

Bane NOR SF

Oslo, den 10. januar 2019

Høringssvar om forslag til planprogram for dobbeltspor gjennom Hamar og hensetting

Vi takker for at vi har fått utsatt fristen for å inngi vårt høringssvar til 10. januar 2019 (fordi Hamar kommune først brukte en måned på å sende oss saksdokumentene og deretter ytterligere tid på å sende oss fargekopier, jf. e-postkorrespondanse med Hamar kommune). Vi benytter i denne høringsuttalelsen den samme nummereringen av kapitler og seksjoner som i forslaget til planprogram ifra september 2018 (men til dels med andre overskrifter).

Midtkorridoren med maksimalt lokk bør utredes. IC må tilpasses framtidig lyntog. Åkersvika og kontakten med Mjøsa bør prissettes.

4. Rammer og premisser for planarbeidet**4.1.2 Effektmål**

Punktligheten til og fra Hamar må øke betraktelig i forhold til i dag, og målet bør rimeligvis være 100 prosent (selv om det i praksis ikke vil bli oppnådd hver dag). Reisetidsmålene kan skjerpes om det bygges forbikjøringsspor ved stasjonene.

4.1.3 Miljømål

Et miljøregnskap til slutt er ikke tilstrekkelig. Det må utarbeides klare mål for reduksjonen i utslipp og reduksjonen i bruk av bil i store områder rundt intercitystasjonene. Planforslaget må også angi hvordan disse målene skal oppnås og hvilke virkemidler som kan brukes.

6. Silingsprosessen**Midtkorridoren med maks lokk gir størst nytte**

Midtkorridoren fikk mange stemmer da dobbeltsporsaken var oppe til behandling i Hamar kommunestyre før jul i 2016. Det kan ha vært taktisk riktig ikke å ha hatt med dette alternativet en periode, men det bør absolutt med i planprogrammet. Midtkorridoren vil gi den mest sentrale plasseringen av stasjonen og flest reisende. Det vil si at stasjonsplasseringen blir bedre enn for alle varianter av vestlig og østlig plassering av stasjonen. Nå som Rørosbanen Hamar–Elverum skal elektrifiseres, vil man ikke få problemer med dieseleksos på et underjordisk stasjonsområde. Det er derfor all grunn til å utrede midtkorridoren nå. Ulemper ved midtkorridoren kan avbøtes ved å bygge maksimalt lokk over sporene og gjenoppbygge bygninger som midlertidig har vært demontert. Det er dette alternativet vi ønsker utredet.

En fordel med midtkorridoren er bedre kurvatur slik at passerende tog vil kunne holde høyere fart enn for østlige og vestlige alternativer. Ikke minst gjelder det om det bygges egne gjennomkjøringsspor. Om man nå velger et alternativ for lav gjennomkjøringshastighet på Hamar, og det blir flere slike "fartsdumper" på en ny bane Oslo–Trondheim vil det ødelegge for gjennomsnittshastigheten og konkurransedyktigheten på det som ellers kan bli en høyhastighetsbane. Det er allerede sementert slike fartsdumper med maks 130 km/t på nytt dobbeltspor gjennom Eidsvoll st. og 200 km/t på strekningen Langset-Kleverud. Det er grunn til å anbefale at intercity til og fra Hamar bygges slik at dobbeltsporet kan brukes i en seinere

høyhastighetsbane til Trondheim. Det kan medføre store merkostnader å måtte bygge enda et dobbeltspor, jfr. NTP 2018-29 s. 44 avsnitt 3.4.3 Ambisjoner for jernbanen.

Det er blitt påstått av midtkorridoren med maks lokk vil bli dyrere enn de andre alternativene, men det var før ulike alternativer i øst og vest skulle gjennom fordyrende optimaliseringsprosesser. Dessuten har verdien av både Åkersvika naturreservat, strandsonen samt forbindelsen mellom sentrum og Mjøsa blitt satt til null kroner når alternativer i øst og vest har blitt ansett som gunstigere økonomisk enn midtkorridoren. Men det er åpenbart feil økonomisk å sette disse verdiene til null kroner. Vennligst se nedenfor for forslag om å inkludere disse verdiene i den økonomiske analysen av prissatte konsekvenser.

