



SAMMENDRAG

Planlegging av større nasjonale veianlegg handler ikke bare om fysisk planlegging, der arealdisponering, standardvalg og hastighet er viktige parameter. Veiplanlegging handler i like stor grad om samfunnsutvikling. Ofte oppstår det konflikter rundt de nasjonale veiprojektene der de lokale interessene får sterk gjennomslagskraft i løsningene som velges. Dagens planlegging er svak på kravene til hovedvegene som skal binde landet sammen, og dette gjør at lokale hensyn og interesser har mulighet for å vinne fram selv i prosjekter av nasjonal betydning. I Norge til forskjell fra mange andre europeiske land har det overordnede vegnett flere funksjoner som gjør at veiplanleggingen er blitt et viktig politikkområde for kommunestyrene rundt i Norge. «Riksvegene er hovedpulsårene i det overordnede nasjonale vegtransportsystemet. De forbinder landsdeler og regioner med hverandre og knytter Norge til utlandet. Samtidig har riksvegene viktige regionale og lokale funksjoner.»

Denne masteroppgaven handler om planprosessen som utspiller seg når store nasjonale veiprojekter utarbeides av staten (Statens vegvesen), mens planprosjektet vedtas av kommunen der veien både har en lokal, regional og nasjonal funksjon. Det er bred politisk og faglig enighet om at det tar for lang tid å planlegge, beslutte og gjennomføre tiltak, men samtidig er det et ønske om at omfattende planlegging skal ivareta kryssende hensyn, og at lokaldemokratiets hensyn skal veies tungt i beslutnings- og planleggingsprosesser. Nasjonale veiprojekter løper ofte gjennom flere kommuner, og dette skaper en ekstra utfordring når planarbeidet skal samkjøres lokalt. Hvis nasjonale hensyn står i motstrid til de kommunale, og kommuner står imot kommuner blir det en utfordrende prosess.

Jeg har valgt å ta utgangspunkt i et case – miljøgaten gjennom Sokna sentrum, et delprosjekt av riksveg 7 Sokna – Ørgenvika for å belyse spenningsfeltet mellom de nasjonale og regionale/lokale interessene inn i planleggingen av den overordnede infrastrukturen. Det sentrale i min masteroppgave er hvordan planleggerne og forskjellige aktører har påvirket planleggingen og hvordan saksbehandlerne i kommunen som vedtaksmyndighet har agert i deres oppgaveløsning i forhold til disse aktørene. Et annet sentralt omdreiningspunkt i oppgaven er en vurdering av hvilken betydning organiseringen av planprosessen har hatt. Ut fra disse betraktningene er jeg kommet fram til følgende problemstilling:

Hvordan påvirker organiseringen av planprosessen og aktørene det endelige planproduktet? - en analyse av miljøgata gjennom Sokna sentrum i prosjektet riksveg 7 Sokna – Ørgenvika.

ABSTRACT

Planning of major national roads is not just about physical planning, where land use, standard choices and speed are important parameters. Road planning is as much about how to develop society. Often conflicts occur around the national road projects where local interests have a strong impact of the solutions chosen. Today's planning is weak on the requirements of the main roads that will bind the country together, and this allows local concerns and interests that have the opportunity to gain ground even in projects of national importance. In Norway, unlike many other European countries, the overall road network has several features that make road planning become an important policy area for municipal councils around Norway. "Highway is the main artery in the overall national road transport. The connecting regions and regions with each other are linking Norway abroad. Meanwhile, state roads have important regional and local features.

This thesis is about the planning process that unfolds when major national road projects drawn up by the State (NPRA), while plan projects adopted by the municipality where the road has both a local, regional and national function. There is broad political and scientific consensus that it takes too long to plan, decide and implement measures, but it is also a desire for comprehensive planning to safeguard conflicting considerations, and that local democracy considerations should be weighed heavily in the decision-making and planning processes. National road projects often runs through several municipalities, and this creates an additional challenge when planned work will be coordinated locally. If the national interest is in conflict with the municipal, and municipalities oppose each other, it will be a challenging process.

I have chosen to base my master degree on a case - the planning of the road project Highway 7 Sokna - Ørgenvika and environmental street through Sokna center to illuminate the tension between the national and regional / local interests into the planning of the overall infrastructure. The essence of my thesis is how planners and various actors have affected the planning and how social workers in the municipality of decision have acted in their assignments in relation to these actors. Another central fulcrum of the task is an assessment of the significance of the organization that the planning process had. Based on these considerations, I have come to the following question: **How does the organization of the planning process and the actors influence the final plan product? - An analysis of the environmental street through Sokna center in the project highway 7 Sokna – Ørgenvika.**

FORORD

Jeg vil først og fremst benytte anledningen til å takke min veileder ved NMBU. Kristin Marie Berg har vært en svært god og inspirerende veileder fra start til slutt. I takt med hennes konstruktive, nyttige og lærerike tilbakemeldinger har jeg vokst faglig, og jeg har alltid blitt møtt med godt humør.

Jeg vil også takke min kontaktperson i Vegdirektoratet Knut Sørgaard, som har gitt meg fritt spillerom, og samtidig vært positiv, hjelpelige og imøtekommende. Uten mine informanter ville ikke denne studien vært en realitet, så takk til alle vegentusiaster som mer enn gjerne har stilt opp for å dele sine erfaringer fra planprosessen. Studievenner over et spenn på 5 år har gledet og inspirert meg. Jeg vil takke mor for gjennomlesing og konstruktive tilbakemeldinger nå i innspurten, rett skal tross alt være rett.

Rikard, Kristian, Robert, mor og far; takk for god støtte underveis. Takk for at dere til stadighet minner meg på at det finnes viktigere ting her i livet enn masteroppgaven, jeg gleder meg til å komme tilbake til den virkelige verden. Alle feil, unøyaktigheter og mistolkinger i oppgaven er jeg selv ansvarlig for.

Ås, 15. mai 2015

Katrine Kammerud

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	1
ABSTRACT	2
FORORD	3
INNLEDNING	5
Bakgrunn	6
Introduksjon til casestudiet	7
Problemstilling	8
Historiske milepæler i prosjektet	9
Datagrunnlag og oppgavens oppbygging	10
METODE	11
Casestudie	11
Litteraturstudie	12
Det kvalitative forskningsintervju	13
Validitet og reliabilitet	14
Etiske avveininger	15
TEORI	17
Teoretisk grunnlag	17
Planlegging som handlingstype	17
Styringsnivåer og lovpålagte rammer	18
Et mangfold av aktører i planlegging – politikk og planlegging	19
Kommunikativ og samarbeidende planlegging	22
Perverse intensiver	24
Sentrale begreper av planprosessene i større veiprojekter	25
Miljøgate	29
INTRODUKSJON TIL CASE-STUDIET	31
Tettstedet Sokna – del av Sokna- Ørgenvika prosjektet	31
Rv. 7 – Betydningen på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå	32
Planprosessen- fra første plan til ferdigstilt prosjekt	33
Utredninger i forbindelse med trasévalg	36
Miljøgaten	43
Intervjuer	45
OPPSUMMERING	50
KILDER	53
VEDLEGG	57

INNLEDNING

Planlegging av større nasjonale veianlegg handler ikke bare om fysisk planlegging, der arealdisponering, standardvalg og hastighet er viktige parameter. Veiplanlegging handler i like stor grad om samfunnsutvikling. God infrastruktur anses som et viktig virkemiddel for utvikling og vekst, og derved opprettholdelse av bosetting og velferd i distriktene.

Ofte oppstår det konflikter rundt de nasjonale veiprojektene der de lokale interessene får sterk gjennomslagskraft i løsningene som velges. Dagens planlegging er svak på kravene til hovedvegene som skal binde landet sammen, og dette gjør at lokale hensyn og interesser har mulighet for å vinne fram selv i prosjekter av nasjonal betydning. I Norge til forskjell fra mange andre europeiske land har det overordnede vegnettet flere funksjoner som gjør at veiplanleggingen er blitt et viktig politikkområde for kommunestyrene rundt i Norge. «Riksvegene er hovedpulsårene i det overordnede nasjonale vegtransportsystemet. De forbinder landsdeler og regioner med hverandre og knytter Norge til utlandet. Samtidig har riksvegene viktige regionale og lokale funksjoner.» (Vegdirektoratet, 2011).

Norsk vegplanlegging utføres i dialog med omverdenen, og medvirkning er et sentralt begrep i den moderne planleggingen. Det ses på som demokratisk og svært viktig å involvere berørte parter i en planleggingsprosess. Næringsliv, befolkning og organisasjoner er ønsket inn i planprosessen med mål- og kunnskapsutvikling for å få best mulige planer. Den ideelle medvirkningsprosessen utfordres derimot av de ulike aktørers makt og innflytelse inn i den konkrete planleggingen.

Når kommunen er vedtaksmyndighet, også når det gjelder nasjonale veiprojekter, utfordrer dette planidealet om at kommunen i seg selv skaper en ønsket forandring og samfunnsutvikling, gjennom sin fysiske planlegging. Ved heller å betrakte kommunen som en selvstendig aktør i samspill med andre aktører, blir det en større bevissthet om at samfunnsplanlegging også handler om å få mange individuelle aktører til å bevege seg i samme retning, selv om alle i utgangspunktet handler ut fra egne mål og visjoner.

Hvordan ulike aktører reflekteres i det endelige produktet – veiprojektet som ble realisert- er interessant fordi det forteller om hvilke aktører som påvirker den samfunnsutvikling vi legger til rette for.

Bakgrunn

Denne masteroppgaven handler om beslutningsprosessen som utspiller seg i kommunen når store nasjonale veiprosjekter utarbeides av staten (Statens vegvesen), mens planprosjektet vedtas av kommunen der veien både har en lokal, regional og nasjonal funksjon. Jeg har valgt å ta utgangspunkt i en delparsell til et veiprosjekt i Ringerike kommune der lokale interesser fikk stor påvirkningskraft inn i det endelige planresultatet.

Planlegging i kommunal regi er preget av at det skal tas hensyn til mange ulike interesser. Dette gjelder også for veiprosjekter av nasjonal betydning. Selv en mindre delparsell som i mitt case gjør at næringsliv, naboer og grunneiere og andre blir berørt. Samtidig stilles det nasjonale krav til effektive transportløsninger, og at miljøulemper ved trafikken reduseres. I løpet av planprosessen forsøker forskjellige aktører å påvirke de beslutningene som tas i forbindelse med planleggingen av veien, slik at deres interesse tilgodeses. Ut over dette stiller også lovgivningen krav til planleggingen.

Det er bred politisk og faglig enighet om at det tar for lang tid å planlegge, beslutte og gjennomføre tiltak, men samtidig er det et ønske om at omfattende planlegging skal ivareta kryssende hensyn, og at lokaldemokratiets hensyn skal veies tungt i beslutnings- og planleggingsprosesser (Bjella, 2012).

Norge er et langstrakt land med levedyktige tettsteder og spredtbygde områder i alle landsdeler. Det er politisk enighet om at lokal og regional utvikling blant annet skjer gjennom gode transportløsninger, samtidig som en rekke ulike verdier og hensyn kan ivaretas. Lokal og regional planlegging blir derfor sett på som viktig for en fremtidig bærekraftig utvikling i hele landet, både miljømessig, sosialt og økonomisk.

Nasjonale veiprosjekter løper ofte gjennom flere kommuner, og dette skaper en ekstra utfordring når planarbeidet skal samkjøres lokalt. Hvis nasjonale hensyn står i motstrid til de kommunale, og kommuner står imot kommuner blir det en utfordrende prosess. (Bjella, 2012).

Samtidig opptar veier mye areal, og det er ikke uvanlig med flere generasjoner vei gjennom et tettsted. Dette gjenspeiler at mange av hovedveiene i Norge har blandet funksjon, men at kravene til et effektivt transportsystem som skal sikre nasjonens økonomiske og konkurransedyktighet utfordrer dette. Uten en veloverveid prioritering av hvilket mål veien skal tjene, kan utbyggingen av det nasjonale, overordnede veinettet i Norge forventes å bli konfliktfylt i årene som kommer.

Introduksjon til casestudiet

Min interesse var fra starten samlet om prosjektet riksvei 7 Sokna – Ørgenvika, som er et av de mest samfunnsøkonomiske lønnsomme nye veiprosjekter på grunn av den betydelige reduksjonen i reisetid. Hensikten med Sokna-Ørgenvika prosjektet var å korte ned reisetiden mellom Oslo-området og Hallingdalen/Vestlandet.

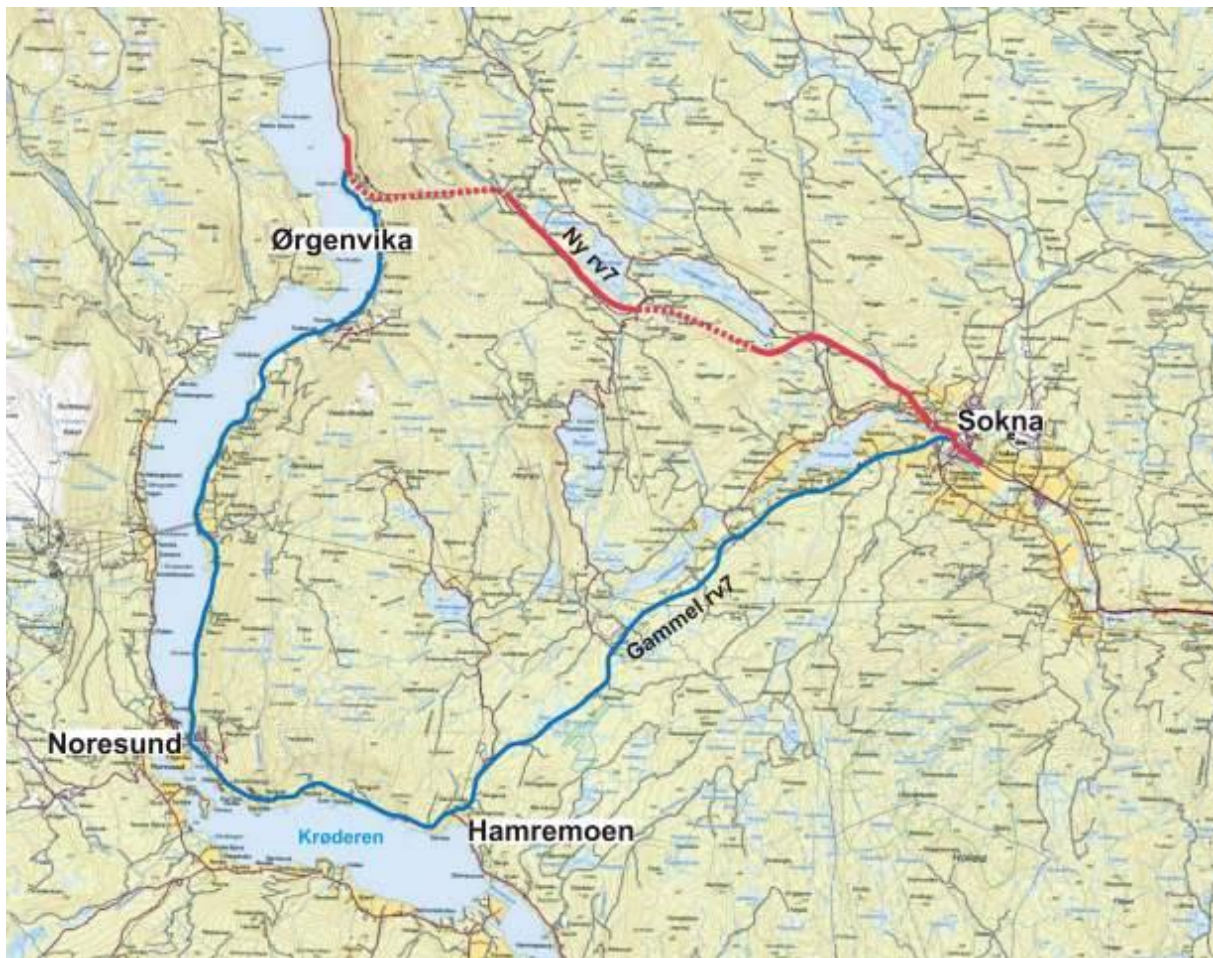
Min interesse ble ikke mindre av at man i samme prosjekt bygger en såkalt miljøgate gjennom Sokna sentrum, et lite tettsted med ca. 500 innbyggere. Denne delparsellen har 40 km/t og fartsdumper. Det er forundringen over ulike målsettinger i et og samme prosjekt som er begrunnelsen for valget av case.

Den opprinnelige riksvei 7 gikk i en stor bue fra Sokna i Ringerike kommune via Noresund og langs Krøderen til Ørgenvika i Krødsherad kommune. Prosjektet kutter forbindelsen via Noresund og korter reisetiden med 20 minutter og 21 kilometer. Konsekvensen av omleggingen er at riksveg 7 ikke lenger betjener Norefjell.

Prosjektet riksvei 7 Sokna- Ørgenvika omfatter miljøgate i Sokna og ny vei fra Sokna gjennom Brekkebygda til Ørgenvika. I tillegg omfatter prosjektet en kryssforbedring (rundkjøring) på Hamremoen (gammel rv. 7) i Krødsherad kommune som ikke er en del av den nye veien, men som kompenserer Krødsherad kommune for veiomleggingen.

Strekningen starter i en miljøgate i Sokna sentrum, går ut i en rundkjøring nord for tettstedet og videre gjennom to tunneler, Rallerudtunnelen og Ørgenviktunnelen, til Ørgenvika.

Strekningen åpnet 27. juni 2014.



Kart 1 (Regionrådet, 2010).

Det var lenge politisk strid i de to kommunene Ringerike og Krødsherad om riksveien skulle legges gjennom eller utenom Sokna sentrum. Løsningen med å anlegge miljøgate gjennom sentrum ble besluttet med knappst mulig margin i Krødsherad kommune.

Problemstilling

Utbyggingen av riksveinettet i Norge planlegges av Statens vegvesen, i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningsloven, men det er til slutt kommunen som behandler og vedtar planen, samtidig som finansieringen er statlig ofte sammen med en bompengandel som finansieres av brukerne.

