
Ny E18 i Vestkorridoren

Kommunikasjonsstrategi – Asker kommune



FIRST HOUSE

Mars 2012

Asker kommune engasjerte høsten 2011 First House til å utarbeide en kommunikasjonsstrategi ”med siktemål å få ny E18 gjennom Vestkorridoren, primært i tunnel, inn i Nasjonal Transportplan 2014 – 2023. Strategien skal gi anbefalinger og konkrete forslag til hvor og hvordan Asker kommune kan påvirke for å oppnå målet.”

Strategien ble utarbeidet i september og oktober, og presentert for Asker kommunes E18-utvalg i november 2011. Denne rapporten oppsummerer strategien og de forslag til prioriteringer, budskap og aksjonspunkter First House anbefaler Asker kommune å følge i sitt videre strategiske arbeid, herunder interessentanalyse/aktørkart. Strategien er også oppdatert som følge av nye forslag til prioriteringer under Oslopakke III og trafikketatenes innstilling overfor Regjeringen til Nasjonal Transportplan for 2014 – 2023, som ble offentliggjort den 29. februar 2012.

Oslo, mars 2012

Innhold

1. Strategisk målsetning og kommunikasjonsmål	4
1.1 Strategisk målsetning	4
Strategiske målsetninger	4
1.2 Kommunikasjonsmål	5
Kommunikasjonsmål	5
2. Budskapsplattform.....	6
2.1 Strategi og taktiske kommunikasjonsanledninger	6
2.2 Strategisk budskap	6
3. Politiske utfordringer	7
3.1 Økonomiske utfordringer	7
3.2 Nasjonale utfordringer	8
3.3 Lokale utfordringer.....	9
4. Aksjonsplan	10
4.1 Forberedende fase	10
4.2 Aksjonsfase 1 – Forankring av strategi og budskap, oppfølging av løpende politiske prosesser	12
4.3 Aksjonsfase 2 – Bred alliansebygging – bred eksponering.....	13
Besøksrunde i de regionene som berøres av ny E18 i Vestkorridoren	13
Mediefase 1 – sette dagsorden med et godt oppslag på NRK Dagsrevyen (evt. TV2)	13
Mediefase 2a – løpende oppfølging med redaksjonelle oppslag	14
Mediefase 2b – ”Teppebombe” lokal, regional og om mulig riksmmedia med leserinnlegg fra ulike aktører	14
4.4 Aksjonsfase 3 – E18-konferanse.....	15
Planleggingsfase (mai – juni)	15
Mediefase 1 – ”Her forsvinner arbeidsplasser i distriktene 1”	15
Mediefase 2 – ”Her forsvinner arbeidsplasser 2/Denne køen er dårlig distriktspolitikk”	15
5. Aktøroversikt.....	16
5.1 Lokal mobilisering.....	16
5.2 Regional mobilisering	17
5.3 Stortingspolitikere	18
5.4 Aktører som forventes å være kritiske eller mot ny E18 i Vestkorridoren	18
5.5 Aktører som av ulike grunner ikke er aktive tilhengere i utgangspunktet.....	18
5.6 Pressgrupper og målgrupper	19
6. Kortversjon av anbefalt fremdriftsplan	20

1. Strategisk målsetning og kommunikasjonsmål

1.1 Strategisk målsetning

Det strategiske målet i arbeidet er at ny E18 gjennom Vestkorridoren, primært i tunnel, skal prioriteres i Nasjonal Transportplan 2014-2023. Med dette menes at det legges en forpliktende fremdriftsplan for prosjektering, oppstart og utbygging av hele strekningen av E18 mellom Lysaker og gjennom Asker sentrum, i planperioden.

For å få dette til må det drives aktiv alliansebygging og påvirkning inn mot myndighetene. Samferdselsutbygging i Norge er nært forbundet med distriktspolitikk, og derfor er det vanskeligere å få politikere og interessenter fra andre deler av landet til å jobbe for ny vei i Asker og Bærum enn det er å få dem til å jobbe for utbedring av "veien hjemme." Samtidig er det også slik i transportplanleggingsøyemed, at mens det i flere deler av landet nesten utelukkende er vei som er investerings- og vedlikeholdsalternativ, skal ressursene i Oslo-området dekke ambisiøse forslag for både vei, bane, sjøfart og luftfart.

Ny E18 i Vestkorridoren er imidlertid en investering som vil ha sterke ringvirkninger, langt utover Stor-Oslo og det sentrale Østlandsområdet. Ny E18 i Vestkorridoren vil styrke fremkommeligheten for både kollektivtransport, næringstransport og privatbilisme inn til og gjennom Oslo bedre og raskere. Dette vil ha stor betydning for samferdsel mellom landsdelene og Oslo, og sånn sett være viktig for at næringsliv på Sør- og Vestlandet skal ha gode rammevilkår. I sin ytterste konsekvens har dette innvirkning på arbeidsplasser og bosetning i distriktene. I tillegg til dette vil selvsagt utbygging av ny E18 i Vestkorridoren ha stor betydning for de som bor i Asker, Bærum og andre kommuner med pendlere langs E18, gjennom raskere og bedre kollektivgjennomstrømning. Ny E18 i tunnel vil i tillegg ha sterke nærmiljøvirkninger, både når det kommer til støy og utslipp.

For å få realisert ny E-18 i Vestkorridoren må prosjektet oppleves som mer relevant for næringsliv og befolkning i en større del av Norge. Kort sagt: prosjektet må heves over den meterspesifikke veiinvesteringen, og opp på et nasjonalt, strategisk plan.

Utbygging av E18 i Vestkorridoren må løftes fra å være en lokal/regional samferdsels-investering i Stor-Oslo, til å være en investering av nasjonal karakter, til stor nytte for store deler av Vestlandet og Sørlandet, i tillegg til Østlandet og Oslo-området.