Finansiering av dobbeltsporet må også utredes

Videre finnes det selvfølgelig måter å finansiere eventuelle merkostnadene på. Det er meningsløst dårlig at finansiering ikke skal inngå i forslaget til planprogram. Da får heller Hamar kommune utrede det separat. Her vil vi trekke fram at Fornebubanen vil bli finansiert med både bompenger, grunneierbidrag, trafikantbetaling og bevilgninger. Er det virkelig slik at hamarsingene enten vil ødelegge strandsonen og forbindelsen til Mjøsa eller Åkersvika naturreservat om de ikke får 100 prosent statlige bevilgninger til dobbeltsporet gjennom byen sin? Å strekke prosjektet over flere budsjettår kan også være en løsning for å få bevilgninger til økte kostnader.

Prematur utsiling av alternativer

Det kan være grunn til å minne om at i planlegging er det helt grunnleggende ikke å låse seg til et alternativ for tidlig. Dette fordi utviklingen i mellomtiden kan medføre at det antatt beste alternativet ikke viser seg å være det til slutt, både økonomisk og teknisk. At Bane NOR tidligere har fremmet innsigelse av økonomiske årsaker mot et alternativ for dobbeltsporet gjennom Hamar, framstår derfor som paradoksalt når Bane NOR ikke vil utrede et alternativ for Moss som Norsk Bane hevder ville blitt 3,5 mrd. billigere.

Videre kan det bli store kostnadsoverskridelser for Ringeriksbanen/E16 og IC Råde–Halden, på grunn av krevende grunnforhold. I så fall kan det gå ut over framdriften på Hamar og Dovrebanen.

Inadekvat beslutningsgrunnlag

I selve forslaget til planprogram er det bare 2 av 7 alternativer i silingsrapporten som har gått videre til forslaget til planprogram, nemlig alternativ 1 (vest) og alternativ 3 (øst), samt at alternativ 6 (øst) med mulighet for forlengelse og vending *seinere* på Elverum tas med som en variant av alternativ 3. Det er imidlertid oppsiktsvekkende at silingen har foregått uten at det er oppgitt noe om kostnadene for de ulike alternativene. Spesielt er det grunn til å spørre om hvor store merkostnadene for vending på Elverum blir om det ikke legges opp til det fra starten av, det vil si merkostnader for alternativ 3 og 6, sammenlignet med alternativ 7. Dette sier ikke silingsrapporten noe om. Og grunnlaget for silingen er derfor **inadekvat**.

Ikke helhetlig prosjektfinansiering

I tillegg til økonomiske, miljømessige og tekniske aspekter kommer også bevilgningsmessige aspekter. Om penger, til for eksempel vending på Elverum, ikke bevilges samtidig som for de andre delene av prosjektet, vet man ikke når en slik bevilgning kommer. Kanskje aldri. Det er alltid hard kamp om de statlige budsjettkronene. Dessuten vil typisk makroøkonomiske stabiliseringshensyn føre til at også meget gode (del)prosjekter ikke når opp. Mangel på helhetlig prosjektfinansiering har tidligere rammet jernbanen hardt, og resultatet er blitt både dyrere og særskilt sakte utbygging av jernbaneprosjekter. At Bane NOR legger opp til det samme for intercity til Elverum, er meget urovekkende. Alternativ 3, 6 og 7 må derfor vurderes bredere enn det som er gjort i forslaget til

planprogram (men det finnes også andre alternativer for intercity til Elverum som ikke er med i forslaget til planprogram, jf. nedenfor).

6.2.3 Intercity til Gjøvik

I silingsrapporten er alternativet med intercitypendel til Gjøvik ikke blant de 7 vurderte alternativene fordi det ble tatt ut under grovsilingen (side 10 i silingsrapporten og side 22–24 i forslaget til planprogram). Dette er sterkt beklagelig. Sammenlåing av fylkene Hedmark og Oppland til regionen Innlandet gir grunnlag for mye større fylkespolitisk (regionpolitisk) interesse for bygging av jernbane på missing link-strekningen mellom Moelv og Gjøvik. Ikke minst planene om bygging av et nytt, stort akuttsykehus for Innlandet (Mjøssykehuset), muligens på Moelv, og nedlegging (eller kraftig nedbygging) av sykehuset på Gjøvik gjør en intercitypendel til Gjøvik mye mer aktuell enn for kort tid tilbake.

At det nå er blitt universitet (NTNU) på Gjøvik som rekrutterer både ansatte og studenter fra resten av Innlandet, taler også for intercity til Gjøvik. Bygging av bane Moelv–Gjøvik vil medføre at Gjøvikbanen kan fungere som reservebane ved driftsstans på Dovrebanen (og omvendt). Det er spesielt viktig for gods på jernbane som blant annet på grunn av store forsinkelser ikke er konkurransedyktig. Intercity til Gjøvik via Hamar vil også gjøre det mulig å dagpendle fra Gjøvik til Gardermoen og Oslo. Regionreformen bør rimeligvis følges opp med at reisetidene innen Innlandet reduseres. Her utmerker intercity til Gjøvik med kraftig reduksjon av reisetidene.

