

# Evaluering bompengetreddning fv. 30 Støren-Røros



## Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Trøndelag Fylkeskommune  
 Tittel på rapport: Evaluering bompengeutredning fv. 30 Støren-Røros  
 Oppdragsnavn: Evaluering bompengeutredning fv. 30 Støren-Røros  
 Oppdragsnummer: 631652-19  
 Utarbeidet av: Taryn Ann Galloway og Hilde Bertnes Norli  
 Oppdragsleder: Taryn Ann Galloway  
 Tilgjengelighet: Åpen

03	11. aug 2023	Endelig rapport	TGA, HBN
02	7. aug 2023	Mindre rettelser	TGA, HBN
01	4. aug. 2023	Utkast	TGA, HBN
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av

## Sammendrag

Denne rapporten inneholder en gjennomgang og evaluering av bompengeprosessen for fv. 30 mellom Støren og Røros. Formålet med rapporten er å belyse faktorer og momenter som kan ha bidratt til at de tre berørte kommunene – Midtre Gauldal, Holtålen og Røros – ikke fattet likelydende vedtak vedrørende bompengeprojektet for fv. 30 høsten 2022 og at bompengeprosessen dermed stoppet opp. Evalueringen skal kunne fungere som refleksjonsgrunnlag for å trekke læring for framtiden.

Vi kan ikke utelukke at det var riktig å legge prosjektet bort på nåværende tidspunkt. Det virker som prosjektet virkelig ikke hadde tilstrekkelig oppslutning i lokalbefolkningen høsten 2022. Det er i seg selv ikke et problem hvis det korrekt gjenspeiler innbyggernes prioritering. Det er imidlertid uheldig hvis det var tilfelle pga. misforståelse, feilfortolkninger eller at viktige problemstillinger ikke ble tilstrekkelig belyst. I vår gjennomgang og våre konklusjoner/anbefalinger her i dette kapitlet, har vi derfor lagt vekt på momenter som kan bidra til å skape usikkerhet om beslutningsrelevant informasjon, eller om formidling/tolkning av beslutningsrelevant informasjon.

Arbeidet med forbedringer langs fv. 30 mellom Støre og Røros kom i gang etter initiativet fra Rute 30, et samarbeidsforum initiert av kommunene Røros, Holtålen og Midtre Gauldal, samt Sør-Trøndelag fylkeskommune. Kommunene og fylkeskommunen vedtok derfor høsten 2016 å starte et forprosjekt «der utbedring av fylkesveg 30 mellom Støren og Røros blir delvis finansiert ved bruk av bompenger». Forprosjektet ble avsluttet 2018, og de tre kommunene samt fylkeskommunen ga sin tilslutning til videre utredning av prosjektet i desember 2018. Videre arbeid med prosjektet kom i gang igjen våren 2020, dvs. etter kommunevalget i 2019. Det er særlig denne senere fasen som utredes i denne rapporten, men tidligere utredninger og informasjon blir også trukket inn.

Vi har samlet og sammenfattet innsikt fra arbeidet med denne evalueringen, til noen kortfattede poeng med mulig overføringsverdi til andre, lignende (bompeng-)prosesser. Dette er gjort med tanke på at evalueringen skal kunne brukes som refleksjonsgrunnlag for andre bompengeprosesser. Av den grunn er flere av konklusjonene eller anbefalingene formulert på en

generell måte, og til dels også spissformulert. De må ikke tolkes som indirekte kritikk mot konkrete personer eller grupper i prosessen med fv. 30. Virkeligheten er alltid sammensatt. Etter vår erfaring er det sjelden mulig eller særlig hensiktsmessig å tilordne skyld eller peke ut svakheter hos enkeltaktører etter en slik prosess. Det er lett å være etterpåklok, og ingen vet egentlig hva som skulle ha vært det riktige utfallet av prosessen. Det er mange hensyn og faktorer som må veies opp mot hverandre i forbindelse med en bompengebeslutning. Det virker klart at alle i styringsgruppen, i prosjektgruppen og i referansegruppen jobbet lojalt og samvittighetsfullt mot et mål om å få realisert tiltak gjennom et bompengeprojekt for fv. 30 mellom Støren og Røros.

Etter evalueringen som dokumenteres i denne rapporten, er følgende momenter verdt å trekke fram:

- **Det er viktig å sikre felles forståelse av behov, nytte, kostnader og ulemper så tidlig som mulig i en slik prosess.** Det er spesielt viktig at vesentlige stridspunkter og konfliktlinjer, eller såkalte «show-stoppere», kommer fram tidlig nok i prosessen til at de kan påvirke den videre prosessen, herunder tiltaksalternativer/tiltaks pakken som vurderes, og hva de konkrete effektene av tiltakene (nytte og/ eller kostnad/ulempe) vil være for den enkelte. Hva som er «tidlig nok» kan ikke angis i kalendertid. Det viktigste er at styringsgruppen opplever at de kan agere hvis de begynner å forstå at motstanden kan velte oppslutning om prosjektet.
- **Gode medvirkningsprosesser til riktig tid kan hjelpe å avdekke behov/motstand.** Det gjelder å ha et strategisk og bevisst forhold til medvirkningsprosesser og legger dem til riktig tidspunkt.
- **God medvirkning tar tid.** Noen ganger er det nødvendig å skynde seg sakte og være villig å ta et skritt tilbake, særlig hvis en oppdager motstand som kan velte et prosjekt. Her kan det være viktig å ha og kunne vurdere flere alternativer, for eksempel en nedskalering av prosjektet.
- **En mer systematisk nyttekostnadsanalyse og analyse av fordelings effekter vil vanligvis være nyttig.** Styringsgruppen bør i det minst vurdere om det kan være hensiktsmessig å få gjennomført en systematisk nyttekostnadsanalyse. En slik analyse trenger ikke nødvendigvis å være veldig omfattende i en tidlig fase, men bør ha som

mål å avdekke alle vesentlige virkninger for alle grupper i samfunnet. Fordelingsvirkninger bør også tas opp og belyses når det er grunn til å forvente at fordelingen av kostnader eller nytte kan bli veldig skjev.

- **Det må tas hensyn til de ulike erfaringene som medlemmer i styringsgruppen bringer med seg.** Lokalpolitikere vil ikke nødvendigvis har like mye erfaring med bompengeprosesser eller vegutredninger som fagfolk i fylkeskommunen eller fylkespolitikere. Det er derfor ikke unaturlig at fylkeskommunen tar en litt større rolle og mer ansvar innledningsvis, men samtidig må alle gjøres i stand til å fylle rollene sine i styringsgruppen.
- **Det er styringsgruppen som styrer.** På et eller annet tidspunkt må alle medlemmene i styringsgruppen tar ansvar i henhold til hva som er naturlig gitt sin rolle i gruppen.
- **Styringsgruppen må sikre felles forståelse av roller og ansvar i styringsgruppen.** Det handler trolig primært om å ta temaet direkte opp tidlig i prosessen (ved ett av de første styringsgruppemøtene). Det er egentlig en del av styringsansvaret. Når styringsgruppen får bedre oversikt over helheten i prosessen, kan det være et behov å ta en slik diskusjon igjen. Behov, ansvar og roller kan endre seg litt underveis. Da fylkespolitikere og fagfolk fra fylkeskommunen vanligvis kan forventes å ha mer erfaring enn kommunepolitikere fra lignende prosesser, er det ikke unaturlig at fylkeskommunen tar litt mer ansvar for dette temaet i oppstarten, men det skal da handle om å «myndiggjøre» styringsgruppen i sin helhet. Etter hvert ligger ansvaret uansett hos styringsgruppen som helhet.
- **Sammensetningen av styringsgruppen for fv. 30 virket hensiktsmessig.** Lignende sammensetning kan sikkert brukes med hell i andre prosesser. I så fall har representanter fra kommunene – særlig lokalpolitikere – naturlig nok et særskilt ansvar for god forankring ut mot egen befolkning.
- **En referansegruppe som følger styringsgruppen, kan være nyttig, men sammensetningen av en slik gruppe må tilpasses det konkrete prosjektet.** Målet med en referansegruppe må være at styringsgruppen får rask tilgang til viktig innsikt fra ulike interessegrupper. Det er styringsgruppen som må vurdere om og hvordan en referanse kan brukes. Referansegruppen for fv. 30 virket å ha en hensiktsmessig sammensetning for å utfylle styringsgruppen. Det kan likevel være greit å

merke at det i andre tilfeller/prosesser kan være hensiktsmessig å ha med andre grupper/interesser.

- **Bompengeutredningen for fv. 30 mellom Støren og Røros ble utsatt for en rekke nokså uvanlige og til dels også helt uforutsigbare hendelser etter forprosjektet ble avsluttet i 2018.** Det handler om bompengeopprøret i 2019, koronapandemien, regionreform samt høye energipriser og generell høy inflasjon. Disse har alle på ulike måter gjort arbeidet med bompengeutredningen for fv. 30 litt mer krevende enn hva en kanskje hadde forventet.

## Forord

Denne rapporten inneholder en analyse og evaluering av erfaringene med bompengeutredning for fylkesvei 30 mellom Støre og Røros i Trøndelag fylkeskommunen.

Trøndelag fylkeskommunen (TRFK) har vært den formelle oppdragsgiveren for oppdraget, men evalueringen ble foreslått av styringsgruppen for fv. 30 Støren-Røros da de besluttet å legge ned bompengeutredningen. Vår kontaktperson i TRFK har vært Rannveig Skansen.

Taryn Galloway og Hanne Bertnes Norli i Asplan Viak har gjennomført evalueringen, med Galloway som oppdragsleder.

Oslo, 11.08.2023

Taryn Ann Galloway

Oppdragsleder

# Innholdsfortegnelse

1. Innledning	9
2. Bakgrunn	10
2.1. Det opprinnelige initiativet fra «Rute 30»	10
2.2. Tidslinje	10
2.3. Organisering	11
2.4. Forprosjektet	11
2.5. Berørte kommuner	16
2.6. Vedtakene i kommunene høsten 2022	17
3. Kartlegging av prosessene	20
3.1. Beskrivelse av skriftlige kilder og dokumenter	20
3.2. Gjennomføring av intervjuene	22
4. Analyse	23
4.1. Kommunikasjon og medvirkning	24
4.2. Ansvar og roller - hvordan styringsgruppen jobbet	27
4.3. Forhold mellom forprosjektet og videre arbeid	30
4.4. En mer systematisk samfunnsøkonomisk analyse?	32
4.5. Regionale interesser	38
4.6. Næringslivets rolle	38
4.7. Ytre omstendigheter	39
5. Avslutning og anbefalinger	42
5.1. Sikre felles forståelse av behov, nytte, kostnader og ulemper tidlig i prosessen	42
5.2. Forhold til utredningskostnader	43
5.3. God medvirkning for å avdekke behov/motstand	43
5.4. God medvirkning kan ta tid	43
5.5. En mer systematisk nyttekostnadsanalyse ville være nyttig	44



5.6. Det må tas hensyn til de ulike erfaringene som medlemmene i styringsgruppen tar med seg	44
5.7. Det er styringsgruppen som styrer	44
5.8. Sikre felles forståelse av roller og ansvar i styringsgruppen	45
5.9. En referansegruppe kan være nyttig	45
5.10. Ytre omstendigheter	46

# 1. Innledning

Denne rapporten inneholder en gjennomgang og evaluering av bompengeprosessen for fv. 30 mellom Støren og Røros. Formålet med rapporten er å belyse faktorer og momenter som kan ha bidratt til at de tre berørte kommunene - Midtre Gauldal, Holtålen og Røros - ikke fattet likelydende vedtak vedrørende bompengeprosjektet for fv. 30 høsten 2022 og at bompengeprosessen dermed stoppet opp. Evalueringen skal kunne fungere som refleksjonsgrunnlag for å trekke læring med tanke på pågående eller framtidige bompengeutredninger i Trøndelag.

Utredningen og prosessen vedrørende fv. 30 mellom Støren og Røros har per i dag stoppet opp. Dette ble besluttet av styringsgruppen for prosessen i et møte desember 2022, etter at vedtakene i de tre kommunene høsten 2022 tydet på manglende oppslutning til prosjektet. I samme styringsgruppemøte anbefalte styringsgruppen at prosessen med bompengeutredningen for fv. 30 skulle evalueres for å kunne lære av erfaringene som ble gjort.

Etter bestilling fra fylkeskommunen som formell oppdragsgiver og i tråd med styringsgruppens ønsker, legger rapporten vekt på arbeidsprosessene, herunder organisering, medvirkning, forankring, beslutningsprosesser, kommunikasjon og lignende. Plandokumenter eller lignende skriftlige utredninger utarbeidet underveis skulle ikke evalueres direkte, men valg av innretningen av disse kunne trekkes inn hvis det ble vurdert som relevant.

Evaluering er basert på gjennomgang av skriftlige dokumenter og innsikt som har kommet fram i intervjuer med nøkkelpersoner som var involvert i prosessene rundt fv. 30. Det ble gjennomført i alt 12 intervjuer med 13 personer som var direkte involvert i prosessen, enten gjennom styringsgruppen, referansegruppen eller prosjektgruppen for fv. 30 Støren-Røros. Intervjuene ble alle gjennomført i juni 2023. Dokumentgjennomgangen omfattet både referater fra styringsgruppemøtene, dokumentasjon av de politiske vedtak i fylkeskommunen og kommune, rapporten fra forprosjekt og medieoppslag. Videoopptak fra kommunestyremøter og folkemøter ble også gjennomgått og trukket inn i arbeidet.

## 2. Bakgrunn

### 2.1. Det opprinnelige initiativet fra «Rute 30»

Utbedring av fv. 30 ble opprinnelig initiert av Rute 30 - et samarbeidsforum initiert av kommunene Røros, Holtålen og Midtre Gauldal, samt Sør-Trøndelag fylkeskommune.

De berørte kommunene etterspurte vesentlige utbedringstiltak på strekningen og ba om et samarbeid med Sør-Trøndelag fylkeskommune for å komme i gang med tiltak. Det ble raskt klart at dette ikke var mulig uten bompenger.

Kommunene og fylkeskommunen vedtok derfor høsten 2016 å starte et forprosjekt «der utbedring av fylkesveg 30 mellom Støren og Røros blir delvis finansiert ved bruk av bompenger». Kommunene og Trøndelag fylkeskommune sluttet seg i desember 2018 til rapporten fra forprosjektet, og fattet likelydende vedtak om å gå inn for videreføring av prosjektet. Bompengandelen ble satt til 75 %.