Strategiske målsetninger

- 1) Helhetlig utbygging av ny E18 i Vestkorridoren må inn i Nasjonal Transportplan for 2014 – 2023, og utbygging må ferdigstilles i løpet av planperioden.
- 2) Kompromisset om Oslopakke 3 må bestå og ny E18 i Vestkorridoren må prioriteres.

1.2 Kommunikasjonsmål

For å nå de strategiske målsetningene er det viktig å ha klare kommunikasjonsmål. Oppmerksomheten om samferdsel er stor, og ofte vektlegges dårlig standard og presumptivt gale prioriteringer i samfunnsdebatten. I tillegg er samferdselsinvesteringer kostbart, og prosessen fra planlegging, via prosjektering og utbygging, og til veien er ferdig utbygget, langtekkelig.



En helhetlig investering i ny E18 i Vestkorridoren er en dyr investering, som vil kunne gå på bekostning av andre ønskede samferdselsinvesteringer, både lokalt og nasjonalt. Samtidig er samferdselspolitikk, med sin nære tilknytning til distriktspolitik, et område som ofte er gjenstand for hestehandel.

For å komme rundt disse utfordringene er det viktig å bygge brede allianser med ambassadører for en ny E18 i

Vestkorridoren, for på den måten å få utbygging til et mål også for mennesker som ikke har bosted i Asker, Bærum eller andre kommuner som berøres av utbyggingen. Asker kommune må være drivkraften i dette arbeidet, og sørge for at kunnskap om betydningen av ny E18 i Vestkorridoren deles, forstås og brukes inn mot sentrale myndigheter, i media og gjennom andre påvirkningskanaler (så som partiorganisasjonene).

Kommunikasjonsmål

- 1) Ny E18 i Vestkorridoren skal etableres som en samferdselsinvestering av nasjonal betydning.
- 2) Kjennskapen til hvilken betydning ny E18 i Vestkorridoren vil ha for store deler av Sør-Norge skal økes.
- 3) Ny E18 i Vestkorridoren skal være signaleksempel for alle som jobber for endring av finansieringsløsninger når det gjelder infrastruktur.

Kommunikasjonsmålene skal nås gjennom et godt, strategisk budskap, gjennom spredning av kunnskap og fakta, og offensiv alliansebygging (beskrives nærmere i aksjonsplanen).

2. Budskapsplattform

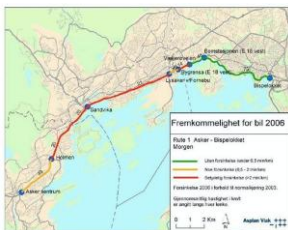
2.1 Strategi og taktiske kommunikasjonsanledninger

I de 16 månedene som gjenstår før Nasjonal Transportplan 2014 – 2024 vedtas i Stortinget i juni 2013, vil det dukke opp en rekke ulike kommunikasjonsanledninger for ny E18 i Vestkorridoren. Mange av disse skal være egeninitierte, gjennom tiltak som foreslås i aksjonsplanen senere i dokumentet. Andre vil være initiert av andre interessenter, både som deler Asker kommunes målsetning om ny E18 i Vestkorridoren, og som jobber for andre prosjekter eller som er mot veiutbygging i Vestkorridoren.

Alle disse kommunikasjonsanledningene er relevante for Asker kommune, uten at det av den grunn er slik at det er formålstjenelig å være til stede over alt hvor det er mulig. Det kan være debatter og kommunikasjonsarenaer hvor det kan være mest formålstjenelig å la være å delta, men dette er en løpende vurdering som må gjøres underveis i prosjektet.

En forutsetning for at Asker kommunes kommunikasjonsstrategi skal være vellykket er at enhver operativ kommunikasjonsanledning benyttes til å fortelle det strategiske budskapet for ny E18 i Vestkorridoren. Dette både når det gjelder alliansebygging, myndighetspåvirkning, utspill i media, og direkte formidling overfor kontaktpersoner. Anledninger hvor det ikke er mulig å fortelle det strategiske budskapet kan være kontraproduktive i arbeidet for å nå målsetningene i prosjektet.

2.2 Strategisk budskap



E18 i Vestkorridoren er en flaskehals som gjør at store deler av Sør-Norge forsinkes. Tidstapet rammer næringsliv og arbeidsplasser i distriktene, og køene mellom Asker og Oslo hindrer fremkommelighet og er miljøødeleggende. En investering i ny E18 i Vestkorridoren er en investering som kommer hele Sør-Norge til gode.

”Køen på E18 i Vestkorridoren koster dyrt for hele landet: Når rushtrafikken står mellom Asker og Oslo så påvirker det økonomien for saftprodusenten i Sogn og Fjordane og fiskeoppdretteren fra Hordaland, som skal transportere sine varer. Pendlerne fra Telemark, Vestfold og Buskerud, som jobber i Oslo, forsinkes. De som bor langs veien plages av dårlig luftkvalitet og støy.

E18 er ikke bare Oslos hovedpulsåre, det er også den eneste hovedveien inn til hovedstaden for alle som kommer vest- og sørfra. Mange av disse skal videre, enten det er fisk som transporteres til markedet i Europa, eller familien som skal på ferietur fra Gardermoen. En ny E18 i Vestkorridoren er derfor ikke et lokalt veiutbyggingsprosjekt, det er et prosjekt som gir bedre vilkår for næringsliv på sør- og vestlandet, som trykker arbeidsplasser, og som gir bedre fremkommelighet for folk flest.

Å sikre en rask og helhetlig utbygging av E18 i Vestkorridoren er direkte samfunnsnyttig for mer enn halve Norge. Derfor må prosjektet sikres og prioriteres både av lokale og nasjonale myndigheter, slik at vi kan få til en helhetlig utbygging mellom Oslo og Asker.”

