



Statens vegvesen

E16 FAGERNES - ØYLO, VALDRESMODELLEN

Evaluering



## Plan- og utbyggingsprosjektet E16 Fagernes - Øylo

Nord-Aurdal, Vestre Slidre og Vang kommune

Drift og vedlikehold  
Fagressurs Teknisk planlegging  
22.03.2024

Kjell Grønsberg og  
Astrid Karoline Eide



## Innholdsfortegnelse

Sammendrag .....	3
1 Bakgrunn og fakta.....	4
1.1 Hva er Valdresmodellen? .....	4
1.2 Samspill med incitament .....	4
1.3 Samspillsmodeller .....	5
1.4 Samspill i Valdresmodellen .....	6
2 Metodisk tilnærming .....	7
2.1 Avgrensing.....	7
2.2 Metode .....	7
2.3 Tidligere vurdering av Valdresmodellen .....	8
3 Kunnskapsgrunnlaget .....	9
3.1 Planområdet .....	9
3.2 Mål, organisering og fremdrift for prosjektet .....	11
3.3 Styringsdokumenter .....	12
4 Innspill fra gruppearbeid .....	13
4.1 Valg av entreprenør, utarbeidelse av reguleringsplaner og prosjektering/byggeplan .....	13
4.2 Utbygging .....	15
4.3 Refleksjoner etter gruppearbeid .....	16
5 Innspill etter intervjuer.....	18
5.1 Interne intervjuer .....	18
5.2 Eksterne intervjuer .....	21
5.3 Oppsummering etter interne og eksterne intervjuer .....	22
5.4 Hovedpunkter styrker og svakheter fra informanter .....	24
6 Avsluttende kommentarer .....	25
Referanse.....	29
Vedlegg.....	31

## Figurer:

Figur 1: Organisering .....	6
Figur 2: Reguleringsplaner langs strekningen .....	9
Figur 3: Hovedpunkter styrker og svakheter.....	24
Figur 4: Opprinnelig og faktisk framdriftsplan .....	26

## Sammendrag

Foreliggende evaluering er utført av Drift og vedlikehold (DoV), Fagressurs Teknisk planlegging på bestilling fra DoV Øst. Rapporten omhandler pilotprosjektet Valdresmodellen. Prosjektet omfatter utbedring av E16 mellom Fagernes og Øylo i Innlandet fylke, med prioritert strekning på 25 km mellom Hande og Øylo. Prosjektet ble igangsatt i 2018, og var ferdigstilt ved utgangen av 2023.

Statens vegvesen valgte samspill med incitament som entreprisemodell. Dette er en modell hvor entreprenør blir involvert i hele prosjektløpet allerede fra reguleringsplanfase. Statens vegvesen stod ansvarlig for reguleringsplanene (detaljreguleringer), mens entreprenør hadde ansvar for prosjektering/byggeplanlegging. Intensjonen med involvering av entreprenørkompetanse i tidlig fase, er at man i større grad ønsker bedre forutsetninger og muligheter til å utvikle de beste løsningene, samt avdekke risikoer og usikkerheter på et tidlig stadie. Samspillentreprise benyttes ofte i andre bransjer, men er en relativt ny entrepriseform for vegvesenet. Valdresmodellen omtales derfor som et pilotprosjekt.

Med tidlig involvering av entreprenør, stor grad av gjenbruk av eksisterende vegareal og «god nok» vegstandard, har Valdresmodellen i hovedsak oppnådd målene som var satt for prosjektet. Prosjektet holdt framdriftsplanen, selv om man ikke kom helt i mål med alle aktuelle tiltak innenfor fastsatt kostnadsramme på 500 mill. kr. (2018 -kroner).

**Hensikten med evalueringen har vært å innhente informasjon og erfaring om hvordan prosessen og samarbeidet har vært mellom partene og for andre involverte i prosjektperioden, samt hvilken lærdom man kan ta med seg til fremtidig tilsvarende organisering av vegprosjekter.**

Metoden har vært kvalitativ i form av fysisk samling med gruppearbeid, i tillegg til interne og eksterne intervju. Styrkene som har kommet frem for prosjektgjennomføringen omfatter blant annet godt samarbeid og god vilje til å finne løsninger. Dette gjelder også prosessen med målpris. Evalueringen har ellers avdekket utfordringer som blant annet omfatter plankompetanse, stram framdriftsplan, svak beslutningslogg og dokumentasjon, knapp bemanning og uheldige virkninger av samtidige aktiviteter mellom regulering, grunnerverv og utbygging.

Selv om alle funn av styrker og svakheter nødvendigvis ikke hviler på entrepriseformen alene, er de likevel tatt med da det har påvirket gjennomføringen av prosjektet. Fokuset på mulige forbedringer kan ha overføringsverdi til andre prosjekter og for tilsvarende entrepriser senere.

### Læring og overføringsverdi

- Være bevisst på hvilke innspill man trenger fra entreprenør i tidlig fase
- Tilstrekkelig kompetanse om formelle prosesser og lovverk
- Avklare forventninger, både med eksterne samarbeidspartnere og internt i prosjektgruppen
- Tydelig avklare roller og ansvar mellom partene, i alle faser og på alle nivå
- Forankre og avsette god nok tid i reguleringsplan- og grunnervervsfase
- Tilstrekkelig bemanning og fagkompetanse i hele prosjektløpet
- Sørge for at dokumentasjon og revisjoner blir delt på felles plattform
- Revidere styrende dokumenter ved avvik og/eller større endringer
- Lytte, respektere og lære av hverandre

# 1 Bakgrunn og fakta

## 1.1 Hva er Valdresmodellen?

I sammenheng med utbedring av eksisterende veg E16 Fagernes-Øylo i Valdres, er strekningen valgt som pilotprosjekt for utvikling av et nytt konsept for vegbygging. Målet var å gi mest mulig igjen for pengene. Konseptet fikk benevnelsen «Valdresmodellen». For den 42 km lange strekningen Fagernes-Øylo på Europaveg 16 var det i Handlingsprogram for riksveger 2018–2023 satt av 500 mill. kr til utbedringer for å øke trafikksikkerheten og framkommeligheten.

Følgende grep er gjort for Valdresmodellen:

- Involvering av entreprenør gjennom hele prosjektet, fra utarbeidelse av reguleringsplan til ferdigbygd veg. Tanken med å samle ulike kunnskaper og erfaringer i tidlig planfase, er at en i større grad vil være i stand til å utvikle smarte løsninger for å få gjennomført mest og best mulig utbedret veg for pengene
- Maksimal utnyttelse av eksisterende vegkapital
- Prioritere tiltak som gir økt trafikksikkerhet og bedre framkommelighet over lange strekninger innenfor fastsatt økonomisk ramme
- Bygge «tilfredsstillende standard»

Den prioriterte strekningen er mellom Hande og Øylo, med lengde 25 km. For resterende strekning, Fagernes - Hande, er utbedringene avgrenset til punkter på ulykkesutsatte steder som ved Ulnes nord, Røn og Reiensvingen.

## 1.2 Samspill med incitament

Entreprisemodellen som ble valgt var samspill med incitament. Her er intensjonen at tidlig involvering av sentrale aktører i utviklingsfasen skal gi større muligheter for besparelser, verdiskapning og optimalisering. Samspill med incitament organiseres ved at *«byggherre, brukere, prosjekterende, entreprenører og eventuelt forvaltere samarbeider i utvikling av prosjektet fra programmeringsfasen, til et forprosjekt med målpris. Deretter utføres arbeidene videre som regningsarbeid, med avtalt fordeling av over-/underskridelse av målpris»* (EBA & Brodtkorb, 2019, s 4).

Rollene i gjeldende prosjekt, og som i det følgende blir nevnt med forkortelse, er Statens vegvesen (SVV) og entreprenør Dokken AS (EN).

For SVV handlet samspill i Valdresmodellen om følgende<sup>1</sup>:

1. Et aktivt, engasjerende og dynamisk samarbeid mellom byggherre og entreprenør og kontraktsmedhjelpere gjennom hele kontraktsperioden
2. At partene sammen skal identifisere muligheter, løsninger og risiko for prosjektet
3. At partene allerede fra utviklingsfasen jobber sammen mot å nå felles mål
4. At partene gjennom hele kontraktsperioden skaper et samarbeidsklima basert på lojalitet og tillit

---

<sup>1</sup> Jf. tilbudskonferanse (2019).

Samspill handler altså om at partene utvikler og planlegger prosjektet sammen, der hensikten er å få bedre kontroll på risiko og uenigheter, samt fremme gode løsninger og effektivitet. I veilederen "Samspill i bygge- og anleggsprosjekter" framgår det at denne formen for gjennomføringsmodeller har vært økende de senere år. Årsaken til dette skyldes høyt konfliktnivå i bygge- og anleggsprosjekter. Konfliktnivået handler gjerne om at "*partene har ulik forståelse av hva som skal leveres, til hvilken kvalitet og pris, uten at det har vært tett samarbeid om å avstemme forventningene*" (RIF & Arkitektbedriftene i Norge, 2020, s. 4). Det påpekes at fordelene med samspillkontraktene er at prosjektet utvikles i fellesskap, og sikrer dialog i utviklingsfasen om målsettinger, kvalitet, pris og tid. Dette vil igjen bidra til å dempe konfliktnivået. Den fasen man har størst mulighet til å påvirke og endre på løsninger uten at det påløper større kostnader, er helt tidlig i prosjektet. Tidlig involvering av sentrale leverandører og kompetanse er derfor avgjørende (RIF & Arkitektbedriftene i Norge, 2020).

Sentralt i en samspillsentreprise med incitament er at byggherre og entreprenør blir enige om hvilken totalkostnad prosjektet antas å få frem til ferdigstilling. Det er med andre ord den sluttkostnaden som partene har tro på som utgjør målprisen. I prosessen med fastsettelse av målpris gjør begge parter egne kalkulasjoner, som i neste omgang danner grunnlag for forhandling og endelig målpris. Dersom sluttkostnaden blir lavere enn målprisen, blir besparelsen delt mellom byggherre og entreprenør. Merknader og risiko deles også mellom partene etter bestemt tak og fordelingsnøkkel (EBA & Brodtkorb, 2019)

Entreprisemodellen har også visse utfordringer som er viktig å være bevisst på. I veileder om samspillsentreprise nevnes at "*en utfordring ved samspillsentreprise er å unngå at roller og ansvarsforhold blir uklare*" (EBA & Brodtkorb, 2019, s. 22). Integreringen som skjer gjennom det tette samarbeidet, kan føre til man over tid overser forpliktelser og interesser som gjelder for partene.

### 1.3 Samspillmodeller

Det finnes flere ulike samspillmodeller og i veilederen «Samspill i bygge- og anleggsprosjekter» deles det i hovedsak mellom byggherrestyrt samspill, entreprenørstyrt samspill, og prosjektallianse (RIF & Arkitektbedriftene i Norge, 2020). Til hver modell følger det både fordeler og ulemper, og valget av modell må vurderes opp mot type prosjekt og aktuelle ambisjoner til byggherre.

#### Byggherrestyrt samspill

I den første modellen – byggherrestyrt samspill, har byggherren separate kontrakter mellom entreprenør og rådgivere, og byggherren styrer og koordinerer samspillet. Her har også byggherren hovedansvaret for valg av løsninger og prosjektering. Rollen til entreprenør begrenser seg til å være rådgivende sammen med prosjekterende. Fordelene som trekkes frem, er at byggherren i større grad vil ha kontroll på valg av løsninger. Byggherren sikrer seg også direkte kontakt med rådgivere. Av ulemper med modellen trekkes det frem mer administrasjon som følge av flere kontrakter, silotenking mv. Denne modellen er mest aktuell der det stilles særegne krav til design, kvalitet eller funksjon, og hvor byggherren ønsker ekstra kontroll på løsninger og kvalitet (RIF & Arkitektbedriftene i Norge, 2020).