### 2.2. Tidslinje

I tabellen nedenfor sammenfattes de viktigste milepælene i arbeidet med fv. 30 Støren-Røros.

Tidspunkt	Hendelse
Høsten 2016	Vedtak om oppstart av forprosjektet av utbedring av fv. 30 delvis finansiert av bompenger
5. juli 2017	Mandat utarbeidet av Sør-Trøndelag fylkeskommune om forprosjektet
6. juni 2018	Sluttrapport fra forprosjektet
Desember 2018	Kommunene og TRFK sluttet seg til rapporten fra forprosjektet og fattet likelydende vedtak om videreføring av prosjektet med bompengandelen satt til 75%
Våren 2020	Oppstart av videre arbeid ledet av en styringsgruppe bestående av deltakere fra kommunene og fylkeskommunen. Samtidig ble det dannet en referansegruppe bestående av representanter fra næringsliv og regionråd.
19. juni 2020	Mandat for prosjektet vedtatt av styringsgruppen
2020-2021	Videre arbeid og utredning vedrørende fv. 30 Støren-Røros, med regelmessige møter i styringsgruppen.
10. juni 2021	Digitalt folkemøte om fylkesveg 30, Støren-Røros

10. juni 2022	Styringsgruppen vedtar tiltakspakke 2, inkludert bomplasseringer, samlet bompengetakts på om lag 160 og investeringsramme på MNOK 1,54 som grunnlag for videre arbeid og behandling i kommunestyrene.
29.-31. august	Fysiske folkemøter i Holtålen (29.08), Midtre Gauldal (30.08) og Røros (31.08)
sep-okt 2022	Ulike prinsippvedtak i kommunene angående bompengesøknad
7. desember 2022	Styringsgruppen vedtar å legge ned bompengeprosessen for fv. 30 Støren-Røros, og ber om en evaluering av prosjektet

## 2.3. Organisering

Arbeidet med prosjektet etter forprosjektet startet opp våren 2020 og har blitt ledet av en styringsgruppe bestående av

- ordfører, opposisjonspolitiker og kommunedirektør i de tre kommunene
- leder og nestleder i Hovedutvalg for veg og vegdirektør i Trøndelag fylkeskommune
- Sekretariat/referent fra TRFK
- En observatør fra TRFK

Styringsgruppen ble ledet av leder i Hovedutvalg for veg i Trøndelag fylkeskommune.

Det ble i tillegg etablert en referansegruppe bestående av næringsforeningen i Midtre Gauldal, Norges Lastebileierforbund, NHO og Region Trøndelag sør (regionråd).

Referansegruppen har deltatt på de fleste møter og kommet med innspill underveis i prosjektet.

En prosjektgruppe i TRFK bestående av 6 personer fulgte også styringsgruppen, og deltok på styringsgruppemøtene etter behov.

## 2.4. Forprosjektet

I 2017-2018 ble det jobbet med et forprosjekt om fv. 30 mellom Støren og Røros, og arbeidet er dokumentert i rapporten fra forprosjektet. I forprosjektet ble hovedutfordringene langs ulike deler av strekningen vurdert å handle om:

- Rasfare
- Vegbredde
- Bæreevne

De viktigste problemområdene ble identifisert i forprosjektet basert på «skal-kravene» og «bør-kravene» i mandatet sammenholdt med ulykkesregistre:

Skal-krav besto av følgende:

- Vegen skal ha to felt og fast dekke
- Vegen skal ha bæreevne som samsvarer med 10 tonn aksellast/ 50 tonn totalvekt
- Vegen skal rassikres

Bør- krav besto av følgende:

- Vegen bør ha minimum 7,5m totalbredde
- Kurver bør ha minimum horisontalradius på 100 m
- Fartsgrense bør være 80 utenfor tettbygd strøk
- Stigningsforhold bør være maks 6 %
- Det bør bygges fortau eller gang-/sykkelveg der det er særskilte behov

Underveis i forprosjektet ble følgende endringer innført av prosjektgruppa i SVV<sup>1</sup> og styringsgruppe:

- Det skal ikke foreslås tiltak for Røros sentrum
- Utbedringsstandard U-Hø2 jfr. vegnormalene N 100 tilstrebes der det skal gjøres tiltak på vegen
- Stigning bør være maks 8 %

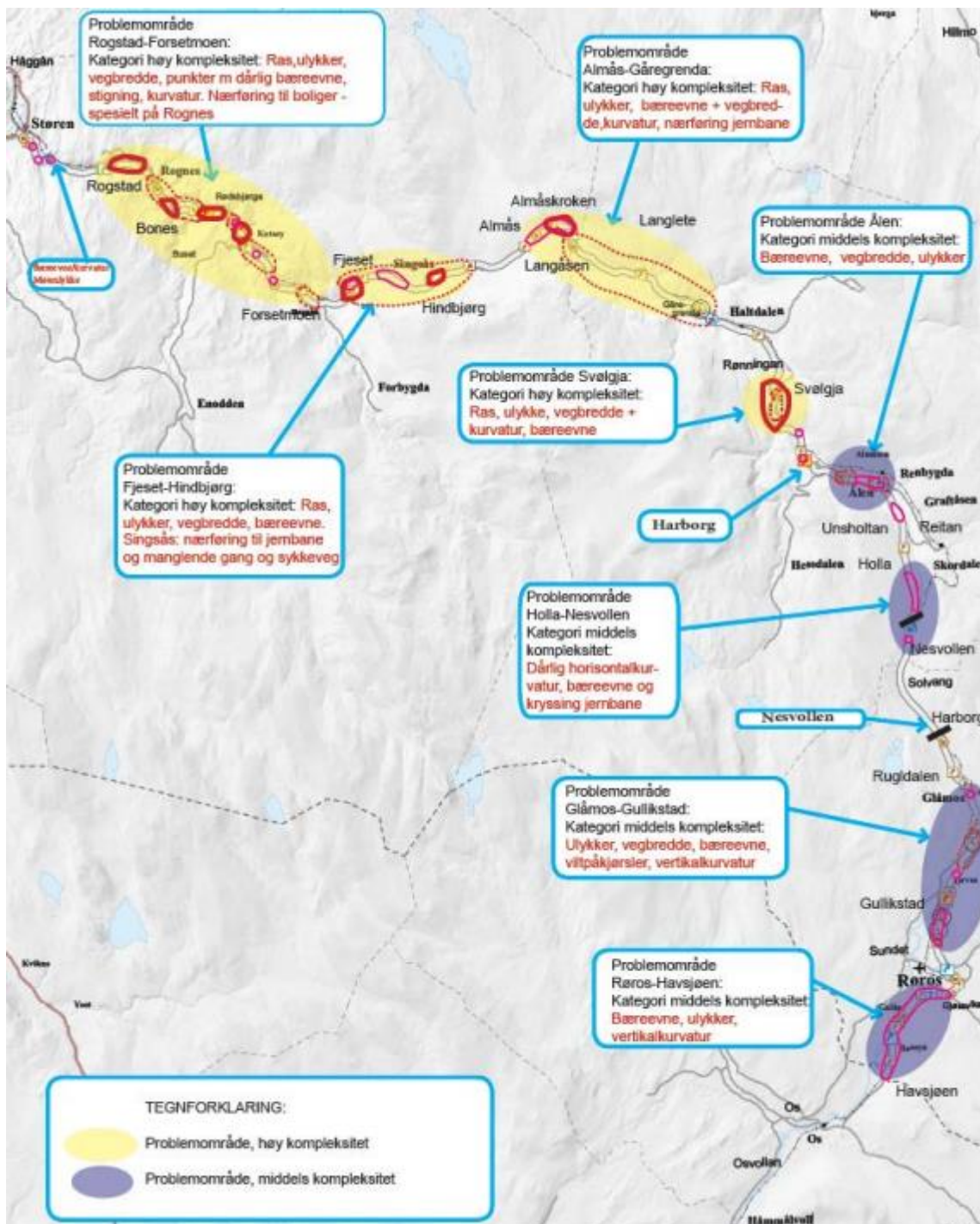
Det ble til slutt pekt ut 8 problemstrekninger/-områder for tiltak, se Figur 1:

1. Rogstad- Forsetmoen
2. Fjeset- Hindbjørga
3. Almås- Gårdegrenda
4. Svølgja
5. Ålen
6. Holla- Nesvollen
7. Glåmos- Gullikstad
8. Røros- Havsjøen

Ny kryssing av jernbanen ved Harborg ble i tillegg vurdert.

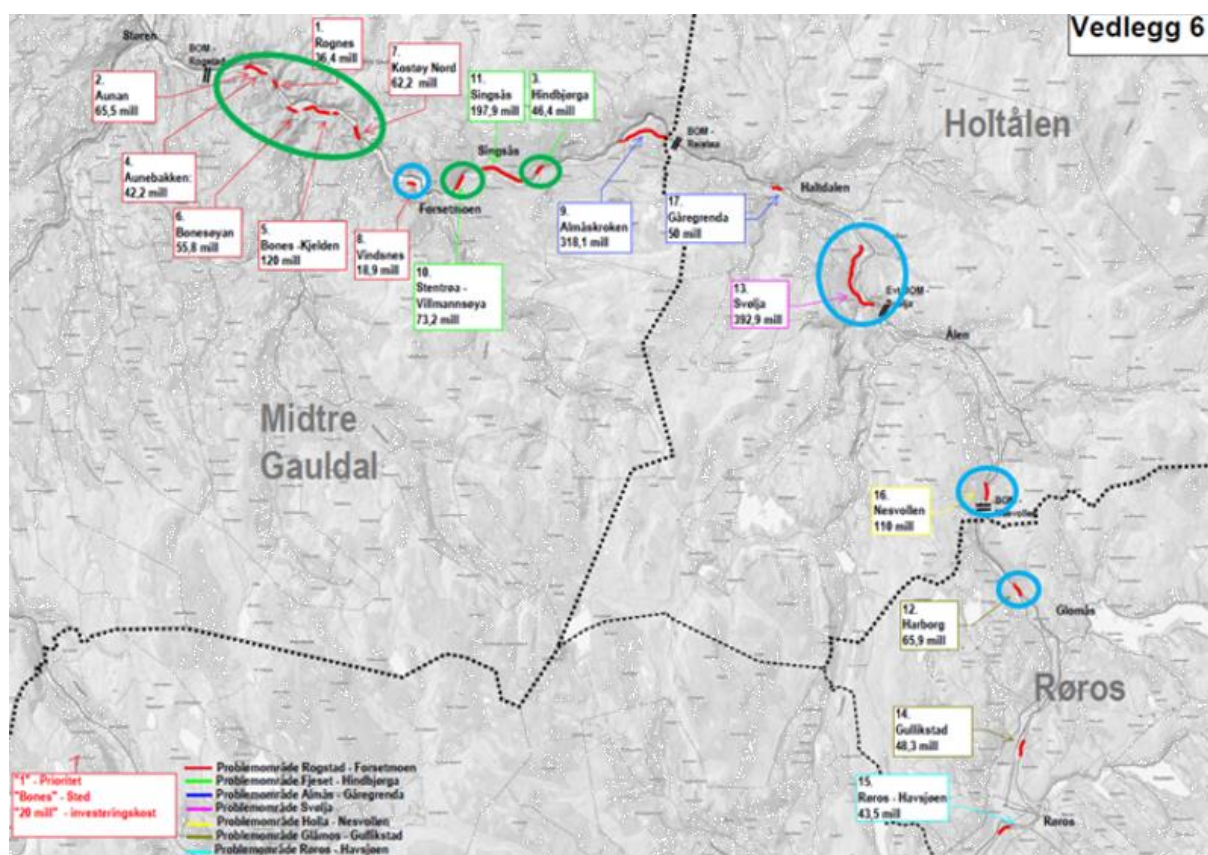
---

<sup>1</sup> Arbeidet i forprosjektet pågikk før regionreformen.



Figur 1 Oversikt over identifiserte problemområder

Kilde: SVV og Trøndelag fylkeskommune (2018) Forprosjekt fv. 30 - Utredning av en bompengefinansiert utbedringspakke Parsell: Støren-Røros



Figur 2. Prioriterte tiltak fra forprosjektet

Kilde: <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/veg/prosjekter2/fv30-storen-roros/>

Tiltak ble prioritert basert på følgende retningslinjer fra prosjekteier:

Det resulterte i prioriteringen gjengitt i Tabell 1.

Tabell 1 Rangeringsrekkefølgen på alle tiltak etter kost-/nyttevurderingene

Prioritet	Problem-område	Kommune	Navn på enkelttiltak	Antall lm ny veg	Kostnad inkl. mva. og byggherrekost. (mill. kr)	Antall lm utbedring av mellom-strekninger	Kostnader for utbedring av mellom-strekninger (mill. kr)
1	1	MG	Rognes	691	36,376	1332	6,660
2	1	MG	Aunan A- langs Gaula	912	65,446	478	2,390
3	2	MG	Hindbjørga	750	46,381	1000	5,000
4	1	MG	Aunebakken	592	42,225	0	0,000
5	1	MG	Bones- Kjelden	1700	120,027	349	1,745
6	1	MG	Bonesøyen	692	55,835	146	0,730
7	1	MG	Kotsøy nord	900	62,197	1318	6,590
8	1	MG	Windsnes	442	18,918	200	1,000
9	3	MG	Almåskroken B – ny veg	3500	318,095	1350	6,750
10	2	MG	Stentrøa- Villmannsøya	900	73,236	700	3,500
11	2	MG	Singsås	2700	197,862	1000	5,000
12	6	RØ	Harborg	900	65,887	680	3,400
13	4	HO	Svølgja C ny veg vest	4000	392,913	725	3,625
14	7	RØ	Gullikstad	1000	48,287	2470	12,350
15	8	RØ	Røros- Havsjøen	900	43,484	0	0,000
16	5	HO	Nesvollen	1200	110,018	1650	8,250
17	3	HO	Gårdegrenda	400	50,02	1850	9,250
<b>Sum</b>				<b>22179</b>	<b>1747,207</b>	<b>15248</b>	<b>76,240</b>

Kilde: SVV og Trøndeland fylkeskommune (2018) Forprosjekt fv. 30.

Tiltak 9, 11, 14, 15 og 17 ble foreslått nedprioritert i forprosjektet.

Det ble deretter utarbeidet ulike tiltakspakke bestående av flere enkelttiltak fra den prioriterte tiltakslisten.