3. Politiske utfordringer

Arbeidet med å få en helhetlig utbygging av E18 i Vestkorridoren gjennomført i neste planperiode av Nasjonal Transportplan møter utfordringer på flere nivåer. Den største, enkeltstående utfordringen er kostnadsrammen for prosjektet, som på mange måter er en paraply over både lokale og nasjonale utfordringer.

3.1 Økonomiske utfordringer

I Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 var den samlede rammen på 321,9 mrd. kroner (dette inkluderer midlene som inngår i rammetilskuddet og rentekompensasjonsordninga til fylkeskommunene), noe som var om lag 100 mrd. kroner mer enn hva som lå til grunn i NTP 2006 – 2015. På tross av det som tilsynelatende er en betydelig planramme, som også innebærer en reell økning sammenlignet med foregående planperiode, er det like fullt mange kostbare prosjekter som konkurrerer om de samme midlene. Gitt en samlet investeringsramme på om lag 12 mrd. kroner, er det sånn sett en utfordring å få til en helhetlig utbygging av ny E18 i Vestkorridoren.



Muligheten for at en ny E18 i Vestkorridoren bygges ut som et helhetlig prosjekt, eller gjennom fornuftig og forpliktende delutbygging, styrkes dersom det gjøres gjennom nye former for prosjektfinansiering. Det er flere måter å gjøre dette på, hvor offentlig privat samarbeid (OPS), er den formen som er mest omtalt og hvor det også er erfaringer å hente fra tidligere veiutbygging i Norge. I disse tilfellene har en privat utbygger tatt ansvar for utbygging og tidsbegrenset vedlikehold av veistrekning, noe som også kan være en modell for ny E18 i Vestkorridoren. Samtidig er dette en type prosjektfinansiering som er

politisk utfordrende, i det at dagens Regjering ikke støtter OPS (selv om Senterpartiet, som styrer Samferdselsdepartementet, ofte har uttalt seg positivt om OPS). Det er grunn til å anta at et regjeringsskifte i 2013 vil gjøre prosjektfinansiering generelt, og OPS spesielt, mer aktuelt.

Selv med store investeringsrammer er de fleste store veiutbyggingsprosjekter i dag avhengig av brukerbetaling (bompengefinansiering) i en eller annen forstand. Blant politikere i dag er det kun Fremskrittspartiet som kan tenkes å stemme mot bompenger, selv om skepsisen også er å finne i Høyre. Bruk av bompengefinansiering er med andre ord politisk utfordrende, men samtidig økonomisk nødvendig. Å håndtere denne balansegangen overfor ulike målgrupper er derfor viktig, slik at det følger de strategiske hovedmålene.

3.2 Nasjonale utfordringer

I trafikketatenes innstilling overfor Samferdselsdepartementet til ny Nasjonal Transportplan (NTP), for planperioden 2014 – 2024, foreslås det at det i neste planperiode settes av oppstartsmidler til bygging av ny E18 mellom Lysaker og Høvik. I følge NTP er dette en av hovedprioriteringene på vei i Oslo-området. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delfinansiering med bompenger fra Oslopakke 3.



Det er flere nasjonale forhold som identifiseres i arbeidet med ny E18 i Vestkorridoren. For det første er det den overordnede dimensjonen sentrum-periferi: Samferdselspolitikk og distriktpolitikk ofte er to sider av samme sak. I et spørsmål om veiinvesteringer, næringspolitikk, sysselsetting og bosetting i distriktene, er det ikke intuitivt hvorfor en investering på mer enn 12 mrd. kroner i Oslo-området er noe man skal tilslutte seg dersom en er stortingsrepresentant fra Sogn og Fjordane, og er opptatt av ferjefri vei og sikring av rasutsatte strekninger. Styrkeforholdet – eller kjøttvekta – i Stortinget kan også være i disfavør av prosjektet, ettersom kun 35 av 169 stortingsrepresentanter er fra Akershus og Oslo (i inneværende periode) og vil ha ny E18 som sitt hovedanliggende når det gjelder samferdsel.

For det andre sliter veisektoren ikke bare med stort etterslep på vedlikehold, men også når det gjelder investeringer. Ressurser som skal disponeres til samferdsel må derfor i stor grad prioriteres til vedlikehold og oppgraderinger, noe som forsinker helt nødvendige nyinvesteringer, som ny E18 i vestkorridoren er et godt eksempel på. Også her spiller distriktsdimensjonen inn, da prioriteringen vil kunne stå mellom ”bred nok vei til å ha gul stripe” i distriktet, og ”enda mer til motorvei i Oslo”.

For det tredje skal midlene disponeres over flere sektorer; vei, jernbane, flyplasser og havner/farled. Mye av satsningen på for eksempel jernbane i de kommende årene ligger an til å skje i det sentrale Østlandet, med utbygging av ny linje mellom Oslo og Ski, og oppgradering av InterCity-triangelet til å tåle hastigheter over 200 km/t. I tillegg jobber Oslo kommune for at staten skal ta et betydelig større ansvar når det gjelder ny T-banetunnel enn det som ligger inne i Oslopakke 3. Samlet sett styrker dette også distriktsdimensjonen.

For å komme rundt dette må ny E18 i Vestkorridoren løftes til å være et investeringsprosjekt av nasjonal karakter, hvor betydningen av bedre fremkommelighet i innfarten til (og gjennom) Oslo vestfra, oppleves som viktig for folk, næringsliv og politikere også fra andre deler av Sør-Norge.

3.3 Lokale utfordringer

Lokalt er ny E18 i Vestkorridoren avhengig av prioritering i Oslopakke 3. Oslopakke 3 er et historisk kompromiss mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten, som skal sørge for samferdselsinvesteringer i Oslo-området for 59 mrd. kroner i perioden 2008 – 2027. Kompromisset, som alle partier lokalt, foruten Akershus Fremskrittsparti, har sluttet seg til baserer seg i stor grad av bompengefinansiering, hvor deler av inntektene også skal benyttes til utbygging av kollektivtransporten.