Denne rollefordelingen gjør at planleggingen tar form av en forhandlingsprosess mellom regional stat og kommunen, der samspill og medvirkning også med grunneiere og andre interessegrupper reflekteres inn i planprosessen og til slutt planforslaget. I beslutningssituasjoner preget av tautrekking og forhandling vil målsettinger, løsninger og vurdering av konsekvensene være vevd sammen.

Det var i stor grad konsensus blant aktørene i Sokna- Ørgenvika prosjektet når det gjaldt prosjektet som helhet, men når det kom til trasévalget gjennom Sokna sentrum oppstod klare interessekonflikter. Løsningen med miljøgate gjennom Sokna sentrum tyder på at det var de lokale interessene som vant fram i det endelige planforslaget.

Det sentrale i min masteroppgave er hvordan planleggerne og forskjellige aktører har påvirket planleggingen og hvordan saksbehandlerne i kommunen som vedtaksmyndighet har agert i deres oppgaveløsning i forhold til disse aktørene. Et annet sentralt omdreiningspunkt i oppgaven er en vurdering av hvilken betydning organiseringen av planprosessen har hatt. Ut fra disse betraktningene er jeg kommet fram til følgende problemstilling:

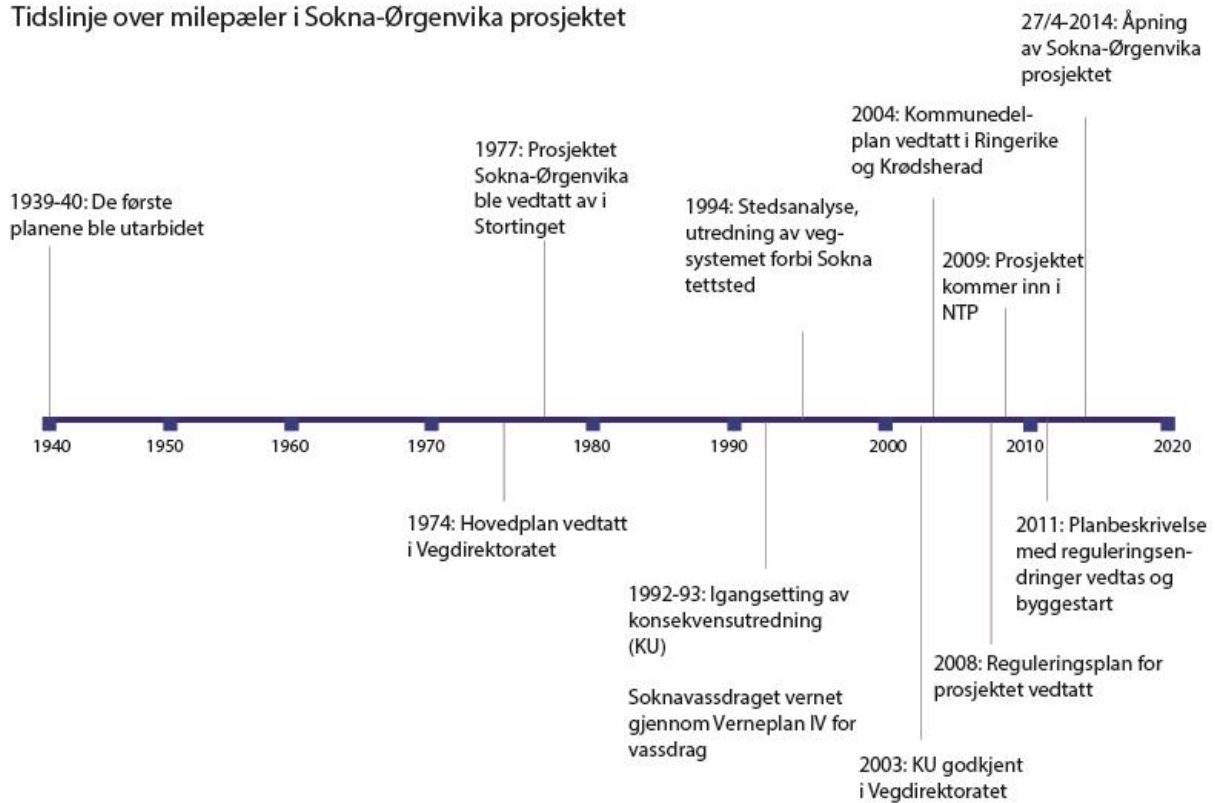
Hvordan påvirker organiseringen av planprosessen og aktørene det endelige planproduktet? - en analyse av miljøgata gjennom Sokna sentrum i prosjektet riksveg 7 Sokna – Ørgenvika.

Historiske milepæler i prosjektet

Masteroppgaven omhandler miljøgata gjennom Sokna – trasévalget fra 2004. Sokna-Ørgenvika prosjektet har en lang forhistorie, men de historiske dokumentene er ikke trukket inn i min analyse med mindre de har vært med på å påvirke valget av linjetraseén gjennom Sokna sentrum.

Når det gjelder tidsdimensjoneringen vil jeg nevne at de første planene ble utarbeidet så tidlig som i 1939-40. I min studie har jeg satt tidsrammen til å gjelde planprosessen fra 1992, da de første utredningene om trasévalg ble lagt frem, og frem til prosjektet stod ferdig i 2014. I 2004 ble traseen vedtatt ved kommunedelplan for rv. 7 Sokna-Ørgenvika, med miljøprioritert (MPG) gjennomkjøring gjennom Sokna sentrum. Jeg vil også ha med prosessens avsluttende fase, da planer blir mer spesifikke og detaljerte jo nærmere en kommer planarbeidets slutt. Vedtaket var gjenstand for mye kritikk som har blusset opp flere ganger under planarbeidet, også i ettertid av ferdigstilt prosjekt. Figuren viser en grov oversikt over milepæler i prosjektet.

Tidslinje over milepæler i Sokna-Ørgenvika prosjektet



Figur 1: Tidslinje

Datagrunnlag og oppgavens oppbygging

Oppgaven er basert på eget innsamlet datamateriale og allerede eksisterende data. Med eksisterende data mener jeg plandokumenter og offentlige sakspapirer som er funnet på nett, eller blitt utdelt av informanter, samt Statens vegvesen. Dataene jeg selv har samlet inn er basert på intervju med nøkkelinformanter. Ved undersøkelsens slutt vil all dataen basert på intervju bli slettet, i tråd med Norsk samfunnsvitenskapelig datatjenestes (NSD) krav til personvern. Oppgaven er bygget opp med metodevalg først, for så å gå nærmere inn på teorigrunnet. Dette danner bakteppet for resten av oppgaven.

METODE

I det følgende vil jeg redegjøre for valg av metode for å belyse problemstillingen, samt beskrive noen metodiske betraktninger som er gjort ved utarbeidelsen av oppgaven.

Metodevalget i denne oppgaven bygger både på teoretiske og empiriske studier. Den teoretiske innfallsvinkelen ser på hva en planprosess går ut på og belyser den offentlige beslutningsprosessen. Det er utført empirisk dybdeintervju med relevante informanter som har et nært forhold til prosjektet. Med dette mener jeg interessenter på Sokna og ansvarlige parter i planprosessen. Studien vil på ingen måte anslå hva som er rett eller galt å gjøre i en planprosess. Det skal gis en autentisk, men forkortet gjengivelse av trekk, hensyn og hendelser i planleggingsprosessen i Sokna-Ørgenvika prosjektet.

Casestudie

Casestudiet er miljøgaten i Sokna-Ørgenvika prosjektet. Veiprojektet er en viktig riksveistrekning, men har også funksjon som lokal/regional vei. Miljøprioritert gjennomkjøring er en praksis som har fått festet seg i norsk planpraksis der hovedveien går gjennom tettsteder. Som planprosjekt er veianlegget blitt til gjennom en ordinær planlegging av riksveier der planen utarbeides av Statens vegvesen med kommunen som vedtaksmyndighet. I så måte er dette veianlegget både i planfaglig sammenheng og praksis noe typisk, samtidig som alle case er unike.

Også vanlig for mange veiprojekter ligger utfordringen i denne studien at planprosessen i dette prosjektet har foregått gjennom mange år. Tidligere planer er lagt på is, men ideer og tanker dukker opp igjen, men i ny drakt og fra andre aktører enn de som frontet de i første omgang. Formålet med masteroppgaven er ikke at det skal fremkomme generaliseringer om spesifikke prosesser, men nærmere med forklaringssammenhenger av hva som fikk betydning for beslutningsprosessen.

Min analyse favnes av Robert K. Yin sin definisjon av case: «*En casestudie er en empirisk undersøkelse som studerer et aktuelt fenomen i dets virkelige kontekst fordi grensene mellom fenomenet og konteksten er uklare*» (Christoffersen, Johannesen, Tufte. 2011). I et casestudium undersøker man en empirisk avgrenset enhet. Yin mener det er fem komponenter som er spesielt viktige ved gjennomføringen av en caseundersøkelse:

1. Undersøkelsesspørsmål, problemstilling
2. Teoretiske antagelser
3. Analyseenheter

4. Sammenhengen mellom de teoretiske antagelsene som er innhentet og de teoretiske antagelser som er gjort.
5. Kriterier for å tolke funnene, og vurdere funnene med basis i de foregående komponentene og opp mot det som finnes av eksisterende teori (Askheim&Grenness. 2008).

I denne oppgaven er det utført en enkeltcasedesign, med flere analyseenheter. Dette vil si at jeg ikke vil vurdere/undersøke flere case, men fokusere på ett studie. Å utføre flere analyseenheter vil si at en får informasjon fra flere enheter som i mitt tilfelle vil være planleggere fra Statens vegvesen og kommunene, samt lokalbefolkningen i Sokna (Christoffersen, Johannesen, Tuft. 2011). Det utføres også en studie av aktuelle dokumenter som omhandler caset.

Svakheten som ofte trekkes frem ved denne type metode er hvor mye lærdom en egentlig kan trekke ut av et enkelt case. Det er derfor viktig å tenke på overførbarheten, altså dens relevans utenfor prosjektet. Spørsmålet blir da om resultatet av caset kan overføres til liknende fenomener. Mitt case kan sammenliknes med andre veiprosjekter av samme type. Den beskriver vanlige utfordringer en planprosess kan by på, og holdninger til dette. Målet med oppgaven er å belyse de utfordrende sidene ved kommunale og statlige målsettinger, og konfliktene mellom disse. Ved å bruke caset vil de ulike målsettingene settes opp mot hverandre og belyses. Det vil være interessant i ettertid å sammenlikne denne studien med andre case, for å se om målsettingene er mer samkjørte. Det satses på vei, og dermed vil denne studien være en ressurs med tanke på fremtidig veiplanlegging.

Litteraturstudie

Mye av arbeidet har bestått av litteraturstudie, hvor det er hentet stoff fra internett, bibliotek, bøker og gjennom ulike fagpersoner, samt informanter. Det er også sett på høringsuttalelser til blant annet konsekvensutredningen (2003) og reguleringsplanen (2006), samt reguleringsplanendringene (2011). Dette er gjort for å se hvilke interessegrupper som er blitt berørt av tiltaket, og se hvilke innspill de ulike instansene har hatt.

I tillegg er det gått nøye gjennom dokumenter som beskriver når, hvordan og hvorfor miljøgata på Sokna ble satt på dagsordenen og hvordan dette ble vurdert som det beste alternativet for strekningen. Jeg har også fulgt presseoppslagene i media, som også var med på å påvirke konfliktlinjene.

Det kvalitative forskningsintervju

Det er viktig å skille mellom kvalitative og kvantitative metoder. Begge metodetilnærmingenes mål er å fremstille kunnskap om forskjellige fenomener i samfunnet, men på ulike måter. Hovedforskjellen er at en i kvantitative metoder får et resultat basert på tall, for eksempel fra svarene i en spørreundersøkelse, som er enkelt å kategorisere. Hovedprinsippet i metoden er basert på nøyaktighet. Kvalitative metoder derimot er personlige, med mennesket i fokus. Hovedprinsippet er å få frem personlige reaksjoner på spørsmål, tema og lignende (Silverman, 2011).

Denne oppgaven er basert på kvalitativ metode. Hensikten med å velge en kvalitativ metode var at jeg ønsket å gå i dybden av planprosessen, hvordan tanker og ideer fra aktørene fikk sitt uttrykk i den offentlige prosessen, og påvirket det endelige planresultatet. Jeg fant det hensiktsmessig å bruke kvalitativ metode som går i dybden på et fenomen (Silverman, 2011). Ved intervju får informanten større frihet til å uttrykke seg enn det for eksempel et strukturert spørreskjema hadde tillatt. Mennesker *erfaringer* og *oppfatninger* kommer best fram når informanten kan være med på å bestemme hva som tas opp i intervjuet (Silverman, 2011). Med andre ord får en informasjon utover det som det spørres om.

Utvelgelsen av informantene baserte seg på informanter kjent med planprosessen, som kan dele informasjon om hvordan prosessen gikk for seg. I tillegg ønsket jeg å snakke med «lommekjente» mennesker som har et nært forhold til det utvalgte området, både som bosted og utviklingsområde. Målet var å få informanter som har vært med i forskjellige deler av planprosessen, for å få fyldig og detaljert informasjon om planprosessen. Dette ble utført ved dybdeintervjuer.

Jeg ville legge opp til et semistrukturert intervju med en overordnet intervjuguide som utgangspunkt, men spørsmål, temaer og rekkefølge kan variere underveis. Ved dette vil overordnede temaer komme frem, og da ment for å oppmuntre informanten til å komme med utdypende informasjon. Da kan også informanten, på lik linje med forskeren, bringe nye relevante temaer på banen (Silverman, 2011).

Mye informasjon ble hentet ut av plandokumenter og høringsuttalelser, men ved å intervjuer nøkkelpersoner er det mulig å få en forståelse av hvordan og hvorfor ulike hendelser fant sted. Fordelen ved denne tilnærmingen er at man studerer informanten i det vante liv, noe som skaper trygge omgivelser og åpner for at de kan svare utfyllende om sine tanker og meninger. Jeg brukte mine informanter, som sitter med mye relevant informasjon og godt nettverk, til å

sette meg i kontakt med andre mennesker som representerer eller har interesse i prosjektet (snøballmetoden).

Ulempen ved en slik metode, er når en får for mange mennesker som brenner for samme sak, noe som fører til en overvekt av talspersoner for samme sak. Hvis dette er tilfellet, og informantene i tillegg er av samme kjønn og alder, vil ikke dette være representativt. For å få mest mulig relevant informasjon ut av intervjuene, er det viktig å få informanten til å slappe av, og føle seg trygg på situasjonen. Dette vil skape en mer reflekterende og åpen samtale.

Jeg har hatt følgende informanter:

- ➔ Statens vegvesen
 - Overingeniør, miljøprioritert gjennomkjøring (1994).
 - Planansvarlig, reguleringsplan (2006).
 - Prosjektleder, reguleringsendringer (2011).
 - Byggeleder, miljøgata (2013).
- ➔ Ringerike kommune
 - Politiker
 - Saksbehandler
 - Byplansjef
- ➔ Bosatte på Sokna

Alle intervjuobjektene har vært enkle å få tak i, og kommet med mye interessant informasjon. Utfordringen var at mange av planene var utarbeidet for flere tiår siden, og med dette var det vanskelig for noen av informantene å huske hva som fant sted under prosessen. Alle intervjuene har foregått som samtaler (semistrukturert intervju). For ikke å spore av temaet var det på forhånd opplyst om at hovedcasen mitt var miljøgaten i Sokna sentrum, og ikke hele strekningen Sokna-Ørgenvika. I tillegg var det satt noe spørsmål styrende for samtalen, som var basert på temaene rundt problemstillingen i oppgaven. Intervjuene ble tatt opp digitalt og deretter skrevet ned. Dette ble så sendt til informantene som ønsket dette slik at de fikk muligheten til å rette opp eventuelle misforståelser. Så ble det overført i skjemaer for fortolkning.

Validitet og reliabilitet

Reliabiliteten av en undersøkelse, betyr å finne ut hvor pålitelig og troverdig resultatet er. En kan for eksempel teste samme person med samme test flere ganger, for så å se om de får

sammenfallende resultat. Hvis dette er tilfellet, så har undersøkelsen høy reliabilitet. Hvis resultatet varierer for hver test, vil den ha lav reliabilitet. Dette er ikke en forutsetning for validitet (Silverman, 2011). Mine undersøkelser vil ikke kunne utføres flere ganger. En mulighet vil være å sammenligne informantenes svar, og eventuelt sende mail til de aktuelle hvis noe er uklart. Ved å undersøke validiteten finner en ut gyldigheten av undersøkelsen, eller bekreftbarheten. En vil finne ut om man undersøker det som er ønskelig, og ikke begrunner undersøkelsen i irrelevante resultater. En forsker arbeider som regel på to plan, med en teoridel og en empirisk del (Silverman, 2011), noe denne oppgaven også gjør.

I mine undersøkelser vil jeg forvente mye ny informasjon fra respondentene, da de sitter på mye intern- og lokalkunnskap jeg først vil få innsyn i når jeg har intervjuet dem. Da dette er tilfellet vil validiteten bekreftes underveis, da de er uklare ved oppstarten av undersøkelsen. For å finne ut gyldigheten av prosessen, kan en gå tilbake til problemstillingen og se om denne er besvart, og om en har funnet ut det en egentlig var ute etter. Ved dette bør det også vurderes om det var riktig metode som ble valgt (Silverman, 2011).

For å se hvor pålitelig resultatet er, bør vi undersøke dette med «nye» øyne og se om vi har tatt med oss alt vi ville ha svar på, og undersøke om noe er blitt utelatt. En kan også dobbeltsjekke informasjon som er innhentet, ved for eksempel å kontakte informanter på nytt, og stille spørsmål som: «Var det dette du mente?», «oppfatter jeg deg riktig når jeg sier...?». Ved dette får en bekreftet at informasjonen som er innhentet er pålitelig og riktig. I tillegg til dette bør en også vurdere om en har intervjuet de riktige respondentene (personen), eller om for eksempel flere informanter burde vært involvert.