Prosjekteier har gitt følgende føringer:

- Tiltakspakke 1: Forslag til tiltak innenfor en kostnadsramme på kr. 500 mill.
- Tiltakspakke 2: Forslag til tiltak innenfor en kostnadsramme på kr. 200-500 mill.
- Tiltakspakke 3: Uprioriterte tiltak

Fire tiltakspakker ble vurdert og det ble anbefalt å gå videre med tiltakspakkene gjengitt i Tabell 2.



Tabell 2. Anbefalt tiltakspakke (bestående av tiltakspakker 1B og 2B) fra forprosjektet

Tiltakspakke 1 B		Ny veg		Mellomstrekninger	
Prioritet	Tiltak	Lm	Kostnad (mill. kr)	Lm	Kostnad (mill. kr)
2	Aunan A	912	65,446	478	2,390
4	Aunbakken	592	42,225		0,000
1	Rognes	691	36,376	1332	6,660
5	Bones-Kjelden	1700	120,027	349	1,745
6	Bonesøyen	692	55,835	146	0,730
7	Kotsøy Nord	900	62,197	1318	6,590
10	Stentrøa-Villmannsøya	900	73,236	700	3,500
3	Hindbjørge	750	46,381	1000	5,000
<b>Sum</b>		<b>7137</b>	<b>501,723</b>	<b>5323</b>	<b>26,615</b>
<b>Sum inkl. mellomstrekninger</b>		<b>528,338</b>			

Tiltakspakke 2B		Ny veg		Mellomstrekninger	
Prioritet	Tiltak	Lm	Kostnad (mill. kr)	Lm	Kostnad (mill. kr)
8	Windsnes	442	18,918	200	1,000
12	Harborg	900	65,887	680	3,400
16	Nesvollen	1200	110,018	1650	8,250
13	Svølja	4000	392,913	725	3,625
<b>Sum</b>		<b>6542</b>	<b>587,736</b>	<b>3255</b>	<b>16,275</b>
<b>Sum inkl. mellomstrekninger</b>		<b>604,186</b>			

## 2.5. Berørte kommuner

Veistrekningen går mellom tre kommuner: Røros, Holtålen og Midtre Gauldalen. Befolkningen i de tre kommunene var henholdsvis om lag 5.600, 2000 og 6.100 personer per 1.1.2023. Befolkningen i Røros har holdt seg noenlunde stabilt de siste 10 årene, mens det har vært en liten nedgang i befolkningen i Holtålen og en økning i Midtre Gauldalen.

Etter SSBs definisjon av tettsted, finnes det i alt fire tettsteder i de tre kommunene: Røros, Renbygda/Ålen i Holtålen og Soknedal og Støren i Midtre Gauldal. Soknedal ligger ikke langs rv. 30, men sør for Støren langs E6.

Det tar om lag 90 minutter å kjøre hele strekningen fra Røros til Støren med bil. Det tar om lag 30 minutter å kjøre mellom Renbygda/Ålen og Røros og cirka en time fra Renbygda/Ålen til Støren. Om lag 25 prosent av de sysselsatte innbyggere som bor i

Holtålen kommune, jobber i Røros kommune.<sup>2</sup> Pendling mellom de tre kommunene er ellers beskjeden.

Fra Støren tar det om lag 45 minutter å kjøre til Trondheim sentrum langs E6. Støren ligger dermed innenfor en avstand hvor en kan forvente en viss grad av daglig/regelmessig pendling til Trondheim, og om lag 23 prosent av de sysselsatte innbyggerne som bor i Midtre Gauldal kommune pendler til arbeid i Trondheim kommune<sup>3</sup>. Strekingen fra Støren til Trondheim er ikke direkte berørt av tiltakene som er foreslått for fv 30, da det er langs E6.

Det finnes 5 skoler i Midtre Gauldal kommune: en barneskole og en ungdomsskole i Støren, en barneskole i Soknedal (sør fra Støren langs E6), en barneskole i Budal og en barneskole i Singsås (langs fv. 30). Alle ungdomsskoleeleven må dra til Støren. Det tar om lag en halvtime å kjøre langs fv. 30 fra Singsås (hvor det er barneskole) til ungdomsskole på Støren.

Det finnes to skoler i Holtålen: en kombinert barne- og ungdomsskole i Ålen (Hov) og en barneskole i Haltdalen (Haltdalen oppvekstsenter). Hov er eneste ungdomsskole i kommunen. Det er om lag 15 minutter med bil mellom Haltdalen og Ålen. Det tar for øvrig om lag 45 minutter å kjøre fra kommunegrense til kommunegrense lang rv 30 i Holtålen.

Det finnes tre skoler i Røros kommune: en kombinert barne- og ungdomsskole i Røros sentrum, en barneskole i Brekken og en barneskole i Glåmos. Alle ungdomsskoleelever må dra til Røros sentrum. Glåmos ligger nord for Røros sentrum langs fv. 30.

## 2.6. Vedtakene i kommunene høsten 2022

5. september 2022 vedtok styringsgruppen forslag til vedtak som skulle sendes til kommunene for deres tilslutning i løpet av høsten. Dette var den første ordentlige testen av oppslutningen til prosjektet etter forprosjektet i 2018. Da forslag til vedtak ble sendt ut fra styringsgruppen til kommunene, ble det presisert at kommunene måtte fatte likelydende vedtak til støtte for prosjektet hvis prosjektet skulle gå videre. Det virker også som kommunestyrene forsto alvoret i det da de behandlet sakene.

---

<sup>2</sup> Se statistikken fra SSB presentert her: <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>.

<sup>3</sup> Se statistikken fra SSB presentert her: <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>.

Følgende ordlyd ble foreslått av styringsgruppen og lagt fram som innstilling til saken i kommunestyrebehandlingene i de tre kommunene:

1. Tiltakspakke 5 med 4 bomstasjoner, legges til grunn for det videre arbeid med bompengesøknaden.
2. Investeringsrammen settes til ca. kr. 1,5 mrd. (prisnivå mai 2022)
3. Samlet bompengetakst for lette kjøretøyer (normaltakst eks. brikkerabatt) settes til om lag kr. 170 og med en fordeling som vist i tiltakspakke 5.
4. Det legges inn et passeringstak på innkreving i alle bomsnitt på 30 passeringer pr. mnd. for lette biler med brikke.

Et flertall vedtok styringsgruppens forslag i Røros kommune 22. september 2022.

Følgende vedtak ble fattet av Holtålen kommune 19. oktober 2022:

Holtålen kommune velger å ikke gå videre i prosessen med bompengesøknad basert på tiltakspakke 5 med følgende begrunnelse:

Trygg og sikker vei er viktig for innbyggerne i Holtålen. Rassikring og utbedringer av vei er imidlertid veieiers ansvar og bør hovedsakelig finansieres av fellesskapet. Det fremlagte forslaget med tiltakspakke 5 vil i urimelig grad dele lokalsamfunn i Holtålen med en bom i Svølgja, ramme pendlere hardt, og kunne være en brems for bolyst og tilflytting. I sum vil de foreslåtte bomtakstene kunne påføre den enkelte for store og usosiale kostnader.

Vi vil jobbe politisk, i samarbeid med våre nabokommuner - med å arbeide frem alternative finansieringsmåter som er mer rettferdig for brukerne av veien. I tillegg skal vi jobbe kontinuerlig med å søke å finne midler til utbedringer utover det aller nødvendigste. Her må også samarbeidet med næring og andre aktuelle organer og instanser jobbes med.

Den siste behandlingen fant sted i Midtre Gauldal 20. oktober 2022, hvor følgende ble vedtatt:

1. Kommunestyret avviser den fremlagte tiltakspakke med 4 bomstasjoner
2. Investeringsrammen på kr. 1,5 mrd. (prisnivå mai 2022) synes riktig i forhold til behovet.
3. Bompengandelen må avgrenses vesentlig for å komme ned på et nivå som kan belastes de som bruker veien, jf. nivået på tilsvarende investering på Soknedalstunellen med investeringsramme på vel 1.6 mrd (2020) hvor samlet sats er kr. 47 i et punkt (pris i 2022)
4. Samlet bompengetakst for lette kjøretøyer (normaltakst eks. brikkerabatt) settes til kr. 45

som fordeles likt på 2 bomsnitt i kommunegrensene mellom Midtre Gauldal, Holtålen og Røros kommune.

5. Det legges inn et passeringstak på innkrevning i alle bomsnitt på 30 passeringer pr. mnd. for lette biler med brikke.

Avvisningen av tiltakspakke 5 begrunnes med at alle innbyggere må være likestilt i forhold til å kunne reiste til kommunesentret uten å betale bomavgift. Spesielt er dette viktig i kommuner hvor det er dårlig kollektivdekning og mange tjenester og spesielt tilbud til barn og unge er sentralisert. Vi kan ikke bygge veger med bomavgifter som gjør det vanskelig å bosette seg i enkelte deler av kommunene. Folkemøtet i Midtre Gauldal pekte tydelig på at det er behov for gode løsninger for myke trafikanter i Singsås sentrum og likeledes mellom Forsetmoen og til Singsås sentrum på sørsiden av Gaula. Gjennom omprioriteringer må det være mulig å få prioritert dette. Flere har framholdt at det på Aunan må være mulig å finne en løsning med at vegen kan følge dagens trase framfor å legges på elvekanten med relativt store beslag av dyrka mark. En breddeutvidelse på Aunan kan være tilstrekkelig for å bedre forholdene. Strekningen er oversiktlig, og fartsgrensen gjennom bebyggelsen vil neppe virke vesentlig inn på samfunnsøkonomien i prosjektet.

Investeringsrammen mener vi kan være fornuftig i forhold til den betydningen vegen har for distriktet og de utfordringer som finnes på strekningen. Når det gjelder inndekningen av rammen så er det ikke rom for å inndrive hele dette beløpet fra våre innbyggere gjennom bompenger. Da vil distriktet bli avfolket

Bompengetakstene må reduseres til nivå med sammenlignbare utbygginger i sentrale deler i landet. Rasutsatte strekninger må fullfinansieres av staten. Dette vil ta vekk mange av de kostnadskrevende tiltakene. Resterende strekninger og tiltak må få en reduksjon som bringer bompengandelen ned på et nivå på rundt 40% av investeringene. Det vil oppfattes som mer rettferdig og fordelingsmessig riktig i forhold til hva som kan forventes av innbyggerne.

Vi mener at passeringstak på 30 vil bidra til å skåne både eldre og yngre fra å bli «innelåst» på en bomveg hvor det hverken finnes gode kollektivløsninger eller alternative veier for å unngå bomavgift. Lønnsevne og gjennomsnittsinntekt i Midtre Gauldal er lavere enn i de mer sentrale strøk. Vi vil derfor ikke godta at vi får høye bomavgifter for relativt lave investeringsrammer.

## 3. Kartlegging av prosessene

### 3.1. Beskrivelse av skriftlige kilder og dokumenter

#### 3.1.1. Styringsgruppemøter

Det ble gjennomført til sammen 19 møter i styringsgruppen for prosjektet, i perioden fra august 2019 til desember 2022. 17 av møtene fant sted før prinsippvedtakene i de tre kommunene høsten 2022. Den endelige sammensetningen av styringsgruppen var ikke helt på plass i det første møtet (8. mai 2020).

En gjennomgang av presentasjoner og referater viser blant annet følgende:

- Det ble tidlig fastslått (møte nr 2) at tidsplanen var ambisiøs, og krevde at det ikke skulle oppstå komplikasjoner
- Midtre Gauldal har hatt innvendinger om flere forhold underveis, blant annet ønsket å ta opp veipricing, sammenhengende reguleringsplan, skepsis til bomplasseringer som deler opp kommunen, og om statens ansvar for rassikring
- Diskusjoner om å få redusert brukerandel og at staten tar en større del av regningen, bla gjennom rassikringsmidler har vært tema i flere møter
- En grundig beskrivelse av bomplasseringer og bompengetakster ble første gang presentert for styringsgruppen i møte nr 12, 8 april 2022. Samtidig ble det lagt plan for behandling i kommunestyrene.
- I møte nr 13, den 10 juni 2022 ble det gitt en grundig gjennomgang av helhet og flere elementer i prosjektet. Det ble stilt mange spørsmål i møtet

Et etterlatt inntrykk ved gjennomgang av dokumentasjon fra styringsgruppemøtene er at det tok tid før de vanskelige temaene knyttet til brukerbelastning ble konkretisert, og at man heller ikke hadde en samlet enighet om nytten av de ulike tiltakene langs strekningen. Det førte til et intensivt arbeid i prosjektets sluttspurt sommeren 2022, med å få frem flere tiltakspakker, flytting av bomplasseringer samt utredninger/ avklaringer om lavere passeringstak for de reisende osv.

#### 3.1.2. Kommunestyremøter

Vi har gått gjennom referater og opptak fra møter i kommunestyrene der man skulle fatte vedtak om bompengeprojektet. Det kommer tydelig frem fra møtene at kommunene har både ulike behov, ulik nytte av tiltakene og at innbyggerne har ulik grad av belastning som

følge av bompenger, og dette preger naturlig nok diskusjonene. Hovedinntrykket fra diskusjonene er at:

- Røros har interesse/ nytte av å gjennomføre tiltakene, men de har også færrest kostnader/ ulemper
- Midtre Gauldal har interesse av å gjennomføre tiltakene, men opplever at de har store ulemper/ kostnader for innbyggerne.
- Holtålen har mindre interesse av å gjennomføre tiltakene, og store ulemper/ kostnader

Flere tok til orde for at det burde være mulig å få mer penger ut av staten.

Møtene endte som kjent i tre ulike vedtak, ref kapittel 2.6.

### 3.1.3. Folkemøter

Det ble gjennomført et digitalt folkemøte juni 2021, dvs. under pandemien, og tre fysiske folkemøter i de respektive kommunene i løpet av august 2022.

De tre folkemøtene i 2022 hadde alle stor deltagelse. Det ble gitt grundige gjennomganger av prosjektet fra Trøndelag fylkeskommune, der man la vekt på historikk og tidligere vedtak, beskrivelse av de ulike tiltakene og en forklaring av prinsipper for bompenger, plassering av bomstasjoner osv. Nytt-kostnadsanalysen (se nærmere omtale i 4.4.4) ble presentert av Vegforum Trøndelag.

Det var stort engasjement blant de fremmøtte på møtene, og spesielt i Holtålen var det mange godt forberedte innbyggere som stilte kritiske spørsmål og argumenterte mot bompengebelastningen blant annet gjennom egne fremlagte regnestykker.

Lokalpolitikere fra posisjon og opposisjon tok en aktiv rolle i alle møtene, og i flere tilfeller ble det pekt på at staten og fylket burde ta et større ansvar for finansiering av løsningene.