Ny T-banetunnel?



E18 i Vestkorridoren?



Ny jernbanetunnel?

Hovedutfordringen med Oslopakke 3 handler i utgangspunktet om økonomi: De forutsatte investeringskostnadene ligger an til å bli overskredet med hele 35 mrd. kroner, altså nesten 60 pst. over antatt investeringsramme. Dette avleder to delutfordringer:

- i. Dersom investeringer og utbygging skal gjennomføres i henhold til planen vil det være et sterkt behov for tilføring av midler. Gitt at investeringsgapet kan lukkes vil dette også bety at de som i dag trafikkerer veiene rundt Oslo må ut med mer bompenger. Dette kan true et allerede skjørt kompromiss, hvor altså Akershus Fremskrittsparti allerede står utenfor avtalen, og hvor Fremskrittspartiet på Stortinget også har stemt mot bompengefinansieringen av Oslopakke 3.
- ii. Dersom man ikke blir enige om hvordan finansieringsdelingen skal være, vil dette medføre en mye vanskeligere prioriteringsdebatt innenfor Oslopakke 3. I valgkampen i 2011 ble for eksempel E18 i Vestkorridoren satt opp mot andre store samferdselsinvesteringer i Oslo (og Akershus), som ny T-banetunnel. SV og til dels Ap vil prioritere E18 ned til fordel for ny T-banetunnel.

Det er lite realisme i at det vil tilføres ekstra midler til å bygge E18 i Vestkorridoren utover det som ligger i Oslopakke 3. Det er derfor viktig å identifisere hvilke andre prosjekter som kan true realiseringen av prosjektet, og ut fra dette jobbe for gjennomslag for strategien om E18 i Vestkorridoren.

Uansett hvordan en skal angripe utfordringene nevnt ovenfor, er det et premiss for bevilgninger over statsbudsjettet – altså statens medansvar – at prosjektene også finner finansiering i Oslopakke 3. Dette betyr at kompromisset om Oslopakke 3 må bestå, og alle lokale parter som i dag støtter kompromisset, må fortsatt stå bak Oslopakke 3. Dette betyr igjen at forslag om å nedprioritere ny E18 i Vestkorridoren, som er det veiprosjekt som opprinnelig har topp prioritet i Akershus, vil være det samme som å bryte kompromisset bak Oslopakke 3. På denne måten vil de ressursene som ligger inne i Nasjonal Transportplan settes i spill.

Ny E18 i Vestkorridoren må etableres som det viktigste prosjektet for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, og Bærum kommune, i tillegg til Asker kommune.

4. Aksjonsplan

Videre beskrives strategiens aksjonsplan og ønskede saksutvikling, med en tilhørende forklaring på hva som må gjøres i de definerte fasene i handlingsplanen. En oppsummering av aksjonsplanen følger i tabellen.

4.1 Forberedende fase

Oppstart:	Umiddelbart
Mål:	Kunnskapsinnhenting, etablere lokal aksjonsgruppe
Hovedansvar:	E18-utvalget, Asker kommune

- **Strategi og budskap klart:** Strategi/handlingsplan for prosjektet forankret i dette dokumentet.
- **Kunnskapsinnhenting:** "Samfunnsøkonomisk rapport for gods- og næringstransport via E18" leveres E18-utvalget i Asker kommune primo mars 2012.
- **Aksjonsorganisasjon/prosjektgruppe:** Det bør opprettes en egen aksjonsorganisasjon, i form av en gruppe med forankring i de mest sentrale kommunene i E18-prosjektet: Asker, Bærum og Oslo – med forgreining til og kontakt med politisk ledelse i Akershus fylkeskommune, Røyken kommune, Lier kommune og Drammen kommune. Aksjonsorganisasjonen bør ledes fra Asker kommune, men alle kommunene bør gå sammen om å sørge for ressurser. Organisasjonen bør ha en prosjektleder/sekretariat for å sikre god fremdrift, evt. gjennom å hente inn ekstern kompetanse og ressurser.

→ Det er avgjørende at aksjonsorganisasjonen har et politisk momentum – dette gjelder særlig når aksjonsgruppa skal fronte saken i offentligheten.

Forslag til sammensetning er:

- Lene Conradi, Ordfører i Asker kommune
- Arne Hjeltnes, vestlending bosatt i Asker kommune, sentralstyremedlem i Høyre
- Jøran Kallmyr, tidl. byråd for miljø og samferdsel i Oslo kommune
- NN, Arbeiderpartiet
- NN, Senterpartiet
- Jon H. Stordrange, administrerende direktør i NHO Transport
- Roger Hansen, Forbundsleder i Transportarbeiderforbundet (LO)
- Prosjektleder
-

I resten av dokumentet omtales en slik gruppe som "organisasjonen".

Fylkesordfører Nils Aage Jegstad bør vurderes som medlem i aksjonsorganisasjonen. Politisk ledelse i de øvrige kommunene tiltrer aksjonsorganisasjonen selv eller utpeker representanter med ansvar for å følge opp. Organisasjonen bør etableres umiddelbart.

Organisasjonen bør også vurdere ekstern bistand på en rekke av aksjonspunktene i planen, både av kompetanse og kapasitetshensyn. Det er mye som bør produseres, planlegges og gjennomføres i løpet av relativt kort tid.