#### Entreprenørstyrt samspill

I den andre varianten, som omfatter entreprenørstyrt samspill, har byggherren kontrakt kun med entreprenør og rådgivere har videre kontrakt med totalentreprenøren. Rollen til byggherren i denne modellen begrenser seg til å ivareta prosjektets funksjonskrav og å ta beslutninger underveis. Entreprenøren har hovedansvaret for løsninger og prosjektering tilsvarende som for en totalentreprise. Fordelen med denne modellen er at det kun er én anskaffelse, og at entreprenør har

ansvaret for prosjektering og kontakten med rådgivere. Da rådgivere vil ha sin lojalitet til sin oppdragsgiver – entreprenøren, vil ulempene for byggherren bl.a. kunne være at man får reduserte muligheter til å påvirke aktuelle løsninger. I veilederen fremgår det at modellen er mest aktuell når det er mindre behov for kontroll og valg av detaljløsninger, og der prosjektforutsetningene er avklart og risikoen for endringer er lav (RIF & Arkitektbedriftene i Norge, 2020).

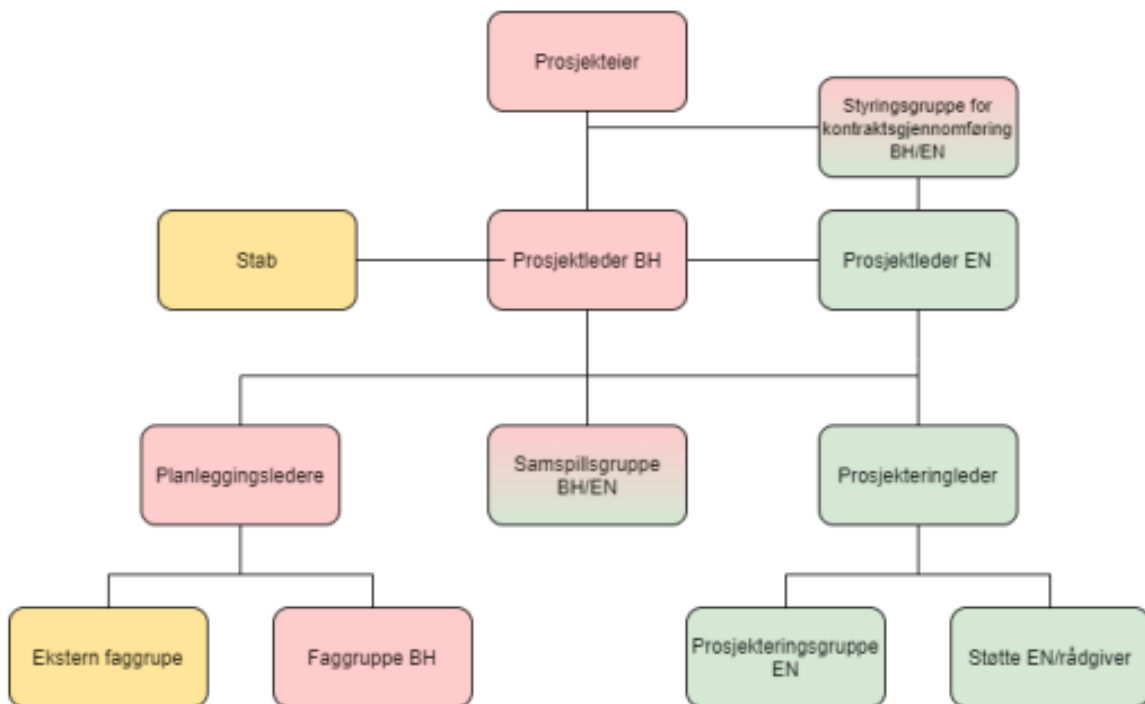
### Prosjektallianse

I prosjektalliansen vil både byggherre, entreprenør og rådgiver være parter i en felles kontrakt. Ifølge veilederen er prosjektalliansekontrakter i stor grad benyttet utenfor Norge, og forklares ikke nærmere her (RIF & Arkitektbedriftene i Norge, 2020).

## 1.4 Samspill i Valdresmodellen

Valdresmodellen bygger på varianten med entreprenørstyrt samspill. Her har SVV inngått kontrakt med entreprenør Dokken AS (EN), som igjen har engasjert AFRY AS som rådgiver. Figur 1 viser organiseringen av prosjektet. Byggherreorganisasjonen er illustrert gjennom den rosa fargen, mens entreprenør vises med grønn farge. Den gule fargen viser stab og eksterne funksjoner. Et mer detaljert organisasjonskart for prosjektet kommer frem av vedlegg 2.

Figur 1: Organisering



Kilde: Lium (2021, figur 4.7)

## 2 Metodisk tilnærming

### 2.1 Avgrensning

Hensikten med evaluering av Valdresmodellen er å innhente informasjon om hvilke erfaringer involverte parter har gjort seg i ulike faser av prosjektet, og hvilken lærdom Statens vegvesen kan ta med seg til fremtidig tilsvarende organisering og gjennomføring av vegprosjekter. Prosjektet har bestått av følgende faser; 1. Anskaffelsesfase med konkurransepreget dialog, 2. Utviklingsfase med parallell prosess av regulering og prosjektering, og 3. Utviklingsfase med delprosjektering og utbygging/utbedring av veistrekning som EN utførte. Foreliggende evaluering tar i hovedsak for seg fase 2 og fase 3.

I alle prosjekt, uansett størrelse og form, vil det alltid være deler eller forhold ved en gjennomføring som kunne vært håndtert og utført på en annen måte. I ettertid vil det derfor ofte være enklere å se hvordan man burde handlet eller utført noe annerledes. Ifølge Knut Samset (2021) er evaluering å vurdere eller fastslå verdien eller resultatet av noe, der formålet vil være å trekke ut kunnskap og erfaring som kan føre til forbedring av fremtidig virksomhet.

Valdresmodellen kjennetegnes med felles organisering, samarbeid og involvering av fagpersonell fra både byggherre og entreprenør fra tidlig planfase og fram til ferdig bygd veg. Avgrensningen i foreliggende evaluering har vært å framskaffe informasjon om hvordan samspillet og prosessen med tidlig involvering av entreprenør har vært for gjennomføring av prosjektet fram til ferdigstilling.

### 2.2 Metode

Forberedelse til evalueringen har vært gjennomgang av styringsdokumenter, plandokumenter, diverse beskrivelser/notater om entreprismodellen, presentasjoner, avhandling mv. Metode for datainnsamling er kvalitativ, i form av samling på Fagernes den 18. oktober 2023. I tillegg er det gjennomført intervjuer i forkant og i etterkant av samlingen, med både eksterne og interne parter. Til intervjuene ble det stilt mer åpne spørsmål om hvordan prosessen har vært. Det er en nøytral og uavhengig evaluering, gjennomført av personer som ikke har vært involvert i prosjektet.

Gruppearbeid samling i Fagernes, 18. oktober 2023

På samlingen på Fagernes deltok til sammen 12 personer, med både entreprenør og byggherre representert. Evalueringen ble utført som gruppearbeid, med utgangspunkt i evalueringsskjemaer som tok for seg fasene fra igangsettelse i 2018 og frem til i dag. Skjemaene ble sendt til deltakerne én uke i forkant (jf. vedlegg 1), sammen med program og gruppeinndeling. Herunder to grupper fra SVV og en gruppe fra entreprenør.



Foto: Kjell Grønsberg



Følgende tema ble belyst på samlingen: «Valg av entreprenør, utarbeidelse av reguleringsplaner og prosjektering/byggeplan<sup>2</sup>» og «Utbygging<sup>3</sup>». Ved gjennomføring av gruppearbeidet fikk hver deltaker fem minutter til refleksjon før felles drøfting. Det ble lagt opp til tre runder med gruppearbeid på ca. 1 time, der aktuelle punkter ble notert. Etter hver runde var det presentasjon i plenum.

I tillegg til samlingen er det gjennomført 14 intervjuer<sup>4</sup> i perioden medio oktober 2023 til medio februar 2024. Intervjuene internt var med planleggingsledelse, fagressurser, byggeledelse og prosjektledelse. Eksterne intervjuer var med arealplanleggere i kommunene, ordførerne i Vestre Slidre og Vang kommune, samt representant fra Statsforvalteren Innlandet. Ettersom tiltakene var av begrenset omfang i Nord-Aurdal kommune, ble ikke ordføreren intervjuet her.

### 2.3 Tidligere vurdering av Valdresmodellen

I juni 2021 ble det levert en masteroppgave om Valdresmodellen ved NTNU med tittelen «*Fremgangsmåte, erfaringer og forbedringer i prosjektgjennomføring*» (Lium, 2021). Her undersøkes det hvordan Valdresmodellen er benyttet, hvilke erfaringer som er gjort ved bruk av Valdresmodellen, og hvordan Valdresmodellen kan forbedres.

Avhandlingen er grundig på teori og metode. Det er benyttet kvalitativ metode med i alt 10 intervjuer fordelt på nøkkelpersoner fra byggherre, entreprenør, rådgiver og kommune. Ettersom avhandlingen var ferdigstilt i 2021, fikk den ikke helhetlig vurdert alle prosesser fram til ferdigstilling ved utgangen av 2023. Som ledd i arbeidet med foreliggende evaluering har avhandlingen vært nyttig med tanke på kunnskapsgrunnlag og sammenligning av enkelte uttalelser som er blitt innhentet fra intervjuene.

---

<sup>2</sup> Herunder dialogfase/valg av entreprenør, oppstartsfase, organisering, gjennomføring og kvalitet på produktet.

<sup>3</sup> Herunder oppstart, organisering, gjennomføring, samt mål og kvalitet.

<sup>4</sup> Totalt 20 respondenter.

## 3 Kunnskapsgrunnlaget

### 3.1 Planområdet

Figur 2: Reguleringsplaner langs strekningen



Strekningen på E16 fra Fagernes til Øylo har en lengde på ca. 42 km, og strekker seg gjennom kommunene Nord-Aurdal, Vestre Slidre og Vang. For hele planområdet er det utarbeidet felles planprogram (nov. 2019) og fem detaljreguleringsplaner. For tre av reguleringsplanene fra Einang til Ulnes i Vestre Slidre og Nord-Aurdal kommune, er det utarbeidet et felles planbeskrivelse. Følgende detaljreguleringer og reguleringsendringer er utarbeidet:

1. E16 Stavenjord-Øddeberget, Nord-Aurdal kommune, mars 2020
2. E16 Rønsvegen-Kongevegen, Vestre Slidre kommune, mars 2020
3. E16 Einang-Reiensvingen, Vestre Slidre kommune, mars 2020
4. E16 Øylo- Hålimoen, Vang kommune, juni 2020 (endring nov. 2021)
5. E16 Hålimoen-Hausåker, Vestre Slidre kommune, febr. 2021 (endring jan. 2022)

Ved utlegging til offentlig ettersyn kom det flere innsigelser fra både Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Statsforvalteren Innlandet (daværende Fylkesmannen) og Innlandet fylkeskommune, som førte til behov for reguleringsendring på noen delstrekninger. Dette gjaldt for E16 Hålimoen-Hausåker i Vestre Slidre og E16 Øylo-Hålimoen i Vang.

For delstrekningene E16 Hålimoen-Lomen, E16 Lomen – Marki og Marki-Hausåker (Vestre Slidre), E16 Øylo-Hålimoen (Vang) omfattet planendringene økt sikkerhet mot manglende fjell og behov for å redusere konflikt med dyrka mark og bebyggelse. I tillegg var det behov for å endre uklare bestemmelser knyttet til kulturminner, behov for å redusere omfanget av høy fjellskjæring ved Kvamshall og Løkjisberget, samt behov for mer anleggsbelte langs tiltaksområdene.