Lokalisering av akuttsykehuset (til Moelv)

Det virker lite framsynt ikke å innvente beslutningen om lokalisering av akuttsykehuset før forslaget til planprogrammet ble ferdigstilt. Den beslutningen skal etter planen tas 31. januar 2019. Den nåværende høringsrunden om dobbeltsporet gjennom Hamar er derfor av mye mindre interesse enn en høringsrunde når man vet hvor akuttsykehuset vil bli bygd. Om Mjøssykehuset skulle bli lokalisert til Hamar, vil det være uforsvarlig ikke å ta det i betraktning ved valg av plasseringen av nye Hamar stasjon og dobbeltsporet.

Sykehuset Innlandet har nå 8500 ansatte, men ikke alle kommer til å jobbe ved akuttsykehuset. I tillegg kommer (polikliniske)pasienter, besøkende, studenter i praksis, konferanse- og møtedeltakere. Dessuten kan man regne med betydelig økt næringsaktivitet på Moelv om akuttsykehuset blir bygd der. Jernbanestasjonen bør bygges som en integrert del av sykehuset, og det må planlegges et ruteopplegg som gjør det mulig for ansatte som jobber turnus, å basere seg på togpendling 7 dager i uka, inklusiv høyfrekvente avganger – minst hvert kvarter – rundt vaktskiftene til Gjøvik, Lillehammer, Elverum, Oslo (inklusiv Hamar). Dette kan igjen få betydning for både sporplanlegging og hensettingbehov. Moelv stasjon bør bygges med forbikjøringsspor for høy fart slik at tog som ikke skal stoppe unngår forlenget kjøretid.

7. Tiltaket

7.2 Nullalternativet

Det er pussig at den av Stortinget vedtatte Nasjonal transportplan 2018–2029 ikke regnes som en del av nullalternativet, inklusiv elektrifisering til Hamar–Elverum (men dette blir noe moderert et par setninger seinere i forbindelse med følsomhetsanalyser). Det synes ikke å legges opp til å vurdere utvidelse av dagens trasé fra ett til to spor nord for dagens stasjon. Det synes vi bør utredes, jf. ovenfor.

7.3.3 Flytting av jernbanemuseet

I forbindelse med at sportilknytningen til Jernbanemuseet skal utredes, vil vi påpeke at dette museet har vært veldig lenge på Hamar, og at det bør derfor ikke brukes som argument for eller imot noe alternativ. Museet kan selvfølgelig flyttes, om det viser seg hensiktsmessig. Med midt- og østalternativet kan dagens sportilknytning beholdes.

7.4 Alternativer for dobbeltsporet

7.4.1 Alternativ vest med senket kulvert i Hamarbukta

Det er sterkt beklagelig at det ikke er noen tegninger i forslaget til planprogram som viser hvordan kulverten vil påvirke Hamar (men det kommer vel seinere). Slike tegninger ville vel ha vist at kulverten ville ha ødelagt Hamarbukta og området rundt. Det er ingen ting som tyder på at strandsonen vil bli ivaretatt tilstrekkelig med dette alternativ.

Videre er det ingen opplysninger om bygging av nye bygninger knyttet til dette alternativet. Det vil trolig føre til ytterligere skadevirkninger for opplevelsen av strandsonen og forbindelsen mellom Mjøsa og Hamar sentrum. Det skal vel komme som en ubehagelig overraskelse seinere. En slik utredningstaktikk virker lite tillitsvekkende.

7.4.1.3 Varianter

Alternativ vest med holdeplass ved Vikingskipet

Fordi det er blitt påpekt at en stasjon ved Vikingskipet vil bli liggende for langt ifra sentrum, blir en vestlig stasjon tilsvarende dysfunksjonell for dem som faktisk skal til arrangementer i Vikingskipet eller til boliger eller arbeidsplassene i nærheten, som kan forventes å bli flere av i framtida. Fordi Rørosbanen nå skal elektrifiseres, er det oppstått en ny situasjon: Man kan relativt enkelt bygge en holdeplass (en enkel stasjon) ved Vikingskipet i tillegg til en hovedstasjon i vest (som eventuelt kan bli mindre enn ellers). Det vil også være mye mer hensiktsmessig med innfartsparkering ved Vikingskipet for dem som bor øst for Hamar, istedenfor at de skal belaste gatenettet i Hamar med ytterligere trafikk.