- **Valg av talsperson(er):** For at denne planen skal lykkes må vi ha de rette ansiktene til å fronte saken. Ulike aktører vil fylle ulike roller, men det vil være spesielt viktig å ha en god og talefør person med mediatekke som selve lokalsamfunnets ansikt.
 - Det foreslås at Lene Conradi opererer som talsperson og aksjonens ansikt lokalt
- **Informasjonsmateriell:** Informasjon om prosjektet, effekter, utvikling og annet må gjøre gjøres tilgjengelig i åpen kanal.
 - Etablere nettside som alle aktørene kan lenke til.
 - Starte et elektronisk nyhetsbrev som oppdaterer om utviklingen i prosjektet.
 - Lage en god grafisk framstilling av problemene i dag (tapte arbeidstimer etc.).
 - Lage et godt kart som viser ny veiløsning, gjerne også som animasjon for å visualisere "Nye E18" for media og presentasjoner.
- **Produksjon av presentasjonsmateriell:** Hovedbudskap forankres i presentasjonsmateriell som kan brukes i møte med politikere og andre aktører, samt i møter med media.

Som et minimum må det lages:

- En "bruttopresentasjon" som enkelt kan tilpasses ulike møtesituasjoner i ppt-format.
- Et notat på en side som oppsummerer essensen i saken.
- Et notat med typiske spørsmål og svar (Q&A) som enkelt, pedagogisk og presist adresserer de utfordringene som kan reises mot prosjektet.

Arbeidet med ulike materiell må starte umiddelbart, og dokumentene må være klare i primo april.

- **Tekstproduksjon:** Det bør produseres et utvalg kronikker og leserbrev som kan tilbys som en service til ulike aktører, for å senke terskelen for at de markerer sitt syn i mediene. Dette materialet må være ferdigstilt innen april/mai.
- **Medie- og budskapsdrilling av talsperson(er):** Det er svært viktig at aksjonens ansikt(er) evner å fronte lokalsamfunnets engasjement troverdig og effektivt på møter med aktører og i media. Vedkommende talspersoner bør derfor få en grundig innføring i det strategiske budskapet, aller helst gjennom intervju- og debattrening i studio. Vedkommende vil da også involveres i og få eierskap til materialet som skal brukes.

Eventuell medietrening bør skje i april/mai.

4.2 Aksjonsfase 1 – Forankring av strategi og budskap, oppfølging av løpende politiske prosesser

Oppstart:	Umiddelbart og fortløpende
Mål:	Høringsprosess Nasjonal Transportplan 2014 – 2023, prioriteringsprosess Oslopakke 3
Hovedansvar:	E18-utvalget i Asker kommune/Organisasjonen

- **Felles budskap og prioritering:** For å styrke gjennomslag for en helhetlig utbygging av ny E18 i Vestkorridoren er det viktig at de aktørene som har dette som hovedmål, også bruker anledningen høringsprosess til ny NTP og pågående prioriteringsprosess i Oslopakke 3 til å støtte opp om det strategiske budskapet.

Da det

- Utarbeidelse av felles uttalelse når det gjelder ny E18 i Vestkorridoren, i høringsprosessen rundt Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.
- Felles prioritering av prosjekter i Oslopakke 3.

I tillegg til å bruke organisasjonen som utgangspunkt for å forankre og spre budskapet, må nettverk gjennom partier, Akershus- og Oslobenkene på Stortinget og andre aktører brukes parallelt.

- **Partiprogramprosesser:** Parallelt med prosessene rundt ny Nasjonal Transportplan og prioriteringer i Oslopakke 3, pågår det i 2012 programprosesser i alle partier. Selv om partiene ikke i alle tilfeller vil konkretisere programformuleringer om bestemte veistrekninger som skal prioriteres, er dette en viktig kunnskapsformidler i partiene. Derfor vil kontakt inn mot sine respektive partiers programprosess, for å spre budskapet om E18 i Vestkorridoren som et nasjonalt prosjekt, være en viktig del av strategien.

4.3 Aksjonsfase 2 – Bred alliansebygging – bred eksponering

Oppstart:	April/mai/juni
Mål:	Gjøre E18 i Vestkorridoren til et veiprosjekt av nasjonal betydning, gjennom å skape interesse for prosjektet. Spre informasjon om betydning og virkning ny E18 i Vestkorridoren vil ha for ulike deler av Sør-Norge.
Hovedansvar:	Organisasjonen

I denne fasen er det svært viktig at organisasjonen er operasjonell, proaktiv og dynamisk. Strategien bør vurderes løpende, og oppdateres i tråd med medieutviklingen i saken.

Besøksrunde i de regionene som berøres av ny E18 i Vestkorridoren

Organisasjonen må arrangere en besøksrunde for å spre informasjon om prosjektet og de virkningene en ny E18 i Vestkorridoren vil ha for transport mellom distriktet og hovedstadsområdet, næringsliv, sysselsetting og bosetting i de enkelte distriktene. Målsetningen med dette er å skape en bredere allianse for prosjektet, slik at ny E18 i Vestkorridoren kan frontes av ambassadører også utenfor det sentrale Oslo-området.

Regioner som skal besøkes er:

- Pendlerregionen: Buskerud, Vestfold, Telemark
- Sør-Norge
- Sørvest-Norge
- Vest-Norge

Gjennom næringsforeninger/handelskammer og nettverk i næringsliv generelt, arrangeres møter hvor organisasjonen inviterer til en diskusjon om samferdselsinvesteringer av nasjonal betydning, hvor ny E-18 i Vestkorridoren er eksempelet, og hvor det strategiske budskapet er premisset for diskusjon.

Besøksrunden og alliansebyggingen bør føre til medieoppslag regionalt og nasjonalt.

Mediefase 1 – sette dagsorden med et godt oppslag på NRK Dagsrevyen (evt. TV2)

I forbindelse med besøksrunden med et innsalg til NRK (alternativt TV2) er å skape nasjonal oppmerksomhet om saken. Det er en viktig del av strategien å nå så mange som mulig med det strategiske budskapet. For å oppnå dette, er NRK en mer effektiv kanal enn TV2, ettersom NRK ofte kan ha spin-off på regional-TV og gjennom radio.