Etiske avveininger

Ved dybdeintervjuer oppnår man en nærhet til respondentene. Det må gjøres etiske avveininger der det er viktig å skape en trygg og rolig atmosfære, slik at en kan få mest mulig ønsket informasjon ut av intervjuene uten at informantene utleverer seg selv. Med dette må det gjøres grundige vurderinger i hvordan spørsmålene skal stilles, hvilket miljø de stilles i, og hvilke hjelpemidler som kan benyttes uten å forstyrre respondenten under intervjuet. Slike intervjuer kan fort bli subjektive og ledende, så utfordring blir å ikke påvirke eller farge respondentens besvarelser. Med dette skal respondenten orienteres over hvilke metoder som skal benyttes, i forkant av intervjuet. På denne måten kan respondenten selv vurdere om dette er noe de er komfortable med, og vil forhåpentligvis føle en trygghet ved selve metoden. Da mine undersøkelser omhandler et tema det er mye engasjement rundt, vil intervjuene være

anonyme på den måten at navn ikke dokumenteres men kun avtalte titler, noe respondenten vil orienteres om. Dette kan være en privatperson, ansatt i kommunen eller States vegvesen, eller en representant for ulike organisasjoner.

Ved intervjuene skal det tas lydopptak, eller notater. Informanten vil bli opplyst om dette i forkant av intervjuet, og må akseptere metoden før den blir benyttet. Intervjuene vil finne sted der informanten er mest komfortabel, antageligvis på arbeidssted eller i eget hjem.

Ved innendørsintervjuene vil lydbåndopptageren være strategisk plassert slik at den ikke forstyrrer respondenten. Intervjuene vil begynne med generell prat for å skape tillit og bryte isen, og etter hvert stille mer utfordrende og personlige spørsmål. Målet er å få respondenten til å åpne seg mest mulig, og ytre sine *egne* meninger. Med dette vil også spørsmålene i intervjuguiden holdes skjult og presenteres under selve intervjuet. Ved dette vil ikke respondenten farges av andres meninger, og vil forhåpentligvis ikke prøve å svare «riktig» på spørsmålene.

TEORI

Teoretisk grunnlag

Jeg vil i dette kapittelet gå gjennom relevant teori som omhandler planprosesser, og også gi en gjennomgang av begreper og gangen i det når et større nasjonalt veiprojekt skal planlegges.

Planlegging som handlingstype

Planlegging som handlingstype dreier seg ikke om en enkelthandling, men flere enkelthandlinger som er knyttet sammen og går over en tidsperiode. Hvis en aktør har et fremtidig mål, må vedkommende gå systematisk til verks for å nå dette målet. Ved dette finnes det en modell som forsøker å vise gangen i en idealtypisk planprosess. Dette er en prosessmodell har vært videreutviklet flere ganger for å forsøke å definere planlegging (Aarsæther, Falleth, Nyrseh, Kristiansen.2012). Den er som følger:

1. **Planaktør og planoppgave.** Første steg er å avklare hvem som er den planleggende aktøren og hva som er planoppgaven.
2. **Målavklaring.** Hvem setter mål for planleggingen man skal oppnå et stykke frem i tid.
3. **Situasjonsanalyse.** En analyse av nå-situasjonen, altså spriket mellom dagens situasjon og framtidig, ønsket tilstand.
4. **Virkemiddeloversikt.** Det handler om å skaffe seg en oversikt over flere tenkelige muligheter en kan bruke for å komme fram til målet. Med andre ord åpner det for kreativ tenkning.
5. **Virkemiddeltesting.** Da utfører aktører en kunnskapsbasert vurdering av ulike virkemidler, og eliminerer usannsynlige eller lite troverdige forslag.
6. **Planfremlegg.** På grunnlag av gjennomgang av virkemidler gjøres en overveining som fører til utkast til en plan. Dette planfremlegger gjøres kjent for de det gjelder, og åpner også for debatt.
7. **Planvedtak.** Aktøren godkjenner eller vedtar planen, eventuelt med endringer som følge av kommentarer, kritikk eller framsatte alternativ.
8. **Gjennomføring.** Planaktøren legger opp til gjennomføring av vedtatt plan, men vil alltid være avhengig av et samarbeid med andre aktører i dette arbeidet.
9. **Evalurings- og læringsfase.** Status, både underveis og ved gjennomført plan, blir det gjort en sammenlikning med de målene som var satt. Hvor gikk det feil, og hvor kan en eventuelt lære?

Handling bør være framtidrettet og være basert på systematisk kunnskap. Likevel vet vi av erfaring at resultatet av slik planlegging ikke alltid blir slik den planleggende aktøren hadde ønsket seg. Dette hender når aktøren planlegger i under vanskelige forhold, der det er andre aktører som handler med utgangspunkt i verdier og interesser på tvers av planaktørens utgangspunkt. Det kan så klart være teknologiske gjennombrudd, naturkatastrofer, endret

politiske verdier osv. som gjør langsiktig planlegging så å si verdiløs, men det kan også skyldes problemer i selve planprosessen, altså svikt i ett eller flere av de 9 stegene.

Styringsnivåer og lovpålagte rammer

Tidligere var planlegging en ekspertstyrt handling, hvor fagfolk i mye større grad la rammene for planlegging enn det som finner sted i dag. Historisk har dette utgangspunkt i bygningsloven av 1924, hvor planer ble besluttet av et fag-politisk partssammensatt bygningsråd. Da bygningsloven av 1965 ble innført (den første landsdekkende planloven) hendte det en omorganisering, hvor bygningsrådet ble et rent politisk organ underlagt kommunestyret. Det innførte også et nasjonalt plansystem med en rekke nye plantyper. Denne loven ble revidert i 1985 og 2008.

I Odelstingsproposisjonen nr. 51 (1987-1988) *Om lov om endring i plan- og bygningsloven 1985 nr. 77 og i visse andre lover om arealdisponering*, begrunnes hvorfor veiplanleggingen gikk fra å være hjemlet i Veglova, til å være hjemlet i plan- og bygningsloven (Miljøverndepartementet.1988). Denne overgangsperioden varte i fem år, før plan- og bygningsloven tok over som lovhjemmel og kommunen ble planmyndighet for veiplanlegging. Begrunnelse for denne endringen var i hovedsak behov for samordning av planlegging av arealene i kommunen (Miljøverndepartementet.1988).

Det begrenset dermed vegmyndighetens spillerom. Ved dette skulle forskrifter fra Vegloven falle bort, men veimyndigheten skulle fortsatt stå for det praktiske arbeidet med planlegging av fylkes- og riksveier. I praksis vil dette si at veimyndighetene fikk hjemmel i lov til å utarbeide og fremme forslag til oversiktsplaner, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner, men kommunen skulle være planmyndighet og ha vedtakskompetansen. Alternativet til dette kunne være å fremme statlig arealplan (Miljøverndepartementet.1988). På denne måten ble veiplanlegging sett mer i sammenheng med den øvrige arealplanleggingen. For å videre sikre å samordne arealplanlegging og veiplanlegging, ble det i 1993 vedtatt *Rikspolitiske retningslinjer for en samordnet areal- og transportplanlegging*. Hensikten med disse retningslinjene er å «oppnå en bedre og samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer» (Miljøverndepartementet.1993).

Det politisk-administrative blandingsystemet i Norge er delt opp i tre nivåer; 428 kommuner nederst (SSB.2014), 19 fylkeskommuner i midten og staten øverst. Det er også viktig å huske individnivået, eller det underkommunale nivået, som omfatter menneskene og husholdningene

(Amdam, Veggeland. 1998). Kommunestyret, fylkestinget og miljøverndepartementet er de overordnede planmyndighetene. Det vil si at de har siste ordet når planer fastlegger ambisjoner om hvordan framtidssamfunnet skal utformes.

Planlegging oppfattes i økende grad som et verktøy for å styre utviklingsprosesser, til å samordne innsatser og til å utvikle arealbruk innad i kommunene. Planlegging er en viktig og lovpålagt kommunal aktivitet i alle kommuner siden revisjonen av bygningsloven i 1965 da det ble innført et nasjonalt plansystem. Det er i dag i tillegg til plan- og bygningsloven, også planbestemmelser i kommuneloven som legger rammer for kommunens plansystem, og som pålegger kommunen å vedta bestemte planer. Det er også en rekke statlige plankrav knyttet til iverksetting av nasjonale satsinger på kommunenivået. Kommunen har en dobbelt rolle, på den ene siden skal den oppfylle lokale ønsker, på den andre skal den løse oppgaver staten pålegger den i lokalmiljøet. Staten har stor innflytelse over kommunens virksomhet, og kan av og til virke som om lokale organer er fullstendig underlagt staten og statens lover, vedtak og budsjett. Politikerne i kommuner har likevel et lite handlingsrom, hvor de blant annet har mulighet til å vedta og iverksette viktige vedtak som påvirker dagliglivet til innbyggerne. Planlegging som en kommunal oppgave framstår i dag i økende grad som et lokalt virkemiddel for å skape lokal utvikling.

Statens samfunnsrolle er knyttet til fastleggingen av rammer for utøvende planaktører på lavere nivå. Stortinget vedtar den lovene som kommunale og regionale organer har som utgangspunkt for sine planer. Staten kan opptre i ulike roller i planlegging, både som forvalter av lov- og regelverk og staten som planleggende aktør. Staten som planaktør kan styre fordelingen av ressurser og aktiviteter i landet som helhet. Det kan for eksempel være håndtering av transportsystemet, for å gjøre dette mer effektivt mellom Øst- og Vestlandet. Staten kan også opptre som lovgivende og rammegivende organ for planleggingen som skal utføres av folkevalgte organ på kommunalt eller regionalt nivå (eller eventuelle samarbeid på tvers av fylkes- og kommunegrenser). Da opptrer staten mer som planforvalter enn overordnet planaktør, og vil da ha siste ordet i planspørsmål som ikke kan løses lokalt eller regionalt, eller gripe inn hvis lokale vedtak i er i tråd med nasjonalt regelverk og nasjonale mål.

[Et mangfold av aktører i planlegging – politikk og planlegging](#)

Planlegging skjer i dag i skjæringsfeltet mellom kunnskap og politikk, og preges av politiske motsetninger, sektorkonflikter og spenninger mellom myndighet, marked og sivilsamfunn. Hvor ligger kunnskapen og hvor ligger makten, er spørsmål som i denne sammenhengen kan

være utfordrende å finne svaret på. Forholdet mellom fag (profesjonelle planleggere), politikk (folkevalgte) og samfunn (berørte interesser) er et viktig tema i planlegging (Aarsæther, Falleth, Nyrseh, Kristiansen.2012). Planleggere må være prosessledere, og med dette kunne kommunisere og produsere et planresultat, samt ha den faglige kunnskapen som behøves for å utføre ulike prosjekter.

I dagens samfunn er aktørmangfoldet større enn noen gang, noe som gjør planleggingen til et spill om kommunikasjon og makt. Dessuten dreier ikke planlegging seg kun om prosess, men også substans. Med dette menes at planleggingen skal føre frem til et resultat, og legge grunnlag for gode beslutninger som har bærekraftige konsekvenser for samfunn og miljø.

Planleggingssystemet kan ofte oppfattes som tungt og byråkratisk, noe som kan føre til en treg planleggingsprosess. Dette er fordi planlegging bygger på en rasjonalitet som ikke lar seg overføre til den politiske hverdagen i kommuner og fylkeskommuner. Med andre ord søker planlegging det optimale, mens politikken søker det som er mulig.

Det er en kjent sak i dag at planleggere har et begrenset spillerom når det gjelder planlegging og utvikling av samfunnet. Planleggerne har en reduserende autoritet og påvirkning på omgivelsene, noe som gir planleggerrollen en synkende status og også legger tvil i betydningen planlegging har i dag. Dette kan skape forvirring og en følelse av maktesløshet. Konklusjonen i Grange`s artikkel er at det i dag er behov for en ny politisk bevissthet blant planleggere (Grange. 2012). Hvis samfunnet skal revurdere den lokale påvirkningen planleggere har må en ikke kun fokusere de politiske vilkårene, men også ta til følge den politiske dimensjonen av makt. Med dette menes hvordan makt gjennom ulike prosesser av identifikasjon, fundamentalt strukturerer dagens samfunn. Dette betyr ikke at planleggere skal ta på seg den politiske rollen, men at det bør være en økende bevissthet rundt politisk innflytelse og makt. Nøytralitet blir ofte sett på som planleggerens nøkkelverktøy når en skal hankses med iboende politisk innflytelse, og hvis en ikke er bevisst rundt en slik nøytralitet vil dette bare styrke den politiske makten. Ved dette legger Grange frem et konsept hun kaller «*acting space*», noe som kan være til hjelp for å øke bevisstgjøringen ved slike prosesser. Videre vil jeg gå inn på det som er blitt kalt det største problemet innen teorien og forståelsen av planlegging.

I *Bringing Power to Planning Research: One Researcher`s Praxis Story* av Bent Flyvbjerg kommer det frem et svar på det han forklarer som planleggingens største problem: «*vår*

ambivalensen når det gjelder makt». Han strukturer artikkelen ved å bruke 4 spørsmål: (1) Where are we going? (2) Who gains and who loses, by which mechanisms of power? (3) Is this development desirable? (4) What should be done? Alle spørsmålene kan besvares på forskjellige måter, alt ut fra hvilke interesser og perspektiv man har, enten det fokuseres på makt, verdier eller praksis. Kunnskap og faglig argumentasjon preget av konflikt fremstår ikke i objektiv eller nøytral størrelse. Ved dette blir faglige argumenter hyppig politisert, for å støtte opp under egne mål og interesser. I konklusjonen legges vekt på at denne artikkelen kun er én forskers fortelling, og at det ønskes at andre forskere vil skape andre fortellinger. Dette er for å kunne bruke dem i praksis i planforskning, og fordi det i dag mangler generelle artikler angående maktrelasjoner innen planlegging. Det kommer også frem at hovedformålet ved denne artikkelen ikke har vært hvordan planleggerne kan utgjøre en forskjell, men hvordan en selv kan utgjøre en forskjell ved det arbeidet en gjør.

I artiklene av Grange og Flyvbjerg diskuteres forholdene mellom planlegging og politikk. Det handler i stor grad om planleggenes nøytralitet i forhold til politiske mål, og politikeres styrte argumenter og maktspill. Planlegging blir fattet ved rasjonelle prosesser, som har sitt fokus rettet mot nytteaspektet i en beslutning. Den vil virkeliggjøre og oppfylle samfunnsmessige mål, men denne logiske lenken brytes opp i praksis. Dette ser vi blant annet når beslutninger blir fattet før planene er ferdig. Her er gapet mellom norm og virkelighet utydelig. Det handler om å komme frem til en akseptabel løsning, hvor ulike konsekvenser (fordeler og ulemper) kan forsvares politisk. Et annet scenario er når vedtak kommer før plan, noe som ofte skjer i politikken. Da skjer det ingen forhåndsutredning av konsekvenser verken på kort eller lang sikt, ved for eksempel plassering av offentlige institusjoner. Dette kan oppstå ved mobilisering, der det forventes er raskt tiltak. Da kommer planene i etterkant av vedtaket, uten den faglige kompetansen i ryggen. Enkelte ganger viser også politikere lite engasjement der planleggere utreder problemer og kommer med forslag til løsning. Slike saker kommer ikke på dagsorden, og havner da ofte opp med å «samle støv på planleggerhyllen». Dette oppstår når det fagfolk og myndigheter vil sette på dagsorden ikke stemmer overens med det lokale politikere er opptatt av.

Dette er enkelte eksempler på konflikter som kan oppstå. Mye relevant forskningsbasert kunnskap overses eller møter sterk motstand, når den blir oppfattet som utfordrende eller truende for etablerte posisjoner, særlig i politikk og administrasjon. I det hele tatt vil kunnskap som utfordrer rådende politikk lett oppfattes som kontroversiell. Planleggeres spillerom er i dag begrenset, og deres innflytelse og kunnskap blir ikke verdsatt like mye som

den burde. Likevel fortsetter politikere i ulike situasjoner å ta egne valg, fremfor de anbefalte. Er det riktig at menneskene uten riktig kompetansen skal ha det endelige ordet ved slike avgjørelser, eller burde planleggere ha større spillerom for å få til en bedre samfunnsutvikling? Burde en opprettholde et slikt system? Slike spørsmål understreker den klare koblingen mellom planlegging og den praktiske utøvelsen av politisk makt, men gapet mellom norm og virkelighet vil være utydelig for planleggere. Det blir i dag stadig større politisk makt både i stat og kommune, men er dette en utvikling i riktig retning?

Kommunikativ og samarbeidende planlegging

Det er siden 1980-tallet gjort mange forsøk på å utvikle nye planleggingsmetoder med større vekt på kommunikasjon, dialog og medvirkning i planlegging. Det kommunikative ideal beskrives ofte som et alternativ til det instrumentelle rasjonelle ideal. Forskjellen ligger i at instrumentell rasjonell planlegging er ikke-sosial og baseres på beslutningstakernes målformuleringer og planleggernes kunnskapsbaserte utredninger, noe som gir en indikasjon på hvordan samfunnet kan og bør utvikle seg i fremtiden. Den er resultatorientert.

Kommunikativ planlegging er sosial og skjer via gjensidig forståelse, og baseres på selve planleggingsprosessen. Det er planlegging basert på partdeltagelse med berørte og interesserte instanser, som deltar allerede fra prosessen starter opp. Det er en situasjonstilpasset prosess som justeres etter forholdene der deltakende aktørers mål og verdier endres underveis, og baseres på meningsutvekslinger. (Aven, Boyesen, Njå, Olsen og Sandve. 2004).

Mange planprosesser preges av stort engasjement på det tidspunktet da det er minst mulighet til å påvirke resultatet. Ved å legge til rette for medvirkning ved planlegging vil problemer som antagelig ville oppstått underveis eller i etterkant av ferdig bygging eller planlegging, bli vurdert i forkant av planarbeidet. Et godt planarbeid kjennetegnes ved at det vil avdekke behov, problemer og hindringer som ikke var kjent på det tidspunktet planarbeidet ble satt i gang. I plan- og bygningsloven § 5-1 (*medvirkning*) står følgende: «*Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private. Videre I § 5-2 (Høring og offentlig ettersyn)* kommer det frem at forslag som legges ut til offentlig ettersyn skal være: «*lett tilgjengelig for alle, slik at enhver kan sette seg inn i det*».