**Pågående arbeid ved Lomen per oktober 2023**



Foto: Kjell Grønsberg

**Pågående arbeid langs strekningen per oktober 2023**



Foto: Kjell Grønsberg

### 3.2 Mål, organisering og fremdrift for prosjektet

Ifølge sentrale styringsdokument er den overordnede hensikten med prosjektet å utbedre E16 for å oppnå tilfredsstillende standard over lengre strekninger, med vektlegging på effektiv ressursbruk og gode forbedringer til en lav kostnad. Følgende mål var satt for prosjektet.

Mål	Beskrivelse
<b>Samfunns mål</b>	Prosjektet skal bidra til: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduksjon av trafikkulykker i tråd med nullvisjonen, samt økt framkommelighet.</li> <li>- Økt framkommelighet for person- og godstransport</li> </ul>
<b>Effekt mål</b>	Prosjektet skal føre til: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tilfredsstillende standard over lengre strekninger</li> <li>- Redusert antall drepte og hardt skadde i forhold til dagens situasjon.</li> </ul>
<b>Resultat mål</b>	<p><u>SHA og YM:</u>                      Det skal ikke forekomme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alvorlige ulykker som følge av anleggsarbeidene</li> <li>- utilsiktede miljøskader pga. anleggsarbeidene</li> </ul> <p>Det skal legges vekt på muligheter for reduksjon av klimagassutslipp i prosjektet. Dette gjelder med tanke på både bruk av materialer og maskiner, og med tanke på organisering av anleggsarbeidene.</p> <hr/> <p><u>Økonomi:</u>                      Det skal legges vekt på:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- effektiv ressursbruk med mål om å oppnå gode forbedringer til en lav kostnad (jf. omtale i NTP 2018-2029)</li> <li>- effektiv ressursbruk i planleggingsfasen</li> </ul> <p>Tiltak skal gjennomføres innenfor vedtatt ramme på 500 mill. kr.</p> <hr/> <p><u>Fremdrift:</u>                      Tiltak skal gjennomføres innenfor følgende rammer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Høst 2018: Varsle oppstart av planarbeidet, inkl. planprogram</li> <li>- Februar 2019: Velge entreprenør</li> <li>- 2021: Oppstart av utbedringsarbeid, med videreføring i 2022 og 2023, i tråd med handlingsprogram 2018-2023 og antatt årlige bevilgninger.</li> </ul> <hr/> <p><u>Kvalitet:</u>                      Tilfredsstillende standard over lengre strekninger. Vektlegging på framkommelighet, trafiksikkerhet og gode løsninger som skal sikre enkel drift, lite vedlikehold og reparasjoner gjennom byggets levetid.</p>

Kilde: Styringsdokumenter for prosjektet

### 3.3 Styringsdokumenter

I prosjektet foreligger det prosjektbestilling (PB), overordnet sentralt styringsdokument (SSD), samt SSD for utviklingsfasen. Under tas med noen utdrag.

#### Prosjektbestilling

- Framdrift: *«Det er avgjørende for prosjektets måloppnåelse at reguleringsplaner er vedtatt og grunnerverv gjennomført i tide, slik at entreprenør har handlingsrom til å gjennomføre tiltaket på mest mulig hensiktsmessig og kostnadseffektiv måte»*
- Støytiltak: *«Avklare prosjektets forhold til T-1442/2016 retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (..)»*
- *«Det er ikke avklart akkurat hvordan entreprenør, og evt. entreprenørs konsulent skal involveres i reguleringsplanarbeidet» (..) «prinsipper for hvordan dette kan løses utdypes nærmere i sentralt styringsdokument»*
- *«Det skal utarbeides et overordnet Sentralt styringsdokument for prosjektet. Basert på overordnet sentralt styringsdokument skal det senere utarbeides sentralt styringsdokument for de ulike fasene»*

#### Sentralt styringsdokument – overordnet

- *«Basert på overordnet SSD skal det senere utarbeides sentralt styringsdokument for de ulike fasene»*
- Suksessfaktorer - framdrift:
  - Grunnerverv ferdig i løpet av 2020
  - Beholde nøkkelpersonell i hele regulerings- og byggeplanfasen
- Tiltak:
  - God kvalitet på styrende dokumenter
  - Oppdaterte framdriftsplaner med visning av kritiske avhengigheter
  - God bemanningsplanlegging

#### Sentralt styringsdokument – utviklingsfasen

SSD for utviklingsfasen går mer i dybden angående aktiviteter (framdrift), plankostnader og koordinering/samarbeid med entreprenør (EN).

## 4 Innspill fra gruppearbeid

Følgende kapittel er en gjennomgang av innspill fra gruppearbeidet på Fagernes. Under samlingen ble deltakerne delt inn i tre grupper. Hver gruppe fikk utdelt evalueringsskjemaer for notater (se vedlegg 1). Det ene skjemaet omhandlet fasene for valg av entreprenør, utarbeidelse av reguleringsplaner og prosjektering/byggeplan. Det andre skjemaet omhandlet fasen for selve utbyggingen. I begge faser ble det stilt spørsmål om hvordan oppstarten, organiseringen, gjennomføringen og kvaliteten har vært. For hver sekvens var det gjennomgang i plenum med oppsummering av diskusjon i gruppen, samt hver gruppes innspill til overføringsverdi.

### 4.1 Valg av entreprenør, utarbeidelse av reguleringsplaner og prosjektering/byggeplan

#### Gruppe 1: SVV (prosjekt- og byggeledelse)

Gruppe 1 fremhever at prosessen med valg av entreprenør var effektiv og komprimert. Gjennom prekvalifisering fikk man valgt den entreprenøren som hadde best forståelse for oppdraget. Ved utarbeidelse av reguleringsplaner og byggeplaner fungerte samarbeidet og ICE<sup>5</sup>-møtene veldig bra. Møteformen bidro til å sikre eierskap og engasjement for begge parter, og var essensiell for å holde fremdrift.

Detaljeringsnivået på reguleringsplan var ikke helt avklart. Man tok inn handlingsrom i reguleringsplan, men måtte stramme inn etter innsigelser og ellers foreta enkelte reguleringsendringer. I NTP og andre overordnede dokumenter var det spesifisert at tiltak for gående og syklende ikke var en del av prosjektet, men det kom likevel innsigelser og lokale krav rundt dette. Stram framdriftsplan påvirket ellers kvaliteten på reguleringsplanen, noe som også forklarer innsigelsene, og behovet for reguleringsendringer.

Gruppen oppgir at det var mindre fungerende beslutningslogg mellom partene. Det var også manglende involvering av enkeltfag fra SVV som ikke var en del av samspillsgruppen<sup>6</sup>, eller ble koplet på for sent. SVV stod midt i omorganisering som også gav noe usikkerhet rundt hvilke fagressurser man hadde tilgjengelig. Det var uansett lite utskifting av nøkkelpersoner underveis, og man var avhengig av enkeltpersoner.

Ved overgang til digitale møter på Teams mistet man en dimensjon av dialogen, og ting «glippa» i større grad. Samhandlingsplattformen eRoom kunne vært bedre benyttet/utnyttet.

#### Vurdering av overføringsverdi:

- God prosess for avklaring av entreprenør
- Involvere flere fag gjennom hele prosessen
- Tydeligere prosess, konklusjon og logg på beslutninger
- Involvere de riktige fagene bedre og tidligere
- Fysiske møter er viktig
- Viktig at SVV styrer planprosessen utad
- Samtidig prosjektering (ICE) viktig for framdrift og engasjement
- Være mer tydelig på detaljeringsnivå på teknisk plan

---

<sup>5</sup> ICE betyr «Integrated Concurrent Engineering»

<sup>6</sup> Jf. organisasjonskart vedlegg 2.

- Utnytte eRoom/webhotell/dokumentflyt
- Unngå at stram framdriftsplan går på bekostning av kvalitet
- Bedre tverrfaglighet og mer detaljert prosjektering av overvann
- Godt samarbeid

### **Gruppe 2: SVV (planleggingsleder, landmåler og grunnerverver)**

Dialogfasen og valg av entreprenør (EN) ble kjennetegnet av en god og rask prosess. Det var også god dialog mellom SVV og EN i planfasen. Det var lagt opp til meget stram framdrift, og parallelt arbeid med reguleringsplan, byggeplan og grunnerverv var uheldig. Når det gjaldt organiseringen var SVV for lite bemannet, spesielt i byggefasen. Ved gjennomføring ble det blant annet utført for lite grunnundersøkelser. Planområdet var også for knapt noen steder. Stram framdrift og mindre vektlegging på kvalitetssikring førte til reguleringsendringer og dispensasjoner.

#### Vurdering av overføringsverdi:

- Alle må være innstilt på å samarbeide og å tenke nytt
- Bedre tid i planfasen
- Bra med felles planprogram – felles forståelse for mål, rammer og prioriteringer
- Bra at SVV hadde ansvar for reguleringsplanene
- Bedre tid til grunnerverv
- Usikre eiendomsgrenser – ikke tid til kvalitetssikring ved forhandling med grunneierne

### **Gruppe 3: Entreprenør**

Prosjektet skapte interesse ved at det tenktes gjennomført på en ny måte. I alt var det ryddig og bra informasjon om hvordan byggherre ønsket prosjektet gjennomført. Entreprenør var skeptiske til timebasert oppgjør, men de opplevde dialogfasen som ryddig og forståelig. Oppstarten kom raskt i gang og med godt samarbeid. Gjennomføringen var preget av tett og hyppig dialog, der beslutninger ble tatt i fellesskap. Positivt at alle jobbet sammen, ikke minst gjennom ICE-møtene. Organiseringen var god, men den var avhengig av enkeltpersoner. Ansvarsforholdene var litt uklare, men det var god vilje til å finne løsninger ved problem.

Oppdeling av flere reguleringsplaner var positivt, likeledes modellbasert prosjektering. I ettertid er det tydelig at man burde brukt mer tid på grunnundersøkelser. Målene i prosjektet var ikke mulig å sjekke i etterkant.

#### Vurdering av overføringsverdi:

- Bruke lokalkunnskap
- Tidlig fokus på byggbarhet og regulering
- Viktig å regulere nok, men ikke for mye
- Tidligere start på grunnerverv
- Samarbeid på reguleringsplan ga tidligere oppstart med graving
- Ikke «overprosjektere» løsninger
- Vilje for tilpassing og omgjøring ved behov

- God utnyttelse av tid og programvare (Teams, Ice, osv.)
- Fokus på gjenbruk

## 4.2 Utbygging

### Gruppe 1: SVV (prosjekt- og byggeledelse)

Ved oppstart var det en ny erfaring å avtale målpris, og hva som skulle legges til grunn for dette. Byggeledelsen hos SVV og EN var liten, men kompetansen var tilstrekkelig og man supplerte etter behov. Det var lagt opp til hyppige kontaktpunkter mellom partene. Ved gjennomføring av anleggsarbeidet har samarbeidet mellom grunneier, byggherre og entreprenør vært noe utfordrende på grunn av manglende involvering grunnet tidspress.

SVV har ikke alltid hatt tilgang på siste modell/byggetegninger på felles portal (eRoom). Oppfølging av HMS og arbeidsvarsling har stort sett fungert bra, selv om det har vært utfordrende å bygge med gjennomgangstrafikk som ikke har omkjøringsmuligheter. Det har vært lavt konfliktnivå, der mye har blitt avklart gjennom målpris. Sluttproduktet er generelt bra.

#### Vurdering av overføringsverdi:

- SVV må vurdere målpris ut fra meterpris
- Bevisst på hvem som eier risiko. Det må være den som har ansvar/påvirkning
- Avtale om risiko er nøkkelen til å bli enige
- Avklare ansvar/kommunikasjon mot grunneiere bedre
- Ugunstig å ha dårlig tid til grunneier
- SVV burde hatt mer ressurser til oppfølging
- Fagressurser er travle, oppleves som lang avstand
- Burde hatt større fokus på geomatikk
- Viktig med tilstedeværelse hos SVV
- Prosessen knyttet til reguleringsendringer, dispensasjon og grunneier tar tid og det er ikke alt SVV rår over
- Viktig å ha tilgang på revisjoner og revisjonshistorikk
- Lavt konfliktnivå, mye er avklart gjennom målpris
- Generelt bra sluttprodukt, selv om man ikke fikk bygd alt som ble definert innenfor tildelt ramme
- Faglig interessant prosjekt

### Gruppe 2: SVV (planleggingsleder, landmåler og grunneier)

Gruppen hadde få kommentarer fra denne fasen. Erfaringene fra fagressursene er ivaretatt i intervjuene.



