også til viktigheten av at man gir tilbakemelding, hvilken betydning innspillene har hatt på sluttresultatet.

Selskapsstrategien:

Jeg ønsker å referere til tidligere nevnt setning under del «5. Omdømme og kommunikasjon», første punkt i andre avsnitt «Nye Veiers strategi er:»:

« • Sikre et godt samarbeid med lokale myndigheter og lokale interessenter, og demonstrere at NV er en åpen organisasjon som er en positiv kraft lokalt.»

Nye Veier skriver at de skal «demonstrere» at de er en åpen organisasjon. Som nevnt er åpenhet essensielt for en autentisk dialog. For optimal kommunikatív planlegging fra Nye Veiers side, bør selskapet være åpne med sin kunnskap og formidle det på et språk slik at «folk på gata» forstår. I teorien heter det at deltakere, da også interessenter, skal være åpne med sin kunnskap. Sistnevnte avhenger selvsagt av at interessentene får muligheten til å fremme sin kunnskap. Videre skal det også være mulighet for å utfordre den kunnskapen som deltakerne fremmer. Her må deltakerne kunne motta og få mulighet til å svare på kritikk. I Nye Veier sitt tilfelle mener jeg det hele avhenger om deltakerne, interessentene, får mulighet til å bidra med noe kunnskap i det hele tatt. Sitter egentlig interessentene på kunnskap som «ekspertene» i Nye Veier ikke har? Jeg tror svaret er ja.

Kommunikasjonsstrategien til Nye Veier:

Det står ikke særlig mye om «kunnskap» i kommunikasjonsstrategien til selskapet.

To viktige målgrupper som jeg legger merke til i kommunikasjonsstrategien er «lokalpolitikere/kommunene/lokale interessenter» pluss «miljø- og landbruksinteresser /

NGOer m.fl)». Det sier seg selv at dette er interessenter som besitter både ekspertise og lokalkunnskap. Når de da pekes ut som viktige målgrupper må kanskje det bety at man også har til hensikt å lytte og vurdere meninger og synspunkter som fremkommer. Som det videre heter i kommunikasjonsstrategien:

«- Imøtekomme forventninger og sikre et godt samarbeid med lokale myndigheter og lokale interessenter.

- Bidra til raske planprosesser og avklaringer»

Kommunikasjonsstrategien peker på en rekke tiltak for å nå nevnte målsetting:

«Tiltak:

- *Utvikle felles mal for kommunikasjonsplaner for prosjektene, inkl retningslinjer og rutiner for kommunikasjon i prosjektene. Disse bør bygge på prinsippene om åpenhet, samarbeid og tidlig dialog i prosjektene og innarbeides i styringssystemet*
- *Utvikle kommunikasjonsplan for hvert prosjekt med utgangspunkt i et interessentkart og milepælsplan:*
- *Planen bør struktureres og tilpasses «Politikerdialog»*
- *Etablere mal og rutiner for bruk av sosiale medier og nettsider for å sikre best mulig lokal dialog og forståelse*
- *Samarbeid og kontakt med grunneiere om grunnervvsprosesser*
- *Lage konsept for info / folkemøter, informasjonsmateriale i form av brosjyrer, film etc*
- *Utvikle beredskaps – og kriseplan og gjennomføre øvelser»*

Som vi ser i første punkt skal det utvikles en felles mal for kommunikasjonsplaner for prosjektene. Ordene «samarbeid» og «dialog» gjentas. Samarbeid og dialog mener jeg også forutsetter vilje til å lytte og lære, for å få til et godt veiprojekt. Det heter videre i kommunikasjonsstrategien:

- *«Husk betydningen av respekt for den andre part, og å forstå deres syn*
- *Vær tydelig og åpen/ærlig»*

Videre i listen av tiltakene står det noe om sosiale medier og nettside. Bruk av sosiale medier og nettside skal i Nye Veiers øyne sikre best mulig lokal dialog og forståelse. Jeg tolker «lokal dialog» som toveiskommunikasjon, men «lokal forståelse» retter seg etter min mening mer mot enveiskommunikasjon. Nye Veier ønsker å sikre god forståelse hos interessentene. I utgangspunktet er det et godt tiltak. Hvis Nye Veier sikrer god forståelse av hva de holder på med, gjør det at kommunikasjonsarbeidet til Nye Veier blir mye enklere; misforståelser og konflikter minimeres. Det jeg savner derimot er noen ord fra Nye Veier om at lokal forståelse (eller bedre sagt; lokal kunnskap) er like viktig og kan komme utenfra. Et eksempel kan være et veiprojekt som går gjennom en skogseiendom som eies av en grunneier. Grunneieren kan sitte på god kunnskap om en rekke negative overraskelser som entreprenøren kan, om det verst tenkelige skulle skje, først oppdage i anleggsfasen. Man sier at det skal være samarbeid og kontakt med grunneier. Jeg vil likevel ikke si at det kommer helt klart frem at dette samarbeidet i tilstrekkelig grad understreker hvor viktig det er med lokal kunnskap fra grunneier. Jeg vil hevde at det å lytte til lokal **kunnskap** vil bidra til smertefri og effektiv gjennomføring av prosjektene for alle parter, inkludert interessenter og Nye Veier.

Et av tiltakene til kommunikasjon i prosjektene er å «lage konsept for info / folkemøter, informasjonsmateriale i form av brosjyrer, film etc.» Slik jeg har skjønnet det gjennom samtaler med både kommunikasjonssjefen og kommunikasjonsrådgiver ved prosjektet Rugtvedt-Dørdal, så er informasjons- og folkemøter et viktig tiltak for å få en god dialog med interessentene. Det jeg likevel er interessert i er hvor mye kunnskap Nye Veier kan få, og ikke minst tar til seg, fra møter med interessentene. For å finne ut dette må jeg ta for meg intervjuene.

Jeg vil først ta for meg intervjuet med kommunikasjonssjefen i Nye Veier, Christian Altmann, for å se om kunnskap er en bevisst del av kommunikasjonen i selskapet. Generelt sett så forklarer Altmann at ingen av prosjektene som Nye Veier har er like. Kulturen på de ulike stedene Nye Veier bygger er heller ikke like. Dette er viktig å vite når Nye Veier skal bygge, slår han fast.

Christian Altmann sier videre at man må ha lokalkunnskap og kunne møte interessentene. Han mener dialog er viktig: «... *forankring; folk skal føle seg informert, folk skal føle seg involvert, og folk skal føle at de har en stemme og en påvirkning på det som skjer.*»

Videre forklarer han at kommunikasjonsrådgiveren ikke jobber i et vakuum.

Kommunikasjonsrådgiveren jobber sammen med de som har bearbeidet planer, kjenner lokale forhold og grunneierne. «*Det består mye av et samspill og et samarbeid*», sier Altmann. Kommunikasjonsrådgiveren er også opptatt av å jobbe sammen med entreprenøren. Han trekker frem at entreprenøren er en viktig støttespiller for å få god kommunikasjon, da de kommuniserer godt med blant annet bønder og grunneiere.

Kommunikasjonsrådgiver Imi Vegge viser til entreprenørens viktige rolle i kommunikasjonsarbeidet og viktigheten av en dialog. Hun forklarer at entreprenøren på Rugtvedt-Dørdal har vært veldig flink til å ha tett og god dialog og fine møter med jaktlag. I prosjektet Rugtvedt-Dørdal har jaktlaget vært en viktig interessent, fordi noe av veien går gjennom jaktterreng. Hun forteller at entreprenøren har lagt til rette for at jaktlaget fortsatt skal kunne drive jakt innen rimelighetens grenser mens prosjektet pågår. Her lyttet Nye Veier, via entreprenøren, til lokale jaktinteresser og tilpasset virksomheten slik at dette fikk minst mulig skade på jakten. Da har man tatt til seg kunnskap.

Imi Vegge peker også på viktigheten av en god dialog med det politiske miljøet. I starten ble det konflikt med kommunene fordi man grep inn i allerede vedtatte reguleringsplaner. Ved Dørdal-Grimstad der Nye Veier selv starter planprosessen, vil selvsagt dialogen med berørte kommuner bli en helt annen. I tillegg vil man legge til rette for en web-basert kartløsning der folk kan komme med innspill på nettet.

I tidligere nevnte artikkel i Jakt & Fiske har jeg lett etter uttalelser om Nye Veiers evne og vilje til kunnskap. Klaus O. Rønholt, styremedlem i Bamble Skogeierlag, tidligere leder av Bamble Landbruksforum uttaler til magasinet (Jakt & Fiske, 2018, s. 54-55):

«Da Nye Veier kom inn, ønsket de å gjøre brua 130 meter kortere. Etter noe drakamp endte brulengden på 170 meter...

... Klaus Rønholt er langt mer positiv til entreprenøren for anlegget, Hæhre.

– De har gjort det de har kunnet for at vi skal kunne avvikle elg- og hjortejakta i anleggsperioden, sier han.»

Her fremkommer det tydelig at Nye Veier har lyttet og tatt hensyn til lokale synspunkter hva gjelder brulengden. Vi ser også at Nye Veiers strategi når det gjelder aktiv bruk av entreprenøren i kommunikasjonsarbeidet kan ha gitt gode resultater.

Ordfører i Bamble Kommune, Hallgeir Kjeldal (Ap), ble også intervjuet av Jakt & Fiske. Han sier (Jakt & Fiske, 2018, s. 56):

«For å si det sånn: Det ble noen ganske heftige diskusjoner med Nye Veier i starten av prosessen...

... Selv om det startet på verst tenkelig måte, fikk vi til en veldig god prosess ...»

Uttalelsene fra ordføreren viser til en klar konflikt i starten av arbeidet, men ender opp med «en veldig god prosess». Dette synes å tyde på at det har vært en prosess både med innslag av medvirkning og kunnskap, noe ordføreren kanskje også bekrefter når Jakt & Fiske spør Hallgeir Kjeldal om han har noen råd til befolkning og politikerne i andre kommuner der det planlegges motorveier. Han mener det er viktig at politikerne løfter fram berørte lokalinteresser så tidlig som mulig. Han viser til at Nye Veier kommer med ganske tungt skyts, og det kan være vanskelig å argumentere mot at man skal bygge mer vei for de samme pengene. Derfor sier Hallgeir Kjeldal at det er viktig å skape gode konstellasjoner lokalt, og løfte fram reelle problemstillinger. Da er erfaringen fra Bamble kommune at Nye Veier er villig til å lytte.

I mitt intervju med ordføreren viser han til at tingene endret seg da det kom inn en ny aktør i prosjektet, entreprenøren. Han forklarer at det kom inn noen som vet hvordan det er å

bygge vei, og hva som behøves av dialog med ulike aktører lokalt og sentralt. Entreprenøren ble på en måte en viktig faktor i samarbeidet mellom Nye Veier, utbygger og kommune. Ordføreren reflekterer over den rollen Hæhre tok i prosessen. De hadde kompetanse Nye Veier ikke hadde. Han mener at Nye Veier er veldig tynt bemannet og kan derfor være avhengig av en type aktør som Hæhre for å kunne få samarbeidet til å fungere. Det var i hvert fall da Hæhre kom inn i bildet at kommunens stemme ble hørt på en helt annen måte. Her ser han en forskjell mellom Statens vegvesen og Nye Veier. Nye Veier er nok mer avhengig av et engasjement fra en entreprenør med den kompetansen de har.

Olav Klasson Vefald, regionsjefen i Norges Lastebileier-Forbund, mener at Nye Veier har vist vilje og evne til å ta imot kunnskap fra andre. Han har eksempler på at innspill fra Norges Lastebileier-Forbund har ført til endringer i planene. Dette gjelder både veibelysning og bredden på veiskuldre. Klasson Vefald viser til at veiskuldre og havarilommer er viktige for trafiksikkerheten. Lastebileierforbundet kunne derfor ikke akseptere reduksjoner. Saken førte til møter der misforståelse ble oppklart og ordinære veiskuldre ble etablert likevel.

I dette kapitlet har jeg tatt for meg det jeg oppfatter som en grunnleggende forutsetning for å lykkes med kommunikativ planlegging; konfliktreduksjon. Jeg har videre sett på elementene; medvirkning og kunnskap relatert til det aktuelle prosjektet. I neste kapittel vil jeg oppsummere og drøfte funnene fra analysen.

6 Oppsummering og drøftelse

I analysen ønsket jeg å finne ut om kommunikasjonspraksis i forbindelse med veiprojektene til Nye Veier kunne beskrives av teorien om kommunikativ samfunnsplanlegging. Jeg fokuserte på ett konkret prosjekt; E18 Rugtvedt-Dørdal.

Utgangspunktet for analysen var DIAD-modellen der kjernen er at dialog og kommunikasjon må komme før politikk og makt, før endelige beslutninger treffes av aktuelle myndighetsorganer. Det er vist til tre vilkår som må oppfylles for å lykkes med en kommunikativ planprosess; mangfold av deltakere og interesser, oppleve gjensidig avhengighet mellom deltakerne og at dialogen må være autentisk. Jeg har fokusert på en grunnleggende forutsetning og to elementer gjennom analysen for å kunne vurdere om DIAD-modellen innfris i det aktuelle prosjektet; konflikt, medvirkning og kunnskap.

I analysen har jeg brukt både dokumentanalyse og kvalitative intervjuer. Dokumentene er både offentlige dokumenter, selskapsinterne dokumenter fra Nye Veier, en artikkel i Jakt & Fiske og et henvendelse fra kommunene til statsråden. Intervjuobjektene har både vært representanter for Nye Veier og representanter for interessegrupper.

Jeg vil først gjennomgå funnene og mine vurderinger når det gjelder konflikt. Deretter gjør jeg det samme med medvirkning og til slutt kunnskap. Jeg avslutter deretter med en oppsummering.

Først vil jeg som sagt foreta følgende oppsummering under tema konflikt og konfliktreducerende tiltak. Som vi har sett er det prosjektet jeg har valgt noe spesielt fordi Nye Veier overtok prosjektet fra Statens vegvesen etter at reguleringsplanen var vedtatt. Da Nye Veier, med bakgrunn i sitt mandat, ville gjøre endringer i de vedtatte planer skapte dette selvsagt konflikter. Først og fremst ble det konflikt med kommunen. Det er kommunen som vedtar reguleringsplanen og etter Plan- og byggningsloven er også de forpliktet til å

sørge for medvirkning fra interessentene før reguleringsplanene vedtas. Det hadde vært en lang prosess med dialog mellom Statens vegvesen og kommunen før endelig plan ble vedtatt. Kommunen følte at både de som interessent og andre lokale interessenter hadde medvirket og fått gjennomslag for synspunkter. Denne spesielle situasjonen ved Rugtvedt-Dørdal vil ikke gjenta seg i andre prosjekter Nye Veier har fått tildelt fordi man da starter prosjektet helt fra oppstart av planarbeidet.

Alle konflikter kan ikke unngås. Slike store veiprosjekter vil alltid ha negative konsekvenser for mange. Som regel vil de fleste interessenter gjerne ha ny vei, men helst ikke over egen eiendom eller oppleve andre negative konsekvenser av veien. Selve trasévalget vil derfor alltid skape diskusjon, det samme vil gjerne utformingen av veien gjøre. Noen vil være negative til hele veiprojektet fordi de ikke ser behovet for ny vei og de negative konsekvensene som for eksempelvis natur og miljømessige forhold vil være for store. I intervjuene ser vi at Nye Veier er bevisst på at det vil oppstå konflikter og at det derfor er viktig å ha tiltak som kan redusere disse. Dersom konfliktene er for store, særlig mellom Nye Veier og kommunen, vil endelig reguleringsplan ta for lang tid og dermed blir hele veiprojektet kraftig forsinket. Vi har mange slike eksempler andre steder i landet. Det er viktig å peke på at konflikter også kan gi positive resultater. Ved konflikter vil engasjementet øke og medvirkningen blir mer reel. Vi ser kanskje i det prosjektet jeg har vurdert at noe slikt er tilfellet. Konflikten mellom Nye Veier og Bamble kommune førte til tiltak fra Nye Veiers side, i tillegg til at begge parter ble «tvunget» til å få til en dialog og finne løsninger sammen.

Vi har sett gjennom denne delen av oppgaven at Nye Veier er opptatt av konfliktreduksjon. For å redusere konflikter kan man ta i bruk en rekke tiltak. Nye Veier viser til at et av de viktigste tiltakene er å gjennomføre en omfattende interessentanalyse tidlig i prosessen. Det at Nye Veier viser til interessentanalyse i kommunikasjonsstrategien sin og at ansatte jeg har intervjuet vektlegger dette tiltaket så klart, er etter min oppfattning veldig viktig og riktig og en forutsetning for å kunne gjennomføre en god kommunikativ prosess. Kravet er jo å sørge for medvirkning fra et mangfold av interessenter og en slik interessentanalyse vil innebære at man får en god oversikt over hvilke interessenter man må involvere. Jeg tror den regionale organiseringen Nye Veier har gjør det lettere å gjennomføre en god interessentanalyse. Lokal tilstedeværelse vil opplagt bidra til dette. I en artikkel i fagbladet

«Kommunikasjon» hevder Claus Sonberg (Langhammer og Mellum, 2017) at mange kommunikasjonsmedarbeidere er for overfladiske med interessentanalyser og kritiserer dette. Jeg tror jeg kan fastslå at denne kritikken ikke rammer Nye Veier. Interessentanalysen blir en viktig forutsetning for å bestemme hvem som må få informasjon om prosjektet i en tidlig fase og få anledning til å mene noe.

Nye Veier anser god ekstern informasjon, tilpasset de ulike interessentgrupper, som et svært viktig konfliktreduserende tiltak. Det er viktig at informasjonen tilpasses målgruppen. Den viktigste interessenten vil være den aktuelle kommune. Det er naturlig at kommunens fagfolk og politikere gjennomfører møter med Nye Veier der man både informerer og diskuterer. Vi ser også at Nye Veier benytter informasjonsmøter overfor større interessentgrupper, i mitt tilfelle jaktlag, grunneiere og Norges Lastebileier-Forbund. Naboer og andre berørte vil man gjerne informere gjennom «nabobrev», i tillegg til at Nye Veier er opptatt av å bruke nye digitale løsninger for å nå ut til «alle». De bruker i dag for eksempel Facebook og vil lansere nye digitale kartløsninger med muligheter for publikum til å komme med spørsmål og kommentarer. Det er viktig at den eksterne informasjon ikke bare forteller hva man planlegger å gjøre, men også hvorfor. Kommunikasjonssjefen i Nye Veier viser på dette punkt til at man må være åpen om konsekvenser og ikke holde tilbake noe. Det er lettere å få aksept for løsninger når mottaker forstår hvorfor man har valgt som man har gjort.

Nye Veier har valgt å pålegge entreprenøren en rolle i kommunikasjonsarbeidet. Dette tror jeg er smart både fordi alle som har ansvaret for prosjektet bør være bevisst på kommunikasjon. Jeg viser også til ordførerens uttalelser om at språk og talemåte er viktig, og han erfarte at entreprenøren og fagfolkene i kommunen snakket bedre sammen enn representatene fra Nye Veier og fagfolkene.

Jeg er ikke i tvil om at bred ekstern informasjon tilpasset den enkelte målgruppe og åpenhet er vesentlige bidrag til å redusere konflikter. Jeg mener at Nye Veier vektlegger dette og er dyktige på dette punkt. Dermed har de forhindre at delaktakerne trekker seg ut og heller deltar i prosessen fordi de føler seg gjensidig avhengig av hverandre.

Jeg vil foreta følgende oppsummering under tema medvirkning. Interessentanalyse og god informasjon til interessentene er ikke tilstrekkelig. Lovens krav er at interessentene skal få anledning til å medvirke i planprosessen. Dette er også en forutsetning i en kommunikativ planprosess. DIAD-modellen forutsetter at Nye Veier og interessentene skal oppleve gjensidig avhengighet. Aktiv medvirkning fra interessenter skal kunne begrunnes i at Nye Veier er avhengig av en slik medvirkning for å kunne gjennomføre et vellykket prosjekt. På den andre siden skal interessentene føle avhengighet til et samarbeide med Nye Veier for å få sine synspunkter med som en del av planprosessen.

Mine intervjudata sier mer om ekstern informasjon enn medvirkning. Jeg synes det blant annet fremkommer av intervjuet med Imi Vegge. Det er riktig å påpeke at ekstern informasjon ikke nødvendigvis er medvirkning. I selskapsstrategien vises det likevel til «samarbeid» med lokale myndigheter og lokale interessenter. Samarbeid må innebære medvirkning. Kommunikasjonssjefen viser også til at man på folkemøter ønsker å høre hva folk sier og mener at folk må føle at de har en stemme og kan påvirke sluttresultatet. Kommunikasjonrådgiveren peker også på at interessentene inviteres til å komme med innspill. Dette peker også på «medvirkning».

I mitt materiale er det kanskje særlig i intervjuet med ordføreren i Bamble kommune at vi ser aktiv medvirkning. Etter den vanskelige starten forteller ordføreren at det ble en god dialog og at kommunen «ble tatt med på råd». Også Norges Lastebileier-Forbund opplevde medvirkning. De ble invitert til å komme med innspill og ble lyttet til. Det vises også til at entreprenøren spilte en viktig rolle i denne sammenheng, og fikk blant annet etablert en dialog med jaktlaget som helt klart viste aktiv medvirkning.

Den medvirkningen som er beskrevet foran er en type medvirkning som tilfredsstillende kravene i DIAD-modellen. Nye Veier opplevde at de var avhengig av et godt samarbeid og en god dialog særlig med Bamble kommune for å komme i gang med prosjektet. Bamble kommune, som er valgt av lokalbefolkningen, la også betydelig vekt på at andre lokale

interessegrupper ble tatt med i prosessen og således kunne gjennomføre en akseptabel sluttbehandling av reguleringsplanen.

Jeg vil foreta følgende oppsummering under tema kunnskap. Utgangspunktet var «gjensidig avhengighet» og «autentisk dialog». Med dette menes at begge parter forstår at man er avhengige av hverandre for å komme frem til et resultat og er villige til en dialog, viser respekt for hverandres meninger og har evne og vilje til å ta til seg kunnskap. Jeg mener at dette er det vanskeligste vilkåret for å tilfredsstille kravene til kommunikativ planlegging, men det er også selve kjernen i kommunikativ planlegging. Det vanskelige er nok at begge parter må være villige til å lære av motparten og akseptere at slik kunnskap kan gjøre prosjektet bedre. Med dette mener jeg ikke at man skal ta hensyn til alle meninger som fremkommer, men i en dialog finne frem til det beste sluttresultatet under de forutsetninger som foreligger. Interessentene må akseptere at Nye Veier har sitt mandat fra Stortinget om å gjennomføre veiutbygging og skal gjøre det på en best mulig samfunnsøkonomisk måte. Nye Veier må akseptere at lokal kunnskap kan medvirke til at prosjekt blir enda bedre uten at selskapet går utenfor sine mandater, jfr. regjeringens veileder fra 2014 om at medvirkning gir befolkningen muligheten til å delta og medvirke til bedre planløsninger.

