



Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning

Å komme på rett spor

En casestudie av dynamikken mellom den lokale mobiliseringen og den statlige styringen i Intercity-prosjektet på Hamar.

Marte Trasen Emilsen

Masteroppgave i Samfunnsplanlegging og kulturforståelse, SPL-3900, november 2023



Bilde 1 Hamar Stasjon (Bane Nor, u.å.-a)

Forord

Da jeg først begynte på min bachelor i sosiologi var jeg ikke helt sikkert hva jeg gikk til, men nå 6 år senere er jeg ferdig med en masteroppgave i samfunnsplanlegging og kulturforståelse. Det var etter jeg tok noen valgemner fra samfunnsplanlegging at jeg fattet interesse for fagområdet og ønsket å lære mer.

Denne oppgaven er et resultat av omtrent 2 års arbeid, hvor uventet sykdom dessverre førte til en litt lengre prosess enn planlagt. Gjennom arbeidet har jeg fått god hjelp, støtte og veiledning av min veileder Arild Buanes. Han fortjener en stor takk for å ha satt av tid til meg når jeg har trengt det som mest. Han er en dyktig veileder og uten han hadde nok ikke denne oppgaven blitt ferdig.

Videre vil jeg også takke familie, venner og samboer som har hjulpet med tilbakemeldinger, drøftelser og kunnskap til oppgaven. En stor takk til mamma og pappa som har støttet meg i alle år, og som har vært der når ting har vært vanskelig. Jeg vil også spesielt takke min kjæreste og samboer, Mikkel Gunnes, for hans tålmodighet, trygghet og tilbakemeldinger under perioden.

Til slutt vil jeg takke mine gode venner som har fungert som en supermotiverende heilagjeng gjennom den tøffe tiden og skriveprosessen min. Dere har gjort det litt lettere å se positivt når alt føles umulig.

Oslo, 01. November 2023

Marte Tøraasen Emilsen

Sammendrag

Denne masteroppgaven er en case-studie av en konfliktfylt planprosess knyttet til dobbeltsporutbygging for Intercity-prosjektet i Hamar. Studien søker å undersøke dynamikken mellom statlig styring og lokal mobilisering i et stort statlig infrastrukturprosjekt. Lokalsamfunnet har en positiv innstilling til muligheten for å modernisere jernbanen i Hamar. Konflikten som har preget planprosessen og ført til forsinkelser i planleggingen har i hovedsak dreid seg om stasjons- og traséløkalisering.

Jeg har valgt å benytte meg av en diskursanalytisk tilnærming for å undersøke hvilke diskurser, fortellinger og koalisjoner som kommer til uttrykk fra de ulike aktørene igjennom planprosessen. Gjennom en argumentativ dokumentanalyse har jeg utforsket en rekke plan- og saksdokumenter, i tillegg til å undersøke debattinnlegg og avisartikler som er relevante for jernbanepanleggingen i Hamar. På denne måten har jeg kunne identifisere og forstå de ulike aktørene som er involvert i planprosessen, samt argumentene de fremmer.

Jeg har identifisert tre fremtredende diskurser som danner grunnlaget for tre ulike tilnærminger i planleggingen av jernbaneutbyggingen for Intercity Hamar. Hovedkonflikten er preget av uenighet mellom øst-trasé og vest-trasé. To av diskursene – den nasjonale jernbaneprosjektdiskursen og den lokale byutviklingsdiskursen – er motstridende og de mest dominerende i konflikten. Disse diskursene viser til konflikten mellom stat og kommune hvor stat ønsker et vestlig traséalternativ og kommune ønsker et østlig traséalternativ. Den siste – den lokale bevaringsdiskursen - er tatt med for å vise til den lokale konflikten som også har eksistert. Denne er i konflikt med den lokale byutviklingsdiskursen som ønsker øst, mens den lokale bevaringsdiskursen ønsker vest.

Innholdsfortegnelse

Forord	2
Sammendrag	3
1 Introduksjon	1
1.1 Bakgrunn for valg av tema	2
1.2 Problemstilling og forskningsspørsmål	2
1.3 Oppgavens oppbygging	3
2 Case: Intercity Hamar	1
2.1 Historien til jernbanen på Hamar	1
2.2 Jernbanen på Hamar i dag	3
2.2.1 Forholdet til Mjøsa	6
2.3 Intercity-prosjektet	6
2.4 Planprosessen for Intercity Hamar	7
2.4.1 Konseptvalgutredning for Intercity Dovrebanen	8
2.4.2 Planprogram og kommunedelplan for strekningen Sørli-Brumunddal	8
2.4.3 Første meklingsrunde og oversendelse til kommunal- og moderniseringsdepartementet	10
2.4.4 Jernbaneverket blir til Bane Nor	10
2.4.5 Nytt planprogram, kommunedelplan og nye innsigelser	10
2.4.6 Andre meklingsrunde og utfallet: premissene endres	11
2.5 Konflikten kjerneproblemet	11
2.5.1 De lokalpolitiske standpunktene	12
3 Teoretisk rammeverk	13
3.1 Sosialkonstruktivisme	13
3.2 Diskursanalyse	14
3.2.1 Hajers argumentative diskursanalyse	15
3.3 De ulike rollene i store nasjonale jernbaneprosjekter	17
3.3.1 Medvirkning i store nasjonale jernbaneprosjekter	19
3.4 Standardprosess for jernbaneutbygging	20
4 Metode	22
4.1 Case-studie	22

4.2	<i>Dokumentanalyse</i>	22
4.2.1	Valg av dokumenter og datainnsamling	23
4.2.2	Utfordringer knyttet til dokumentinnsamlingen	26
4.3	<i>Diskursanalyse</i>	26
4.4	<i>Reliabilitet og validitet</i>	27
4.4.1	Refleksjoner rundt egen rolle som forsker i egen kultur	28
5	Diskursanalysen	29
5.1	<i>Presentasjon av debatten</i>	29
5.2	<i>Presentasjon av hoveddiskursene</i>	31
5.2.1	Den nasjonale jernbaneprosjektdiskursen	31
5.2.2	Den lokale byutviklingsdiskursen	34
5.2.3	Den lokale bevaringsdiskursen	38
5.3	<i>Presentasjon av sentrale temaer i argumentene</i>	41
5.3.1	Strandsoneargumentene	41
5.3.2	Stasjonslokaliseringsargumentene	41
5.3.3	Miljø- og naturvernargumentene	42
5.3.4	Byutviklingsargumentene	42
6	Forholdet mellom nasjonalt sektorperspektiv og kommunalt territorielt perspektiv i Intercity Hamar	43
6.1	<i>Lokalt territorielt perspektiv</i>	43
6.2	<i>Nasjonalt sektorperspektiv</i>	44
6.3	<i>Reaksjonene etter den andre meklingsrunden</i>	44
7	Avslutning og konklusjon	47
	Referanseliste	50

1 Introduksjon

Hensikten med dette mastergradsprosjektet er å analysere samspillet mellom lokal mobilisering og statlig styring i et omfattende infrastrukturprosjekt. Dette skal gjøres gjennom å fortelle historien om en konkret planleggingsprosess som tar for seg utbyggingen av den nye dobbeltsporede Intercity-jernbanen i Hamar.

«Alle på Hamar synes å være enige om én ting. En framtidig dobbeltspors jernbane gjennom byen vil skape konflikter uansett hvor den legges»

Dette sitatet fra en NRK-artikkel, publisert etter et folkemøte arrangert på Scandic Hotel Hamar 17. November 2015 (Sponberg, 2015, s. 9), fremhever en utberedt oppfatning om at den kommende jernbanen ville føre til konflikter og uenighet blant lokalbefolkningen i Hamar. Møtet samlet et rekordstort antall deltakere, som sier noe om den dype forbindelsen og det store engasjementet lokalsamfunnet har for saken. Likevel, til tross for en positiv mottakelse av de nye jernbaneplanene, oppsto en langvarig konflikt angående stasjonslokalisering som forsinket utbyggingen og endret prosjektets opprinnelige forutsetninger i løpet av planleggingsprosessen. Dette komplekse samspillet av faktorer resulterte i en forlenget planprosess og en til dels krevende vei mot enighet. Selv om man fikk en slags løsning, vitner den utfordrende reisen om den følsomme balansen mellom lokale og nasjonale hensyn.

Helt fra min tid som elev ved Hamar Katedralskole (2011-2014), har jernbanesaken vært mye omtalt i byen, både i positiv og negativ forstand. På det tidspunktet hadde jeg en begrenset interesse for lokalpolitikken, men likevel kunne jeg ikke unngå å legge merke til det sterke engasjementet som jernbanesaken skapte i lokalsamfunnet. De vedvarende forsinkelsene i utbyggingprosessen og den stadige tilstedeværelsen i nyhetsbildet de påfølgende årene, vekket min nysgjerrighet angående årsakene til forsinkelsen og den utløste oppmerksomheten rundt saken. Derfor var det en selvfølge for meg å velge jernbanesaken i Hamar som tema for min masteroppgave i samfunnsplanlegging og kulturforståelse.

Basert på dokumentanalyse av planprosessen for Intercity-strekningen gjennom Hamar, skriver jeg en historie om planprosessen, konflikten som oppsto underveis og hvordan utfallet av prosessen ble. Jeg følger prosessen fra konsekvensutredningen i 2012, til meklingsresultatet i 2020 og reaksjonene som fulgte av dette.

1.1 Bakgrunn for valg av tema

Utgangspunktet for denne oppgaven er den langvarige konflikten som har vært mellom den statseide jernbaneinfrastrukturforvalteren og kommunen i planprosessen for Intercity-prosjektet i Hamar. Personlig har jeg fulgt denne konflikten over lengre tid, fordi den utspiller seg i min hjemby. Det som spesielt vekker min interesse i denne konflikten, er den uvanlig langvarige prosessen med å fullføre et prosjekt som i utgangspunktet alle parter er glade for. Dette gir rom for å se på dynamikken mellom de involverte aktørene i prosjektet og undersøke hvilke argumenter som har bremsset fremdriften.

I tillegg til min personlige forbindelse til Hamar, er har jeg også en interesse for jernbaneutbygging fordi den spiller en viktig rolle i dagens samfunn og er spesielt viktig når det kommer til å møte de globale klimautfordringene man står overfor i dag. Det er derfor synd når slike konflikter legger hindringer i veien for slike viktige prosjekter. Prioritering av jernbaneutbygging spiller en sentral rolle i Norges innsats for å oppnå klimamålene som landet har forpliktet seg til i Parisavtalen. Transportsektoren står for en tredjedel av klimagassutslippene i Norge, hvor veitrafikken alene står for over halvparten av dette utslippet (Engedal & Bothner, 2019). Jernbanen er på sin side det mest miljøvennlige transportmiddelet tilgjengelig, og derfor blir det stadig viktigere for myndighetene å investere i jernbanenettverket. Dette tiltaket gir den voksende befolkningen et bærekraftig alternativ til personbil, og representerer en viktig strategi for å redusere klimapåvirkningen fra transportsektoren.

1.2 Problemstilling og forskningsspørsmål

I store statlige infrastrukturprosjekter som jernbaneutbygging, kan det oppstå komplekse interaksjoner og ulike former for engasjement fra ulike aktører. Selv om det ikke nødvendigvis alltid er tilfelle, kan det lokale samfunnsengasjementet spille en avgjørende rolle for utfallet av prosjektene. Betydningen av lokalt engasjement kan variere avhengig av prosjektets omfang og kontekst. I denne oppgaven ønsker jeg å undersøke en slik case, nærmere bestemt Intercity Hamar-prosjektet, som har vært gjenstand for omfattende diskusjoner og debatter, både mellom statlige planmyndigheter og lokalsamfunnet, samt internt i lokalsamfunnet. Derfor har problemstillingen blitt formulert som følger:

«Hva har det lokale engasjementet betydd for planprosessen og utfallet av Intercity Hamar-prosjektet?»

For å svare på denne problemstillingen har jeg formulert tre forskningsspørsmål som alle kretser rundt temaet jernbaneutbygging i Hamar. Gjennom disse tre forskningsspørsmålene ønsker jeg å belyse hvordan diskurser, aktører og perspektiver er sammenvevd i debatten om jernbaneutbygging i Hamar. Samtidig ønsker jeg å utforske hvordan de ulike elementene påvirker hverandre og bidrar til å forme utfallet av Intercity Hamar-prosjektet.

1. Hvilke diskurser dominerer debatten om jernbaneutbygging i Hamar?

Med dette spørsmålet skal jeg gjennom diskursanalyse identifisere de dominerende diskursene som eksisterer i debatten om jernbaneutbygging i Hamar. Dette vil gi innsikt i hvilke storylines som har preget diskusjonen. Samtidig skal jeg undersøke hvilke aktører som bærer fram disse diskursene og hvordan de har påvirket debatten.

2. Hvordan har samspillet mellom aktørene påvirket utfallet av jernbaneplanleggingen for Hamar?

Dette spørsmålet fokuserer på samspillet mellom de ulike aktørene og hvordan deres handlinger og interaksjoner med hverandre har påvirket utfallet av jernbaneplanleggingen i Hamar. Her skal de sentrale aktørene som har deltatt i prosessen indentifiseres, samt utforske hvordan deres handlinger har bidratt til å forme utfallet av prosjektet.

3. Hvordan forholder det nasjonale sektorperspektivet på jernbaneutbygging seg til det kommunale territoriale perspektivet?

Det siste spørsmålet skal belyse forholdet mellom det nasjonale sektorperspektivet på jernbaneutbygging og det kommunale territoriale perspektivet. Jeg vil undersøke hvordan nasjonale retningslinjer og målsettinger for jernbaneutvikling forholder seg til de lokale hensynene og synspunktene i Hamar. Ved å svare på spørsmålet vil jeg gi innsikt i spenningen mellom nasjonale og lokale hensyn i planleggingsprosessen.

1.3 Oppgavens oppbygging

I det første kapittelet har jeg presentert formålet med oppgaven korte trekk. Jeg har presentert bakgrunn for valg av tema, introduksjon av Intercity Hamar prosjektet og problemstilling og forskningsspørsmål.

I kapittel to vil jeg gi en presentasjon av oppgavens case som er Intercity prosjektet i Hamar. Jeg vil starte med å presentere jernbanens historie på Hamar for å vise til hvilken betydning den har hatt for byen og byutviklingen. Videre skal jeg så gi en gjennomgang av hvordan planprosessen har foregått for Hamar. Her vil jeg presentere forslagene til traséalternativene og hvordan disse har blitt endret underveis. Til slutt vil jeg gi et overordnet bilde av hovedproblematikken for planprosessen.

Kapittel tre skal presentere den teoretiske rammen for analysen i oppgaven. Analysen er en diskursanalyse basert på Maarten A. Hajers argumentative diskursanalyse.

I kapittel fire vil jeg presentere den metodiske tilnærmingen jeg har valgt for analysen. Jeg vil forklare hva en dokumentanalyse går ut på, og dele innsikt i kriteriene som har styrt min utvelgelse av dokumenter. Videre vil jeg beskrive prosessen jeg har fulgt for å samle inn data fra disse dokumentene og reflektere over de etiske utfordringene som en forsker møter i en studie som denne.

I kapittel fem og seks presenterer jeg analysen i min studie. I kapittel fem presenterer jeg de ulike diskursene, aktørene og temaene som presenteres underveis i planprosessen. Jeg viser at konflikten har vært todelt med en intern lokal konflikt og en konflikt mellom stat og kommune. Dette kapitlet skal fungere som et bidrag til å besvare de to første forskningsspørsmålene. I kapittel seks skal jeg belyse forsøke å svare på det siste forskningsspørsmålet.

2 Case: Intercity Hamar

Hamar er en by og kommune som ligger i Innlandet fylke som har omtrent 32.000 innbyggere. Byen er den største i fylket og er lokasjon for flere offentlige etater, inkludert hovedkontoret for Helse Sør-Øst og spesialenheten for politisaker. Hamar ligger sentralt i den sørlige enden av Innlandet, omtrent 100 km nord for Oslo. Byen er strategisk plassert langs viktige transportruter med E6 og Dovrebanen, og har en dyp forbindelse til Mjøsa, Norges største innsjø.

Historien om Hamar som en jernbaneby kan spores tilbake til 1862 da jernbanestrekningen Hamar-Grundset ble fullført. Denne 160 år gamle jernbanelinjen har nå fått en sentral rolle i en nasjonal jernbaneplan som tar sikte på å modernisere og utvide Intercity-nettverket. Dette prosjektet har som mål å styrke båndene mellom byene rundt hovedstaden og styrke Hamars posisjon som et knutepunkt for samferdsel, og som en by med unik forbindelse til Mjøsa.

I dette kapitlet skal jeg presentere oppgavens case som er Intercity-prosjektet for Hamar. Jeg vil derfor i dette kapitlet først gi en oversikt over den historiske utviklingen av jernbanen og byutviklingen i områdene rundt jernbanen og stasjonen. Så vil jeg presentere Intercity Hamar planene før jeg til slutt presenterer hovedproblemene i konflikten.

2.1 Historien til jernbanen på Hamar

Den første jernbanen i verden ble åpnet i 1825 i England. Jernbanen har siden da vært veldig viktig for person- og godstransport, særlig for utviklingen av markeder for handel og økonomisk aktivitet (Wisting, 2023). Den første norske jernbanestrekningen sto ferdigstilt i 1854 og gikk mellom Oslo (da; Christiania) og Eidsvoll. Etter at den sto ferdig ønsket man å etablere flere strekninger i landet som førte til at raske avgjørelser ble tatt og arbeidet på tre nye baner ble startet kort tid senere. De tre nye strekningene som skulle bygges var Hamar-Grundset, Trondheim-Støren og Lillestrøm-Kongsvinger. Hamar-Grundset banen ble åpnet den 23. Juni 1862.

Det at det ble etablert en jernbanestrekning mellom Hamar og Grundset (Hamar-Elverum; del av dagens Rørosbane) kunne på den tiden virke ganske merkelig, men det fantes grunner til dette. Gjennom opprettelsen av Hamar – Grundset strekningen fikk man etablert god forbindelse som også fungerte i samsvar med dampskipstrafikken i Mjøsområdet. Dermed fikk man en moderne transportforbindelse fra Østerdalen til Kristiania med tog og dampskip.

En annen grunn til etableringen av banen var at man ønsket å opprette et funksjonsdyktig handelssentrum. En siste grunn til etableringen kom av at pågående lokale krefter arbeidet hardt for å få banen i stand (Dreyer, 1994, s. 9).

Det at jernbanen og stasjonen kom til Hamar har hatt stor betydning for Hamar som by hvor byen gikk fra å være en liten by til å bli en jernbaneby.

«Mange norske byer og tettsteder kan takke jernbanen for sin eksistens og sitt utseende. Selv om Hamar by har gamle røtter, står det moderne Hamar først og fremst i gjeld til jernbanen og menneskene rundt den. – Hamar er jernbanebyen fremfor alle i Norge. Den monumentale stasjonsbygningen vitner om det» (Dreyer, 1994, s. 8).