Overordnet etterlatt inntrykk er at folkemøtene hadde god regi og at man fikk frem konfliktlinjer og problemstillinger, men at dette kom for sent i prosessen. Det fremsto ikke som om det på det tidspunkt møtene ble avholdt var mulig å finne løsninger som bedre kunne imøtekomme innbyggernes innvendinger. Møtene fremstår derfor som mindre involverende enn det man ideelt sett kunne ønske seg. Det har nok påvirket stemningen blant innbyggere og i neste omgang politikerne når de skulle behandle saken i kommunestyrene.

## 3.2. Gjennomføring av intervjuene

Det ble gjennomført i alt 12 intervjuer med 13 medlemmer/deltakere i styringsgruppen og/eller referansegruppen:

- Både ordførere og opposisjonspolitikere fra alle tre kommuner (6 personer/intervjuer til sammen)
- Leder for styringsgruppen (fylkespolitiker)
- Vegdirektør i Trøndelag fylkeskommune
- Ett gruppeintervju med to fagpersoner fra sekretariatet/fylkeskommunen
- Tre deltakere fra referansegruppen (representanter fra næringslivet)

Valg av informanter til intervjuene ble i første omgang foretatt og foreslått av fylkeskommunen. Kommunedirektørene fra de tre kommunene samt nestleder i hovedutvalg veg i TRFK var også i styringsgruppen, men ble ikke intervjuet. Vår vurdering er at valg av informanter var tilstrekkelig for å få oversikt over de vesentlige momentene i prosessene rundt fv. 30.

I forkant av intervjuene ble det utarbeidet en intervjuguide. Intervjuguiden i sin helhet er gjengitt i vedlegget til denne rapporten. Målet med utforming og bruk av intervjuguiden var å sikre at de viktigste temaene og problemstillingene ble dekket i alle intervjuene. Intervjuguiden var ikke like godt tilpasset rollen til alle som skulle intervjues. Noen av spørsmålene var for eksempel mest relevant for lokalpolitikere. Det var derfor et behov for mindre tilpasninger i opplegget underveis i de ulike intervjuene. Likevel fungerte guiden bra for å sikre at de viktigste temaene ble gjennomgått i alle intervjuene. Hvis informantene selv tok opp ulike temaer i en annen rekkefølge enn vi hadde skissert i guiden, fulgte vi informantene. De ble med andre ord ikke tvunget inn i vårt «skjema», men kunne forfølge egne tanker nokså fritt. De fleste intervjuene varte 45-60 minutter.

Det var viktig at informantene kunne snakke fritt om erfaringer, inntrykk og opplevelser. De ble informert om at det ikke ville blitt gitt direkte sitater fra intervjuene og at resonnementer og tanker ikke ville tilskrives navngitte personer uten deres samtykke. Vi gjengir derfor ikke direkte fra det enkelte intervju. Notater fra intervjuene ble brukt aktivt i analysen som sammenfattes i neste kapittel, og i skrijving av denne rapporten var det mulig å holde diskusjoner på et overordnet nivå. Vi har derfor ikke hatt et behov for å innhente samtykke for resonnementer som kunne være identifiserende. Hvis vi i påfølgende kapittel skriver om merknader eller spørsmål fra en bestemt kommune, er det basert på informasjon i referatene fra styringsgruppmøtene.

## 4. Analyse

Innledningsvis er det viktig å understreke at det ikke er opplagt hva som er det «riktige» utfallet eller vedtaket etter bompengeutredningen for fv. 30. I denne evalueringen har vi heller ikke jobbet ut ifra en forestilling at et spesifikt vedtak var det riktige. En vil forvente at beslutningstakere veier nytte opp mot kostnader, fordeler opp mot ulemper, og en kan ikke utelukker at det samlet sett blir slik at kostnadene (ulempene) blir (eller veies som) større enn nytte (fordeler) når all informasjon endelig kommer fram. Å veie ulike hensyn, interesser og kostnader opp mot hverandre er imidlertid en krevende øvelse, og det tar vanligvis litt tid å få alle «fakta» og informasjon på bordet. En kan alltid lure på om informasjon kom riktig fram, om den kom fram til riktig tid, om alle viktige momenter ble tilstrekkelig belyst osv. Det er typiske faktorer som kan gjøre slike beslutningsprosesser krevende.

Det finnes verktøy og rutiner som en kan støtte seg på i håp om å oppnå en *felles* forståelse for de viktigste momentene som taler både for og imot. Hvis disse utnyttes riktig og en samtidig sikrer god informasjons- og kunnskapsflyt, blir det lettere å ha tillit til at en politisk/demokratisk prosess fører fram til den riktige beslutningen, dvs. at de riktige hensynene, interessene og kostnadene blir veid opp mot hverandre på en god måte. Det kan fortsatt hende at ulike beslutningstakere *veier* ulike momenter ulikt, ut ifra deres verdigrunnlag og forståelse av hva som er viktig for innbyggere og samfunnet/samfunnsutvikling, men en har da likevel sikret felles forståelse for grunnleggende premisser og «fakta». I denne evalueringen har vi derfor prøvd å identifisere momenter hvor det kan være *tvil* om de riktige momentene kom fram, om beslutningsrelevant informasjon ble formidlet på riktig tidspunkt eller om visse hensyn ble oversett.

Lokalbefolkningen i de tre kommunene ikke er de eneste som ville hatt nytte av prosjektet og/eller båret kostnadene. Vedtakene ble imidlertid tatt lokalt. Dermed er det en viss fare for at noen typer interesser ikke ble representert. Samtidig er det trolig lokalbefolkningen i de tre kommunene som ville både ha hatt størst nytte av prosjektet og ha båret største del av kostnadene. Vi går nærmere inn på enkelte regionale hensyn/interesser senere. Det er viktig for fylkeskommunen å ha særlig bevissthet rundt dette, da de har ansvar for det mer overordnede, regionale perspektivet.

Styringsgruppen har jobbet lojalt mot et overordnet mål om at tiltakene i prosjektet skulle realiseres. Det er ingenting som tyder på noe annet. Ingen av intervjuobjektene uttrykte



tvil om at alle også jobbet mot det målet *underveis*, til tross for at enkelte i sine egne kommunestyre til slutt stemte annerledes.

## 4.1. Kommunikasjon og medvirkning

### 4.1.1. Om bompengebelastning

Bompengebelastning for innbyggere i de tre berørte kommunene ble til slutt avgjørende for utfallet av saken. Gjennom evalueringen har vi forsøkt å undersøke hvordan det ble kommunisert rundt dette temaet gjennom prosjektets gang. Vi finner at det helt fra forprosjektfasen og videre fra prosjektets oppstart i 2020 har vært tydelig kommunisert at det vil bli en betydelig bompengandel i finansiering av tiltakene langs fv.30.

Kostnadsoverslaget for tiltakene ble ikke betydelig endret fra forprosjektfasen. Det lå fast, og ble formidlet ved alle anledninger, at bompengandelen ville være 75 %. Det ble også kommunisert at dette var sammenlignbart med andre bompengeprosjekter i regionen og/eller på riksveier, og sånn sett skapt et inntrykk av at dette var innenfor rimelighetens grenser og noe man måtte forvente.

Utfordringen, slik vi vurderer det, var at informasjonen i tidlige faser ble for abstrakt, og vanskelig å forstå for både lokalpolitikere og opinionen. Selv om man var klar over at andelen var 75%, ble ikke de faktiske konsekvensene for den enkelte innbygger tydeliggjort før man la frem planer for bomplasseringer med de eksakte bomsatsene. Da dette kom så vidt sent i prosessen ble handlingsrommet for justeringer også oppfattet som lite. Hastetiltak som nye forslag til plassering av bommer i Holtålen ble ikke godt mottatt hos enkelte, og forsøk på å få aksept fra Vegdirektoratet om et lavere passeringstak nådde ikke frem. Det ble derfor oppfattet som at man ikke hadde reell påvirkning, og det var i realiteten ikke mulig å diskutere eller forhandle om alternative løsninger.

Samtidig kan det synes som om fylkeskommunen heller ikke var godt forberedt på de reaksjonene som kom på de konkrete forslagene, og man hadde ikke et godt nok apparat for å kommunisere med fakta i den fasen. For eksempel ble det både i lokalmedia og i sosiale medier presentert regnestykker for hva bompengekostnadene ville komme opp i for den enkelte innbygger, som var langt fra riktige og mye høyere enn det som ville blitt realiteten. Selv om det er risikofyllt å formidle kostnader på et slikt detaljnivå, med de forbehold man vil måtte ta, burde fagmiljøene nok ha hatt *noen* slike regnestykker i bakhånd, eventuelt også lagt dem fram. Da kunne man på en saklig måte bedre ha imøtegått det som kom frem gjennom media og i folkemøtene. Påstander om at

bompengandelen i realiteten var over 90% pga. momsfrirket for fylkeskommunen ble også ødeleggende for det samlede inntrykket av det offentliges rolle og ansvar.

#### 4.1.2. Forankring og forståelse av utfordringer og behov

Det har kommet fram flere momenter som tyder på litt ulike oppfatninger rundt de viktigste utfordringene og behovene knyttet til strekningen. Det er viktig å understreke at det ikke er snakk om *vidt* forskjellige oppfatninger. Det var stort sett samsvar mellom hva befolkningen opplevde som utfordrende med veien og utfordringene som lå til grunn for forslag til tiltak. Når beslutningstakere må veie ulike hensyn opp mot hverandre, kan imidlertid de få eksemplene med mindre samsvar likevel få betydning. Derfor er det viktig at disse fanges opp, og fanges opp tidlig nok til at noe kan gjøres med dem.

##### 4.1.2.1 Teknisk innsikt er ikke alltid like lett å forstå

Kunnskapen og innsikten fra forprosjektet var faglig/teknisk forankret, og det ble formidlet på en klar måte. Dette kan sees i de skriftlige dokumentene, og intervjuobjektene var mer eller mindre samstemte om dette. Samtidig er det ikke alltid like lett for folk uten erfaring fra vegutredninger og -prosjekter å oppfatte og forstå all informasjon som kommer fra fagfolk. Vi har fagfolk i offentlig forvaltning nettopp fordi de har mer fagkunnskap og kan jobbe mer målrettet og effektivt med noen typer problemstillinger. Samtidig er det folkestyre som gjelder, og da oppstår et behov for god fagformidling og, mer generelt, god forankring blant dem som påvirkes av et tiltak. Det er eneste måte å virkelig sikre at den faglig-tekniske innsikten når fram og blir forstått.

I intervjuene kom det fram tegn til at noen vegtekniske momenter, eksempelvis bæreevne, ikke er så enkelt for befolkningen å forstå betydning av. Det er fort gjort at detaljene som fagfolk forstår og vurderer som innlysende, kan bli oversett eller undervurdert av andre. Det er samtidig lettere for befolkningen å fange opp utbedringer som er åpenbare eller synlige for dem, som nye gang- og sykkelveier, retting av kurvatur eller betydelig utvidelse av veibredde. Her kan det være behov for mer tolkningsveiledning og kommunikasjons-/formidlingsgrep som gjør det lettere for befolkningen å forstå viktigheten av ulike utbedringer for trafiksikkerhet, framkommelighet osv. Det var en stor mengde informasjon som måtte fordøyes for befolkningen og deres folkevalgte, og det i seg selv øker sjansen for at noen viktige momenter kan gå litt «under radaren», misforstås eller mistolkes.

Vi ønsker ikke å gi inntrykk av at fagpersoner tilknyttet prosjektet tok lett på faglig formidling. Tvert imot kan vi se at det ble gjort noen gode grep. Konkret kan videoen av den forbedrete veien som ble vist på folkemøtene høsten 2022, nevnes. Det er et

eksempel på et godt grep som kan gjøre det lettere for folk å forstå viktigheten av tekniske forbedringer.

Senere skal vi gå nærmere inn i behov for en god forståelse og god formidling rundt «nullalternativet» i en slik utredning.

#### *4.1.2.2 Belastning for yrkessjåfører og økte kostnader for transportnæringen*

I intervjuene kom det fram en del innsikt som kan tyde på at noen momenter knyttet til trafiksikkerhet og framkommelighet for transportnæringen ikke kom tydelig nok fram. Det virker som disse ble tatt opp i styringsgruppen og at de ellers ble nevnt, men samtidig er vi usikre om de likevel nådde skikkelig fram til befolkningen og de lokale beslutningstakere. Å kjøre langs veistrekninger med sammensatte utfordringer kan være en stor belastning for yrkessjåfører. Det medfører dårligere trafiksikkerhet (for alle) og høyere kostnader for transportaktørene. Høyere kostnader for transportnæringen vil også kunne gi utslag i høyere transportkostnader for næringsdrivende i regionen (som trenger å frakte vare inn eller ut langs strekningen) og for varer som fraktes inn til lokalbefolkningen. På den måten blir det også en virkning som treffer de fleste i regionen. Likevel er det ikke nødvendigvis en virkning som alle lett forstår eller tar hensyn til.

Vi skal senere ta opp et behov for mer systematisk framgangsmåte knyttet til behovsanalyse og nytte- og kostnadsvirkninger, se 4.4. Vi tolker manglende innsikt om belastning for yrkessjåfører og virkninger knyttet til trafiksikkerhet og framkommelighet for transportnæringen mer som et utslag av manglende systematikk i kartlegging av virkninger – uansett hvem de tilfaller – enn at næringslivet ikke hadde gode muligheter for framme sine synspunkter og interesser, se også 4.6.

#### *4.1.2.3 Medvirkning rundt behov og forståelse av utfordringer med veien*

Medvirkningsprosesser – som folkemøter, workshops, orienteringer med spørsmål/svar, høringer o.l. – handler ikke bare om å gi folk mulighet å uttale seg om foreslåtte løsninger. De kan også brukes for å sikre felles forståelse for utfordringer og behov og dermed skape et bedre grunnlag for å forstå hva som foreslås som tiltak og som kan medføre kostnader for ulike personer/grupper.

I typiske råd og veiledninger om gode utredningsprosesser, brukes ofte begrepet «behovsanalyse» for alt som handler om det (problemforståelse, nullalternativ, kartlegging av utfordringer osv.). Initiativ til mange tiltak (som vegprosjekter) ofte starter med en viss oppfatning av behov og forslag til løsning. Det er ikke noe galt med å forfølge en slik tanke et stykke på vei, men det kan være nyttig å formalisere eller systematisere behovsanalysen når en har kommet litt ut i prosessene. Sagt på an annen måte, kan det

være greit å ta en sjekk av behovsanalysen med hjelp av medvirkningsprosesser før en har gått mye lengre i den samlede utredningsprosessen og før en blir «låst» til en løsning eller et fåtall mulige løsninger. På den måten vil en lettere fange opp eventuelle forskjeller i forståelse av utfordringer og behov tidlig nok til å kunne justere den videre prosessen og utredningen.