Sammenlignet med konfliktreduisering gjennom interessentanalyse og informasjonsspredning til interessentene er det kravet til autentisk dialog og kunnskap som er krevende. Det utfordrende er få til et samarbeid der man skaper kunnskap sammen gjennom en autentisk dialog. Man må ikke være arrogant, men ha evne og vilje til å ta til seg kunnskap som gjør prosjektet bedre. Men hva innebærer *bedre*?

I realiteten snakker vi nok ikke bare om kunnskap i ordets betydning. Man kan tenke seg synspunkter fra deltakerne som ikke er sammenfallende, men der man ikke kan konstatere hvilket alternativ som er det beste basert på kunnskap, det ene er ikke «bedre» enn det andre. Da bør man kanskje vise imøtekommenhet for å finne frem til en løsning sammen. Man inngår kompromisser.

I intervjuene ser vi at Nye Veier ble opplevd som arrogante i starten. Ordføreren fikk høre at Nye Veier vet best, men så greide man å etablere et samarbeid og en god dialog der begge parter viste respekt, lyttet og tok til seg kunnskap. Begge parter innså at man var gjensidig avhengig av hverandre. Dette kom også frem i artikkelen med representanten for jaktlaget og i samtale med representanten for Norges Lastebileier-Forbund. Veien ble nok kanskje noe dyrere ved å ta hensyn til noen av innspillene fra Norges Lastebileier-Forbund, men trafikksikkerheten og andre hensyn ble bedre ivaretatt. Det er også viktige hensyn i et samfunnsøkonomisk perspektiv. I et slikt perspektiv er også kravet til effektiv gjennomføring av prosjektet vesentlig. Det at man tok hensyn til jaktinteressene hadde kanskje ikke direkte negative kostnadseffekter, men medførte uansett at man raskere kom frem til endelige beslutninger. En autentisk dialog innebærer nok at man enkelte ganger må inngå kompromisser for å finne frem til løsninger som begge parter finner akseptable. Det er likevel viktig å presisere at det til syvende og sist vil være kommunen, gjennom vedtatt reguleringsplan, som treffer den endelige beslutningen.

I prosjektet jeg har vurdert er det tydelig at planprosessen gjennomført av Nye Veier, etter en noe vanskelig start, fant løsninger på de fleste problemer. Samtidig er det tydelig at man gjennom dialogen fikk bedre forståelse i kommunen for Nye Veiers mandat og synspunkter, og tilsvarende forståelse i Nye Veier for kommunens synspunkter. Den gjensidige avhengigheten som da var etablert medførte at man kunne sluttbehandle endelig plan raskt og effektivt.

6.1.1 Oppsummerende kommentarer til hele analysen

Jeg har nå summert opp hva jeg i analysen fant under temaene konflikt, medvirkning og kunnskap. Her vil jeg gi en kort oppsummerende kommentar.

De offentlige dokumentene jeg har anvendt i analysen sa relativt lite direkte om kommunikasjon i planprosessen, med unntak av veilederen fra regjeringen fra 2014, men det var kanskje heller ikke forventet. Tolkningen av lovteksten og forarbeidene peker likevel på krav til en planprosess som er av en mer kommunikativ art enn rasjonell da den stiller krav om medvirkning fra berørte interesser, noe som helt klart bekreftes av regjeringens egen forståelse av lovteksten i veilederen fra 2014. Dette er kanskje ikke overraskende da loven

gir uttrykk for den demokratiske utviklingen i samfunnet, noe som også er bakgrunnen for utviklingen mot kommunikativ planlegging. På bakgrunn av dette har jeg lagt betydelig vekt på «medvirkning» i analysen.

I de selskapsinterne dokumentene finner man ikke direkte henvisninger som underbygger at kommunikasjonen i Nye Veier kan beskrives i henhold til teorien om en kommunikativ planprosess. Det vises likevel til at god kommunikasjon er avgjørende for å sikre gode planprosesser med minst mulig friksjon, noe som henvises til både i selskapsstrategien og selskapets kommunikasjonsstrategi. Dette er et godt utgangspunkt i retning av noe som kan kalles en kommunikativ planprosess. Man er tydelig oppmerksom på at konflikt kan skade prosessen og at kommunikasjon skal virke konfliktreducerende, men det sies lite om «medvirkning» og «kunnskap» selv om det henvises til at man ønsker å sikre et «godt samarbeide» med lokale myndigheter og lokale interessenter.

I intervjuene utdypes spørsmålsstillingen. Kommunikasjonsmedarbeiderne viser til viktigheten av «medvirkning» fra interessentene. De lokale interessentene representert ved Bamble kommune, skogeierlaget og Norges Lastebileier-Forbund, bekrefter at de har følt involvering og medvirkning etter en vanskelig start.

«Kunnskap» er nok klart det vanskeligste element å oppfylle i planprosessen. Det er her motstridene interesser møtes og man må finne løsninger sammen. Også her synes jeg intervjuobjektene bekrefter viljen og evnen til å ta til seg kunnskap fra begge parter og bekrefter gjensidig avhengighet, vel og merke etter en vanskelig start.

Jeg har oppsummert og drøftet funnene fra analysen. I neste kapittel vil jeg presentere mine konklusjoner.

7 Konklusjoner

I denne oppgaven har jeg fokusert på kommunikasjonsarbeidet ved veiutbygging i regi av Nye Veier AS. Dette er store og dyre prosjekter som påvirker mange interessegrupper. I introduksjonen til oppgaven hevdet jeg at god kommunikasjon vil være av stor betydning for å kunne gjennomføre prosjektene effektivt.

Nye Veier AS har startet og skal starte flere prosjekter. I denne oppgaven har jeg valgt å ta for meg et spesifikt case; veiprojektet Rugtvedt-Dørdal på E18. Før jeg konkluderer med hva jeg har funnet gjennom analysen vil jeg gjerne gå gjennom noen punkter det er viktig å merke seg.

Plan- og bygningsloven som regulerer planprosessen ved slike prosjekter er relativt ny. Siste lovendringer er fra 2009 og det er derfor ikke uventet at loven er i tråd med demokratiske prinsipper i vårt samfunn. Loven stiller krav om medvirkning fra interessenter i planprosessen i tråd med demokratiske prinsipper i vårt samfunn.

Jeg mener at «god» kommunikasjon i våre dager bør ta utgangspunkt i teorien om kommunikativ planlegging. Teorien har vært kritisert av noen fordi man mener den er for idealistisk og ikke fungerer i praksis. I oppgaven ønsket jeg å undersøke om kritikerne har rett eller om kommunikasjonsarbeidet hos Nye Veier kan beskrives ut fra teorien i kommunikativ samfunnsplanlegging.

Jeg har basert analysen på materiell fra kvalitative intervjuer og dokumentanalyse. I analysen har jeg tatt utgangspunkt i DIAD-modellen. Jeg har først gjennomgått det jeg mener er grunneleggende forutsetning som jeg mener må oppfylles, konfliktreduksjon. Deretter har jeg fokusert på to elementer som jeg mener må være tilstede for å kunne tilfredsstillende vilkårene i DIAD-modellen; medvirkning og kunnskap.

Etter min oppfatning er kunnskap det mest krevende elementet å tilfredsstillere. Det krever at begge parter har vilje og evne til å ta til seg kunnskap gjennom dialog. Dette er nok krevende i de fleste demokratiske prosesser, ikke bare i planprosesser som dette.

Analysen viste at Nye Veier har mange relevante tiltak for konfliktreduksjon og medvirkning, men dette er ikke tilstrekkelig nok til å konstatere en kommunikativ planleggingsprosess. Elementet kunnskap var det noe vanskeligere å finne konkrete svar på, men jeg mener at det ble vist at begge parter viste vilje og evne til å ta til seg kunnskap gjennom dialog. Jeg fant at selve dialogen er viktig. Grunnleggende teori om god kommunikasjon og retorikk er avgjørende; hvordan man møter motparten og hva slags språk man bruker kan ha stor betydning. I starten ble Nye Veier oppfattet som arrogante og man snakket ikke samme språk, men med god hjelp fra entreprenøren fikk man til en god dialog. Kravet om kunnskap er ikke bare et krav som gjelder Nye Veier, men også interessentene. Jeg tror mandatet Nye Veier har fra Stortinget er viktig i den sammenheng. Interessentene må forholde seg til at Stortinget har besluttet at målet er å bygge nye veier mer kostnadseffektivt. Dette er «tunge skyts» i en dialog med interessentene.

Konklusjonen min er at kommunikasjonsarbeidet i Nye Veier langt på vei kan beskrives av teorien om kommunikativ planlegging. Det må presiseres at denne konklusjonen bare baserer seg på analyse av arbeidet i et konkret prosjekt.

Det synes som om Nye Veier forbedret sitt kommunikasjonsarbeid underveis i prosjektet og jeg mener at de fortsatt kan gjøre tiltak som forbedrer prosessen ytterligere. Gode hjelpemidler kan være teorien om kommunikativ planlegging og regjeringens veileder fra 2014.

8 Litteraturliste

Bøker/artikler/tidsskrifter:

- Agger, A. (2009). Kommunikativ planlægingsteori- nye idealer for borgernes rolle i planlægingen. I A. A. Jensen (Red.), *Planlægning i teori og praksis*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag.
- Bäcklund, P. & Mäntysalo R. (2010). Agonism and institutional ambiguity: ideas on democracy and the role of participation in the development of planning theory and practice - the case of Finland. *Planning Theory*, 9(4).
- Ihlen, Ø. & Robstad, P. (2004). *Informasjon og samfunnskontakt - perspektiver og praksis*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Innes, J. E. & Booher D. E. (2010). *Planning with Complexity: An Introduction to Collaborative Rationality for Public Policy*. London: Routledge.
- Jakt & Fiske. (2018) nummer 3. Nesbru: Norges jeger- og Fiskerforbund.
- Langhammer, A. K. og Mellum, M. (2017). Få oversikt over interessentene. *Kommunikasjon*, nr. 5, s. 16-17.
- Ryen, A. (2002). *Det kvalitative intervjuet – fra vitenskap til feltarbeid*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Silverman, D. (2011). *Qualitative research*. London: Sage.
- Østbye, H., Helland, K., Knapskog, K., Larsen, L. O., Moe, H. (2013). *Metodebok for mediefag*. Bergen: Fagbokforlaget.

Dokumenter:

- Nye Veier AS – «Kommunikasjonsstrategi revidert» (april 2018).
- Nye Veier AS – «Strategi 2018-2020 – Profesjonell byggherre med ambisjoner».
- Brev til Samferdselsministeren – «Ny E18 gjennom Telemark og Aust-Agder» (16. februar 2017).

Hentet fra nett:

- Berg Bentzrød, S. (2018, 16. januar). Nye Veier-sjefen: – Våre prosjekter øker samfunnsnyttene med 20,5 milliarder. *Aftenposten*. Hentet 25.05.18 fra <https://www.aftenposten.no/norge/i/3j6BMA/Nye-Veier-sjefen--Vare-prosjekter-oker-samfunnsnyttene-med-20-5-milliarder>.
- Cruickshank, J. & Evju, H. H., (2015) *Hva er kommunikativ planlegging? – DIAD-modellen*. Hentet 25.05.18 fra <http://www.kommunetorget.no/Aktuelt/Hva-er-kommunikativ-planlegging/DIAD-modellen/>.
- Dahlum, S. (2018, 20. februar). *Validitet*. I Store norske leksikon. Hentet 26.05.18 fra <https://snl.no/validitet>.
- de Vibe, E. (2018, 20. mars). Nabolaget har gode muligheter til å ta del i planleggingen på Slemdal | Ellen de Vibe . *Aftenposten*. Hentet 26.05.18 fra <https://www.aftenposten.no/meninger/debatt/i/xRwLzI/Nabolaget-har-gode-muligheter-til-a-ta-del-i-planleggingen-pa-Slemdal--Ellen-de-Vibe>.
- Eggesvik, O. (2018, 18. februar). Fikk si hva de mente først ett år etter at planleggingen var i gang. *Aftenposten*. Hentet 26.05.18 fra <https://eavis.aftenposten.no/aftenposten/89652/?gatoken=dXNlcl9pZD0xNTY0ODMmdXNlcl9pZF90eXBIPWN1c3RvbQ%3D%3D>.
- Holmen, Heine. (2017, 19. september). *Kunnskap*. I Store norske leksikon. Hentet 29.05.18 fra <https://snl.no/kunnskap>.
- Kommunal- og regionaldepartement. (2008). *Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (byggesaksdelen)*. (Ot.prp. nr. 45 (2007-2008) Hentet 25.05.18 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/otprp-nr-45-2007-2008-/id506136/>.
- Klette, E. T. (2017, 10. mai). Osloborgerne møtte byrådene. *Aftenposten – del 2*. Hentet 26.05.18 fra <https://eavis.aftenposten.no/aftenposten/89368/?gatoken=dXNlcl9pZD0xNTY0ODMmdXNlcl9pZF90eXBIPWN1c3RvbQ%3D%3D>.
- Miljøverndepartementet. (2008). *Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen)*. (Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) Hentet 26.05.18 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/otprp-nr-32-2007-2008-/id500508/>.

- Plan- og bygningsloven. (2008). Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) m.v. av 27 juni 1971 nr. 2. Hentet 25.05.18 fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>.
- Samferdselsdepartementet. (2014-2015). *På rett vei — Reformen i veisektoren*. Meld. st. 25 (2014-2015). Hentet 25.05.18 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-25-2014-2015/id2406847/>.
- Samferdselsdepartementet. (2017). *Nasjonal Transportplan 2018–2029*. Meld. St. 33 (2016–2017). Hentet 25.05.18 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>.
- Statens vegvesen. (2014). *Planprosessen*. Hentet 25.05.18 fra <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess>.
- Statens vegvesen. (20.07.2012) *Full stopp for E18 i Follo*. Hentet 25.05.18 fra <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/e18orjevinterbro/Nyhetsarkiv/full-stopp-for-e18-i-follo>.
- Statens vegvesen. (29.06.2017). *Kunngjøring av kommunestyrevedtak i Ås kommune*. Hentet 25.05.18 fra <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/e18orjevinterbro/Nyhetsarkiv/kunngjoring-av-kommunestyrevedtak-i-as-kommune>.
- Statens vegvesen. (2005). *Veger og dyreliv*. Hentet 25.05.2018 fra https://www.vegvesen.no/_attachment/69913/binary/964010?fast_title=Håndbok+V134+-+Veger+og+dyreliv.pdf.
- Statens vegvesen. (1997). *Veg og kulturmiljø*. Hentet 25.05.18 fra https://www.vegvesen.no/_attachment/61472/binary/964041?fast_title=Håndbok+V132+Veg+og+kulturmiljø+%2810+MB%29.pdf.
- Sjørgjerd, C. (2018, 30. mars). *Stor eneboligområde i Oslo kan bli revet*. *Aftenposten*. Hentet 26.05.18 fra <https://eavis.aftenposten.no/aftenposten/89692/?gatoken=dXNlcl9pZD0xNTY0ODMmdXNlcl9pZl90eXBIPWN1c3RvbQ%3D%3D>.

9 Vedlegg

9.1 Oversikt over vedlegg

Vedlegg - NSD:

- Vedlegg 1 - Meldeskjema til NSD
- Vedlegg 2 - Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet

Vedlegg - dokumenter:

- Vedlegg 3 - Selskapsstrategien til Nye Veier
- Vedlegg 4 - Kommunikasjonsstrategien til Nye Veier
- Vedlegg 5 – Brev fra kommunene til Samferdselsministeren

Vedlegg - intervju

- Vedlegg 6 - Intervjuguide
- Vedlegg 7 - Transkripsjoner av intervjuer

Vedlegg 1 - Meldeskjema til NSD

MELDESKJEMA

Meldeskjema (versjon 1.6) for forsknings- og studentprosjekt som medfører meldeplikt eller konsesjonsplikt (jf. personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter).

1. Intro		
Samles det inn direkte personidentifiserende opplysninger?	Ja ● Nei ○	En person vil være direkte identifiserbar via navn, personnummer, eller andre personentydige kjennetegn. Les mer om hva personopplysninger er.
Hvis ja, hvilke?	<input checked="" type="checkbox"/> Navn <input type="checkbox"/> 11-sifret fødselsnummer <input checked="" type="checkbox"/> Adresse <input checked="" type="checkbox"/> E-post <input checked="" type="checkbox"/> Telefonnummer <input checked="" type="checkbox"/> Annet	NB! Selv om opplysningene skal anonymiseres i oppgave/rapport, må det krysses av dersom det skal innhentes/registreres personidentifiserende opplysninger i forbindelse med prosjektet. Les mer om hva behandling av personopplysninger innebærer.
Annet, spesifiser hvilke	Stillingsbeskrivelser	
Skal direkte personidentifiserende opplysninger kobles til datamaterialet (koblingsnøkkel)?	Ja ○ Nei ●	Merk at meldeplikten utløses selv om du ikke får tilgang til koblingsnøkkel , slik fremgangsmåten ofte er når man benytter en databehandler .
Samles det inn bakgrunnsopplysninger som kan identifisere enkeltpersoner (indirekte personidentifiserende opplysninger)?	Ja ● Nei ○	En person vil være indirekte identifiserbar dersom det er mulig å identifisere vedkommende gjennom bakgrunnsopplysninger som for eksempel bostedskommune eller arbeidsplass/skole kombinert med opplysninger som alder, kjønn, yrke, diagnose, etc.
Hvis ja, hvilke	Enkeltpersoner vil kunne identifiseres av bostedskommune eller arbeidsplass kombinert med opplysninger som alder, kjønn, stillingsbeskrivelser og arbeidsområde	NB! For at stemme skal regnes som personidentifiserende, må denne bli registrert i kombinasjon med andre opplysninger, slik at personer kan gjenkjennes.
Skal det registreres personopplysninger (direkte/indirekte/via IP-/epost adresse, etc) ved hjelp av nettbaserte spørreskjema?	Ja ○ Nei ●	Les mer om nettbaserte spørreskjema .
Blir det registrert personopplysninger på digitale bilde- eller videoopptak?	Ja ○ Nei ●	Bilde/videoopptak av ansikter vil regnes som personidentifiserende.
Søkes det vurdering fra REK om hvorvidt prosjektet er omfattet av helseforskningsloven?	Ja ○ Nei ●	NB! Dersom REK (Regional Komité for medisinsk og helsefaglig forskningsetikk) har vurdert prosjektet som helseforskning, er det ikke nødvendig å sende inn meldeskjema til personvernombudet (NB! Gjelder ikke prosjekter som skal benytte data fra pseudonyme helseregistre). Les mer . Dersom tilbakemelding fra REK ikke foreligger, anbefaler vi at du avventer videre utfylling til svar fra REK foreligger.
2. Prosjekttittel		
Prosjekttittel	Samfunnskommunikasjon og veitbygging i Nye Veier og Statens Vegvesen - case studie av veiprojektet Rugtvedt - Dørdal	Oppgi prosjektets tittel. NB! Dette kan ikke være «Masteroppgave» eller liknende, navnet må beskrive prosjektets innhold.
3. Behandlingsansvarlig institusjon		
Institusjon	Universitetet i Agder	Velg den institusjonen du er tilknyttet. Alle nivå må oppgis. Ved studentprosjekt er det studentens tilknytning som er avgjørende. Dersom institusjonen ikke finnes på listen, har den ikke avtale med NSD som personvernombud. Vennligst ta kontakt med institusjonen. Les mer om behandlingsansvarlig institusjon .
Avdeling/Fakultet	Fakultet for humaniora og pedagogikk	
Institutt	Institutt for nordisk og mediefag	
4. Daglig ansvarlig (forsker, veileder, stipendiat)		

Fornavn	Jørn Andreas	<p>Før opp navnet på den som har det daglige ansvaret for prosjektet. Veileder er vanligvis daglig ansvarlig ved studentprosjekt. Les mer om daglig ansvarlig.</p> <p>Daglig ansvarlig og student må i utgangspunktet være tilknyttet samme institusjon. Dersom studenten har ekstern veileder, kan biveileder eller fagansvarlig ved studiestedet stå som daglig ansvarlig.</p> <p>Arbeidssted må være tilknyttet behandlingsansvarlig institusjon, f.eks. underavdeling, institutt etc.</p> <p>NB! Det er viktig at du oppgir en e-postadresse som brukes aktivt. Vennligst gi oss beskjed dersom den endres.</p>
Etternavn	Cruickshank	
Stilling	Førsteamanuensis	
Telefon	38 14 10 22	
Mobil	480 10 546	
E-post	jorn.cruickshank@uia.no	
Alternativ e-post	jorn.cruickshank@uia.no	
Arbeidssted	Institutt for global utvikling og samfunnsplanlegging	
Adresse (arb.)	Gimlemoen 25	
Postnr./sted (arb.sted)	4630 Kristiansand S	
5. Student (master, bachelor)		
Studentprosjekt	Ja • Nei ○	Dersom det er flere studenter som samarbeider om et prosjekt, skal det velges en kontaktperson som føres opp her. Øvrige studenter kan føres opp under pkt 10.
Fornavn	Arne	
Etternavn	Borgersen	
Telefon		
Mobil	97017948	
E-post	arneb14@uia.no	
Alternativ e-post	arborg@online.no	
Privatadresse	Holbergs gate 16	
Postnr./sted (privatadr.)	4614 Kristiansand S	
Type oppgave	<input checked="" type="radio"/> Masteroppgave <input type="radio"/> Bacheloroppgave <input type="radio"/> Semesteroppgave <input type="radio"/> Annet	
6. Formålet med prosjektet		
Formål	<p>Prosjektets formål: undersøke om Nye Veier AS har løst kommunikasjonsoppgavene på nye måter, eller bedre i et bestemt veiprojekt/case, og deretter analysere om dette eventuelt også har påvirket kommunikasjonsarbeidet i Statens Vegvesen gjennom dokumenter og intervjuer med ansatte i Nye Veier AS, Bamble Kommune og Statens Vegvesen.</p> <p>Forskningsspørsmål: Har Nye Veier løst kommunikasjonsoppgavene på nye måter og har dette påvirket kommunikasjonsarbeidet i Statens Vegvesen?</p>	Redegjør kort for prosjektets formål, problemstilling, forskningsspørsmål e.l.
7. Hvilke personer skal det innhentes personopplysninger om (utvalg)?		
Kryss av for utvalg	<input type="checkbox"/> Barnehagebarn <input type="checkbox"/> Skoleelever <input type="checkbox"/> Pasienter <input type="checkbox"/> Brukere/klienter/kunder <input checked="" type="checkbox"/> Ansatte <input type="checkbox"/> Barnevernsbarn <input type="checkbox"/> Lærere <input type="checkbox"/> Helsepersonell <input type="checkbox"/> Asylsøkere <input checked="" type="checkbox"/> Andre	Les mer om forskjellige forskningstematikker og utvalg .
Beskriv utvalg/deltakere	Jeg skal intervju ansatte i Bamble Kommune, Nye Veier AS og Statens Vegvesen. Uten om ønsker jeg å intervju berørte og interessenter (eks. velforeninger) i veiprojektet Rugtvedt - Dørdal.	Med utvalg menes dem som deltar i undersøkelsen eller dem det innhentes opplysninger om.