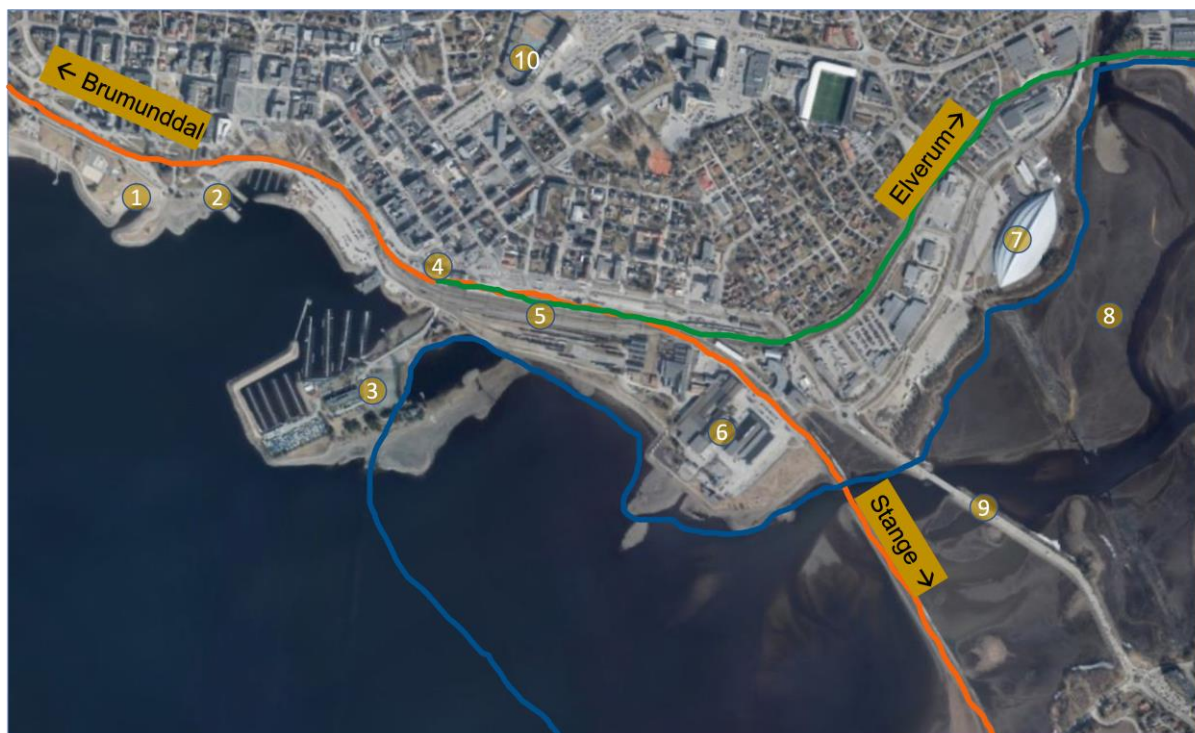
Jernbanen har bidratt til flere arbeidsplasser, større tilgjengelighet mellom jernbanebyene, og til byens utvikling og vekst. Plasseringen av jernbanen, da den først kom til byen, var knyttet til tilgjengeligheten med dampmaskinen på Mjøsa som var et viktig transportmiddel for mjøsbyene på den tiden. I dag brukes dampmaskinen i hovedsak til turisme og fritidsturer. Plasseringen i forhold til dampbåtene var så viktig at den første stasjonen ble lagt utenfor kommunegrensen, men på et område som ble innlemmet i byutvidelsen i 1978 (Dreyer, 1994, s. 9). Denne stasjonen ble stående i 19 år, til man bygget en ny stasjon på grunn av utvidelsen av jernbanenettverket. De de ulike jernbanestrekningene ble knyttet sammen hadde man til slutt bygget et spor som gikk fra Kristiania til Trondheim. Den nye stasjonen ble derfor bygget øst for den første stasjonen, og noe av grunnen til at man fikk en ny stasjon var fordi den første stasjonen fungerte som endestasjon noe som den ikke skulle gjøre lenger ettersom at sporet skulle fortsette videre. Stasjonsbygningen som står den den gjør i dag er regnet som ett av Hamars vakreste bygninger. Bygget er fra 1895 og skal være et av hovedverkene til arkitekt Paul Dues (Bergh, 1994, s. 15). Salen i restaurantbygningen som er tilknyttet stasjonsbygningen er i tillegg fredet.

Det er ikke bare det at Hamar har jernbane og en jernbanestasjon som har bidratt til å gjøre byen til en jernbaneby. Sør for Hamar stasjon ligger det eldste og historisk mest interessante jernbaneverkstedene i Norge (Jernbaneverket, 2004). I sin tid skapte jernbaneverkstedet mange arbeidsplasser. Anlegget ble ferdigstilt på 1890-tallet og ble fredet i 2012. I tillegg til verkstedet ble også Norsk jernbanemuseum etablert på Hamar i 1896.

2.2 Jernbanen på Hamar i dag

Hamar stasjon og jernbanen er fremdeles like relevant i dag som da den ble bygget for over 160 år siden, både for person- og godstrafikk. Samtidig står man i dag over store utfordringer som befolkningsvekst, klima- og miljø, og lignende.

Dagens jernbane i Hamar ligger langs Mjøsa, og lager et skille mellom sentrumskjernen og strandlinjen. Stasjonen ligger sentralt i forhold til sentrum, og er et trafikknutepunkt i byen med busstasjon rett ved siden av. Det er kun et par minutters gange fra stasjonen til gågata i sentrum og rundt 10 minutter til byens største kjøpesenter CC Stadion. Selve stasjonsbygget ligger sentralt i byen.



Figur 1 Illustrasjonsbilde hentet fra Kartverket. Oppmerking og nummerering er laget av meg. Den oransje streken illustrerer der Dovrebanen går i dag, og den grønne illustrerer Rørosbanen. Området mellom CC Stadion (10), Hamar stasjon (4) og Koigen (1) er sentrumskjernen av byen (Kartverket, 2023)

Forklaring, Figur 1:

- | | |
|----------------------|---|
| 1- Koigen | 6- Espers og Hamar jernbaneverksted |
| 2- Skibladnerbryggen | 7- Vikingskipet |
| 3- Tjuvholmen | 8- Åkersvika naturreservat (blått område) |
| 4- Hamar stasjon | 9- Stangebrua |
| 5- Togparkering | 10- CC Stadion |

2.2.1 Forholdet til Mjøsa

Strandsonen i Hamar har i nyere tid fått større betydning for innbyggerne i byen med friområdet Koigen og halvøya Tjuvholmen som er spesielt populære plasser i sommerhalvåret. På Tjuvholmen er det friluftsområder med grøntarealer hvor man kan bade og grille på sørsiden, mens på nordsiden er det en båthavn med rundt 540 båtplasser, samt kro og grusplass hvor det ofte arrangeres konserter om sommeren. Koigen er et friområde med badestrand, Norges dyreste stupetårn, tursti og forskjellige aktivitetsanlegg som skatepark, basketbane og sandvolleyball-bane. Mellom Koigen og Tjuvholmen ligger også Skibladnerbrygga hvor Skibladner plukker opp passasjerer til dampbåten på sommerstid.

2.3 Intercity-prosjektet

Utbygging av et Intercity-nett med dobbeltspor i Norge har vært snakket om helt siden 1990-tallet. Da var planene at strekningen til Hamar skulle stå ferdig i 2001, men disse planene skrinlegges på økonomisk grunnlag. I 2008 erklærer samferdselsminister Liv Signe Navarsete og statsminister Jens Stoltenberg at «*Vi skal bygge jernbane og ruste opp veier i et omfang nasjonen aldri har sett maken til*» (Bentzrød, 2018), og i januar 2011 får Jernbaneverket i oppdrag å starte opp igjen planleggingen av Intercity-prosjektet.

I 2013 ble den nasjonale transportplanen for perioden 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013), 2013) lagt frem av regjeringen. I planen kommer det frem at regjeringen ønsker en høy prioritering av Intercity utbyggingen for å gravis øke tilbudsforbedringer for reisende. Målet er at det i utgangen av 2024 vil være sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Seut/Fredrikstad og Hamar. Det ble bevilget 73 milliarder kroner til prosjektet.

Intercity er et utbyggingsprosjekt i Norge som skal knytte byene på Østlandet tettere sammen gjennom å bedre togtilbudet. Konseptet finnes allerede i flere land som i for eksempel England hvor man kaller det for et langdistanse-ekspres passasjertilbud. Meningen med prosjektet er at det skal gi et bedre togtilbud mellom byene rundt Oslo ved hjelp av dobbeltspor og hurtigtog. Dette vil medføre at man kan ha flere avganger gjennom å sette inn flere tog, samt at det vil korte ned reisetiden betraktelig ved bruk av hurtigtog. Utbyggingen vil ha fordeler både for passasjer- og godstrafikk.

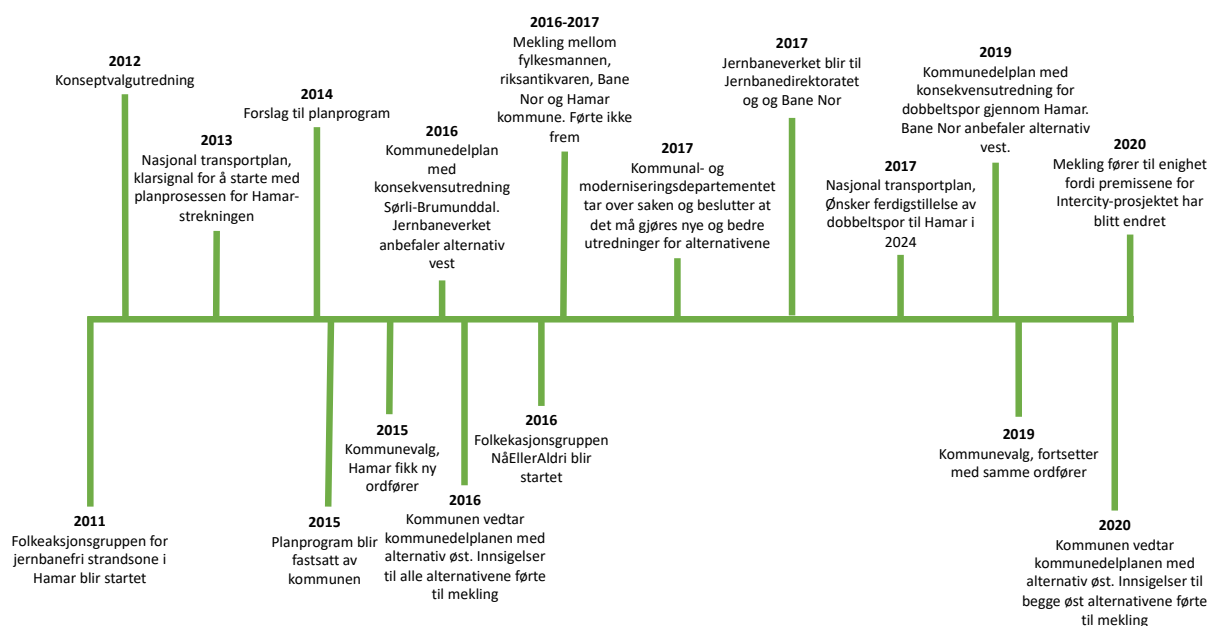
Viktigheten av tog som transportmiddel har også blitt større når det kommer til den klima- og miljøproblematikken man står ovenfor i dag. Transport er en stor kilde til klimagassutslipp, men en undersøkelse fra SSB, Statistisk Sentralbyrå (Engedal et al., 2022) viser til at

jernbanen er det transportmiddelet som gir minst utslipp per passasjer- og tonnkilometer. Jernbanen er det mest miljøvennlige transportmiddelet vi har i samfunnet, og det er derfor viktig for samferdselspolitikken at man satser på jernbanen. Intercity-prosjektet vil bidra på dette området med å gi økt kapasitet og bedre tilbud for brukerne, noe som i stor grad vil kunne bidra til at flere ønsker å benytte seg av et mer miljøvennlig transportmiddel enn for eksempel bil. Samtidig vil man også få flyttet godstransport vekk fra veiene og opp på skinnene.

2.4 Planprosessen for Intercity Hamar

Jernbanen i Hamar er en del av Dovrebanen som går mot Eidsvoll i retning sør og mot Trondheim i retning nord-vest, samtidig som den er endestasjon for Rørosbanen som går mot Røros i retning nord-øst. Konseptvalgutredning for Dovrebanen var ferdig i 2012, og med den Nasjonale Transportplanen for perioden 2014-2023 som var klar i 2013 kunne Jernbaneverket starte planprosessen for den nye jernbanen til Hamar.

Strekningen det skulle planlegges for som inkluderer Hamar var fra Sørli til Brumunddal. Planleggingen for denne strekningen foregikk parallelt i Stange, Hamar og Ringsaker kommuner. Planprogrammet for strekningen kom i 2015 og inneholdt to traséalternativer gjennom Hamar: vest med bro og øst. Programmet ble sendt på høring som førte til en inkludering av et midt-alternativ.



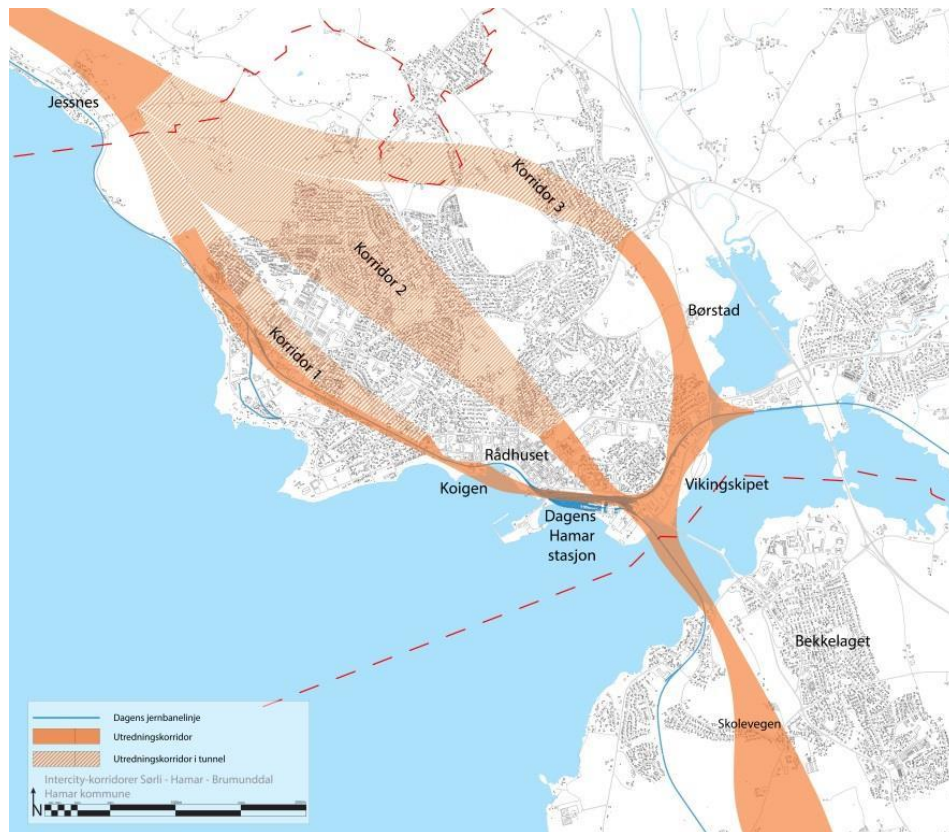
Figur 2 Tidslinje for planprosessen

2.4.1 Konseptvalgutredning for Intercity Dovrebanen

En konseptvalgutredning skal gjennomføres før et statlig prosjekt igangsettes dersom prisen på prosjektet vil være over 1 milliard kroner. I februar 2012 kom konseptvalgutredning for Intercity-strekningen Oslo – Lillehammer som dannet grunnlag for regjeringens beslutning for den videre planleggingen i NTP 2014-2023. I konseptvalgutredningen ble det presentert fem alternative løsninger for stasjonslokalisering, to ulike vest alternativer, et midtalternativ og to øst-alternativer. I dette dokumentet anbefalte Jernbaneverket å utrede vest-alternativet med dagens stasjonsløsning. Under høringsrunden til konseptvalgutredningen uttalte Hamar kommune at de ønsket at utbyggingen av det nye sporet skulle prioriteres vekk fra strandsonen, og da gjerne med en tunnelløsning gjennom sentrum.

2.4.2 Planprogram og kommunedelplan for strekningen Sørli-Brumunddal

Regjeringen Starten på planprosessen av den mye omtalte jernbaneplanen for Hamar ble endelig et faktum da Jernbaneverket offentliggjorde sitt forslag til planprogram for strekningen Sørli-Brumunddal i 2014. I dette programmet ble det presentert to alternative utredningskorridorer: en vestlig korridor, som skulle følge den historiske jernbanetraséen med samme stasjonslokalisering med en bru over Hamarbukta, og en østlig korridor, som ville gå som en ny trasé øst for byen med en ny stasjon ved vikingskipet (se **Feil! Fant ikke referanse-kilden.**). Programmet ble revidert etter høringsperioden på grunn av innsendte merknader fra særlig privatpersoner, politiske partier og foreninger. Totalt kom det inn 122 merknader til dette programmet. I den reviderte utgaven ble det inkludert et tredje alternativ, en midttrasé, i tillegg til den østlige og vestlige korridoren. Dette økte antallet alternativer fra to til tre. Den midtre korridoren ville gå i tunnel under byen, med ny stasjon i nærheten av Hamar rådhus. De tre berørte kommunene i planprogrammet, godkjente den reviderte utgaven i juni 2015.



Figur 3 De tre utredningskorridorene som ble presentert i det reviderte planprogrammet. Korridor 1 er vest-alternativet, korridor 2 er midt-alternativet og korridor 3 er øst-alternativet (Jernbaneverket, 2015).

Etter at planprogrammet ble fastsatt startet Jernbaneverket med arbeidet med utarbeiding av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen Sørli-Brumunddal som ble offentliggjort i mai 2016. I denne planen blir de tre trasékorridorene for Hamar fra planprogrammet presentert, men det er blitt inkludert to alternativer for vest alternativet, en med bru over Hamarbukta og en med kulvert under Hamarbukta. Jernbaneverket kom en korridor anbefaling til dette dokumentet hvor de anbefalte begge vest-alternativene og frarådet midt og øst alternativene. Det kom inn 246 merknader til planprogrammet under høringsperioden hvor 164 av dem kom fra Hamar. I tillegg kom det innsigelser fra fylkesmannen i Hedmark, Jernbaneverket og Riksantikvaren. Det var innsigelser til alle alternativene. Hamar kommune vedtok kommunedelplanen med korridor øst som den mest akseptable løsningen. Vest med kulvert ble også akseptert som løsning, men ble rangert som nest beste løsning. Vest med bro ble vurdert som uakseptabelt alternativ og midt som et for komplisert og dyrt alternativ. Men siden planene hadde innsigelser gikk prosessen videre til mekling.