Det er mange flere synspunkter, argumenter og refleksjoner som må tas hensyn til ved planlegging i dag enn tidligere, og vi ser på det som svært viktig å involvere alle berørte

parter. For å kunne utøve medvirkning er det viktig at alle fakta er kjent, og lett tilgjengelige. Bygging blir ofte kunngjort i blant annet aviser, slik at det blir kjent for allmennheten. Dette kommer tydeligst frem ved planlegging på lokalt nivå. Her kan det avdekkes behov, problemer og hindringer som ikke var kjent da planarbeid ble startet opp. Slik samhandling fører til større grad av kunnskap, opplysninger og gjensidig påvirkning, som forhåpentligvis vil føre til en bedre plan. Kan ved dette nevne at innbyggere ønsker å føle tilhørighet til sin egen kommune, og ved mulighet til påvirkning av lokale planer, vil dette bli tatt hensyn til. I denne sammenhengen kan planlegging på lokalt nivå bli sett på som et «nedenfra- og opp»-perspektiv. Det vil si at en planprosess kan være et privat initiativ. Representanter for den lokale befolkningen (privatperson, interessegrupper osv.) kan initiere et planarbeid, og disse initiativene har økt med årene. Økonomi har en stor betydning for planarbeid, men ved dette private initiativet er dette problemet redusert, ved at planene ofte er finansiert av prosjektet planen er laget for. Dette åpner for private instansers muligheter til å forme og påvirke fremtiden (Salvesen, 2011). Er dette tilstrekkelig for å sikre en tilfredsstillende kommunikativ planlegging?

Utfordringen med en slik prosess er hvordan en skal utøve medvirkning. Ofte blir ikke den «tause majoriteten» hørt men heller den som roper høyest, og dette er ofte enkeltpersoner med spesielle interesser. Hvordan kan en involvere flere i planleggingen, så en får et mer beskrivende bilde av virkeligheten? Sosiale medier kan i dag være en ny form for kommunikativ planlegging, og vil involvere flere da det er enkelt å engasjere seg, samt finne informasjon om ulike mål og tiltak. Likevel er det ikke sikkert «folk flest» tør å ytre seg utenfor boksen med politiske korrektheter, utfordringen er dermed å finne en arena hvor en kan ytre seg fritt. Et annet dilemma kan være: Vet folk flest best? Snakker en for «alle», eller er man seg selv nærmest? Er det alltid slik at de som bor på stedet vet best, eller bør planleggerne ta større plass? Andre utfordringer ved planlegging kan være hvis det for eksempel er manglende interesse for emnet, hvis det ikke er satt av tilstrekkelig tid til planprosessen, hvis planleggerne ikke innehar ønsket kompetanse eller hvis det ikke er nok kapasitet. Det er vanskelig å få tilfredsstillende planer vedtatt og fulgt opp av organisasjonen og ikke minst i praksis. Det er nettopp slike utfordringer kommunikative planlegging vektlegger (Aven, Boyesen, Njå, Olsen og Sandve, 2004).

Denne type planlegging kan anvendes i flere ulike situasjoner, for eksempel som løsning i konkrete konflikter (forhandling, mekling) eller utvikling av nærmiljøer. Dette idealet

benyttes da som grunnlag for dialog om hvordan fremtiden kan og bør utvikles (mål og tiltak). I en slik dialog vil partene ha ulike interesser og vil dermed være konfliktfylt, men prosessen skal preges av gjensidig respekt, forpliktelser og tillit, og aksepterer de ulike konflikter (Aven, Boyesen, Njå, Olsen og Sandve. 2004). På denne måten vil «det gode argumentet» få gjennomslag, så fremt det forutsettes en åpen dialog.

Denne metoden blir kritisert for å være naiv, da den forutsetter at alle deltakere deltar med et åpent sinn. Det å anta at deltakere vil forandre synspunkt gjennom kunnskaps- og meningsutveksling, kan ses på som problematisk da en gjerne ønsker å vinne frem med sin sak (Aven, Boyesen, Njå, Olsen og Sandve. 2004). I en slik prosess med ulike saks-, interesse og verdikonflikter risikerer en at det dannes en strategisk begrunnet atferd, for å komme nærmest mulig egne mål. Ville en kommunikativ handling blitt utført, dersom aktørene mente handlingen ikke ville fremme egne handlingsmål? Når egne mål og interesser overskygger fellesmålene vil det ikke lenger beskrives som en kommunikativ handling, men en strategisk handlingssituasjon. Da handler det ikke lenger om noen felles måloppnåelse. Her er en forståelse av at planlegging bærer preg av rasjonalisering, konflikt, dominans og maktmisbruk heller enn samarbeid, argumentenes makt og problemløsning. Målet med å få frem «det gode argument» vaskes dermed vekk.

Perverse intensiver

Perverse intensiver handler om offentlige investeringsprosjekter som ikke forplikter. Det oppstår når giversiden deler ut penger som ikke er deres egne – og mottakersiden ikke må ta egen risiko eller bidra i vesentlig grad med egen finansiering. Utrykket ble for første gang tatt i bruk i forbindelse med internasjonale bistandsprosjekter, der det mest gikk galt. Dette var på grunn av manglende kunnskap lokale forhold på giversiden, og fordi tiltaket ikke forpliktet mottakeren økonomisk eller på noen annen måte. Resultatet ble da i strid med giverens hensikt.

Staten opptrer ofte som sjenerøs giver på vegne av skattebetalerne, og finansierer prosjekter som kommer mindre grupper eller områder i Norge til gode. Dette skal bidra til fellesskapet, og kan være fullkomment legitimt når det er forankret gjennom demokratiske prosesser. Dette er ofte vellykket da det er behov for ulike kostnadseffektive lønnsomme prosjekter, men det finnes også unntak. Det er når behovet ikke er tilstede, og prosjektet innebærer investeringer og kostnader som skal dekkes av noen. Hvis investeringen innebærer forpliktelser for alle parter, er det vanlig å anta at interessen for å sikre at best mulig nytte blir valgt, og at

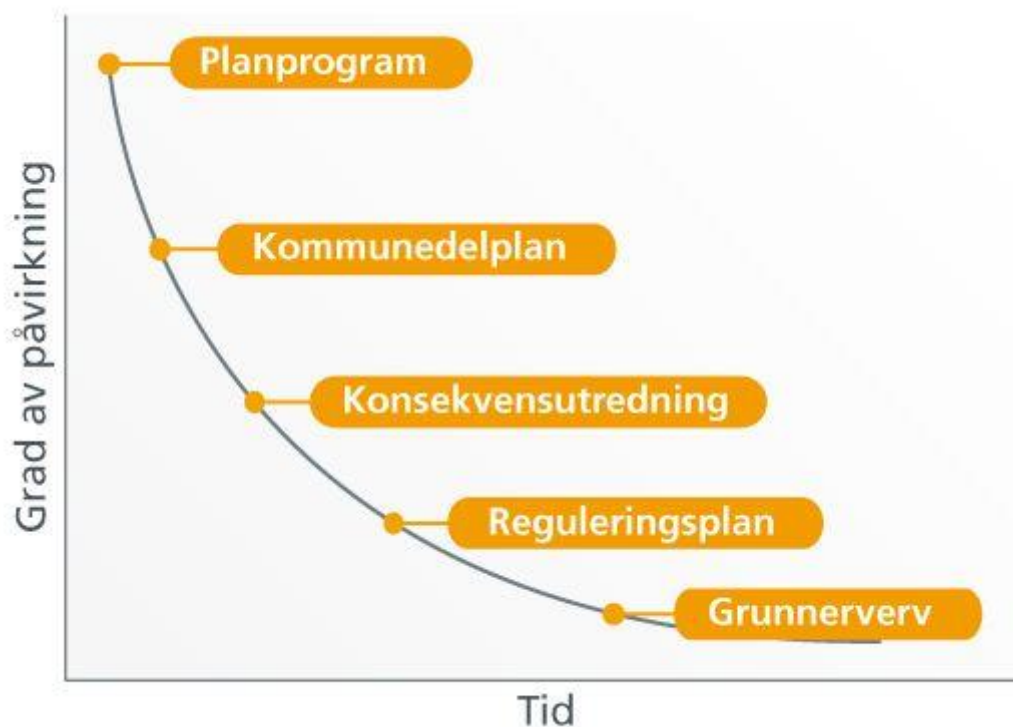
investerings- og driftskostnadene er realistiske i forhold til nytten en kan oppnå. Dette er bakgrunnen for at en i enkelte tilfeller ønsker forpliktende medvirkning fra private aktører i offentlige prosjekter, eller en egenandel lokalt i tiltak som finansieres av staten. Men dersom et prosjekt ikke medfører forpliktelser for aktørene, så har de ikke insentiv til å velge det som er mest kostnadseffektivt og gir størst nytte, men kanskje noe helt annet, og det er slik perverse intensiver oppstår (Bull-Berg, Samset, Volden, Welde.2014).

I Concept-rapport nr. 40(Bull-Berg, Samset, Volden, Welde.2014) er det gjennomført en studie for å finne ut hvordan dette fenomenet oppstår, og hva som er årsakene og konsekvensene av dette. Resultatet av dette studien kom det frem at hvis det eksisterer en viss grad av egenfinansiering lokalt vil det gi intensiv til å gjennomføre kostnadseffektive og formåls effektive investeringer lokalt. For å sikre at dette blir en realitet foreslår Concept at *«en kan innføre ulike former for kontrollrutiner fra myndighetenes side, eller ansvarliggjøre lokale myndigheter ved at staten i større grad operer med rammebevilgninger og krever at bruken av midlene tilfredsstiller visse objektive kriterier som kan verifiseres»*. Konklusjonen er med andre ord å formidle et viktig prinsipp som bør være grunnleggende for enhver investering, og det er at den skal være forankret i et reelt behov enten for mottakeren eller samfunnet for øvrig, og at dette er klargjort på et tidlig tidspunkt. *«Jo større egenandel desto større grad av ansvarliggjøring- og intensiv til å gjennomføre kostnadseffektive og formåls effektive investeringer lokalt»* (Bull-Berg, Samset, Volden, Welde.2014).

Sentrale begreper av planprosessene i større veiprosjekter

For å unngå misforståelser og tvetydigheter, vil jeg gå gjennom de mest sentrale begrepene i planprosesser, og på den måte bidra til at innholdet i teksten blir riktig forstått. Ved store veiprosjekter går det flere runder med planlegging, og jo lenger inn i planprosessen man kommer, jo mer detaljert blir planene. Når Statens vegvesen utarbeider planer er det vanskelig å vite alt om lokale forhold. De som bor på stedet sitter ofte med kunnskap som kan være med på å utarbeide bedre planer. Dette krever et samspill mellom kommuner, offentlige etater, grunneiere og andre som har interesse i å delta aktivt i planprosessen. Likevel er det viktig at slike innspill kommer frem så tidlig som mulig, så en er «føre-var». Det er kommunepolitikerne som vedtar endelig vegtrasé og detaljløsninger i utbyggingen, og disse beslutningene tas på grunnlag av anbefalinger fra Statens vegvesen og offentlige høringer (Statens vegvesen, 2014).

Når det gjelder hvilke store prosjekter som skal prioriteres, planlegges og bygges innen de neste ti årene, er det Nasjonal transportplan (NTP) som omtaler disse tiltakene. Den utarbeides av Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor og omhandler prioriteringer innen samferdselssektoren. Figuren nedenfor viser de ulike planfasene, som jeg vil gå nærmere inn på.



Figur 2: (Statens vegvesen, 2014).

Planprogram

Dette er det første steget i store veiutbyggingsprosjekter, og utarbeides av Statens vegvesen. Det er politikerne i de berørte kommunene som til slutt fastsetter programmet, og dette gir føringer for senere planfaser. Det skal inneholde formål, rammer og premisser, samt trasealternativer som skal utredes i senere planfaser. Ved dette vil det komme frem hvilke utfordringer/konsekvenstemaer som må utredes videre. Det skal også gjøres rede for hvordan informasjon og medvirkning skal håndteres i senere planfaser. Hvis det er uenigheter om planene, er det offentlige etater, grunneiere og andre interesserte som kan komme på innspill. Som nevnt over ønsker Statens vegvesen innspill så tidlig i planprosessen som mulig, og aller helst når planprogrammet legges ut til offentlig høring som normalt er ved varsling om oppstart av planarbeid. Det er en høringsfrist for innspill som offentliggjøres, og disse

innspillene bør være skriftlige men en kan også komme med muntlige innspill på høringene. Regler om planprogram finner en i Plan- og bygningsloven § 4-1, og rett til medvirkning i kapittel 5.

Konsekvensutredning

I planprogrammet blir det beskrevet og stilt krav til hva som skal utredes videre i planprosessen, og slike utredninger sammenfattes i en konsekvensutredning (KU). Dette skal utarbeides en gang i løpet av planprosessen, og gjerne i forbindelse med kommunedelplan eller reguleringsplanen. I Plan- og bygningsloven § 4-2 (Planbeskrivelse og konsekvensutredning) kommer det frem konsekvensutredningen skal inneholde en særskilt vurdering og beskrivelse av: *«planens virkninger for miljø og samfunn»*.

Kommunedelplan

Alle kommuner har en kommuneplan som skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver. En kommunedelplan kan utarbeides for bestemte områder eller temaer innenfor kommunen. Ved planlegging av større veiprojekter behandles dette normalt gjennom en kommunedelplan, etter planprogrammet. Etter avtale med berørte kommuner, utarbeider Statens vegvesen forslag til kommunedelplan, men det er politikerne i den aktuelle kommunen som til slutt vedtar planen. Denne planen inneholder normalt valg av endelig trasé, vegstandard, plasseringer av kryss, bruk og vern av arealer nær veien og byggegrenser. I plan- og bygningsloven § 11-1 (kommuneplan) kommer det frem: *«kommuneplanen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og bør omfatte alle viktige mål og oppgaver i kommunen. Den skal ta utgangspunkt i den kommunale planstrategien og legge retningslinjer og pålegg fra statlige og regionale myndigheter til grunn. Det kan utarbeides kommunedelplan for bestemte områder, temaer eller virksomhetsområder»*.

Reguleringsplan

Siste steg i planlegging av store veiprojekter er utarbeidelse av en reguleringsplan, som er en detaljering av det som er vedtatt i kommunedelplanen. Statens vegvesen utarbeider forslaget, mens politikerne i den aktuelle kommunen til slutt vedtar planen. En slik plan inneholder veiens utforming i detalj, og tar for seg arealene som er tenkt brukt med blant annet utforming av kryss, støytiltak, miljøtiltak, gang- og sykkelveier eller andre tiltak på eller langs

lokalveier, områder for deponi osv. I plan- og bygningsloven kapittel 12 (reguleringsplan) omtales reguleringsplaner.

Grunnerverv

Når en bygger store veiprosjekter må Statens vegvesen skaffe seg rettigheter til de arealer som blir beslagent ved bygging eller utvidelse av vei, og dette kalles grunnerverv. Dette blir gjort på bakgrunn av reguleringsplan. En kan utføre grunnerverv på tre måter. Det kan være snakk om en avståelse av grunn (kjøpekontrakt), som avgjøres gjennom forhandlinger med Statens vegvesen hvis en kommer til enighet om alle forhold ved avståelse og da vil grunneieren også si seg enig i erstatningstilbud. En annen måte er avtale om erstatning for avstått grunn som fastsettes ved kjønn. Den siste måten er ved ekspropriasjon, hvor en tar grunn og gir erstatning fastsatt ved skjønn.

Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) er en stortingsmelding som omhandler hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk for de neste 10 årene, og blir lagt frem hvert fjerde år. Den presenterer målene for transportpolitikken og hvordan regjeringen ser for seg å oppnå disse. Det gjelder prioriteringer av midler til vei, jernbane og til sjøs. Det skal være et helskapende styringsredskap for utvikling av transportsektoren, og bidra til mer effektiv bruk av ressursene, styrke samspillet mellom transportformene og bidra til at vi når de målene som settes for transportsektoren. Den overordnede for transportpolitikken 2010-2019 var: *«å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling»* (Regjeringen, 2009). I gjeldende Nasjonal transportplan¹ er den overordnede politikken å: *«utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere»*. Ved dette mener Regjeringen at en vil skape en robust infrastruktur, bedre trafiksikkerheten og gjøre transportsystemet tilgjengelig for alle. Hovedmålene for transportpolitikken er vist i figuren under.

¹ Samferdselsdepartement (2013). *Meld. St.26- Nasjonal transportplan 2014-2023*.

Framkommelighet	Trafikksikkerhet	Miljø	Universell utforming
Redusere reisetider i og mellom landsdeler	Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024	Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet
Redusere avstandskostnader mellom regioner	Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane-, luft- og sjøtransport	Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	
Bedre påliteligheten i transportsystemet		Bidra til å redusere tapet av naturmangfold	
Bedre transporttilbudet		Begrense inngrep i dyrket jord	
Redusere rushtidsforsinkelser for kollektivtransport i de fire største byområdene			
Bedre framkommeligheten for gående og syklende			

Figur 3: (SD. 2013. s. 72)

Noen av Regjeringens hovedgrep er å bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnader ved å øke kapasiteten, og gjøre transportnettverket mer robust mellom landsdeler og regioner. Dette var også mål for forrige NTP. En slik målrettet utvikling av infrastrukturen vil redusere avstandskostnadene og gi grunnlag for mer effektive, pålitelige og forutsigbare transportere. Redusert reisetid mellom landsdeler vil øke framkommeligheten for godstransport og bedre grunnlaget for næringsliv og bosetting i hele landet. Det vil bidra til regional utvikling gjennom kortere reisetider og reduserte avstandskostnader (SD.2013).

Miljøgate

En miljøgate er en vei der gjennomkjøring er tillatt, men den utfører ulike tiltak som fartsdemping for kjøretøy, tilrettelegging for gående og syklende, opprydding i gatene og estetisk forbedring og andre mål som for eksempel stedsutvikling (Vegdirektoratet, 2003). Den fører til redusert fart for gjennomgangstrafikk gjennom et tettsted, og foregår på lokalmiljøets premisser. Dette bedrer trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper, samtidig som gaten blir mer innbydende gjerne med beplantning og endring av gatedekket. Ofte er problemet med hovedveier gjennom tettsteder støy og ubehag, men med miljøeffektene som mindre støy og avgassutslipp vil opplevelsen av veien forbedres drastisk (TØI, 2014). I tillegg vil en miljøgate legge til rette for at flere skal gå og sykle.

Selv om trafikk ofte oppleves som et negativt element i en by/tettsted, er det viktig å forstå at det er nettopp denne veien som sikrer liv og næringsgrunnlag på det aktuelle stedet.

