

Erfaringer fra utradisjonelt interkommunalt plansamarbeid for kommunedelplan E18 Dørdal – Grimstad

Forsøksprosjekt for Nye Veier

Lone Sletbakk Ramstad,
Forskningsleder SINTEF,
Teknologiledelse,
Prosjekt Norge 2020, 3. september





Rapport februar 2020

- Nye Veier fikk ansvar for kommunedelplan som et forsøk
- Følgeforskere fra NTNU/SINTEF har fulgt planprosjektet frem til godkjente kommunedelplaner
- www.ntnu.no/concept/arbeidsrapporter

concept

Lone Sletbakk Ramstad, Morten Welde,
Cecilie Flyen, Håkon Finne og Bjørn Andersen

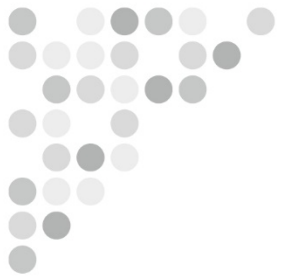
Følgeforskning av planprosjektet E18 Dørdal - Grimstad





Innhold

1. Bakgrunn
2. Organisering av det interkommunale plansamarbeidet
3. Erfaringer basert på følgeforskningen
4. Konklusjoner



1. Bakgrunn

E18 Dørdal-Grimstad, 75 km motorvei

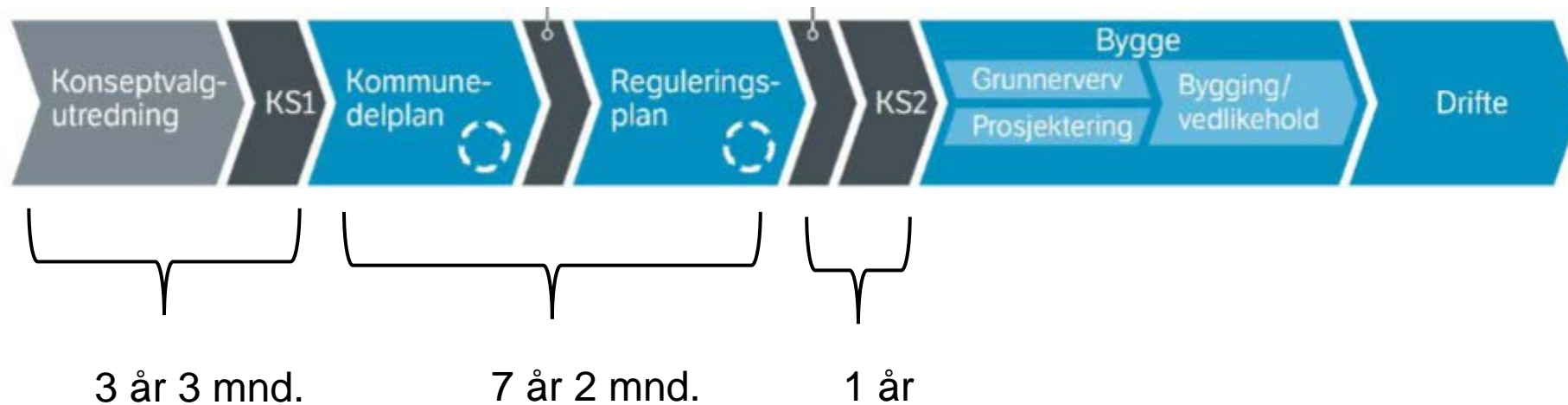
- KVV i 2008/ KS1 i 2009 for E18 Langangen-Grimstad
- Nye Veier gitt ansvar for å utarbeide forslag til KDP for E18 Dørdal – Grimstad, for de åtte kommunene som berøres av vegprosjektet (*Meld. St. 25 (2014-2015), På rett vei- Reformen i veisektoren*)
- Planprosjektet omfatter to delstrekninger
- Mål om å redusere kostnadsestimatet med 20% og snu et ulønnsomt prosjekt til lønnsomt
- Mål om tidseffektiv planprosess for kommunedelplanen