2.4.3 Første meklingsrunde og oversendelse til kommunal- og moderniseringsdepartementet

På grunn av innsigelser til alle de foreslåtte traséalternativene i den vedtatte kommunedelplanen, ble det arrangert to meklingsmøter mellom de involverte partene. Dessverre førte disse møtene ikke til noen enighet. Dette skyldtes flere uavklarte forhold i utredningen som gjorde det utfordrende å velge en korridor for Hamar (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017). Som følge av dette ble planene oversendt til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet for vurdering av Hamar kommunes vedtak av alternativ øst ved Vikingskipet, basert på innsigelser fra Riksantikvaren, Fylkesmannen i Hedmark og Jernbaneverket. Departementet var positive til en østlig trasé, men bemerket at Jernbaneverkets utredninger ikke var gode nok. Som en konklusjon besluttet departementet at det skulle utarbeides en ny kommunedelplan som kun skulle omfatte dobbeltsporet gjennom Hamar.

2.4.4 Jernbaneverket blir til Bane Nor

31. Desember 2016 ble Jernbaneverket avviklet, og deres oppgaver ble overført til Jernbanedirektoratet og Bane Nor. Jernbaneverket hadde ansvar for forvaltninga av jernbaneinfrastrukturen, kapasitetsfordeling og trafikkstyring for den norske jernbanen siden 1996. Da etaten ble avviklet tok Bane Nor over ansvaret for infrastruktur, drift, trafikkstyring, vedlikehold og utbygging av jernbanen. I tillegg fikk de ansvar for forvaltningen av all jernbaneeiendom (Regjeringen, 2021). Dette hadde betydning for Intercity-prosjektet og planleggingen av den da Bane Nor tok over ansvaret for planleggingen. Bestillingen av ny kommunedelplan for dobbeltsporet i Hamar ble derfor gitt til Bane Nor.

2.4.5 Nytt planprogram, kommunedelplan og nye innsigelser

Det nye planprogrammet og den nye kommunedelplanen kom i 2018 og 2019. Dokumentene ble utarbeidet i samarbeid med Hamar kommune. I begge planene blir det presentert tre alternative traséer: vest med kulvert og to øst-alternativer. Bane Nor varslet at de ville komme med innsigelser også denne gangen dersom Hamar kommune vedtok en av øst-alternativene igjen. I juni 2020 vedtok Hamar kommune kommunedelplan for dobbeltspor gjennom Hamar med alternativ øst c. Alternativet hadde innsigelser fra Bane Nor, Statens Vegvesen og Fylkesmannen og saken ble igjen sendt på meklingsrunde.

2.4.6 Andre meklingsrunde og utfallet: premissene endres

På grunn av innsigelser til det vedtatte alternativet til Hamar kommune ble det arrangert tre meklingsmøter mellom partene. Under meklingen presenterte Bane Nor at premissene for Intercity-utbyggingen er blitt endret. På grunn av økonomisk nedskjæringer fra regjeringen og ønsket om en mer effektiv utbygging har man bestemt at det heller skal planlegges for dobbeltspor mellom byene og ikke igjennom byene. Partene i meklingen var derfor innforstått med at trasévalg gjennom Hamar må vente i mange år før en utbygging kan gjennomføres. I kommunestyrets sluttbehandling og oppfølging etter meklingen måtte de derfor endre sitt vedtak til alternativ vest, men presiserer at dette ikke er et endelig trasévalg for dobbeltspor gjennom Hamar (Kommunestyret i Hamar & Formannskapet i Hamar, 2020).

2.5 Konflikten kjerneproblemet

Til nå har jeg fortalt om planprosessen og uenigheten mellom Bane Nor og Hamar kommune. Hovedkonflikten mellom disse aktørene går ut på om den nye traséen skal gå i øst eller vest. Det jeg ikke har vist hittil er den interne konflikten i lokalbefolkningen. Selv om de folkevalgte i Hamar kommune hele veien har vedtatt øst-alternativet betyr ikke dette at det var enstemmig vedtatt. Det finnes også politikere og privatpersoner som har vært for det vestlige alternativet.

For befolkningen i Hamar betydde Intercity-prosjektet at man skulle få dobbeltspor gjennom Hamar. Her så folk i Hamar en mulighet til å få flyttet jernbanen vekk fra Mjøsa og strandsonen. Det ble startet folkeaksjonsgrupper som engasjerte seg i planleggingen gjennom Facebook-grupper, debattinnlegg, høringsmerknader, møtedeltakelse og underskriftskampanjer. Samtidig har det også vært vest-tilhengere, men de har ikke vært like synlige i den offentlige debatten. Den første aksjonsgruppen ble startet i 2011 og de kjempet i hovedsak for et midt-alternativ, men var også åpne for et øst-alternativ. Da Hamar kommune gikk bort fra disse planene i 2016 fortsatte de kampen for et øst-alternativ. Den andre aksjonsgruppen ble startet i 2016 og de kjempet også for et øst-alternativ.

Det har vært noen privatpersoner som har vært særlig aktive gjennom debattinnlegg i lokalavisen med å få frem sine argumenter for alternativ vest. Ellers har vest-tilhengerne vært mest synlig under høringsperiodene gjennom innspill til plandokumentene.

2.5.1 De lokalpolitiske standpunktene

Underveis i planprosessen har det også vært to kommunevalg. Før lokalvalget i 2015 hadde ikke alle partiene tatt standpunkt fordi de ønsket å vente på utredningene. To av partiene som hadde tatt standpunkt var derimot Arbeiderpartiet og det lokale listepartiet By- og bygdelista. Før valget i 2015 var ordføreren i Hamar representant fra Arbeiderpartiet, et parti som ønsket en utbygging av vest-alternativet. Ordførerens motkandidat var representant fra By- og bygdelista, som ønsket en utbygging av øst-alternativet. Etter lokalvalget ble det ordførerbytte i Hamar hvor ordfører kandidaten fra By- og bygdelista tok over ansvaret. Valgkampen hadde i stor grad vært preget av jernbanedebatten og det kan derfor være grunnen til at man fikk et maktskifte.

I lokalvalget i 2019 hadde alle partiene tatt en beslutning for hva de ønsket i jernbaneutbyggingen, og også denne valgkampen var preget av jernbanedebatten. Jeg skal gi en oversikt over de ulike partienes standpunkt i saken, og vise om det er noen av de som har endret mening underveis. Partiene som ønsker en østlig trasé er disse seks: By- og bygdelista, Høyre, Pensjonistpartiet, Venstre, Krf og Frp. Partiene som ønsker vestlig trasé er disse fire: Arbeiderpartiet, Senterpartiet, MDG og Rødt. Sosialistisk venstreparti hadde under valgkampen i 2019 bestemt seg for et østlig alternativ, men etter meklingsresultatet i 2020 valgte de å endre sitt standpunkt til vest. De begrunnet dette med at forholdene hadde endret seg og at meningen deres derfor også endret seg.

3 Teoretisk rammeverk

En interessekonflikt, slik som i Intercity Hamar prosjektet, kan oppstå når ulike aktører har forskjellige og/eller motstridende interesser i en bestemt sak. Konflikten foregår innenfor gitte rammer gjennom bruk av verbalt eller skriftlig språk. Aktørene i en konflikt kan representere ulike former for makt, både formell og uformell. For å forstå og analysere interessekonflikten i denne oppgaven kreves det et passende analytisk perspektiv som tar for seg diskurser, materialitet og praksiser i en politisk kontekst. Et slikt passende analytisk perspektiv er Maarten A. Hajers argumentative diskursanalyse. Videre vil jeg presentere hvilke roller de ulike aktørene har i et stort nasjonalt jernbaneprosjekt, noe som er relevant når jeg skal undersøke dynamikken mellom stat og kommune i planprosessen. Jeg vil se på hvilke nasjonale føringer som legger opp til hvordan man skal planlegge jernbanen i Norge, og hvordan medvirkning blir tatt hensyn til i disse planene.

3.1 Sosialkonstruktivisme

Jeg har valgt å benytte meg av et sosialkonstruktivistisk perspektiv i denne oppgaven. Det sosialkonstruktivistiske perspektivet brukes mye innen sosiologi og andre samfunnsvitenskapelige fag. Dette perspektivet tilhører den postmodernistiske retningen innen samfunnsvitenskapen og den oppfatter kunnskap som sosialt konstruert (Thagaard, 2018, s. 40). Med dette mener man at kunnskap ikke er en objektiv og uavhengig realitet som oppdages av individer, men at det er et produkt av samhandling mellom mennesker og samfunnsmessige kontekster. Innenfor sosialkonstruktivismen har man en forståelse av at verden er formet av kulturelle kategorier og kontekster. Jørgensen og Phillips (1999, s. 13-14) forklarer at vår virkelighetsforståelse er sterkt påvirket av de kulturelle rammene vi er en del av. Dette innebærer at vår opplevelse og tolkning av hendelser, fenomener og samfunnsmessige spørsmål er formet av våre kulturelle, historiske og sosiale referanser. Måten vi ser verden på er derfor ikke en objektiv sannhet, men heller et resultat av de kollektive forståelsene som er konstruert i samfunnet (Thagaard, 2018, s. 40).

Innenfor rammene av sosialkonstruktivismen, utforskes oppfatninger om virkeligheten som oppstår gjennom sosiale konstruksjoner, gjennom å analysere språket. Dette innebærer å identifisere det meningsinnholdet som individer skaper og undersøke hvordan disse blir påvirket av deres omgivelser og den konteksten de eksisterer i (Rasborg, 2004; Sehested, 2002). På denne måten får man et innblikk i hva som ligger bak det faktum at det eksisterer

ulike perspektiver på spesifikke temaer. Som i temaet for denne oppgaven, jernbaneutbygging, vil man se at aktørene har ulike oppfatninger om hva dette temaet skal omfatte. Dette er fordi aktørene blir påvirket av sine omgivelser, erfaringer og interesser, og dermed er med på å forme en felles oppfatning av hva jernbaneutbygging innebærer og hvilke prioriteringer som skal inkluderes i planleggingen. Å utforske de ulike perspektivene gir innsikt i de komplekse dynamikkene som omgir beslutningsprosesser og planlegging av jernbaneprosjekter, og hvordan samspillet mellom ulike aktører kan påvirke resultatene og implementeringen av slike prosjekter.

3.2 Diskursanalyse

Innenfor sosialkonstruktivismen er diskursanalysen en av retningene som er spesielt interessert i betydningen av språket som konstruksjon av virkeligheten. Det finnes mange ulike retninger innenfor feltet diskursanalyse og betydningen av begrepet avhenger av forskerens tolkning. Det de ulike retningene på feltet har til felles er at de legger vekt på kollektiv og språklig meningsdannelse (Bratberg, 2017, s. 65). En diskurs kan defineres som *«bestemte måter å snakke om bestemte ting på innenfor bestemte domener»* (Aakvaag, 2008, s. 309). Dette betyr altså at man innenfor et domene finner et system av regler og koder som bestemmer hvordan man opptrer i situasjoner. Som for eksempel i en politisk diskurs hvor man snakker om bestemte ting på en bestemt måte innenfor det politiske feltet. Det er også viktig å skille mellom begrepet diskurs med debatt. Man kan finne mange ulike diskurser i en og samme debatt, slik som i denne jernbanesaken. Målet med en diskursanalyse er ikke å bedømme hvilke utsagn som er rette eller gale, men snarere å studere hva som er sagt eller skrevet, slik at man kan undersøke mønstrene i utsagnene og de effektene diskursive framstillinger av virkeligheten får (Jørgensen & Phillips, 1999).

En av de mest kjente bidragsyterne til diskursanalysen er historiker og filosof Michel Foucault. Han følger den sosialkonstruktivistiske tilnærmingens premiss om at kunnskap er sosial konstruert. Hans forståelse av en diskurs er at det er en samling av ytringer, som inkluderer skriftlige, talte eller visuelle uttrykk, som ikke bare formidler informasjon, men også innebærer maktrelasjoner og sosiale normer som bidrar til å konstruere og regulere kunnskap og mening innenfor et bestemt samfunnsmessig eller kulturelt rammeverk. Foucault argumenterte for at diskurser skal fungerer som et rammeverk for å begrense eller muliggjøre visse typer kunnskap og sannhet, og at de er avgjørende for å forstå hvordan makt operer i

samfunnet, da de former våre oppfatninger, identiteter og praksis på dypere nivåer enn vi kanskje er klar over (Aakvaag, 2008, s. 309-310).

3.2.1 Hajers argumentative diskursanalyse

Teorien jeg har valgt å benytte i denne oppgaven er Maarten A. Hajers argumentative diskursanalyse. Denne teorien ønsker å analysere hvordan diskurser påvirker politiske sammenhenger (Hajer, 1995). Teorien tar for seg samspillet mellom diskurser, materialitet og praksiser, og er derfor egnet til å analysere hvordan en diskurs blir påvirket av de regler og tradisjoner som finnes i en bestemt organisasjon eller institusjon. Målet med analysen er å beskrive variasjon og konsistens i måten et budskap blir sagt eller skrevet på, forstå den sosiale konteksten budskapet ble skapt i, og til slutt de sosiale effektene budskapet gir (Hajer, 1995, s. 44). Hajer benytter seg av to sentrale begreper om «*storylines*» og «*diskurskoalisjoner*». Storylines beskriver den underliggende fortellingen som en diskurs representerer, mens diskurskoalisjoner beskriver de aktørene som arbeider sammen for å fremme disse fortellingene.

Hajers definisjon av en diskurs er:

«en spesifikk samling av ideer, konsepter og kategoriseringer som produseres, reproduseres og transformeres i et bestemt sett med praksiser og gjennom hvilke meninger som er gitt til fysiske og sosiale realiteter» (Hajer, 1995, s. 44, min overs.).

Forståelsen av denne definisjonen er at diskursene som fungerer for bestemte domener reduserer virkelighetens kompleksitet og gjør den håndterbar. I Hajers undersøkelse tar han for seg miljøpolitikk – nærmere bestemt fenomenet sur nedbør – hvor han forklarer at dette er et komplekst tema hvor det er vanskelig å ta for seg hele og at man derfor fokuserer på enkelte områder som dermed blir en diskurs for domenene. Det eksisterer ofte ulike diskurser innenfor de ulike domenene. Hvis man ser på utfordringene knyttet til regnskogen kan det være at en virksomhet har interesse for menneskeskapt konsekvenser for regnskogen, en annen virksomheter tar for seg befolkningens interesser og bevaring av urbefolkningen, mens en annen virksomhet tar for seg bevaring av dyrelivet. Hovedmålet som alle disse jobber mot er at man ønsker å bevare regnskogen. Altså finnes det ulike fortellinger (storylines) til hvordan man ønsker å løse utfordringene, og når disse ulike fortellingene jobber sammen mot er felles mål oppstår en koalisjon.

Storylines

I Hajers argumentative diskursanalyse introduserer han begrepet *storyline* som et viktig element for å forstå hvordan aktører former sine budskap og perspektiver innenfor en spesifikk diskurs. Storylines refererer til de narrative fremstillingene som aktørene bruker for å kommunisere og gi mening til diskursen de er en del av. Gjennom storylines formidler aktørene ikke bare informasjon, men også verdier og intensjoner som er innebygd i deres representasjon. Storylines gir en måte for aktørene å skape en sammenhengende fortelling om et bestemt tema, som kan påvirke hvordan det blir forstått og vurdert av andre. Denne tilnærmingen fanger kompleksiteten i hvordan språk og retorikk brukes for å forme diskursen og bidrar til en dypere forståelse av hvordan aktører deltar i og bidrar i konstruksjonen av mening og makt i samfunnet. Debatten om Intercity Hamar er preget av et mangfoldig spekter av synspunkter og tilnærminger, som reflekterer de ulike interesser og perspektiver knyttet til spørsmålet om jernbaneutbygging, og derfor kan den ikke betraktes som en enhetlig diskurs. Den består derimot av flere ulike diskurser som er motstridende, men også som utfyller hverandre. Det er viktig å merke seg at nye storylines har potensiale til å omorganisere måten vi forstår visse problemstillinger, og dermed kan de bidra til politisk endring (Hajer, 1995, s. 56). I denne oppgaven vil man se hvordan ulike aktører trekker på forskjellige diskurser for å konstruere storylines som gir mening til deres perspektiv på Intercity Hamar-prosjektet. Disse storylines utgjør korte beskrivelser som gir en oversikt over en kompleks historie. Aktørene bruker disse storylines i diskusjoner for å uttrykke sine meninger og for å fastsette sine synspunkter på sosial praksis, samtidig som den kritiserer andres.

Hajer forklarer at en storyline blir akseptert når flere aktører benytter seg av den, fordi den høres riktig ut. Dette gjør at storylinen en naturlig del av diskusjonen. Innenfor den argumentative diskursanalysen blir en storyline akseptert dersom den er tilstrekkelig overbevisende, men aksepten påvirkes også av den tillitten folk har til den som presenterer argumentet, hvordan argumentet formidles og om det passer med deres egen diskursive identitet. Storylines muliggjør at ulike aktører kan utvide sin forståelse og diskursive kompetanse knyttet til fenomenet, utover deres eget spesialfelt eller erfaring. For at en storyline skal bli akseptert må den oppfylle disse kriteriene (Hajer, 1995, s. 63).

Diskurskoalisjoner

Hajer definerer *diskurskoalisjoner* som en sammensatt samling av elementer, inkludert samlingen av storylines, aktørene som uttrykker disse storylines, og praksisene der disse

diskursive aktivitetene utfolder seg (Hajer, 1995, s. 65). Ifølge den argumentative tilnærmingen dannes diskurskoalisjoner når aktører, av ulike grunner, tiltrekkes av spesifikke storylines. Storylines betraktes som det diskursive limet som holder en diskurskoalisjon sammen, og reproduksjonen av en diskursorden blir en vane eller rutine for de som deltar i diskursen. Disse måtene å tenke og uttrykke seg på er innebygd i storylines, som utgjør de narrative rammene som brukes for å formidle ideer og perspektiver (Hajer, 1995, s. 65). Dette begrepet gir en nyttig ramme for å forstå dynamikken som oppstår i debatten om Intercity Hamar-prosjektet. Debatten om Intercity Hamar kan deles inn to diskurskoalisjoner, som representerer hver sin side i konflikten mellom øst og vest. Hver koalisjon har sin egen storyline som aktørene har valgt å benytte for å fremme sine synspunkter. Innenfor disse koalisjonene har målet vært å konstruere en diskurs eller etablere en fortelling som tjener som en felles forståelsesramme for problemstillingen. Dette inkluderer en rekke ulike argumenter, perspektiver og narrativer utformet for å støtte aktørenes synspunkter.