Miljøgater lager tydelige skiller mellom trafikantene, og skaper en forbedring av uterom som kan føre til at flere vil oppholde seg der. Ved å nedtone de negative effektene, kan man bruke veien som en ressurs og skape et sted folk vil være. Ombyggingen på Batnfjordsøra i Gjemnes kommune er et vellykket eksempel på hvordan en utflytende riksvei gjennom et lite tettsted kunne utformes til bygdegate (Vegdirektoratet, 2003).

I 2003 evaluerte Vegdirektoratet 16 miljøprosjekter fra flere norske byer og tettsteder hvor hovedveier er blitt bygget om til miljøgater. Hovedpunktene denne evalueringen kom frem til var at hastigheten hadde gått ned, fotgjengere og syklistene hadde fått bedre forhold og gatene var blitt hyggeligere og bedre tilpasset stedet. Anbefalingene gikk ut på å utforme veien slik at kjørefarten ble lav og den burde være laget av solid material slik at den er enkel å drifte. Den store utfordringen på mange av stedene var at konfliktene mellom bilister og myke trafikanter var stor, og dermed ble et av hovedmålene å bedre trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper.

I tillegg til dette var det stort fokus på å oppnå et bedre miljø og gjøre den estetisk flottere.

Med dette vil gaten kunne bidra til stedsutvikling av tettstedet. Ved dette kommer

Vegdirektoratet frem til at myke trafikanter i disse prosjektene har fått det mye bedre, og bilistene synes også det er god fremkommelighet selv om farten er mye lavere. Mye av dette skyldes et ryddig gatebilde og gode parkeringsforhold. Flere informanter opplyste også om at det hadde økt «stoppeeffekten» for tilkjørende, og ført til bedre omsetning for næringslivet på tettstedet. Det mest interessante som kom ut av denne undersøkelsen var effekten miljøgater har hatt på planlagte omkjøringsveier. I noen av prosjektene ble miljøgatene anlagt som et bøtende tiltak der omkjøringsvei allerede var anlagt. Men i mange av tilfellene var den lagt i påvente av en omkjøringsvei, og i over halvparten av prosjektene ble resultatet så vellykket at planen om omkjøringsvei enten ble utsatt eller stoppet opp helt (Vegdirektoratet, 2003). Ulike virkninger av miljøgater vil variere ut fra ulike byer/tettsteder, men denne evalueringen gir en pekepinn på de positive virkningene den kan ha for et lokalsamfunn og trafiksikkerhet.

INTRODUKSJON TIL CASE-STUDIET

Jeg vil i dette kapittelet gi en gjennomgang av planprosessen og dokumentene som er beskrevet i teorikapittelet, og som har formet dette prosjektet.

Tettstedet Sokna – del av Sokna- Ørgenvika prosjektet

Sokna er et tettsted i Ringerike kommune i Buskerud fylke, med 550 innbyggere, per 1. Januar 2014 (SSB, 2014). Det ligger 25 km fra Hønefoss som er kommunens administrasjonssentrum, og er innfartsåren mot Hallingdal. Sokna var tidligere et stopp på Bergensbanen. 27. juni 2014 åpnet den nye veistrekningen Sokna-Ørgenvika, som gjør at en i dag sparer 20 minutter ved å slippe å kjøre om Noresund. Prosjektets overordnede mål² med tiltaket er å styrke veiforbindelsen mellom Osloregionen og Vestlandet, med stort innslag av nyttrafikk og i tillegg være hovedatkomst til Hallingdal og Hemsedal, to av landets viktigste turist- og hytteområder. Effektmålene viser til en reduksjon i samfunnets transportkostnader, reduserte bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet, færre antall drepte og hardt skadde personer og redusert utslipp av CO.



Bilde 1: (Aursland.2014).

² Statens vegvesen. (1992) *Melding etter plan- og bygningsloven §33-3*. Drammen.

Rv. 7 – Betydningen på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå

Riksvei 7 er en av hovedveiene mellom Østlandet og Vestlandet, og går over Hardangervidda, gjennom Hallingdalen. I nasjonalt perspektiv er dette en viktig vei med tanke på å binde Østlandet og Vestlandet sammen (TØI.1998). I februar 2015 prøvekjørte Ketil Solvik-Olsen og Bård Hoksrud øst-vest alternativene³, for å vurdere den mest effektive kjøreruten. Det var E139 og rv. 52 som vegvesenet etter denne undersøkelsen ønsker å satse videre på som hovedveier mellom øst og vest. Rv. 7 var et av alternativene som ble vurdert, men konklusjonen var at den følte mest som en turistvei, og at veikvaliteten underveis varierte mye.

I regionalt perspektiv har rv. 7 en sentral rolle for betydning for reiselivsnæringen i Hallingdal, og er et viktig turist- og hytteområde. Hallingdalen er i sterk konkurranse med andre regioner, og med dette var det bruk for transportmessige forbedringer for å gjøre området mer tilgjengelig, spesielt for vinterhalvåret. Det er også positivt å utbedre rv. 7 for økte pendlingsmuligheter. Regionrådet i Hallingdalen var en av pådriverne for å få gjennom prosjektet, sammen med Buskerud fylkeskommune.

I lokalt perspektiv er rv. 7 knyttet til områder og virksomheter som kan få endret sitt kundegrunnlag ved omlegging av veien (SVV.1994c). I Sokna er det i dag tre virksomheter langs rv. 7; Rustad café, Kiwi og bensinstasjonen YX Sokna. Disse har tjent svært godt ved at veien ble lagt gjennom sentrum. Spesielt eieren av Rustad café var en pådriver for å få veien lagt gjennom sentrum.

Avisoppslagene har vært mange under og etter byggingen av miljøgate gjennom Sokna. 12. november 2014 skrev Aftenposten en artikkel⁴ som het «Miljøgate med inntil 10.000 biler i døgnet». Her legges det frem et skriv om gaten som bet seg fast som en bitteliten bit av en mektig hovedvei. Argumentene legges i at veien er meget smal, med to solide fartsdumper hvor mange er nede i 20 km/t. På de store utfartsdagene vil dette lille stedet ha en stor utfordring når massiv trafikk kommer veltende inn i 80 km/t. Konklusjonen havner på at resultatet antageligvis ville blitt annerledes hvis det var planlagt i dag. Dessuten undres det over hvordan gaten kan kalles en miljøgate, med tanke på all dieseleksosen som blir sluppet ut. I Ringerikes blad 28. juni 2014 kom det et leserinnlegg kalt «historien dummeste». Her argumenteres det med «Barnevogner, trailere, mennesker med rullatorer, turistbusser,

³ Bentzrød, S. (2015). *Ketil Solvik-Olsen og Bård Hoksrud kjørte øst-vest alternativene*. Aftenposten.

⁴ Bentzrød, S. (2014). «Miljøgate» med opptil 10.000 biler i døgnet. Aftenposten, 12. November 2014

traktorer og 16-åringer på scooter skal nå sluses inn i samme trakt». Videre argumenteres det også med at langveisfarende som skal kjøre gjennom nå vil oppleve en full stopp i 40-sonen når trafikken er stor. Da vil det også bli livsfarlig for fotgjengere å ta seg over veien. Videre går leserinnlegget inn på at det er viktig å skille fjerntrafikk fra lokaltrafikk, og at man her gjorde det stikk motsatte for å ta hensyn til næringen på Sokna.

Næringen på Noresund er heller ikke særlig begeistret for den nye strekningen. I Nasjonen 20. februar 2015 kom avisartikkelen «*Da hovedveien forsvant*». Den handler om de tomme butikkene som står igjen, etter at rv. 7 ikke lenger går om Noresund. All ferietrafikken de levde av før er nå borte, og næringsinteressene lider under dette. Det nevnes videre at omleggingen også har hatt positive konsekvenser, blant annet med tanke på bedring av miljø og mindre støybelastning.

Norges lastebileier-forbund (NLF) publiserte 3. juli 2014 en artikkel om «*NLF vil ha statlig veiregulering*», som handler om at NLF ønsker å ha slutt på at kommunen kan trenere og ødelegge optimale trasevalg for hovedveinettet. Med dette argumenteres det for at kommunene har for mye makt. «*NLF ser klare fordeler med et sterkt lokaldemokrati, men i saker som er overordnet, og av nasjonal interesse, kan ikke det enkelte kommunestyret ha så mye makt*».

Planprosessen- fra første plan til ferdigstilt prosjekt

Prosjektet Sokna-Ørgenvika har vært gjennom en lang planperiode. De første planene for ny vei ble utarbeidet så tidlig som i 1939/40, og tatt opp igjen i 1970-årene. Det ble den gang utarbeidet en hovedplan hvor både alternativer over Uggenflak til Ørgenvika og gjennom Brekkebygda med tunnel gjennom Haverstinget ble vurdert. En hovedplan av vegstrekningen med tunnel gjennom Haverstinget ble godkjent av Vegdirektoratet 5. april 1974. Veien ble foreslått finansiert med bompenger. Detaljplanleggingen startet i 1975, og parsellene Sokna-Breivassdammen - Haverstingen-Ørgenvika ble godkjent av Vegdirektoratet 29. juli 1977. Prosjektet Sokna-Ørgenvika ble vedtatt av Stortinget 6. desember 1977. Parsellen Sokna-Breivassdammen ble planlagt som detaljplan, men ble i 1979 ikke akseptert av Ringerike kommune. Deres innvending var mangelfull sikring av det kommunale vannverket og hensyn til dyrket mark. Samtidig ble prosjektet vurdert på nytt angående lønnsomheten om bompengeprojekt. Trafikktallene viste at det kunne være vanskelig å betale veien med bompenger, og prosjektet ble lagt på is (SVV.1992).

Etter initiativ fra Regionplanrådet for Hallingdalen og vedtak i hovedutvalget for samferdsel i Buskerud, tok vegkontoret opp prosjektet til ny vurdering, og i 1990 ble det utarbeidet ny hovedplan for delparsellen Sokna-Breivassdammen, samt omlegging rundt Sokna sentrum. Før denne planen ble lagt ut til behandling ble det besluttet at hele strekningen Sokna-Ørgenvika skulle ses i sammenheng på nytt (SVV.1992), og krav om utarbeidelse av melding etter PBL §33-3 ble stilt. Meldingen ble utarbeidet, og denne lå ute til offentlig ettersyn i perioden 11. november – 31. desember 1992. Etter høringsrunden for meldingen besluttet Vegdirektoratet at det skulle utarbeides full konsekvensutredning etter bestemmelsene i PBL §§33-5 og 33-6 parallelt med utarbeidelse av kommunedelplan for prosjektet. Vegdirektoratet fastsatte i samarbeid med miljødirektoratet utredningsprogram for konsekvensutredningen, jf. PBL §33-6 (SSV.1995). Som del av prosjektet ble det i 1994 utarbeidet en stedsanalyse⁵ og en MPG (miljøprioritert gjennomkjøring) -rapport⁶ for Sokna i forbindelse med utredningen av ulike alternativer for rv. 7 forbi Sokna. Delutredningen MPG Sokna ble lagt til grunn for videre planlegging av miljøgate.

I 1998 ble konsekvensutredningen lagt ut til høring, og etter merknadsbehandling sendt til Vegdirektoratet i 1999 til sluttbehandling. Under behandling av kommuneplanene i Ringerike og Krødsherad ble det etterspurt løsninger som var mer skånsomme mot det vernede Soknavassdraget enn de alternativene som var fremsatt i Bekkebygda. NVE uttalte at ingen av alternativene tilfredstilte fastsatt utredningsprogram i forhold til verneplanen for Soknavassdraget og foreslo tunnel gjennom Langevannåsen som et avbøtende tiltak. På bakgrunn av dette ble sluttbehandlingen av KU i Vegdirektoratet utsatt. Det ble da igangsatt tilleggsutredninger, som så ble integrert i KU, og lagt ut til ny høring mars/april 2002. Konsekvensvurdering med tilleggsutredning ble godkjent av Vegdirektoratet 21. november 2003.

19. april 2004 vedtok Ringerike kommunestyre kommunedelplan for ny rv. 7, Sokna-Ørgenvika med alternativ 1A (se kart 3) i Sokna fra KU. Statens vegvesen anbefalte alternativ 1E, men dette hadde stor motstand i befolkningen og ble frarådet av fylkeslandbruksstyret. Dermed ble alternativ 1A vedtatt etter rådmannens anbefaling med argumentasjon om dette alternativet ville gi bedre muligheter for tettstedet Sokna, var ønsket av lokalbefolkningen og var bedre for landbruksinteressene. Krødsherad kommunestyre vedtok kommunedelplanen 21. Oktober 2004, med én stemmes overvekt. Ved dette startet reguleringsplanarbeidet, og

⁵ Statens vegvesen. (1994a) *Stedsanalyse Sokna*. Fornebu.

⁶ Statens vegvesen. (1994) *Delutredning – MPG Sokna*. Oslo.

planbeskrivelse til reguleringsplan⁷ ble fremmet 1. November 2006, og ble fremmet i tre deler:

- Miljøgate i Sokna og ny rv. 7 i Ringerike kommune.
- Ny rv. 7 i Krødsherad kommune.
- Nytt kryss på Hamremoene i Krødsherad kommune

Jeg vil videre i oppgaven fokusere kun på miljøgate i Sokna. Reguleringsplanen for prosjektet ble vedtatt i Ringerike kommune 31. januar 2008.

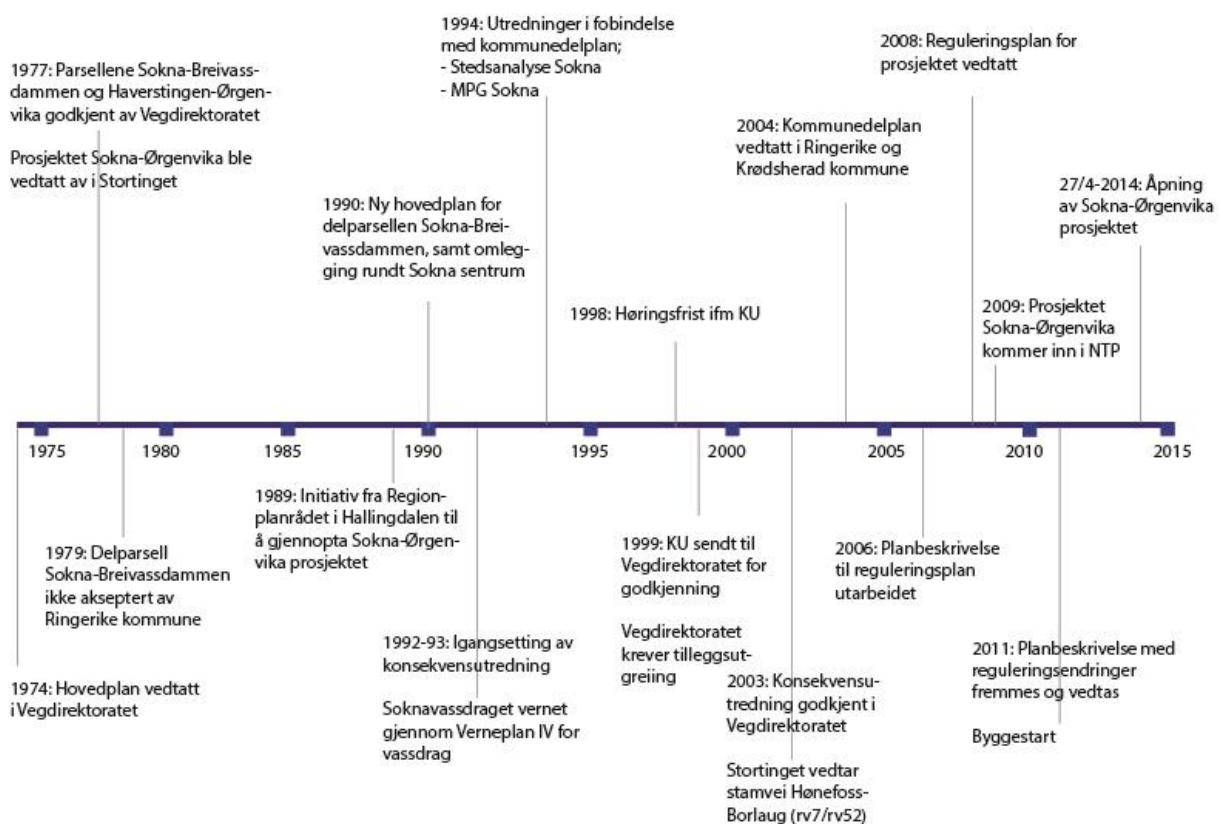
I 2009 kom prosjektet inn i NTP (2010-2019), hvor det ble foreslått statlige midler til å starte byggingen av ny strekning i Buskerud. Dette ble betinget ved at det ble tilsluttet opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det kommer frem: «*I siste seksårsperiode legges det til grunn fullføring av prosjektet rv. 7 Sokna-Ørgenvika*». Dette satte fart i prosessen. Etter at Buskerud fylkeskommune gjorde endelig vedtak om bompengefinansiering og forskottering av prosjektet Sokna-Ørgenvika høsten 2009, kom prosjektet gjennom en ekstern kvalitetssikring (KS2) fra januar til mars 2010. Våren 2010 la Samferdselsdepartementet frem *Prop. 157 S (2009-2010) Finansiering og utbygging av rv. 7 på strekningen Sokna – Ørgenvika i Buskerud fylke* (SVV.2011). Denne proposisjonen ble vedtatt av Stortinget 28. oktober 2010, og la til grunn en kostnadsramme for prosjektet på 1629 mill. kr i 2010-prisnivå.

Under arbeidet med å utarbeide byggeplaner for prosjektet ble det funnet behov for å endre vedtatte løsninger i slik grad at reguleringsendringer var nødvendig. Disse endringene ble begrunnet med behov for å velge sikrere løsninger med mindre risiko i byggefasen, som samtidig ville gi større sikkerhet for ikke å overskride kostnadsrammen. Dette gjaldt «pumpehussvingen» i Sokna hvor grunnforholdene var vanskeligere enn tidligere forutsatt. Gjennomføring etter vedtatt plan ville medført risiko for ras/utglidninger. I forberedende prosjektering ble det gjort enda ytterligere endringer på resten av strekningen mot Ørgenvika (SVV, 2011). Løsningen ved «pumpehussvingen» i Sokna ble å velge en variant 2 som tidligere var blitt vurdert, og ny løsning for fv. 178 mot Strømsoddbygda. Endringer i reguleringsplanen ble vedtatt i kommunene i september 2011.