Gode medvirkningsprosesser rundt behov og en felles forståelse av utfordringer langs veien kan være en måte å sikre at den tekniske innsikten som ligger til grunn for ulike utbedringsforslag når riktig fram til befolkningen og beslutningstakere (lokalpolitikere), slik det ble diskutert over (i 4.1.2.1).

## 4.2. Ansvar og roller – hvordan styringsgruppen jobbet

### 4.2.1. Styringsgruppens sammensetning

Det er til syvende og sist styringsgruppen som fikk delegert ansvar for organisering og styring av bompengeprosessen. Vi kan ikke umiddelbart forstå at en annen instans kunne eller skulle ha hatt det ansvaret. Selve styringsgruppen hadde en hensiktsmessig sammensetning, med både fagpersoner fra fylkeskommunen, en leder fra fylkespolitikken med erfaring og innsikt i vegspørsmål og vegutredninger og god representasjon fra berørte kommuner. Vi kan heller ikke se at det er grunn til å problematisere eller sette spørsmålstegn ved selve organiseringen eller valg av medlemmer til styringsgruppen.

### 4.2.2. Hvordan styringsgruppen fungerte

Det har fremkommet ulike oppfatninger av hvordan styringsgruppen fungerte, og i hvilken grad de forskjellige deltakerne hadde en omforent forståelse av mandat, og av egen og andres rolle. Innspill og refleksjoner til temaet i intervjuene pekte i mange ulike retninger. Det var med andre ord heller ikke en omforent forståelse av hva som eventuelt sviktet.

Intervjuene avdekker et betydelig språk i vurdering av hvem som hadde styringen, fra synspunkter om at det ble for politisk styrt til at det var en ren administrativ styring fra fylkeskommunens side. Vi kan ikke forstå at det er noen andre enn styringsgruppen selv som må jobbe for å få etablert en *felles* forståelse for ulike deltakers rolle og ansvar i gruppen. Det kan være lurt å legge opp til utvikling av en felles forståelse tidlig i prosessen, men det vil trolig også være et kontinuerlig behov for å diskutere og videreutvikle gruppens og enkeltmedlemmers rolle og ansvar underveis.

De fleste opplevde at det i hovedsak var en god tone og et godt samarbeidsklima i styringsgruppen. Samtidig kan det virke som styringsgruppen ikke klarte godt nok å fange

opp viktige målkonflikter og uenigheter tidlig nok, eller at de undervurderte omfanget/styrken i motstanden. En kan derfor lure om styringsgruppen gjorde nok for å få fram mulige motsetninger og uenigheter tidlig nok. Noen gang kan det være nødvendig for å en slik gruppe å utfordre hverandre - og en tilsynelatende konsensus. Samtidig er det en krevende balansegang med sånt, da en heller ikke vil bidra til en polarisering som gjør eventuelle mindre motsetninger og uenigheter til noe større enn de egentlig er.

Da motstand ble mer synlig gjennom folkemøtene og i de lokalpolitiske diskusjonene sommeren og tidlig høst 2022, hadde styringsgruppen fortsatt en mulighet til å legge inn en «tenkepause» og eventuelt ta en revurdering av muligheter for den videre prosessen. Det ble holdt et styringsgruppemøte 5. september 2022, cirka en uke etter folkemøtene og i en periode da de lokalpolitiske diskusjonene virkelig hadde kommet i gang. Det var i det møtet at styringsgruppen besluttet å sende saksgrunnlag til kommunene for lokalpolitisk behandling og hvor det står tydelig at kommunene måtte komme med likelydende vedtak. I det møtet vedtok styringsgruppen også forslag til hva det likelydende vedtaket skulle bli, hvor det ble av styringsgruppen lagt inn en endring med tak på 30 bompasseringer per måned. Vedtakene i det styringsgruppemøtet gjorde at det trolig ikke lenger var noen vei tilbake eller mulighet for å roe ned prosessen.

#### 4.2.3. Begrenset erfaring fra bompengeprosesser

De fleste medlemmene i styringsgruppen, både lokalpolitikere og representanter for administrasjonen i fylket og kommunene, har noe erfaring med ulike former for styringsgrupper og samarbeid mellom offentlige virksomheter. Men for de aller fleste kommunepolitikere var bompengeutredning en type prosjekt de hadde liten eller ingen erfaring med fra tidligere.

Når man etablerer styringsgrupper for prosjekter i offentlig regi er det viktig å ha en klar forståelse av hvem de ulike deltakerne representerer, og hvordan man best sikrer at behov, problemstillinger og interessekonflikter blir tatt opp til rett tid. I prosjekter som bompengeutredningen for fv.30 vil lokalpolitikernes ansvar overfor innbyggere handle om å formidle og diskutere både nytten av tiltakene og belastningen som følge av brukerbetalingen. Det innebærer også å stille tydelige krav til den faglige informasjonen, be om utdyping eller tilleggsutredninger, og ikke minst sørge for jevnlig forankring mot eget kommunestyre og egen befolkning.

Vår observasjon er at lokalpolitikere i de tre berørte kommunene samlet sett ikke hadde nok erfaring og kunnskap til å ta en tilstrekkelig tydelig rolle i styringsgruppen og at de dermed hadde vanskeligheter med å ta det nødvendige ansvaret. Manglende erfaring er

ikke en svakhet ved den enkelte. Lokalpolitikere kan ikke forventes å ha spisskompetanse på komplekse fagfelt som bompengefinansiering av vegprosjekter. Men det er et kjennetegn ved folkestyre som en skal være bevisst. Det kan gjøre det vanskelig for lokalpolitikere å vite hva man skal etterspørre, og hvilke problemstillinger det blir viktig å borte ekstra godt i.

Fylkeskommunen, med en større administrasjon, flere fagfolk og erfarne samferdselspolitikere, bør i slike tilfeller sørge for tidlig opplæring og klargjøring av roller og ansvar, så man sikrer at diskusjoner og debatter kommer til rett tid i løpet av prosjektets faser. Samtidig kan ikke fylkeskommunen overta rollen og ansvaret som naturlig ligger hos kommunepolitikere med deres nærhet til egen befolkning. På et eller annet tidspunkt må lokalpolitikere selv også ta ansvar for å etterspørre informasjon, ber om videre forklaring, formidle viktig informasjon til egen befolkning, forankre og forstå behov og få innhentet ulike perspektiver og synspunkter.

Vi ser av referatet fra styringsgruppemøte 9. juni 2021 at fylkeskommunens administrasjon kom med et innspill om å legge inn flere milepæler for kommunale vedtak underveis i prosjektet. Det ble ikke vedtatt. Styringsgruppen framholdt i stedet at styringsgruppens sammensetning med utvidet deltakelse fra kommunene (opposisjonsleder i tillegg til ordfører) skulle bidra til lokal forankring.

I intervjuene kom det fram noen tanker og eksempler på lokal tilrettelegging for god forankring og dialog, som å ha en egen side om prosjektet på kommunenes nettside eller å legge opp prosjektet som en gjentakende orienteringssak til kommunestyret. Samtidig ble motstand og motforestillinger i befolkningen ikke veldig synlig og tydelig før mot slutten av prosjektet. (Midtre Gauldal tok riktignok opp noen bekymringer underveis, slik det framkommer av referatene fra styringsgruppemøtene.) Samlet virker det ikke som styringsgruppen helt klarte å ivareta ansvaret for å få avdekket og jobbet konstruktivt med mulig lokal motstand og lokalpolitiske motforestillinger underveis.

Det er ikke mulig å peke på et konkret sted hvor det sviktet når det gjelder forståelsen av rolle og ansvar i styringsgruppen. Det virker som styringsgruppen samlet sett ikke hadde en *omforent* forståelse av roller og ansvar, både som gruppe og som enkeltmedlemmer. Det var helt sikkert en medvirkende årsak til at vesentlig motstand ikke ble avdekket tidlig nok eller at motstand ikke ble vurdert som vesentlig nok tidlig i prosessen. Videre virker det å være uheldig at styringsgruppen av slo et innspill om flere kommunale vedtak underveis. Et opplegg med tidligere behandlinger/vedtak i kommunestyrene kunne ha avdekket motstand tidligere, og dermed gitt bedre forutsetninger for å jobbe konstruktivt med andre alternativer eller tilpasninger som kunne minske motstanden.

## 4.3. Forhold mellom forprosjektet og videre arbeid

### 4.3.1. Føringer fra prinsippvedtakene i 2018

Bompengeprosessen fra og med 2020 bygget videre på arbeidet fra forprosjektet som ble avsluttet i 2018, og prinsippvedtak som ble vedtatt av de tre kommunene og Trøndelag fylkeskommune samme år.

De faktiske vedtakene fra forprosjektet har en ordlyd som ikke framstår som sterkt førende eller forpliktende for alternativene (tiltaksprogrammene) som skulle utredes nærmere i den videre prosessen. I fylkeskommunens vedtak står det for eksempel følgende (med vår fremheving av enkelte formuleringer):

1. Utbedringspakke Fv 30 Støren – Røros, skal være en veipakke og som deles opp i 2 delpakker. **Prioritet av tiltak i rapport forprosjekt er foreløpig**, men i det videre arbeid prioriteres bort 25 % av tiltakene med lavest prioritet.
2. Mandat – Eiers føringer, med krav og grunnlag for prioriteringer, skal ligge til grunn for videre arbeid. Bompengefinansiering skal ligge til grunn og det skal være mulig å sette opp en bom i hver kommune. Egenfinansiering (bompengandelen) er 75 %.

Tilsvarende punkter sto i de kommunale vedtakene.

Det går tydelig fram at bompengandelen skal være 75 prosent, og det er en klar føring. Samtidig gir vedtaket tilsynelatende et handlingsrom for mer konkret utforming av tiltak i den videre prosessen, ved at det står eksplisitt at prioritering av tiltak fra forprosjektet var foreløpig. Setningen om eiers føringer er imidlertid vanskelig å tolke, da det ikke er helt klart hva «eiers føringer, med krav og grunnlag for prioriteringer» konkret er eller kan bety for handlingsrom i den videre prosessen. Etter intervjuene og gjennomgang av referatene fra styringsgruppemøter kan vi ikke se at eierens «krav og grunnlag for prioriteringer» ble gravet i eller utfordret i senere prosesser eller at de i seg selv var til hinder for å vurdere ulike alternativer.

Samlet virker det å ha vært en oppfatning om at den anbefalte tiltakspakken fra forprosjektet lå til grunn for arbeidet, og dette ble ikke særlig utfordret av styringsgruppen underveis. Oppfatningen var heller ikke feil. Det var den anbefalte tiltakspakken som lå til grunn for det videre arbeidet. Likevel var de *formelle* føringene ikke så strenge at en ikke kunne vurdere andre alternativer. Det er litt vanskelig å forstå om medlemmene i styringsgruppen opplevd at de ikke burde eller ikke kunne utfordre den anbefalte tiltakspakken eller be om nærmere vurdering av andre alternativer. Det kan henge

sammen med manglende erfaring med bompengeprosesser og/eller manglende forståelse for rolle/ansvar, se diskusjonene i 4.2.3. At de ikke utfordret kan også helt enkelt gjenspeile at de ikke så et sterkt behov for å gjøre det tidlig i prosessen.

Uansett bakenforliggende årsak virker det å være uheldig at den videre utredningen tilsynelatende ble «låst» til et bestemt tiltaksalternativ for tidlig, låst i den forstand at det ikke virket å være rom for å diskutere alternativer med andre sammensetning av tiltak eller et nedskalert prosjekt.

#### 4.3.2. Arbeid med reguleringsplaner

De store kostnadene i forbindelse med bompengeprosess/-utredning for fv. 30 var knyttet til utarbeidelse av reguleringsplaner. Det var selvsagt også kostnadene knyttet til arbeidet i styringsgruppen og i fylkeskommunen (forberedelser til møter, deltakelse på styringsgruppemøter, forberedelser og gjennomføring av folkemøter, forberedelser til lokalpolitisk behandling), men de antas å ha vært langt mindre enn kostnadene til reguleringsplanene.

Det finnes ikke et definitivt svart om hvordan en skal forholde seg til og jobbe med reguleringsplaner i en slik prosess. På den ene siden kan utarbeidelse av reguleringsplaner være kostbart, og det kan derfor være lurt å begrense antall alternativer som planlegges og/eller å avvente til en er nokså sikker på tilslutning til prosjektet/alternativer. På den andre siden kan det ta tid å utarbeide reguleringsplaner. Ved å jobbe fram reguleringsplaner parallelt med andre utredninger og oppgaver, kan en trolig vinne noe med tanke på samlet framdrift. Her blir den en avveining mellom raskere framdrift og mulighet for lavere kostnader (ved at en kan jobbe mer målrettet med reguleringsplanene).

Her blir det naturlig å spørre om styringsgruppen var tilstrekkelig bevisst denne avveiningen og om kostnadene som ville løpe. I referatet fra det første styringsgruppemøtet (8. mai 2020) står følgende:

TRFK starter nå med reguleringsplanarbeid, og det er behov for å se mer detaljert på tiltakene.. Prosjektorganisasjonen for fv. 30 i TRFK signaliserer at det er viktig å raskest mulig få avklaringer om tiltak de skal gå videre med i reguleringsarbeidet. Dette for å holde framdrifta oppe.

Vi kan sende bompengesøknad når minst ett av tiltakene i bompakken er regulert.»

Det ble dermed gjort rede for forhold til reguleringsplanarbeidet, og det virker som hensyn til rask framdrift ble tillagt størst vekt. Problemet er bare at styringsgruppen i sin endelige form ikke var på plass på det tidspunktet. Ordførerne fra de tre kommunene var til stede på det møtet, men det var i samme møte at utvidete deltakelse med en videre



lokalpolitikere fra hver kommune ble bestemt. Vi kan ikke se at problemstillingen i sin helhet ble tatt opp igjen så eksplisitt i styringsgruppen.

Det parallelle arbeidet med reguleringsplanene kan være en del av grunnen til at alternativene ble (oppfattet som) låst til én bestemt tiltakspakke tidlig.