Begrepene storylines og diskurskoalisjoner vil bidra til å identifisere og analysere aktørene i debatten om Intercity Hamar-prosjektet og for å avdekke hvordan de posisjonerer seg. Ved å se nærmere på hvilke storylines aktørene støtter, vil jeg kunne identifisere hvem som tilhører de ulike diskurskoalisjonene som preger diskusjonen. Videre vil jeg bruke disse begrepene for å utforske maktforholdene som eksisterer blant aktørene i debatten. Dette inkluderer å vurdere hvilke koalisjoner som har mest innflytelse og hvordan de utnytter sine storylines for å fremme sine synspunkter. Ved å anvende den argumentative diskursanalysen, vil jeg også kunne få en dypere innsikt i hvordan ulike perspektiver og tolkninger av Intercity Hamar-prosjektet er konstruert. Dette vil bidra til å forstå dynamikken i konflikten som preger saken. Samlet sett vil begrepene storylines og diskurskoalisjoner tjene som nyttige verktøy for å analysere og forstå debatten om Intercity Hamar-prosjektet på den grundige måte.

3.3 De ulike rollene i store nasjonale jernbaneprosjekter

Når det planlegges for store nasjonale infrastrukturprosjekter, skjer dette på bestilling fra staten. Intercity-prosjektet er et nasjonalt prosjekt som omfatter store deler av østlandsområdet, og det er kommunene som er innlemmet i disse planene som skal godkjenne de plandokumentene som skal gjelde for gjennomføring av utbygging på kommunens område. Statens rolle i planlegging er å vedta de lover som kommunale og regionale organer følger i planleggingen, mens regjering og departement passer på at stortinget sine vedtak blir

igangsatt (Aarsæther & Buanes, 2018, s. 109). I planleggingen er det gjennom plan- og bygningsloven av statens rolle har stor betydning. Denne loven gir retningslinjer og regler som kommunene og planaktørene må følge når de planlegger store infrastrukturprosjekter, og den gir også rom for samarbeid mellom staten og lokale myndigheter. Staten kan ha ulike roller når det kommer til planlegging, men for store prosjekter som Intercity-prosjektet fungerer den som en territoriell aktør (Aarsæther & Buanes, 2018, s. 113). Dette innebærer at staten ser på prosjektet som en helhet, hvor formålet er å bygge en jernbane som kobler flere byer sammen. Samtidig fungerer staten også som en sektoriell planlegger gjennom utforming av nasjonal transportplan og konseptvalgutredninger for store prosjekter (Aarsæther & Buanes, 2018, s. 112-113). Dette gir staten en sentral rolle i å fastsette nasjonale prioriteringer for transportinfrastruktur, noe som påvirker prosjekter som Intercity og hvordan de blir realisert.

Som nevnt er det kommunen som skal vedta planer om som omfatter utbygging på kommunens områder, derfor har den også en viktig rolle gjennom å bidra i planleggingen. Kommunens ansvar i planlegging er lovfestet i plan- og bygningsloven, som gir klare retningslinjer og regler for hvordan kommunen skal håndtere planleggingen av store infrastrukturprosjekter som Intercity. Kommunen har både en territoriell og en sektoriell rolle i planleggingen av Intercity-prosjektet. Den territorielle rollen innebærer at kommunen må vurdere hvordan prosjektet vil påvirke lokalsamfunnet, miljøet og andre lokale hensyn, og dermed ta hensyn til de geografiske aspektene av utbyggingen. Samtidig har kommunen en sektoriell rolle som innebærer samarbeid med statlige myndigheter og andre relevante aktører for å sikre at prosjektet oppfyller nasjonale krav og standarder. Dette samspillet mellom den territorielle og sektorielle rollen er avgjørende for å balansere lokale og nasjonale hensyn i gjennomføringen av dette store infrastrukturprosjektet. Kommunen fungerer som en bro mellom lokalsamfunnet og statlige myndigheter i planleggingsprosessen, og dens deltakelse sikrer at lokale stemmer og hensyn blir hørt. Samtidig er kommunen bundet av nasjonale lover og retningslinjer, som gir rammer for hvordan prosjektet skal gjennomføres i tråd med nasjonale interesser. Denne balansen mellom lokale og nasjonale hensyn er essensiell for å oppnå en vellykket planlegging og gjennomføring av Intercity-prosjektet.

«Bane Nor vil inneha rollen som forvaltningsmyndighet og avgi uttalelser til mottatte eksterne planforslag i henhold til plan- og bygningsloven, herunder vil foretaket inneha innsigelsesmyndigheten. Bane Nor har også rollen som tiltakshaver/utbygger for

jernbaneinfrastruktur i offentlige planprosesser, det vil si at foretaket vil være forslagsstiller for arealplaner etter plan- og bygningsloven» (Bane Nor, 2020)

Dette står det om Bane Nors rolle i jernbaneprosjekter i deres veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. I Intercity-prosjektet er det Jernbaneverket og Bane Nor som har ansvaret for utredningen av planene. Deres ansvar er å følge de nasjonale retningslinjene og målsettingene som staten har satt for prosjektet. Dette innebærer at de må sikre at prosjektet oppfyller kravene og standarden som er fastsatt på nasjonalt nivå, noe som bidrar til å sikre en enhetlig og høy kvalitet i gjennomføringen av prosjektet. Samtidig er det viktig for dem å samarbeide tett med lokale myndigheter, kommuner og andre relevante aktører for å sikre at prosjektet blir tilpasset lokale behov og hensyn. Denne tette samhandlingen med lokale interesser hjelper til med å avklare lokale utfordringer og muligheter, samtidig som det bidrar til å bygge tillit og aksept i lokalsamfunnet som blir påvirket av prosjektet. På denne måten søker Jernbaneverket og Bane Nor å balansere nasjonale mål og retningslinjer med lokale hensyn og behov. Dette er essensielt for å sikre en vellykket gjennomføring av Intercity-prosjektet, som må tjene både statens og lokalsamfunnets interesser, samtidig som det oppfyller nasjonale standarder for kvalitet og effektivitet.

3.3.1 Medvirkning i store nasjonale jernbaneprosjekter

I plan og bygningsloven er medvirkning lovfestet.

«Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private. Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte» (Plan og bygningsloven, 2008, § 5-1).

Det er dermed kommunens ansvar å påse at det er tilrettelagt for medvirkning i planprosesser utført av de ulike planorganene. I Jernbaneverket og Bane Nor sine utredningsdokumenter for jernbaneutbyggingen på Hamar har de vært tydeliggjort i alle planene hvordan det blir tatt hensyn til medvirkning gjennom høring, folkemøter, osv. Medvirkning i planprosesser innebærer å inkludere innbyggerne i lokalsamfunnet som blir påvirket av den planlagte utbyggingen i planleggingen. Dette gjøres fordi man ønsker å innhente så mye relevant

kunnskap som mulig før man utarbeider en plan, og fordi de lokale er de som sitter på mye av den viktigste relevante kunnskapen. En annen grunn til at medvirkning har blitt en viktig del av planprosessen er basert på at man ønsker å opprettholde demokratiske prinsipper. Dette handler om at de berørte har en rett til å bli hørt, og betydningen dette har for beslutningene og legitimiteten til plansystemet, og til demokratisk styring (Ringholm & Hanssen, 2018, s. 191).

3.4 Standardprosess for jernbaneutbygging

Nå skal jeg vise hvordan en standardprosess for jernbaneutbygging er planlagt at skal foregå. For Intercity prosjektet har prosessen gått igjennom to runder med planprogram og kommunedelplan før det ble en endelig enighet om kommunedelplan etter den andre meklingsrunden.

Dersom kostnadene for et statlig prosjekt overstiger 1 milliard kroner, kreves det å gjennomføre en konseptvalgutredning før prosjektet kan igangsettes. Konseptvalgutredningen innebærer en grundig faglig gjennomgang for å vurdere alternative løsninger for å møte et spesifikt behov. Denne utredningen skal fullføres før den detaljerte planleggingsprosessen starter i samsvar med plan- og bygningsloven. Konseptvalgutredningen er utarbeidet av prosjekteieren, som i dette prosjektet er Jernbaneverket/Bane Nor, og består av seks hoveddeler som inkluderer behovsanalyse, mål og strategidokument, overordnet kravdokument, mulighetsstudie, alternativanalyse og retningslinjer for den videre planleggingen (Statens vegvesen, u.å.).

Samtidig har man den Nasjonale transportplanen som er en plan for alle samferdselsprosjekter i Norge. NTP blir behandlet av Samferdselsdepartementet som legger den frem for stortinget som til slutt vedtar planen. NTP er en 10-årsplan for samferdselsprosjektene i Norge og hva de eventuelle kostnadene for de ulike prosjektene vil være. NTP er ikke et forpliktende vedtak, men et forslag som må følges opp og derfor revideres planen hvert fjerde år basert på budsjettbevilgningene som går igjennom endringer underveis. Jernbaneprosjektene blir så overlevert til Samferdselsdepartementets statsforetak med ansvar for jernbanens infrastruktur i Norge, Bane Nor. Bane Nor får da ansvar for planprosessen til utbyggingen av nye jernbanestrekninger.

Bane Nor deler planleggingsprosessen rundt jernbaneutbygging i tre faser som alle tre går igjennom en høringsperiode før man går videre til neste fase eller utbyggingsstart. *Den første*

fasen er det overordnede planprogrammet som skal fungere som en «bruksanvisning» for hvordan de skal jobbe i de neste to fasene. I planprogrammet forklarer de hvor de skal bygge, hvor de kan bygge og hva de må vite mer om. Programmet blir sendt på høring for å få innspill fra lokalsamfunnet til den videre utviklingen av prosjektet. Det er politikerne i de berørte kommunene som fastsetter planprogrammet. I *den andre fasen* utredes en kommunedelplan som bruker «oppskriften» fra det fastsatte planprogrammet. Kommunedelplanen er en overordnet plan for hva som skal bygges og hvilket område som egner seg best. I tillegg følger det med en konsekvensutredning som ser på hva som er de negative og positive konsekvensene for miljøet og samfunnet. Man kan medvirke i planleggingen i møter man blir invitert til underveis, samtidig som at forslaget blir lagt ut til høring for innspill angående blant annet kulturminner, nærmiljø, natur og friluftsliv. I *den siste og tredje fasen* skal reguleringsplanen lages. Dette er en detaljert og konkret plan for prosjektet hvor man bestemmer nøyaktig hvor det skal bygges, og hva som trengs av anleggsveier og riggområder. Denne planen legges også ut til høring hvor man er interessert i innspill som angår folk personlig for å få oversikt over hva som må tas hensyn til, før politikerne i berørte kommuner vedtar planen (Bane Nor, u.å.-b).

Dersom det ikke blir enighet mellom Bane Nor, kommunene og andre myndigheter om hva som er det beste alternativet for den nye jernbanen kan staten ved Kommunal- og moderniseringsdepartementet overta ansvaret for hele eller deler av planen. I slike situasjoner kan departementet bestemme hvor den nye jernbanen skal ligge, eller sende planen tilbake til kommunen for endelig vedtak.

4 Metode

I dette kapitlet vil jeg presentere den metodologiske tilnærmingen som jeg har valgt for å kunne besvare problemstillingen. Å velge en passende metode for å besvare problemstillingen utgjøre en viktig del av ethvert forskningsprosjekt. Jeg har valgt å benytte meg av en kvalitativ tilnærming for å undersøke forholdet mellom den statlige styringen og lokale mobiliseringen i Intercity Hamar-prosjektet. Rammen for prosjektet er planprosessen, aktørene i prosessen og deres argumenter. Planprosessen er kartlagt gjennom ulike plandokumenter fra planleggingsprosessen. I tillegg vil jeg benytte meg av en stor del skriftlige kilder, som avisartikler, debattinnlegg, Facebook-sider og -innlegg og merknadsdokumenter for å se på argumentene som finnes i konflikten. Til slutt i dette kapitlet skal jeg se på reliabilitet og validitet, og reflektere over det å gjøre studier i sin egen kultur.

4.1 Case-studie

Det finnes en rekke ulike tilnærminger man kan benytte seg av for å gjøre en kvantitativ samfunnsvitenskapelig forskning på. Caseanalysen var en passende tilnærming til min oppgave da det å undersøke en spesifikk sak var det første jeg bestemte meg for. En casestudie involverer grundig analyse av omfattende informasjon om et begrenset antall enheter eller saker, og den utforsker en spesifikk og avgrenset kontekst (Thagaard, 2018, s. 51). En case skal studeres ved intensive analyser som baserer seg på ulike data (Jørgensen & Phillips, 1999, s. 51). Målet med denne studien er å gjøre en analyse av konflikten rundt dobbeltsporutbyggingen i Hamar. Formålet med caseanalysen er å se på hvordan forholdet mellom den statlige styringen og lokale mobiliteten har fungert i tidsperioden. Analysen vil konsentrere seg om casen, da den utgjør det konkrete eksempelet som hjelper oss å forstå det fenomenet som studeres

4.2 Dokumentanalyse

Et dokument kan forklares som alle skriftlige kilder som er tilgjengelige for forskerens analyse (Scott, 1990, sitert i Thagaard, 2018, s. 118). Gjennom å benytte seg av dokumentanalyse kan man analysere data som er blitt utviklet uavhengig av forskerens medvirkning, slik som bøker, avisartikler, innlegg på sosiale medier, opptak, bilder eller filmer. I en slike analyse er man nødt til å vurdere kildenes relevans, autentisitet og

troverdighet (Thagaard, 2018, s. 118). I denne oppgaven har jeg valgt å bruke dokumentanalyse som metode av den grunn at jeg ønsket å se på selve debatten som har foregått i det offentlige rom. igjennom debattinnlegg i aviser og diskusjonsforum på sosiale medier. Samtidig har det vært viktig å gå igjennom plandokumentene for planprosessen for å få innblikk i hva debatten faktisk handlet om og for å se hvilke endringen som har blitt gjort underveis.

4.2.1 Valg av dokumenter og datainnsamling

I analysen benytter jeg meg av avisartikler, debattinnlegg og offentlige dokumenter. Ved å bruke akkurat disse dokumentene vil det bli presentert et bredt spekter av meninger, argumenter og hendelser i saken. På denne måten vil det være mulig å gi et variert og bredt innblikk i den offentlige diskursen og planprosessen. Teksten som har blitt benyttet i analysen består av følgende dokumenttyper:

Skriftlige kilder	Innhold
Hamar Arbeiderblad	Avisartikler, debattinnlegg
Øvrige aviser: Aftenposten, VG og NRK	Avisartikler, debattinnlegg
Planprogram for Sørli-Brumunddal	Plan som viser hvordan Jernbaneverket skal jobbe videre i planprosessen. Viktige punkter: <ul style="list-style-type: none"> • Målsetting for planleggingen • Gir en oversikt over alternativer • Finner ut hvilke temaer som er viktige for prosessen (eks. Dyrket mark, natur, kulturminner, osv.) • Hvordan skal medvirkning gjennomføres?
Kommunedelplan med konsekvensutredning for Sørli-Brumunddal Kommunedelplan med konsekvensutredning for	Kommunedelplanen skal presentere alternativene fra det vedtatte planprogrammet. Her skal det bestemmes for hvilket alternativ som er valgt og som legger føringer for den overordnede planen for hva som skal gjøres. I Intercity Hamar prosjektet er det utredet to forslag til kommunedelplan på

dobbeltspor gjennom Hamar	grunn av innsigelser og ny vurdering av Kommunal- og distriktsdepartementet.
Høringsdokumenter	Det gjennomføres høring til hvert plandokument. Her presenteres innspill til dokumentene fra lokalsamfunnet og andre relevante instanser. Jernbaneverket/Bane Nor kommenterer på alle innspillene. Her presenteres også innsigelser.
Meklingsprotokoller	Gir oversikt over hva som har vært diskutert under meklingsmøtene og om den har ført til enighet
Diverse offentlige dokumenter	Møtoreferater, saksprotokoller, brev fra departement, osv.

I den første fasen av datainnsamlingsperioden var hovedmålet å skaffe en helhetlig oversikt over selve planprosessen, for å danne et solid grunnlag for analysen. Dette innebar en omfattende gjennomgang av relevante offentlige plandokumenter fra Jernbaneverket og Bane Nor. Samtidig hadde jeg allerede fått en innsikt i konflikten gjennom dekningen i lokalavisen Hamar Arbeiderblad. Derfor var det avgjørende for min forskning å dykke dypere ned i detaljene i de faktiske planene. Dette la grunnlaget for studien og ga meg en bredere forståelse av situasjonen. Da jeg hadde fått en bedre oversikt over plandokumentene, ønsket jeg å undersøke merknadsdokumentene for å se på de merknadene og eventuelle innsigelsene som kom frem under høringsperiodene i de forskjellige dokumentene.

Både plandokumentene og merknadsdokumentene var tilgjengelig på Bane Nor sine nettsider, samt på Hamar kommune sin innsynsportal. Det finnes en betydelig mengde med plandokumenter knyttet til denne saken, og derfor var det nødvendig med en nøye utvelgelse av de mest relevante dokumentene som kunne gi en helhetlig forståelse av situasjonen. Av den grunn fokuserte jeg på en gjennomgang av konsekvensutredningen for Dovrebanen, et dokument som jeg anser som oppstarten av Intercity-prosjektet for Dovrebanen. I tillegg prioriterte jeg planprogrammet og kommunedelplanen med konsekvensutredning. Kommunal- og distriktsdepartementet ønsket nye utredninger etter den første meklingsrunden som fulgte etter innsigelser. Som et resultat av dette måtte Bane Nor igjen igangsette prosessen med

utredning av planprogram og kommunedelplan med konsekvensutredning. Derfor kan man si at planprosessen for Hamar har hatt to runder med utredninger.

På Bane Nor sine nettsider har de ulike Intercity strekningene sine egne sider hvor Bane Nor har publisert de historiske dokumentene i planprosessene. Derfor kunne jeg finne de viktigste dokumentene jeg trengte til oppgaven min her. Deler av disse dokumentene var også mulig å finne på Hamar kommunes innsynsportal, men det krevde litt mer leting. For å finne dokumenter og saksprotokoller i denne portalen måtte jeg skrive inn ulike søkeord i søkefeltet. Ord jeg da søkte på var: «Jernbane», «Intercity», «Dobbeltspor», osv.

Etter en grundig gjennomgang av plandokumentene, gikk jeg tilbake til lokalavisen for å utforske deres dekning av Intercity Hamar-saken. Dette var for å få et mer omfattende bilde av konflikten. Jeg oppdaget da at det ikke bare var artikler i denne saken, men også et imponerende utvalg av debattinnlegg som tok opp ulike perspektiver. Faktisk var det så mange debattinnlegg om denne saken at Aftenposten viet en egen avisartikkel til å kommentere den enorme mengden debattinnlegg i lokalavisen. Gjennom disse debattinnleggene fikk jeg et innblikk i det sterke engasjementet som saken hadde vekket i lokalsamfunnet. Debattinnleggene representerte både den lokale motstanden, men også støtte til prosjektet. Innleggene er skrevet av privatpersoner, lokalpolitikere, representanter fra ulike grupper og foreninger, samt prosjektlederen for Intercity Hamar.