### Gruppe 3: Entreprenør

Entreprenør sier at grunnlaget for bygging og nødvendige avklaringer var tilstrekkelig. Prosessen rundt målpris var ryddig, og begge parter viste vilje til å bli enige. Ved utførelse var noen grunneiere dårlig informert om prosjektet, og samarbeidet med grunnerververne kunne vært bedre.

Entreprenør opplevde likevel dialogen med grunneiere som god. Det var en liten og kompetent organisering hos alle, der samarbeidet har fungert godt. Minus har vært lite sporing på avgjørelser, og noe svak framdriftsplanlegging. Diskusjonene om økonomi og endringer har også vært gode. Kvaliteten på sluttproduktet ble bedre enn opprinnelig intensjon, og der mye har gått til gjenbruk.

#### Vurdering av overføringsverdi:

- Viktig med riktig målpris
- Bedre rutiner/logg på ansvarsforhold
- Mer ressurser til grunnerverv
- Bedre samarbeid med grunnerverv
- Bli bedre til å dokumentere på felles portal
- Gjenbruk

### 4.3 Refleksjoner etter gruppearbeid

Det generelle inntrykket er at samarbeidet og tilliten mellom partene har vært god. Alle parter opplever at man har vært løsningsorienterte, og at det har vært lite konflikter.

I fasen med utarbeidelse av reguleringsplan og prosjektering, blir stram framdriftsplan nevnt av begge gruppene fra SVV. Entreprenør nevner ikke eksplisitt at framdriftsplanen var utfordrende, men uttaler at man burde brukt mer tid til grunnundersøkelser og komme raskere i gang med gravearbeidet. Manglende geotekniske undersøkelser enkelte steder førte til behov for endring av plan, som følge av at man flere steder hadde antatt at området lå på fjell og ikke løsmasser.

Når det gjelder bruken av fagressurser er erfaringen for SVV, særlig i fasen med regulering og prosjektering, at det er viktig å involvere flere fag hele veien. Det var stor faglig bredde involvert i startfasen, men flere fag «datt av» etter hvert, av ulike årsaker. Det hadde blitt et bedre produkt dersom alle fagressursene fortsatt deltok i planleggingen. SVV var dermed noe tynt bemanna i perioder.

Fagområder som burde vært tyngre involvert, var blant annet grunnerverv, geomatikk, geoteknikk, vann/avløp mv. Det blir også fremhevet at man må ha bedre tid i reguleringsfase, til kvalitetssikring og bedre tid til grunnerverv. Entreprenør mener at man burde ha startet med grunnerverv enda tidligere. Mer ressurser til grunnerverv og bedre samarbeid med denne faggruppen, er det som framheves av entreprenør. SVV nevner at ansvar og kommunikasjon med grunneiere er viktig å avklare. Med stram framdrift og bevilgning som kom ett år før anleggsstart, ble det et press på grunneiere til å signere på avtaler for grunnavståelse.

Når det gjelder styring av prosjektet, nevner både SVV og EN at man burde vært mer konsekvent på å logge beslutninger underveis. Manglende rutiner på logg og sporing av avgjørelser blir etterlyst av begge parter.

Proessen med å avtale målpris og endringer underveis, virker ikke å ha vært særlig utfordrende, selv om forhandlingene til tider var krevende. SVV framhever det viktige med å vurdere prosjektet ut fra meterpris, samt det å ha tydelige avtaler om risiko og bevissthet på hvem som eier risiko.

Med bakgrunn i covid-perioden, og overgang til hovedsakelig digitale møter, mistet man en dimensjon sammenlignet med de fysiske møtene. SVV opplevde ellers at man ikke alltid fikk tilgang på de nyeste revisjoner av modeller som ble utført av rådgiver/EN. For fremtidige prosjekter må felles portaler for dokumentflyt vektlegges bedre, slik at begge partene har det samme informasjonsgrunnlaget.

## 5 Innspill etter intervjuer

### 5.1 Interne intervjuer

#### Plan- og prosjektledelse

Det ble gjennomført tre separate intervjuer med de som hadde ansvar for plan<sup>7</sup>- og prosjektledelse hos SVV. Spørsmålene omhandlet medvirkning, utfordringer, framdriftsplan, bemanningssituasjon, kommunikasjon og gjennomføring.

Ved igangsetting av planarbeidet var det viktig å dempe forventningene utad til hvilken type prosjekt dette var. Det ble utarbeidet et felles planprogram for hele prosjektstrekningen, med felles mål og kriterier. Det var også grunneiermøter, noe man tror medvirket til relativt få private merknader. Kontakten med kommunene har vært god, og det ble gjennomført noen felles formannskapsmøter. Det var diskusjoner knyttet til tolkning av retningslinjene for støy, og omfanget av tilrettelegging for myke trafikanter. Det var muligens ikke god nok kontakt med sektormyndighetene, som følge av alle innsigelsene som kom. Regionalt planforum ble ikke involvert, men man orienterte kommunene jevnlig.

Det var mangelfull loggføring og dårlig system for dokumentasjon. Reiensvingen i Vestre Slidre kommune ble lagt i ny linje, og er eksempel på at det ikke er tilgjengelig dokumentasjon på når endelig linjeføring ble besluttet. Det har også vært utfordringer knyttet til avkjørsler og vann/avløp. Det var frustrasjon over at oppdatering av modeller utført av rådgiver/EN ofte ikke ble loggført og delt i felles eRoom. Man så at EN baserte seg mye på prosjektering i gjennomføringsfasen, og dermed endringer. Kulturen var gjerne at man «løste ting på stedet». Sett i ettertid kunne man nok brukt kontrakten til å følge opp EN sine rutiner på dette området.

Boreplanen for grunnundersøkelser ble vesentlig redusert etter innspill fra EN. I flere tilfeller ble det forutsatt løsninger basert på fast fjell, men som i ettertid viste seg å være løsmasser. Det resulterte i at man måtte gå nye runder med grunnundersøkelser, og justere plangrensene som følge av mer omfattende sikringstiltak på sideterreng.

Det etterlyses mer styring og bedre framdriftsplaner i prosjektet. Det har også vært en læring i prosjektet å involvere og beholde fagressursene mye lengre. Man gikk for tidlig inn i kjernegruppen<sup>8</sup>, uten å forstå hvilke negative følger dette fikk etter hvert. Til gjennomføring av grunnerverv ville man lyktes langt bedre om det var faste personer som fulgte hele prosessen<sup>9</sup>, og som også hadde tilhold på Fagernes. For grunnerverv kom man i mål mye på grunn av velvillige grunneiere.

Erfaringen er at kontraktsformen har vært grei, og man ville ikke håndtert eksempelvis fordeling av risiko og fastsetting av målpris annerledes i dag. For å sikre samarbeid og unngå skjevfordeling bør deling av bonus være 50/50, som i denne kontrakten. Erfaringen er at EN forstod modellen, og at samarbeidet har fungert godt.

Valdresmodellen kan benyttes ved relativt ukompliserte prosjekter der man har forutsigbarhet i bevilgningen. Det er flere årsaker til at man ikke greide å komme i mål innenfor tildelte rammer. Det er mulig at man var for ambisiøs med tanke på hvor langt pengene skulle strekke seg. Det var også pandemi og prisøkning. Her var det en fordel at delfinansieringen kom tidligere. Det ble heller ikke en

---

<sup>7</sup> Utarbeidelse av reguleringsplanene ble i tidlig fase fordelt mellom to planleggingsledere, som også hadde annet planarbeid utover Valdresprosjektet.

<sup>8</sup> Samspillgruppen, jf. vedlegg 2.

<sup>9</sup> Pga. avviking av sams vegadministrasjon (SAMS) og omorganiseringen i etaten ble det utskiftning nøkkelpersoner, bl.a. grunnerverv.

så stor grad av gjenbruk fra eksisterende veganlegg (material, oppbygging mv.), som man hadde sett for seg.

### **Fagressurser**

Det er gjennomført intervjuer med flere fagressurser innen vegplanlegging, grunnnerv, naturmiljø, kulturarv, landskap og vann/avløp. Alle fagressursene har medvirket i større eller mindre grad og i ulike deler av prosjektforløpet. I intervjuene ble det stilt spørsmål om utredningene/plandokumentene, prosessen og om involveringen.

Ved oppstart av prosjektet ble det avklart i prosjektledelsen og med kommunene at det ikke skulle gjennomføres omfattende konsekvensutredning (KU), men at konsekvenser for miljø og samfunn skulle omtales i planbeskrivelsene. Både omfang og inngrep ble nedtonet, og det ble lansert som et skånsomt prosjekt som ikke nevneverdig skulle berøre areal utenom eksisterende veglinje. Dette ble det stilt spørsmål ved internt i SVV. Flere opplevde oppstarten som positiv, med godt samarbeid med planleggingsledelse. Tidlig i prosessen var det befaringer og hyppige møter. Utover prosjektperioden opplevde andre igjen manglende involvering selv om prosjektet økte i omfang. En av fagressursene uttalte at man følte tidspresset på reguleringsplanene, og at løsningene ikke ble helt avklart før planene ble lagt ut på høring. Detaljene med tilpassing til eksisterende veg var også ofte grove og kunne skille flere meter på kurvatur. En annen fagressurs bekrefter også at det var litt "trykk" i starten, men opplevde likevel ikke tidsfristene som uforsvarlige.

Det kommer frem at flere fagressurser generelt ble lite involvert i planprosessen, utover å svare ut konkrete henvendelser. Flere opplevde egne roller i prosjektet som noe uklare, og det var også vanskelig for nye fagressurser å komme inn og forstå organisasjonen. Det var uklart hva man skulle bidra med og når, samt hvilken rolle en skulle ha. Man opplevde at kjernegruppen ekskluderte miljøfagene, og flere av disse fagressursene opplevde å ikke bli kalt inn til møter. Enkelte nevner at man mistet kontakt med prosjektet etter ferdigstilling av reguleringsplanene og når EN tok over. I byggefase var det ingen fast oppfølging, utover å bli sporadisk kontaktet et par ganger. Med all erfaring fra arbeidet med reguleringsplan, ville det vært en fordel om byggeledelsen i større grad støttet seg til fagressursene.

Ved utarbeiding av ytre miljø plan (YM-plan) ble det dannet en egen arbeidsgruppe, men fagressursene ble i varierende grad involvert i oppfølgingen av arbeidet. Det var flere spørsmål om endringer og konfliktpunkter, som utfylling i vassdrag (Ryfoss o.a.) og flytting av prioritert planteeart (f.eks. dragehode).

Grunnerv og landmåling opplevde også å bli satt noe «på sidelinje» i prosjektet. Flere endringer og justeringer underveis gjorde det i tillegg uoversiktlig for grunnervene. Når alle hovedaktivitetene i prosjektet foregikk samtidig, var det krevende å vite hvilke tegninger eller løsninger som var gjeldende. Gjennomføring av grunnerv før vedtatt reguleringsplan, var derfor lite tilfredsstillende. Man vet da ikke hvor stort inngrepet/tiltakene er eller vil utgjøre på den enkelte eiendom, og dermed er det svært vanskelig å inngå avtale med berørt grunneier. Det var lite bevissthet rundt detaljregulering og hvilket avgrenset handlingsrom man faktisk hadde. Det var også flere uheldige episoder der tilpasninger ble gjort på eiendommer utenom regulert grense, og der grunnervere ikke fikk mulighet til å avklare endelig med grunneierne. Grunnet manglende kunnskap om detaljregulering, ble det etter påtrykk fra grunnervene holdt et miniseminar med innleid advokatfirma om reguleringsplanens juridiske betydning knytt til rettssikkerhet, virkninger, avgrensning handlingsrom ved bygging mv., den 11.11.2021.