Tidsbruk i planleggingsfasen

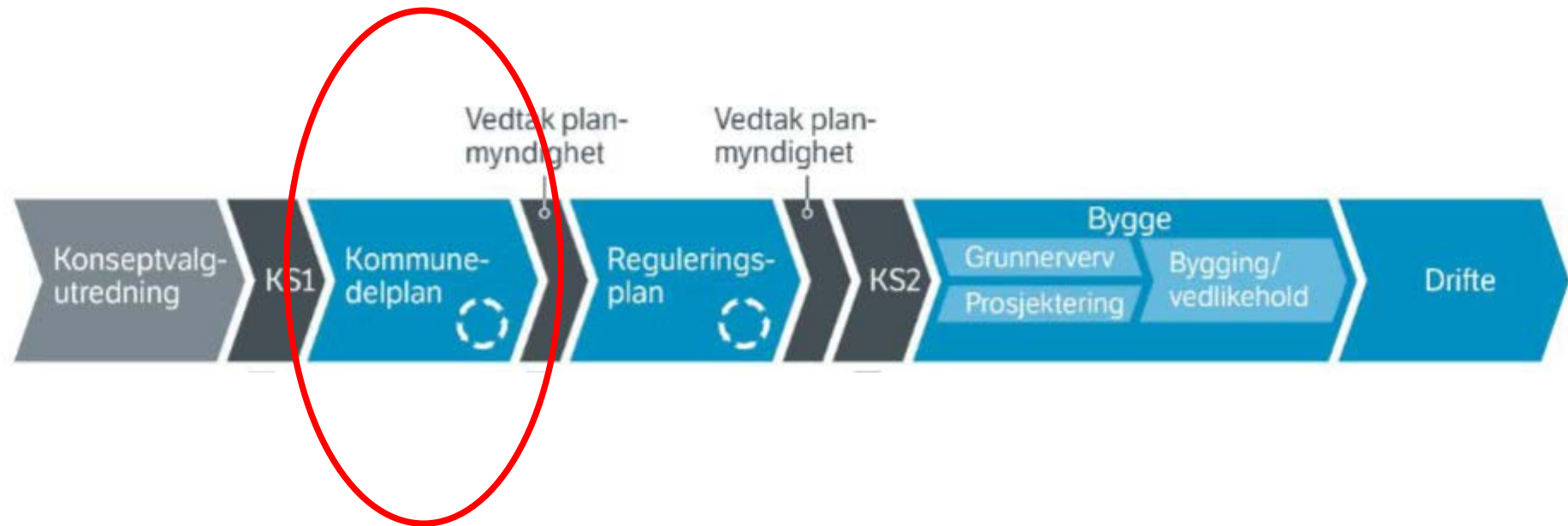
- Lang planleggingstid reduserer lønnsomheten
 - Utsatt nytte
 - Risiko for økt kostnad



Tidsbruk (Riksrevisjonen, 2018)



Potensialet i kommunedelplanprosess



Konseptvalget er gitt, men kan fortsatt revurderes, og viktige valg med betydning for lønnsomheten tas i den videre prosessen



Hva var nytt i dette planprosjektet

- Nye Veier AS fikk ansvar for kommunedelplan
 - Setter, gjennom sitt mandat, lønnsomhet i førersetet
 - Andre rammebetingelser enn SVV. Kan prioritere innen porteføljen, noe som gir en maktrolle overfor kommunene
 - Bruk av rådgiver i en fremskutt rolle, basert på BVP-kontrakt
- **Åtte kommuner gikk sammen om et interkommunalt plansamarbeid**
- Stor vekt på fremdrift
- Stor vekt på at samfunnsøkonomisk lønnsomhet skulle være avgjørende for trasevalg
- Utstrakt bruk av digitale verktøy



2. Organisering av det interkommunale plansamarbeidet



Aktørene

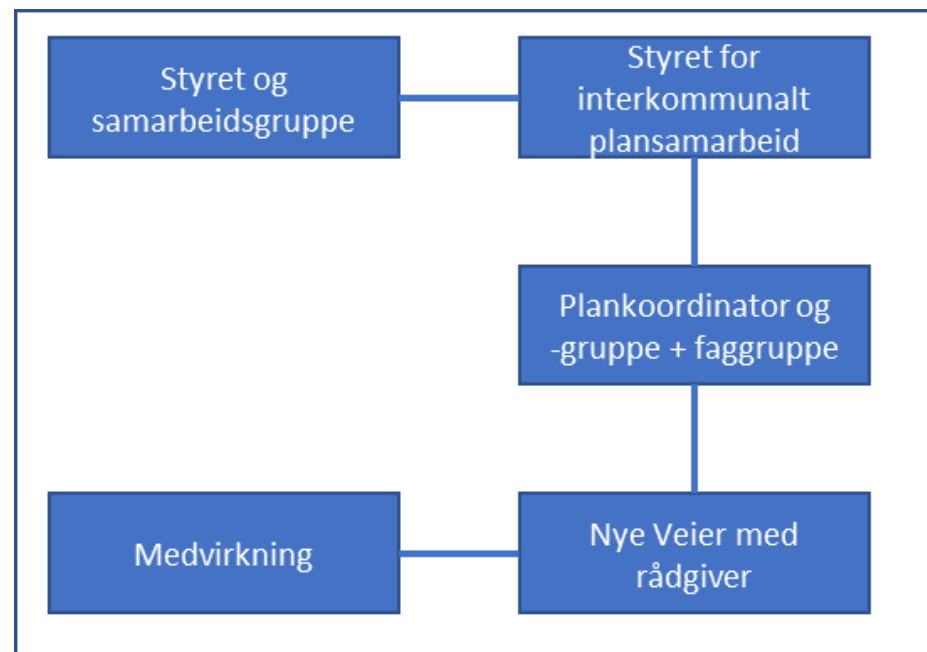


Organisering av IKP (ref. pbl kap. 9-3)