For å finne avisartikler og debattinnlegg som var skrevet om Intercity-prosjektet startet jeg først med å søke på Google. Der benyttet jeg meg av søkeord som: «Intercity Hamar», «Jernbanen i Hamar», «Debatten om jernbanen i Hamar», «Øst eller Vest Jernbanen Hamar», osv. Da fikk jeg opp artikler og debattinnlegg fra spesielt lokalavisen på Hamar, Hamar Arbeiderblad, men også fra nettavisene til NRK, Aftenposten og VG. Siden jeg ønsket å få informasjon fra de lokale i Hamar bestemte jeg meg for å legge inn søkeord på nettavisen til Hamar Arbeiderblad. For å få tilgang til artikler som hadde betalingsmur ble jeg sponset med et abonnement av mine besteforeldre. I søkefeltet til Hamar Arbeiderblad benyttet jeg meg av søkeord som: «jernbanen», «Intercity», «øst», «vest», «debatt, jernbane» osv.

Siden sosiale medier, mer spesifikt Facebook, har vært en viktig plattform for aksjonsgruppene for å uttrykke sine meninger og synspunkter har jeg også brukt en del tid på deres Facebook-sider: «Togtunnel gjennom Hamar» og «Nåellaldri». Disse sidene har også vært praktiske for å finne relevante avisartikler og debattinnlegg til oppgaven da gruppene gjerne publiserte innlegg som kommenterer ulike uttalelser fra avisene. Ved å bruke

Facebook-funksjonen som gjør det mulig å avgrense de ulike innleggene på sidene til årstall, måneder og dag var det enkelt å finne innlegg fra tidspunktet for de ulike hendelsene jeg allerede hadde observert fra plandokumentene.

4.2.2 utfordringer knyttet til dokumentinnsamlingen

Det å samle inn dokumentene til oppgaven min har ikke bare vært lett, spesielt siden planprosessen har vært lang, men også fordi det i slike prosesser er så store mengder med dokumenter. Underveis i datainnsamlingen gjorde Bane Nor en oppdatering av hjemmesidene sine noe som førte til at jeg ikke lenger fikk tak i dokumentene jeg ønsket å benytte meg av til oppgaven. I denne oppdateringen fjernet de dokumentene for perioden jeg fokuserer på siden disse ikke lenger gjelder for strekningen gjennom Hamar. Heldigvis fikk jeg tak i dokumentene jeg trengte ved å sende en e-post til en av de ansvarlige for prosjektet, som sendte meg de dokumentene jeg ikke klarte å finne selv.

4.3 Diskursanalyse

Jeg har tidligere skrevet om diskursanalysen som teori, men diskursanalyse benyttes også som en metode, derfor presenterer jeg her hvordan jeg har valgt å gjennomføre diskursanalysen. I henhold til Jørgensen og Phillips (1999, s. 9) blir en diskurs beskrevet som «en bestemt måte å tale om og forstå verden på». Diskursanalyse involverer en gransking av de underliggende retningslinjene som styrer hvordan individer innenfor en kultur snakker om bestemte temaer. En sentral del av slike analyser er motsetninger mellom ulike diskurser som blir uttrykt gjennom måten personer uttrykker seg på (Thagaard, 2018, s. 40). I denne oppgaven har jeg valgt å benytte meg av Hajers argumentative diskursanalyse som jeg har skrevet om i teori-kapittelet. Her skal jeg presentere hvordan jeg har valgt å gjennomføre den diskursanalytiske metoden.

I gjennomgangen av dokumentene var min første prioritering å få oversikt over de ulike argumentene som har blitt presentert i konflikten. Dette gjorde jeg for å kunne finne ut hvilke storylines som ble presentert, for så å kunne finne ut hvilke hoveddiskurser de ulike storylines representerte og hvilke aktører som hørte til de ulike storylines. De hoveddiskursene jeg fant var den nasjonale jernbaneprosjekt diskursen, den lokale byutviklingsdiskursen og den lokale bevaringsdiskursen. Diskursene presenterer lokaliseringskonflikten mellom øst og vest. Det kunne holdt med å benytte seg av kun den nasjonale jernbaneprosjekt diskursen for vest-tilhengere, og den lokale byutviklingsdiskursen for øst-tilhengere. Men jeg mener også det er

viktig å vise at det ikke bare har vært en konflikt mellom stat og kommune, men at det også har vært en lokal konflikt. Derfor valgte jeg å inkludere den lokale bevaringsdiskursen som også er for de lokale vest-tilhengerne.

4.4 Reliabilitet og validitet

«*Reliabilitet handler om forskningens pålitelighet*» (Thagaard, 2018, s. 181). Formålet med å vurdere reliabiliteten av innholdet i et forskningsprosjekt er å vurdere forskningsresultatenes pålitelighet slik at andre kan vurdere om de ønsker å bruke resultatene i videre forskning. For å argumentere for reliabiliteten forklarer forskeren hvilke erfaringer man har hatt i prosessen. Dette gjøres gjennom å forklare hvordan dataen har blitt samlet inn og hvordan man tolker den innsamlede dataen, slik jeg har gjort i dette kapittelet. I denne oppgaven har jeg benyttet meg av dokumenter som data, og mange av argumentene har blitt hentet fra merknadsdokumenter, debattinnlegg eller avisartikler. En svakhet ved å kun benytte seg av dokumenter som data er at disse er begrenset til kun de dokumentene som er tilgjengelige, noe som kan føre til manglende data eller mangel på representasjon fra visse perspektiver og aktører. Det kan også føre til at man ekskluderer viktige perspektiver eller argumenter, og at det kan være utfordrende å tolke betydningen av argumentene uten å ha kjennskap til den konteksten de ble produsert i. En dokumentanalyse begrenser seg til eksisterende dokumenter og gjør det derfor vanskelig å fange opp nye eller uutgitte perspektiver eller argumenter som aktører senere presenterer. For å håndtere slike svakheter er det viktig å være bevisst på begrensningene og ta skritt for å minimere dem.

«*Validitet handler om gyldighet av de resultatene vi kommer frem til, og hvordan vi tolker disse*» (Thagaard, 2018, s. 181). For å vurdere validiteten av forskningen er det viktig å ta hensyn til min posisjon som forsker og tilknytningen til miljøet som blir studert. Et annet spørsmål som omfattes validitet er generaliserbarhet. Med dette mener man om studien er unik eller om den kan brukes til andre situasjoner. Jeg vil si at denne oppgaven er generaliserbar med tanke på at man kan se lignende situasjoner og problematikk på de andre Intercity-strekningene. Det kan også kobles til andre studier som omfatter lokaliseringkonflikter i samfunnsplanleggingen.

Man kunne valgt å bruke en blanding av dokumentanalyse og intervjuer hvor jeg kunne ha intervjuet relevante aktører i saken. Allikevel har jeg valgt å kun prioritere bruk av dokumenter fordi jeg mener at det finnes tilstrekkelig nok dokumenter som fint bidrar til å gi

korrekt innsikt i temaet og til å svare på problemstillingen. Dokumentanalyse gir tilstrekkelig innsikt i emnet. Til fordel for intervjuer så kan dokumentanalyse føre til å bevare objektiviteten til forskeren da den ikke blir påvirket av subjektive tolkninger fra eventuelle informanter. På den måten gir denne studien en høy grad av pålitelighet og nøyaktighet.

4.4.1 Refleksjoner rundt egen rolle som forsker i egen kultur

Det å studere i sin egen kultur kan ha sine fordeler, men også sine ulemper. Språk og misforståelser på grunn av ulik språkforståelse oppstår sjeldent når man studerer sin egen kultur (Wadel et al., 2014). Samtidig kan det å studere sin egen kultur by på utfordring er i den grad at man allerede kan ha en egen subjektiv mening om det man studerer. Som jeg nevnte i innledningen er jeg født og oppvokst på Hamar og har fult konflikten om jernbanen siden jeg gikk på videregående. For meg personlig har jeg hatt en oppfatning av at øst er det beste alternativet for Hamar, fordi det er dette som har vært tydelig representert i det offentlige rom, men etter jeg har arbeidet med denne oppgaven har jeg fått en mer nøytral oppfatning av hvilket alternativ som er best. Min oppfatning av prosjektet kan påvirke utformingen av oppgaven, men i min rolle som forsker er det viktig å ha en nøytral innstilling og jeg har derfor prøvd å opprettholde dette slik at jeg kan få vist alle sidene av saken. I den argumentative diskursanalysen skal man ikke søke etter hva som er rett eller galt, men heller presentere de ulike meningene som presenteres. Den forståelsen jeg har fått under innsamlingen av de ulike meningene er at alle ønsker å gjøre det de selv mener er best for byen, men så har de ulike meninger om hva som er det beste og at det er det som skaper konflikten.

5 Diskursanalysen

I dette kapittelet skal jeg benytte meg av den argumentative diskursanalysen for å analysere de ulike diskursene jeg har observert, hvilke aktører som støtter diskursene og hvilke argumenter de benytter seg av for å uttrykke sine meninger og begrunner sine handlinger. Denne delen vil være et bidrag til å prøve å svare på de to første forskningsspørsmålene jeg har formulert: «Hvilke diskurser dominerer debatten om jernbaneutbygging i Hamar?» og «Hvordan har samspillet mellom aktørene påvirket utfallet av jernbaneplanleggingen for Hamar?». De funnene jeg presenterer her skal brukes videre i neste kapittel for å belyse forholdet mellom det nasjonale sektorperspektivet og det kommunale territorielle perspektivet, som er det siste forskningsspørsmålet.

Her presenteres dokumentene som representerer argumentasjonen i debatten for Intercity-prosjektet i Hamar. Jeg vil identifisere de fremtredende hovedfortellingene (storylines) i debatten, og da jeg er spesielt interessert i forholdet mellom staten og kommunen, vil jeg belyse disse nivåene i sammenheng med et sektorielt og territorielt perspektiv på jernbaneutbygging. For å oppnå dette målet, vil jeg identifisere de dominerende diskursene og de underliggende argumentene som støtter dem. I tillegg vil jeg identifisere de sentrale aktørene i debatten og se på samspillet mellom dem. Før jeg går inn i detaljene, vil jeg gi en kort oversikt over debatten, de fremtredende hovedfortellingene og diskursene. Videre vil jeg også drøfte de konfliktområdene som er fremtredende i debatten, samt den diskursive praksisen som preger den.

I min analyse av Intercity Hamar-prosjektet bruker jeg en rekke kilder som offentlige plandokumenter, avisartikler, leserinnlegg og innlegg fra Facebook-grupper. Formålet med dette er å få fram det brede spekteret av meninger og argumenter som finnes i saken. Ved å inkludere disse forskjellige kildene kan jeg se spennet i konflikten, fra det folkelige engasjementet til den mer formelle saksbehandlingen.

5.1 Presentasjon av debatten

Den over 160 år gamle jernbanen som går gjennom Hamar har lenge hatt behov for modernisering. Med utbyggingen av den dobbeltsporede jernbanen har det oppstått en mulighet for å gjøre dette. Utbyggingsprosjektet har skapt en rekke ønsker, ideer og visjoner, men samtidig har det også utløst en betydelig konflikt som har vakt stort engasjement og vært svært synlig i det offentlige rommet. Spesielt gjennom medieomtale, debattinnlegg og i

sosiale medie-grupper har denne konflikten vært tydelig merkbar. Flyvbjerg og Richardson (2002, s. 58) argumenterer for at et sterkt demokrati garanterer konflikt. «*Et sterkt forstående demokrati, og planleggingens rolle i det, må være basert på tanker som setter makt og konflikt i sentrum*». Derfor kan man si at når konflikter oppstår i en planprosess, kan det faktisk være en indikasjon på at demokratiske prinsipper blir tatt på alvor og respektert. Når ulike interesser og synspunkter møtes for å prøve å påvirke beslutninger er det naturlig at det vil kunne oppstå konflikter. I mange tilfeller vil slike konflikter gjøre det krevende og vanskelig for involverte aktører, slik som i konflikten om jernbanen i Hamar. På grunn av konflikten har planprosessen tatt mye lengre tid enn det som i utgangspunktet var planlagt.

I debatten om Intercity Hamar-prosjektet står ulike parter i en tydelig konflikt, spesielt mellom to stridende hovedfortellinger. På den ene siden har vi en fortelling som vektlegger nasjonal jernbaneutvikling, med fokus på behovet for effektivitet og oppfyllelse av nasjonale mål og retningslinjer. Dette perspektivet kan stå i kontrast til fortellingen som dreier seg om lokalsamfunnets behov og interesser, som kommunen ønsker å ivareta. Her legges det vekt på lokale hensyn og befolkningens velferd. Det er verdt å merke seg at disse fortellingene ikke nødvendigvis er i konflikt med hverandre. Imidlertid, dersom nasjonale planer berører lokale hensyn som oppfattes som svært verdifulle, kan det oppstå konflikter. Dette dilemmaet illustrerer det komplekse forholdet mellom statlig styring og lokal mobilitet i slike prosjekter. Dette spenningsfeltet mellom det nasjonale og lokale perspektivet på jernbaneutbygging gir opphav til en kompleks samling av motstridende argumenter og prioriteringer som preger debatten.

I begynnelsen av planleggingsprosessen var det generelt optimisme i kommune over at Hamar endelig ble inkludert i Intercity-prosjektet. Samtidig var de naturligvis spent på hvilke planer Jernbaneverket ville presentere. De første planene møtte stort sett aksept, bortsett fra når det kom til stasjonslokalisering. Kommunen ønsket seg en østlig trasé for den nye jernbanelinjen, mens planforvalteren sto fast på et vestlig alternativ. Jo mer Jernbaneverket og Bane Nor holdt fast ved vestlige alternativer og nektet å droppe dem fra planen, jo mer intens ble debatten. Bane Nor har prøvd flere ganger og endre på planforslagene for de to traséene, men uansett hvilke forslag de har kommet med har Hamar kommune vedtatt øst. Under meklingen i 2020 ble det lagt frem nye premisser for Intercity strekningene som innebar at man skulle gå bort fra å bygge gjennom byene og heller bygge nytt dobbeltspor mellom byene.

5.2 Presentasjon av hoveddiskursene

I planprosessen har jeg identifisert tre diskursive praksiser som stikker seg ut, og som danner grunnlaget for tre separate tilnæringer i planleggingen av jernbaneutbygging for Intercity Hamar. To av diskursene har dominert mest i forholdet mellom det lokale og det statlige perspektivet, mens den siste diskursen har vært tydelig i den lokale konflikten. De to dominerende diskursene har vært motstridene og utgjør hovedproblemet som er øst mot vest. Jeg har valgt å kalle disse diskursene for *den nasjonale jernbaneprojektdiskursen* og *den lokale byutviklingsdiskursen*. Grunnen til at jeg har valgt å inkludere en tredje diskurs er fordi den ikke representeres i noen av de to andre, men den er allikevel viktig for å forstå konflikten som har vært lokalt. Derfor har jeg valgt å kalle denne for *den lokale bevaringsdiskursen*. Videre nå skal jeg gå mer i dybden på de ulike diskursene og hvordan diskursene blir representert av aktørene som benytter seg av dem. Dette gjør jeg for å svare på det to første forskningsspørsmålene, siden diskursene og aktørene gjerne henger sammen.

5.2.1 Den nasjonale jernbaneprojektdiskursen

Den diskursen jeg har valgt å kalle for «den nasjonale jernbaneprojektdiskursen» ser på Intercity Hamar prosjektet som et jernbaneprojekt som søker å overholde nasjonale retningslinjer og oppnå nasjonale måloppnåelser. Hovedaktøren i denne diskursen er Jernbaneverket/Bane Nor. Innenfor denne diskursen argumenterer aktørene for sine handlinger med at deres oppgave er å bygge en jernbane i Hamar som skal oppfylle de nasjonale målene som er satt for Intercity-prosjektet. Et eksempel på dette er følgende utsagn fra prosjektsjefen, Lars Eide, for Intercity Hamar om deres rolle som planmyndighet for prosjektet:

«Vi må gjøre vår anbefaling som skal svare på statlige mål som er satt for Intercity-prosjektene» (Steinsvik & Jørstad, 2019).

Denne diskursen representerer det vestlige traséalternativet i konflikten rundt Intercity Hamar-prosjektet. Argumentene som brukes i debatten er ofte begrunnet med resultater fra utredninger de selv har utført, eller som de har bestilt fra andre. Dette vises tydelig da prosjektsjef Lars Eide begrunner hvorfor Bane Nor fremmet innsigelser mot de østlige alternativene i 2020:

«Vi har et øst-alternativ som oppfyller målene for Intercity i langt mindre grad enn vest, som er i motstrid med de målene vi ønsker oss, og som vi er forpliktet til å jobbe mot. Dermed må vi fremme innsigelser på det grunnlaget. Vi mener nå at de faglige utredningene våre har tydeliggjort de uheldige konsekvensene av øst og de gode konsekvensene av vest på en bedre måte enn sist» (Jørstad, 2020).

Som man også kan se i denne begrunnelsen er språket veldig preget av en nøktern og rasjonell argumentasjon som benytter seg av fagbegreper når de argumenterer for sine synspunkter og meninger. Det å være faglig står høyt i denne diskursen, og argumenter som ikke oppfattes som faglig blir ikke akseptert som relevant argumentasjon i debatten. Dette kan man se gjennom at de velger å ikke kommenterer debatten på andre plattformer enn i merknadsdokumentene, folkemøter, osv. Selv om de av og til gir kommentarer til spørsmål fra journalister.

«Alternativ vest mener Bane Nor vil, i større grad, legge til rette for en kompakt by og redusert transportbehov, men en stasjon som ligger sentralt. De mener også at alternativ vest gir minst inngrep i naturen og i kulturinteresser» (Tvilde & Børresen, 2019).

Som hovedaktør i diskursen fremstilles Intercity-prosjektet på Hamar som et jernbaneprosjekt. Dette forstås i argumentet over fordi de fokuserer på temaer som er relevante for jernbaneplanlegging i sin argumentasjon når de argumenterer for vest-alternativet. De følger med på den lokale debatten, men har ikke involvert seg ved mindre for å avkrefte eller bekrefte fakta. De har også tydd til avisen når de mener at feilinformasjon har blitt presenter i lokalavisen.