^{7 7} Statens vegvesen. (2006). *Reguleringsplan- Rv. 7 Sokna – Ørgenvika*. Drammen.

6. September 2011 sprengte Samferdselsministeren Magnhild Meltveit Kleppa første salve på rv. 7 i Brekkebygda. Med dette markerte hun at ventetiden på ny rv. 7 fra Sokna til Ørgenvika var over. Rv. 7 gjennom Sokna og Ørgenvika ble åpnet for trafikk 27. juni 2014, og markeringen av miljøgate var 3. september 2014. Krysset på Hamremoen stod ferdig desember 2014.

Strekningen ble på totalt 17 210 meter, den blir finansiert med bompenger og hadde en totalkostnad på 1,56 mrd. kroner (2011-kroner). Det er fordelt 48/52 statlig/bompenge. Her er en oversikt over viktige hendelser under planprosessen:



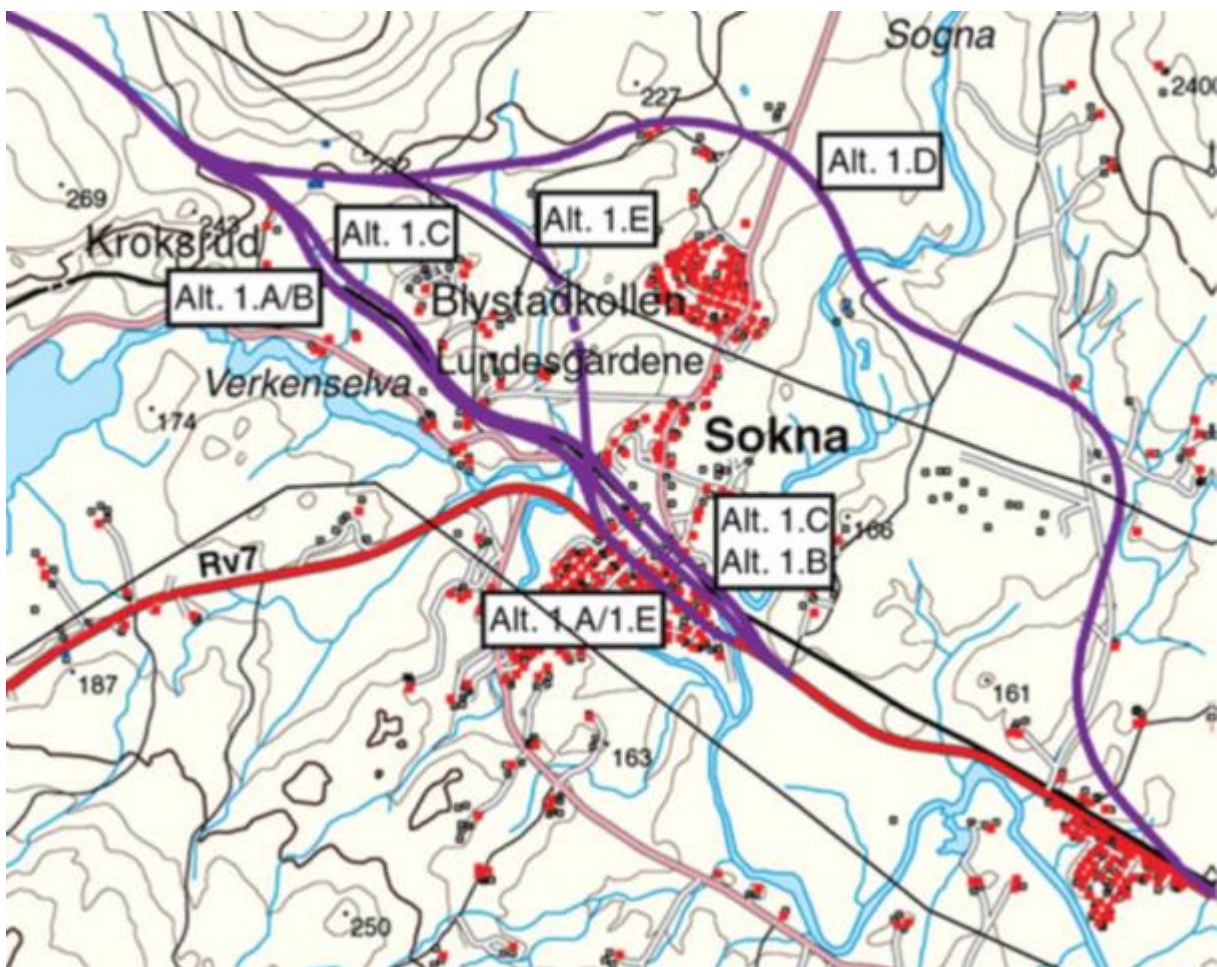
Figur 5: Tidslinje 2

Utredninger i forbindelse med trasévalg

For å få en bedre oversikt over hvilke traseer som var aktuelle, hvilke som ble vurdert og hvilke argumenter som vant frem, vil jeg nå gå grundigere inn på noen av utredningene.

KONSEKVENsutREDNING (KU)

I konsekvensutredningen kommer det frem at prosjektet har et stort potensiale for reduserte transportkostnader og miljømessig og trafikksikkerhetsmessig forbedringer på Sokna. De vesentligste ulempene knytter seg til inngrep i relativt berørt natur- og kulturmiljøer. Forholdet til vernede Soknavassdraget er særlig viktig. Hele vassdraget i Brekkebygda med Rudselta og i Strømsoddbygda med Sogna ned til Tyrifjorden er vernet gjennom Verneplan for vassdrag IV. Planområdet ble delt i 3 soner: Sokna (1), Brekkebygda (2) og Ørgenvika (3). Jeg vil ha fokus på sone 1, Sokna. I Sokna ble det fremmet 5 alternativer, og to av dem følger eksisterende vei gjennom sentrum og forutsetter at den rustes opp til MPG.



Kart 3: (KU.2002).

- Alt. 1A: Gjennom Sokna, syd for jernbanen til Kroksrud og opp til Steinsmyr.
- Alt. 1B: Parallelt med- og syd for jernbanen til Kroksrud og videre som alt. 1A.
- Alt. 1C: Parallelt med- og nord for jernbanen til Kroksrud og videre som alt. 1A.
- Alt. 1D: I stor bue 1,5 km nord for Sokna og opp til Steinsmyr.
- Alt. 1E: Gjennom Sokna som alt. 1A, under jernbanen og Blystadkollen og videre som 1D.

Ikke-prissatte konsekvenser

- Konsekvenser for miljø

Soknavassdraget (miljø):

I sone 1 har ingen av alternativene vesentlig virkning for Soknavassdraget, da innvirkning på landskapets overordnede trekk er liten.

Natur og kulturlandskap:

I sone 1 har alternativ 1A positiv virkning på grunn av MPG gjennom Sokna og lukking av kløften ved Lundesgårdene. Alternativet har noe negativ virkning på grunn av skjæringer mellom Kroksrud og Juvet. Virkningene av alternativene 1B og 1C er negative gjennom Sokna på grunn av nærføring til bebyggelsen. De er positive ved Lundesgårdene hvor kløften lukkes og negativ på grunn av terrenginngrep mellom Kroksrud og Juvet. Alternativ 1D har negativ virkning på grunn av store terrenginngrep som gir veianlegget dårlig arkitektur. Alternativ 1E har positive virkninger på grunn av MPG gjennom Sokna og negativ virkning mellom Kroksrud og Juvet.

Plante og dyreliv:

I sone 1 har alternativene 1B, 1C og 1E liten negativ virkning fordi naturmiljøet i liten grad berøres. Alternativ 1A har vesentlig negativ virkning på grunn av inngrep i Verkenselvas kantsoner, mens 1D har vesentlig negativ virkning på grunn av oppdeling av skogsområdene øst for Sokna og kryssing av Sogna.

Kulturminner og kulturmiljø:

I sone 1 Sokna har alternativene 1C og 1B negativ virkning på stasjonsområdet i Sokna. Alternativ 1A, 1D og 1E har liten virkning på kulturminner og kulturmiljø.

- Konsekvenser for naturressurser

Landbruk:

I sone 1 Sokna vurderes virkningene for landbruket å være små for alle alternativene, unntatt alternativ 1D og 1E som har negativ virkning på grunn av inngrep i henholdsvis dyrka mark og skogsmark.

Geo- og vannressurser:

Ingen av alternativene berører nyttbare løsmasseforekomster. Forutsatt nødvendige tiltak er det liten risiko for forurensning av drikkevannskilder.

- **Samfunnsmessige konsekvenser**

Næringsliv og sysselsetting:

Næringslivet i lokalsamfunnene Sokna og Noresund har nytte av gjennogangstrafikken og av god tilgang til overordnet veinett. Regionalt og særlig i forhold til Hallingdal og Vestlandet, oppleves rv. 7 som en «omvei». Et sannsynlig netto-resultat for næringslivet og sysselsettingen i Krødsherad er en tilbakegang på kort sikt, men usikre langsiktige virkninger. Regionalt vil prosjektet utvilsomt være positivt for næringslivet og sysselsettingen. For næringslivet i Sokna sentrum vil alternativene 1A og 1E (med MPG gjennom sentrum) medføre samme kundegrunnlag som i dag.

Lokalt utbyggingsmønster og nærmiljø:

I sone 1 Sokna har alternativ 1D negativ virkning fordi et planlagt boligområde blir direkte berørt. Alternativene 1B og 1C har mindre negative virkninger. For alternativene 1A og 1E medfører MPG positiv virkning for tettstedet.

Friluftsliv og rekreasjon:

I sone 1 Sokna har alternativ 1D negativ virkning blant annet på grunn av nærføring til hoppbakken. De andre alternativene har liten eller ingen virkning på friluftsliv og rekreasjon.

Trygghet, sikkerhet og fremkommelighet:

I dag opplever beboerne utrygghet med å ha rv. 7 gjennom Sokna sentrum. Alle alternativene vil bedre situasjonen med hensyn på trygghet, sikkerhet og fremkommelighet. Alternativ 1A og 1E hvor all trafikk vil å gjennom sentrum med MPG, vil gi den største forbedringen.

Trafikantens opplevelser:

Med tanke på natur- og miljøopplevelser vil MPG gjennom Sokna gjøre alternativene 1A og 1E mer positive enn den andre.

- Oppsummering

Her ser vi resultatet fra alle traseene, også i Brekkebygda og på Ørgenvika.

Tema	1A	1B	1C	1D	1E	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	3.1	3.2	3.3
Soknavassdraget	0	0	0	-	0(-)	---(-)	----	---(-)	-(-)	-			
Natur- og kulturlandskap	0(-)	--	--	-(-)	-	---(-)	---(-)	---	--	-	-(-)	--	0
Plante og dyreliv	-(-)	-	0(-)	-(-)	0	--	---	--	-	-	-(-)	-	--
Kulturminner og kulturmiljø	0	-(-)	-(-)	-	0	--	--	-	--	-	-	0	+
Landbruk	-	-	-	--	--	-	-	--	-	-	-	0	0
Geo- og vannressurser	0(-)	0(-)	0(-)	0(-)	0(-)	-	-	0	0	0	0	0	0
Næringsliv og sysselsetting –lokalt, Krødsherad/Noresund	-(-) ingen forskjell mellom alternativene. Langsiktige virkninger er svært usikre og sterkt avhengige av andre aktørers innsats.												
Næringsliv og sysselsetting -regionalt	++(+) ingen forskjell mellom alternativene.												
Lokalt utbyggingsmønster og nærmiljø	0(+)	-	-	--(-)	0(+)	-	0(-)	0(-)	0(-)	0	0(-)	0	0
Friluftsliv og rekreasjon	0	0	0	--	-	---	---	---(-)	--(-)	--	0	0	0
Trygghet, sikkerhet og fremkommelighet	++	0	0	0	++	0	0	0(-)	0	0	0	0	0
Trafikantens opplevelser	0	0(-)	0(-)	0(-)	0(+)	0(-)	0(-)	0(-)	0	0(+)	0(-)	0	0(+)

Konsekvenser: Meget stor positiv ++++ Meget stor negativ ----

Stor positiv +++ Stor negativ ---

Middels positiv ++ Middels negativ --

Liten positiv + Liten negativ -

Ubetydelig/ingen 0

De samfunnsmessige konsekvensene

- Samfunnsøkonomiske konsekvenser

Det ble beregnet ca. 1 % omkostningsvekst i Hallingdalsregionen. Innsparte kjørekostnader er beregnet til 2.4 mill.kr.pr.år. Mye av virksomheten i Sokna og Noresund, og også langs riksveien for øvrig, er bygget opp mot service for trafikken. Ved omlegging av veien utenom tettstedene kan rundt 45 arbeidsplasser, 20 i Sokna og 25 i Noresund gå tapt. Ved en MPG-løsning vil arbeidsplassene i Sokna opprettholdes. I alternativ 1A og 1E vil all trafikk fortsatt gå gjennom tettstedet og de 20 arbeidsplassene vil opprettholdes. I alternativ 1B og 1D vil trafikken ledes utenom og reduksjonen blir som beregnet. I de øvrige alternativene vil trafikken gjennom Sokna, og derved antall tapte arbeidsplasser i Sokna, grovt sett halveres. De langsiktige konsekvensene for næringsutviklingen og bosettingen i Krødsherad som følge av tapt gjennomgangstrafikk er usikker. Samlet sett kommer KU frem til at ny vei vil ha en positiv samfunnsøkonomisk effekt.

- Sosiale og velferdsmessige konsekvenser

Det viktigste spørsmålet er om rv. 7 fremdeles skal gå gjennom eller utenom Sokna sentrum.

Utviklingen i næring og servicetilbud vil bli sterkt påvirket v utfallet.

Omkjøringsalternativene 1A, B, C og D vil nye nærmiljøer bli berørt. MPG-løsningen vil være den beste for de sosiale og velferdsmessige forholdene på Sokna, fordi arealbeslaget i tettstedet begrenses og gjennomfartsåren blir miljømessig opprustet. Alternativ 1E foretrekkes fremfor 1A da en her unngår negative konsekvenser ved Lundesgård.

- Trygghet, sikkerhet og fremkommelighet

Beboerne opplevde Sokna som utrygt med å ha rv. 7 gjennom Sokna. Uansett hvilket alternativ som velges vil trygghetsfølelse og sikkerheten i sentrum bedres. Alternativ 1D vil få store positive konsekvenser da veien føres utenom sentrum. 1B og 1C med MPG-løsning får middels store konsekvenser da den halverer trafikk i sentrum. Alternativ 1A og 1E hvor all trafikk går gjennom sentrum vil få små positive konsekvenser.

- Fordeler og ulemper ved ny rv. 7

Fordelene er:

- Kortere avstand og reisetid
- Noe bedret trafiksikkerhet, fremkommelighet og transportkvalitet
- Positiv virkning for næringslivet regionalt

Ulempene er:

- De negative konsekvensene for miljøet
- De negative konsekvensene for næringslivet i Krødsherad

- Anbefaling fra Statens vegvesen

Ut fra en samlet vurdering av fordeler og ulemper med å gjennomføre prosjektet kom konsekvensutredningen frem til at fordelene ved prosjektet var så store at tiltaket ble anbefalt gjennomført. Ut fra det miljøansvaret vegvesenet har for sin virksomhet vil de miljømessige konsekvensene bli diskutert i forbindelse med alternativene.

I sone 1 Sokna ble alternativ 1A og 1E sett på som de beste løsningene med tanke på de ikke-prissatte konsekvensene. Disse hadde også lavest anleggskostnader. Det var ikke store forskjeller på disse to alternativene, men anleggskostnadene på alternativ 1A var ca. 25 millioner kroner (2000 nivå) høyere enn alternativ 1E, og dermed ble **alternativ 1E** anbefalt. Dette var likevel ikke beslutningen kommunedelplanen var enig i.

- Høringsuttalelsene til KU

Tiltakshaver mottok 45 høringsuttalelser⁸. 8 fra sentrale myndigheter, 4 fra etater på fylkesnivå, 2 fra kommunale etater, 13 fra organisasjoner, foreninger og bedrifter og 18 fra private. De mest ønskede traseene var alternativ 1E, 1D og 1A. Her er de mest sentrale argumentene for og imot alternativ 1E som er anbefalt av Statens vegvesen.

De som var imot alternativ 1E argumenterte med ulempene det ville ha for landbruket, friluftsområdet på Blystadkollen og nærmiljøet Sokna. Dette alternativet deler opp jordbruksarealene, og berører spesielt landbruksområdene og husdyrdriften ved Lundesgårdene, viktige landbruksarealer ved Blystadkollen blir ødelagt og at alternativet er meget uheldig for gårdene som baserer driften på utmarksbeite. Videre ble det fremhevet hvor viktig friluftsområdet ved Blystadkollen er for befolkningen, området burkes til mosjon, rekreasjon og som turområde for barnehagen. De mener alternativ 1E ødelegger Blystadkollen som friluftsområde. Det fremmes også en frykt for at alternativet vil dele Sokna i to og at det vil medføre støyproblemer utsatte boligfelt. Det menes at alternativ 1E vil få så store konsekvenser for disse boligområdene som i dag har utsikt til fredelige jordbruksarealer, som i liten grad berøres av støy forurensing og farlig trafikk.

Argumentene for å velge alternativ 1D går på at man ønsker liten trafikk gjennom Sokna sentrum, og at dette er å foretrekke for bomiljøet på Sokna. Argumentene for å velge alternativ 1A går på at næringslivet i Sokna sentrum i stor grad er avhengige av inntektene trafikken gjennom sentrum gir. Det pekes også på at alternativ 1A beslaglegger mindre dyrket mark enn alternativ 1E. Eier av Nedre Lundesgård påpeker at alternativ 1A er det verste for han. Han mener at det å legge et lokk på 150 meter på ingen måte oppveier de negative konsekvensene for dem og naboene.

NVE vurderer alternativ 1D som den minst gunstige traseen, fordi denne krysser Sogna med ny bru i et område hvor det i dag er forholdsvis lite inngrep. Coop Sokna ser det som uheldig om ny rv. 7 blir lagt utenom sentrum, da mye av omsetningen er basert på turister og gjennomgangstrafikk.