IKP var et nytt plangjennomføringsgrep, og dermed nytt for de aller fleste involverte partene

- Styret for interkommunalt plansamarbeid: Ordførerne i de 8 samarbeidende kommunene.
- Plankoordineringsgruppe (kommune planleggere, sektorinteresser)
- Plankoordinator (ansatt av fylkeskommune & kommuner)
- Nye Veier: Prosjekteier, med kontrahert rådgiver
- Innbyggermedvirkning: vekt på digitale innspill

Figur: Oversikt over det interkommunale plansamarbeidsprosjektets faktiske organisering (justert i forhold til Nye Veier)



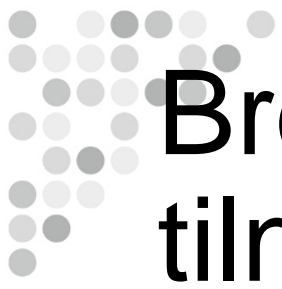


De formelle målene

Mål	Målformulering
Samfunns-mål	<ol style="list-style-type: none">1. Planprosjektet E18 Dørdal-Grimstad skal bidra til at de sektorpolitiske målene i NTP 2018-29 nås2. Planprosjektet E18 Dørdal-Grimstad skal skape et transportsystem som er sikkert og fremmer verdiskaping i regionen ved å binde sammen bo- og arbeidsmarked3. Planprosjektet E18 Dørdal-Grimstad skal legge til rette for at det nye transportsystemet for strekningen E18 Dørdal-Grimstad blir samfunnsøkonomisk lønnsomt
Effekt mål	<p>Denne kommuneplanen skal muliggjøre:</p> <ol style="list-style-type: none">1. økt verdiskaping i regionen, gjennom økt mobilitet i berørte bo- og arbeidsmarkeder, med minimum 15 % av investeringskostnadene fra åpningsåret i forhold til Nullvegnettet.2. et transportsystem som samlet sett bedrer trafiksikkerheten med minst 15 færre skadde og drepte per år i forhold til Nullvegnettet i åpningsåret.3. et transportsystem som samlet sett minimaliserer belastningen på ytre miljø. Herunder minimaliserer nedbygging av dyrka mark.4. et transportsystem som samlet sett forbedrer framkommeligheten i berørte bo- og arbeidsmarkeder, og legger til rette for økt kollektivbruk5. et transportsystem som reduserer negative ringvirkninger for trafiksikkerhet og framkommelighet på øvrig vegnett.6. mer enn 20 minutters reduksjon i reisetid på ny E18 mellom Dørdal og Grimstad i forhold til Nullvegnettet målt fra åpningsåret
Resultat mål	<p>Denne kommunedelplanen og prosessen skal muliggjøre:</p> <ol style="list-style-type: none">1. vedtatte kommunedelplaner i alle kommunene i løpet av august 20192. at minst 75 % av svarene i spørreundersøkelsen om planprosessen betegner den som god, målt når planprosessen er avsluttet med vedtatt kommunedelplan. Spørreundersøkelsen skal måle om prosessen har vært åpen, effektiv, nytenkende, aktiv, ansvarsbevisst, inkluderende og gitt mulighet for medvirkning for alle interessentgruppene.3. redusert utbyggingskostnader målt i 2020-kroner fra null-estimatet i St.melding 25: På Rett veg4. 40 % reduksjon av klimagassutslipp (direkte og indirekte) fra utbyggingen, og 75 % reduksjon av klimagassutslipp ved drift og vedlikehold av anlegget, sammenliknet med tradisjonelle løsninger hvor det ikke legges noen vekt på å redusere klimagassutslipp.5. ingen alvorlige ulykker i anleggsfasen



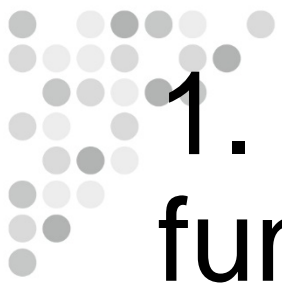
3. Erfaringer fra følgeforskningen



Bred datainnsamling over tid, kvalitativ tilnærming

- Observasjon
- Intervjuer
- Spørreundersøkelser

- Åtte kommuner – politisk og adm. nivå
- Nye Veier
- Rådgiverne
- Innsigelsesmyndighetene