Underjordisk stasjon for alternativ vest

Mange av problemene med det vestlige alternativet oppstår fordi stasjonen skal plasseres i dagen. Det vil da være naturlig å utrede hvor mange av problemene som forsvinner med en underjordisk stasjon (om den kan sikres mot flom i Mjøsa).

Dobbeltspor i dagens trasé

Om man utvider dagens trasé nord for den nåværende stasjonen fra ett til to spor, vil mange av ulempene med kulvertalternativet ikke oppstå. Men det kan oppstå andre ulemper som lavere hastighet for togene og mer begrensede muligheter for å bygge nytt i området. Også utviding til to spor i dagens trasé bør utredes, inklusiv tunnelalternativer.

7.4.2 Alternativ øst med stasjon ved Vikingskipet

Alternativ øst med pluss sekkestasjon i vest

Det kan også være grunn til å utrede et alternativ med hovedstasjon ved Vikingskipet og en sekkestasjon (holdeplass) omtrent der dagens stasjon ligger nå. Da vil man få betjent passasjerer i vest uten at alle problemene knyttet til kulverten ved den foreslåtte løsningen i vest oppstår. Særlig for tog som skal komme fra Oslo eller Elverum og som skal vende på Hamar, kan dette være en gunstig løsning.

7.4.3 Midtkorridoren med maksimalt lokk (nytt seksjonsnummer)

Vi ønsker at midtkorridoren med maksimalt lokk utredes. Dette alternativet er omtalt nærmer i begynnelsen av dette høringsinnspillet.

7.4.4 Rørosbanen føres litt sør for Åkersvika (nytt seksjonsnummer)

Her er poenget først og fremst å finne en trasé for Rørosbanen og godstog til Elverum som ikke ødelegger Åkersvika naturreservat enda mer, jf. at det foreslåtte alternativ øst vil gjøre det.

7.4.5 Nytt dobbeltspor direkte Stange–Elverum (nytt seksjonsnummer)

At det er vedtatt i Nasjonal transportplan 2018–2029, åpner for intercity til Elverum. Men det har mange ulemper å elektrifisere traséen fra 1862. Veitraséer fra 1862 finnes vel knapt lenger. Det som trengs til Elverum er et moderne dobbeltspor med intercitystandard (250 km/t). Ikke å kalle et enkeltspor fra 1862 for intercity. Et direktespor Elverum–Stange vil gjøre det mulig å dagpendle til Oslo fra Elverum og muligens ifra enda lenger opp i Østerdalen, som er et økonomisk sett tilbaketilleggende område med få arbeidsplasser. Økt næringsetablering er også en mulig effekt.

7.5.3 Hensettingsalternativer og dobbeltspor til Skattumshagen

Det oppgis i forslaget at hvis hensettingsanlegget bygges på Skattumshagen, vil det være tilstrekkelig kapasitet Hamar–Skattumshagen «gitt dagens kapasitet» (fra side 32 i forslaget). Men det er oppsiktsvekkende dersom togtilbudet Hamar–Elverum ikke skal bli forbedret de neste tiårene, særlig om det skal bli intercityforbindelse til Elverum. Det synes som det er nødvendig å utrede dobbeltspor på strekningen Hamar–Skattumshagen, inklusiv eventuelle konsekvenser for Åkersvika naturreservat.

8. Utredningstema og metodikk

8.1 Metode for konsekvensutredningen

Det vises til Jernbaneverkets metodebok for samfunnsøkonomiske analyser for jernbanen i forslaget. Den kan sikkert være bra i mange sammenhenger, men for valg av trasé gjennom Hamar holder den imidlertid ikke mål.

Viktig med prissetting av strandsonen, forbindelsen til Mjøsa og naturreservatet

Det er helt vesentlig at verdien av strandsonen og forbindelsen mellom sentrum og Mjøsa verdsettes. Når disse to viktige kvalitetene ikke gis noen monetær verdi, så blir de lett oversett i den videre vurderingen. Det er derfor særskilt viktig at disse kvalitetene prissettes i planprogrammet. Det finnes flere ulike metoder for slik verdsetting, som økonomiske eksperimenter og CVM (contingent valuation method 'metode for betinget verdsetting'). Tilsvarende metoder kan også brukes for verdsetting av inngrepene i Åkersvika naturreservat. Det er uklart hvor mye disse natur- og miljøgodene er verdt, men det kan dreie seg om milliarder av kroner.