#### 4.4. En mer systematisk samfunnsøkonomisk analyse?

Som påpekt innledningsvis kan det være en krevende øvelse å få oversikt over og veie ulike interesser, kostnader og hensyn i utredning av et vegprosjekt. En samfunnsøkonomisk analyse er et sett av rutiner og prinsipper som er utviklet for å kunne strukturere en gjennomgang, diskusjon og vurderinger av de ulike virkningene av et tiltak. En slik analyse skal forsøke å belyse virkninger for *alle* aktører i samfunnet som kan bli berørt i vesentlig grad.

Den konkrete gjennomføringen og detaljeringsgraden i en samfunnsøkonomisk analyse kan tilpasses utredningsfase og tilgang til pålitelig informasjon i det spesifikke prosjektet. En samfunnsøkonomisk analyse trenger med andre ord ikke å være særlig omfattende i en tidlig utredningsfase. I vegsektoren brukes programmet/verktøyet EFFEKT for å beregne *prissatte* virkninger av et tiltak. EFFEKT har blitt utviklet over lengre tid og kan tolkes som et forholdsvis modent og veletablert verktøy for å anslå prissatte virkninger, dvs. virkninger hvor det er gode rutiner og et grunnlag for å beregne konsekvenser i kroner. Det er ikke dermed sagt at EFFEKT fanger opp alt som er relevant. Erfaringsmessig må en del såkalte ikke-prissatte virkninger belyses kvalitativt i en samfunnsøkonomisk analyse. I så fall kan det være krevende å trekke en klar konklusjon om samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Likevel vil en samfunnsøkonomisk analyse kunne avdekke og sammenfatte de viktigste virkningene for samfunnet *på en systematisk og strukturert måte*.

En mer helhetlig og systematisk drøfting kan også være nyttig for å være litt i forkant av lokalpolitiske diskusjoner og å være godt forberedt for å møte innvendinger og motstand fra ulike kanter. Det gjelder også med tanke på eventuelle fordelingsvirkninger, se nærmere diskusjon i 4.4.5.

*Statlige* investeringer er underlagt Utredningsinstruksen som sier at en samfunnsøkonomisk analyse skal gjennomføres når et tiltak forventes å gi vesentlige nytte- eller kostnadsvirkninger. Da fv. 30 er et fylkeskommunalt prosjekt, er det ikke direkte underlagt kravene i utredningsinstruksen. Det generelle prinsippet om at et tiltak med vesentlige nytte- eller kostnadsvirkninger bør utredes med en samfunnsøkonomisk analyse, er likevel relevant. Flere momenter som vi drøfter her i dette delkapitlet handler

om analyser som typisk inngår som en del av en samfunnsøkonomisk analyse. Av den grunn kunne en spørre om prosessen og utredningen rundt fv. 30 kunne ha vært tjent med å følge prinsippene og stegene som typisk inngår i en samfunnsøkonomisk analyse eller i det minste ha et bevisst forhold til hva som typisk inngår i slike analyser.

Vi henviser til DFØs Veileder i samfunnsøkonomiske analyser<sup>4</sup> som overordnet kilde for å få oversikt over grunnprinsippene i gjennomføring av en samfunnsøkonomisk analyse. Håndbok V712 - Konsekvensanalyser fra Statens Vegvesen kan også brukes. Prinsippene i begge er like, men V712 er en sektorveileder som går dypere inn i detaljer som kan være særlig relevante for analyser av vegprosjekter. Det brukes til dels litt ulike begreper i de to veilederne.

#### 4.4.1. Nullalternativet

Som tidligere nevnt i 4.1.2 kan det likevel være nyttig å formalisere eller systematisere tanker, analyser og oppfatninger rundt de viktigste utfordringene og behovene som et tiltak skal adressere. En overordnet formulering av et null- eller referansealternativ vil kunne inngå som en del av dette.

Nullalternativet skal beskrive dagens situasjon og den forventede utviklingen framover i fravær av større tiltak. DFØs veileder utdyper nærmere om dette og gir også eksempler på noen typiske fallgruver knyttet til utforming av nullalternativet. Det er ikke nok å bare beskrive dagens situasjon. Perioden for drøfting av framtidssituasjonen/-scenarier kan tilpasses til hva som er relevant i det konkrete prosjektet. I noen tilfeller kan utfordringer bli større og mer påtrengende i framtiden, og det kan være viktig å formidle det for befolkningen/beslutningstakere. Innledningsvis kan formuleringen av nullalternativet være *kvalitativ* og forholdsvis overordnet. Etter hvert kan det utdypes med flere detaljer og større innslag av kvantitative analyser/tallfesting, av for eksempel trafikkmengder, kostnader osv.

Håndbok V712 angir flere detaljer om hva som typisk kjennetegnet ved nullalternativet<sup>5</sup> i vegsektoren, særlig at det:

- «tar utgangspunkt i dagens situasjon -
- inkluderer ordinært vedlikehold

---

<sup>4</sup> Se <https://dfo.no/fagomrader/utredning-og-analyse-av-statlige-tiltak/samfunnsokonomiske-analyser/veileder-i-samfunnsokonomiske-analyser>

<sup>5</sup> V712 bruker begrepet «referansealternativet» istedenfor nullalternativ.

- korrigerende vedlikehold (reparasjoner av feil, utskifting av ødelagte deler)
- forebyggende vedlikehold (periodisk vedlikehold)
- inkluderer utskiftinger/fornyelse (nødvendige reinvesteringer, oppgraderinger) for å kunne fungere i den tidsperioden som forutsettes i analysen
- tar hensyn til andre vedtatte tiltak som er i gang eller har fått bevilgning
- er sammenligningsgrunnlag for både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser»<sup>6</sup>

I forbindelsen med fv. 30 virket det å være ulike oppfatninger rundt hvordan for eksempel vedlikehold og nødvendige utskiftinger og reinvesteringer langs fv. 30 ville skje (og kunne finansieres) framover, i fravær av de foreslåtte tiltakene. Hvis nullalternativet hadde vært utredet på en mer systematisk måte, formidlet til innbyggere og beslutningstakere og generelt diskutert mer grundig, kunne det ha vært klargjørende.

Forslag til løsninger – tiltaksalternativer – skal sammenlignes og måles opp mot nullalternativet. Nullalternativet slik det vanligvis formuleres for vegprosjekter, er ikke uten kostnad. Både vedlikehold og nødvendige utskiftinger, reinvesteringer og oppgraderinger koster noe og har konsekvenser for offentlige (fylkeskommunale) budsjetter. Det kan være viktig å belyse og formidle. Det blir også en mulighet for å opplyse om kostnadsdeling i veisektoren og kan muliggjøre en noe mer nyansert diskusjon om slike temaer.

#### 4.4.2. Ulike tiltaksalternativer

I en samfunnsøkonomisk analyse skal en prøve å identifisere *flere* ulike tiltak for å løse det aktuelle problemet. Utredningen skal ikke låses til kun ett tiltaksalternativ – en bestemt løsning – for tidlig.

Ulike tiltakspakker slik de ble utredet i forprosjektet, kan i prinsipp fungere/tolkes som ulike alternativer. Noen av tiltakene som ble prioritert i den anbefalte tiltakspakken fra forprosjektet hadde ulike alternativer, men samlet virket det som styringsgruppen jobbet med et smalt utvalg av alternativer. Det var for eksempel ikke særlig snakk om større omprioritering av tiltak/prosjekter eller nedskalering av hele prosjektet. Det var noe diskusjon rundt å dele pakken opp i ulike trinn, slik Trøndelag fylkeskommune var kjent med fra Fosenvegprosjektet.

Da folkemøtene ble holdt sommeren 2022 og det begynte å bli mer diskusjon i lokalbefolkningen om bompengebelastningen, virket det ikke å være rom for å diskutere eller vurdere andre løsninger/alternativer, for eksempel å nedskalere prosjektet. I noen av

---

<sup>6</sup> Punktliste hentet direkte fra kap. 4.3 i Håndbok V712.

intervjuene ble det nevnt som en mulighet nå i etterkant, men nå er prosjektet i første omgang avsluttet og den muligheten er ikke reell.

#### 4.4.3. Forskjell mellom måloppnåelse og nytte

Rapporten fra forprosjektet presenterer vurderinger knyttet til både kostnader og nytte. Vurderingene rundt «nytte» i forprosjektet er i virkelighet en analyse av måloppnåelse basert på visse indikatorer knyttet opp mot målene om trafikkikkerhet og fremkommelighet. Det er ikke noe feil i å gjennomføre en analyse av måloppnåelse, og analysen av måloppnåelse er gjennomført på en systematisk og grundig måte og godt dokumentert (i vedlegget til rapporten fra forprosjektet). Den gir utvilsomt nyttig innsikt.

Måloppnåelse og nytte kan imidlertid være to litt forskjellige ting, avhengig av hvordan målene formuleres<sup>7</sup>. For å forstå dette, kan vi se nærmere på det overordnede samfunnsålet for fv. 30: «Mest mulig økt sikkerhet og fremkommelighet for personbil, næringstrafikk og mye trafikanter innenfor tilgjengelige rammer». Det er ikke vanskelig å forstå at økt sikkerhet og fremkommelighet sammen eller hver for seg er positiv for samfunnet. utfordringen oppstår når en har ulike tiltak eller alternativer hvor *verdien* av økt sikkerhet og/eller fremkommelighet kan variere, eksempelvis fordi det er flere som ferdes langs den ene vs. den andre strekningen, fordi det er forskjeller i alvorlighetsgraden i ulykker langs ulike strekninger eller fordi den praktiske betydning av økt veibredde er større ulike steder, for å nevne noen mulige eksempler. Sagt på en annen måte er det ikke nødvendigvis den tekniske utbedringen i seg selv som (alene) er viktig, men hvordan den eventuelt øker veiens funksjonalitet og nytte for brukerne av veien. Det kan av den grunnen være viktig å undersøke hvordan veiens funksjonalitet også vil være eller vil oppleves for brukerne.

Denne diskusjonen må sees i sammenheng med avsnitt 4.1.2, om bedre forankring og forståelse av utfordringer langs veien. Mer medvirkning rundt hva brukerne opplever eller oppfatter som viktige, kan være en mulighet for å flytte diskusjonene litt nærmere hva som handler om nytte, dvs. verdien for brukere av veien.

Oppsummert er det ikke feil å ha gjennomført analysen av måloppnåelse slik det ble gjort. Tvert imot var det en grundig analyse. Vi mener heller ikke nødvendigvis at beregningene

---

<sup>7</sup> Forskning i Bull-Berg, Holst Volden og Tyholt Grindvoll (2014) om praksis med bruk av samfunnsøkonomiske analyser i utredning av større statlige investeringer viser at det ikke er uvanlig å se at ikke-prissatte nyttevurderinger blandes sammen med vurderinger vedrørende måloppnåelse og også noen ganger at det kun gjennomføres en analyse av måloppnåelse.

med EFFEKT burde ha blitt gjennomført. Poenget handler mer om å ha god forståelse for nyanseforskjellene i de ulike tilnærmingene som kan brukes for å belyse mulige nytteeffekter, å ha et bevisst forhold til at tekniske utbedringer kan ha ulik nytte (betydning for brukerne) og at det kan være viktig å forsikre at brukere forstår hvordan tiltak vil gjøre veien bedre for *dem*.

#### 4.4.4. Ansvar for en nyttekostnadsanalyse

Interesseforeningen Vegforum, som representerer næringslivsaktører i regionen, undersøkte muligheter for å få utarbeidet en «kostnytteanalyse» av eksterne konsulenter og foreslo at en slik utredning skulle gjennomføres som spleiselag mellom Vegforum, fylkeskommunen og de tre kommunene. Samlet kostnad for arbeidet var beskjedent. Styringsgruppen vedtok forslag til utredningen, inkludert kostnadsdeling.

Vi ser ikke behov for å drøfte innholdet i selve rapporten fra den eksterne konsulenten inngående. Overordnet mener vi at den samlede utredningen rundt fv. 30 burde ha belyst nytte- og kostnadsvirkninger bedre, uansett hvem virkningene skulle tilfalle. Ut ifra det perspektivet kan det neppe være feil å få til en utredning som belyse viktige virkninger. Utredningen kom likevel i stand etter ønske fra næringslivet og hadde bakgrunn i næringslivets prioriteringer, da deler av analysen var basert på intervju med næringslivstopper fra ulike bransjer i regionen.

En fullstendig nyttekostnadsanalyse forsøker vanligvis å dekke *hele bredden* i vesentlige virkninger for samfunnet, *både nytte og kostnader/ulemp*, og det er derfor viktig at en slik utredning oppfattes som «nøytral», ikke som et partsinnlegg fra en gruppe eller fra noen interessenter. Det er uproblematisk at næringslivet *foreslår* en nyttekostnadsanalyse. Det er også uproblematisk at en slik analyse gjennomføres av en ekstern konsulent. Det er faktisk det mest vanlige i våre dager, da slike analyser vanligvis krever spesialistkompetanse. Vi mener imidlertid at:

- En mer systematisk samfunnsøkonomisk analyse (etter prinsippene i DFØs veileder) uansett burde ha vært vurdert uten at næringslivet (eller eventuelt andre) måtte foreslå det.
- At en eventuell bestilling av en samfunnsøkonomisk analyse/nytttekostnadsanalyse fra eksterne konsulenter helst skulle ha blitt gjort av styringsgruppen ikke gjennom en representant fra næringslivet i referansegruppen.
- At kostnadene til analysen helst dekkes i sin helhet av prosjektets utredningsmidler, uten medfinansiering fra utvalgte interessegrupper, eller at det

inngås mer formaliserte avtaler om offentlig-privat samarbeid hvor roller og forpliktelser er avklart, også i forhold til andre interessegrupper.

- Det er selvsagt fritt fram for en interessegruppe å finansiere egne analyser/utredninger og legger dem fram for beslutningstakere og befolkningen i tillegg til utredningen gjennomført/påkostet av det offentlige.

Vi vurderer det derfor som litt uheldig at Vegforumet hadde ansvar for å bestille og var med på å bekoste den konkrete rapporten, da det kan skape et inntrykk av forskjellsbehandling av en interessegruppe (næringslivet). Samtidig var kostnaden beskjeden, og det virket å være en god dialog og tillit mellom ulike grupper og parter i kommunen/regionen som var mest direkte berørt av fv.30-prosjektet. Vi vil dermed ikke si at den løsningen ble veldig problematisk i dette prosjektet. Det er likevel grunn til at tro at samme løsning kunne skape utfordringer i en annen kontekst.