Fra samlingen på Fagernes kom det kritikk for at grunnerv har tatt for lang tid. I intervjuet uttaler fagressursene at grunnervet gikk så raskt som det overhode var mulig, og at de ikke tar denne

kritikken til seg. De mener derimot å ha utvist stor grad av service og strukket seg langt. De presiserte at man skaffet tiltredelse på alt til rett tid, med unntak av en mindre delstrekning.

Involveringen av øvrige fagressurser begrenset seg gjerne til når det var «krise», dvs. når innsigelser eller andre forhold gjorde det nødvendig med rask avklaring. Flere opplevde at de var tildelt en «ad hoc» rolle, der behovet for bidrag gjerne oppstod plutselig, samt i etterkant av en hendelse. Det var flere eksempler på at det som ble bygd ikke alltid stemte med vedtatt plan og/eller den planen som skulle vedtas. Avvik ble behandlet som dispensasjonssaker og reguleringsendringer.

Reguleringsplanene var lite detaljerte, og det var sagt at man skulle ta det i byggeplan. Eksempelvis var det stort fravær av avkjøringer, med bare noen avkjørselspiler i plankart enkelte steder mv. I vurderingen av kvalitet på skala 1-10 ble det nevnt at reguleringsplanene oppnådde karakteren 6. For enkelte fag ble det nevnt at en mer grundig konsekvensutredning burde vært vektlagt.

Fagressursene er generelt positive til Valdresmodellen, og man opplevde også at entreprenør raskt fulgte opp ekstraoppgaver og endringer underveis. Det hadde imidlertid vært ønskelig å bli bedre involvert fra starten, samt videre i prosessen som følge av kompleksitet og størrelsen på prosjektet. Med større grad av samordning og oppfølging, ville fagressursene hatt bedre oversikt i stedet for å få «ting i fanget».

### **Prosjekteier**

Ifølge prosjekteier tok kommunene en rolle i initieringen av prosjektet. Utover det kommunale nivået var det også stort engasjement blant lokale organisasjoner, lastebileierforbund m.v. for å få gjennomført utbedringene. Det var derfor bred involvering, og stor grad av enighet om hva som skulle bygges.

Valdresmodellen handler først og fremst om å få mest mulig veg for pengene, og prioriteringene omhandlet primært utbedring av ulykkespunkt og kurvatur. Man har aldri lovet å gjøre alt, men å gjøre så mye man kan innenfor tildelte midler. Målet var derfor å få en rask regulering, og å komme i gang med bygging så snart reguleringsplanene var vedtatt.

Det var klart allerede innledningsvis at SVV skulle ha ansvar for reguleringsplanleggingen. SVV ønsket å beholde integriteten overfor kommunene og de statlige etatene.

Tidlig ved prosjektstart var det tett dialog med Statsforvalteren Innlandet om hva som inngikk i rammen for utbedring av eksisterende veg. Her var det uenighet om omfanget av støyreducerende tiltak og hensynet til myke trafikanter. For SVV var det viktig å klargjøre hva man kunne få gjennomført for midlene som var avsatt. Dersom prosjektet hadde blitt definert som et «ny veg»-prosjekt, ville strekningslengden for tiltak innenfor gjeldende beløpsgrense bare blitt en brøkdel. Dette var primært et vegutbedringsprosjekt, som også vil gagne myke trafikanter i form av bredere veg og vegskulder, bedre kollektivholdeplasser, tilkomster og noe gang- og sykkelveg.

Oppfølging av prosjektet med EN har fungert bra, selv om bemanningen i SVV kunne vært bedre. Internt kom det noe misnøye fra fagressurser om prosessen og måten å arbeide på. Det var stor grad av tilslutning blant naboer og grunneiere som ble berørt av tiltakene. Det var viktig for SVV å teste ut modell med tidlig involvering av EN. Med gjeldende pilotprosjekt har man fått erfare en annen måte å jobbe på når det gjelder involvering, frister og gjennomføring. Prosjekteier har god tro på de positive effektene man kan hente ved tidlig involvering av entreprenør, og ønsker å benytte tilsvarende eller lignende modeller i fremtidige prosjekter. Viktig tilnærming har vært «god nok»-standard, gjenbruk av vegkapital og eventuelle fravik fra gjeldende normaler der dette ikke går

utover trafikkikkerheten. Denne type prosjekt innfrir også målene om bærekraft, klima og kostnader på en bedre måte.

## 5.2 Eksterne intervjuer

Det ble gjennomført intervjuer med ordfører i Vang kommune og i Vestre Slidre kommune. Da tiltakene var av begrenset omfang i Nord-Aurdal, ble ikke ordføreren intervjuet her. Hensikten med å intervju ordførere har vært å få tilbakemelding på hvordan informasjonen og samarbeidet har vært med SVV. Hvordan medvirkningen har vært ivarettatt og hvordan kommunene opplever resultatet, var også tema. Øvrige intervju har vært med arealplanleggere i alle de tre kommunene, samt med Statsforvalteren Innlandet.

### Vang kommune

Kommunen har hatt godt samarbeid med SVV. Kommunen har støttet målene i prosjektet, men ikke alle i kommunen var like godt fornøyde med avgrensningene og standarden som lå til grunn. Referansen her var vegbyggingen på E16 over Filefjell, som fikk enda bedre standard. Kurveutbedringer ble gjennomført der det var behov, selv om det var på et minimum. Generelt har det likevel vært lite kritikk. SVV har vært lyttende, men de har håndbøker og regelverk å følge. Det å samle avkjøringer har nødvendigvis ikke alle vært helt fornøyde med. Det var også ønske om avkjøringsfil til Ryfoss, men det gav ikke prosjektet rom for. Heller ikke gang- og sykkelveg i Ryfoss i området ved fotballbane ble prioritert.

Planarbeidet kom raskt på plass, og ble håndtert på en forsvarlig måte. Det har ikke vært særlig kontakt mellom ordfører og sektormyndigheter. Som ordfører har det vært viktig å være tydelig på hva en skal løse. Her ble det brukt tid internt på å forklare begrensningene som lå til grunn. Jevnt over har det vært lite kritikk, og Vang kommune er stort sett fornøyd med resultatet som var i tråd med målsetningene.

### Vestre Slidre kommune

Ordføreren forteller at SVV ga god informasjon om prosjektet, men kommunen hadde innvendinger til løsninger for myke trafikanter. Oppfatningen var at det var et nøkternt prosjekt, hvor den økonomiske rammen ikke tok innover seg hensynet til lokalbefolkningen og deres behov. Kommunen bidro med midler til gang- og sykkelveg i Røn, men det krevde mye å få løst dette.

Kommunen hadde tett kontakt med SVV og andre etater underveis, bl.a. knyttet til innsigelse på støy. Statsforvalteren ville hevde at dette var et nyanlegg, men da ville en svært stor andel av midlene gått med til støytiltak.

Kommunen har ellers opplevd å få ulike svar på hvilke tiltak/utbedringer som skulle prioriteres alt etter hvem man spurte i SVV. Det er likevel stor tilfredsstillelse med ny 8,5 m vegbredde, og entreprenør har vært rask og effektiv. Kommunen vil stå på for å få resten av strekningen utbedret.

### Arealplanleggere i Nord-Aurdal, Vestre Slidre og Vang kommune

Intervjuene med arealplanleggerne i kommunene omhandlet informasjon og samarbeid med SVV, medvirkning, utfordringer og resultat.

Arealplanlegger i Vang kommune opplevde at dialogen med SVV var ryddig og god. Det var godt oppmøte på åpne møter og folk fikk svar på spørsmål. I innledende møter var ikke alt spikret, og en burde kanskje hatt flere møter for avklaringer underveis. Det var enkelte utfordringer med hensyn på endringer og tilpasninger. Ved behov for informasjon kunne kommunen være usikker på hvem av

partene (SVV eller EN), som satt med det endelige svaret. Det virket ikke som entreprenør og SVV hadde like god dialog hele veien. Det var noen runder med planendring rundt busslomme og dyrka mark. Når det gjaldt fulldyrka jord ble det litt «unødvendig pynting» på arealbudsjett (plansida) for at det skulle tilfredsstillende partene. Området Ryfoss-Tveit stadion var ellers en krevende strekning i Vang. Administrasjonen i kommunen var tydelige overfor politisk nivå på hvilke avgrensninger prosjektet hadde, og var lojal til dette. For å spare tid internt i kommunen har det vært noe samkjøring av møter og planbehandling. Målet for Vang kommune har hele tiden vært å behandle planen så snart som råd.

Arealplanleggerne i Nord-Aurdal og Vestre Slidre kommune opplevde også at det var god informasjon fra SVV. Prosessen var smidig, og plansakene hadde topp prioritet i kommunene. I Nord-Aurdal fikk man tatt de verste svingene, men det virket litt tilfeldig hvor de gikk i gang med arbeidet. Begge kommunene opplevde at merknader ofte ble tatt til orientering, og i liten grad imøtekommet. Plandokumentene opplevdes litt rotete, da det var litt usikkerhet om det var en generell beskrivelse eller om det gjaldt for alle planene. Det burde kommet tydeligere frem hva som gjaldt for den enkelte kommune.

Vestre Slidre kommune hadde lokale ønsker som gjaldt utvidet skulder, tiltak for myke trafikanter og kollektivholdeplasser.

Samarbeid med nabokommunene har vært bra, og det har ikke vært motstridende interesser eller uenigheter. Det har gjennomgående vært respekt for den enkelte kommune sitt syn og interesse i plansakene. Prioriteringene med å utbedre det man har, fremfor å bygge i upløyd mark er veldig positivt.

### **Statsforvalteren Innlandet**

Ifølge respondenten var uttalelsene til alle fem reguleringsplanene noenlunde likelydende. Gjennomgående tema har vært jordvern, samfunnsikkerhet, vassdrag, støy, samt barn og unge. Innledningsvis ble det gitt omfattende innspill i forbindelse med oppstart av planarbeidet. I denne fasen var det tett kontakt med SVV og kommunene. Blant annet ble det arrangert felles møte med ordførerne. En del av frustrasjonen i kommunene var blant annet håndtering og tiltak knyttet til støy.

Innspillene fra Statsforvalteren ble gitt med grunnlag i «Nasjonale forventninger til regional og lokal planlegging» og plan- og bygningsloven. Statsforvalteren kom med flere innsigelser i forbindelse med offentlig høring av planforslaget. Det var to temaer som var av mer prinsipiell karakter; hensynet til styrelinje og barn og unge. Dette var temaer som krevde overordnet avklaring, dvs. innholdet i vedtatt NTP opp mot øvrige nasjonale føringer og lovkrav.

De andre fagkonfliktene, som også førte til innsigelser, hadde vært lettere å løse dersom man hadde hatt tettere dialog på forhånd. Det ble en utfordring at det var lite kontakt før planene ble lagt ut på høring. Her burde det ha vært utsjekk av formelle krav i forkant av utleggingen. Blant annet burde det ha vært gjennomgang i regionalt planforum før høring.

## **5.3 Oppsummering etter interne og eksterne intervjuer**

### **Interne intervjuer**

Interne intervjuer som er gjennomført viser at prosjektet i hovedsak har fungert bra, og at det har vært gjennomgående godt samarbeid mellom SVV og EN, særlig på ledernivå.

På flere fagområder har det derimot vært utfordringer, og særlig gjelder dette prosessen rundt grunnverv. Her opplevde grunnvervverne at arbeidssituasjonen var lite tilfredsstillende og

vanskelig. De ble også for lite involvert i prosjektet fra start og underveis i prosessene. Gjennomføring av grunnverv og forhandlinger med grunneiere før reguleringsplanene var vedtatt, opplevde de som krevende. Grunnververe opplevde manglende kunnskap rundt hvilken juridisk betydning en reguleringsplan har, og tok derfor initiativ for miniseminar med innleid advokat for gjennomgang.