Rekruttering/trekking	Utvalget i Nye Veier AS rekrutteres gjennom eget nettverk av meg selv. Utvalget i Statens Vegvesen Bamble Kommune vil rekrutteres gjennom informasjon fra kommunikasjonsrådgiver i Nye Veier AS og opplysninger om prosjektet. Rekrutteringen av utvalget med interessenter vil gjøres av meg gjennom informasjon fra begge veiselskap.	Beskriv hvordan utvalget trekkes eller rekrutteres og oppgi hvem som foretar den. Et utvalg kan rekrutteres gjennom f.eks. en bedrift, skole, idrettsmiljø eller eget nettverk, eller trekkes fra registre som f.eks. Folkeregisteret, SSB-registre, pasientregistre.
Førstegangskontakt	Førstegangskontakten til utvalget i Bamble Kommune, Nye Veier AS og Statens Vegvesen blir opprettet gjennom kollega som tar kontakt på mine vegne og vil understreke frivilligheten av å delta. Videre vil jeg ta over kontakten og sende intervjuguide og forespørsel om deltakelse. Kontakten med utvalget av berørte og interessenter til veiprojektet Rugtvedt - Dørdal vil bli opprettet av meg.	Beskriv hvordan førstegangskontakten opprettes og oppgi hvem som foretar den. Les mer om førstegangskontakt og forskjellige utvalg på våre temasider .
Alder på utvalget	<input type="checkbox"/> Barn (0-15 år) <input type="checkbox"/> Ungdom (16-17 år) <input checked="" type="checkbox"/> Voksne (over 18 år)	Les om forskning som involverer barn på våre nettsider.
Omtrentlig antall personer som inngår i utvalget	5-7 stk.	
Samles det inn sensitive personopplysninger?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	Les mer om sensitive opplysninger .
Hvis ja, hvilke?	<input type="checkbox"/> Rasemessig eller etnisk bakgrunn, eller politisk, filosofisk eller religiøs oppfatning <input type="checkbox"/> At en person har vært mistenkt, siktet, tiltalt eller dømt for en straffbar handling <input type="checkbox"/> Helseforhold <input type="checkbox"/> Seksuelle forhold <input type="checkbox"/> Medlemskap i fagforeninger	
Inkluderes det myndige personer med redusert eller manglende samtykkekompetanse?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	Les mer om pasienter, brukere og personer med redusert eller manglende samtykkekompetanse .
Samles det inn personopplysninger om personer som selv ikke deltar (tredjepersoner)?	Ja <input checked="" type="radio"/> Nei <input type="radio"/>	Med opplysninger om tredjeperson menes opplysninger som kan identifisere personer (direkte eller indirekte) som ikke inngår i utvalget. Eksempler på tredjeperson er kollega, elev, klient, familiemedlem, som identifiseres i datamaterialet. Les mer .
Hvem er tredjeperson og hvilke opplysninger registreres?	Tredjeperson kan være kollegaer som blir nevnt av de blir intervjuet. Opplysningene vil være tilknytning til veiprojektet. Andre tredjepersoner kan være interessenter eller berørte til veiprojektet som blir nevnt av de man intervjuer. Dette kan være velforeninger eller miljøorganisasjoner som har vært involvert i veiutbyggingen.	
Registreres det sensitive opplysninger om tredjeperson?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	
8. Metode for innsamling av personopplysninger		
Kryss av for hvilke datainnsamlingsmetoder og datakilder som vil benyttes	<input type="checkbox"/> Papirbasert spørreskjema <input type="checkbox"/> Elektronisk spørreskjema <input checked="" type="checkbox"/> Personlig intervju <input type="checkbox"/> Gruppeintervju <input checked="" type="checkbox"/> Observasjon <input type="checkbox"/> Deltakende observasjon <input type="checkbox"/> Blogg/sosiale medier/internett <input type="checkbox"/> Psykologiske/pedagogiske tester <input type="checkbox"/> Medisinske undersøkelser/tester <input type="checkbox"/> Journaldata (medisinske journaler)	Personopplysninger kan innhentes direkte fra den registrerte f.eks. gjennom spørreskjema, intervju, tester, og/eller ulike journaler (f.eks. elevmapper, NAV, PPT, sykehus) og/eller registre (f.eks. Statistisk sentralbyrå, sentrale helseregistre). NB! Dersom personopplysninger innhentes fra forskjellige personer (utvalg) og med forskjellige metoder, må dette spesifiseres i kommentar-boksen. Husk også å legge ved relevante vedlegg til alle utvalgs-gruppene og metodene som skal benyttes. Les mer om registerstudier . Dersom du skal anvende registerdata, må variabeliste lastes opp under pkt. 15 Les mer om forskningsmetoder .
	<input type="checkbox"/> Registerdata	
	<input type="checkbox"/> Annen innsamlingsmetode	
Tilleggsopplysninger		
9. Informasjon og samtykke		

Oppgi hvordan utvalget/deltakerne informeres	<input checked="" type="checkbox"/> Skriftlig <input type="checkbox"/> Muntlig <input type="checkbox"/> Informeres ikke	<p>Dersom utvalget ikke skal informeres om behandlingen av personopplysninger må det begrunnes.</p> <p>Les mer. Vennligst send inn mal for skriftlig eller muntlig informasjon til deltakerne sammen med meldeskjema.</p> <p>Last ned en veiledende mal her.</p> <p>Les om krav til informasjon og samtykke.</p> <p>NB! Vedlegg lastes opp til sist i meldeskjemaet, se punkt 15 Vedlegg.</p>
Samtykker utvalget til deltakelse?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Flere utvalg, ikke samtykke fra alle	<p>For at et samtykke til deltakelse i forskning skal være gyldig, må det være frivillig, uttrykkelig og informert.</p> <p>Samtykke kan gis skriftlig, muntlig eller gjennom en aktiv handling. For eksempel vil et besvart spørreskjema være å regne som et aktivt samtykke.</p> <p>Dersom det ikke skal innhentes samtykke, må det begrunnes. Les mer.</p>
Blir tredjepersoner informert?	<input checked="" type="checkbox"/> Skriftlig <input type="checkbox"/> Muntlig <input type="checkbox"/> Informeres ikke	<p>Merk at identifiserende opplysninger om tredjeperson er personopplysninger og skal behandles som dette på lik linje med andre personopplysninger. Dette innebærer blant annet at både informasjon og samtykke skal vurderes konkret i hvert tilfelle.</p>
10. Informasjonssikkerhet		
Spesifiser	<p>På personsindeterminerende opplysninger vil jeg bruke koblingsnøkkel til å erstatte navn med en kode som viser til en atskilt liste der hver kode viser til navn. Koblingsnøkkelen vil oppbevares separat fra selve datamaterialet. Det vil kun være jeg som har tilgang til koblingsnøkkelen.</p>	<p>NB! Som hovedregel bør ikke direkte personidentifiserende opplysninger registreres sammen med det øvrige datamaterialet. Vi anbefaler koblingsnøkkel.</p>
Hvordan registreres og oppbevares personopplysningene?	<input type="checkbox"/> På server i virksomhetens nettverk <input type="checkbox"/> Fysisk isolert PC tilhørende virksomheten (dvs. ingen tilknytning til andre datamaskiner eller nettverk, interne eller eksterne) <input type="checkbox"/> Datamaskin i nettverkssystem tilknyttet Internett tilhørende virksomheten <input type="checkbox"/> Privat datamaskin <input type="checkbox"/> Videoopptak/fotografi <input checked="" type="checkbox"/> Lydopptak <input checked="" type="checkbox"/> Notater/papir <input checked="" type="checkbox"/> Mobile lagringsenheter (bærbar datamaskin, minnepenn, minnekort, cd, ekstern harddisk, mobiltelefon) <input type="checkbox"/> Annen registreringsmetode	<p>Merk av for hvilke hjelpemidler som benyttes for registrering og analyse av opplysninger.</p> <p>Sett flere kryss dersom opplysningene registreres på flere måter.</p> <p>Med «virksomhet» menes her behandlingsansvarlig institusjon.</p> <p>NB! Som hovedregel bør data som inneholder personopplysninger lagres på behandlingsansvarlig sin forskningsserver.</p> <p>Lagring på andre medier - som privat pc, mobiltelefon, minnepenne, server på annet arbeidssted - er mindre sikkert, og må derfor begrunnes. Slik lagring må avklares med behandlingsansvarlig institusjon, og personopplysningene bør krypteres.</p>
Annen registreringsmetode beskriv		
Hvordan er datamaterialet beskyttet mot at uvedkommende får innsyn?	<p>De private mobile lagringsenheter jeg vil benytte meg av vil være beskyttet med brukernavn og passord. Lydopptak lagres på mobil som er beskyttet med passord og alle data på telefonen blir slettet etter 10 mislykkede passordforsøk hvis telefonen skulle komme bort. Ekstern harddisk som vil bli brukt for sikkerhetskopiering vil ikke forlate hjemmet.</p>	<p>Er f.eks. datamaskintilgangen beskyttet med brukernavn og passord, står datamaskinen i et låsbart rom, og hvordan sikres bærbare enheter, utskrifter og opptak?</p>
Samles opplysningene inn/behandles av en databehandler (ekstern aktør)?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	<p>Dersom det benyttes eksterne til helt eller delvis å behandle personopplysninger, f.eks. Questback, transkriberingsassistent eller tolk, er dette å betrakte som en databehandler. Slike oppdrag må kontraktreguleres.</p>
Hvis ja, hvilken		
Overføres personopplysninger ved hjelp av e-post/Internett?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	<p>F.eks. ved overføring av data til samarbeidspartner, databehandler mm.</p>
Hvis ja, beskriv?		<p>Dersom personopplysninger skal sendes via internett, bør de krypteres tilstrekkelig.</p> <p>Vi anbefaler ikke lagring av personopplysninger på nettskytjenester. Bruk av nettskytjenester må avklares med behandlingsansvarlig institusjon.</p> <p>Dersom nettskytjeneste benyttes, skal det inngås skriftlig databehandleravtale med leverandøren av tjenesten. Les mer.</p>
Skal andre personer enn daglig ansvarlig/student ha tilgang til datamaterialet med personopplysninger?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	

Hvis ja, hvem (oppgi navn og arbeidssted)?		
Utleveres/deles personopplysninger med andre instanser eller land?	<ul style="list-style-type: none"> ● Nei ○ Andre instansjoner ○ Institusjoner i andre land 	F. eks. ved nasjonale samarbeidsprosjekter der personopplysninger utveksles eller ved internasjonale samarbeidsprosjekter der personopplysninger utveksles.
11. Vurdering/godkjenning fra andre instanser		
Søkes det om dispensasjon fra taushetsplikten for å få tilgang til data?	Ja ○ Nei ●	For å få tilgang til taushetsbelagte opplysninger fra f.eks. NAV, PPT, sykehus, må det søkes om dispensasjon fra taushetsplikten . Dispensasjon søkes vanligvis fra aktuelt departement.
Hvis ja, hvilke		
Søkes det godkjenning fra andre instanser?	Ja ○ Nei ●	I noen forskningsprosjekter kan det være nødvendig å søke flere tillatelser. Søkes det f.eks. om tilgang til data fra en registerer? Søkes det om tillatelse til forskning i en virksomhet eller en skole? Les mer om andre godkjenninger .
Hvis ja, hvilken		
12. Periode for behandling av personopplysninger		
Prosjektstart	02.02.2018	Prosjektstart Vennligst oppgi tidspunktet for når kontakt med utvalget skal gjøres/datainnsamlingen starter.
Planlagt dato for prosjektslutt	01.06.2018	Prosjektslutt: Vennligst oppgi tidspunktet for når datamaterialet enten skal anonymiseres/slettes, eller arkiveres i påvente av oppfølgingsstudier eller annet.
Skal personopplysninger publiseres (direkte eller indirekte)?	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ja, direkte (navn e.l.) ■ Ja, indirekte (identifiserende bakgrunnsopplysninger) □ Nei, publiseres anonymt 	Les mer om direkte og indirekte personidentifiserende opplysninger. NB! Dersom personopplysninger skal publiseres, må det vanligvis innhentes eksplisitt samtykke til dette fra den enkelte, og deltakere bør gis anledning til å lese gjennom og godkjenne sitater.
Hva skal skje med datamaterialet ved prosjektslutt?	<ul style="list-style-type: none"> ■ Datamaterialet anonymiseres □ Datamaterialet oppbevares med personidentifikasjon 	NB! Her menes datamaterialet, ikke publikasjon. Selv om data publiseres med personidentifikasjon skal som regel øvrig data anonymiseres. Med anonymisering menes at datamaterialet bearbeides slik at det ikke lenger er mulig å føre opplysningene tilbake til enkeltpersoner. Les mer om anonymisering av data .
13. Finansiering		
Hvordan finansieres prosjektet?		Fylles ut ved eventuell ekstern finansiering (oppdragsforskning, annet).
14. Tilleggsopplysninger		
Tilleggsopplysninger		Dersom prosjektet er del av et prosjekt (eller skal ha data fra et prosjekt) som allerede har tilrådning fra personvernombudet og/eller konsesjon fra Datatilsynet, beskriv dette her og oppgi navn på prosjektleder, prosjektittel og/eller prosjektnummer.
15. Vedlegg		
Vedlegg	Antall vedlegg: 2. <ul style="list-style-type: none"> ● intervjuguide.docx ● forespoersel_om_deltakelse_i_forskningsprosjektet.doc 	

Vedlegg 2 - Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet**Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet*****” Samfunnskommunikasjon og veiutbygging i Nye Veier - case studie av veiprojektet Rugtvedt - Dørdal ”*****Bakgrunn og formål**

Mastergradsstudier ved Universitet i Agder ved institusjon for Nordisk og Mediefag.

Jeg ønsker undersøke om Nye Veier AS har løst kommunikasjonsoppgavene på nye måter, eller bedre i et bestemt veiprojekt/case, og deretter analysere dette i lys av teorien, gjennom dokumenter og intervjuer med ansatte i Nye Veier AS, Bamble Kommune og interessenter i veiprojektet.

Formålet med studien er å gjennomføre en todelt analyse med dokumentanalyse og intervjuer. Først vil jeg analysere et utvalg relevante dokumenter. Deretter vil jeg gjennomføre et kvalitativt individuelt intervju med flere involverte parter i casen/veiprojektet om hvordan de forskjellige partene opplevde prosessen av veiprojektet. Spørsmålene i intervjuet vil rette seg mot hvordan vedkommende har opplevd prosessen og hvilke tanker vedkommende har til hvordan prosessen ble gjennomført.

I tillegg til intervjuet vil det være ønskelig å publisere et utvalg dokumenter som er relevant for gjennomføringen av prosessen fra Nye Veier AS.

Forskningsspørsmål: Har Nye Veier løst kommunikasjonsoppgavene på nye måter?

Jeg ønsker å få et innblikk i den kommunikative prosessen som er gjort ved veiprojektet Rugtvedt – Dørdal, og anser det derfor som relevant å gjennomføre et kvalitativt intervju med personer som har tilknytning til prosjektet.

Hva innebærer deltakelse i studien?

For Nye Veier AS: Deltakelsen til ansatte i Nye Veier AS i denne studien innebærer muligheten for å gjennomføre et kvalitativt intervju hvor innblikk i den kommunikative prosessen diskuteres i henhold til forskningsspørsmålet som er stilt. Dataene som samles inn vil registreres ved notater og lydopptak.

For Bamble Kommune: Deltakelsen til ansatte i Bamble Kommune i denne studien innebærer muligheten for å gjennomføre et kvalitativt intervju hvor innblikk i den kommunikative prosessen diskuteres i henhold til forskningsspørsmålet som er stilt. Dataene som samles inn vil registreres ved notater og lydopptak.

For interessenter: Deltakelsen til interessenter i denne studien innebærer muligheten for å gjennomføre et kvalitativt intervju hvor innblikk i den kommunikative prosessen diskuteres i henhold til forskningsspørsmålet som er stilt. Dataene som samles inn vil registreres ved notater og lydopptak.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Student og veileder (Jørn Andreas Cruickshank) vil være de eneste som har tilgang til innsamlet data og personopplysninger. På personsindetifiserende opplysninger vil jeg bruke koblingsnøkkel til å erstatte navn med en kode som viser til en atskilt liste der hver kode viser til navn. Koblingsnøkkelen vil oppbevares separat fra selve datamaterialet. Det vil kun være jeg som har tilgang til koblingsnøkkelen. Data i form av notater/papir vil bli skrevet inn på datamaskin og deretter makulert. De private mobile lagringsenheter jeg vil benytte meg av vil være beskyttet med brukernavn og passord. Lydopptak lagres på mobil som er beskyttet med passord og alle data på telefonen blir slettet etter 10 mislykkede passordforsøk hvis telefonen skulle komme bort. Ekstern harddisk som vil bli brukt for sikkerhetskopiering vil ikke forlate hjemmet.

Du som deltaker står fritt til å velge om navn vil være synlig, selv om dette er ønskelig fra min side. Dersom du ønsker å være anonym, forplikter studenten seg til å ta høyde for dette.

Prosjektet skal etter planen avsluttes 1. juni 2018. Personopplysninger og evt. opptak vil bli slettet og makulert dersom du ønsker anonymitet. Dersom du ønsker å stå frem med navn, vil studien publiseres og være tilgjengelig på bla. Universitetets nettsider.

Frivillig deltakelse

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert.

Dersom du ønsker å delta eller har spørsmål til studien, ta kontakt med Arne Borgersen, arborg@online.no og 970 17 948.

Veileder for prosjektet er Jørn Andreas Cruickshank, jorn.cruickshank@uia.no, 38 14 10 22.

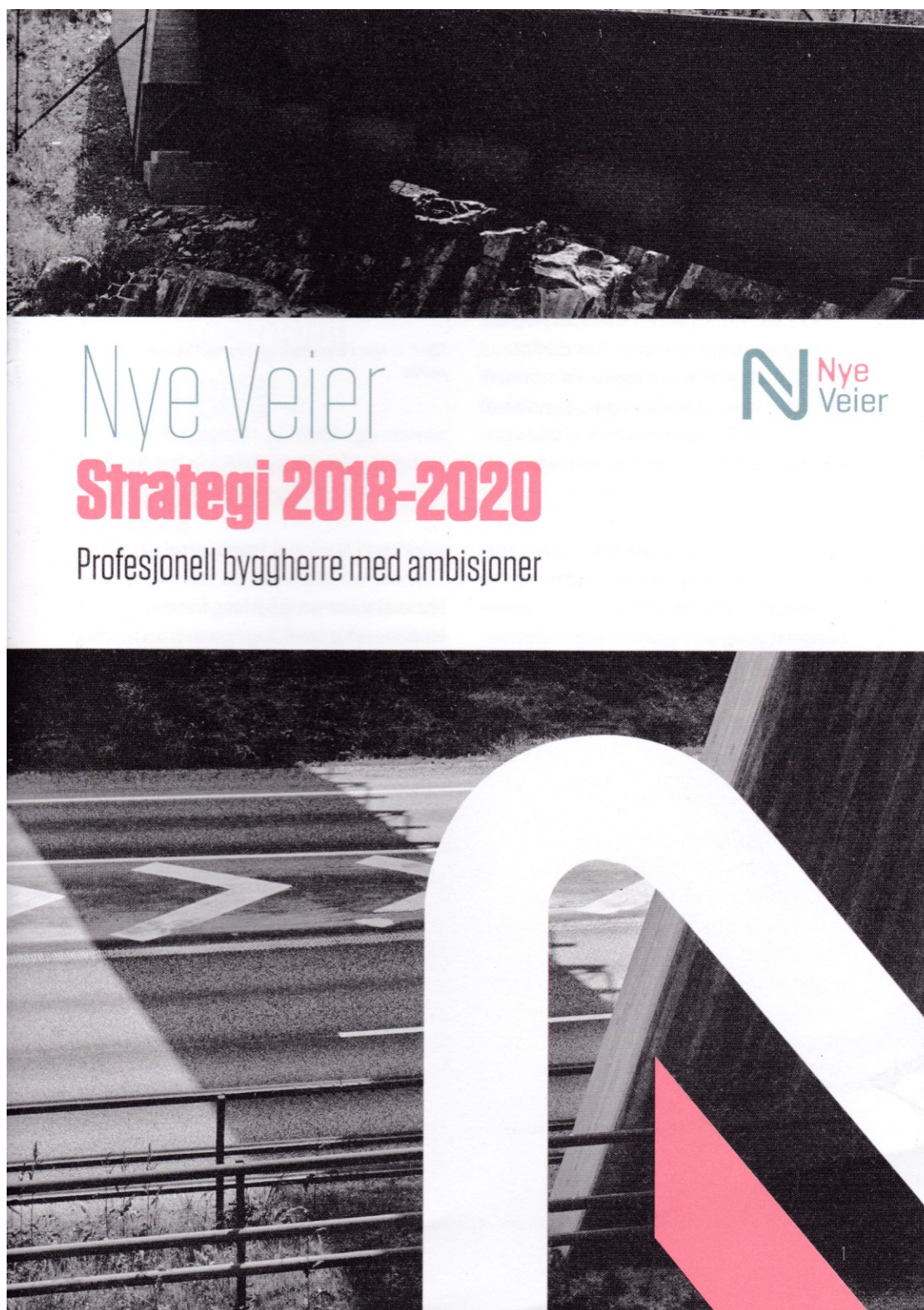
Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, NSD - Norsk senter for forskningsdata AS.