Statens vegvesens kommentarer:

⁸ Statens vegvesen. (2002) *Konsekvensutredning, sammendrag av høringsuttalelser med Statens vegvesen Buskeruds kommentarer.*

- Alternativ 1E forutsetter en 2 meter høy støyskjerm/voll. Kravene i støyforskriften vil bli tilfredsstilt med god margin.
- Fra boligområdene vil man i liten grad se veien og trafikken, på grunn av støyskjerm/voll.
- Barna får en trygg skolevei fordi alternativet omfatter over/underganger for fotgjengere
- Landbruket får avkjøringer og underganger
- Permabakken friluft- og aktivitetsområde som er mye brukt berøres i liten grad.
- For landbruket viste KU at alternativ 1D og 1E er de dårligste.

Det kom ikke nye momenter som endret Statens vegvesens innstilling til å velge alternativ 1E. Likevel var det alternativ 1A som ble vedtatt i kommunedelplanen for ny rv. 7 Sokna-Ørgenvika. Dette var fordi alternativ 1E hadde stor motstand i befolkningen og ble frarådet av fylkeslandbruksstyret. Ved dette ble det vedtatt miljøprioritert gjennomkjøring for Sokna.

Miljøgaten

Det ble i forbindelse med konsekvensutredningen startet en utredning om miljøprioritert gjennomkjøring (MPG, 1994) for tettstedet Sokna i forbindelse med utredningen av ulike alternativer for rv. 7 forbi Sokna. Da ble det også utarbeidet en stedsanalyse for Sokna. Det er delutredningen for MPG som har satt grunnlaget for miljøgaten som er bygget i dag.

Før miljøgaten ble bygget var Sokna svært preget av rv. 7 gjennom tettstedet, og hadde typisk utforming av en trafikkert hovedveg. Det var dårlig tilrettelagt for myke trafikanter, kun med ensidig gang- og sykkelvei. Med mye gjennomkjørende hyttetraffic fungerte til bestemte tider (søndager) veien som en trakt. Det var også et stort problem at fartsgrensen ikke ble holdt, som var 50 km/t. Gjennomsnittshastigheten ble målt fra 51-54 km/t, men i tillegg var det en vesentlig andel kjøretøy med høyere fart (85% fraktil – 57-60 km/t og 95% fraktil – 63-66 km/t).

Som allerede nevnt kjempet det lokale næringslivet for å beholde rv. 7 gjennom Sokna sentrum, især med tanke på egeninteresser av næringsdrift. I tillegg ble det argumentert med at lokalsamfunnet vill dø uten lokal servicenæring – som igjen er avhengig av gjennomgangstrafikken. Det var i tillegg behov for fartsdemping av biltrafikken og tryggere omstendigheter for myke trafikanter.



Bilde 2: (Tvervaag).



Bilde 3: (Tvervaag).

Endringene som ble utført i Sokna sentrum

I Sokna er det i dag en 600 meter lang miljøgate, hvor det er lagt opp til en kjørehastighet på 50 km/t, med 40 km/t mellom gangfeltene i midtre del av gaten. Den har fått ny kurvatur både horisontalt og vertikalt, og «høybrekket» utenfor Rustad kafé er redusert. Hele gaten har fått ny overbygning frem til brannstasjonen. Fylkesvei 178 til Strømsoddbygda er flyttet ca. 100 meter sørøstover, og det er bygget ny bru over til jernbanen. Parallelt med den nye veien opp til brua er det bygget gang- og sykkelvei. Det er også etablert en «snarvei» ned til rv. 7 ved fv. 178. På begge sider av miljøgaten er det bygget gang- og sykkelvei med grønn rabatt og trær som skiller kjørebane og gang- og sykkelveien. I sentrale deler av gata er det ikke plass til en slik løsning, og det er da kun bygget fortau med dekke av betongheller. Kryssing av gata består av fire gangfelt. De er særskilt belyst for å synliggjøre fotgjengerne for bilistene. Det er også montert ny belysning i miljøgata (SVV.2014a).



Bilde 4: (SVV, 2014).



Bilde 5: (Tvervaag, 2014).

Intervjuer

Som nevnt i metodekapittelet er det i denne oppgaven intervjuet informanter som har hatt tilknytning til prosjektet. I tillegg har jeg snakket med «lommekjente» mennesker som har et nært forhold til området, både som bosted og utviklingsområde. I dette kapittelet skal de meninger og synspunkter som kom frem i intervjuet dokumenteres. De mest relevante spørsmålene som ble stilt under intervjuene er tatt med.

Hvordan har opplevelsen av planprosessen vært?

Planprosessen har vært ryddig og grei ifølge politikeren jeg intervjuet. Han fortalte at det var mye uenigheter rundt trasévalg i startfasen, men det var veldig lite uenigheter/motstand rundt kommunedelplanen, og kommunestyret syntes idéen var god. Han la frem et hovedargument som var litt overraskende: «Man måtte støtte Hallingenes ønske om denne veien for dermed å få Hallingenes støtte til E16 fra Oslo-Hønefoss».

Kommunen var involvert i debatten på kommuneplannivå, og det var lokalpolitisk interesse for å legge veien gjennom sentrum ifølge mine informanter fra kommunen. Det var et klart politisk vedtak. Kommunen mener at nasjonalt sett ville dette ikke hendt i dag.

Byggelederen for miljøgaten fortalte at det ble vurdert å bygge rundt Sokna i kommunedelplanen, men denne traseen ville på grunn av grunnforhold, bebyggelse og industri blitt såpass lang at den ville gått i en stor bue utenom sentrum, og da meterprisen for vei er 70-80 000 kroner per meter * antall km, ville da ikke marginene være på bompengeutredningene sin side. Det hadde da muligens ikke vært noe prosjekt hvis veien skulle vært lagt utenom, bare av den grunn. Ellers måtte Staten ha gått ut med en større andel. Den andre grunnen var at veien vill blitt så mye lenger, at en ville brukt lenger tid å kjøre rundt i 80 km/t enn å kjøre gjennom i 40 km/t, og når en tenker kostand nytte (vurdering) i denne sammenhengen er det veien gjennom som lønner seg. Dette tar da ikke hensyn til nærmiljøfaktoren på Sokna. En annen utfordring var at Krødsherad kommune ikke var særlig fornøyde med denne løsningen, da de har Norefjell som turistdestinasjon og kommunesenteret på Noresund, og levde av gjennomgangstrafikken akkurat som Sokna. De var ikke velvillige til denne planen, og var redd for å miste denne trafikken og hvilke konsekvenser dette ville ha for næringslivet og de inntektene de levde av.

Prosjektleder for reguleringsplanen tok over etter vedtatt kommunedelplan, og fant raskt ut at det var en del i planen de ville endret på. De hadde en forfase på det med forhåndshøring. Diskusjonen om miljøprioritert gjennomkjøring eller trase utenom Sokna blusset opp igjen. På

den andre siden når de skulle ut i terrenget var det vanskelige grunnforhold i traseen der kommunedelplanen var lagt. Med dette forsøkte de alternative korridorer for å krysse elva. Da trodde lokalbefolkningen at diskusjonen rundt miljøgate var på ny runde, og den blusset opp igjen. Da mente de man kunne gå tilbake til tidligere alternativer av omkjøringsveier. Det som var interessant var at da de forklarte at dette var innenfor samme korridor, og at vedtaket stod fast, fortsatte lokalbefolkningen å diskutere traséalternativer. Det endte med underskriftskampanjer, skittkasting i avisa og leserinnlegg fra begge sider. Det var lobbyisme opp mot politikerne, lokalbefolkningen snakket ikke med hverandre og det ble diskutert hvilken underskriftskampanje som var mest verdt. Det var to grupper i Sokna som drev med underskriftskampanjer, og det var de som ville ha den gjennom (gjerne de næringsdrivende), og de som ville ha den utenom. De som ville ha den gjennom ble anklaget for å ha fått mange utenforstående til å skrive under. Hovedargumentene for å ha den rundt gikk på støy, de ville ha trafikken unna, satte pris på å ha det rolig og stille. Argumentet for å få den gjennom gikk på at en ville miste næringen og få et «dødt tettsted». Statens vegvesen forholdt seg kun til vedtaket om at det skulle bli MPG. Deres innstilling på kommunedelplanen var omkjøring, men politikerne ville ha den gjennom.

Anser du miljøgaten som vellykket?

Alle informantene var meget positive til miljøgaten i ettertid. Hastigheten er satt ned, og det er tatt godt hensyn til myke trafikanter. Det er også kommet et klart skille mellom gate og vei. Støy, støv og forurensing er det fortsatt der, men ifølge informantene om bor i Sokna har dette blitt forbedret betraktelig. Prosjektleder for reguleringsendringene begrunner dette med at veifundamentet er erstattet og vibreringen er da så å si forsvunnet. Det er blitt mye bedre enn utgangspunktet understreker alle informantene. Bilistene har også endret atferd, og kjører roligere gjennom sentrum enn før.

Flere av informantene diskuterer attraktiviteten for langtransporten av å stoppe i Sokna på vei til hytta e.l. Kommunen mener man skal stoppe i hvert fall ett sted på vei til hytta, og hvorfor kan ikke dette være Sokna? Beboerne i Sokna understreker at Sokna kommer for tidlig for de fleste bilistene, og at de antageligvis ønsker å kjøre litt lenger før de stanser.

Byggeleder av miljøgata er fornøyd med resultatet av gjennomkjøringen. Miljøgate krever jo fartsreducerende tiltak, noe som kan ses på som hinder på veien av gjennomkjørende. Det ble bygget to fartsdumper (oppføyde gangfelt) og lagd visuell innsnevring på hver side av gata for å dempe hastigheten på bilene. Målte farten før, underveis og etter bygging, og dette viser

en reel nedgang på fart (ikke det helt store, men nok til at man kan dokumentere det). Før bygging viste det seg at særlig tungtrafikken kjørte fort gjennom sentrum, men nå etter bygging er disse sakkett ned. Næringslivet mister ikke kunder av å miste en adkomst (slik mange fryktet), og dette har stemt i ettertid. Det er observert at både private og andre i ettertid har pusset opp husene/byggene sine, så miljøgaten har gitt ny giv til tettstedet.

Hvordan oppfattes styrkeforholdet med Statens vegvesen som planlegger og kommunen som planmyndighet i dette prosjektet?

Ringerike kommune kommenterer at samarbeidet mellom kommunen og Staten vegvesen har vært god underveis i planprosjektet. Likevel legges det ut i en diskusjon om maktforholdet i dagen plansystem. De kommenterer at hver avdeling har sitt lovverk, og klarer ikke samordne seg. «Folk sitter på hver sin kant og skriver sinte brev», uttaler de. Videre fortsetter diskusjonen på hvordan en kan samle de ulike etatene. Dilemmaet for kommunen er at det er så mange å ta hensyn til, at det blir vanskelig å samordne. Kommunen må komme frem til et resultat, men det er vanskelig når regional stat ikke vil samordne seg, men heller sender innsigelser. De kaller statlige etater for veto-etater, som en ikke kan diskutere med, fordi det ikke foregår på en likeverdig kommunikasjon. Kommunen må hele tiden være på kompromiss, men staten ikke er det. «Vi i kommunen lever i en forhandlingsverden, mens andre kun lever på veto», uttaler de.

Videre fortsetter diskusjonen mot Regional planforum, som de mener burde ha en større rolle enn den har hatt i Buskerud. Dette er en arena hvor alle etatene kan møtes, og en kan legge frem planer for alle, fremfor å sende brev. Da kunne en diskutert og kommet frem til kompromisser. Dette burde bli mer forpliktende enn hva det er i dag. Kan dette utvikles mer?

Fagfolk har faglige allianser med andre fagfolk. Grunneiere og lokale næringsinteresser har allianser med lokalpolitikere og er ofte i opposisjon mot sentrale føringer, og her havner kommunen i midten!

Hvordan har samspillet med andre aktører vært i prosessen (medvirkning)?

Statens vegvesen har hatt flere møter med lokalbefolkningen i Sokna. Etter hvert ble også Sokna utvikling etablert, som var et talerør for mange av interessentene. Befolkningen har vært i stadig dialog og kompromisser med vegvesenet. Kommunen påpeker at uansett hvordan en følger spilleregler så handler det i bunn og grunn om mennesker, og mye av grunnen for at en har landet så godt på Sokna er på grunn av prosjektlederen for reguleringsendringer som

har tatt hensyn og hørt på befolkning, grunneiere og med arbeidere. Han er et eksempel på at vegvesenet kan gi og ta. Dette er en suksessfaktor en burde merke seg. Han var en av grunnene for at veien Sokna-Ørgenvika ikke berørte noen særlige hus e.l. Da ble det ikke mange erstatningssaker, da veien var lagt smart i terrenget. Miljøspørsmålene ble tatt hensyn til tidlig, og da dette hendte tidlig i planprosessen la det gode føringer for hvordan det burde bli videre. Dette gav gode argumenter for trasévalg.

Prosjektlederen for reguleringsendringer uttalte problemet om at hvis en kan bruke andres penger blir en ikke særlig beskjedent. Noen ville ha mer enn de fikk i dette prosjektet.

I hvilken grad var vedtaket i Ringerike kommune om miljøgate i samsvar med den lokale folkeviljen?

Miljøgata har uten tvil vært et tema med stort engasjement fra alle kanter. I bygda var det spesielt sterke næringsinteresser (særlig Rustad café) som arbeidet aktivt med å få veitraséen gjennom Sokna. Lokalbefolkningen har derimot vært delt, ifølge informantene i Sokna. De som er bosatt rett utenfor Sokna (særlig nord for Sokna) ønsket veien i en stor sløyfe utenom, mens de som var bosatt i sentrum ønsket veien gjennom ifølge mine informanter på Sokna. Begge sider stod sterkt, og selv om en part vant og en tapte virker det i ettertid likevel som de fleste er fornøyd. Miljøgaten ble et løft for hele Sokna, mener kommunen.

Min informant i Sokna var en av de som ønsket veien lagt utenom sentrum. Hun forteller at de har vært på mange møter, men føler de ikke blitt hørt. De fikk beskjed om å skrive brev, men det ble ikke gjort. Argumenter ble uttalt, men ikke tatt i betraktning av vegvesenet. Dette gjorde at det oppstod en frustrasjon fordi man følte det ble brutt inn i et kulturlandskap som var gammelt og etabler. Dette gjorde at flere etter hvert ble tause, og det skapte dårlig stemning. Lokalbefolkningen ble forsiktige med hvilke uttalelser de kom med, for ikke å skape bygdekrangel. «Vi var svært uenige i Sokna» uttaler de.

Kommuner er oppfordret til kommunesammenslåing. Hvordan vil dette påvirke slike planprosesser?

I det store bildet var informantene positive til kommunesammenslåing. Men en sammenslåing mellom Ringerike og Krødsherad kommune vil neppe finne sted, uttalte kommunen. Dette er fordi Hole og Jevnaker er Ringerikes nærmeste kommuner som det er aktuelt å slå sammen med, og dette er i andre retninger enn Krødsherad kommune. Politikerens jeg snakket med så ikke at dette ville påvirke planprosessen i noen grad. Likevel la han til at: «å krysse

kommunegrenser med ulike interesser er vanskelig, og det er da statlig plan virkelig kommer til sin rett».

Regjeringen vil at rv. 7 gjennom Sokna skal bli den siste i sitt slag. Noen kommentarer fra ditt ståsted?

Bra at de ønsker å få tidsriktige veier rundt sentraer, men det er likevel viktig å sørge for næringsutvikling, nevner kommunen. Kommunen savner en analyse av hvor mange som stopper på tettstedet, hvor mange penger som legges igjen, hvor langt er det til neste sentrum, og hva vil det si for de næringsdrivende? Dette er en rapport de savner, som burde vært utredet. Hvor stort skal tettstedet være for å legge veien rundt? Dette må ses i et mye bredere samfunnsperspektiv.

Byggelederen for miljøgata syntes dette var en provoserende uttalelse, og kommenterte det som en typisk politikeruttalelse. Han mener vedkommende ikke har kjennskap til det som allerede er nevnt om lengre kjøretid og økte kostnader, og dermed ikke noe prosjekt. Hvis de skal stå bak det må de være beredt på noe annet, som større statlig bevilgning på prosjekt. Vegvesenet bygger det de får beskjed om å bygge. Hvis det bestemmes politisk at det ikke skal være noen miljøgate, så bygger vegvesenet noe annet. Men da går kostnadene på veibyggingen opp, for det koster penger å bygge der det ikke har vært vei før. Jeg tror det kommer til å bli bygget flere miljøgater, for det kommer til å bli for kostbart å legge alle veier rundt tettsteder. Med mindre politikerne og stortinget er villige til å ta på seg den kostnaden. Han tror småstedene vil dø hvis veier blir lagt utenom.

Stoltenberg-regjeringen hadde som mål i Nasjonal Transportplan 2014-2023 å "bruke statlig plan mer aktivt i samferdselssaker". Tror dere du kunne ført til bedre løsninger og kortere planprosess?

Flere av informantene vet ikke om dette hadde hatt noen betydning. Politikeren husket at det på et tidspunkt ble diskutert på et møte, men fikk da beskjed om å være forsiktig så ikke staten tok over planleggingen. Han er tilhenger av at kommunen skal være planmyndighet, og tror ikke det ville hatt noe å si om det i dette prosjektet var utarbeidet med statlig plan.

Byggelederen for miljøgata tror veien ville sett annerledes ut, med tanke på løsninger fra befolkningen på Sokna og andre innspill. Det ville nok ikke bli tatt like mange hensyn, som det er blitt gjort i dag. Dette vil midlertidig gjøre det enklere for kommunen når den kun er uttalelses myndighet, i stedet for å styre prosessen.

OPPSUMMERING

Beslutningsprosessen i Ringerike kommune i forbindelse med planleggingen av miljøgaten gjennom Sokna sentrum og ulike aktørers påvirkningskraft inn i det endelige planresultatet er omdreiningspunktet i denne masteroppgaven. Min inngangsvinkel er en antakelse om at man ved å se på beslutningsprosessene og dybdeintervjuer av aktørene som har vært involvert, kan forklare hvilke aktører som har hatt innflytelse på det endelige planresultatet.