Manglende involvering fra start og underveis i prosjektforløpet bekreftes også av fagressurser for landskap, naturmiljø og kulturarv. Inntrykket de fikk var at prosjektet skulle være enkelt, skånsomt og i mindre grad gå ut i terreng. Selv om prosjektet økte i omfang, ble den jevne involveringen likevel fraværende. Flere av fagressursene er positive til modellen med tidlig involvering av entreprenør, men etterlyser større grad av involvering, samordning og oppfølging.

Planleggingsleder kunne meddele at kontakten med kommunene og medvirkingen i planprosessen har vært god. Som følge av alle innsigelsene var det muligens for lite kontakt med sektormyndighetene før utleggelse til offentlig høring.

Ved gjennomføring av anleggsarbeidet opplevde byggeledelsen god deltakelse i starten, men at flere fag ble faset ut etter hvert. I perioder var det for lite involvering og for lang tid mellom møtene. Innvendingene omhandler også manglende tilgang og informasjon om revisjoner som ble gjort etter hvert. Det var for dårlig system på loggføring og dokumentasjon.

Mye av de samme erfaringene deles også av prosjektleder. Det handler bl.a. om involvering av fagressurser gjennom hele prosjektløpet, og bedre kvalitet på alle typer kartlegginger. Kulturen hos EN var gjerne at man «løste ting på stedet», og prosjekterte der det var nødvendig i byggefasen.

Prosjektleder mener at kontraktsformen er grei, og at den kan benyttes ved relativt ukompliserte prosjekter, der man har forutsigbarhet i bevilgningen. Prosjekteier mener også de positive effektene med tidlig involvering av entreprenør gjør at det vil være aktuelt å gjennomføre lignende prosjekter senere.

### **Eksterne intervjuer**

Kommunene opplever at kommunikasjonen med SVV har vært tilfredsstillende, og at de i all hovedsak er fornøyd med tiltakene. Vestre Slidre kommune var riktignok ikke enig i avgrensningene for myke trafikanter, og brukte mye ressurser på å få gjennom enkelte tiltak. Vang kommune hadde også ønsker til løsninger for myke trafikanter, men godtok i større grad rammene som lå til grunn.

Statsforvalteren Innlandet sin erfaring er at det særlig i startfasen var god dialog med SVV, men at dette avtok utover i prosjektperioden. Statsforvalteren deltok i fellesmøte med kommunene, og gav fylldige innspill på temaene jordvern, samfunnssikkerhet, vassdrag, støy, samt barn og unge.

Statsforvalteren hadde innsigelser på flere områder, og var prinsipielt uenig med SVV om bl.a. tolkningene av støyretningslinjer og hensynet til myke trafikanter. De var tydelige på at prosjektet ikke hensynte «Nasjonale forventninger til nasjonal og kommunal planlegging» på en tilstrekkelig god måte. Noen av innsigelsene kunne vært unngått gjennom tettere dialog før planforslaget ble sendt på høring.



## 5.4 Hovedpunkter styrker og svakheter fra informanter

Figur 3 er en kortfattet oppsummering av styrker og svakheter knyttet til regulering og prosjektering (utviklingsfase) og utbygging (gjennomføringsfase), oppgitt av informantene.

Figur 3: Hovedpunkter styrker og svakheter

Prosjekt E16 Fagernes-Øylo - Valdresmodellen	
Styrker	Svakheter
<p><b>Regulerings- og prosjekteringsfase (utviklingsfase):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rask oppstart</li> <li>• Godt samarbeid</li> <li>• Klare mål</li> <li>• Beslutninger tatt i fellesskap</li> <li>• ICE-møter</li> <li>• Løsningsorientert</li> <li>• God tillit mellom partene - uenigheter løst uten konflikt</li> <li>• Oppdeling av reguleringsplan</li> </ul> <p><b>Utbyggingsfase (gjennomføringsfase):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ryddig prosess for målpris</li> <li>• Tilstrekkelig kompetanse hos nøkkelpersoner</li> <li>• Godt samarbeid og tillit</li> <li>• Lavt konfliktnivå</li> <li>• Liten og kompetent organisasjon</li> <li>• God kontroll på HMS</li> <li>• God dialog med berørte parter</li> </ul>	<p><b>Regulerings- og prosjekteringsfase (utviklingsfase):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stram framdrift</li> <li>• Reguleringsplan mindre detaljert</li> <li>• Lite stabilitet i deltakelse fra fagressurser</li> <li>• Parallelle prosesser med reguleringsplan, byggeplan og grunnerverv</li> <li>• Mangelfull dokumentasjon</li> <li>• Personavhengighet</li> <li>• Roller og ansvarsforhold noe uklare</li> </ul> <p><b>Utbyggingsfase (gjennomføringsfase):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grunneiere varierende informert om prosjekt ved utførelse</li> <li>• Fagressurser er travle, oppleves som lang avstand</li> <li>• Fremdriftsplanlegging</li> <li>• For lite bemanning (byggherre)</li> <li>• Mangelfull dokumentasjon</li> </ul>

## 6 Avsluttende kommentarer

Valdresmodellen har i hovedsak oppnådd de mål som var satt for samspillsentreprisen. Tidlig involvering av entreprenør og vektlegging på “god nok” standard, har ført til kostnadseffektive løsninger. At entreprenør også hadde god lokalkunnskap, ble opplevd som positivt for prosjektet. Selv om man lokalt skulle sett mer av tiltak for myke trafikanter, er kommunene i all hovedsak tilfreds med alle gjennomførte tiltak. Med stor grad av gjenbruk av eksisterende vegareal har man også unngått større inngrep i naturen.

Prosjektet holdt framdriftsplanen, selv om man ikke kom helt i mål med alle aktuelle tiltak innenfor fastsatt kostnadsramme på 500 mill. kr. (2018 -kroner). Noe av forklaringen for dette kan skyldes ytre faktorer som pandemi, regionreform og omorganisering av SVV, samt generell prisstigning i samfunnet.

Både entreprenør og Statens vegvesen bekrefter et godt samarbeid og gjensidig tillit, og mener at tidlig involvering av entreprenør har ført til gode innspill og avklaringer rundt løsninger. Det har gjennomgående vært lite konflikter, i en prosess der mye er blitt avklart gjennom målpris. Gjensidig tillit og lavt konfliktnivå er også funn som bekreftes i en masteroppgave fra 2021 (Lium, 2021).

Til tross for at Valdresmodellen kan vise til måloppnåelse og gjennomføringsevne, peker evalueringen på noen forhold som har vært utfordrende. Dette handler blant annet om bemanning og involvering, prosess med grunnverv, dokumentasjon og framdriftsplanlegging mv. Selv om ikke alt kan tilbakeføres til samspillsentreprisen, tas det likevel med da det har påvirket på gjennomføringen.

### Forankring av prosjektet

Det kom flere innsigelser til reguleringsplanene. Blant annet fra Statsforvalteren Innlandet, der temaet støy og hensynet til myke trafikanter/barn og unge var av mer prinsipiell karakter. Diskusjonene omhandlet ambisjonsnivå og definering av prosjekttype opp mot gjeldende statlige retningslinjer, og man brukte mye tid og ressurser for endelig avklaring. Statsforvalteren mente at tiltakene med justering, flytting, omlegging av vegen på deler av strekningen samt økt fartsgrense, var så omfattende at prosjektet ikke kunne defineres som et miljø- og sikkerhetstiltak slik definert i daværende støyretningslinje. For SVV var det en klar forutsetning for økonomi og gjennomførbarhet i prosjektet at det ble definert som sistnevnte, med mindre omfattende støytiltak enn om prosjektet kom i kategorien “ny veg”. Temaene støytiltak og avklaring av prosjektets forhold til gjeldende støyretningslinje, nevnes ellers som en av prosjektutfordringene i prosjektbestillingen.

Prosjektledelsen uttaler at 75 prosent av vegarealet er gjenbrukt, og resten er nybygd veg. Andelen gjenbrukt vegareal varierte mellom planstrekningene, og man burde kanskje vært tydeligere på hvorvidt tiltakene i den enkelte reguleringsplan var kjennetegnet av punktutbedring, strekningsutbedring eller vegomlegging. Detaljregulering (plan- og bygningsloven §12-3) karakteriseres av mer detaljerte avklaringer for gjennomføring av utbyggingsprosjekter, samt tiltak for bruk og vern. Denne planformen gir dermed ikke særlig handlingsrom for å gjøre endringer etter at planen er vedtatt. For å unngå misforståelser og innsigelser, er erfaringen at man tidligere - og fortrinnsvis før oppstart av planarbeidet - avklarer plan- og prosjektomfang samt utløsende tiltak i et planområde. Minimum bør dette avklares før planen sendes ut til høring og offentlig ettersyn.

## Framdrift og gjennomføring

Enkelte av hovedaktivitetene tok lengre tid enn opprinnelig planlagt, se figur 4. Dette gjaldt i hovedsak utarbeidelse av reguleringsplanene og grunnervvervsprosessen. Utarbeidelse og endelig godkjenning av alle fem detaljreguleringene tok nesten tre år, mot opprinnelig planlagt ett år. Planendringer etter innsigelser, samt behov for tilleggsareal som følge av knapt sideareal til terrengbearbeidelse, er noe av forklaringen for dette. Gjennomføring av grunnerverv tok også tre år, mot opprinnelig planlagt ett år. Som følge av tildeling av midler tidligere enn forutsatt, ble byggestart påbegynt ett år tidligere enn planlagt. Alle avvik og tilbakemeldinger kan tyde på at framdriftsplanen ikke var tilstrekkelig vurdert og forankret hos sentrale fagressurser og bidragsytere i SVV.

Figur 4: Opprinnelig og faktisk framdriftsplan

Framdriftsplan (opprinnelig - blå og faktisk - blå/grønn)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kartlegging og registrering							
Organisere prosjektet							
Engasjere entreprenør							
Planoppstart og planprogram							
Reguleringsplan og teknisk plan							
Fastsette målpris							
Byggeplan							
Grunnerverv*							
Bygging							
Overlevering Drift							

Kilde: Sentrale styringsdokument

**Blå farge:** Planlagt fremdrift

**Blå/grønn farge:** Faktisk fremdrift

\*) Mesteparten av grunnervervet var ferdig i 2022, med få unntak som pågikk også i 2023.

Der man opprinnelig hadde forutsatt et klart skille mellom avslutning av utviklingsfasen (inkludert grunnerverv) og igangsetting av utbygging (markert blått i framdriftsplanen), ble flere av aktivitetene gående parallelt. I planprogrammet side 13 står det at grunnervervet skal starte der man først får vedtatt reguleringsplaner. I prosjektbestilling står det ellers at det er avgjørende for prosjektets måloppnåelse at reguleringsplaner er vedtatt og grunnerverv er gjennomført i tide, nettopp for å skape handlingsrom for gjennomføring av tiltak. Når man likevel fikk sammenfallende og samtidige aktiviteter med regulering, prosjektering, grunnerverv og bygging, viste dette seg å være spesielt krevende for grunnervervet. Inntrykket fagressursene fikk var at kompetansen til formelle prosesser og forholdet til plan- og bygningsloven ikke var tilfredsstillende. Miniseminar om reguleringsplanen juridiske betydning kom da også etter opplevelsene om mindre innsikt i handlingsrom i detaljreguleringer; her under rettssikkerhet, planens fysiske avgrensninger og virkninger mv.

Entreprenør sin erfaring var ellers at det burde vært mer ressurser og bedre samarbeid med grunnerverv. Når fagressursene i mindre grad ble involvert i møter og ofte ikke fikk anledning til å komme med innspill underveis, medførte dette misnøye som burde vært håndtert annerledes, særlig i lys av når man så at framdriftsplan for hovedaktivitetene ikke ville holde.