Samtykke til deltakelse i studien

Jeg har mottatt informasjon om studien, og er villig til å delta

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg 3 - Selskapsstrategien til Nye Veier



1. Innledning og bakgrunn

Nye Veiers (NVs) formål og ambisjon er å bygge trafikksikre hovedveier raskt og effektivt, og få mest mulig ny vei ut av tildele økonomiske rammer. Selskapets strategiske utgangspunkt har derfor vært å maksimere samfunnsøkonomien gjennom kloke prioriteringer, øke nytten i prosjektene, bygge raskere til lavere kostnad, med stor vekt på samfunns-

NV startet sin operative virksomhet fra 1.1.2016, og har på kort tid etablert organisasjonen, inngått store entreprisekontrakter og posisjonert seg i offentligheten. Aktivitetsnivået er stadig økende, innen alle fire utbyggingsområdene (E6 Mjøsa, E6 Trøndelag, E18 og E39) som inngår i oppstartporteføljen. Utbyggingen er i gang på E18 og E6 Mjøsa.

Oppstartporteføljen omfatter 530 km motorvei. Det formelle oppdraget innebærer at stekningene skal bygges innen 20 år til en total kostnad på 148 mrd kroner, der ca 1/3 kommer fra bompenger og staten bidrar med ca 5 mrd årlig i 20-årsperioden. NV har som målsetting å redusere kostnadsnivået med 20 %, noe som vil muliggjøre betydelig raskere gjennomføring, anslagsvis 12 år. Selskapets prosjektportefølle skal utvides etterhvert, i sammenheng med at nye prosjekter blir

¹ Regjeringens finansstole, okt 2017: <https://www.regjeringen.no/no/aktuell/finansstolen/42575177>

allerede nyttige lærdommer å hente. Samtidig står selskapet overfor en ny fase, med økende utbyggingsaktivitet og forberedelser til de første strekningsdrift med drift og vedlikehold.

Nye Veiers strategi konsentrerer seg om fire temaer som omtales i resten av notatet: Profesjonell byggherre, Digitalisering av virksomheten, Framtidens transportsystem, og Omdømme og kommunikasjon.

2. Profesjonell byggherre

2.1 Prioritere riktige prosjekter og sikre gevinster ved stor innsats i tidlig planleggingsfase

NV har utviklet en metodikk for porteføljeprioritering som sikrer at de beste prosjektene bygges ut først. Metodikken legger vekt på å maksimallisere nytten

for trafikantene og samtidig redusere kostnadene. Sammen med selskapets finansielle rammer, som krever god likviditetsstyring, gir dette lokalsamfunnene sterkt incentiv til å bidra til å finne løsninger som styrker et prosjekts lønnsomhet og bedrer dets prioritering – som muliggjør raskere realisering. Denne dynamikken er en viktig medvirkende årsak at NV mener det er realistisk å oppnå både en kostnadsreduksjon på 20 % og raskere gjennomføring.



Nye Veiers strategier.

- NV vil øke nytten og redusere kostnadene for å maksimere den samfunnsøkonomiske gevinsten, og gjennomføre de mest lønnsomme prosjektene først.
- NV vil gjennomføre tidlige fase planlegging med hjelp av byggherrestyrte planleggingskontrakter som utnytter både rådgiver- og entreprenørkompetanse, med forventning om at rådgiver tar et omfattende prosessansvar for planleggingen.
- NV ser positivt på interkommunalt plansamarbeid, og vil teste dette ut i kommende prosjekter, og ha dette som foretrukken modell dersom erfaringene blir gode.
- NV vil selv fronte prosjekter overfor lokalsamfunn.
- NV ønsker å få ansvar for kommunedelplan (KDP) i nye prosjekter i framtiden.

Nye Veiers strategier.

- NV skal være en pådriver for å heve standarden på HMS-arbeid i Bygg- og anleggsbransjen. NV skal være en pådriver i bransjen og strekke seg langt for å bekjempe arbeidslivskriminalitet ved tydelige seriositetskrav og god oppfølging.
- NV skal velge entreprenør med god track record innen HMS, kvalitet og samfunnsansvar, og som kan vise at de har gode systemer for oppfølging av HMS, kvalitet og samfunnsansvar.
- NV krever at entreprenøren arbeider systematisk med kontinuerlig forbedring i alle ledd og innen alle fag og implementerer god sikkerhetskultur.
- NV krever at entreprenør utfører egen kontroll ift HMS og kvalitet, og NVs rolle er primært å overvåke at entreprenør utfører sin kontroll og etterlever kontraktens krav.
- NV skal utføre verifikasjoner og revisjoner av entreprenør på basis av risikovurderinger, sett i forhold til risiko for alvorlige hendelser, alvorlige kvalitetsavvik og kommersielle tvister. Resultatet av verifikasjoner og revisjoner skal være faktabasert, målbare og synliggjøre både positive og negative resultater. NV utfører verifikasjoner selv, mens revisjonstjenester kjøpes eksternt².
- NV vil som hovedregel gjennomføre uavhengig teknisk kontroll ved kjøp av tjenester.

2.2 Kontroll på risikofaktorene

Den totale utbyggingsvirksomheten til NV er i kraftig vekst, og potensialet for alvorlige hendelser er betydelig. Den samlede virksomheten skal gjennomføres i tråd med lover og regler, og i samsvar med NVs egne krav. Viktigheten av å sikre etterlevelse av lovverk og styringssystemer gjelder innen alle områder, i alle ledd av verdikjeden.

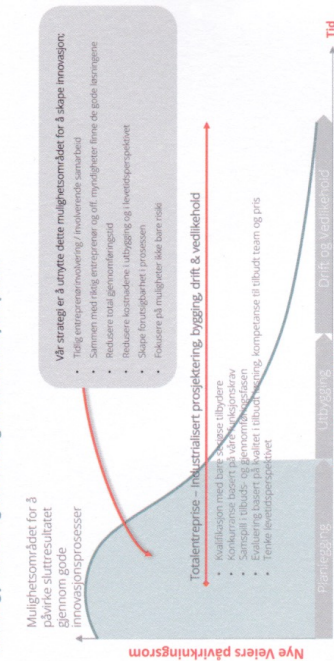
² Med revisjon menes kontroll med at virksomhetene har systemer og rutiner som oppfyller lovgivningens krav. Med verifikasjon menes sjekkprøver for å kontrollere at virksomhetene i praksis oppfyller de kravene som lovgivningen og systemene/rutinene fastsetter (kilde: regjeringen.no)



Figur 2: Nye Veiers prioriteringsmodell.

NVs gjennomføringsmodell tar utgangspunkt i at de største gevinsten kan oppnås ved stor innsats og kloke valg i tidlig planleggingsfase. Et sentralt element er å sikre tilstrekkelig opp-

Helhetlig prosess – gode løsninger i et levetidsperspektiv



Figur 3: Nye Veiers gjennomføringsmodell legger stor vekt på arbeidet i tidlig fase, der påvirkningsmuligheten er størst.



2.3 Effektiv og slank byggherre

NV har en slank byggherreorganisasjon basert på matriseorganisering. Nivået på kontrollaktiviteter og graden av samhandling med entreprenør vil i stor grad avgjøre hvilket bemanningsnivå som er nødvendig framover. Matriseorganeringen er viktig for å sikre best mulig læring på tvers, fra prosjekt til prosjekt, og sikre gjenbruk av «beste praksis».

Nye Veiers strategier:

- NV vil fortsatt være en slank og effektiv byggherre, basert på matriseorganisering.
- NV skal overvåke gjennomføringskapasiteten, ift både interne og eksterne ressurser, og iverksette kapasitetsøkende tiltak ved behov
- NV skal styrke kompetanse og

kapasitet innen visse områder

(digitalisering, kontraktoppfølging, framtidens transportsystem, trafikk-sikkerhet, drift og vedlikehold).

- NV skal øke mangfoldet blant medarbeiderne, bl.a. flere kvinner og flere under 40 år.
- NV vil standardisere rollen som kontrakteier i de store kontraktene
- NV vil etablere en egen enhet for å følge opp kontraktene i etterfølgende driftsperiode.

2.4 Store totalentrepriser foretrekkes

NV ønsker å være en attraktiv byggherre, og selskapet legger stor vekt på dialogen med markedsaktørene og bransjeorganisasjonene (EBA, RIF, etc). Selskapet arrangerer regelmessig leverandørdager med stor deltakelse fra inn- og utland, der selskapets prosjekter presenteres, kommende kontrakter «markedsføres»

og prosedyrene for anskaffelser forklare. NV ønsker å være en innovativ aktør, eksempelvis ved å videreutvikle kontrakts- og anskaffelsesformer. Samtidig er selskapet opptatt av å gjøre dette i et samspill med leverandørmarkedet.

NV er avhengig av at prosjektene er attraktive for både norske og utenlandske aktører, og NV er derfor opptatt av at kontrakter og anskaffelser utformes slik at aktører fra både inn- og utland ønsker å konkurrere om oppdragene. Den konkrete kontraktstrategi i et gitt prosjekt er resultat av grundige vurderinger i hvert enkelt tilfelle, basert på både prosjektets karakteristika og markedssituasjonen på aktuelt tidspunkt. Et element i denne sammenheng er også å unngå samtidighet i store forespørsler, og tilstrekkelig forutsigbarhet for aktørene, slik at de kan planlegge sin deltakelse i konkurransen. I etterkant av konkurranser tilbys alle deltakerne informasjonsmøter med gjennomgang av NVs evalueringer, for å gi selskapene læring og motivere til deltakelse i kommende konkurranser. Så langt har norske aktører lykkes godt i konkurransene, og NV opplever at selskapets strategi med store totalentrepriser har bidratt til konsolidering og profesjonalisering i den norske entreprenør- og rådgivningsbransjen.

NVs viktigste verktøy. God konkurranse om oppdragene er en forutsetning. NV har tatt i bruk store totalentrepriser, som er nytt for mange av de ansatte og for de fleste av de norske entreprenørene. Totalentreprise er mer vanlig internasjonalt, og innenfor bygg. Så langt har NV oppnådd stor endringsvilje hos entreprenører og rådgivere. I de fleste tilfeller har NV opplevd god tilgang på både kapasitet og kompetanse i markedet, men erfaring fra E39 viser at dette ikke er en selvfølge. Erfaringen fra gjennomførte anskaffelser og igangsatte entrepriser, er god, med attraktive betingelser og godt samarbeid i utførelsesfasen.

NV ønsker å stimulere entreprenør til å bygge anlegg av god kvalitet. Entreprenør vil derfor ha et langvarig vedlikeholdsansvar i 20-30 år for anlegget, og dette vil kontraktfestes slik at det ligner på en garantiforpliktelse overfor de viktigste og kostnadskravende bestanddelene i prosjektet. Lettere driftsoppgaver (snømaking, asfaltering, vegetasjonsrydding, etc) og vedlikehold av teknisk utstyr med kortere forventet levetid, vil oftest plasseres i egne driftskontrakter som omfatter flere utbyggingsstrekninger.

Nye Veiers strategier:

- NV vil basere seg på totalentrepriser, normalt i størrelsesorden 2-5 mrd kroner. Den konkrete kontraktstrategi og inndeling i kontraktpakker, tilpasses hvert enkelt prosjekts særlige utfordringer og aktuell markedsituasjon.
- NV vil benytte Best Value Procurement

(BVP) som foretrukken opphandlingsmodell.

- NV ønsker god konkurranse, og vil derfor tilrettelegge for utenlandske tilbydere blant annet gjennom å tillate tilbud på engelsk, og sikre egen evne til å håndtere totalentreprenører fra andre land og kulturer.
- NV vil arbeide for at NS8407 innehar bedre

mekanismer for konfliktløsning (og strengere tidsfrister for å fremsette krav).

- NV vil basere seg på tidlig involvering av entreprenør, men ikke foreta kontrahering før Kommunedelplan er vedtatt og de viktigste konseptuelle valgt er tatt.
- NV vil pålegge entreprenør et langvarig vedlikeholdsansvar/garantiansvar.

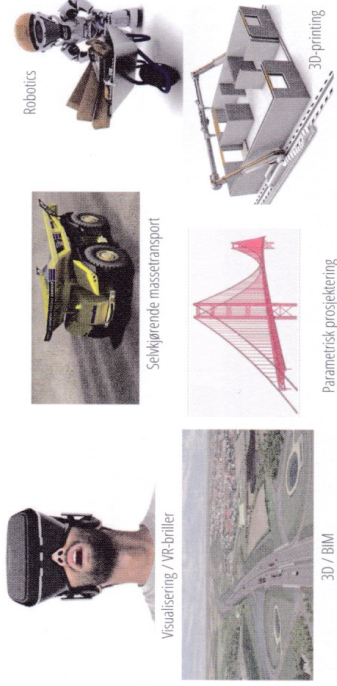
3. Digitalisering av virksomheten

Digitalisering kan bidra til økt sikkerhet, bedre kvalitet, lavere kostnader, raskere utbygging og bedre drift og vedlikehold - og er derfor et viktig strategisk virkemiddel for NV. **Smartere deling av informasjon gir bedre grunnlag for beslutninger.**

3.1 Fulldigital prosjektgjennomføring innen 2020

Nye digitale verktøy legger til rette for effektivisering av arbeidsprosesser og muliggjør nye arbeidsmåter. Relevante eksempler er smart bruk av BIM/3D-modeller i alle prosjektfaser, inkl. visualisering i tidlig planfase, intelligent prosjektstyring og kontraktoppfølging, og utnyttelse av automatiserte anleggsmaskiner. På kort sikt handler det om hva NV selv skal tilrettelegge og hva NV skal kreve av entreprenører og rådgivere, og hvordan NV selv må justere sine interne arbeidsprosesser for å være fulldigital. På lenger sikt handler det om at digital-

8



Figur 4: Digitalisering gir nye muligheter som Nye Veier vil utnytte innen planlegging og utbygging.

NV ønsker å være foregangsbedrift i denne sammenheng, i tett samarbeid med planmyndighetene

trafikkantene og lave driftskostnader for selskapet.

- NV skal ha eierskap til BIM- og AIM-data og rettigheter til trafikkdata som genereres på egne strekninger.
- NV vil arbeide for etablering av åpne standarder for BIM/AIM.

3.2 Digital modell som basis for framtidig drift og vedlikehold

Den modellbaserte «digitale tvilling» kan utnyttes i driftsfasen. AIM-modellen skal være standardisert, på tvers av utbyggingsstrekninger, og kontinuerlig oppdatert med all nødvendig tilstandsinformasjon. Nye typer sensordata kan gi nye muligheter for bedre drift og vedlikehold, samtidig som mer avansert utstyr vil stille nye krav til vedlikeholdsoperasjonene og forutsatte rask respons ved feil. Framtidige data fra trafikken, fra kjøretøyene, og fra veien, kan utnyttes til å skape nytteverdier for NV og for trafikantene.

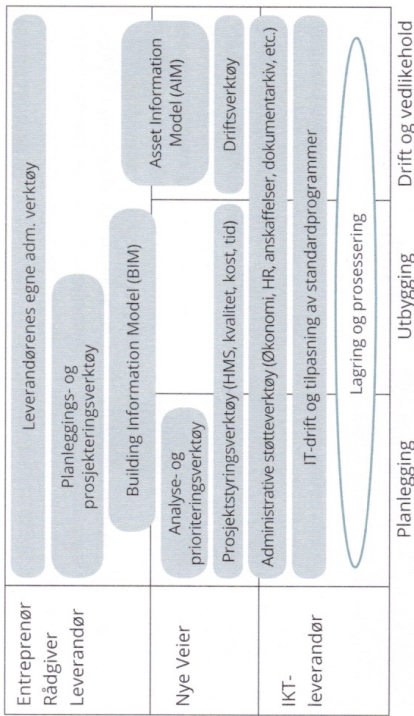
Nye Veiers strategier:

- NV vil utnytte AIM-modellen, trafikkdata og relevante sensordata til framtidig drift og vedlikehold for å sikre trafiksikker med høy oppetid for

Nye Veiers strategier:

- NV ønsker tett samhandling med entreprenør, leverandør og rådgiver, og vil utnytte digitale verktøy for å legge best mulig til rette for dette
- NV ønsker å styrke sikkerheten på

9



Figur 6. Nye Veiers IT-arkitektur, grovt illustrert.

4. Framtidens transportsystem

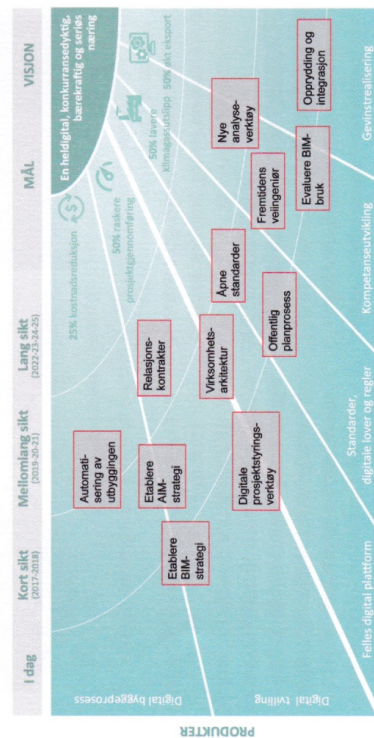
4.1 Framtidig mobilitet og framtidig veibruk

Det har skjedd en rask utvikling på transportområdet de siste årene, og store endringer kan forventes i årene framover. Det mest åpenbare er utviklingen av nye transportteknologier med elbiler og selvkjørende biler. Men også på en rekke andre områder er det grunn til å forvente betydelige endringer som vil påvirke framtidens mobilitetsløsninger og konkurranseforholdet mellom ulike transportformer. Demografiske og politiske forhold vil likeledes påvirke hvem som eier bil, hvem som fører bil, og hvordan godsstrømmene vil gå fra produsent til forbruker. Teknologiske forhold kan også påvirke hvordan veiene brukes og hvordan de bør bygges, hvordan de utstyres med sensorer etc., og hva slags energiforsyning som må tilrettelegges for kjøretøyene. Eksempelvis kan det handle om å tilrettelegge for kolonnekjøring («platooning») ved å dimensjonere for tyngre kjøretøy, bygge lengre rasteplasser og tilrettelegge for forsyning av nye drivstoff (elektrisitet/hydrogen).

Et annet tema er hvordan trafikantenes tidsbruk endres, og verdsetttes annerledes, og hvordan dette vil påvirke reise-mønstre, valg av transportformer, og nytte av tiltak. Trolig vil infrastrukturbyggingen i Norge bli preget av gradvis økt vekt på samfunnsøkonomi og strengere krav om lønnsomhet før prosjekter blir igangsatt.

byggeplass og i trafikken gjennom bruk av digitale løsninger. NV ønsker å pilotere autonome eller fjernstyrte løsninger av risikofylte arbeidsoperasjoner i utbyggingsprosjektene (f.eks. ved arbeid i tunneler).

- NV vil utnytte den digitale tvilling til framdriftskontroll og kvalitetsoppfølging, ved å sammenligne modellen med tilstandsdata fra sensorer, dronefoto etc.



Figur 5. Nye Veiers veikart for digitalisering av virksomheten inneholder 12 konkrete tiltak i perioden 2018-2019.

NV vil i størst mulig grad basere seg på standard IT-verktøy, som er godt integrert slik at data kan flyte mellom systemene. NV vil utnytte verktøy som brukes av entreprenør og rådgiver, og stiller krav om innsyn i de viktigste verktøy og tilgang på viktige data (f.eks.

avviksrapporter, framdriftsdata, BIM-data, etc.). For verktøy som NV selv er ansvarlig for, vil drift og tilpasninger i størst mulig grad ivaretas av eksterne IT-leverandører. Figur 6 viser på grovt nivå målbildet for NVs IT-arkitektur.

Nye Veiers strategi er:

- NV vil følge med på utviklingen av nye kjøretøykonsepter, forstå veitrafikkens rolle i det framtidige intermodale transportsystemet, og forstå framtidige transportbehov. Dette er nødvendig for å vurdere samfunnsøkonomisk lønnsomhet av nye prosjekter.
- NV vil sikre at nye veistrekninger bygges med framtidrettede funksjonskrav. Det betyr dels at nye veistrekninger skal være tilpasset framtidens

mobilitetsløsninger, og dels at NV skal stille funksjonskrav som gir rom for innovasjon, heller enn å stille detaljerte tekniske krav til alle veiens bestanddeler.

- NV ønsker å være en innovativ aktør som tenker helhetlig og intermodalt (på tvers av alle transportformer). NV vil bidra til utvikling av samfunnsøkonomiske modeller og prioritierungsverktøy tilpasset det framtidige transportsystemet.



Selvkjørende bil (Kilde: Waymo)



Person-drone (Kilde: DJI)



Elektrisk lastebil (Kilde: Scania)



Hydrogen-tog (Kilde: Siemens)



Elsykkel (Kilde: EvoScooter)



Platooning (Kilde: Perego)



Elektrisk fly (Kilde: allerposten.no)

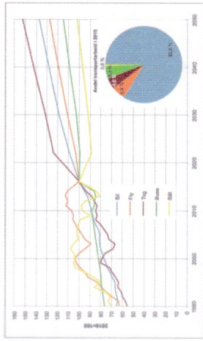


Biodiesel-hybrid (Kilde: Iunio)

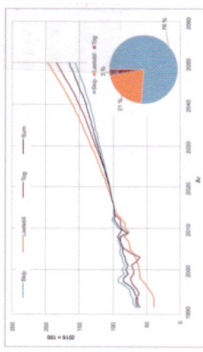
Figur 7. Framtidens transportsystem vil se annerledes ut enn i dag, men veitransporten forventes fortsatt å spille en hovedrolle.

4.2 Planlegging av framtidens transportsystem

Arbeidet med neste Nasjonale transportplan (NTP) er i oppstartfasen. Gjennom dette arbeidet skal samfunnets mobilitetsbehov identifiseres som basis for planlegging av Norges framtidige transportsystem. NV kan gi viktige bidrag til arbeidet, på basis av selskapets erfaringer og et sterkt fokus på kostnader, samfunnsnytte og trafiksikkerhet. Gjennom NTP-arbeidet vil det trolig avklares hvilke framtidige utbyggingsprosjekter NV kan bli ansvarlig for.



Figur 8: Veitrafikken forventes å vokse betydelig fram mot 2050 for både persontrafikk (venstre, 40 % økning) og godstrafikk (høyre, 100 % økning). Kilde: NTP 2018-2029.



5. Omdømme og kommunikasjon

5.1 Bidra til smertefri og effektiv gjennomføring av prosjektene

God kommunikasjon med interessenter og øvrige omgivelser er avgjørende for å sikre gode plan- og utbyggingsprosesser med minst mulig friksjon. NV ønsker et godt omdømme, og bli kjent som en aktør som bygger på prinsippene om åpenhet, samarbeid og tidlig dialog.