#### 4.4.5. Fordelingsanalyser

Kjernen i en typisk samfunnsøkonomisk analyse - en nyttekostandsanalyse - skal belyse de viktigste virkningene av et tiltak - både positive og negative - for samfunnet i sin helhet. I den sammenheng teller alle personer/grupper i samfunnet vanligvis likt. Et tiltak vurderes som *samfunnsøkonomisk lønnsomt* hvis den samlede nytte og betalingsvilligheten for tiltaket er større enn de samlede kostnadene summert over alle virkninger og alle personer/grupper.

At «alle» teller likt, er ingen garanti for at et tiltak vil gi en «rettferdig» fordeling av fordeler og ulemper over ulike grupper. Hva som er «rettferdig» er til syvende og sist en politisk vurdering, men å være tydelig om og belyse eventuelle fordelingseffekter når de kan være vesentlige, kan bidra til mer ryddige og konstruktive diskusjoner. Av den grunnen anbefales (i både DFØs veileder og i V712) at en nyttekostnadsanalyse (effektivitetsanalyse) suppleres med en beskrivelse av eventuelle fordelingsvirkninger av betydning. Her kan det være vanskelig å vite hva som er «av betydning», men enkelte tilfeller er helt klart nyttige å vite om, som hvis visse personer/grupper får stor nytte av et tiltak, mens helt andre personer/grupper bærer størstedelen av kostnadene.

En del av diskusjonene rundt hvem som ville måtte betale mye bompenger knyttet til tiltakene på fv. 30, kan tyde på at det var et behov for en kartlegging av mulige fordelingsvirkninger. Hvis utredningen hadde fulgt - eller vært mer bevisst om - de typiske anbefalingene til en samfunnsøkonomisk analyse, ville behovet for diskusjoner av fordelingsvirkninger kanskje ha blitt fanget opp litt tidligere og strukturert bedre, før de kom litt ustrukturert inn på slutten av prosessen.

En typisk respons til kunnskap om større fordelingsvirkninger er å prøve å finne måter hvor «vinnerne» av et tiltak dekker mer av kostnadene og/eller «taperne» kompenseres eller blir mindre belastet. For at det skal lykkes, må en imidlertid også ha tid og mulighet til å vurdere alternativer i utredningsprosessen. Dette må derfor ses litt i sammenheng med diskusjonene om behov for å få fram motsetning og motforestillinger tidlig i prosessen, og la det være muligheter for å påvirke utforming.

## 4.5. Regionale interesser

Noen regionale interesser og hensyn kan samsvare med lokale interesser og hensyn i de tre kommunene som skulle fatte vedtaket angående fv. 30. Det kan imidlertid hende at andre interesser enn de som er representert i de tre kommunene, påvirkes av hva som skjer med veien. I så fall kan det ikke tas for gitt at disse interessene blir representert i diskusjonene eller tatt hensyn til i de lokale beslutningene. Dette gjelder for eksempel turister og hytteeiere som ikke bor i de tre kommunene, og det kan også til dels gjelde for transportnæringen, se også omtalen av formidling av deres interesser i 4.1.2.2.

For en fylkesvei vil videre interesser i stor grad handler om regionale interesser, og dermed har fylkeskommunen et særskilt ansvar for å påse at slike interesser fanges godt nok opp og tas hensyn til i utredning og beslutninger. Det innebærer også at virkninger for disse gruppene blir kartlagt og formidlet.

## 4.6. Næringslivets rolle

Fv.30 mellom Støren og Røros er en viktig transportåre for handels -og næringslivet i regionen. Transportnæringen har vært en aktiv pådriver for å sikre oppgradering av veien, for å bedre forholdene for sine sjåførere og sikre forutsigbarhet i leveranser til sine kunder. Som påpekt over, var næringslivet også godt representert i referansegruppen som fulgte styringsgruppen. Derfor hadde næringslivet i utgangspunkt gode muligheter å følge med og eventuelt også komme med innspill til utredning av tiltak på fv. 30.

Fv. 30 strekningen har samtidig ingen sterk og entydig næringsmessig representasjon, som man for eksempel finner på Fosen eller i Nord-Trøndelag, der den omfattende oppdrettsnæringen spiller en betydelig rolle i regionen, og hvor det å sikre rask og punktlig transport ut til markedene er en åpenbar, kritisk suksessfaktor.

For de tre berørte kommunene langs Fv.30 er næringslivet mer sammensatt, og behovene tilsynelatende forskjellige. Enkelte aktører synes for eksempel å ha vært mest opptatt av

bompengebelastningen for sine arbeidstakere, og vurdert at nytten av tiltakene ikke har vært høy nok for dem. Andre kan ha sett verdien av oppgraderingen, men ikke vært pådrivere for sikre realisering, slik man har sett i andre tilfeller, der næringsaktørene sammen går inn for å akseptere høyere bombelastninger og/ eller bidrar med delfinansiering på andre måter (ref Laksevei Nord og Fosensamarbeidet).

Som vi har skrevet innledningsvis i dette kapitlet er det ingen gitt fasit på hva som er rett utfall av en sak som bompengeprojektet for fv.30. Regionens næringslivssammensetning kan ha betydning for rollen som det lokale næringslivet kan og vil ta. Man kan likevel spørre seg om Fylkeskommunen kunne og burde tatt et større ansvar for å gjøre analyser på vegne av næringsinteresser i *regionen* med tanke på at interessene kan strekke seg utover de tre kommunene, ref også våre tidligere vurderinger av ansvar for nyttekostnadsanalyse. Utfallet ville kanskje blitt det samme, men en nøytral analyse av regionale næringsinteresser i regi av fylkeskommunen kunne ha hatt større legitimitet - og kanskje også dermed større gjennomslagskraft - enn nyttekostnadsanalysen bestilt av Trøndelag Vegforum.

I noen av intervjuene kom det opp en diskusjon om næringslivets behov og om disse ble fanget godt nok opp og tatt hensyn til. Vi ser for så vidt at noen detaljer ved transportnæringsens behov ikke var veldig framtreddende i de lokalpolitiske diskusjonene, se diskusjonen i 4.1.2.2, men vi vurderer at det handler om et utslag av manglende systematikk og svak forankring knyttet til diskusjoner om nytte for *alle* brukergrupper.

Representanter fra næringslivet deltok i referansegruppen og var dermed invitert til, og vanligvis også til stede på, styringsgruppens møter. Næringslivet hadde dermed representanter med gode muligheter til å følge direkte med på styringsgruppens arbeid og å komme med innspill. Vi kan ikke se at det er grunnlag for å mene at næringslivets interesser ikke var godt representert eller ikke hadde muligheter til å bidra inn i prosessene. Hvis noe, kunne folk ha satt spørsmålsteget ved næringslivets særstilling og hvorfor andre interesser ikke også var en del av referansegruppen. En bredere sammensatt referansegruppe kunne muligens ha bidratt til at flere motsetninger ble fanget opp tidligere, men det har heller ikke kommet fram synspunkter som tilsier at andre interesser ikke var godt nok representert.

## 4.7. Ytre omstendigheter

Bompengeutredningen for fv. 30 Støren-Røros har foregått i en periode hvor en rekke tilfeldige, ytre omstendigheter har inntruffet. Disse har på ulike måter kunne påvirket



prosess, og det kan ikke utelukkes at også disse har hatt betydning for det endelige utfallet. Den mest opplagte er selvsagt koronapandemien med alt det medførte av nedstengninger, restriksjoner og usikkerhet, men både bompengelopprøret som blomstret opp i flere byer i 2019, timing av kommunestyrebehandlingen i forhold til det kommende kommunevalget, regionreformen og «dyrtiden» er verdt å nevne. Vi utdyper litt om disse nedenfor, men oppsummert må det kunne sies at bompengeutredningen for fv. 30 foregikk i en usedvanlig tid hvor mye framsto som langt mer usikkert og uoversiktlig enn har vært vanlig i Norge i lang tid.

#### 4.7.1. Koronapandemien

Tidlige medvirkningsprosesser rundt fv. 30 Støren-Røros ble helt klart påvirket av koronapandemien, som gjorde det mer krevende med fysiske møter og nærmest umulig med større arrangementer. Oppstart av den nye fasen i utredning av fv. 30 mellom Støre og Røros (våren 2020) sammenfalte med perioden for de første restriksjonene knyttet til koronapandemien.

Noen av intervjuobjektene nevnte at «småpratene» og mindre avklaringer som ofte finner sted før og etter møter eller i pauser naturlig nok ble borte med digitale møter. Generelt ville koronarestriksjonene også ha gitt lokalpolitikere færre uformelle arenaer, og dermed dårligere forutsetninger for å fange opp «folkeopinionen». Stadige endringer i restriksjoner krevde også betydelig omstillingsdyktighet i befolkningen, og det kan tenkes at mange dermed hadde mindre tid og krefter til å engasjere seg i andre problemstillinger (enn korona og å få dagliglivet å gå rundt under pandemien). Alt dette kan ha vært en medvirkende årsak til at hovedtrekkene i motstand mot veien først ble tydelig sent, og at styrken i motstand kom litt overraskende på mange.

#### 4.7.2. Bompengelopprøret

Bompengelopprøret med Folkeaksjonen nei til bompenger (FNB) i front pågikk våren 2019 og fram til kommunevalget 2019. Det satte bompenger på dagsorden mange steder i landet uten at det var helt klart hva et nei til bompenger egentlig innebar: redusert veibygging, en økning av statlige penger til vei på bekostning av andre områder eller skatteøkning? Årene etter har heller ikke gitt noen avklaring, men opprøret virker å ha gjort det mer «stuerent» å sette spørsmålstejn på bompenger, og i ytterste konsekvens også å si nei til bompengeprosjekter. Det kan selvsagt også ha påvirket folks holdninger og villighet til å sette spørsmålstejn ved fv. 30-prosjektet.

#### 4.7.3. Regionreformen

Som en del av regionreformen fikk fylkeskommunene ansvar for fylkesveiene, og deler av Statens vegvesen ble overført til administrasjonen i fylkeskommunen fra og med 1.1.2020. Det ble en stor organisasjonsmessig endring for både statens vegvesen og fylkeskommunene, med påfølgende perioder med usikker og/ eller redusert bemanning i flere enheter og nye ansvar og roller som skulle gås opp i hver organisasjon. Det er liten tvil om at dette har hatt betydning for alt som omhandlet veg og vegutredninger akkurat i overgangen fra forprosjektet til oppstart av den videre fasen for fv. 30.

#### 4.7.4. Kommunevalget 2023 nærmet seg

I flere intervjuer ble kommunevalget 2023 nevnt som en faktor som kan ha påvirket fv. 30-prosjektet. Fordi flere lokalpolitikere hadde begynt å tenke på valget, kan det ha framstått som vanskelig å stå imot motstanden når den kom så tydelig fram fra enkelte i lokalbefolkningen.

#### 4.7.5. Dyrtiden

Forstyrrelser i forsyningslinjer under og etter pandemien har ført til knapphet på mange varer, med tilhørende økning i prisnivå. Økende energipriser som følge av krigen i Ukraina har også slått inn. Det høye inflasjonsnivået har brakt økte renter med seg. Til sammen har dette ført til en betydelig økning i prisnivå og kostnader og mindre økonomisk handlingsrom for de fleste husholdningene. Mange snakker om at vi nå er inne i en ny «dyrtid». Den hadde trolig ikke slått fullt inn da vedtakene angående fv. 30 ble lokalpolitisk behandlet i de tre kommunene, men usikkerheten hadde vokst. Det kan ikke utelukkes at også det virket inn til slutt.

## 5. Avslutning og anbefalinger

I dette kapitlet sammenfatter vi hovedkonklusjoner og/eller anbefalinger fra gjennomgangen av prosessene knyttet til fv. 30. Vi har prøvd å samle disse til kortfattede poeng med mulig overføringsverdi til andre, lignende (bompeng-)prosesser. Dette er gjort med tanke på at evalueringen skal kunne brukes som refleksjonsgrunnlag for andre bompengeprosesser. Av den grunn er flere av konklusjonene eller anbefalingene formulert på en generell måte, og må ikke tolkes som indirekte kritikk mot enkeltpersoner eller aktører tilknyttet prosessen med fv. 30. Virkeligheten er sammensatt og ulike momenter går ofte inn i hverandre og har påvirket hverandre. Kapittel 4 inneholder flere detaljer og mer analyse som grunnlag for konklusjonene og anbefalingene. Nærmere omtale av enkelte momenter kan derfor hentes der.

Etter vår vurdering er det verken mulig eller særlig hensiktsmessig å tilordne skyld eller peke ut svakheter hos enkeltaktører etter en slik prosess. Det er lett å være etterpåklok, og ingen vet egentlig hva som skulle ha vært det riktige utfallet av prosessen. Det er mange hensyn og faktorer som må veies opp mot hverandre i forbindelse med en bompengebeslutning. Som vi gjorde rede for tidligere i denne rapporten, virket det klart at alle i styringsgruppen jobbet lojalt og samvittighetsfullt mot et mål om å få realisert tiltak gjennom et bompengeprojekt for fv. 30 mellom Støren og Røros.

Vi kan ikke utelukke at det var riktig å legge prosjektet bort på nåværende tidspunkt. Det virker som prosjektet virkelig ikke hadde tilstrekkelig oppslutning i lokalbefolkningen høsten 2022. Det er uheldig hvis det var tilfellet pga. misforståelse, feilfortolkninger eller at viktige problemstillinger ikke ble tilstrekkelig belyst. I vår gjennomgang og våre konklusjoner/anbefalinger her i dette kapitlet, har vi derfor lagt vekt på momenter som kan bidra til å skape usikkerhet rundt beslutningsrelevant informasjon eller utfordringer med på formidling/tolkning av beslutningsrelevant informasjon.

### 5.1. Sikre felles forståelse av behov, nytte, kostnader og ulemper tidlig i prosessen

Uten at alle som er berørt av et tiltak, kan eller skal involveres i detaljerte analyser, er det avgjørende at man tidlig i prosessen sikrer en felles forståelse av både hva som er behovet, hva tiltakene vil koste, og hva det kan innebære av nytte eller kostnad og belastning for den enkelte bruker.