## Forholdet til konsekvensutredning

Planprogrammets kap. 5 og kap. 6 omhandler forholdet til konsekvensutredning (KU) og hvilke temaer som skal belyses. Her fremgår det at konsekvensutredningen vil inngå som et eget kapittel i planbeskrivelsen. Det blir referert til håndbok V712 Konsekvensanalyser, som skal følges der dette er hensiktsmessig. Her vil planforslagets vesentlige konsekvenser bli vurdert ut fra verdi og omfang, samt anbefaling og forslag til avbøtende tiltak. I alt 11 temaer blir nevnt som aktuelle i KU.

Foreliggende utredninger omfatter en gjennomgang av eksisterende situasjon, konsekvenser og avbøtende tiltak. Ingen av temaene er vurdert etter verdi og omfang. Som følge av at tiltakene skulle være skånsomme og ikke berøre areal utenfor veglinjen i særlig grad, var inntrykket hos flere fagressurser at utredningene skulle være enkle og kortfattet.

Innsigelsene som kom var derimot omfattende og omhandlet alt fra barn og unge, støy, jordvern, samfunnssikkerhet og beredskap, vassdrag, naturmangfold, landskap og kulturminner. Sammen med behov for mer areal som følge av større sikringstiltak langs sideterreng, var det derfor nødvendig med planendringer.

Det har ikke lyktes å finne en beslutning eller begrunnelse for at ingen av temaene nevnt i planprogrammet ble vurderte som vesentlige, og dermed ikke skulle vurderes etter metodikken i håndbok V712. Med bare ett år som opprinnelig satt av i framdriftsplanen til utarbeidelse og vedtak av fem reguleringsplaner, kan en nærliggende årsak være at mer omfattende konsekvensutredninger ville kreve mer tid og ressurser enn man faktisk hadde. Vektingen mellom nivå på utredninger, dvs. hva man definerer som "tilstrekkelig" kunnskapsgrunnlag, og hva slags tidsramme og budsjett man har til rådighet, er ofte krevende. I ettetid er det lett å tenke at mer grundige utredninger ville ført til færre innsigelser, dispensasjonssøknader og reguleringsendringer, og dermed smidigere og raskere planprosess enn det man faktisk fikk.

### **Organisering og bemanning**

Organisasjonskartet (jf. vedlegg 2) viser alle ressursene for utarbeidelse av reguleringsplaner og frem til ferdig bygd veg. Inntrykket er at det har vært mange ressurser involvert i alle faser, men tilbakemeldingene bekrefter derimot at det gjennomgående har vært for lite ressurser utover i prosjektperioden, og da særlig fra SVV. Dette gjaldt bl.a. fagområdene geoteknikk, vann/avløp, landskap og grunnerverv. I starten var det også to planleggingsledere. Noe av årsaken til disse endringene har sammenheng med omorganisering av SVV som skjedde i 2019 og 2020 med overføring av ansvaret for fylkesvegene til fylkeskommunene. Overgang fra regional struktur til landsdekkende divisjoner kan også ha vært medvirkende.

Som følge av dette ble noen av fagressursene erstattet med nytt personell, og man opplevde at bemanningen ble mer sårbar og personavhengig. Slike endringer i bemanning midt i et større prosjektløp skaper gjerne utfordringer, bl.a. med overføring av kunnskap og øvrig informasjonsflyt. Flere fagressurser melder også at det var uklart hva man skulle bidra med og når dette skulle skje. Dette gjaldt også arbeidet med ytre miljø. Flere fagressurser opplevde å bli lite involvert. Dette kan forklare utredningsnivået, samt at det tok lengre tid både med utarbeidelse av reguleringsplaner og gjennomføring av grunnerverv.

For å vise faktiske ressurser i prosjektet burde organisasjonskartet blitt oppdatert underveis, og spesielt etter omorganiseringen som skjedde i etaten. Det ville vært en fordel om organisasjonskartet også var delt opp etter planstrekning og fase, slik at en lettere kunne se hvilke ressurser man hadde tilgjengelig hvor og i hvilken fase. I organisasjonskartet er også flere funksjoner i stab oppført uten navn, jf. vedlegg 2.

## **Roller og kommunikasjon i samspillet**

Styring og samarbeid har i stor grad fungert tilfredsstillende på ledernivå og i samspillgruppen. Det kommer frem at møtene var korte og konkrete, og særlig ICE-møtene trekkes frem som konstruktive. På den andre siden nevnes svak sporing på avgjørelser og manglende informasjon på endringer underveis. Manglende informasjon om oppdaterte modellversjoner bekreftes fra flere i SVV. Noen mener derfor at de gjerne skulle sett at SVV selv stod for prosjekteringen.

Det kan være flere årsaker til at SVV ikke jevnlig ble oppdatert på endringer som rådgiver utførte. Noe av dette kan eventuelt knyttes til ulike ulemper til entreprenørstyrt samspill, som forklares i veileder for samspill i bygge- og anleggsprosjekter (EBA & Brodtkorb, 2019). Dette handler bl.a. om at rådgiveren vil ha sin lojalitet til sin kontraktspart som er entreprenøren, og vil derfor ikke ha samme bindinger til byggherren. Byggherren vil da kunne oppleve å ha reduserte muligheter til å påvirke valget av ulike løsninger. Ettersom tiltakene på strekningen var så forskjellig, kan nettopp graden av SVV sitt behov for kontroll med valg av løsninger vært varierende.

Roller og kommunikasjon handler også om hvem av partene som svarer på hva, både internt og eksternt. Fra veilederen nevnes at *“en utfordring ved samspillsentreprise er å unngå at roller og ansvarsforhold blir uklare”* (EBA & Brodtkorb, 2019, s. 22). Under intervju med kommunene ble det nevnt at det kunne være usikkerhet knyttet til hvem av partene som satt med det endelige svaret. Inntrykket vedkommende fikk var at dialogen mellom partene ikke var like god hele veien. De kunne ellers oppleve å få ulike svar etter hvem man spurte i SVV.

Flere av fagressursene nevner også at ansvaret og kommunikasjonen mot grunneierne burde vært bedre avklart. Blant annet nevnes det flere tilfeller med tilpasninger på eiendommer i prosjekterings-/byggefase uten at fagressurs (SVV) fikk avklart endelig løsning med grunneierne. Kan det være at entreprenør med sin lokale tilhørighet kan ha følt det naturlig eller lettere å avklare forhold med tredjepart, til tross for at ansvaret tilhører SVV? Det er mange fordeler som følger med samspill, men når alt blir nært og tett er det samtidig viktig å regulere hvordan rollene og ansvaret skal ivaretas.

## **Styringsdokumenter**

Det foreligger grundige styringsdokumenter herunder; prosjektbestilling (PB), overordnet sentralt styringsdokument (SSD) og SSD for utviklingsfasen. Disse ble utarbeidet ved prosjektstart i 2018 og 2019. SSD for selve gjennomføringsfasen/utbyggingen foreligger derimot ikke, selv om det både i PB og overordnet SSD står at SSD skal utarbeides for de ulike fasene. Prosjektledelsen bekrefter at SSD for gjennomføringsfasen ikke ble utarbeidet.

Når prosjekter som dette strekker seg over flere år, og med flere vesentlige endringer underveis, er det nødvendig å oppdatere SSD. Tema som minimum trenger oppdatering er organisasjonskart, roller og justering av framdriftsplan. I dette prosjektet ville i tillegg håndtering av parallelle aktiviteter med regulering, grunnerverv og bygging, samt dokumentasjon vært aktuelle tema å belyse. Med fem reguleringsplanområder burde styringsdokumentene ellers vært mer spesifikk på hvordan tiltakene i de ulike delstrekningene skulle håndteres og gjennomføres.

## Referanse

- EBA og Brodtkorb, Hans C. (2019): Veileder om samspillsentrepriser. En gjennomføringsmodell og samarbeidsform i et bygge- eller anleggsprosjekt som er basert på tidlig involvering av partene, dialog, tillit og åpenhet. Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg og Advokatfirma DLA Piper, 1. opplag
- Handlingsprogram for riksveger (2018–2023 (2029)): Gjennomføringsplan for først seksårsperiode av Nasjonal transportplan (2018-2029), Statens vegvesen, april 2018, [Handlingsprogram \(vegvesen.no\)](#)
- Håndbok V712 (2021): *Veiledning konsekvensanalyser*, Vegdirektoratet 2018 (oppdatert 2021). Hentet fra [Håndbok V712 Konsekvensanalyser \(vegvesen.no\)](#),
- Lium, Marius E. (2021): Masteroppgave i Bygg- og miljøteknikk, Trondheim; Norges tekniske-naturvitenskapelige universitet, *Valdresmodellen. Fremgangsmåte, erfaringer og forbedringer i prosjektgjennomføring*.
- Nasjonal transportplan (2018-2019): *Meld.St.33 (2016-2017) – Nasjonal transportplan 2018-2019*, mars 2021, [Nasjonal transportplan – NTP - regjeringen.no](#)
- Nasjonale forventninger til regional og lokal planlegging (2019-2023)*: Hentet [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023 - regjeringen.no](#); siste versjon *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023-2027)*, juni 2023, [Regjeringen.no](#)
- Plan- og bygningsloven (2008): *Lov om planlegging og byggesaksbehandling*, Kommunal- og distriktsdepartementet. Hentet fra [Lov om planlegging og byggesaksbehandling \(plan- og bygningsloven\) - Lovdata](#)
- RIF og Arkitektbedriftene i Norge (2020): *Samspill i bygge- og anleggsprosjekter. Veiledning og kontraktsmaler*. Arkitektbedriftene i Norge og RIF – Rådgivende Ingeniørers forening
- Samset, Knut (2021): *Prosjektevaluering*. Concept temahefte nr. 13, Ex ante akademisk forlag
- T-1442 Støyretningslinje (2016/2021): Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen , inkl. vegdirektoratets policynotat Støyretningslinjen T1442 (støyretningslinje rev. 2021)

### Interne dokument:

- Tilbudskonferanse (2019): *Referat og powerpoint, Hande-Øylo*, januar 2019
- E16 Fagernes-Øylo, prosjektbestilling, okt. 2018
- E16 Fagernes-Øylo, sentralt styringsdokument (SSD), nov. 2018
- E16 Hande-Øylo, utvelgelse av leverandører til dialogfasen, feb. 2019
- E16 Fagernes-Øylo, evaluering av tilbud - entreprenører, 2018/2019
- Evalueringsskjema E16 Fagernes-Øylo, mars 2019
- E16 Utbedringsstrekning Fagernes-Øylo (utviklingsfasen) - kvalitetsplan, mai. 2018
- E16 Fagernes-Øylo, rapport fra dialogkonferanse, mai. 2018
- E 16 Fagernes-Øylo, sentralt styringsdokument (SSD), utviklingsfasen, juni 2019

**Plandokumenter:**

E16 Utbedringsstrekning Fagernes-Øylo - Planprogram, nov. 2019

Detaljregulering E16 Stavenjord-Øddeberget, Nord-Aurdal kommune, mars 2020

Detaljregulering E16 Rønsvegen-Kongevegen, Vestre Slidre kommune, mars 2020

Detaljregulering E16 Einang-Reiensvingen, Vestre Slidre kommune, mars 2020

Detaljregulering E16 Øylo-Hålimoen, Vang kommune, vedtak juni 2020 (endring nov. 2021)

Detaljregulering E16 Hålimoen-Hausåker, Vestre Slidre kommune, febr. 2021 (endring jan. 2022)

## Vedlegg

### Vedlegg 1: Evalueringsskjemaer

SKJEMA 1 - FASE 1 og 2: Valg av entreprenør, utarbeidelse av reguleringsplaner og prosjektering/byggeplan