Nye Veiers strategi er:

- Sikre et godt samarbeid med lokale myndigheter og lokale interessenter, og demonstrere at NV er en åpen organisasjon som er en positiv kraft lokalt.
- Bidra til raske planprosesser og avklaringer.

5.2 Bruke resultater til å bygge posisjon og støtte

NV har vært en til dels kontroversiell del av veireformen «På rett vei». I startfasen

var skepsisen til dels betydelig, spesielt i enkelte politiske miljøer og i fagbevegelsen. Når NV oppnår gode resultater gjennom f. eks. gjennomføringsmodell og kontraktstrategi, er det avgjørende å kommunisere disse. Dette kan styrke omdømmet og sikre støtte fra et stadig bredere politisk spekter.

NVs kjerneverdier: *Fornybar, Forbedret, Forsikret* er godt egnet til å skape kommunikasjon. Dette er begreper organisasjonen har fått et akutt forhold til, og som påminner om budskap som kan forankres i verdiene.

Nye Veiers strategi er:

- NV skal oppfattes som en aktør som bidrar til økt innovasjon i veibyggingsprosjekter, herunder innovasjon knyttet til kontraktmodeller og digitale arbeidsprosesser.
- NV skal oppfattes som en aktør som setter strenge krav til HMS og seriositet til våre leverandører, og bidrar til et bedre arbeidsliv.
- NV skal oppfattes som en aktør som oppnår reduserte kostnader og

reduert tid fra plan til ferdig vei uten at dette går på bekostning av sikkerhet og kvalitet

5.3 Styrket kjennskap og omdømme i opinionen

De første to driftsår har NVs kommunikasjon fokusert mye på sentrale myndigheter og politiske miljøer, for å sikre velfungerende rammebetingelser og støtte til selskapet. Det sentrale budskapet har vært at NV har fokus på samfunnsøkonomiske prioriteringer og reduksjoner. I tiden framover blir det

viktig å bredde ut målgruppen og nyansere budskapene i kommunikasjonsarbeidet.

Nye Veiers strategi er:

- Måltrettet arbeid for å øke kjennskap og kunnskap om NV, og styrket omdømme i opinionen, især blant trafikantene.
- Unngå ensidig fokus på «billig vei». Få fram at NV bygger gode veier, med høy kvalitet, raskt, sikkert og effektivt – slik at trafikantene får mer ny vei tidligst mulig.
- Ta en aktiv rolle som ekspert om framtidens transportsystem.

6. Veien videre – implementering

6.1 Strategien skal påvirke det daglige arbeid

Alle medarbeidere orienteres om strategien på allmøte i januar 2018. Hensikten er både å gjøre innholdet godt kjent, og å få alle til å reflektere over hva strategien betyr for dem.

Selskapets målstyringsmetodikk vil brukes som oppfølgingsverktøy. Eksisterende KPIer vil oppdateres i lys av strategien, og framgangen underveis i året vil følges opp på ordinært vis.

Ledergruppen vil jevnlig ha strategiske tema på dagsorden i sine møter.

6.2 Noen prioriterte områder vil følges opp særskilt

Et fåtall temaer som berører ulike deler av organisasjonen, vil følges opp særskilt, for å sikre at det opprettholdes nok momentum i arbeidet. Dette gjelder:

- Framtidens transportsystem (bidragene til NTP-arbeidet).
- Digitalisering (oppfølging av 12 utvalgte tiltak).
- Utvikling av «Nye Veiers byggherrestrategi», som utdyper hvordan NV ivaretar sin byggherrolle; som basis for intern kompetansebygging og ekstern kommunikasjon.

6.3 Strategiarbeidet vil inngå i selskapets årstjuil

Endringer i teknologier og rammebetingelser skjer raskt, og det er derfor nødvendig å ha en regelmessig revurdering av selskapets strategi. Selv om virksomheten i sin natur har et

perspektiv som går over mange år, bør strategiarbeidet inngå som en del av selskapets årlige arbeidsprosess. For framtidige år foreslås det en arbeidsprosess slik:

- Mai/Juni: Kartlegge viktige utviklingstrekk, utføre SWOT, prioritere et fåtall utvalgte områder som skal undersøkes nærmere.
- August: Orienter styret om fokusområdene.
- Oktober/November: Strategiseminar for styret.
- November/Desember: Vedta oppdatert strategi.
- Januar: Oppdatere KPIer.

6.4 Satsing på innovasjon og FoU

Samferdselsbransjen og tilknyttede næringer (rådgivere, entreprenører, m.fl.) kjennetegnes av standardiserte arbeidsmåter som er utviklet over mange tiår. Mange oppgaver løses relativt likt i dag som før i tiden, selv om kontrakter og anleggsmaskiner er større enn før, og digitale verktøy gjør sitt inntog. Som det fremgår tidligere i dokumentet, er det potensiale for

forbedringer og behov for fornyelse og innovasjon. Forskning gir ny kunnskap som skaper nye muligheter. Regjeringen har uttrykt at NV «skal utfordre etablerte standarder og tenke nytt». NV ønsker å ta aktive grep for å fylle denne rollen, og ha en tydelig satsing på innovasjon og FoU som berører alle de fire strategiske satsingsområdene.

Nye Veiers strategi er:

- NV skal gå nye veier på flere områder, og ønsker å være en innovativ kraft som bidrar til fornyelse av arbeidsmåter og tankesett.
- NV skal tenke langsiktig og ha et systematisk FoU-arbeid, med dedikerte medarbeidere som samarbeider med resten av NV og med eksterne kompetansemiljøer. FoU-arbeidet skal støtte selskapets strategi.
- NV skal være villig til å teste ut nye ideer raskt.
- NV skal legge til rette for at leverandørene kan bidra med innovative løsninger.



Figur 9: «Ordsky» over Nye Veiers FoU-aktivitet, som er knyttet til de strategiske områdene Profesjonell byggherre (55 %), digitalisering (30 %) og framtidens transportsystem (15 %).



Vår payoff:
Nye Veier
– **raskere**
frem

Vår verdier:
Forny,er,
Forbedrer,
Forsikrer

 NyeVeier

  [nyeveier.no](https://www.nyeveier.no)

HJEMMELEKSEARBEID

Bygge omdømme og skape forståelse for NVs rolle

Sikre god lokal forankring/samhandling i veiprosjektene

Hva kan kommunikasjonen bidra til?

Tydeliggjøre rolle, mandat og oppdrag

Bidra til smertefri og effektiv gjennomføring av prosjektene

Bruke resultater til å bygge posisjon og støtte

Definere og sikre aksept for egne suksesskriterier

Synliggjøre samfunnsnytte og måloppnåelse

Sikre gjennomslag for ønskede rammebetingelser

Hva kan kommunikasjonen bidra til?

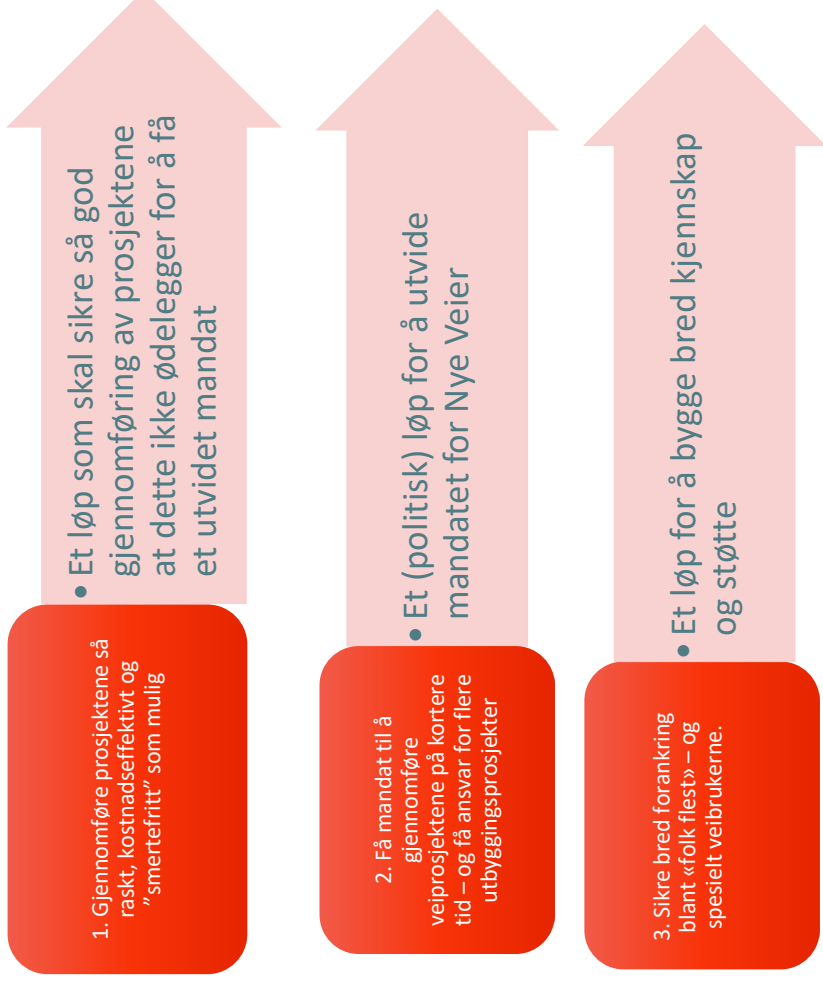
Bygge kjennskap og
omdømme og sikre støtte

Bidra til smertefri og
effektiv gjennomføring av
prosjektene

Synliggjøre samfunnsnytte
og måloppnåelse

Sikre gode rammebetingelser
og et utvidet mandat

Målene gir tre tydelige kommunikasjonsløp



Viktigste målgrupper

Politikere nasjonalt

Samferdsels-
departementet

Entreprenører,
leverandører og
rådgivere

Ekspertene*

Lokalpolitikere /
kommunene / lokale
interessenter

Kommentatorer /
media*

Brukeren*

Miljø- og landbruks-
interesser / NGOer
m.fl)

LO og spesielt
Arbeidsmands-
forbundet

* Viktig i tiden som kommer

Omdømmme

- Teori: Bra omdømmme blant de som kjenner Nye Veier.
- Utfordring: Mange kjenner oss ikke.

Politikerdialog

Målsetting:

- Sikre kjennskap til og bred aksept for Nye Veiers mandat og arbeidsform
- Sikre at selskapet fremstår som åpent, innovativt og som en positiv kraft innen veibygging
- Sikre gode politiske relasjoner til alle partier på alle forvaltningsnivåer

Målgruppe: Politikere nasjonalt og lokalt / regionalt

Tiltak:

- Etablere faste kontaktrutiner/-møter med de meste sentrale politikere nasjonalt og i utbyggingsregionene
 - Etablere relasjoner gjennom å invitere Transport – og kommunikasjonskomiteen til orientering om NV/komiteise til Kristiansand og ut i prosjektene
 - Bruke kommunikasjon i prosjektene til å invitere sentrale politikere med på markering av milepæler
 - Gjennomføre systematiske kontaktmøter med lokal/regionpolitikere i NVs prosjektområder – innarbeide dette i kommunikasjonsplanene for prosjektene
- Kartlegge og delta/bidra på relevante arrangementer hvor sentrale politikere er til stede (NHOs årskonferanse m.fl.)
- Delta på Arendalsuka med egne opplegg
- Initiere regelmessige temaseminar sammen med andre hvor viktige samfunns- og bransjete ma løftes frem (Agenda, NHO, LO etc.)
- Fortsette dialogen med opposisjonspartiene og LO

Kommunikasjon i prosjektene

Målsetting:

- Imøtekomme forventinger og sikre et godt samarbeid med lokale myndigheter og lokale interessenter
- Bidra til raske planprosesser og avklaringer
- Demonstrere at NV er en åpen organisasjon som er en positiv kraft lokalt

Målgruppe: Kommuner/lokalpolitikere og lokale interessenter

Tiltak:

- Utvikle felles mal for kommunikasjonsplaner for prosjektene, inkl retningslinjer og rutiner for kommunikasjon i prosjektene. Disse bør bygge på prinsippene om åpenhet, samarbeid og tidlig dialog i prosjektene og innarbeides i styringssystemet.
- Utvikle kommunikasjonsplan for hver prosjekt med utgangspunkt i et interessentkart og milepælsplan:
- Planen bør struktureres og tilpasses «Politikerdialog».
- Etablere mal og rutiner for bruk av sosiale medier og nettsider for å sikre best mulig lokal dialog og forståelse.
- Samarbeid med kontakt med grunneiere og grunnergvervsprosesser.
- Lage konsept for info / folkemøter, informasjonsmateriale i form av brosjyrer, film etc.
- Utvikle beredskaps – og kriseplan og gjennomføre øvelser.

Sentralt kommende periode: Sikre bred forankring blant «folk flest» – og spesielt veibrukerne.

Målgruppe: Veibrukeren

Målsetning:

Tiltak og sentrale budskapspunkt:

- Utføre omdømmemåling – hvordan vurderer publikum Nye Veier?
- Intervju de som ble intervjuet før oppstart av NV. Hva er deres inntrykk nå?
- Utvikle mediasaker som når et bredt publikum.
- Tydeliggjøre at vi legger til rette for fremtidens mobilitet.
- Kommunisere *samfunnsnytte* og *ringvirkninger* av å bygge sikre veier som binder bo- og arbeidsmarkedsregioner sammen.
- Unngå «billig-stempelet». NV skal være kjent for å bygge kvalitet og nytte i veiene. Hva skal veien løse? Hva er godt nok?
- Mer vei for pengene – raskere til brukeren.
- NV en utfordrer og bidrar til innovasjon i offentlig sektor. Fulldigital, effektiv, nye kontraktsmodeller.
- Klimaansvar.

Forankring og samhandling i prosjektene

- - NV skal være i front mot omgivelsene i planleggingsfasen, mot kommuner, grunneiere etc. Støttes av entreprenør og rådgiver, men NV i front.
- - NV må bære hoveddelen av den økonomiske risikoen for reguleringsvedtak, dvs at samfunnet/fellesskapet nyter godt av gevinster som oppstår i planleggingsfasen.
- - Nabolagskontakt og praktisk informasjon i byggefasen kan/bør håndteres av entreprenør.
- - Viktig å minne om NVs oppdrag, drive forventningsstyring, hindre at det oppstår kostbare ønsker som tar livet av prosjektene økonomi.
- - Husk betydningen av respekt for den andre part, og å forstå deres syn
- - Vær tydelig og åpen/ærlig
- - Bruk visualiseringsverktøy for å formidle faktainfo om prosjektet; mange sliter med å forstå skriftlig info og/eller kart
- - Kartlegg interessenter og lag en relevant kommunikasjonsplan

Roller	Eksempler på emner
Styreleder, adm. direktør	Porteføljeprioritering og utbyggingstakt, utvikling av selskapet, sentrale strategiske spørsmål (f. eks. utvidelse av mandat), rammevilkår (eks. finansiering av veiutbygging), kontrakter
Fagdirektører, prosjektdirektører	Fagområder overordnet, kontrakter, strekninger, planspørsmål overordnet, samfunnsnytte, lønnsomhet, bompenger, hastighet, saker vedr. veinormalen, grunnnerverv
Utbyggingssjefer	Fakta om «egne» strekninger, håndtering av saker vedr. utbyggingen, trafiksikkerhet under bygging, omreguleringer, plansaker
<u>Unntaksvis: Disiplinledere</u> (eks. YM)	Saker vedr. detaljer og tiltak relatert til fagområdene. Klareres med fagdir. / PD og US.
Komm. sjef og komm. rådgivere	Diverse saker, etter avtale med adm. dir. og PD.

Noen faste budskapspunkter

- **Prioritering av strekninger:** Vi viser til at selskapet prioriterer to ganger i året, og legger denne prioriteringen ut i offentligheten etter styrebehandling.
- **Fartsgrenser** settes av veimyndighet, men NV legger på sine strekninger opp til å planlegge for minst 110 km/t da dette gir en høyere nytte for veibrukeren og samfunnet.
- Vi bygger etter samme **standard og kvalitetskrav** som annen veibygging i Norge og er underlagt Vegdirektoratet som veimyndighet.
- Vi arbeider daglig med **kostnadsreduksjoner** (målsetting 20%) dette betyr mer trafiksikker vei for pengene tidligere til veibrukeren da vi er likviditetsstyrt.
- **Reduksjonene** tar vi i hovedsak på forenkling og optimalisering av trase og tilliggende veinett, standardisering av løsning, stordriftsfordel og tidlig involvering.
- **Klimamålet** med 40% reduksjon innen 2030 ser vi er innen rekkevidde

Vedlegg 5 – Brev fra kommunene til Samferdselsministeren

Samferdselsminister
Ketil Solvik-Olsen
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

16. februar 2017

Ny E18 gjennom Telemark og Aust-Agder

Kommunene ønsker et møte med Samferdselsministeren så fort som mulig, og helst før Påske 2017 for å drøfte hvordan kommunene opplever samarbeidet Nye Veier AS (NV AS).

Bakgrunnen for ønsket om et møte er konfliktnivået som nå skapes lokalt og regionalt og at dette kan føre til at prosjekter forsinkes og fordyres unødige. Det er i samfunnets interesse at NV AS lykkes med sitt samfunnsoppdrag om en mer kostnadseffektiv veibygging, som gir mer vei for pengene, tryggere veier, raskere og mer helhetlig utbygging.

Vi vil understreke at vi er positive til at NV AS lykkes med en helhetlig og sammenfallende utbygging av E-18 gjennom våre kommuner. Vi ønsker å bidra til en så sømløs prosess som mulig.

Vi er mindre fornøyd den måten NV AS forholder seg til gjeldende planer og planprosesser. I flere av kommunene er planene ferdige og klare til å iverksettes. NV AS utfordrer kommunene som planmyndighet både på vedtatte reguleringsplaner, vedtatte kommunedelplaner og i planprosessene, samt at disse endringene legges som forutsetninger (anbudsgrunnlaget) for firmaene som skal utføre byggingen av traséene. NV AS ønsker å inngå avtaler om planprosesser som binder kommunene før planutkast er fremlagt og før høringsinstanser har uttalt seg. Vi oppfatter også at NV AS sår tvil om fremdriften av vegprosjektet dersom ikke kommunene går med på foreslåtte endringer. NV AS utfordrer også behovet for vegbelysning og bredden på vegskulder. Vi kan ikke se at det foreligger viktige trafiksikkerhetsvurderinger bak disse forslagene til endringer – det bekymrer oss.

Frustrasjonsnivået hos aktører utover kommunene er også økende. Fylkeskommunene, Fylkesmennene, næringsdrivende, oppsittere, grunneiere, villtag og viltneimder med videre uttrykker økende frustrasjon over at NV AS presser på for å kjøre omkamper på flere områder (viltfremkommelighet, avbøtende tiltak, tilførselsveger, m.m.) samt at tidligere inngåtte avtaler ønskes reforhandlet. Ansvarsforholdet mellom NV AS og Vegvesenet er uklart spesielt i forhold til avbøtende tiltak og tilførselsveger.

Avslutningsvis håper vi derfor at Samferdselsministeren ønsker å møte oss til et avklarende møte som bidrar til å oppnå målene med NV AS.

Med hilsen,

1

Ordførerne i Bamble, Porsgrunn, Kragerø, Gjerstad, Risør, Tvedestrand, Arendal, Skien, Drangedal og Siljan

Kopi:

Freddy de Ruiten
Svein Harberg
Ingebjørg Amanda Godskesen
Kjell Ingolf Ropstad

Terje Aasland
Bård Hogsrud
Lene Vågslid
Christian Tynning Bjørnø
Geir Jørgen Bekkevold
Solveig Sundbø Abrahamsen

Fylkesmannen i Aust-Agder
Fylkesmannen i Telemark
Fylkesordfører i Aust-Agder
Fylkesordfører i Telemark

Vedlegg 6 – Intervjuguide

Intervjuguide / individuelt intervju

**«Samfunnskommunikasjon og veiutbygging i Nye Veier» - case studie av
veiprojektet Rugtvedt - Dørdal ”**

Navn / stillingsbeskrivelse på deltaker

Tematiserte spørsmål:

Del 1

- Hva mener du kjennetegner kommunikasjons- og informasjonsarbeidet der du jobber?
- Hvordan har dere har planlagt og gjennomført kommunikasjons- og informasjonsarbeidet i dette prosjektet?
- Hva er det viktigste når dere planlegger eksterne kommunikasjonstiltak?
- Hva kan være forskjellene på dette området i nye og veletablerte selskaper/etater?
- Hvilke tanker har du om medvirkning i forbindelse med planprosesser?
- Osv.

Del 2

- Effektivt? – på hvilken måte?
- Nye ideer?
- Forankring?

Intervju – Christian

12.04.18 kl. 10 - 11

Kan vi gjennomgå kommunikasjonsstrategien til Nye Veier?

Det kan vi gjøre. Kommunikasjonsstrategien er vedtatt av styret.

Strategien er sendt deg på e-post. Vi har valgt å fremstille den i en Power Point-presentasjon for å gjøre den strategisk konsis og operativ.

Disposisjon av strategien:

Synliggjør hvordan kommunikasjonen skal være et strategisk virkemiddel for å nå Nye Veiers overordnede mål.

Definerer fire kommunikasjonsmål som skal støtte opp under selskapsmålene:

1. Sikre kjennskap og omdømme og sikre støtte i samfunnet for Nye Veier.
2. Kommunikasjon skal bidra til en smertefri og effektiv gjennomføring av prosjektene – med god gjennomføring, god forankring og minst mulig friksjon.
3. Kommunikasjon skal også bidra til å synliggjøre samfunnsnyttene Nye veier oppnår og vår måloppnåelse
4. Sikre gode rammebetingelser og et utvidet mandat

Kommunikasjon er veldig sentralt i Nye Veiers totale strategi. Fra både styret og leder understreker de at kommunikasjon er et viktig strategisk verktøy.

Lykkes vi ikke ute i prosjektene, så lykkes heller ikke selskapet. Så Nye Veiers suksess hviler på at vi lykkes godt ute i prosjektene. Altså lokalt for gjennomført prosjektene våre på en effektiv måte. Samtidig lykkes ikke prosjektene hvis vi ikke lykkes i Nye Veier AS, kommunisere godt, måloppnåelse, samfunnsnyttene vi representerer. Det henger sammen.

Kommunikasjon i Stortingsmeldingen?

Det ligger ikke noe spesifikt om kommunikasjon i stortingsmeldingen. Der er det forklart bakgrunn for bakgrunn og mandat vi har. Handler først og fremst gjennomføre utbygningen. Vi selv som har staket ut kursen hvordan vi skal nå det målet. Da er kommunikasjon en viktig faktor.

Kommunikasjonsreferanser og erfaringer?