«Alternativ K3 øst- 3 med stasjon ved Vikingskipet ble frarådet, til tross for at dette alternativet i utgangspunktet har lavest investeringskostnader. Hovedargumentene for fraråding av K3 er stasjonslokalisering og godskapasitet. Alternativet mangler god og kapasitetssterk godstilknytning mot Rørosbanen fra nord. Med en slik godstilknytning vil alternativet bli vesentlig dyrere, og medføre vesentlig større negative konsekvensene for blant annet naturmiljø og naturressurser. En stasjon ved Vikingskipet vil bli dårligere tilknyttet bykjernen og målpunkter (arbeidsplass, kulturtilbud og bosted) i Hamar enn øvrige stasjonsalternativer. Videre understøtter ikke alternativet en kompakt byutvikling på samme måte, og kan resultere i at det

utvikles to sentrumskjerner i Hamar. Gjennomsnittlig tilbringertid vil øke, og samfunnsnyttens reduseres» (Jernbaneverket, 2016, s. 6).

I 2016 fremmet Bane Nor innsigelser mot sin egen utredning av det midtre alternativet på grunn av at dette alternativet ville bli vesentlig dyrere enn de andre alternativene. Innsigelsen mot det østlige alternativet begrunner de med dårlig stasjonslokalisering og godskapasitet. Samt at alternativet vil få økte kostnader i henhold til godstilknytning mot Rørosbanen. Et annet argument trekker også på at alternativet vil gi større negative konsekvenser for naturmiljø og naturressurser. De snakker også om de økonomiske konsekvensene, og de viser at det ønsker å velge et vestlig alternativ selv om dette er dyrere enn øst. Samtidig mener de at øst vil kunne bli dyrere og bruker dermed dette argumentet mot øst. Argumentet om at det vil utvikles to sentrumskjerner i Hamar dersom man får en ny stasjon ved vikingskipet er også et argument som brukes i innsigelsene Bane Nor fremmer i 2019 også:

«Statlige føringer sier at vi skal satse på miljøvennlig transport. Vi er klare på at en stasjon i sentrum vil øke antall reisende med tog og at flere bruker sykkel eller går til og fra stasjonen. I et byutviklingsperspektiv vil også en slik stasjonsplassering etter vår klare mening føre til en mer kompakt by, sier Eide som også sier at det ligger en fare for at Hamar blir en todelt by med stasjon i øst» (Lars Eide til Hamar Arbeiderblad i Steinsvik, 2019).

Selv om Bane Nor er hovedaktør i denne diskursen er det også andre aktører innenfor denne diskursen som også fremmer sine argumenter for et øst-alternativ. I innsigelsen fra Fylkesmannen til kommunedelplanen i 2016 kommer det frem at de må fremme innsigelser mot det østlige alternativet på bakgrunn av den negative påvirkning på Åkersvika naturreservat og jordvernet. Det samme grunnlaget gjelder for innsigelsene Fylkesmannen fremmet mot øst i 2019 også.

«Fylkesmannen har stor respekt for kommunen som planmyndighet, men har etter en grundig vurdering kommet til at Fylkesmannen ut fra sin rolle ikke kan unngå å fremme innsigelse til alternativ K3 i Hamar. Dette alternativet har klart størst negative konsekvenser for naturreservatet i Åkersvika, det er stor usikkerhet knyttet til hva som blir den totale belastningen på naturreservatet og det er utredet alternativ som har mindre negative konsekvenser. Alternativ K3 medfører i tillegg negative konsekvenser for jordvernet og er i strid med føringer om sentral stasjonslokalisering» (Jernbaneverket, 2016, s. 8-9).

Bane Nor skal representere de nasjonale føringene i planleggingen av jernbanen på Hamar. I 2017 var tidligere statsminister, Erna Solberg, på besøk i Hamar hvor hun da forklarte på en pressekonferanse at regjeringen ønsket å jobbe for et østlig alternativ. Når Hamar Arbeiderblad spør hvorfor Bane Nor har valgt å fraråde øst selv om statsministeren hadde uttalt at regjeringen ønsket et østlig alternativ, svarte prosjektleder Lars Eide med at:

«Vi lytter selvsagt til henne, men våre vurderinger må være faglig basert. Vårt råd til Hamar er at østlig trasé frarådes og at vest anbefales» (Steinsvik, 2019)

Her viser man hvor stor betydning den faglige utredningen har for Bane Nor når det argumenterer for sine meninger.

Aktørene jeg har observert innenfor den nasjonale jernbaneprojekt diskursen er Bane Nor, som er hovedaktør, samt Fylkesmannen. Disse aktørene har to forskjellige storylines hvor Fylkesmannen fokuserer mest på tematikken rundt natur-, miljø- og jordvern, mens Bane Nor omfatter en mer fagbasert argumentasjon som trekker på temaer som stasjonslokalisering og natur- og jordvern. Sammen utgjør disse en koalisjon i den form av at de ønsker et vestlig alternativ som gjør minst mulig inngrep i natur- og jordområder. Samtidig lener Bane Nor seg veldig på det at de må følge de nasjonale målene og retningslinjene i sin planlegging. Bane Nor i denne diskursen representerer et nasjonalt sektorielt perspektiv på jernbaneutbygging, noe som innebærer at de ser på Intercity Hamar-prosjektet som et jernbaneprojekt.

5.2.2 Den lokale byutviklingsdiskursen

Den diskursen jeg har valgt å kalle for «den lokale byutviklingsdiskursen» ser på Intercity Hamar prosjektet som et byutviklingsprosjekt som søker å finne løsninger som gagnar lokalsamfunnet i størst grad. Det å bygge en jernbane er et prosjekt som gjør store geografiske inngrep i de ulike kommunenes arealer, så det er naturlig at man ønsker å få mest mulig ut av de inngrepene som gjøres. For Hamar kommune så man på jernbaneprojektet som en mulighet for å få jernbanen vekk fra strandsonen for å styrke forholdet til Mjøsa. Hovedaktøren i denne diskursen er Hamar kommune, men den inkluderer også ulike øst-tilhengere, som de to folkeaksjonsgruppene.

«Bakgrunnen for debatten om jernbanen i Hamar er at dagens jernbane går i en trase mellom bysentrum og Mjøsa. En utretting av banen nord for stasjonen og utbygging til dobbeltspor i tråd med den vedtatte kommunedelplanen for strandsonen, vil gi en større barriereeffekt mot Mjøsa, med mindre det gjøres vesentlige grep for å

kompensere for en slik barriereeffekt. Hamar har en unik kvalitet og muligheter knyttet til strandsonen, som vi må være bevisst på å ta vare på. Samtidig er Hamar en jernbaneby med lange tradisjoner, slik at det ikke er et mål i seg selv å fjerne jernbanen fra bybildet. Her må man se på mulighetene for alternativ bruk, bevaring og videreutvikling av dagens jernbanebygg» (Hamar kommune, 2011).

Argumentet over er fra høringsrunden til konseptvalgutredningen fra 2011. Uttalelsen gir et tidlig innblikk i kommunenes bekymringer og prioriteringer knyttet til jernbaneutbyggingen. Det viser at debatten om jernbanen i Hamar handler om mer enn bare jernbanen; den berører byutvikling, miljøhensyn og bevaring av kulturelle og naturlige ressurser. Dette er viktige aspekter som viser hvordan lokale myndigheter og interessenter er med på å forme og påvirke jernbanedebatten.

I 2011 ble folkeaksjonen for jernbanefri strandsonen i Hamar startet. Denne aksjonsgruppen var i utgangspunktet for et midt alternativ, men var heller ikke imot et østlig alternativ. På deres Facebook-sider forklarer de sin motivasjon med denne uttalelsen: «*Stopp Jernbaneløstets planer om rasing av Hamars strandsonen med dobbeltspor over brygga og Koigen*» (Togtunnel gjennom Hamar, u.å.). I høringsrunden til kommunedelplanen i 2016 hadde gruppen gjennomført en underskriftskampanje for å vise støtte til merknaden de kom med til planen:

«Støttes av over 6.000 underskrivere. Mener at jernbanerelatert virksomhet i Hamars strandsonen kan være et brudd på Stortingets intensjon med vern av strandsoner dersom det finnes andre mulige alternativer (K3). Ønsker å åpne kvartalsstrukturen igjen etter at denne ble redusert på 1890-tallet på grunn av Dovrebanens forlengelse. [...] Ønsker at byen får tilbake den frie tilgangen til Mjøsa, og krever at gamle spor, installasjoner og fyllinger fjernes så snart et nytt dobbeltspor blir etablert i en annen korridor. Frykter at Hamar vil bli mindre attraktiv og miste identiteten som Mjøsbyen» (Jernbaneløstet, 2016, s. 67-68).

Merknaden fra folkeaksjonen for jernbanefri strandsonen i Hamar reflekterer den betydelige folkelige mobiliseringen og bekymringer knyttet til både miljø, historie, og byens identitet. Det gir innsikt i hvordan deler av lokalbefolkningen ser på jernbaneprosjektet i Hamar, og det viser at det var en dyp forbindelse mellom byutvikling, naturvern og opplevelse av lokalsamfunnet.

En annen folkeaksjonsgruppe ble startet i 2016 som kaller seg for Nåelleraldri. Denne gruppen fokuserte på at de ønsket et østlig alternativ for jernbanen. På facebook-siden til folkeaksjonen forklarer de sitt formål med gruppen med dette utsagnet:

«Jernbanen ble lagt gjennom Hamars strandsonen i 1890, mot byens vilje. Vi har ventet i 126 år på å ta strandsonen tilbake. Ny jernbanestasjon ved Vikingskipet er både bedre og billigere. Det er nå eller aldri!» (NåEllerAldri, u.å.).

Begge disse aksjonsgruppene har altså samme mål, de ønsker å kjempe for et østlig alternativ for jernbaneplanene for å få jernbanen ut av strandsonen. Aksjonsgruppene har begge to i stor grad benyttet seg av sine Facebook-grupper som plattform for å fremme sine argumenter for saken om jernbanen. Denne plattformen benyttes også for å kommentere ulike avisinnlegg og debattinnlegg hvor de linker til de aktuelle dokumentene, for så å komme med svar i gruppeinnleggene. I tillegg til å være aktive på sine Facebook-sider har de også vært veldig synlige gjennom debattinnlegg i Hamar Arbeiderblad. Lederen for Nåelleraldri ble i 2017 intervjuet av Aftenposten hvor han begrunnet hvorfor han var for et østlig alternativ slik:

«Jeg er for Øst-alternativet, fordi det vil gi en betydelig enklere gjennomføring. For staten vil pris og logistikk være viktig. Øst har lavest kostnad, er et mer sentralt regionalt knutepunkt og knytter Østerdalen direkte sammen med InterCity og Oslo-regionen. I tillegg ønsker kommunen og majoriteten av Hamars befolkning Øst-alternativet. Jeg er imot Vest-alternativet fordi vi nå har en mulighet til å bevare Hamars største attraksjon: Nærheten til Mjøsa. En mangeårig anleggsperiode midt i hjertet av Hamar vil være svært skadelig for byen. Bane Nor har selv innrømmet stor usikkerhet med Vest og mange forhold er forbeholdt etter valg av trase. Risikoen er således betydelig større når det gjelder kostnader, gjennomføring og sluttresultat. Hamar kommune har de siste årene utviklet sentrum og gjort store investeringer i strandsonen. Dette har gjort byen til den mest attraktive i Norge etter Oslo målt i boligpriser og innflyttere (prosentvis). En jernbane vil lage en barriere mellom sentrum og Mjøsa som vil sette Hamar flere år tilbake» (Husøy et al., 2017).

diskursen, når det snakkes om det vestlige alternativet, kobles det ofte sammen med «barrieren til Mjøsa». Når det snakkes om det vestlige alternativet kobles det mot «kontakt med Mjøsa», og at det gjør Hamar til en mer attraktiv by. «Jernbanefri strandsonen» og «byutvikling med arbeidsplasser og boområder» er også tett koblet til det østlige alternativet.

I høringsrunden til kommunedelplanen kom det inn 11 like merknader fra privatpersoner som inneholdt dette utsagnet:

«Protesterer mot at strandsonene i Hamar skal være sted for det nye dobbeltsporet. Strandsonen i Hamar er byens perle og skal befris fra jernbanen, ikke bygges ned»

(Jernbaneverket, 2016). Mange av høringsuttalelsene hadde med dette sitatet i sine uttalelser, noe som kan tyde på at det har vært en felles beslutning av en gruppe mennesker om å skrive nettopp dette i uttalelsene til prosjektet. Det viktigste for disse personene var å få jernbanen ut fra strandsonen og det kan tyde på at dette er det eneste fokuset.

Språkbruken i den lokale byutviklingsdiskursen er delt, hvor kommunen bruker en politisk retorikk, mens folkekasjonsgruppene og lokale privatpersoner kjennetegnes for en mer uformell språkbruk. Et begrep som har blitt benyttet mye i denne diskursen når man snakker om det vestlige alternativet er «rasering». Begrepet brukes i stor del i sammenheng med strandsoneargumentasjonen:

«En av de viktigste beslutningene Hamar skal ta, må tas på et best mulig grunnlag. Vi vektlegger sentrumsnær stasjon, utbygging av kollektivknutepunkt på ny stasjon, hensyn til boligområder og tilgang til Mjøsa. Ingen i Hamar vil ha jernbaneskinner på Koigen eller rasere Hamars strandsoner!» (Tidligere ordfører Morten Aspeli i HA Redaksjonen, 2015).

Ved å benytte begrepet «rasering» når man snakker om strandsonen understrekes den negative konsekvensen av å plassere jernbanen i vest. Ordvalget gir uttrykk for den sterke bekymringen for de miljømessige og kulturelle skadene som kan oppstå som følge av en plassering av jernbanen i området rundt strandsonen.

I denne diskursen kan man se en diskurskoalisjon mellom Hamar kommune, aksjonsgruppene og øvrige øst-tilhengere, nettopp gjennom at de alle er øst-tilhengere. I tillegg kan man inkludere Riksantikvarer i denne koalisjonen da de i 2016 fremmet innsigelser mot de vestlige alternativene, selv om de ikke valgt å gjøre det i 2019.

«Riksantikvaren reiser innsigelse mot alternativ K2 slik det nå er utformet, uten lokk. Alternativet bryter i for stor grad sammenhengen mellom historiske deler av Hamar, og innebærer at en rekke hus blir revet. Det reises nødvendigvis ikke innsigelse dersom alternativet utformes med lokk. Det forutsettes en tett dialog når det gjelder

utformingen av dobbeltspor gjennom stasjonsområdet på Hamar, og at de forskriftsfredede bygningene ikke berøres» (Jernbaneverket, 2016, s. 43).

Ettersom riksantikvaren ikke kom med noen innsigelser i 2019 kan det være at Bane Nor har tatt hensyn til Riksantikvarens kritikk etter meklingsrunden i 2016.

Det er en klar oppfatning av at prosjektet er et lokalt prosjekt, og at Bane Nors ansvar er å utrede på bakgrunn av lokalbefolkningens ønsker. Kritikken mot Bane Nors bruk av innsigelser til egne utredninger har provosert de lokale og noen definerer det som maktmisbruk. Dette kan vi se i disse to uttalelsene:

«(...) Bane Nors forherligelse av vest-alternativet er bakstreversk. Bruk av innsigelse som pressmiddel smaker av maktmisbruk» (Gillund, 2020).

«BNs oppgave er å utrede for folket, slik at deres folkevalgte skal kunne ta en avgjørelse. BN har systematisk vanskeliggjort dette ved å legge ned innsigelser, både i forrige runde og nå, noe som gjør at kommunestyrets flertallsvedtak ikke ble gjort juridisk gjeldende i forrige utredningsrunde. Slik blir det også nå, dersom flertallsvedtaket blir Øst. Det betyr at saken må gå nye runder til meklingsrunde, og hvis den ikke fører frem – til regjeringskontorene. Fraråding og påfølgende innsigelser er med andre ord våpen for å få igjennom et trasévalg BN for lengst har bestemt seg for, vel så mye som et faglig forankret utspill» (Vaagan, 2020).

Aktørene jeg har observert innenfor den lokale byutviklings diskursen er Hamar kommune, som er hovedaktør, samt aksjonsgruppene, og andre øst-tilhengere. De ulike aktørene har forskjellige storylines hvor kommunens fokus er å representere lokalbefolkningens ønsker mens de andre har flere ulike begrunnelser for hvorfor de ønsket et østlig alternativ. Sammen utgjør aktørene i denne diskursen en koalisjon i den form av at de ønsker et østlig alternativ som ikke skiller byen og strandsonen fra hverandre. Hamar kommune representerer et lokalt territorielt perspektiv på jernbaneutbygging, noe som innebærer at de ser på Intercity Hamar-prosjektet som et byutviklingsprosjekt

5.2.3 Den lokale bevaringsdiskursen

Under denne diskursen finner man de lokale aktørene som kjemper for et vest-alternativ hvor hovedargumentene baserer seg på argumentasjon for natur- og miljøvern, samt vern av boligene ved Vikingskipet. De aktørene jeg har analysert innenfor denne diskursen er politiske partier som har stort fokus på jordvern og naturvern. De utredede østlige

traséalternativene innebærer utbygging på jordområder til flere gårder av gårdene i Hamar, derfor er det naturlig at disse ikke ønsker en østlig trasé. De berørte bøndene har ikke vært så veldig synlige i konflikten, men de har blitt representert gjennom Vang Bondelag som har kommet med merknader og fraråding til de østlige alternativene.

*«Vang bondelag er tilfreds med jernbaneverkets fraråding av alternativ øst med blant annet argumenter for vern av jordarealene. Bondelaget påpeker også at gårdene Børstad, Kluge og Tommelstad har stor kulturell verdi som kulturlandskap i Hamar, som også konsekvensutredningen har påpekt. **Vang bondelag fraråder alternativ øst**».* (Jernbaneverket, 2016, s. 72).

Selv om bøndene ikke har vært så tydelige i konflikten kom eieren av en av de berørte gårdene med et debattinnlegg i 2018 hvor han stilte spørsmål til øst-tilhengerne.

«Jeg spør alle dere som vil ha trase øst for dobbeltspor. Hvorfor vil dere rasere Tommelstad, Børstad, Disen og boligene ved Vikingskipet? Så ille blir det nemlig med den traseen. [...] Tommelstad har flere ganger måttet avgi grunn til forskjellig utbygging. Blir gården delt i to av jernbanen, vil det bety slutten for gården. En bane i trase øst vil komme svært nær husene våre. Det er også tragisk for samfunnet som mister så mye god matjord» (Engen, 2018).

Dette innlegget rettes som en appell til de som støtter et østlig alternativ. Bonden uttrykker bekymring for de potensielle konsekvensene av denne traséen for områdene til flere gårder i Hamar, samt boligene ved Vikingskipet. Innlegget er personlig og følelsesmessig motivert, og det søker derfor med å appellere til følelser og bekymringer for å overbevise om å revurdere støtten til dette alternativet. Tidligere nevnte jeg hvordan den lokale byutviklingsdiskursen benytter seg av begrepet «rasere» har også bonden valgt å bruke dette i sin argumentasjon, men for han brukes det i sammenheng med gårdene og ikke med strandsonen slik som i byutviklingsdiskursen.