Kontakten med NRK bør gjøres enten av organisasjonen, aller helst av Lene Conradi. Innsalget må bestå av følgende:

- Muntlig fremstilling av saken.
- Faktaark med fakta om de samfunnsøkonomiske effektene ny E18 i Vestkorridoren vil ha for Norge generelt og utvalgte områder spesielt.
- Q&A til støtte for Conradi i intervjusituasjonen med NRK Dagsrevyen.

Umiddelbart etter saken dekkes av NRK bør den følges opp med poengterte og tabloide kronikker som selges inn til Bergens Tidende, Stavanger Aftenblad, Fædrelandsvennen, Varden, Drammens Tidene, blant annet.

Organisasjonen bidrar med innsalg, samt tips om tilnærming til navngitte redaktører/journalister.

Mediefase 2a – løpende oppfølging med redaksjonelle oppslag

Umiddelbart i etterkant av at kronikk(ene) står på trykk, følger organisasjonen opp med proaktiv kontakt for å skape redaksjonell omtale i de samme mediene som trykker kronikken(e). Det er et mål å få en god sak på TV2-nyhetene. Narrativet som har potensial for oppmerksomhet er at dette er “by og land – hand i hand” for felles, økt innsats i samferdselssektoren.

Organisasjonen bidrar med innsalg, samt tips om tilnærming til navngitte redaktører/journalister.

Organisasjonen må løpende (daglig!) vurdere medieutviklingen, nye vinklinger og framstøt. Saken skal dominere media i en sådan grad at alle rikspolitikere legger merke til den uvanlige alliansen for ny E18 i vestkorridoren, slik at de må/vil reagere på saken.

Mediefase 2b – ”Teppebombe” lokal, regional og om mulig riksmedia med leserinnlegg fra ulike aktører

Organisasjonen må være svært aktiv i direkte kontakt og oppfølging av aktører som er positive til prosjektet. Disse må få bakgrunnsinfo, Q&A og må få/tilbys utkast til leserinnlegg, i tillegg til at de må motiveres til å engasjere seg aktivt.

4.4 Aksjonsfase 3 – E18-konferanse

Oppstart:	Mai
Mål:	Arrangere en konferanse om E18 i Asker, høsten 2012 (tentativt: september), som har deltagere fra politikk og næringsliv og som får dagsordensettende oppmerksomhet i media.
Hovedansvar:	Organisasjonen

For å markere E18 i Vestkorridoren som et veiprosjekt av nasjonal karakter, som etter besøksrunden og alliansebyggingen regionalt også har nasjonal oppslutning, arrangeres en større konferanse om samferdselens betydning for verdiskaping, næringsliv, sysselsetting og bosetting, hvor E18 i Vestkorridoren er signaleksempelen på et prosjekt som har slik virkning over store deler av Sør-Norge. Konferansen skal ha sentrale innledere av utredere, næringsliv og politisk miljø, og tiltrekke seg oppmerksomhet fra riksmidia.

Planleggingsfase (mai – juni)

Konferansen bør ha en beliggenhet hvor E18 kan være en synlig ramme, altså i aksen Asker – Sandvika – Oslo. Datofastsettelse må skje så tidlig som mulig, tentativt i september. Programmet for konferansen skal strekke seg fra kl 9:00 til 15:00, inkl. lunsj og med registrering fra ca kl 8:00. På den måten vil deltagere og media ha morgenrushet på E18 som ramme når de er på vei til og ankommer konferanstedet.

Invitasjon til konferansen sendes ut senest medio mai 2012. Endelig program for konferansen må være klart senest primo august 2012. Organisasjonen må ha en person som er dedikert planlegging av konferansen, både når det gjelder tid og sted, program, innledere og deltagere.

Mediefase 1 – ”Her forsvinner arbeidsplasser i distriktene 1”

Konferansen selges eksklusivt til VG/Dagbladet i juni (når invitasjonene sendes ut):

- Lene Conradi og en eller flere regionale ambassadører peker på morgen- eller ettermiddagsrushet og forteller hvor mye tidstapet mellom Asker og Oslo har å si for verdiskaping, sysselsetting og bosetting i distriktene.
- Vi setter dagsorden med en konferanse om betydningen av samferdselspolitikk for hele landet, og behovet for større og mer målrettet satsning.
- Innsalg debattredaksjoner i radio og TV, spredning gjennom NTB.

Mediefase 2 – ”Her forsvinner arbeidsplasser 2/Denne køen er dårlig distriktspolitikk”

Innsalg til NRK/TV2 om å delta med organisasjonen og evt. andre ambassadører langs E18 på konferansedagen, hvor informasjon om ny E18 i Vestkorridoren deles ut til bilister som stamper i kø.

Ellers samme spin som i mediefase 1.

5. Aktøroversikt

I det videre følger en oversikt over relevante aktører som er relevante for prosjektet, med antatt velvilje eller motstand mot ny E18 i Vestkorridoren. Målet er å engasjere aktørene lokalt og regionalt, slik at de igjen uttaler seg om saken i media/gjør henvendelser til andre pressgrupper, nasjonale myndigheter og beslutningstakere. Når det gjelder de identifiserte motstanderne mot prosjektet, er målet å vaksinere mot eventuelle motargumenter/reducere troverdigheten til disse.

Under punkt 6.4 følger en oversikt med det som betegnes som "pressgrupper" og de definerte målgruppene for aksjonsplanen: regjeringen og de statsrådene med særlig interesse for saken. Målet med aksjonsplanen er å mobilisere relevante aktører på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå til å tale prosjektets sak direkte til de som er definert som pressgrupper og endelig målgruppe. Det er grunn til å tro at saken – presentert av de definerte pressgruppene – kan bidra til å styrke saken og presset mot målgruppen og beslutningstakerne.