1. Det interkommunale samarbeidet fungerte godt, særlig på politisk nivå

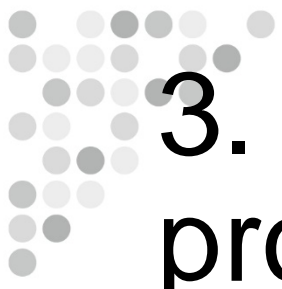
- Sterk involvering av politisk ledelse (ordførerne) ga effektive politiske prosesser
- Løsningsorientering og forhandlingsvilje, "enighetsprinsipp"
- Ikke veldig store interessekonflikter mellom kommunene
- Ga et mer regionalt perspektiv. En maktfaktor overfor Nye Veier?
- Administrativ nivå mindre påkoblet, og fikk begrenset tid til saksbehandling av planarbeidet
- Fylkeskommunen og fylkesmannen fikk en større rolle som planfaglige støttemiljøer for kommunene



2. Bred forankring av mål bidro til en effektiv prosess

- En krevende prosess for målformuleringer ble viktig for:
 - forankring og eierskap til mål på ulike nivå
 - å etablere et fellesskap mellom kommunene i styret, plankoordinator, Nye Veier og rådgiver
- Ga legitimitet til kommunenes kravsetting ovenfor Nye Veier senere i prosessen





3. Målet om lønnsomhet fikk mye fokus i prosessen

- Etter hvert ble målet om lønnsomhet og tilhørende rammebetingelser klart forstått av alle
- Ble kommunisert sterkt av Nye Veier og rådgiverne
- «Skiller seg fra andre planprosjekter»
- Fikk betydning for hvilke veglinjer som har vært aktuelle
- En del lokale behov og ønsker måtte vike



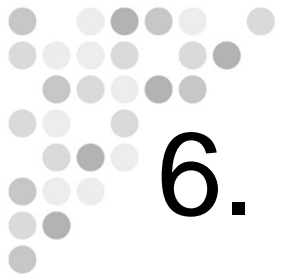
4. Roller og rolleavklaring viktig for å etablere effektivt samarbeid

- Uavklarte roller/rolleforståelse hos aktører ved oppstart
- Målprosessen stor innvirkning på aktørenes forståelse og forventninger til hverandres roller og samarbeidet i planprosessen
- Noen roller ble suksessfaktorer for prosjektet:
 - Styrets rolle
 - Plankoordinators rolle
 - Rådgivers rolle



5. Rollen til administrasjonen i kommune og innsigelsesmyndighetene ble ikke som forventet

- Plankoordineringsmøtene ble informasjonsmøter istedenfor en koordinerings- og problemløsningsarena
- Rollen til kommuneadministrasjonen redusert pga. begrenset tid til saksbehandling
- Innsigelsesmyndigheten ble trukket inn tidlig i prosessen, men ble ikke tilstrekkelig hørt – krevde ekstra innsats senere i planprosessen



6. Utstrakt bruk av digitale verktøy

- Sterkt vektlagt av hensyn til både effektivitet og medvirkning
- Digital medvirkningsportal hvor innbyggerne kunne legge inn innspill
 - 1500 innspill– beriket lokalt kunnskapsgrunnlag tidlig i planprosessen
 - 80% var fornøyd med denne kanalen
- Digital kartinnsynsløsning
- Bruk av verktøy for å identifisere optimal trase (Trimble Quantm)
- Viktig, men ikke nødvendigvis «nytt» i planprosjekter.



Resultater

- IKP bidro til en tidseffektiv gjennomføring av planprosessen - prosessen tok 1 år 7 mnd.
- Vedtatte kommunedelplaner i alle kommuner
- Ingen indikasjoner på hvorvidt plankvaliteten er bedre enn ved sammenlignbare prosjekter

- Man greide ikke å gjøre et ulønnsomt prosjekt lønnsomt
- Ikke mer lønnsomt enn andre veiprosjekter



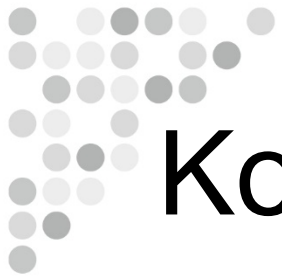
4. Konklusjoner



Konklusjoner

Noen suksessfaktorer:

1. Nye Veiers mandat og forutsigbare rammebetingelser
2. Organisering av og eierskap til det interkommunale plansamarbeidet, og bred forankring av mål
3. Plankoordinatorens sin rolle



Konklusjoner IKP

Mulige ulemper:

- Rollen til administrasjonen i kommunene og innsigelsesmyndighetene ble ikke som forventet
- Sterkt tidspress og knapp saksbehandlingstid
- Planfaglig kvalitet – ulike syn på om denne er påvirket



Takk for oppmerksomheten

Rapporten kan lastes ned her

www.ntnu.no/concept/arbeidsrapporter