Som bonden nevner så vil det østlige alternativet ha store konsekvenser for flere gårder, men han nevner også at det vil ha konsekvenser for boliger i nærheten av Vikingskipet.

Briskebyen er ett av boligområdene som kan bli påvirket av en østlig jernbanetrasé.

Styrelederen i Briskeby vel har vært en tydelig stemme for den vestlige traséen. Han forklarte til aftenposten i 2017 at:

«Mange sier til meg at de tør ikke snakke høyt om Vest, fordi de er redde for å bli hengt ut offentlig. Noen av disse aksjonsgruppene bruker en skarp retorikk som er

vanskelig å møte. (...) Jeg tror mange er møkk lei av denne debatten, for å være ærlig. Hovedproblemet er nå at det er knyttet stor usikkerhet til når planene vil bli realisert. Når kommer pengene?» (Husøy et al., 2017).

I hans uttalelse kan man forstå det slik at mange i Hamar har hatt en opplevelse om at man ikke ønsker byens beste dersom man ønsker et vestlig alternativ og at de derfor har valgt å ikke delta like tydelig i debatten. Det finnes aktører som har fremmet sine argumenter for dette alternativet også, men det har ofte blitt slått ned på eller blitt motargumenter av spesielt folkeaksjonsgruppene. Uttalelsen hans viser også til den uformelle språkbruken innfor denne diskursen gjennom bruken av uttrykk som «møkk lei» og «når kommer pengene?».

Larsen frykter at det kan utvikle seg to sentrum i Hamar, dersom det blir et Øst alternativ ved Vikingskipet (Husøy et al., 2017). Dette er det samme argumentet som Bane Nor bruker i sine argumenter. Tilhengerne i denne lokale diskursen kunne gått under den nasjonale jernbaneprosjekt diskursen fordi de danner en koalisjon med aktørene i den diskursen.

Derimot ønsket jeg å inkludere en egen hoveddiskurs for de lokale vestlige aktørene for å vise at selv om kommunen kjemper for et østlig alternativ så er det ikke nødvendigvis slik at alle i Hamar ønsker det samme.

Det finnes også flere andre velforeninger som kom med merknader til det østlige alternativet:

Østbyen vel:

«Ønsker KI vest med kulvert for å videreutvikle en kompakt og bærekraftig by med mindre lokalt transportbehov og mer attraktivt urbant miljø. (...) Mener korridor øst kan ha store negative konsekvenser for jordbrukslandskap og våtmarksområdene» (Jernbaneverket, 2016, s. 70)

Disen Hagebys vel

«Jeg er for Vest-alternativet, fordi stasjonen blir mest sentrumsnær og vil bidra til utvikling av et kompakt og tilgjengelig sentrum. Næringslivet vil bli styrket med flere arbeidsplasser sentralt i byen. Kort vei fra boliger og arbeidsplasser vil gjøre at flere kan gå og sykle til og fra stasjonen. Dette er et viktig miljøtiltak. Hamars lange strandsone på over 10 km blir bra nok ivaretatt, selv med 1,5 kilometer jernbane tett på Mjøsa, men tunnel i 5 kilometer. En ny attraktiv strandpromenade og en kunstig innsjø/vannspeil kan utvikles i Hamarbukta. Vest-alternativet redder ikke minst et verdifullt natur- og kulturlandskap, samt sparer dyrket mark ved Åkersvika

naturreservat og Børstad. Jeg er imot Øst-alternativet fordi det er lite miljøvennlig, og vil sette natur- og kulturlandskap i fare. I tillegg vil det potensielt dele byen i to».

(Husøy et al., 2017)

Argumentene trekker på temaet om en sentrumsnær stasjon og natur- og miljøvern. Uttalelsen fra Diesen Hagebys vel snakker også frem det vestlige alternativet gjennom å forklare hvordan man kan utnytte strandsoneområdene selv om jernbanen går der. Det trekkes også på hvordan det østlige alternativet vil dele byen i to.

Aktørene jeg har observert innenfor den lokale bevaringsdiskursen er de ulike vest tilhengerne. Disse aktørene har flere forskjellige storylines som fokuserer på jordvern, naturvern, samt temaet om stasjonslokaliseringen og at denne ikke skal dele byen i to.

5.3 Presentasjon av sentrale temaer i argumentene

Kjernen i debatten for Intercity Hamar-prosjektet er avgrenset til øst-trasé og vest-trasé, og de mest sentrale temaene som kan identifiseres i argumentasjonen er: strandsoneargumentet, stasjonslokaliseringsargumentet, miljø- og naturvern argumentet og byutviklingsargumentet. Disse temaene inngår i flere av diskursene, men de kan ha ulik vinkling på argumentasjonen basert på hvordan de passer inn for deres perspektiv.

5.3.1 Strandsoneargumentene

«Jernbanefri strandsone»

Strandsoneargumentet går på at man ønsker en jernbanefri strandsone. Dette er et argument som har preget store deler av debatten. Denne argumentasjonen kan knyttes til den lokale byutviklingsdiskursen.

«Vi vil ha en jernbanefri strandsone, og mener det frigjorte området skal være et åpent område ned mot Mjøsa. Der vil vi ikke ha massiv bebyggelse, men funksjoner som ivaretar fellesskapet» (HA Redaksjonen, 2015).

5.3.2 Stasjonslokaliseringsargumentene

Stasjonslokaliseringsargumentene fokuserer på en byutvikling hvor knutepunkt for kollektivtransport står høyt.

«Bygges ny stasjon ved Vikingskipet, ligger ikke stasjonen lenger i gangavstand til Hamars mange arbeidsplasser, skoler og handels- og kulturtilbud» (Eide, 2020).

5.3.3 Miljø- og naturvernargumentene

Miljø- og naturvernargumentene fokuserer på en byutvikling hvor man skal gjøre minst mulig inngrep i natur-, miljø- og jordområder, samtidig omfatter dette også argumenter som at jernbanen skal bidra til at folk benytter seg av mer miljøvennlig transportmidler.

«Det østlige alternativet er det mest problematiske da den i sterk grad vil berøre at av våre aller eldste landbruksområder hvor det er gjort mange store og viktige arkeologiske funn» (Jernbaneverket, 2016, s. 68).

«[...] For oss er det viktig å vektlegge jordvern, muligheter for byutvikling og transportavvikling, støy og forurensning, konsekvenser for biologisk mangfold og rekreasjon og turisme, ferdigstillelse og kostnad» (HA Redaksjonen, 2015).

5.3.4 Byutviklingsargumentene

«Hamar risikerer å bli en spredt by, med færre kvaliteter i sentrum, som blir mindre viktig for Innlandet» (Eide, 2020).

Argumentene om byutvikling spiller en vesentlig rolle i argumentasjonen innenfor de ulike diskursene. Innenfor den nasjonale jernbaneprosjektdiskursen er byutviklingsaspektet et sentralt argument for å underbygge perspektivet om at utviklingen rundt jernbanen har hatt en betydelig innvirkning på Hamar. Diskursen fremmer at det er naturlig at byens historiske utvikling har blitt påvirket av at jernbanekorridoren har ligget i vest. Et eksempel på dette er følgende utsagn fra Jernbaneverket i konseptvalgutredningen fra 2012:

«Dagens linjekorridor gjennom Hamar har ligget der i 100 år, og byutviklingen har i stor grad tilpasset seg denne korridoren» (Jernbaneverket, 2012, s. 74)

Tilgjengeligheten til Mjøsa argumenteres også for gjennom byutviklingsargumentene.

«(...) Vi vil vektlegge tilgjengeligheten til Mjøsa og byutvikling, og at det blir en hensiktsmessig trafikkavvikling rundt en framtidig stasjon» Geir Byberg i KRF (HA Redaksjonen, 2015).

6 Forholdet mellom nasjonalt sektorperspektiv og kommunalt territorielt perspektiv i Intercity Hamar

I teorikapittelet til oppgaven viste jeg en oversikt over de ulike rollene som finnes i store nasjonale jernbaneprosjekter. I dette kapittelet skal jeg prøve å svare på det siste forskningsspørsmålet om hvordan det nasjonale sektorperspektivet på jernbaneutbygging forholder seg til det lokale territorielle perspektivet. Som jeg viste i forrige kapittel, har Bane Nor og Hamar kommune ulike perspektiver på jernbaneplanleggingen i Hamar. Bane Nor ser på utbyggingen som et jernbaneprosjekt, mens Hamar kommune ser på utbyggingen som et byutviklingsprosjekt. Jeg vil her gå igjennom kommunens rolle i Intercity planleggingen, så vil jeg gå igjennom Bane Nors rolle, før jeg til slutt diskuterer deres relasjon til hverandre.

6.1 Lokalt territorielt perspektiv

Hamar kommune har et demokratisk ansvar overfor lokalbefolkningen i kommunen. Som folkevalgte er det deres ansvar å fatte beslutninger som gjenspeiler innbyggernes ønsker. Dette innebærer å ta hensyn til befolkningens behov og preferanser når de fatter beslutninger. Etter kommunevalget i 2015 opplevde kommunen et maktskifte, preget av en valgkamp med jernbanetraséspørsmålet som et av hovedtemaene. Valgkampen sto mellom ordfører kandidatene fra det lokale listepartiet By- og bygdelista og den sittende ordføreren fra Hamar Arbeiderparti. Resultatet ble seier for ordfører kandidatene fra By- og bygdelista. I denne valgkampen valgte Hamar Arbeiderparti å avstå fra å ta en bestemt posisjon angående jernbanetraséen. De ønsket å avvete resultater fra utredningen før de tok et standpunkt. På den andre siden hadde By- og bygdelista allerede inntatt et tydelig standpunkt ved å uttrykke at de ikke ønsket en jernbanetrasé langs Mjøsa. Usikkerheten rundt at Hamar Arbeiderpartis standpunkt kan ha påvirket utfallet av valget og bidratt til at By- og bygdelista overtok makten i kommunen. Det var også kommunevalg i 2019 hvor jernbanesaken preget store deler av valgkampen. Det var By- og bygdelista som kom seirende ut av den valgkampen også.

Hamar kommunes rolle i planleggingen av Intercity Hamar-prosjektet er at det skal vedta planene som Bane Nor utreder, og bestemme hvilket traséalternativ de ønsker basert på hva lokalbefolkningen ønsker. I tillegg har de også en oppgave om å samarbeide med Bane Nor for å gi den viktige kunnskapen som er nødvendig for de å vite slik at man får et best mulig resultat. Hamar kommune har igjennom hele prosessen vedtatt planer med østlig trasévalg, helt frem til meklingen i 2020 som førte til det man kan vurdere som en midlertidig enighet.

6.2 Nasjonalt sektorperspektiv

Bane Nor er et statlig foretak som betyr at de jobber for eller under staten. Så når regjeringen bestemmer planer som innebærer utbygging av jernbane eller jernbanestasjoner er det Bane Nor som får ansvaret for planleggingen og utbyggingen. Bane Nors oppgave er å følge nasjonale retningslinjer og målsettinger i utredningen samtidig som de må ta hensyn til lokalsamfunnets interesser. Når man blir satt i en slik situasjon mellom to parter kan det være vanskelig å gjøre begge fornøyde, dette er problematikken Bane Nor har stått i med planleggingen av Intercity Hamar.

De nasjonale retningslinjene som Bane Nor har måttet følge for Intercity Hamar-prosjektet innebærer at Intercity skal være et miljøvennlig og trafikkikkert transportsystem som gir minst mulig inngrep på verdifulle natur-, kultur- og landbruksinteresser. Prosjektet skal øke tilgjengelighet mellom byene for å gjøre regionene rundt Oslo mer attraktive for etablering av arbeidsplasser og boliger. I tillegg skal det være et bidrag til kompakte byer og tettsteder med sentralt lokaliserte kollektivknutepunkter, få flere til å ta kollektivt, og etablere for flere og raskere tog. Det er altså mange nasjonale hensyn som det må tas i tillegg til alle de hensynene man må ta for lokalbefolkningens ønsker.

I Intercity Hamar-prosjektet, har Bane Nor spilt en nøkkelrolle i å vurdere de ulike traséalternativene. Valget av stasjons- og trasélokalisering har stor betydning for byutvikling og lokalsamfunnet. Bane Nor har måttet håndtere spørsmål knyttet til bevaring av strandsonen, tilgjengelighet til arbeidsplasser, skoler, kulturtilbud, samt miljøhensyn. Det har vært en utfordrende oppgave for Bane Nor å finne balansen mellom de nasjonale prioriteringene, økonomiske hensyn og lokale interesser. Deres rolle i prosjektet har vært avgjørende for å sikre at planleggingen og utbyggingen tar hensyn til både nasjonale og lokale behov og hensyn.

6.3 Reaksjonene etter den andre meklingsrunden

I transportplanen fra 2013, hvor Hamar strekningen ble inkludert første gang, var ett av premissene at man ønsket en effektiv gjennomføring av planprosessen for de ulike strekningene. Det ble satt i gang planprosesser for strekningene i Intercity-triangelet, men underveis møtte man på noen hindringer som har gjort at premissene som lå til grunn for planlegging i starten har blitt endret underveis. Da man startet meklings runden mellom Hamar og de andre aktørene som hadde innsigelser til planene var man allerede

klar over at intercity prosjektet har blitt hadde blitt mye dyrere enn forventet. Løsningen fra Bane Nor ble at man skulle droppe og bygge dobbeltspor igjennom byene fordi dette utgjør for store kostnader, og skaper store og vanskelige konflikter. De nye premissene var nå at man heller skulle bygge mellom byene og ikke gjennom byene slik det var tenkt fra begynnelsen av.

Meklingen mellom Bane Nor og Hamar kommune i 2020 førte til en enighet på grunn av endringer av premissene for utbyggingen av Intercity-strekningene. De nye forutsetningene for Intercity-prosjektet nå ble at:

«(...) man bygger de dobbeltsporparsellene eller kryssingsspor som har størst effekt på jernbanetilbudet, slik at man kan kjøre flere tog raskere. Kostnadsnivået gjør at det vil ta svært mange år før man ser sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen. Det er tydelige signaler om å bygge mellom byene siden mange strekninger gjennom byer ofte er svært dyre, og at de i liten grad bidrar til å redusere reisetid» (Statsforvalteren i Innlandet, 2020).

Nå er altså premissene at man bygger dobbeltspor mellom byene og ikke gjennom. For Hamar betyr det derfor at man kun vil lage dobbeltspor frem til Hamar, men ikke gjennom byen. Derfor vil man beholde dagens jernbanespor slik det ligger i dag, i vest.

Meklingsresultatet førte til stor skuffelse for mange av politikerne og deler av den lokale befolkningen i Hamar. Man følte på et svik og en oppfatning om at man nå hadde valgt et vestlig alternativ selv om det hele veien hadde vært et klart ønske om et østlig alternativ. Lederen av Nåelleraldri uttrykte sin mening om meklingsresultatet i et debattinnlegg i Hamar Arbeiderblad:

Nåelleraldri mener at meklingsavtalen i praksis er et vedtak om en trinnvis utbygging av vestlig dobbeltspor gjennom Hamar. Alternativet kunne vært å foreløpig stoppe dobbeltsporet ved Åkersvika, og la Regjeringen vedta Øst, for å fortsette kampen for dobbeltspor gjennom Hamar» (Krogslund, 2020).

Med dette uttrykker han at han er redd for at Bane Nor vil utnytte meklingsresultatet for å bygge en vestlig trase i Hamar.

Ordføreren i Hamar, Einar Busterud, forklarte og forsvarte seg med at selv om man nå var blitt enige om en løsning hadde det ikke i denne omgangen har vært snakk om enighet om et trasévalg.

Grunnen til endringene av premissene har vært økte kostnader på prosjektet underveis i utbyggingen. I 2020 la Regjeringen frem revidert nasjonalbudsjett hvor det kommer frem at Regjeringen ønsker å øke bevilgningen til jernbanen med 826 millioner kroner. Pengene skulle dekke økte utgifter på Follobanen, Vestfoldbanen og Østfoldbanen. Samtidig ønsket Regjeringen å utsette utbyggingen av strekningen Kleverud-Sørli-Åkersvika fordi de ønsket å prioritere å holde fremdriften på de pågående prosjektene. For å spare 76 milliarder kroner velger Bane Nor å skrinlegge Intercity til Lillehammer, samtidig som de foreslo å halvere den planlagte jernbaneutbyggingen på Østlandet. Det er klart at dette er grunnlaget for at man nå har endret forutsetningene for utbyggingen, for å effektivisere byggeprosessen, samtidig som man unngår de store kostnadene det gir å bygge gjennom byene.

Man kan se lignende konflikter som i Hamar mellom Bane Nor og kommuner på de andre strekningene som i Moss (Østfoldbanen) og Tønsberg (Vestfoldbanen). De største utfordringene kommer når man skal begynne å planlegge gjennom byene.

I 2021 kom den nasjonale transportplanen som bekreftet det Bane Nor hadde forhandlet med under meklingen. Staten ønsket å redusere utbyggingskostnadene, samtidig som man ønsket å forenkle prosessen ved å droppe utbygging igjennom byene.

«Ambisjonene er fortsatt høye, men det er ikke rom for et fullt utbygd Intercity i planperioden. Det vil ta lengre tid å gjennomføre denne satsingen enn hva tidligere transportplaner har lagt til grunn. Bane Nor SF har arbeidet med verdioptimaliserte Intercity-konsept, som videreutvikles. Det er betydelig potensial for å redusere utbyggingskostnadene, samtidig som togtilbudet forbedres. Dette vil bety at det ikke bygges dobbeltspor i hele Intercity-området som tidligere planlagt. Det legges opp til å arbeide videre med planavklaringer i de byene i Intercity-området hvor det ikke legges opp til større jernbaneutbygging og nye stasjoner i denne planperioden. Regjeringen opprettholder ambisjonen om at togtilbudet skal forbedres fra dagens tilbud, men med noe redusert kapasitet og fleksibilitet enn hva full dobbeltsporutbygging ville ha gitt. Dette åpner for mer kostnadseffektive løsninger, hvor trafikkgrunnlaget og kostnadsutviklingen av enkeltprosjekt i større grad påvirker tidspunkt for realisering av et forbedret togtilbud» (Meld. St. 20 (2020-2021), 2021).

7 Avslutning og konklusjon

I denne masteroppgaven har jeg forsøkt å utforske Intercity Hamar-prosjektet gjennom en argumentativ diskursanalyse, men fokus på å undersøke dynamikken mellom den lokale mobiliseringen og den statlige styringen for prosjektet.

