



Jernbaneverket

-Jernbaneverket: postmottak@jbv.no

-Hamar kommune, gjenpart: postmottak@hamar.kommune.no

Sørli – Brumunddal

Tilkobling til Jernbanemuseet

Høringsuttalelse

Norsk Jernbanemuseum har tidligere gitt høringsuttalelse vedrørende trasé for dobbeltsporet Sørli- Brumunddal (15.01.2015).

Norsk Jernbanemuseum har en lang historie på Hamar etter grunnleggelsen i 1896. Museet er en viktig stolpe i byens kulturtilbud, samtidig som det er Norges nasjonale jernbanemuseum.

Selv om museet først fikk sportilknytning til det nasjonale nettet først i 1996, er driften av det i dag avhengig av en slik tilknytning. Museet opererer tog på det offentlige nettet ut fra museumsområdet og fra jernbaneverkstedets område i Hamar. Martodden sidespor brukes både ved arrangementer og ved transport til og fra museets verksted som er en del av hovedbygningen på museumsområdet.

Høringsdokumentet (01A 24.06.2016) viser et grundig arbeid for å løse museets behov ved alle foreliggende alternativ for dobbeltsporets trasé. Det behandler også fremtidig forbindelse til museets driftsbasis på verkstedets område på Espern på en prisverdig måte.

Dokumentet viser også at fremtidig sportilknytning byr på adskillige utfordringer med forskjellig vanskelighetsgrad for de ulike korridorene, og som konklusjonen også sier, er det vanskelig å peke ut det beste alternativet før endelig korridor er valgt. Denne uttalelsen er derfor basert på det mest sannsynlige ut fra den kunnskapen som foreligger pr. dags dato.

Forutsatt korridor 1, er den mest ideelle løsningen for museet å beholde mest mulig av eksisterende spor sørover mot byen med en integrering i byrommets gulv, slik det er skissert i K1, alt 2b og K1 alt 3b med variant rundt Hamarbukta. Av disse synes alt. 3b å være den mest elegante løsningen med hensyn til sporforbindelse mot jernbaneverkstedet og museets funksjoner.

Enhver løsning inn mot byen vil være kontroversiell jo mer sporareal man beslaglegger – areal som mange vil utnytte til andre formål.

Det er imidlertid nå en unik mulighet for uforstyrret veterantogtrafikk mellom museet. Det har i mange år vært et uttalt ønske både fra politikere og byens befolkning å få forlenget «Tertittoget» fra museumsparken og inn til sentrum. Dette har vært vurdert tidligere og ble forkastet fordi traseen skulle gå gjennom arkeologisk ømfintlige områder.

Ved en sportilknytning sørover vil man kunne få en veterantogforbindelse, som etterspurt, men da med det såkalte «Karettoget» (museets eldste togsett med damplokomotiv fra 1861), eller andre tog som museet kjører på det offentlige nettet. Dette toget og en holdeplass i byen nær Skibladners brygge, ville kunne bli en stor ny attraksjon for Hamar. Det burde ikke være vanskelig, eller skjjemmende i byrommet å etablere en slik holdeplass.

Tilkopling mot nord er mulig for alle korridorer. Også her vil det være mulig å kjøre veterantog, selv om det kanskje ikke er like tiltrekkende som mellom byen og museet. Sporet er imidlertid langt og vil kreve noe mer vedlikehold enn museets sporforbindelse i dag. Også for dette alternativet konkurrerer vi, som høringsdokumentet påpeker, antakelig med flere interessenter - kanskje særlig på strekningen nord for Jessnes stasjon - hvor traseen kan være aktuell som sykkelveg. Men dette alternativet synes å ha minst fysiske konsekvenser for landskap og natur.

Museet kan leve med tilkopling til det nasjonale nettet nordover. Det viktigste er at der gir en brukbar forbindelse ned til museumsområdet og til verkstedsområdet. Sistnevnte er åpenbart komplisert ved korridor midt og øst.

I høringsnotatet virker det imidlertid som om museet er eneste interessent til verksteds- og stallområdet. Pr. i dag er dette ikke tilfelle. Både Jernbaneverket og Mantena as har aktivitet i området.

Skulle korridor 2 bli foretrukket eller andre hensyn gjør at museet ikke kan bruke verkstedsområdet, må museets behov for driftsbasis for museumstog og hensetting dekkes annetsteds i nærheten av Hamar. Slike alternativ har vært nevnt bl.a. i utredningen «Driftsfunksjoner Østlandet JBV 2015», men synes pr. dags dato å være et stykke inn i fremtiden.

Hamar 12.09.2014


Andreas Dreyer

Direktør

Jernbaneverket Norsk jernbanemuseum