Problemstillingen som danner grunnlaget for konklusjonen:

Hvordan påvirker organiseringen av planprosessen og aktørene det endelige planproduktet? - en analyse av miljøgata gjennom Sokna sentrum i prosjektet riksveg 7 Sokna – Ørgenvika.

I masteroppgaven anvender jeg en teoretisk tilnærming der planlegging ses på som handling. Ved hjelp av denne teoretiske tilnærmingen oppfattes planlegging som en rekke enkelthandlinger som knyttes sammen over tid, der kommunikasjon, dialog og medvirkning er sentrale elementer i planutformingen. Med denne vinklingen fokuseres på en prosessmodell som tar utgangspunkt i hvordan ulike aktører med deres mål, ressurser og muligheter prøver å påvirke beslutningene gjennom å påvirke den beslutningsansvarlige aktøren.

Masereroppgaven er gjennomført som en analyse av et case, der dybdeintervjuer av nøkkelaktører og litteraturstudier av sakens dokumenter viser prosess-sporene. Å bruke case som prosess- sporing har vist seg å ha vært en hensiktsmessig fremgangsmåte, fordi den har kunnet avdekke planleggingsforløpet og beslutningsprosessene fram mot endelig plan.

De konkrete dybdeintervjuene har gitt både generell informasjon om miljøgateprosjektet, men også aktørenes egne utlegninger av dette prosjektet, hvilke incitamenter de har, hvilke påvirkninger de er utsatt for, samt hvordan det har påvirket deres handlinger og dermed beslutninger.

Hovedinntrykket etter dybdeintervjuene er at man ser det som riktig at store nasjonale veiprojekter i regelen bør vedtas i de lokale kommunestyrene. Det lokale selvstyret veier tungt i bevisstheten hos aktørene, selv om det har vært klare konfliktlinjer om valget av trasé gjennom Sokna. I tidligere planer var en omkjøringsveg vurdert, men for ikke å berøre landbruksareal ville den ha måttet bli en stor omveg. Med dette bakgrunnsteppet fikk de lokale argumentene om utvikling av Sokna sentrum gehør.

I forhandlingen mellom Statens vegvesen som regional stat og kommunen som vedtaksmyndighet, ble utviklingen av Sokna et argument for å bygge en miljøgate med god drahjelp. Lokalpolitisk i Ringerike kommune var dette en god løsning der oppfatningen gikk i

retning av at prosjektet understøttet mange interesserer, mens i Krødsherad kommune utfordret utviklingen av Sokna handelsstedet Noresund.

Når miljøgaten nå er etablert tyder dybdeintervjuene på at det er en enighet om at prosjektet er vellykket. Selv de aktørene som opprinnelig var imot, ser ut til å ha en positiv holdning til at prosjektet ble gjennomført.

Den teorien jeg har valgt har forklaringskraft på studieobjektet. Begrunnelsen for å se på planlegging som handlingstype, med fokus på kommunikasjon, dialog og medvirkning gir mening. Grunnlaget for å forstå beslutningsprosessene ligger hos både de som utformer planene, planleggerne hos vedtaksmyndigheten og de aktører som prøver å påvirke dem. Med dette teoretiske utgangspunktet har det vært mulig å finne fram til sentrale aktører som har vært aktive i forhold til planleggingen og dermed planresultatet. Med den informasjon kan jeg forklare årsakssammenhengene i beslutningsprosessene.

Ifølge Stoltenberg-regjeringen er dette den siste miljøgaten i sitt slag⁹. **Miljøgata i prosjektet rv. 7 Sokna-Ørgenvika- til det beste for alle?** som er tittelen på denne masteroppgaven, gir signaler om at det er i ferd med å skje dreining i norsk veipolitikk mot klarere entydige prioriteringer i nasjonale veiprojekter.

Mot en ny veipolitikk?

Når staten er bevilgende myndighet, og realisering av planen ikke innebærer kostnader eller forpliktelser for vedtakskommunen, så har de ikke intensiv til å velge det som er mest kostnadseffektivt og gir størst nytte, men kanskje noe helt annet. Dette kan være en stor utfordring for staten, for konsekvensen kan være at tiltaket ikke blir realisert hvis kommunen velger å ikke vedta planen. For å unngå slike scenarier er det i enkelte tilfeller ønsket om egenandel lokalt i tiltak som finansieres av staten (Bull-Berg, Samset, Volden, Welde.2014).

Gjennom plan- og bygningsloven har de regionale myndighetene mulighet for å fremme juridisk bindende planer gjennom regionale planbestemmelser. Dette er en mulighet som er lite brukt, muligens fordi fylkeskommunene ikke vil opptre som «overkommuner» å tilsidesette den lokale selvråderetten. Det er røster som ønsker at den regionale planleggingen må videreutvikles til å bli mer strategisk og handlingsorientert for å sikre de overordnede interessene i transportløsningene. Statlig plan er et annet grep som kan benyttes. Dersom statlig plan skal benyttes, må dette vurderes og begrunnes særskilt (Bjella, 2012).

Departementene kan henstille til kommuner å utarbeide en arealdel til planer, eller også

⁹ Betnærd, S. (2014). «Miljøgate» med opptil 10.000 biler i døgnnet. Aftenposten, 12. November 2014.

utarbeide og vedta slik plan selv. Da må det være viktige statlige eller andre samfunnsmessige hensyn som tilsier det. Kommuners påvirkningsmuligheter er trolig større når de tar planansvar, enn hvis staten har den.

Nasjonale veiprosjekter løper ofte gjennom flere kommuner, og dette skaper en ekstra utfordring når planarbeidet skal samkjøres lokalt. En organisering av kommunene i større geografiske enheter er satt på dagsorden som et mulig grep. Kommunestrukturen vi ser i dag, er tuftet på et annet samfunn enn det vi har i dag. Moderne infrastruktur har ført oss tettere sammen, og den geografiske avstanden som man hadde tidligere er minsket blant annet som følge av bedre veier og massebilisme. Med dette er det i dag stor diskusjon rundt sammenslåing av kommuner, da dette muligens vil føre til bedre planlegging, og derved bedre planer. Da kommunen har ansvaret for å ta hånd om planlegging innenfor egne grenser, vil dette bli sett i et større geografisk perspektiv og da muligens også møte de nasjonale interessene på en bedre måte.

Statlig plan er et annet grep som kan benyttes. Dersom statlig plan skal benyttes, må dette vurderes og begrunnes særskilt (Bjella, 2012). Departementene kan henstille til kommuner å utarbeide en arealdel til planer, eller også utarbeide og vedta slik plan selv. Da må det være viktige statlige eller andre samfunnsmessige hensyn som tilsier det. Kommuners påvirkningsmuligheter er trolig større når de tar planansvar, enn hvis staten har den.

Samferdselsdepartementet kom nylig ut med føringer¹⁰ om begrensa bruk av rundkjøringer og miljøgater på riksvei, jfr. brev sendt til Statens vegvesen 19.12.14. Dette brevet setter som hovedregel at det ikke skal anlegges rundkjøring på riksvei, og at riksveier i størst mulig grad bør bygges utenom byer og tettsteder. Ved dette skal Vegdirektoratet fraviksbehandle alle rundkjøringer og miljøgater på riksveinettet for å sikre at føringene følges opp på en ensartet måte. Dette standpunktet begrunnes i Samferdselsdepartementet ved at det vil ha stor betydning for at trafikken flyter godt og holder jevn fart på hovedveier, med stort innslag av gjennomgangstrafikk.

Det åpnes likevel for noen unntak. Det kan på grunn av topografiske eller geologiske forhold være kostnadskrevende å legge veien utenom tettsteder, noe som også kan føre til en mye lengre vei og er da uønsket. Hovedregelen skal være effektive hovedveier utenom sentrum i byer og tettsteder. Dette tyder på at en ny planpolitikk er i anmarsj, hvor de nasjonale hensynene skal prioriteres.

¹⁰ Statens vegvesen. (2015) *Rundkjøringer og miljøgater*.

KILDER

Bok/tidsskriftartikler:

- Amdam, J. Veggeland, N. (1998). *Teorier om samfunnsplanlegging*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Aarsæther, N. Falleth, E. Nyseth, T. Kristiansen, R. (2012). *Utfordringer for norsk planlegging*. Cappelen Damm Høyskoleforlag, Kristiansand.
- Aven, Boyesen, Njå, Olsen og Sandve. (2004). Hva er samfunnsplanlegging, og hvorfor planlegge? In: *Samfunnssikkerhet*, Universitetsforlaget
- Askheim&Grenness. (2008). *Kvalitative metoder for markedsføring og organisasjonsfag*. Universitetsforlaget.
- Christoffersen, L. Johannesen, A. Tufte, P. (2011). *Forskningsmetode*. 3. utgave. Oslo, abstrakt forlag.
- Flyvbjerg, Bent. (2002). *Bringing Power to Planning Research: One Researcher's Praxis Story*. Sage publications.
- Grange, Kristina. (2012). *Shaping acting space: In search of a new political awareness among local authority planners*. Sage publications.
- Huxley, M and Yiftachel, O. (2000). New paradigm or old myopia? Unsettling the communicative turn in planning theory, *Journal of Planning Education and Research* 19 (4): 333-342.
- Salvesen, F. 2011 (red.), *Planlegging, vern og utbygging: en introduksjon til plan- og bygningsloven*, Sandvika, Asplan Viak AS.
- Vegdirektoratet. (2003). *Fra riksveg til gate- erfaringer fra 16 miljøgater*. PDC Tangen, Oslo.

Websider:

- Aksnes, Lars (2011). *Kronikk: Mer effektiv vegplanlegging*. Aftenposten, 28. September 2011. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Presse/Kronikker/kronikk-mer-effektiv-vegplanlegging> (Hentet 05. Februar 2015).
- Betnærd, S. (2014). «Miljøgate» med opptil 10.000 biler i døgnet. Aftenposten, 12. November 2014. Tilgjengelig fra: <http://beta.mobil.aftenposten.no/nyheter/iriks/Miljogate-med-opptil-10000-biler-i-dognet-7686634.html> (Hentet 05. Januar 2015).
- Betnærd, S. (2015). *Ketil Solvik-Oslen og Bård Hoksrud kjørte øst-vest alternativene*. Aftenposten. Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/Ketil-Solvik-Oslen-og-Bard-Hoksrud-kjorte-ost-vest-alternativene-7904109.html> (Hentet 18. april 2015).
- Bjella, K. (2012). *Overordnet infrastruktur og lokaldemokrati*. Tilgjengelig fra: https://www.idunn.no/lor/2012/05/overordnet_infrastruktur_og_lokaldemokrati (Hentet 15. februar 2015).

Bull-Berg, H. Samsset, K. Volden, G. Welde, M. (2014). *Mot sin hensikt: perverse intensivering om offentlige investeringsprosjekter som ikke forplikter*. Tilgjengelig fra: http://www.concept.ntnu.no/Publikasjoner/Rapportserie/Concept%20rapport%20nr%2040_no_web_ny.PDF (Hentet 25. april 2015).

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). *Medvirkning i planlegging*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h2302b_veileder_medvirkning.pdf (Hentet 5. april 2015).

Miljøverndepartementet (1993). Areal og transportplanlegging – rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/t-593-areal-og-transportplanlegging/id107851/> (Hentet 10. Mars 2015).

NRK (2014). *Regjeringen skal halvere plantid på vei*. Tilgjengelig fra: <http://tv.nrk.no/serie/dagsrevyen/NNFA03020214/02-02-2014#t=7m50s> (Hentet 1. Mars 2015).

Opplysningsrådet for Veitrafikken. (2013). Nasjonal veipolitikk- fra stykkevis og delt til overordnet og helt. Tilgjengelig fra: <http://www.ofv.no/getfile.php/Dokumenter/OFV%20Rapporter/Nasjonal%20veipolitikk.pdf> (Hentet 20. februar 2015).

Regjeringen (2013). Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/horingsnotat/id734873/> (Hentet 05. Februar 2015).

Regjeringen (2009). St. Meld. Nr. 16 (2008-2009). Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/stmeld-nr-16-2008-2009-/id548837/?docId=STM200820090016000DDDEPIS&q=&navchap=1&ch=5> (Hentet 25. mars 2015).

Regjeringen (2010). *Prop. 157 S(2009-2010) – Finansiering og utbygging av rv. 7 på strekningen Sokna-Ørgenvika i Buskerud fylke*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/prop-157-s-20092010/id610210/?docId=PRP200920100157000DDDEPIS&q=&navchap=1&ch=1> (Hentet 4. april 2015).

Transportøkonomsik institutt (TØI). (1998). *Rv. 7 – Betydningen for Hallingdalen og øst-vest sambandet*. Oslo. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=9488> (Hentet 07. Mars 2015).

Transportøkonomisk institutt (TØI). (2014). *Trafikksikkerhetshåndboken-miljøgate*. Tilgjengelig fra: <http://tsh.toi.no/doc651.htm> (Hentet 07. Mars 2015).

Samferdselsdepartement (2013). *Meld. St.26- Nasjonal transportplan 2014-2023*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/e6e7684b5d54473dadeeb7c599ff68b8/no/pdfs/stm201220130026000dddpdfs.pdf> (Hentet 05. Februar 2015).

Statens vegvesen. (2014). *Norges vegdatabank* (NVDB). Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart#!/kartlag:geodata/sok:%7B%22lokasjon%22%3A%7B%22bbox%22%3A%22218698%2C6688643%2C219702%2C6689133%22%7D%2C%22objektTyper%22%3A%5B%7B%22id%22%3A540%2C%22antall%22%3A%221000%22%2C%22filter%22%3A%5B%5D%7D%5D%7D> (Hentet 17. april 2014).

Statens vegvesen (2014). *Planprosessen*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess> (Hentet 05. Mars 2015).

Statens vegvesen (2014a). *Sokna sentrum*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Ferdigprosjekt/Sokna/Trase+for+ny+veg/Sokna> (Hentet 7. februar 2015).

Statens vegvesen. (2015). *Rundkjøringer og miljøgater*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker/nyheter/rundkj%C3%B8ringer-og-milj%C3%B8gater> (Hentet 5. mai 2015).

Statistisk sentralbyrå (SSB). (2014). *Befolkning og areal i tettsteder*. Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/befsett/aar/2015-04-09?fane=tabell&sort=nummer&tabell=223508> (hentet 02. februar 2015).

Statsbudsjettet (2015). *Veg*. Tilgjengelig fra: <http://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2015/Statsbudsjettet-fra-A-til-A/Veg/#artikkel> (Hentet 05. februar 2015).

Vegdirektoratet. (2011). *Stamnettutredning- riksvegnettet*. Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Planlegging/Stamnettutredninger/attachment/210949?_ts=12f34ef3a80&fast_title=Stamnettutredning+%28NB!+19+MB%29.pdf (Hentet 15. mars 2015).

Waberg, O. (2014). *Historiens dummeste*. Ringerikeblad, leserinnlegg 28. juni 2014. Tilgjengelig fra: <http://www.ringblad.no/nyheter/article7444856.ece> (Hentet 1. mai 2015).

Plandokumenter i prosjektet rv. 7 Sokna-Ørgenvika:

Norsk institutt for naturforskning. (1990) *Utredning- Verneplan IV Ferskvannsbefaringer i 19 vassdrag i Telemark og Buskerud*. Trondheim. Tilgjengelig fra: <http://www.nina.no/archive/nina/PppBasePdf/utredning/015.pdf> (Hentet 5. april 2015).

Statens vegvesen. (1992). *Melding etter plan- og bygningsloven §33-3*. Drammen.

Statens vegvesen. (1994). *Delutredning – MPG Sokna*. Oslo.

Statens vegvesen. (1994a). *Stedsanalyse Sokna*. Fornebu.

Statens vegvesen. (1994c). *Delutredning – Samfunnsmessige virkninger*. Buskerud.

Statens vegvesen. (1995). *Delutredning. Alternative traseer forbi Sokna tettsted*. Buskerud.

Statens vegvesen. (1997). *Kommunedelplan – tegningshefte*. Buskerud.

Statens vegvesen. (2002). *Konsekvensutredning, sammendrag av høringsuttalelser med Statens vegvesen Buskeruds kommentarer*. Buskerud

Statens vegvesen. (2002a). *Rv. 7 Sokna-Ørgenvika – konsekvensutredning, revidert*. Drammen.

Statens vegvesen. (2006). *Planbeskrivelse til reguleringsplan- Rv. 7 Sokna – Ørgenvika*. Drammen.

Kart:

Kart 1: Regionrådet. (2010) Rv. 7, Sokna-Ørgenvika. Tilgjengelig fra: <http://www.regionraadet.no/Menyvalg/Prosjekter/HallingdalRegionraad/Aktuelle-prosjekt1/Rv7-Sokna--Orgenvika/> (Hentet 20. Mars 2015).

Kart 2: Statens vegvesen. (2002a) *Rv. 7 Sokna-Ørgenvika – konsekvensutredning, revidert, s. 9*. Drammen.

Figurer (alle figurer uten kilder er egenprodusert):

Figur 1: Tidslinje

Figur 2: Statens vegvesen (2014). *Planprosessen*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess> (Hentet 05. Mars 2015).

Figur 3: Samferdselsdepartement (2013). *Meld. St.26- Nasjonal transportplan 2014-2023, s. 72*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/e6e7684b5d54473dadeeb7c599ff68b8/no/pdfs/stm201220130026000dddpdfs.pdf> (Hentet 05. Februar 2015).

Bilder (alle bilder uten kilder er egenprodusert):

Bilde 1: Aursland, K. (2014) *Miljøgate betyr potensial*. Ringerikes blad. Tilgjengelig fra: <http://www.ringblad.no/nyheter/article7564282.ece> (Hentet 1. mai 2015).

Bilde 2 og 3: Tvervaag, A. (Bilder tilsendt på mail).

Bilde 4: Statens vegvesen. (2014) *Miljøgata gjennom Sokna er ferdig*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Ferdigprosjekt/Sokna/Nyhetsarkiv/milj%C3%B8gata-gjennom-sokna-er-ferdig> (Hentet 2. mai 2015).

Bilde 5: Tvervaag, A. (2014) *Trafikken fløt i miljøgata*. Ringerikes blad. Tilgjengelig fra: <http://www.ringblad.no/motor/article7610174.ece> (Hentet 5. mai 2015)



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no