Erkjennelse at bygging av stor infrastruktur har stor allmenn interesse – interessentene er mange og det krever god kommunikasjon.

Erkjente at NV var omstridt da det ble etablert – ble viktig med god kommunikasjon med samfunnet. Forklare hva NV er for noe. Både det lokale, ute å bygge veier, berører omgivelser, naboer, naturhensyn osv., men også det politiske og interessenter som fagbevegelse.

Høster erfaringer til og fra andre prosjekter. Gjort at kommunikasjonen er blitt bedre.

Sett at vi hadde store konflikter, bla. med Bamble Kommune. Tok kommunikative grep – hvordan vi møter folk og hvordan vi kommuniserer med dem.

Vi var ny aktør – vi gjør om på planene. Opplevde at vi tok fra dem noe de allerede hadde fått. Vi ønsket f. eks. å korte ned på brulengder, senke bruer i terrenget. Vi gjør ting annerledes for å spare kostnader for samfunnet – det gjør at det har vært konflikter.

Vi må tåle en hvis porsjon konflikt i sammenheng med planer vi fremmer eller endrer – hvis ikke så tror jeg vi ikke gjør de endringene som gagnar samfunnsøkonomiske hensyn. Så det må vi tåle. Da må vi ha en viss høyde for. Men det er alltid en grense for hvor spiss og hvor harde disse konfliktene skal være. På R-D så nærmet vi oss nok den grensen – så gjorde vi tiltak på planer og i relasjonene, møtene og kommunikasjon som gjør at vi har en god tone med kommunen i dag. Handler både om hva vi gjør og hva vi sier og hvordan vi sier det osv. Kommunikasjon er jo mye.

Ingen av prosjektene er like – og kulturene på de ulike stedene vi bygger er heller ikke like. Det er viktig å vite når vi skal bygge. Landbruket kan være annerledes, interessene er annerledes, og konfliktene kan bli annerledes. Vi må sette oss inn i lokale forhold for å kunne møte folk på en ordentlig måte og kommunisere godt. Det blir nesten litt som «kulturforståelse».

Viser tekst om medvirkning på nettsiden til SVV og spør hvor man finner dette hos NV:

Vi har husstandsbrosjyrene. Brukt både i Tv-Ar og i R-D. Før man satte i gang sendte man ut husstandsbrosjyrer for å informere og forankre det vi skal i gang med, men spør lmi som vet mer om dette. Finnes også kontaktinformasjon på nettsidene.

Organiseringen av kommunikasjonsrådgiverne i Nye Veier?

Bakgrunn: overordnet skal Nye Veier være en slank byggherreorganisasjon. Og selv om jeg ofte opplever at vi burde vært flere kommunikasjonsmennesker i selskapet så er ikke det et rammevilkår jeg har og bare kunne fylle på. Da er det viktig at vært prosjekt eller utbyggingsområdet har dedikerte kommunikasjonsfolk. Da blir det viktigere at jeg klarer meg på hovedkontoret, slik at ressursene er ute i prosjektene. Nettopp fordi det er der vi berører folk flest. Og det er det mest praktiske arbeidet med folkemøter, husstands-kommunikasjon, interessenthåndtering skjer. Det er klart at noen utbyggingsområder har to og tre prosjekter. Så når disse prosjektene er i gang med planarbeidet eller anleggsarbeid, så skjer ting fort og det er mye som skjer. Det er grunnen til at vi er organisert på måten vi er. En organisering som ledelsen har tatt.

Hva må en kommunikasjonsrådgiver på et veiprojekt i Nye Veier ha?

Personen må ikke nødvendigvis vært innom veibygging før. Men man bør ha forståelse for kommunikasjon i store prosjekter. Det er en fordel. Har du ikke det, så får du det ganske fort. Samferdsel det er på folks rader. Det er høy interesse om samferdsel. Alle som har en bil har en mening om det vi gjør. Spesielt på de stendene vi skal bygge. Da må kommunikasjonsrådgiveren være på plass, ha lokalkunnskap, kunne møte interessentene,

interessenter er et litt kjølig ord, men folk som bor langs traseen. Av og til høre mer enn man snakker. For all del, vi tar jo eiendommene og boligene fra folk. Betaler riktig nok bra for det, men vi skal jo berøre bønder som har drevet landbruk i generasjoner på Gjæren. Det er jo sannhetens øyeblikk. Hvordan vi håndtere sånne situasjoner. Der får vi prøvd kommunikasjonen vår.

Hvordan opparbeider kommunikasjonsrådgiver seg god kunnskap om prosjektet?

Imi jobber sammen med veldig flinke planfolk. Planfolkene har en ganske detaljert kunnskap. Kommunikasjonsrådgiveren jobber ikke i et vakuum, men sammen med disse som har bearbeidet planer, kjenner lokale forhold, kjenner grunneierne. Det består mye av et samspill og et samarbeid. Jeg tror en kommunikasjonsrådgiver får øker kompetansen sin om lokale forhold ved å samarbeid med disse andre fagfolkene. Det er et teamarbeid. Utbygningssjef, planfolk, grunnverv osv. Er i kontakt med grunneierne og folk langs linja.

Hva kjennetegner kommunikasjonsarbeidet i Nye Veier synes du?

Vi bestreber oss på å være åpne og transparente på hvordan vi jobber og hva vi skal gjøre når vi starter opp et prosjekt. Vi forsøker å være på tilbudssiden, både med medier og henvendelser fra vanlige folk og interessenter. Også forsøker vi å justere forventningene til det vi skal gjøre. Vi må være ærlige å si at det vi skal gjøre påvirker natur og miljø og mennesker. Det er avgjørende. Vi må aldri late som noe annet.

Også forsøker vi å ta samfunnsansvar. Det samfunnsansvaret som påhviler oss. Handler om hvordan vi løser kjerneoppgavene våre. Hvordan vi ivaretar mennesker, natur og miljø i det vi gjør. det er også en vesentlig del av kommunikasjon vi gjøre. Og selvfølgelig hvordan vi ivaretar de som jobber på anleggene våre.

Viktig hvordan vi samarbeider med totalentreprenøren som driver prosjektet. Ganske mye av kommunikasjonen er overlatt til totalentreprenøren i prosjektet år det er startet opp. det er regulert i kontrakten, entreprisekontraktene. Det er avgjørende at vi finner gode måte å samarbeide med totalentreprenøren på.

Erfaringen er at entreprenøren og anleggslederne osv. De kommuniserer ganske godt med bønder, grunneiere osv. Det blir ofte gode resultater når anleggsfolkene er god på kommunikasjon.

På studiet lærer vi om ulike teoretiske regimer innen samfunnsplanlegging og kommunikasjon som har utviklet seg over tid. Kjenner du til disse teoriene?

Ikke kjent med teorien. Vi er ikke forankret med teorien, men det kan være smart. Vi har ikke den akademiske bakgrunnen på dette teoretiske, men jeg skulle gjerne lest meg opp på den.

Vi jobber jo med sånn mer overordnet samfunnsplanlegging og kommunikasjon.

Samfunnsplanlegging i store samferdselsprosjekt som vi driver med. På kommunikasjon så er forankring ute i omgivelsene på et tidlig tidspunkt helt sentralt. Den enkle versjonen er at jo mer folk kan om det vi skal gjøre på et tidlig tidspunkt, desto enklere er det å gjennomføre. Man kan «herje» ganske mye med folk, så lenge de er godt informert for å si det litt brutalt.

Et lite eksempel Christian nevner er nyhetssendinger om flyforsinkelser på Gardermoen. Folk er ofte ikke informert. Det gjelder nok både tog og trafikk og også det NV gjør.

Vi ser på og diskuterer lapp som beskriver kommunikativ planlegging:

Jeg synes det er en god beskrivelse av den tilnærmingen vi har. Det nytter ikke å ha utelukkende rasjonelle argumenter når du skal ta gården fra noen som har gårdsbruk der i mange generasjoner. Da må man forstå at det innebærer mange følelser. Den rasjonelle modellen hadde vært brutale greier nå. I dag har vi et mer åpnere samfunn, et mer involverende samfunn, hvor forankring og medvirkning er to sentrale stikkord.

NV har ikke tenkt på teorien om kommunikativ planlegging. Vi er preget av samfunnet vi er en del av og den kommunikasjonen som har utviklet seg med tiden. Jeg jobbet i Agder Energi før, og det er et selskap som skal kommunisere med lokale omgivelser. Det er nok noen ryggmargsreflekser vi har, tror jeg.

Vi arrangere gjerne flere folkemøter enn færre. Jeg tror du vil kunne få høre at i Rugtvedt – Dørdal der har det vært mange folkemøter Informasjonsmøter til velforeninger og nabolag, både store og små. Der har prosjektledelsen vært på ordentlig på tilbudssiden fordi vi tror at det virker. Møte folk istedenfor å sende brev i posten til dem. Høre på hva de sier og det er ett eller annet som skjer når folk møtes som jeg tror på. Det er noe positivt som skjer med noe ufarliggjøring. Et veiselskap skal ha noen ansikter.

Fra mitt ståsted så er vår store utfordring er jo at vi gjør om på planer og begrunner det med samfunnsøkonomi, men den jevne grunneier, jeger, fisker eller hva som helst, de bryr seg ikke om samfunnsøkonomien. Jeg tror veldig få har et forhold til om staten sparer to milliarder kroner på en veistrekning på to mil. Det er litt «andres penger», «storsamfunnets penger». Vi er nødt til å begrunne og forklare såne sammenhenger på andre måter.

Er folk mer skeptiske til Nye veier enn SVV?

Det tror jeg er både og. Det er mange som heier på Nye Veier fordi de ser at de kan få en effektiv trafikkisikker vei gjennom kommunen raskere enn de ellers ville fått. Fordi at når vi tar ned kostanden og øker samfunnsnyttene i prosjektene våre, så kan vi og gjennomføre og realisere veier raskere. Ikke selve byggingen av veien, men selve oppstart og alt skjer raskere fordi pengene finnes. Det er vel langs den linjen vi også kommuniserer. Vi gjør prioriteringer intern hos oss. Hvilke veier skal vi bygge ut når. Og det skjer stort sett ut fra samfunnsøkonomiske hensyn. De mest lønnsomme veiene bygges først. For å få en veistrekning lønnsom, så må vi alltid bearbeide planer. Man kan godt si at det ligger et visst pressmiddel i dette. Altså at skal en kommune ha en ny vei gjennom kommunen sin så må de spille med oss og ikke mot oss eller så havner den veier lenger ned på vår prioriteringsliste og kommer dermed senere. Det er et viktig premiss i kommunikasjonen vår, men det blir jo et veldig rasjonelt et selvfølgelig, men lokalsamfunnet og kommunene vil ha nye veier som er trygge og effektive.

Det er to parter som må til for å bli ferdig. Derfor er dialog så viktig - finne en forståelse.

Konflikter i R-B?

Det er brulenger, viltinteresser, jaktinteresser. Det var langs de linje konfliktene gikk i stor grad.

Sjekk også i mediearkiv eller gjør noen Google-søk med medieomtale på de konfliktene. «Bamble kommune», «Nye Veier + Rugtvedt – Dørdal».

Hvilke interessenter kan jeg ta kontakt med?

Det kan fort hende du ikke får noe svar fra NAF. Vi har ikke hatt noe ytterligere kontakt med dem.

De du gjerne må ta kontakt med er NLF (Norsk Lastebilforbund), regionleder, Reidar Retterholt, som helst sikkert har en oppfatning av Nye Veier og hvordan vi jobber. Ellers er det jakt- og fiskeinteresserte på strekningen som har meldt seg. Viltnevd og jakt og fiske-interesser. Norges jeger- og viltforbund har et medlemsblad som lagde en tisdagers sak om Rugtvedt-Dørdal nå i vinter. Den tok utgangspunkt i potensielle konflikter, altså hvor veien møter jakt og fiske interesser. Smart å få tak i den artikkelen ([Jakt og Fiske har sendt meg et eksemplar av bladet i posten](#)).

Fordelen med å forholde seg til lastebileierne er at de er organisert. Det er en brukergruppe som er organisert i et forbund og har sin agenda og har personer vi kan møte og snakke med. Privatbilisten er ikke organisert. NAF er opptatt av mye annet. Nye Veier opplever ikke NAF som «på» det vi holder på med. Privatbilisten er på den måten krevende for oss å jobbe med som interessenter, siden de ikke er organisert.

Litt rundt kommunikasjonen med Bamble kommune

Tror du skal prate med Imi om dette.

Men, jeg mener å huske et "turning point". Porsgrunn og Bamble kommune henvendte seg til statsråden. Fikk et møte med statsråden og NV. Hvor beskjeden var helt tydelig; «dette må vi finne ut sammen». Etter det så har det gått lettere. Vet ikke hvorfor. Da var det vanskelig. Da var det konfliktfylt. Men så kom møtet i stand og så tror jeg man fikk til en dialog og et samarbeid etter det. Dette tror jeg Imi kan fylle bedre ut om. Ordføreren i Bamble kommune var også med på møtet, så han kan også si noe om møtet ([skal møte Ordfører i Bamble Kommune 3. mai.](#)). Vi opplever Bamble kommune som utrolig konstruktive nå.

Litt om planprosessen Dørdal-Grimstad med interkommunal planprosess:

Det er vel første gang en interkommunal planprosess brukes på et så stort prosjekt. Det er ikke blitt på noen av de andre prosjektene før. Der er det syn kommuner og to fylkeskommuner som sammen skal bli enige om kommunedelplaner som strekker seg over en lang strekning. Og vi har jo satt i gang den prosessen for å få en mer effektiv planprosess. Det er ikke sånn at en vei går inn i en kommune og så stopper den der kommunen stopper. Det at kommunene sitter sammen og jobber med kommunedelplanen og definerer en sånn korridor hvor veien skal gå, det tror vi er bra. Så den prosessen er i gang og gjennomføres av Rambøll og Aspeland Viak og der er kommunikasjon viktig. Det er vektlagt i tilbudsarbeidet og kontraktarbeidet med rådgiveren, som er Aspeland og Viak. Ordføreren sitter også i disse møtene. Så ordføreren i Bamble kan helt sikkert si hvordan han ser på det prosjektet der.

Godt kommunikasjonsarbeid gir mer effektiv gjennomføring veiprojekter, hva sier du da?:

Da sier jeg ja. Det tror vi på og det er derfor det er definert som et eget kommunikasjonsmål i strategien.

Så det er klart det er blitt en naturlig og viktig del av planarbeider og prosjektarbeidet. Så absolutt. Forankring, folk skal føle seg informert, folk skal føle seg involvert, og folk skal føle at de har en stemme og en påvirkning på det som skjer.

Andre land?

Det er store kulturelle forskjeller. Kina eks. driver ikke med dette [medvirkning og kommunikasjon til folket].

Jeg tror det til slutt handler om demokrati og demokratiske tradisjoner. Preger universelle vestlige verdier.

Intervju – Imi

Torsdag 12.04.18 kl. 11.20-12.20

1. Kjenner du til kommunikasjonsstrategien til Nye Veier? Kan du beskrive hovedelementene?

Ja. Vi har en kommunikasjonsstrategi i selskapet som vi bygger på når vi lager kommunikasjonsstrategi ute i utbyggingsområdene. Og hovedhensikten med kommunikasjonsstrategien er bidra til å løse selskapets mål og samfunnsoppdrag. Og at prosjektene ute i utbyggingsområdene realiseres etter planen og at vårt kommunikasjonsarbeid bygger opp under selskapets strategi. Og selskapets strategi er jo igjen forankret i styrets strategi. Jeg lette etter styredokumentet, men det ligger her. Kommunikasjonsstrategien bygger på dette styredokumentet *viser dokument*. Det er som er viktig for oss på kommunikasjonssiden er jo interessentperspektivet og omgivelseperspektivet. Slik at vi er opptatt av å kartlegge hvem som er de viktigste som blir berørte av Nye Veier i våre utbyggingsområder for målrette og tilpasse kommunikasjonen til dem. Også på vårt område er vi opptatt av å forenkle og forbedre sånn at vi tenker også at vi skal jobbe smart som kommunikasjonsarbeidet fordi vi ikke er mange. Vi er jo også del av en slank byggherreorganisasjon. Vi tenker ikke digitalisering – det kan jeg vel ikke ha sagt...? vi tenker så smart vi kan for å effektivere kommunikasjonen vår.

Fordelen med å være en slank byggherreorganisasjon, og at vi ikke er mange kommunikasjonsarbeidere, er at vi samordner og jobber tett på hverandre; når det gjelder budskap, når det gjelder hvilke interessentgrupper er sentrale, hva er de viktige sakene for NV.

Graden av skriftlighet på kommunikasjonsplanen er nok så som så, men den er tydelig forankret i styredokumentet og den sentrale kommunikasjonsstrategien. Det er jo for å bygge omdømme og for selskapet og realisere målene og lykkes med de konkrete utbyggingsprosjektene.

Punkt effektiv gjennomføring i prosjekt:

Ja, vi jobber veldig målrettet. Vi prøver å ikke bruke tid på, skal man si, mindre relevante saker eller problemstillinger og styrer oss inn på det som er det vesentlig for å lykkes med prosjektene. Vi er ikke noe kommunikasjons-selskap vi som jobber i kommunikasjonsteamet, vi jobber som en del av den strategien som ligger i NV.

Skjønner, ikke noe stor kommunikasjonsavdeling:

Vi jobber veldig bevisst og målrettet med kommunikasjon og er veldig opptatt av å forenkle, effektivisere og digitalisere måten vi jobber på. Og der vi trenger ekstra kapasitet har vi rammeavtaler eller leier inn resurser for å konsentrere oss mer om forankringen opp mot den strategien som styret har lagt og den forventningen vi får selvsagt fra våre prosjektdirektører og administrerende direktør. Vi har flere eksempler på verktøy som vi tar i bruk for å forenkle vår hverdag som kommunikasjonsrådgivere. Riktig at vi bruker mindre tid på oppgaver enn det andre kommunikasjonsrådgivere gjør. Selv om vi har et bredt arbeidsfelt, så jobber vi så smart vi kan med det for å minimalisere det å bli sittende i for mye detaljer.

Hva er dine arbeidsoppgaver?

Punkt 1.: Sørge for at det vi jobber med er i samme sporet som selskapsstrategien.

Punkt 2.: Utbyggingsområdene og prosjektene er i litt ulike faser, sånn at kommunikasjonsarbeidet tilpasses til hvilken status som er i prosjektene, så det er annerledes i et pågående anleggsprosjekt, hvor mye handler om å synliggjøre framdriften, for å forsikre da eksterne at vi følger planen og leverer det vi skal. Det andre er jo med prosjekter som er i sånn planfase som jeg er mye involvert i nå. Der vil kommunikasjonsarbeidet være, fremdeles å synliggjøre, men vil handle mye om interessentanalyse, interessentdialog, og kartlegge det og vite hvem som er de mest berørte og viktige partene å forholde seg til. Så det avhenger av hva slags prosjekt, hvilken fase prosjektet er i.

Med prosjekter som er i gang, så tenker jeg at mye handler om, selvfølgelig også å bidra til en god interessentdialog underveis, men mye handler også om å synliggjøre framdriften i prosjektene, gjennom ulike mediekkanaler. Og på planprosessen vil det kanskje være at vi jobber mer «usynlig», men jobber mye med «hvem er viktig å kommunisere med, hvordan skal vi gjøre det, hva skal være det viktige innholdet, f.eks. D-G hvor vi nå er helt i oppstarten av planprosess, at strekningen som ikke er regulert og ikke i gang anleggsaktivitet. Så du kan si at prosjektene som allerede i gang, så er det litt flere informasjon- og produksjonsoppgaver enn det er i planprosessen, hvor vi nok jobber enda mer på strategisiden på kommunikasjon.

Tilbake til spørsmål om egne oppgaver?: Punkt 3.: Sørge for at vi formidler til omverden hva vi holder på gjennom nettsider og Facebook og Instagram. Punkt 4.: Også er det mediehandtering, medieovervåkning. Som er en kjempeviktig oppgave. Følge med på mediebildet. Hva skrives om oss? Hva ønsker vi å formidle? Da er jeg jo en rådgiver og støttespiller for prosjektdirektør og utbygningssjefene.

Er det noe overføring av erfaringer innen kommunikasjon mellom prosjektene?:

Hva har vi lært fra første prosjekt til videre prosjekter? Åh ja. Hvordan overfører vi erfaringer fra prosjekter til andre? Gjør det hele tiden. Ute for forbedring hele tiden. Nesten hver dag så tenker jeg hvordan kan vi jobbe enda smarte fremover. Etter å ha etablerte side på Facebook, har vi nok har lært og merket at det økende og stor interesse for prosjektene. Sånn at vekten på ekstern formidling er nok blitt sterke og sterke. Fordi etterhvert som NV som blir kjent, så er det mange som er interesserte i å følge oss. Og det å bygge vei betyr mye for mange, så vi har mange følger på Facebook-side, vi har mer en 6300 på E18 FB-siden (red. intervjuet ble holdt 12. april 2018). Så i min bevissthet så har betydningen av ekstern kommunikasjon, ofte oppdateringer, blitt viktigere. Og at vi hatt ende mer, nabomøter i start av prosjektene, og vi har nok blitt enda mer opptatt av å ha litt oftere nabomøte og informasjonsmøte for å fortelle hva, hvordan berørte naboen vil merke at det er et anleggsarbeid på gang. Så har vi kanskje også blitt mer bevisst på betydning av det å kartlegge hvem det er viktige å forholde seg til i omgivelsene, interessentanalyse.

- Hvem er interessegrupper? Blir noen glemt, blir alle informert?

Det vil alltid være noen som mener at de skulle vært informert tidligere. Alltid være. Det kan ikke være styrende, men vi må tenke litt allmenne hensyn og vi må tenke hvilke kanaler vi informer. Noe er jo en oppfølging av, skal man si, litt mer sånn formelle løp da, møter vi har med fylkesmannen eller kommunen og sånn, noe annet er interesseorgan, jaktlag og den typen ting. Men vi henter nok med oss erfaring de med at vi skal ha tette, eller vi ber entreprenørene også, at vi er opptatt at de har god

dialog, siden de er totalentreprenører. Entreprenøren på R-D har der vært veldig opptatt og veldig flink til å ha tett og god dialog og fine møter med jaktlag. Og så har vi nabomøter rundt i de helt konkrete tingene som skjer i Rugtvedt-krysset og veiomlegging og faseomlegginger.

Entreprenøren kan ha gode relasjoner fra før?