5.1 Lokal mobilisering

	Hvem/hva	Status
Sentrale politikere som pendler i Vestkorridoren	Astri Aas Hansen, statssekretær i Justisdepartementet (Ap)	Bosatt i Asker.
	Martin Kolberg, stortingsrepresentant (Ap), nestleder i Aps stortingsgruppe	Pendler Lier - Oslo. Meget sterk posisjon i Arbeiderpartiet.
	Torgeir Micaelsen, stortingsrepresentant (Ap), leder i finanskomiteen	Pendler fra Drammen. Syklist. En person som må holdes inne.
	Guri Størvold, tidl. statssekretær i SD og KRD (Sp)	Bosatt i Asker. Har jobbet tett opp mot Liv Signe Navarsete.
	Harald Buttedahl, statssekretær LMD (Sp)	Bosatt i Lier.
	Lars Arne Ryssedal (H), generalsekretær i Høyre	Bosatt i Asker, nærmeste strategiske rådgiver for Erna Solberg i partiorg.
	Jan Tore Sanner, stortingsrepresentant (H), nestleder i Høyre	Bosatt i Bærum. Må prioritere dette prosjektet fremfor E16.
	Borghild Tenden, stortingsrepresentant (V), medlem i finanskomiteen	Bosatt i Bærum. Tidligere samferdselspolitiker.
	Ola Elvestuen, byråd for miljø og samferdsel i Oslo kommune (V)	Bosatt i Oslo. Må offensivt støtte prosjektet.

5.2 Regional mobilisering

	Hvem/hva	Status
Regionale politikere	Åshild Kjeldsnes (AP), fylkesordfører i Sogn og Fjordane	Antas å kunne støtte prosjektet og se sammenhengene.
	Jenny Følling (Sp), fylkevarasordfører i Sogn og Fjordane	Antas å kunne støtte prosjektet og se sammenhengene.
	Terje Riis-Johansen (Sp), fylkesordfører i Telemark	Antas å støtte prosjektet og se sammenhengene.
	Tom-Christer Nilsen (H), fylkesordfører i Hordaland	Antas å kunne støtte prosjektet og se sammenhengene.
	Janne Johnsen (H), fylkesordfører i Rogaland	Antas å kunne støtte prosjektet og se sammenhengene.
	Terje Damman (H), fylkesordfører i Vest-Agder	Antas å kunne støtte prosjektet og se sammenhengene.
	Björgulv Sverdrup Lund (H), fylkesordfører i Aust-Agder	Antas å kunne støtte prosjektet og se sammenhengene.
	Per-Eivind Johansen (H), fylkesordfører i Vestfold	Antas å støtte prosjektet og se sammenhengene.
	Morten Eriksrød (H), fylkesordfører i Buskerud	Antas å støtte prosjektet og se sammenhengene.
Regionalt næringsliv	Ole Vinje, administrerende direktør i Komplett (Sandefjord)	
	Lars Ivar Tretteteig, administrerende direktør i Sørlandschips	
	Henning Beltestad, konsernleder Lerøy	
	Trine Lerum Hjellhaug, administrerende direktør Lerum Fabrikker	
	Jostein Soland, spesialrådgiver for Næringsforeningen i Stavanger	
	Christian Altmann, administrerende direktør Næringsforeningen i Kristiansand	
	Atle Kvamme, kommunikasjonssjef i Bergen Næringsråd	
	Asbjørn Algrøy, Business Region Bergen	
	Ståle tveit, administrerende direktør Vekst i Grenland	
	NN, Næringsliv Vestfold	
	NN, Næringsliv Buskerud	

5.3 Stortingspolitikere

	Hvem/hva	Status
Støttespillere	Oslobenken, med unntak av SV Akershusbenken, med unntak av SV Torgeir Micaelsen, Ap Buskerud Martin Kolberg, Ap Buskerud Lise Christoffersen, Ap Buskerud Laila Gustavsen, Ap Buskerud Trond Helleland, H Buskerud Anders Werp, H Buskerud Ulf Erik Knudsen, Frp Buskerud Jørund Rytman, Frp Buskerud Dag Terje Andersen, Ap Vestfold Steinar Gullvåg, Ap Vestfold Sonja Mandt, Ap Vestfold Anders Anundsen, Frp Vestfold Per Arne Olsen, Frp Vestfold Bård Hoksrud, Frp Telemark	Samtlige trolig positive til prosjektet.
Potensielle støttespillere	Per Olaf Lundteigen, Sp Buskerud Terje Aasland, Ap Telemark Torbjørn Røe Isaksen, H Telemark	

5.4 Aktører som forventes å være kritiske eller mot ny E18 i Vestkorridoren

	Hvem/hva	Status
Lokalt	Oslo SV	Er mot satsing på vei
	Oslo Rødt	Er mot satsing på vei
	Deler av Oslo Ap	Vil prioritere kollektiv foran vei
Nasjonalt	SV	Støtter opp om NTO og O3 som parti i regjering, men er interne motstandere av veiutbygging generelt.
	Miljøbevegelse	

5.5 Aktører som av ulike grunner ikke er aktive tilhengere i utgangspunktet

	Hvem/hva	Status
Lokalt	Venstre	Avventende. Må ha garanti om statlige midler for å støtte vei, ellers vil kollektiv prioriteres høyere.
	Fremskrittspartiet	I Akershus har Frp vært mot Oslopakke 3 som følge av bompenger. Det samme har partiet vært på Stortinget. Økning av bompengelinvesteringene vil kunne gjøre Frp til en labil alliansepartner.

5.6 Pressgrupper og målgrupper

I tabellen under følger forslag til inntak for å mobilisere de respektive pressgruppene.