Det er spesielt viktig at vesentlige stridspunkter og konfliktlinjer, eller såkalte «show-stoppere», kommer fram tidlig nok i prosessen til at de kan påvirke den videre prosessen, herunder tiltaksalternativer/tiltaks pakken som vurderes, og hva de konkrete effektene av tiltakene (nytte og/ eller kostnad/ulempe) vil være for den enkelte. Hva som er «tidlig nok» kan ikke angis i kalendertid. Det viktigste er at styringsgruppen opplever at de kan agere hvis de begynner å forstå at motstanden kan velte oppslutning om prosjektet. Nedskalering eller mindre omfattende tiltak med lavere kostnad, og påfølgende lavere brukerbelastning kan være et nyttig alternativ å alltid ha med seg i prosessen og å bruke ved behov.

## 5.2. Forhold til utredningskostnader

Hva som er «for tidlig» må også sees i forhold til eventuelle kostnader som påløper. En burde trolig ikke bruke mer penger på kostbare utredninger (som reguleringsplaner) enn minimumet som trengs til en bompengesøknad før de nødvendige vedtakene er på plass, i dvs. de likegyldige vedtakene i kommunestyrene for fv. 30. En bør derfor ha et bevisst forhold hva som må være på plass når og hva som kan avvente nærmere avklaring rundt oppslutning.

## 5.3. God medvirkning for å avdekke behov/motstand

Når det gjelder den konkrete bompengeprosessen for fv. 30, virker den vesentlige informasjonen eller motstanden å handle om bompengebelastningen for privatpersoner/innbyggere, særlig i Midtre Gauldal og Holtålen. Etter bompengepoprøret i 2019 er det grunn til å forvente at bompengebelastningen for privatpersoner ofte vil dukke opp som et viktig tema i slike prosesser, men det er trolig ikke det eneste som vil kunne skape motstand og svekke oppslutning i andre bompengeprojekter. Motstand kan også oppstå fordi lokalbefolkningen egentlig ønsker andre tiltak eller ser behov for en annen prioritering av mulige tiltak. Derfor bør det være gode, tidlige medvirkningsprosesser rundt behov/behovsanalyse og god argumentasjon/kommunikasjon rundt prioriteringen av tiltak og utforming av alternativer.

## 5.4. God medvirkning kan ta tid

Gode medvirkningsprosesser kan ta tid, og det kan noen ganger oppleves som de går på bekostningen av fremdriften i et prosjekt. Men det blir ikke noen fremdrift hvis prosjektet i

sin helhet havarerer. Det finnes ikke enkle svar om balansegangen her, men det kan være nyttig at styringsgruppen har et *bevisst* forhold til avveiningen mellom framdrift og risikoen for at prosjektet havarerer. Videre kan det være nyttig å holde muligheter åpne for nedskalering av prosjektet eller for å revurdere noen punkter underveis, før den endelige lokalpolitisk beslutning må tas.

## 5.5. En mer systematisk nyttekostnadsanalyse ville være nyttig

Det kan være en fordel å ha kjennskap til hovedprinsippene og stegene i en samfunnsøkonomisk analyse, og i det minste vurdere om det kan være hensiktsmessig å få gjennomført en mer systematisk nyttekostnadsanalyse (tilpasset prosjektet og utredningsfase). En slik analyse trenger ikke å være veldig omfattende i en tidlig fase. Fordelingsvirkninger bør også tas opp og belyses når det er grunn til å forvente at fordelingen av kostnader eller nytte kan bli veldig skjev. Det er bedre at slike virkninger belyses på en systematisk, strukturert måte enn at styringsgruppen må stadig «løper etter» hva som kommer fram på andre måter.

## 5.6. Det må tas hensyn til de ulike erfaringene som medlemmene i styringsgruppen tar med seg

Kommunepolitikere vil ofte ha begrenset erfaring med bompengeprosesser og veiutredninger. Det er viktig at fylkespolitikere og fagfolk i fylkeskommunen tar hensyn til dette, og legger opp til å gi lokalpolitikere kunnskapen som de trenger for å styre. Det er ikke unaturlig at fylkeskommunen (fylkespolitikere/fylkesadministrasjon) tar en litt større rolle og litt mer ansvar innledningsvis, men på et eller annet tidspunkt må også lokalpolitikere tar ansvar, ved å stille spørsmål, be om mer kunnskap, videre utredninger, ber om mer tid, ber om mer medvirkning osv.

## 5.7. Det er styringsgruppen som styrer

En skal likevel anerkjenne at det er styringsgruppen som styrer. Før eller siden må medlemmene i styringsgruppen derfor ta mer aktivt ansvar for styring. Det kan innebære å ta et skritt tilbake, revurdere prosessene, stake ut ny kurs osv. Når det gjelder fv. 30 er vår vurdering av det var grei framdrift i prosjektet etter at de kom i gang i 2020. Derfor mener vi at styringsgruppen hadde mulighet å roe litt ned og utforske mer rundt motstanden i

befolkningen uten at de sto i fare for å anklages for dårlig framdrift. Det kan være verdt å vurdere i en sann prosess.

## 5.8. Sikre felles forståelse av roller og ansvar i styringsgruppen

Da det til syvende og sist er styringsgruppen som styrer, er det viktig at det etableres en *felles* forståelse i gruppen for roller og ansvar. Det handler trolig primært om å ta temaet direkte opp tidlig i prosessen (ved ett av de første styringsgruppemøtene). Når styringsgruppen får bedre oversikt over helheten i prosessen, kan det være et behov å ta en slik diskusjon igjen. Behov, ansvar og roller kan endres seg litt underveis. Da fylkespolitikere og fagfolk fra fylkeskommunen vanligvis kan forventes å ha mer erfaring enn kommunepolitikere fra lignende prosesser, er det ikke unaturlig at de tar litt mer ansvar for dette temaet i oppstarten, men det skal da handle om å «myndiggjøre» styringsgruppen i sin helhet. Etter hvert ligger ansvaret uansett hos styringsgruppen som helhet.

Sammensetningen av styringsgruppen for fv. 30 virket hensiktsmessig og kan sikkert også brukes med hell i andre prosesser. Representanter fra kommuner – og særlig lokalpolitikere – har naturlig nok et særskilt ansvar for god forankring ut mot egen befolkning.

## 5.9. En referansegruppe kan være nyttig

En referansegruppe som følger styringsgruppen og som styringsgruppen kan rådføre seg med på en kjapp eller ukomplisert måte, kan være nyttig. Hva slags interesser som bør være representert i en slik referansegruppe, vil avhenge av det konkrete prosjektet og interessene/gruppene som berøres av prosjektet. Det kan derfor være lurt å være litt fleksibel i organisering av referansegruppen, dvs. holde muligheten åpen å ta inn flere representanter etter hvert. Styringsgruppen må finne ut hvordan en slik referansegruppe bør organiseres og hva dens rolle skal være.

En mer formell nyttekostnadsanalyse vil kunne gjøre det lettere å sikre at vesentlige virkninger for ulike grupper fanges opp og kan belyses godt. Uansett hvordan en styringsgruppe velger å organisere utredning av virkninger, bør en tilstrebe å få avdekket alle vesentlige virkninger/interesser tidlig nok. Det er viktig at regionale interesser som eventuelt ikke samsvarer helt med interessene i de mer direkte berørte kommunene, også belyses, tas opp og tas hensyn til.

Det regionale næringslivet og transportnæringen var godt representert i den konkrete referansegruppen som fulgte styringsgruppen for fv. 30-prosjektet. Vi har ikke fått inntrykk at andre interessegrupper burde ha vært representert i det konkrete tilfellet. Motstanden som virker å ha vært avgjørende for utfallet av prosessen, kom nokså direkte fra innbyggere, ikke fra mer eller mindre organiserte grupper (idrettsforeninger, miljøvernorganisasjoner eller lignende). Innbyggere blir representert av lokalpolitikere direkte i styringsgruppen og gjennom krav om lokalpolitiske vedtak. Derfor trengte de trolig ikke å også være representert i en referansegruppe. Det kan likevel være greit å merke at det i andre tilfeller/prosesser kan være hensiktsmessig å ha med andre grupper/interesser. Målet må være å få tilstrekkelig innsikt i behov og synspunkter tidlig nok til at styringsgruppen kan jobbe konstruktivt med eventuelle innvendinger som kan komme fram.

## 5.10. Ytre omstendigheter

Bompengeutredningen for fv. 30 mellom Støren og Røros ble utsatt for en rekke nokså uvanlig og til dels også helt uforutsigbare hendelser etter forprosjektet ble avsluttet i 2018. Bompengeooprøret i 2019 har påvirket manges tanker rundt bompenger i Norge, pandemien gjorde at alt rundt dialog og medvirkning langt mer vanskelig og har siden skapt videre usikkerhet pga. inflasjon. Norge opplevde flere uvanlige hopp i energipriser, særlig strømpriser, med konsekvenser både for den enkeltes husholdningsøkonomi og for inflasjon. Vi har ingen holdepunkter for å si at regionreformen førte til dårligere kvalitet i arbeidet med fv. 30, men det er ikke usannsynlig at den store omorganiseringen av statens vegvesen og fylkeskommunen har påvirket ressurser og gitt økt arbeidspress i en kritisk periode for prosjektet.

# VEDLEGG

## Intervjuguide

### Innledning

Innledning: Vi i Asplan Viak har fått i oppdrag av Trøndelag fylkeskommune å gjennomføre en evaluering av bompengeutredning fv. 30 Støren - Røros.

Evalueringen skal konsentreres om prosessene som pågikk fra cirka juni 2020 (etter forprosjektet) og fram til høsten 2022, da prosjektet ble stoppet.

Evalueringsrapporten skal dokumentere og vurdere erfaringer med arbeid i tidligfase/utredningsfase av bompengeprojektet, *nærmere bestemt organisering av prosjekt, medvirkning, forankring, beslutningsprosesser, kommunikasjon osv.*

Rapporten skal kunne brukes til *refleksjonsgrunnlag* for arbeid med andre eller fremtidige fylkeskommunale (vei-)prosjekter.

I evalueringsrapporten vil vi gjengi fra intervjuene på et overordnet, ikke-personidentifiserende nivå. Vi kommer til å rapportere hvem som har blitt intervjuet, men vi kommer *ikke* til å knytte konkrete svar/kommentarer til den enkelte. Vi kommer heller ikke til å sitere med navn. Hvis vi opplever at noe som gjengis i rapporten, kan være personidentifiserende for deg, vil vi ta kontakt med deg for å avklare før det offentliggjøres.

### Oppvarmingsspørsmål:

Merknad: Dette er til dels informasjon som vi kunne finne ut av selv, men poenget er å få intervjuet i gang.)

- Når kom du inn i dette arbeidet? Var du allerede koblet inn i forprosjektet?
- Hva har vært din rolle i arbeidet fra 2020 (etter forprosjektet) og i styringsgruppen? Her tenker vi ikke bare din formelle rolle, men eventuelt hva du har bidratt med eller ønsket å bidra med.
- Har du erfaring fra lignende arbeidsprosesser fra før?

### Utfordringer langs strekningen:

Innledningen: Vi ønsker nå å stille noen spørsmål om din eller dine innbyggers oppfatning av hovedutfordringene langs fv. 30.

- Til kommunepolitikere: Hva oppleves som de største utfordringene langs strekningen blant folk i din kommune? Hva snakker folk om, eller uttrykker størst bekymring for, når det gjelder fv. 30?



- Til andre: Hva oppfatter du som de største utfordringene langs strekningen?  
*Merknad: Kan være et behov å be fagfolkene å ikke være for «tekniske» her.*
- Vi holder oss fortsatt til temaet veiutfordringer: Opplever du at disse utfordringene ble fanget opp og formidlet i grunnlagsdokumenter, presentasjoner osv.? Hvis ikke, hva kom ikke tydelig nok fram, etter din vurdering?

### Alternative løsninger:

Det ble utredet mange ulike tiltak langs strekningen, og i forprosjektet ble det satt sammen ulike tiltakspakker med ulike kostnadsnivåer.

- Hva er din oppfatning av det faglige arbeidet som lå til grunn for de fysiske tiltakene og den anbefalte tiltakspakken? Klarte du å henge med på hele argumentasjonen der? Var det tilstrekkelig belyst til å treffe en god beslutning?
  - Til kommunepolitikere: Opplevde du at *dine innbyggere* hadde en god forståelse for innholdet i og innretningen av den anbefalte tiltakspakken? Eller opplevde du at det var litt forskjellige oppfatninger rundt omkring?
- Opplevde du at det ble rettet tilstrekkelig oppmerksomhet mot muligheter for ulike investeringsnivåer og/eller «lavkostnadsløsninger»?
- Hadde du en klar oppfatning/formening om hva som ville skje med fv. 30 hvis bompengepakken ikke ble realisert?
  - Til kommunepolitikere: Var det en klar oppfatning *blant dine innbyggere* om hva som ville skje videre med veien hvis ikke bompengepakken ble realisert?

### Bompenger:

Vi ønsker nå å snakke litt mer konkret om bompenger og bompengeutredningen.

- Prøver å huske tilbake til 2-3 år siden: Hadde du en klar oppfatning om hva bompengebelastningen kunne bli? Eller var det litt uklart for deg?
- Hvor godt og/eller hvor tidlig ble det informert om kostnader og kostnadsdeling, inkludert faktiske bomtakster og -plasseringer?
- Når ble det tydelig for deg at bompengebelastningen kunne bli (eller hadde blitt) et viktig tema (*for dine innbyggere*)? Var et enkelt moment eller ett argument som klart framstår som «vippepunktet»?
- Var det noe som «hisset opp» stemningen imot? Motsatt, var det noe som kunne ha dempet bekymringer/misnøye rundt bompengebelastningen?
- Litt etter stemning/behov: Har erfaringene med fv. 30 endret din grunnoppfatning rundt bompenger eller veifinansiering i Trøndelag/landet?

### **Prosess og medvirkning:**

- Hvordan har involverings- og medvirkningsprosessene fungert, etter din vurdering?
- Hvordan var dialogen og orienteringer lagt opp i din kommune? Ble det orientert utenom de formelle sakene eller orienteringer som ble initiert av fylkeskommunen?
- *Hvis de ikke kommer inn på det selv:* Hvordan opplevde du folkemøtene? Kom det fram momentene som du ikke hadde hørt/tenkt på før?
- Når du ser tilbake på dette, ville du ha ønsket en annen innretning av medvirkningsarbeid? Hvis ja, kan du utdype?
- Hvordan har du oppfattet styringsgruppens rolle, ansvar og oppgaver?
- *Eventuelt, til kommunepolitikere:* Hvordan var dialog og samarbeid med kommunedirektøren din?

### **Avslutningsvis:**

- Hva tror du skjer med fv30 nå når det bompengefinansierte prosjektet ikke realiseres?
- Er det noe annet du ønsker å fortelle?