Ja. Entreprenøren er gjennom kravet ISO-standeren er de også pliktet til å gjennomføre interesseanalyse f.eks. Så de må gå gjennom den samme tenkningen når de går inn i et prosjekt. Det er jo regulert i den kontakten vi har med entreprenør. En god del av det kommunikasjonsarbeidet er kontraktsregulert. Også er det mulighetsområde utenfor som jeg er veldig opptatt av å finne ut av. For en del entreprenører er ikke vant til å ha byggherre som ønsker at de skal, skal vi si, være så aktive på flere felt da, vi ønsker jo det, så en del av min jobb har og fått våre entreprenører til å bli flinkere til å formidle hva, status i prosjektet, sånn at jeg kan legge det ut på Facebook f.eks. Det er en sånn oppgave som er viktig da. Og følge opp og kanskje «pushe» entreprenøren til å gå utenfor komfortsonen til å bidra til at den eksterne kommunikasjonen som vi er opptatt av.

- Og igjen. Ikke sant, de skal være ekspertene, og det er samme ved i stedet dette med rene sånne produksjonsoppgaver på kommunikasjons- og informasjonssiden, så må vi bruke eksterne krefter og ressurser til å løse de oppgavene.

2. Var prosjektet ferdig planlagt i detalj da dere overtok?

- **Erfaring fra andre tidligere prosjekter? Hvordan opplevde du overtakelse fra et kommunikasjonssynspunkt? Har dere hatt mulighet til å endre kommunikasjonsprosessen i planfasen?**

Både på Tvedestrand og Arendal og på R-D overtok Nye Veie allerede vedtatte reguleringsplaner. Det som har skjedd etterpå er at NV har gått inn og sett: kan vi effektivisere? kan vi finne andre nye løsninger som gjør at vi reduserer kostnadene og kanskje får en raskere fremdrift på prosjektet? Sånn at begge de to prosjektene startet på samme utgangspunkt, at foreløpige reguleringsplaner som var vedtatt. Så har NV sin ambisjon om kostandbesparinger ved å finne smarte og kanskje, skal si, bedre eller effektive løsninger gjort at det har kommet noen forlat til reguleringsendringer i etterkant som f.eks. på R-D prosjektet.

Jeg kjenner ikke reguleringsplanene i detalj. Det fulgte jo ikke med noen kommunikasjonsplan. SVV leverte ikke noe kommunikasjonsplan. Det er ikke sånn det fungerer. Når jeg begynte i august 2016, så var jeg den eneste i NV som jobbet med kommunikasjon og skjønnte fort at NV er opptatt av omgivelse og skjønnte fort at derfor må vi ha et bevisst forhold til omgivelsene i alle våre prosjekter og det vi holder på med og etablerte raskt en FB-side, det var vi enige om at vi måtte ha. Sånn at, noe av det første vi startet opp med var faktisk ekstern kommunikasjon. Det var noe av det aller første vi gjorde. **Ingen kommunikasjonssjef?** Nei, jeg var den eneste som hadde i NV som hadde kommunikasjon som hovedoppgave. Jeg var den aller første som begynte i NV med kommunikasjon.

Det står ikke noe om kommunikasjon i stortingsmeldingen?

Det er jo ikke vanlig. Stortingsmeldingen inneholder jo ikke det. De er jo på et helt overordnet nivå. Så det er administrerende direktør som på en måte må sette standarden og nivået, rammer rundt kommunikasjonsarbeidet. Det forelå en kommunikasjonsstrategi. Den hadde hun tatt initiativ sammen med ledergruppen hun da hadde, tidlig i selskapets oppstartsfasen. Den måtte vi eller jeg legge til grunn i E18-område, den strategien, og det har lagt fast, hovedlinjene har ligget fast egentlig hele tiden, så er det å fylle på med innhold, hvordan gjør vi det da ute i utbyggingsområdene? hvordan gjør vi det ute i E18-området? Når du da spør meg og jeg tenker tilbake så var den eksterne kommunikasjonen noe av det viktigste og første vi tok tak i. Det er også ikke sant mye man skal bygge opp fra scratch og dette måtte vi også gjøre på kommunikasjon.

Med har vel seg noen erfaring fra tidligere arbeid, både Ingrid og du?

Og ja. Det er du sikkert interessert i. Men som et nytt selskap er det klart at vi har et behov for å synliggjøre at vi er tilstede. Fortelle samfunnsoppdraget vårt og det er også veldig mange som var interessert i, og som fortsatt er det, hva er NVs kjerneoppgave, hva er vårt samfunnsoppdrag, hvordan jobber vi. Så administrerende direktør ... jeg tror jeg har vært ute ... holdt mer enn 200 foredrag og innlegg. Svart på veldig mye. Det har prosjektdirektøren i E18-området også gjort. Det var en plan, det hadde vi bestemt oss for, at vi skal ut. Og i det ligger den en omgivelsesorientering som vi har hatt med oss hele tiden. Den har vi med oss hele tiden. Så det er både at vi ønsker å fortelle hva er det nye med Nye Veier og at det har vært interesse i bransjen og også i de politiske miljøene, «hva er nye veier?». Engasjement og interesse har på en måte gått begge veier. Vi har hele tiden hatt med oss den omgivelsesorienteringen, den har vi enda. Men det er klart at nå har vi kanskje fått mer skikk og styring på det, så nå er det jo mer kjent hvordan vi jobber, gjennom prosjekter som er i gang og hvordan nye veier kontraherer det på.

Og sånn sett: Jeg tror, jeg tror at vi har en mer offensiv kommunikasjonsstrategi enn en del andre virksomheter. Jeg tror at vi er enda mer opptatte av interessenter og omgivelser og har det med oss i større grad enn, skal man si, sammenlignbare virksomheter og selskaper. Og jeg synes vi får til veldig mye med relativt begrensede ressurser, mennesker, som jobber med kommunikasjon på heltid. Og det handler jo om at vi har bestemt oss for at vi skal jobbe på strategiplaner, vi skal prioritere hva vi jobber med og vi skal også forbedre verktøy for mer effektiv kommunikasjon. Og at vi samarbeider mye på hva som er de viktigste budskapene, som er forankret i strategiplanen og som selvfølgelig hver og en av oss som jobber i kommunikasjon forankrer med vår prosjektdirektør og i våre utbyggingsområder. Helt konkret så har vi jo f.eks. tatt i bruk dette NTB info-verktøyet som forenkler og effektivt dette når vi sender ut f.eks. presseinvitasjoner eller nyhetsmeldinger om aktuelle saker. Det effektiviserer hverdagen veldig for oss som jobber på kommunikasjon, i tillegg til at det ser profesjonelt og bra ut da, hehe. Så har vi oppdatert nettsidene som du kjenner, fordi vi mener at vi må løfte mye høyre, eller fram dette som skjer ute i prosjektene og det er det vi tror folk er interessert i, det er hva skjer ute i utbyggingsområdene? Og det gjør noe med hva slags informasjon vi tenker er viktig å legge ut der da. Vi er litt sånn nyhetsorienterte.

Hvordan har dere har planlagt og gjennomført kommunikasjons- og informasjonsarbeidet i dette prosjektet?

Mye av det generelle gjelder også i dette prosjektet. Sånn at alt som er sagt nå er også relevant i dette prosjektet og styrer jo hvordan vi tenker. Vi er like omgivelses orienterte der som vi er i prinsippet som selskap. Men hovedelementene som mer punktvis:

1. Den ene er at vi formidler status gjennom Facebook, på nettsidene.
2. Det andre er at vi har mange og jevnlig informasjonsmøter, ved viktige milepæler i prosjekt hvor det er nødvendig å informere naboen og de mest berørte.
3. Det tredje er at vi også har møte med ekstra viktige, som jaktlag og sånn. R-D, noe av veien går gjennom skog der folk går på jakt. Entreprenører har vært med å legge til rette for at de fortsatt skal kunne drive jakt innen rimelighetens grenser mens prosjektet fortsatt pågår.
4. Det fjerde er at vi har også sendt ut en husstandsbrochure. Etter dette formatet *viser brochure*. Så vi har sendt ut en husstandsbrochure til alle husstander i Bamble Kommune (DENNE BURDE JEG FÅ SETT PÅ – fått på e-post). Og det var også en kombinert brochure med Kjørtholt og Bamble tunneler prosjektet, så den gikk også til noen steder eller bydeler i Porsgrunn. Mest langs linja kan du si. da,
5. Og så er det jo den delen med å ha en god dialog med det politiske miljøet. Det er kanskje element fem.

Men hvis du er ute etter, er det noe helt spesifikt som vi gjør i dette prosjektet som vi gjøre i andre prosjekter, så er svaret nei. Sånn hovedelementene i kommunikasjonsarbeidet bygger på det samme prinsippene, eller elementene, det høres litt sånn abstrakt ut, men det bygger på de fem nevnte punktene.

6. Og medieovervåking da, som et sjetteste element kanskje. Altså følge med på hva som skrives og om det er nødvendig å gå ut å enten å korrigere fakta feil eller, ikke akkurat gå inn i en debatt, men respondere på nettet da etter en vurdering. Og der tenker vi oss også om hva er det nødvendig å svare på og hva er det ikke nødvendig å svare på. Det er ikke sånn at uansett hva det står om NV i avisene så må vi ut å kommentere eller korrigere, det gjør vi ikke, så vi vurderer der hva vi tenker det er hensiktsmessig eller nødvendig å gå inn i.

Hva med vurdering av hva som er nødvendig å svare på?:

Vi heter ikke en kommunikasjonsenhet, vi er et fagnettverk, kommunikasjonsteam. Prinsipielt er vi et fagnettverk, men kaller oss også kommunikasjonsteam, men kjært barn har mange navn.

Ja, vi er også opptatt at vi skal vurdere hva vi responderer på. Det handlet litt om å rydde arbeidshverdagen, men det handler også om hvilke saker eller diskusjoner er det viktig at NV deltar i mediebildet eller offentligheten. Så det kan være avisoppslag eller leserinnlegg som vi vurderer at det får stå u-opsagt og vi er jo opptatt av å være en, det er jo spennende og interessant at det går en debatt om nye veier.

Finnes noen som man ikke trenger å bruke tid på?

Ja, vi gjør de vurderingene. Da, jeg kan være ganske kald på det noen ganger. Dette kan stå der. Også vil noen tenke at nei, dette må vi svare på, det er jo feil og sånn. Nei, ja, vi skal ikke undervurdere leserne. Nordmenn er jo avislesende, så vi skal ikke undervurdere de som leser dette og gjør sine vurderinger rundt det som står i avisene. Men vi har et bevisst forhold til

dette og det har vi hatt på R-D prosjekt også. Så det er en gjennomgående vurdering vi gjør i prosjektene og det tror jeg de gjør i de andre utbyggingsområdene også. Så det er mulig at vi skiller oss litt ut fra andre kommunikasjonsfolk at vi lar ting passere, hehe. Jeg vet ikke.

Hva kan være forskjellene på dette området i nye og veletablerte selskaper/etater? Noe forskjell på NV og SVV?:

Vi får jo nå etterhvert hyggelige og positive tilbakemelding at vi er flinke til å informere. Så det får vi både fra enkeltpersoner og fra det politiske miljøer og jeg har også fått det fra journalister. At de har sett at der skiller vi oss ut eller er veldig offensive når det gjelder å informere, orientere, være tilgjengelig,

Og uten at jeg har gjort noen sammenlignende undersøkelse med noen så, så det ville forbause meg om vi ikke kommer høyt opp som et selskap som, ønsker åpenhet rundt det vi driver med, som ønsker å informere, som ønsker å orientere og ønsker å stille opp når andre ønsker informasjon fra oss og prosjektene.

Og så har vi jo også at vi inviterer med oss politikere og viktige berørte parter og interessenter på markering av milepæler sånn at. På R-D så har vi jo invitert med oss selvfølgelig journalister ut, vi kjører gjennom linja og viser status og orienterer om framdriften i prosjektet. Også har vi hatt milepæl knyttet til da vi nådde markering når, jeg tror vi hadde passert en million kubikk fjell på R-D-prosjektet, så inviterte vi med oss presse og ordfører ut. Og Hæhre hadde hele sitt mannskaplag på plass. Så da hadde vi en markering ute i, jeg tror det var ute ved Rønnholt. Så det er en del av det å involvere og ta med å formidle status eller framdrift i prosjektet. Og vi planlegger vel også en åpen dag sånn når været blir bedre.

Har du konkrete eksempler på tiltak/aktivitet som belyser hvordan dere tar hensyn til interessentene i planprosessen? Nytenkende ved interessenter, vært flinkere på?

For det første er jo det å drive interessentanalyse er egentlig noe av det kjerneelementet i strategisk kommunikasjonsarbeid. For det er jo vi og jeg klar over. Jeg har vært veldig eksponent for det i E18-utbyggingsområde, for økt bevissthet om det. Så jeg tror, der vi skiller oss ut er kanskje i graden av bevissthet om det. For det er mange virksomhet som gjør kartlegginger av hvem er viktige omgivelsene. Men jeg tror vi, med mer og oftere og systematisk, gjør de vurderingene. Dette er jo ikke i og for seg rakettforsoning dette. Interessekarlegging er klassisk tilnærming i kommunikasjonstenkningen, men det er ikke alle som skjønner hvor viktig det er. Og hvor vesentlig det er for å lykkes med kommunikasjonsarbeidet på strategisk nivå, det å velge de liksom viktige kanalene, skal man si.

Også på besparelse av ressurser?:

Det er jo en avveining ikke sant. Også er det jo innenfor all sånn kommunikasjon i omgivelse som vil være noen som er tydeligere og mer skal vi se synligere enn andre, men det er ikke dermed sagt at de er de viktigste interessentene. Det kan det være, men det er ikke alltid det er sånn. Og der kommer jo inn de vurderingene med sånn; hva responderer vi på? og hva vi ikke delta i på? hva mener vi er viktig å kommentere eller ja. Men jeg tror også at pressen skiller oss forsterker arbeidet vårt. På digitale verktøy. Nevnte dette med NTB-info, Facebook, NV-nettsidene. Det avgrensner oss også på hvilke kanaler vi bruker. Det er den interessant delen jeg fort tenker på, som jeg mener vi har høy bevissthet om.

Kjennetegner arbeidet rasjonell eller kommunikativ samfunnsplanlegging?

Jeg vil jo selvfølgelig hevde at vi er på den kommunikative delen av skalaen. Men det er jo klart at der er også formelle prosesser som styrer det Nye Veier skal gjøre. Det er jo bestemmelser rundt planprosesser, frister og krav til dokumentasjon og det er jo sånn også at i noen faser hvor en henter innspill og i andre faser ikke, hvor man liksom lukker prosessene. Men det som gjør at jeg mener at vi heller mot det kommunikative er jo den omgivelsesorienteringen, det at vi har mye informasjonsmøter, det at vi er meddelsomme med det vi holder på med. Og det at vi er på tilbudssiden med når folk ønsker informasjon. Og informasjonstilgjengelighet er jo en vesentlig del av det å medvirke, det å kunne medvirke. Og vi er nok i noen, kanskje ikke R-D prosjektet, men i planfaser, så er vi mye ute og det betyr at innbyggere eller berørte må leve med en mer åpen diskusjon om mulige løsninger enn det som blir det endelige. Det kan du si er en krevende side ved det å ha en åpen tilnærming. Det at mange da i manges ører så er det da blir snakket om er det som blir foreslått, men sånn er det jo ikke alltid. Du kan si de litt formelle prosessene forholder vi oss til samme lowverket og samme håndbøker, men i måten vi tilnærmer oss det på, så mener jeg vi er over i den kommunikative, fordi at vi er orienterte ut mot, hvem er det vi bygger vei? og hva betyr den for dem?

Hvis du skal vurdere den kommuniative del av det, må du ser på hvordan vi eller jobber med kom. Man må se på utfallet av kommunikasjon, er at det gjøres endringer, det gjør også NV, det ene er å si sin mening, det andre og hva som blir fanget opp til slutt i forslaget, og der er det ikke sånn at alle innspille kommer med, men at alle har rett til å komme med sine innspill, alle har rett til at sine innspill blir vurdert, så legges det frem forslag som avgjøres i det politiske systemet. Det er jo det som er løypa når man bygger vei. Sånn at verken NV eller SVV kan ikke – ting skal vedtas politisk, reguleringsplaner. Så der lukkes medvirkningsprosessen på en måte, så folk kan jo melde inn på de konkrete planene, og så kan de stemme på partier, hehe.

Det kan ikke bli for åpen heller. Man kan jo ikke stagnere det helt med åpenhet heller?

Altså, men hva mener man med åpenhet? Åpenhet betyr at en har en offentlig diskusjon gående og man får svart på spørsmål, får dokumentasjon tilgjengelig. Og medvirkning handler også om da hvordan man lukker disse prosessen etter hvert fram mot en endelig politisk avgjørelse. Og så er det grader av hvordan man som selskap, hva slags merverdi vi kan tilføre selve prosessen. Og det er der jeg mener en av våre merverdier er at vi har nabomøter, informasjonsmøter, er opptatt av ekstern kommunikasjon, vi tilfører merverdi, på åpenhets- og medvirkningssiden av det. Og så vil det sikkert være noen ulike meninger om det og noen hadde andre syn på NV i begynnelsen enn de har nå. Så det har forandret seg over tid tror jeg, altså inntrykket av NV.

Spørsmål Christian sa jeg kunne spørre deg om:

Litt rundt husstandsbrosjyrene:

Det har vi gjort på Tvedestrand-Arendal også. Der har vi delt ut husstandsbrosjyrer til over 20 000 husstander. Veldig mange er digitale, men ikke alle. Gir ikke helt mening Selv om vi skal være fulldigitale så har vi troen på verdien av å informere husstander direkte i postkassa. Og der forteller vi også hvor de kan få mer informasjon. Medvirkningsprosessen; hvor kan man få mer informasjon, hvem kan man kontakte?

På SVV side nettsider står det om planprosessen. Gjør det det på Nye Veier?:

Ja, det ligger jo en kontaktside på nettsidene og så ligger det kontaktinformasjon i husstandsbrosjyrene. Også er det jo sånn at folk sitter jo ikke og venter på informasjon i dagens Norge, man oppsøker informasjon. Så når du søker på «nye veier», så kommer det opp nettsider og Facebook, så folk er jo aktivt oppsøkende i tillegg. Også er det litt forskjellig om dette er planprosjekt, hvor folk reelt kan komme med innspill, eller om det er noe som allerede er vedtatt.

Så det planprosjektet vi startet opp nå på Dørdal-Grimstad, så skal rådgivende firma legge til rette for en web-basert kartløsning hvor det også er meningen at folk da, når vinduet åpner seg for å komme formelt med innspill, kan man gjøre det på nettet. Det er en del av det vi tenker om bruk av digitale verktøy for å forsterke medvirkningsprosessene. Så den kommer på det neste prosjektet vi holder på med nå, som vi har veldig tro på! Og ønsker å modernisere og prøve ut nye måter å få til medvirkning på, fordi vi vet at folk er jo veldig oppgående på data. Så det gjør vi nå. Det har vi stilt krav til i kontakten nå, at de som skal gjøre den planprosessen, de skal sørge for en god og digital medvirkningsprosess gjennom egne verktøy. Så også på det området så ønsker vi å utfordre eller «pushe» bransjen da, kan du si.

Brukt det på R-D?:

Men, da måtte det vært i SVVs tid. Nye Veier ble etablert i 2016, sånn at den medvirkningsdelen ligger jo før reguleringsplanen er vedtatt. Så her er vi over idet formelle løpet. Sånn at i R-D var jo den fasen over.

Men: når vi nå har ansvar for å starte et planarbeid fra scratch, fra begynnelsen av, så kan vi sette vårt stempel på det bla. gjennom å tenke digitale medvirkningsverktøy som vi gjør nå.

Jeg skal jo se på forskjeller. Har SVV den web-løsningen i dag på sine prosjekter?

Det tror jeg ikke. Der tror jeg Nye Veier er nytenkende. Og det er også fordi den teknologien utvikler seg jo, når det gjelder hva slags verktøy disse rådgiverne bruker som gjennomfører planprosesser. Så det er jo et samspill av verktøy som fagmiljøet og som vi skjønner at det kan vi ta i bruk for å få en god medvirkningsprosess i våre prosjekter. Så derfor er det viktig å ha tett kontakt inn mot bransjen og så for som jobber på kommunikasjon. Så er den delen av Nye Veiers strategi veldig liten.

Kort: Artikkel i Jakt og Fiske?: Fin kilde. Artikkel fra Jakt og Fiske ligger på Workplace. Den var jo på 12 sider. Veldig interessant artikkel for din case + kontakt i Jaktlaget: Jens Erik Farsø?

Kort: Hvis jeg hevder at godt kommunikasjonsarbeid også gir mer effektiv gjennomføring av veiprojekter, hva sier du da?

Da sier jeg; «Ja, helt enig». Det er en viktig del av betingelsene for hvordan vi driver kommunikasjonsarbeid. Det er for å lykkes med effektiv gjennomføring av veiprojektene. Så det at Nye Veier ønsker å sette ny standard for raskere planlegging og det og, hva er det vi sier, levere trafiksikker vei raskere tilbake til veidirektøren veibrukeren , det er også styrende for hvordan vi tenker kommunikasjon. Og når vi pusher på dette med å være omgivelsesorienterte, bevisste ved hvilke kanaler vi bruker, sortere litt på hva slags type medier ..., hva går vi inn i mediene, så er det med tanke på effektivisering. Samtidig som vi kan ivareta det å være åpne og transparente – det er både krevende og spennende.

Takk for intervju!

Intervju – Ordfører, Bamble kommune,

Hallgeir Kjeldal

9. mai 2018 kl. 1236-1306.

1. Hva er ditt forhold til prosjektet – kjennskap, arbeid mm.

a. Ekspert?

b. Politiker?:

Politiker, Ordfører i Bamble Kommune

c. Bruker av veier

d. Nabo?

2. Har du/dere opplevd endringer i kommunikasjonen etter at Nye Veier overtok prosjektet fra Statens vegvesen? -

Ja, det kan du si vi gjorde. Vi opplevde egentlig ganske store endringer når NV. ... ehh det var jo ... for å si det sånn ... det var jo i en periode usikkert hvorvidt dette prosjektet *skulle* tilfalle NV eller ikke ... men når det da ble gjort og NV kom på banen så ble det ganske store omveltninger for Bamble Kommune sin del. Og vi opplevde nok, i den fasen der, de første møtene med NV var langt fra positive sett i fra kommunens side. Det var ganske mye turbulens ... det var ikke bare fra politisk hold men også fra grunneier og jakt- og friluftsjakter som kom det ganske mange reaksjoner som var veldig klare i tilbakemeldinga på at Nye Veier ... gikk ut over rammen for hvilke prosjekt de skulle gjennomføre.