	Hvem/hva	Inntak for mobilisering
Pressgrupper	NHO-ledelsen John G. Bernander bør mobiliseres	Mobiliseres gjennom å vinkle saken i retning regional verdiskaping, behov for større innsats og nye investeringsformer.
	LO-ledelsen Roar Flåthen bør mobiliseres	Mobiliseres gjennom vinkling av saken på trygghet for arbeidsplasser i privat sektor, sikkerhet for transportarbeidere.
	Akershus- og Oslo-benkene på Stortinget	Må mates med informasjon som de kan bruke i interne prioriteringsdiskusjoner i parti og partigruppe, landsmøteinnlegg, programprosesser etc.
Målgrupper		
	Samferdselsdepartementet Magnhild Meltveit Kleppa (Sp)	
	Nærings- og handelsdepartementet Tords Giske (Ap) og Rikke Lind (Sp)	
	Fiskeri- og kystdepartementet Lisbeth Berg-Hansen (Ap)	
	Kommunal- og regionaldepartementet Liv Signe Navarsete (Sp)	
	Statsministerens kontor Statsminister Jens Stoltenberg (Ap) Karl-Eirik Schjøtt Pedersen (Ap)	
	Stortingets Næringskomite Leder, Terje Aasland (Ap) Første nestleder, Svein Flåtten (H) Andre nestleder, Harald Nesvik (FrP)	
	Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité Leder, Knut Arild Hareide (KrF) Første nestleder, Anne Marit Bjørnflaten (Ap) Andre nestleder, Bård Hoksrud (Frp)	
	Arbeiderpartiet Raymond Johansen (partisekretær) Martin Kolberg (parlamentarisk nestleder)	

6. Kortversjon av anbefalt fremdriftsplan

DATO	HVA	ANSVAR
Forberedende fase		
Mars	Kunnskapsinnhenting Bestilling av samfunnsøkonomisk utredning foretatt, leveres primo mars.	E18-utv.
Mars/april	Etablere organisasjonen Endelig avklaring av hvem som er talsperson (-er).	E18-utv.
Innen medio mai	Informasjonsmateriell Eablering nettside. Nyhetsbrevtjeneste. Grafiske fremstillinger, dialoge kartløsninger.	Organisasjonen
Innen medio april	Lage presentasjonsmateriell Momentliste til organisasjonen (ref. budskapsplattform) Q&A. PPT-presentasjon av prosjektet (ref. momentliste/budskapsplattform).	Organisasjonen Ekstern bistand
April/mai	Medie- og budskapsdrilling Fastsetting av dato. Ytterligere tekstproduksjon Behov vurderes fortløpende.	Organisasjonen Ekstern bistand Organisasjonen Ekstern bistand
Aksjonsfase 1 – Forankring av strategi og budskap, oppfølging av løpende politiske prosesser		
Mars	Felles budskap og prioritering Etablere kontakt med Bærum kommune og Oslo kommune for å forankre strategien om E18 i Vestkorridoren, slik at E18 i Vestkorridoren fortsatt skal ha topp-prioritet av veiprosjektene i Oslopakke 3.	Organisasjonen
Oppstart mars	Nasjonal transportplan 2014 – 2023 Utarbeide felles høringsuttalelse om E18 i Vestkorridoren i forbindelse med prosessen rundt ny NTP.	Organisasjonen Ekstern bistand
Mars/april	Partiprogramprosesser Legge en strategi for arbeid i partiorganisasjonene generelt, og partiprogramprosessene spesielt, for å spre kunnskap og det strategiske budskapet om E18 i Vestkorridoren.	Organisasjonen Ekstern bistand

DATO	HVA	ANSVAR
Aksjonsfase 2 – Bred alliansebygging – bred eksponering		
April - juni	Besøksrunde i de regionene som berøres av ny E18 i Vestkorridoren Planlegging av reiserunde. Invitasjoner til næringsråd/Chamber of Commerce, politikere og andre. Planlegge medieutspill lokalt.	Organisasjonen
Mai	Mediefase 1 – sette dagsorden med oppslag på NRK Dagsrevyen (evt. TV2) Pressenotat (basert på momentliste/budskapsplattform). Innsalg. Oppfølging, samme dag som reportasje i NRK/TV – på trykk dagen etter. Poengterte og tabloide kronikker (BT, Aftenbladet, Fevennen, Varden, DT).	Organisasjonen og dens talsperson(er) Ekstern bistand
Mai	Mediefase 2a – løpende oppfølging med redaksjonelle oppslag I samme medier som publiserer kronikkene følges redaksjonene opp med henvendelser fra organisasjonen. Gjøre henvendelser til relevante lokalmedier.	Organisasjonen Ekstern bistand
Mai - juni	Mediefase 2b – ”teppebombe” lokal, regional og om mulig riksmidia Kronikker fra relevante aktører.	Org./Talspers. Ekstern bistand
Aksjonsfase 3 – E18-konferanse		
April	Planleggingsfase Fastsette sted, tid og størrelse. Vurdere bruk av ekstern event-bistand. Planlegge program, hente inn foredragsholdere. Identifisere sentrale deltagere. Utforme og sende invitasjoner.	Organisasjonen Ekstern bistand
Juni	Mediefase 1 – ”Her forsvinner arbeidsplasser i distriktene” (VG/Dagbl.) Pressenotat (basert på momentliste/budskapsplattform). Planlegge regi – vurdere ulike case. Innsalg. Oppfølging NTB, debattredaksjoner radio/TV. Kronikker.	Organisasjonen og dens talsperson(er) Ekstern bistand
Sept.	Mediefase 2 – ”Denne køen er dårlig distriktspolitikk!” (NRK/TV2) Pressenotat (basert på momentliste/budskapsplattform). Planlegge regi – (utfordre Magnhild Meltveit Kleppa), andre case. Innsalg. Oppfølging NTB, debattredaksjoner radio/TV. Kronikker.	Organisasjonen og dens talsperson(er) Ekstern bistand