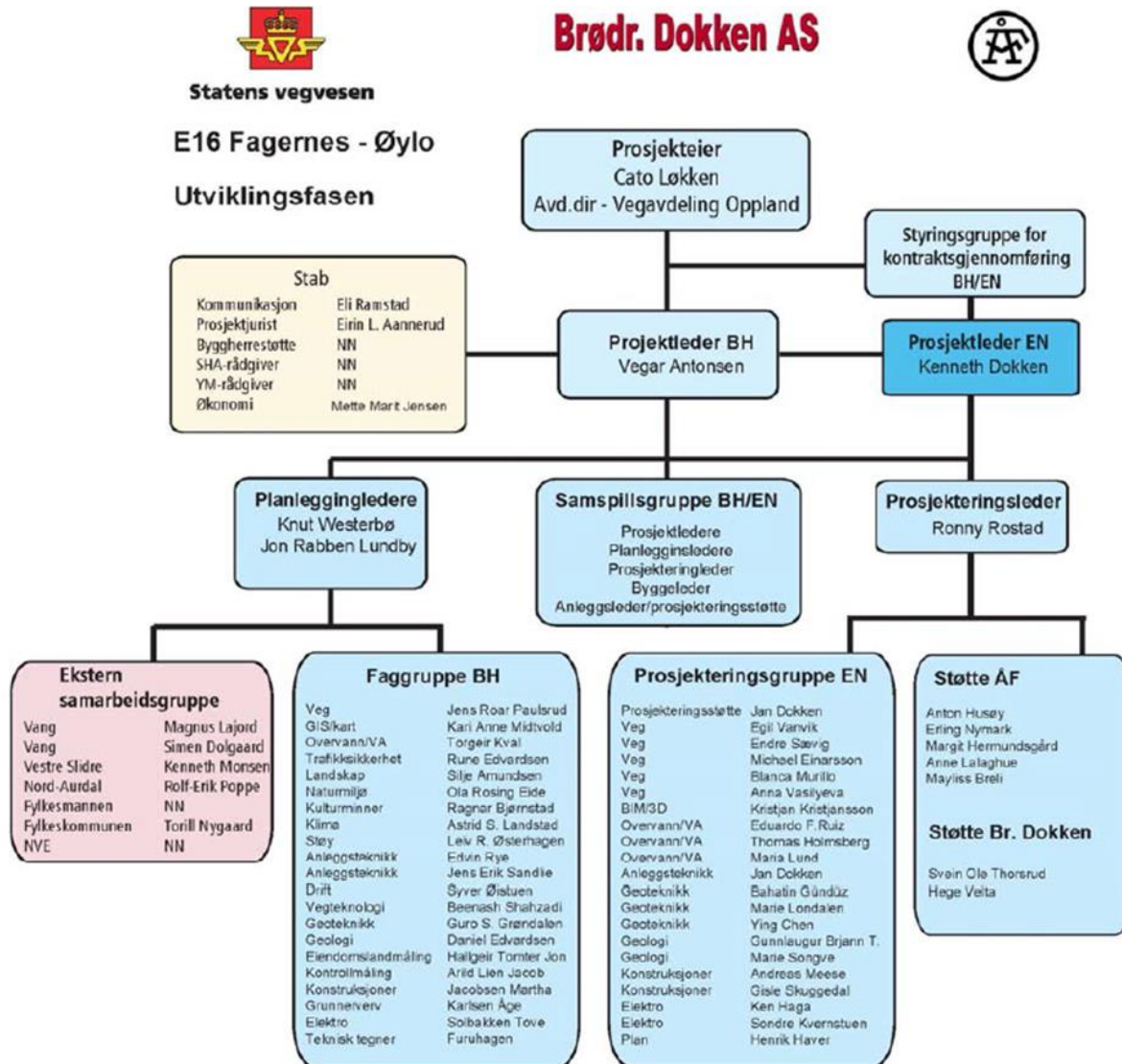
Valg av entreprenør	Oppstart	Organisering	Gjennomføring - ledelse/samhandling, fremdrift mv.	Kvalitet
<p>Informasjon, dialog, møter om prosjektet, avklaring av entreprismodell mv. fra BH.</p> <p>Generell informasjon og gjennomføring av dialogkonferansen på Gardermoen den 31.05.2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-til-1 møte under konferansen</li> <li>Informasjon i etterkant av dialogkonferansen</li> </ul>	<p>Prosjektet sine mål tilstrekkelig klart</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Evt. endring av mål etter innspill</li> </ul> <p><u>Oppstart, ressurser:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Felles oppstart, regulering/prosjektering</li> <li>Vurdering av behov, kompetanse, ressursavklaring, omfang</li> <li>Ansvarsforhold mellom byggherre og entreprenør</li> </ul>	<p><u>Samspill:</u></p> <p>Organisering av samspill, samspillsgruppe (EN/BH), prosjekteringsgruppe (EN) og faggruppe (BH) mv.</p> <p><u>Ledelse:</u></p> <p>Planleggingsledelse/prosjekteringsledelse/prosjektledelse</p> <p><u>Fagressurser:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kopling mellom regulering og prosjektering</li> <li>Andre fag (YM, SHA)</li> <li>Involvering av <u>DoV</u> og andre <u>divisjoner</u></li> <li>Rolle- og ansvarsfordeling</li> </ul>	<p><u>Ledelse/samhandling:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Beslutninger:</u></li> <li>Håndtering av uenigheter/risiko/usikkerhet /uforutsette hendelser</li> <li>Samhandling og informasjonsflyt mellom partene og på fagansvarsnivå</li> <li>Samhandling eksternt</li> <li>Effektivitet og <u>tilstrekkelig ressurser</u> til oppfølging</li> <li>Samarbeid basert på åpenhet og tillit</li> </ul> <p><u>Fremdrift:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Milepæler</li> <li>Leveranser og tidsfrister</li> <li>Endringshåndtering</li> <li>Avhengigheter mellom fag – klart nok</li> <li>Oppfølging underveis</li> </ul> <p><u>Arbeidsverktøy (Teams, Prof, programvare):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kjennskap og forståelse av verktøyene</li> </ul>	<p><u>Grunnlag fag, kvalitetssikring:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tilstrekkelig grunnlag for alle fag</li> <li>Behov for endring/supplering</li> <li>Sidemanskontroll/ tverrfaglig kontroll</li> <li>Mangler eller avvik fra reguleringsplan</li> <li>Samtidig prosjektering (<u>lce</u>)</li> </ul> <p><u>Miljø og klimatilpasning:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Valg</li> <li>Konsekvenser</li> </ul>
Hvordan opplevde du informasjon og dialogfasen? (+/-)	Hvordan opplevde du oppstartfasen? (+/-)	Hvordan opplevde du organiseringen? (+/-)	Hvordan opplevde du gjennomføringen? (+/-)	Hvordan opplevde du at produktet ble? (+/-)
Hva kan vi ta med oss videre?	Hva kan vi ta med oss videre?	Hva kan vi ta med oss videre?	Hva kan vi ta med oss videre?	Hva kan vi ta med oss videre?

SKJEMA 2 - FASE 3: Utbygging

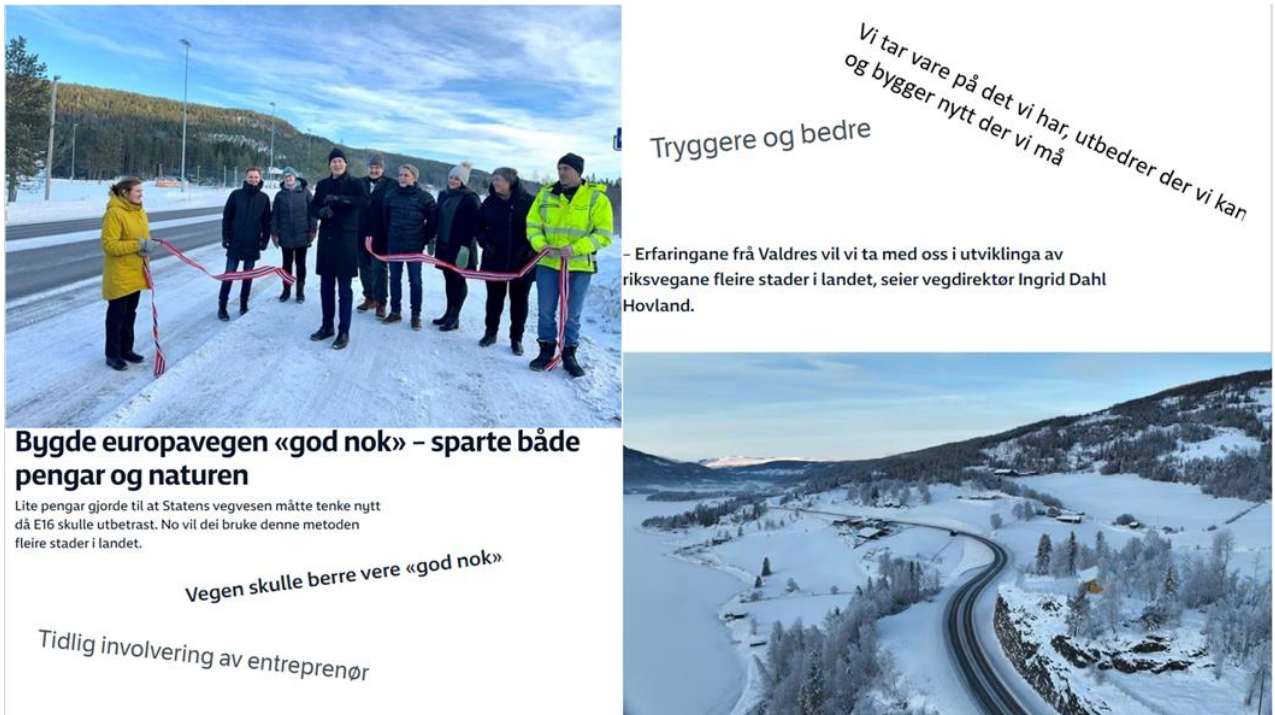
Oppstart	Organisering	Gjennomføring	Mål og kvalitet
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tilstrekkelig avklaring</li> <li>Kommunikasjon utad</li> <li>Grunneiere</li> <li>Media</li> <li>Ansvarsforhold</li> <li>Prosess for avtale målpris</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tilstrekkelig fagressurser for å følge opp</li> <li>Tilstrekkelig kompetanse hos nøkkelpersoner</li> <li>Partene passet godt sammen (anleggsledelse, byggherre etc.)</li> <li>Kontaktpunkter mellom BH og EN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Samarbeid mellom grunnernerv, EN og BH (byggeledelse)</li> <li>Informasjonsflyt og involvering</li> <li>Gjennomføring av møter (hyppighet, <u>deltakelse</u>, referat)</li> <li>Fremdrift</li> <li>Modeller og databehandling</li> <li>Oppfølging av HMS og kvalitet</li> <li>Arbeidsvarsling og trafikkavvikling</li> <li>Håndtering av krav og endringer</li> <li>Håndtering av risiko og uforutsette forhold</li> <li>Håndtering av grunneiere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kvalitet på sluttprodukt</li> <li>Løsninger</li> <li>Klima og miljø</li> <li>Økonomi</li> <li><u>M.v.</u></li> </ul>
Hvordan opplevde du oppstartfasen? (+/-)	Hvordan opplevde du organiseringen? (+/-)	Hvordan opplevde du gjennomføringen? (+/-)	Hvordan opplevde du at produktet og måloppnåelsene ble? (+/-)
Hva kan vi ta med oss videre?	Hva kan vi ta med oss videre?	Hva kan vi ta med oss videre?	Hva kan vi ta med oss videre?



Vedlegg 2: Organisasjonskart



### Vedlegg 3: Faksimile fra vegåpningen av E16 Fagernes – Øylo, den 15. januar 2024



Vegdirektøren og prosjektleder Kenneth Dokken i Brødrene Dokken AS holder snora for samferdselsministeren. (Foto: Eli Ramstad)



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**