Bakgrunnen for det var at når Nye Veier fikk prosjektet så var det helt ferdig regulert. Det vil si at det var egentlig bare å sette spaden i jorda. Og så når de [Arne: NV] kom på banen så ønsket de å gjennomføre ganske store og omfattende endringer av de ferdige regulerte løsningene som lå der og det betydde jo ganske store endringer som fikk betydelig virkning for Bamble kommune. Og det skapte jo liv og røre for si det forsiktig. Og det førte til bla. et enstemmig kommunestyrevedtak og brevveksling, ganske formell brevveksling, tillegg til hvert fall to formelle møter med NV. Og klima var slett ikke bra. Dette var rett og slett, vi hadde også møter inne i departementet som understreka at vi var veldig usikre på hvordan dette vil gå, fordi vi følte oss, når NV kom, så følte vi oss veldig overkjørt.

Og fra Bamble kommunens side og undertegnede i spissen på det, så sa vi jo at vi ønsker ny vei og vi ønsker å bidra på alle måter sånn at den veien kan bli bygd for og effektiv og på alle måter til beste for samfunnet, men vi ønsker å bli tatt på alvor i våre saker og spesielt at den reguleringsplanen som lå ble fulgt.

Bakgrunnen for at vi ble så tatt på senga her var jo at den reguleringsplanen som lå for den ordinære trassen, den traseen og planen som lå til grunn, den hadde jo vært gjenstand for ganske lange, intense og tunge forhandlinger, hvor resultatet var mange kompromisser. Det hadde vært en prosess over flere år i Bamble kommune for å endelig få stadfesta, banka gjennom en reguleringsplan for ny E18. Sånn at det var ikke noe venstrehåndsarbeid som lå i bunn her. Så ja vi merket stor forskjell når NV kom på banen.

a. (Hva har vært ulikt?)

Ja, så når NV kom inn i bildet så var.. så fikk – for å bruke litt folkelig begrep; fikk pipa en litt annen lyd – så var det helt klart at NV hadde et veldig klart mandat og de var lojale ovenfor sitt mandat, det var å bygge mere vei for mindre penger, og det styrte nok veldig de kom i kontakt med Bamble kommune i startfasen. Det var lite gehør for at man her overtok en ferdig reguleringsplan. Det var lite gehør for Bamble kommunes ønsker å gjennomføre bygginga i tråd med denne reguleringsplanen. Og det var et veldig press på å få gjort endringer. Og det er klart at dette gjorde at temp var ganske høy i innledende fase. Men så kom etterhvert, ganske fort, kom jo ting mer i system, og klima endret seg ganske fort og det skjedde når NV valgte kontraktør og prosjektledelse for veien gjennom Bamble. Når de hadde valgt kontraktør og kommet i dialog med den kontraktøren, så snudde egentlig holdningen Bamble kommune, både blant grunneierne, interesseorganisasjonene, og oss politikere veldig fort til å bli positiv. Og jeg kan ikke tenke annet at det har med valget av kontraktør å gjøre, for et betyr at da kom det inn en aktør som på en måte greide å bygge bro mellom kommunen og grunneiere og enkeltpersoners og grupperings interesser og NV interesser. Sånn at mange av de endringene som NV ønsket å trumfe gjennom, ble gjennom forhandling og dialog og samspill allikevel på lang vei gjennom, kanskje ikke så voldsomt omfattende som det NV ønsket i utgangspunktet, men for en stor del så ble flere av disse

endringsforslaget til NV, som ble dømt nord og ned i starten og skapte denne veldige vanskelige kommunikasjonsplattforma, det endret seg helt altså.

Og nå deretter og videre framover så har jo dialogen vært fantastisk bra. Vært gode møter. Vi har hatt veldig god oppfølging. Vi føler at vi blir tatt med på råd. Så jeg tror det har vært en læring for kommunene, men jeg tror også dette har vært en veldig viktig læring for NV. At måten som vi snudde en veldig vanskelig situasjon på i kommunen, som lett kunne medført ekstraarbeid og forsinkelser osv., ble snudd til noe positivt. Og når saken, med reguleringsplanen, altså endringene som da ble foreslått til slutt og som skulle vedtas i kommunestyret, det var jo et omfattende sakskompleks. For når det skulle bli vedtatt i kommunestyret, så foreslo jeg at vi tok alle endringene under ett, og vi bare sa, det var ikke noen kommentarer, og vi bare banket gjennom alt sammen. Og da fikk de litt hakeslepp representantene fra NV og representantene fra kontraktøren. Så dette er egentlig gått veldig bra, men det starta på verst tenkelige måte nesten.

Jeg kan sende deg notatet som vi sendte fra formannskapet og kommunestyret til departementet og NV – der vi uttrykte vår sterke bekymring for prosessen og at vi følte oss overkjørt. Sett fra mitt ståsted, så er det ganske tydelige tilbakemeldinger fra vårt kommunestyre. Det er viktig å understreke at dette ble snudd 180 grader rundt. Det fikk et helt annet utfall og det ble veldig veldig positivt. Alt i alt så har dette fått en veldig positiv vinkling for Bamble kommune. Det er klart vi har none sånne praktiske problemstillinger nå knyttet til byggearbeidet og sånn, men det er ikke mer enn hva man kan forvente.

b. Tatt på alvor?

Nei, vi følte, jeg følte, jeg tror hele kommunestyret følte vi ble kjørt over, dette hadde vi liksom ikke noe greie på, sånn skal det være ferdig md det. Jeg

tror nok også Nye Veie famla litt, for å tenke litt hvordan de har det, så vil jeg tror at de famlet litt de også. Det var jo ganske nytt for dem og, og jeg tror det var første prosjektet der de overtok en ferdig reguleringsplan på. Sånn sett så forstår jeg jo kanskje at man sleit litte grann med å finne seg selv, for å si det på den måten.

Absolutt enklere på Dørdal-Grimstad, der NV er med på reguleringsplanene fra starten av.

c. Opplevd medvirkning (og kunnskap? Eks. kommunen/interessenter bidra med kunnskap til Nye Veier?)

Medvirkning?:

Ja, vi føler ... Hvis du ser bort fra åpninga. Så vi føler jeg medvirkningen har vært god. Ting kom veldig godt på plass ifht dialog mellom kommunen, ikke minst kommunens administrative enhet men også meg politisk oss politisk. Så hadde vi god dialog med NV og det kom også klart til uttrykk at grunneiere og ikke minst jakt- og fiskeinteresser og friluftsinntresse, har hatt en veldig god dialog.

Et eksempel på det er elgjakta. Hvor man hadde jo store byggeprosjekter midt i kanskje det man må kunne kalle kjerneterrenget for elgjakt. Da fant man jo gode løsninger ifht å ha radioforbindelse med de som bygde med de som jakta i område og avtale da tider for sprengning osv. man sånne praktiske ting. Så det var god medvirkning på. Helt med på det praktiske av gjennomføring men også overordnet til enkelt endringer, bygge-endringer på bruer osv., fyllinger i dalsøkk etc. Og vår tekniskhet fikk jo veldig tett dialog med Nye Veier – etter denne litt vanskelige starten, jeg vil understreke det. Så har det vært eksemplarisk etter min

mening. Det har egentlig vært en litt sånn skolemodell for hvordan man bør gjøre den type tilnærminger da, og samarbeid med lokale organisasjoner osv.

Kunnskap hørt?:

Det er jo ikke sånn uten videre lett å svare på. Det jeg føler kanskje, det er litt linket til det jeg svarte på innledningsvis, jeg følte, og ikke bare følte, men det opplevdes som en ganske ubetydelig ending når kontraktører kom på plass, da kom det kanskje, nei ikke kanskje, da kom det inn en aktør som har vært ute en vinterdag før. Da kom det inn noen som vet hvordan det er å bygge vei, og hva som trengs av dialog med ulike aktører lokalt og sentralt, altså de ble på en måte en viktig faktor i samarbeidet mellom NV, utbygger og kommune. Altså den rollen Hæhre, og etterhvert BetonmastHæhre, har tatt i den prosessen, har brakt inn noe som Nye Veier hadde? turt? og de er jo veldig tyntbemannet, så det kan jo være at de er avhengig av en sånn type aktør for å kunne få dette til å bli slik man ønsker. Det var nok en kompetanse Nye Veier selv ikke hadde. Og jeg følte at når kontraktøren kom inn, så ble også våre stemmer hørt på en helt annen måte. Og så er ikke jeg fagmann, så jeg vet ikke akkurat, jeg kan ikke svare 100% på om våre erfaringer med byggeprosjekter har blitt tatt hensyn til, men jeg har en følelse av at våre folk er fornøyde med prosessen, ikke bare følelse, jeg har ikke hørt noe annet, for å si det sånn.

«Fair enough» at NV tenker sånn – helt greit, men det var en ny opplevelse NV s om helt annerledes enn SVV – og det er jo kanskje knyttet til at de sitter ikke på den samme kompetanser som SVV hadde eller har. Og derfor er de kanskje mer avhengig av et engasjement fra en kontraktør.

d. Erfaring om Nye Veier lyttet på synspunkter fra kommunen?

Snudd 180 grader rundt – fikk et helt annet utfall

3. Positiv eller negativ opplevelser? (fortelle om noen konflikter?)

Det er ikke til å legge skjul på det, det har vært det, men det er ikke det nå, og det er litt ålreit å kunne beskrive på en måte. Den samme konflikten er ikke der nå. Og det endret seg betydelig med det jeg nevnte at det kom inn en annen aktør inn, som skulle gjøre de tingene som vi kanskje, hadde håpet på, forventet, at Nye Veier hadde kompetanse til å løse, men det hadde de altså ikke, og det hadde kanskje ikke jeg tenkt på heller.

a. Har du noen eksempler?

b. Løst og hvordan?

Det er vanskelig å peke på hva var det som førte til at konflikten ble, altså den bare plutselig, litt sånn udefinert så, ble klima 180 grader altså. Jeg tror det rett og slett har noe med måten man snakker med hverandre på, også at man snakker samme språk, tonefall, altså jeg tror faktisk disse basale tingene som har med kommunikasjon å gjøre uavhengig av fag og tema, men at det faktisk er på rene kommunikasjonsmessige nivået, her ble det plutselig noen fagfolk som snakket samme språket, som forsto hverandre og var på samme bølgelengde. Sånn at jeg tror disse tingene var veldig viktig.

4. Hva tror du de andre interessegruppene i Bamble mener om kommunikasjon fra Nye Veier i forbindelse med prosjektet?

Veldig samsvarende med det som gjelder kommunen. Det har vært en fantastisk dialog med jakt og fisk, og skytterlaget også for så vidt - i etter etterkant av endringen, men det var problematisk i starten. Så det er nok veldig sammenfallen. Om de vil bruke ord som «fantastisk» og «kjempebra», det vil de kanskje ikke når du spør, en det er definitivt god dialog. Og det er ganske korte veier for å få dialog og komme i møter. Det opplever både kommune, lag, og foreninger.

Det er nok viktig Læring også for lag og forening, int.org. grunneiere – de må snakke med en stemme når de skal fremme sine saker – så det har de nok tatt lærdom av, så de må stå sammen når de snakker med nye veier.

a. Vet du om andre interessenter har vært i konflikt med NV? Løst? Hvordan?

Grunneiere og viltnemda – det var to viktige grupperinger som var i dialog med NV

Vet du hvordan nye veier løste konflikt med grupperingene? Del av tiltaket med kontraktøren?

Ja, altså, om kontraktør var i direkte dialog med viltnemda eller ikke, men i hvert fall så skjedde det noe som gjorde at også Nye Veier og dialogen med viltnemd osv. fikk en helt annen og mye mer positiv vinkling, som gjorde at, kan du si, de som hadde interesse av prosjekt ble mye mer tatt på alvor og tatt med i dialogen.

Intervju – Olav Klasson Vefald, NLF Regionsjef Region 3 Buskerud / Vestfold / Telemark

11. mai 2018 Kl. 10:00-10:30 – Skype.

1. Hva er ditt forhold til prosjektet – kjennskap, arbeid mm.

a. Ekspert?

i. Jeg hater å kalle meg selv ekspert, men den passer vel best her, men er også bruker av veien

b. Politiker?

c. Bruker av veien?

d. Nabo/grunneier?

2. Du representerer NLF?

Tre fylkesavdelinger som jeg representerer, men jeg kan vel være en representerer for NLF, ja.

Parsell , Telemark, anslagvis 170 medlemmer, langt flere som kjører der, bla. Vestfoldinger kjører mye der gjennom osv. Så jeg har vel, jeg sier, i min region har jeg en 500-600-medlemsbedrifter, men det gir egentlig ikke noen mening, fordi det er jo mange som kjører gjennom området.

Hvordan er engasjement fra medlemmene/brukerne av veien til dette prosjektet?

*Det er jo ganske intenst til tider. Fordi at det berører dem i hverdagen. De som ferdes på området er et eks. I fjor på denne tiden: drev med omkjøringsveier tunnelrivning, så var vi jo, **sterkt engasjert**, både lokalt og så nasjonalt, og fikk til en løsning så da ble med omkjøring Breviksbrua og nytt kjøremønster der, det var jo vi som kom med forslaget, og det fulgte jo da Vegvesenet og NV opp.*

Vi er absolutt sterkt engasjert her. Vi er også engasjert i utbyggingen av parsell eler når det gjelder, ja, enkeltsider ved hele opplegget. Kan jo legges til at det er noen som er mer berørte enn andre. Hvis de kjører daglig der. Det sier selv egentlig., det kommer an på de kjører fast i langtransport gjennom området eller om de kjører lokaltransport i nærområdet og er innom, krysser området osv. Jeg snakker om godstransport. Buss kjører jo også, men da må du høre med dem...

3. Har du/dere opplevd endringer i kommunikasjonen etter at Nye Veier overtok prosjektet fra Statens Vegvesen?

Nei, det har vi vel ikke for så vidt noen endringer. Vi har jo langvarig og fortsatt har vi jo god kontakt med VV, lokalt og regionalt. Når det gjelder utbyggprosjekter., og det er klart at når det kommer inn et nytt selskap så fikk man nye navn å forholde seg til. Man måtte lære seg det, at nå er det ikke «Hansen» vi skal snakke med, men Pettersen. Men bortsett fra det så har vi fått en relativt grei kontakt med NV også, etter hvert har det gått seg til. Vi begynner å kjenne dem, de nøkkelpersonene, og de kjenner oss lokalt.

Snakket med Christian?:

Nei, tar ikke navnet nå, har ikke vært kontakt med han. Har vært i kontakt med prosjektansvarlig og litt kontakt med den som er kommunikasjonsansvarlig på stedet.

*Så vi har jo fått da etter hvert opparbeidet brukbar kontakt med NVs prosjektledelse. Vi hadde dem både på årsmøter, regionalsamling, vi har hatt separate møter om utbyggingsplanene, og regner med at vi fortsatt skal ha det. De gir jo hvert fall uttrykk for at det er nyttig å få praktikerens syn inn også i sin planlegging
Det må jeg skynde meg å legge det at det har jo også vært VVs leveregel; at det er klokt å høre på de som er brukere og tunge brukere av veiene.*

a. Hvilke endringer?

b. Hva har vært ulikt?

Ja, det er det nok, fordi at SVV har hatt sine innarbeide rutiner og følger dem. Mens nå kommer det inn nye tanker og det skal skje fort. De har til dels... opererer med litt andre retningslinjer når det gjelder planlegging og sånn,... sånn at det er ikke..., ja, det er forskjell, det er klart.

(Forteller om Ordførerens opplevelse i J&F).

Ja, nei, det er klart de tar litt raske beslutninger og ut i fra sin oppgaveformulering og det kan jo gjøre at vi som brukere føler at; «oi, her går det litt fort i svingene», eller vanskelig å komme med inngrep før planer er lagt. Men det må man bare ære å leve med, så det er greit det. Og vi er jo også, mine medlemmer er jo veldig opptatt av at det må bygges vei,... helst i går. Og at den skal være god og sikker...

4. Hatt noen positive eller negative opplevelser?

Nei, får igjen erfaring at det er klokt å snakke sammen. Og det må begge parter bli klar over at det er nyttig. Så den erfaringen har vi jo gjort oss, jeg tror også at Nye Veier har erfart at det å få kontakt med oss som brukere kan være nyttig. Skal ikke stikkes under en stol at det var jo mange som var skeptisk når beskjeder kommer ut i pressen at nå skal det bygges smalere veiskuldre eller ikke være veibelysning osv. Og det ble kanskje ikke alltid kommunisert godt nok til allmennheten, og da spretter man opp og lurert på hva er nå dette for noe dårlige alternativer som lages og da var det nyttig å kunne gå i dialog og vel også få medhold i en del av våre innspill ble jo også tatt opp, så vidt jeg skjønner, fra sentralt hold. Sånn at det ble omgjort til det bedre, det ble gitt pålegg..

Da kom det reaksjoner fra medlemmer?

Ja, veldig sterke. Særlig dette med at de reduserte veibelysningen. Det reagerte veldig mange på. Vi tok det opp og det ble tatt opp sentral også... og så ble det jo gjort om på de levereglene, kjørereglene, som Nye Veier skulle bygge etter. Vi varslet de i et møte, det var til vurdering i hvert enkelt møte, og siden ble det realiteten, så vi fikk jo egentlig ganske stort gjennomslag på det, men det var jo ikke bare vår fortjeneste, gud bedre..

a. Har du noen eksempler på opplevelser?

Eks. Veibelysningen – sterke reaksjoner – mange reagerte, tok opp sentralt – ble gjort om

Har dere følt dere involvert i planprosjektet?

Etter hvert ja.

OK. Forteller litt om min oppgave. Tre vilkår innenfor kommunikativ planlegging osv... mangfold av interessenter, autentisk dialog og medvirkning. Er dere blitt involvert, har dere fått gitt deres mening, medvirket?:

Igjen så må jeg si det det sånn at vi føler at vi nå etter hvert er blitt involvert. Det var ikke helt sånn i begynnelsen av prosjektet. Det er mulig at man hadde involvert lastebilnæringen på mere nasjonalt plan, at man startet der oppe, men at kommunikasjonen, tverrkommunikasjonen nedover i,... og mer utover i regionene, ikke var etablert godt nok. Vi lå kanskje også litt på «etterkjelken» fra min region og mine medlemsavdelingens side, fordi at, det er nå så enkelt som at, Nye Veier hovedkvarter er i KRS og vi sitter 20 mil lenger nord. Så det tror jeg, jeg vet at min kollega i Agder hadde tidligere, mye tidligere, enn meg god person kontakt til NVs ledelse. Det har endret seg betydelig etter at vi vi fikk de første møtene, og at vi hadde med prosjektledelse og Nye med på våre møter. Ren gjensidig respekt og tillit.

Har dere fremmet synspunkter? Ble dere hørt eller ikke?

Veiskulder – vi var veldig opptatt av, vi hadde flere møter med dem og påpekte behovet for bredere veiskulder enn det som var egentlig var opptil, men vi fikk jo igjen oppklart noen misforståelser som gikk på hva slags veiskulder de faktisk likevel etablerte, så igjen, det var det som kom ut til allmenheten i pressen, stemte ikke helt med virkeligheten som planlagt, og da kunne vi jo slå oss litt mer til ro, men vi fastholdt på våre synspunkter på behovet for permanent havarilomme for så vidt. Det er det det går på, det er trafikkikkerheten. Ikke bare kjøre ut av veien, men du få såpass god plass at du kan komme ut av førersetet, helst også komme seg ut og skifte hjul hvis det er det som er problemet.. Vi bilister tar ikke hensyn, vi bare kjører i 100 forbi selv om det står en bil der,.

Dere ble hørt?

Ja. Vi ble hørt og vi hørte på dem.

5. Hva tror du de andre interessegruppene i Bamble mener om kommunikasjon i forbindelse med prosjektet?

Begynner fra 19:35 i opptaket...

Det spørres hvordan man definerer interessegrupper her altså... Jeg vil tro at kommunen føler at de blir delvis tatt med på høringer her, mens en del uformelle grupperinger av naboer og sånn, de skriker gjerne opp at de ikke... at de blir overkjørt. Men jeg tar det med relativt stor ro altså for... det vil alltid være sånn at en protestgruppe mener at de ikke blir informert og derfor blir de ikke hørt – men det skal takles, det skal det.

Går inn på dette med den tunge starten mellom kommunen og NV:

Ja, jeg tror det var riktig at det var en god del begynnervansker på alle plan altså, det var det.

Forteller om NVs bruk av entreprenør:

Men vi har ikke noe direkte kontakt med entreprenør – vi har forholdt oss til Nye Veier som prosjektledere og utbyggere.

Men det er vel for vår del sånn når VV har drevet, de har også hatt inne leiebiler, ofte vår egne medlemmer, så det er det jo med Nye Veier også. Vi forholder oss til prosjektledelse som så dann

Noe mer?:

For så vidt ikke.

Går mer over i policyen til Nye veier. Det tror jeg kanskje NLF som organisasjon er, fortsatt vil være opptatt av, er hvor mye effektivitet skal man ha og hva skal være en godtagbar minimumsstandard altså., men det er ikke det du er ute etter

Men en følelse vi har sittet med, hvert fall frem til nå, i avtagende grad,: er samkjøringen mellom SVV og NV her i området, jeg startet jo med å si noe om omkjøringsregimet på 354 356, breviskbrua og herrevold, inni gjorden. Der hadde vi vel en følelse av at ikke helt det var samkjørt. Nye Veier prosjektledere og VVs lokal ansvarlige. De vil sikker protestere på, men hvert fall offisielt, i VV og kanskje også i NV, men det var en del vansker som oppsto pga. av det, særlig i fjor vår, men da SVV tok overordnet ansvar – ok vi må bare endre på våre paner, for det her må bare gjennomføres –

Nye veier mener de vil ta til seg kritikk for å bli bedre:

Det har tydeligvis virket, men fortsatt er det nok en del, da lenger nord på parsellen som planlegges der, så er vi borte i noe av det samme, at planlegges og så diskuteres det ikke på forhånd, og så blir det overraskelser og så blir det misnøye.

Forteller om kommunikativ planlegging der alle berørte parter må legge kortene på bordet og få sagt sine meninger:

Du sa at alle interessenter, jeg vet ikke hvilket ord du brukte....,men det er jo det som er en utfordring her; «hvem er det som er meningsberettiget?» – hehe, jeg har mine tanker om en del av de som skriker opp altså; «alle vil ha vei – den skal helst ikke høres under anleggsfasen, den skal helst ikke sees etter den er gjennomført eller ferdig – det er et paradoks hehe»

Takk for intervju!