Spørsmålet som stiller seg etter å ha analysert denne planprosessen er om konflikten kunne vært løst på en annen måte for å få satt i gang utbyggingen etter tidsplanen. Eller om det er riktig at kommunene skal ha den makten de har når det kommer til bestemmelser i slike store statlige jernbaneprosjekter. Resultatene fra den siste meklingen var ikke det noen av partene i hovedsak ønsket. Man kan jo tenke seg at hvis kommunen og Bane Nor hadde vært enige fra start hadde kanskje dobbeltsporet vært klart allerede neste år, dersom utbyggingen hadde gått etter de første planene. Samtidig har konflikten ført til at Bane Nor har utredet bedre alternativer for jernbanetraséene, noe som bare er positivt for alle parter. Når en slik konflikt bremser planprosessen kan det føre til at flere av de vedtatte planene blir utdatert.

Da jernbanen først ble etablert i Hamar for 160 år siden var det staten som bestemte hvor jernbanen skulle ligge. Da man begynte å planlegge for Intercity prosjektet på Hamar fikk man en by og lokalbefolkning som øynet et håp om å endelig få en jernbanefri strandsone, men på den andre siden hadde man en stat og et planorgan med en helt annen målsetting og som kanskje ble tatt litt på sengen av Hamar kommunes planer for jernbanen. Etter kommuneloven og plan- og bygningsloven ble etablert har kommunene tatt over ansvaret for å bestemme for slike prosjekter. Det er positivt i den grad at de som bor på områdene hvor utbyggingen skal foregå kan være med på å bestemme over hva som skal skje med de områdene som påvirker dem. Samtidig kan man vurdere den graden av makt man skal gi til kommunene når det gjelder slike store infrastrukturprosjekter. At dersom man ikke blir enige er det opp til staten å bestemme. Denne muligheten hadde kommunal- og moderniseringsdepartementet i den første meklingsrunden, men de valgte heller å be om nye og forbedrede utredninger. Det er viktig å poengtere at kommunens involvering i planprosessen er viktig for å opprettholde demokratiske prinsipper.

For å oppnå en dypere forståelse for ulike perspektiver i en sak og hvorfor folk har ulike meninger og handlingsmåter, er det viktig å utfordre hverandres synspunkter. Alle mennesker er unike og påvirkes av ulike faktorer. Når det gjelder spørsmål om endring av jernbaneinfrastrukturen i en allerede etablert by, kan en åpen og konstruktiv dialog være

avgjørende. Dette gjør det mulig å identifisere hva som er viktig for de som vil bli mest påvirket av endringene. Målet er å skape en situasjon der alle interessenter kan samarbeide for å finne den optimale løsningen som gagnar alle parter. I denne spesifikke saken har debatten delvis ført til at man ikke har kunnet gjennomføre de utredningene som opprinnelig var ønsket av alle involverte parter. Som et resultat har man måttet nøye seg med en midlertidig løsning, de utfordringene ved å gjennomføre betydelige endringer i et etablert byområde viste seg å være for omfattende i forhold til de nasjonale målene for prosjektet.

Planprosessen og trasékonflikten har vært stor læring for både Hamar kommune og Bane Nor. De erfaringene man har opparbeidet seg gjennom den komplekse planleggingsprosessen kan bidra til å forbedre fremtidig planlegging for store statlige infrastrukturprosjekter, ved å øke forståelsen for de ulike interessene, behovene og bekymringene som lokale og nasjonale aktører bringer til bordet. Dette kan hjelpe med å finne mer balanserte og bærekraftige løsninger som i større grad tar hensyn til både nasjonale og lokale mål og prioriteringer. Det lokale engasjementet har vist seg å være en betydningsfull faktor i planprosessen for Intercity Hamar-prosjektet, og denne oppgaven bidrar til å belyse dynamikken mellom det lokale engasjementet og den nasjonale styringen, noe som kan ha relevans for fremtidige infrastrukturprosjekter i Norge og andre lignende sammenhenger.

Gjennom denne oppgaven har jeg utforsket og analysert debatten om jernbaneutbygging i Hamar med det overordnede målet å forstå betydningen av det lokale engasjementet for planprosessen og utfallet av Intercity Hamar-prosjektet. Dette har jeg gjort ved å forsøke å svare på tre sentrale forskningsspørsmål.

Gjennom det første forskningsspørsmålet: «Hvilke diskurser dominerer debatten om jernbaneutbygging i Hamar?» har jeg prøvd å identifisere de dominerende diskursen i debatten. Hoveddiskursene jeg har presentert i denne oppgaven er den nasjonale jernbaneprojektdiskursen, den lokale byutviklingsdiskursen og den lokale bevaringsdiskursen. Den lokale jernbaneprojektdiskursen legger vekt på de nasjonale retningslinjer og målsettinger et jernbaneplanleggingen står overfor, mens den lokale byutviklingsdiskursen fokuserer på jernbaneplanene byutvikling og ivareta lokalsamfunnets interesser. Den lokale bevaringsdiskursen ønsker å verne om de lokale natur-, miljø- og jordområdene. Innenfor disse diskursene har jeg presentert hvilke aktører som har vært aktive i debatten om jernbaneplanleggingen og hvordan samspillet mellom disse har vært, noe som svarer på det andre forskningsspørsmålet: «Hvordan har samspillet mellom aktørene påvirket

utfallet av jernbaneplanleggingen for Hamar?». Bane Nor har som den nasjonale jernbanemyndigheten hatt ansvar for å balansere nasjonale prioriteringer og økonomiske hensyn med lokale behov og ønsker. Samtidig har Hamar kommune spilt en aktiv rolle i å fremme sine lokale visjoner for byutvikling og bevaring av strandsonen.

Folkeaksjonsgruppene og andre lokale interessenter har mobilisert for å påvirke beslutningsprosessen, og deres engasjement har bidratt til å sette lokale interesser på dagsordenen.

Det tredje forskningsspørsmålet: «Hvordan forholder det nasjonale sektorperspektivet på jernbaneutbygging seg til det kommunale territorielle perspektivet?» har vært avgjørende for å forstå spenningen mellom nasjonale og lokale hensyn i prosjektet. Konflikten mellom den nasjonale jernbaneprosjektdiskursen og den lokale byutviklings- og bevaringsdiskursen har kastet lys over hvordan nasjonale infrastrukturprosjekter kan påvirke etablerte byområder og lokalsamfunn. Intercity Hamar-prosjektet har representert en utfordring for både Hamar kommune og Bane Nor. Der har vært tvunget til å forholde seg til ulike mål og perspektiver, og denne konflikten har forhindret en smidig gjennomføring av utredningene og realiseringen av prosjektet. Til tross for at det har blitt vedtatt en midlertidig løsning på trasévalget, har prosessen vist kompleksiteten ved å gjennomføre store infrastrukturprosjekter i et etablert bymiljø.

Studien har vist at lokalt engasjement kan ha en betydelig innvirkning på planprosesser og utfallet av nasjonale infrastrukturprosjekter. Lokalbefolkningens aktive deltakelse i debatten har vært avgjørende for å balansere nasjonale og lokale hensyn. Gjennom diskursanalysen har jeg vist hvordan ulike aktører har uttrykt sine interesser og verdier gjennom språk og argumentasjon, og hvordan samspeillet mellom disse har formet planprosessen. Til slutt, denne studien har bidratt til å forstå betydningen av å inkludere lokale perspektiver i nasjonale infrastrukturprosjekter. Planprosesser som involverer etablerte byområder krever nøye vurdering av ulike interesser og det er viktig å fortsett å inkludere lokale stemmer i planleggingsprosesser for å oppnå bærekraftige og inkluderende løsninger som tar hensyn til både nasjonale og lokale behov.

Referanseliste

- Bane Nor. (2020). *Veileder. Nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging etter plan- og bygningsloven*. Bane Nor.
<https://www.banenor.no/contentassets/9a9bfc1577d743f28b4a99fd677c36ba/veileder-nasjonale-jernbaneinteresser-i-arealplanlegging.pdf>
- Bane Nor. (u.å.-a). *Hamar Stasjon*. Bane Nor. Hentet 01.09.2021 fra
<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2F185.48.152.66%2Ffreisende%2Fstasjonsoversikt%2Fstasjonsok%2F-H-%2FHamar%2F&psig=AOvVaw1vMVMBOYwENW-FJOTdVLwy&ust=1698344946783000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CA8QjRxqFwoTCIDn0Y3qkYIDFQAAAAAdAAAAABAN>
- Bane Nor. (u.å.-b). *Slik planlegger vi ny jernbane*. Bane Nor. Hentet 24.04.2023 fra
<https://www.banenor.no/prosjekter/slik-er-planprosessen/slik-planlegger-vi-ny-jernbane/#toc-tre-parter-i-planleggingen:-bane-nor--kommunene--og-deg-0>
- Bentzrød, S. B. (2018, 25. Februar). Hva skjedde med InterCity-prosjektet? Alt så ut til å gå på skinner. *Aftenposten*. Hentet 23.10.2023 fra.
<https://www.aftenposten.no/norge/i/KvLQ94/hva-skjedde-med-intercity-prosjektet-alt-saa-ut-til-aa-gaa-paa-skinner>
- Bergh, T. (1994). Hamar stasjon - en prosjekteringsoppgave. I *Hamar stasjon 1862-1994* (s. 2-7). NSB eiendom.
- Bratberg, Ø. (2017). *Tekstanalyse for samfunnsvitere* (2. utg. utg.). Cappelen Damm akademisk.
- Dreyer, A. (1994). Jernbanebyen; Reasturantbygningen. I *Hamar Stasjon 1862-1994* (s. 18-19). NSB eiendom.
- Eide, L. (2020, 12. Februar). Stasjonsvalget påvirker Hamars fremtidige betydning [Debattinnlegg]. *Hamar Arbeiderblad*. Hentet 22.09.2023 fra. <https://www.h-a.no/stasjonsvalget-pavirker-hamars-fremtidige-betydning/o/5-139-1076607>
- Engedal, M. I. A. & Bothner, T. M. (2019). *Transport står for 30 prosent av klimautslippene i Norge*. Statistisk sentralbyrå. Hentet 03.09.2023 fra <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/transport-star-for-30-prosent-av-klimautslippene-i-norge>
- Engedal, M. I. A., Lyle, C. & Pilskog, G. M. (2022). *Mindre utslipp per transportarbeid*. Statistisk sentralbyrå. Hentet 18.04.2023 fra <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forensning-og-klima/artikler/mindre-utslipp-per-transportarbeid>
- Engen, H. (2018, 12. Desember). Hvorfor vil dere raserer Tommelstad og nærliggende eiendommer? [Debattinnlegg]. *Hamar Arbeiderblad*. Hentet 05.11.2023 fra. <https://www.h-a.no/hvorfor-vil-dere-rasere-tommelstad/s/5-139-569895>
- Flyvbjerg, B. & Richardson, T. (2002). Planning and Foucault: In Search of the Dark Side of Planning Theory. I P. Allmendinger & M. Tewdwr-Jones (Red.), *Planning futures : new directions for planning theory* (s. 44-62). Routledge.
- Gillund, O. (2020, 14. Februar). Få toget på rett spor [Debattinnlegg]. *Hamar Arbeiderblad*. Hentet 22.09.2023 fra. <https://www.h-a.no/fa-toget-pa-rett-spor/o/5-139-1076745>
- HA Redaksjonen. (2015, 25. August). Dette mener partiene. *Hamar Arbeiderblad*. Hentet 24.09.2023 fra. <https://www.h-a.no/dette-mener-partiene/s/5-139-698112>
- Hajer, M. A. (1995). *The politics of environmental discourse : ecological modernization and the policy process*. Clarendon Press.

- Hamar kommune. (2011). *Arealdel. Kommuneplan 2011-2022. Bestemmelser og retningslinjer*. Hamar kommune.
https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13100279-1345529241/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utvikling/arealdel_A4_trykklar300dpi.pdf
- Husøy, E., Bentzrød, S. B. & Sørgerd, C. (2017, 24. Juli). Hamarsinger har skrevet 2000 innlegg i debatten om hvor ny jernbanestasjon skal ligge. 11 byer på Østlandet skal gjennom samme runde. *Aftenposten*. Hentet 17.04.2023 fra.
<https://www.aftenposten.no/norge/i/4PKoR/hamarsinger-har-skrevet-2000-innlegg-i-debatten-om-hvor-ny-jernbanestasjon-skal-ligge-11-byer-paa-oestlandet-skal-gjennom-samme-runde>
- Jernbaneverket. (2004). *Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen. Del 2: objekter og miljøer*. Jernbaneverket. file:///Users/marte/Downloads/09TU09368_ocr_red.pdf
- Jernbaneverket. (2012). *Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo - Lillehammer*. Jernbaneverket.
<https://www.banenor.no/contentassets/f798f03f5dcc4ba696c509b279ff90f0/konseptvalgutredning-for-dovrebanen-2012-02-16.pdf>
- Jernbaneverket. (2015). *Sørli-Brumunddal. Forslag til planprogram for fastsettelse. Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Sørli-Brumunddal i kommunene Stange, Hamar og Ringsaker*. Jernbaneverket.
<https://www.banenor.no/contentassets/774f4801509a44838fa16e183075d750/2.-forslag-til-planprogram-sorli---brumunddal-for-fastsettelse-06052015.pdf>
- Jernbaneverket. (2016). *Merknadsdokument for Hamar kommune*. Jernbaneverket.
- Jørgensen, M. W. & Phillips, L. (1999). *Diskursanalyse som teori og metode*. Roskilde Universitetsforl. Samfundslitteratur.
- Jørstad, T. (2020, 31. Januar). Bane Nor fremmer innsigelser mot øst. *Hamar Arbeiderblad*. Hentet 28.10.2023 fra. <https://www.h-a.no/bane-nor-fremmer-innsigelser-mot-ost/s/5-139-104319>
- Kartverket. (2023). *Norgeskart over Hamar*.
https://www.norgeskart.no/?_ga=2.5917872.260107284.1698264738-695027142.1698264738#!?project=norgeskart&layers=1003&zoom=12&lat=6746303.33&lon=286984.80
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2017). *Brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet: Hamar kommune - innsigelse til kommunedelplan for dobbeltspor Sørli-Brumunddal*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Kommunestyret i Hamar & Formannskapet i Hamar. (2020). *Saksframlegg. Kommunedelplan for dobbeltspor til Hamar - Behandling etter mekling*. Kommunestyret i Hamar og formannskapet i Hamar.
- Krogsrud, Ø. (2020, 06. November). Jernbanebru er ikke fantasi [Debattinnlegg]. *Hamar arbeiderblad*. Hentet 08.09.2023 fra. <https://www.h-a.no/jernbanebru-er-ikke-fantasi/o/5-139-1087632>
- Meld. St. 20 (2020-2021). (2021). *Nasjonal Transportplan 2022-2033*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>
- Meld. St. 26 (2012-2013). (2013). *Nasjonal Transportplan 2014-2023*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/>
- NåEllerAldri. (u.å.). *NåEllerAldri* [Facebook-gruppe]. Facebook. Hentet 24.09.2023 fra <https://fb.watch/ngmJFM6IHu/>

- Plan og bygningsloven. (2008). *Lov 27. Juni 2008 om planlegging og byggesaksbehandling* (LOV-2008-06-27-71). https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/*#*
- Rasborg, K. (2004). Socialkonstruktivismen i klassisk og moderne sosiologi. I L. Fuglsang & P. Bitsch Olsen (Red.), *Videnskabsteori i samfundsvidenskabene : på tværs af fagkulturer og paradigmer* (2. udg. utg.). Roskilde Universitetsforl.
- Regjeringen. (2021). *Slik er norsk jernbane organisert*. Regjeringen Hentet 28.02.2022 fra https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/jernbane_og_jernbanetransport/jernbaneorganisering/id2344653/
- Ringholm, T. & Hanssen, G. S. (2018). Medvirkning i lokal planlegging. I N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth & R. Kristiansen (Red.), *Plan og samfunn : system, praksis, teori*. Cappelen Damm akademisk.
- Sehested, K. (2002). *Netværksstyring i byer : hvad med planlægningen og demokratiet?* Jurist- og økonomforbundets forl.
- Sponberg, O. M. (2015, 26. November). Framtidig jernbane gjennom Hamar: -Uunngåelig med konflikter. *NRK*. Hentet 01.09.2021 fra <https://www.nrk.no/innlandet/framtidig-jernbane-gjennom-hamar---uunngaelig-med-konflikter-1.12658843>
- Statens vegvesen. (u.å.). *Hva er KVVU?* Statens vegvesen. Hentet 15.03.2023 fra <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/golvoss/hva-er-kvvu/>
- Statsforvalteren i Innlandet. (2020). *Løsning i jernbanemekling for Hamar*. Statsforvalteren. <https://www.statsforvalteren.no/innlandet/plan-og-bygg/arealforvaltning/losning-i-jernbanemekling-for-hamar/>
- Steinsvik, S. F. (2019, 27. November). Derfor valgte Bane Nor å fraråde øst. *Hamar Arbeiderblad*. Hentet 26.09.2023 fra <https://www.h-a.no/derfor-valgte-bane-nor-a-frarade-ost/s/5-139-167604>
- Steinsvik, S. F. & Jørstad, T. (2019, 27. November). Bane Nor anbefaler vestlig løsning og fraråder alternativ øst. *Hamar Arbeiderblad*. Hentet 26.09.2023 fra <https://www.h-a.no/bane-nor-anbefaler-vestlig-losning-og-frarader-alternativ-ost/s/5-139-445323>
- Thagaard, T. (2018). *Systematikk og innlevelse : en innføring i kvalitative metoder* (5. utg. utg.). Fagbokforl.
- Togtunnel gjennom Hamar. (u.å.). *Togtunnel gjennom Hamar* [Facebook-gruppe]. Facebook. Hentet 02.09.2021 fra https://www.facebook.com/JernbanefriStrandsoneiHamar/about_profile_transparency
- Tvilde, K. N. & Børresen, M. F. (2019, 27. November). Bane Nor anbefaler dobbeltspor i vest. *NRK*. Hentet 05.11.2023 fra <https://www.nrk.no/innlandet/bane-nor-anbefaler-dobbeltspor-i-vest-1.14795983>
- Vaagan, S. (2020, 07. Februar). Bane NORs taktiske spill [Debattinnlegg]. *Hamar Arbeideblad*. Hentet 22.09.2023 fra <https://www.h-a.no/bane-nors-taktiske-spill/o/5-139-1076397>
- Wadel, C., Wadel, C. C. & Fuglestad, O. L. (2014). *Feltarbeid i egen kultur* (Rev. utg. av Carl Cato Wadel og Otto Laurits Fuglestad. utg.). Cappelen Damm akademisk.
- Wisting, T. (2023). Jernbane. I *Store Norske Leksikon*. Hentet 15.03.2023 fra <https://snl.no/jernbane>
- Aakvaag, G. C. (2008). *Moderne sosiologisk teori*. Abstrakt forl.
- Aarsæther, N. & Buanes, A. (2018). Den komplekse statsmakta - rollemangfold og styringsutfordringer i planfeltet. I N. F. Aarsæther, Eva, T. Nyseth & R. Kristiansen (Red.), *Plan og samfunn : system, praksis, teori*. Cappelen Damm akademisk.

