



Norsk Jernbaneklubb

Jernbanepolitisk utvalg

Postboks 1492 Vika
0116 Oslo

Telefon 22 27 00 10

E-post jpu@njk.no

Internett www.njk.no

Hamar kommune
postmottak@hamar.kommune.no

Stange/Nes/H, 7/2-2020

Høringsuttalelse dobbeltspor

Viser til:

- Dokumenter vedlagt saken på Hamar kommunes nettsider og informasjon gitt på flere folkemøter de siste årene (sist 14/1-20) hvor tre ulike alternativ for sporføring foreligger ([Lenke](#)).
- Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2027 ([Lenke](#))
 - Utfordringer for framtidens transportsystem Hovedrapport fra analyse- og strategifasen 25. februar 2015
 - Kapittel 2.2: Strategier for byområdene

Stasjon Øst:

Fordelen ved dette alternativet, er at persontog sørfra både kan kjøre videre via Dovrebanen og Rørosbanen uten å endre kjøreretning. Av de to østlige alternativene (A og C) er C å foretrekke da dette tar minst dyrket mark.

Ulempe ved alternativene Øst, er at stasjonen blir liggende lengre unna arbeidsplasser og kulturtilbud. Det blir lengre for fotgjengere å gå for å nå sine mål og plasseringen kan ikke sees å tilfredsstille kravet gitt i NTP 2018-2027. Alternativ Øst medfører mest inngrep i nasjonale natur-, kultur og landbruksinteresser.

Stasjon Vest:

Fordelen ved dette alternativet er at stasjonen blir liggende nær mange arbeidsplasser og kulturtilbud som Hamar Kulturhus, Hamar Teater samt mange serveringssteder og andre underholdningssteder. Den negative siden ved alternativ Vest, er en delvis gjenfylling av Hamar-bukten.

Jernbanehistoriske behov:


Per i dag finnes det bevaringsverdige bygninger samt veterantog- og vogner på Hamar stasjon. Bygningene må sikres for fremtiden og det må avsettes tilstrekkelig plass til vedlikehold, restaurering og oppbevaring av historisk kjørbart materiell.

Konklusjon: Norsk Jernbaneklubb (NJK) mener alternativ Vest samlet sett vil være å forestrekke, men da i en moderert utgave av det foreliggende alternativet.

Dette betyr:

- 1) Mindre gjenfylling av Hamar-bukta, mer bevaring av vannspeilet.
- 2) Det bør bygges en kulvert for biltrafikk fra Hamar stasjon fram til Bryggeri-rundkjøringen parallelt med jernbanens kulvert. Dette vil kunne medføre
 - a. Mindre trafikk i Strandgaten og skape bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken.
 - b. Fjerne støyende bil- og motorsykeltrafikk fra Koigen-området.
- 3) Den endelige stasjonsløsningen må ivareta jernbanehistoriske behov.

Med hilsen



Nils-Kristian Møller
Leder Norsk Jernbaneklubb (NJK)



Torodd Gjendal
Leder Jernbanepolitisk utvalg (JPU) i NJK



Knut Aas
Medlem JPU