Hvis man ikke skal benytte seg av mange årtier med forskning om verdsetting av miljøgoder i planprogrammet, vil det svekke nytten av planprogrammet i så sterkt grad at det er grunn til å spørre om det er hensiktsmessig å bruke penger på å utarbeide et inadekvat planprogram. Det er jo beklagelig at Bane NOR ikke synes å ha adekvat erfaring med den type verdsetting som er nødvendig her. Men det er selvfølgelig fullt mulig å leie inn personer med den relevante kompetansen og erfaringen, for eksempel verdensledende forskere. Hvorfor skal egentlig hamarsingene nøye seg med undermålige utredninger når de har bygd stupetårn i Mjøsa til 26 millioner?

Økonomiske eksperimenter er en metode som er på frammarsj, og Veron Smith ble belønnet med Nobelprisen i økonomi i 2002 for sin innsats innen dette området. CVM er en metode som er blitt brukt i mange ulike sammenhenger, blant annet i rettssaker om erstatning for miljøødeleggelser. Når

det er prosedabelt å kreve erstatning på grunnlag av CVM-anslag, kan CVM rimeligvis inngå som en av metodene som brukes til å anslå verdien av goder som ikke direkte omsettes i markeder.

Antall boliger som rives, må oppgis

Det står på side 36 i forslaget at det skal beregnes hvor mange boliger og andre bygninger som blir utsatt for støy. Det er også viktig at det kommer tydelig fram hvor mange boliger og andre bygg som må rives for de enkelte alternativene (selv om det ikke kan sies med sikkerhet). Bane NOR har tidligere ikke vist seg villig til å bidra med opplysninger om hvor mange boliger som kan bli revet. Det vil være særskilt uheldig om meget viktig og relevant informasjon holdes tilbake i planprogrammet. Hamar kommune, som har inngående kjennskap til kommunens bygningsmasse, bør derfor utrede påvirkning på boligmassen selv.

8.3 Ikke-prissatte konsekvenser

Vennligst se ovenfor under punkt 8.1 om at det er viktig å prissette flere konsekvenser enn det som det legges opp til i forslaget til planprogram.

8.3.2 Jordvern

Jordvernhensyn har tydeligvis ikke vært til hinder for å vedta bygging av motorvei i Hamar-området. Det fornuftige er rimeligvis å se utbygging av vei og bane i sammenheng når jordvern vurderes. Det er pussig om jernbaneutbygging skal stoppes av jordvernhensyn, når det ikke har vært til hinder for bygging av firefelts motorvei på E6 til Moelv. Det er likevel viktig å ta med avbøtende tiltak som flytting av matjord og nydyrking i planprogrammet, samt vurdere behovet for jordskifte for eksisterende driftsenheter.

10. Organisasjon, planprosess og medvirkning

10.3 Medvirkning og informasjon

Selv om det er snakk om jernbaneanlegg i Hamar kommune vil det også bli virkninger i de andre mjøskommunene, Løten og Elverum. Og fordi prosjektet vil (hovedsakelig) bli betalt med nasjonale skattemidler, bør det visualiseres for publikum i form av modeller på sentrale steder, som jernbanestasjoner (i motsetning til utstillingen om Follobanen som er gjemt bort langt fra Oslo sentrum).

KONKLUSJON: Forslaget til planprogram inneholder store svakheter. Å bare utrede de to alternativene som foreslås, vil kunne medføre at en dårlig løsning blir valgt som Hamar vil måtte leve med i overskuelig framtid. Det er derfor nødvendig å vurdere flere alternativer.

Vennlig hilsen
For Jernbane

Kjell Erik Onsrud, leder
Kim Aastangen, styremedlem

Kopi til:
Hamar kommune
Stange kommune
Løten kommune
Elverum kommune
Ringsaker kommune

Gjøvik kommune
Vestre Toten kommune
Østre Toten kommune
Lillehammer kommune

Sykehuset Innlandet HF
Helse Sør-Øst RHF (eier av Sykehuset Innlandet HF)

Hedmark fylke
Oppland fylke
Fylkesmannen i Innlandet
Riksantikvarembetet
Jernbanedirektoratet
Miljødirektoratet
Landbruksdirektoratet

Samferdselsdepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet

Politiske partier i Innlandet
Partipolitiske ungdomsorganisasjoner i Innlandet
Miljø- og jernbaneorganisasjoner i Innlandet
Relevante fagforeninger og arbeidsgiverforeninger