

Dobbeltspor snarest

Rotarymøte 18.10.2016

Kristin Hille Valla

Grunnlaget vårt

- Videreføre målet i gjeldende Ntp i Ntp 2018-2029. Det vil si:
- Dobbeltspor til Hamar i 2024.
- Dobbeltspor til Lillehammer 2030.
- Vi godtar ikke at sporet ender i Stange.

Forslag til Ntp 2018-2029

- Fagetatene foreslo 29. februar at sporet bygges til Åkersvika sør for Hamar.
- Sverre Setvik i Jbv sa i Nrk fredag at det er uvisst med Åkersvika, men at det går å la sporet ende på Ottestad stasjon.

Får halvtimesavganger

- Elisabeth Enger sa etter 29/2 at målet med dobbeltspor i ny Ntp er halvtimesavganger Hamar-Oslo.
- Sporstopp på Ottestad st. åpner for halvtimesavganger.
- Trolig er det da mulig også med Stange st. som endepunkt for dobbeltsporet.

Ille for utbyggingen

- Sporstopp på Ottestad st. eller Stange st. ødelegger for å utbygge og utvikle nordre Stange, Hamar, Ringsaker og Lillehammer.
- Sporstopp ved sør for Åkersvika er nesten like ille.
- Begge deler skaper stor uvisshet for om og når sporet bygges.
- Begge deler skaper fare for omkamper om trase.

Viktige datoer

- 22. juni vedtar kommunene hva som skal legges ut på høring.
- Juli-september 2016 offentlig høring.
- August-november Jernbaneverket vurderer og kommenterer merknader.
- Desember 2016 (16.-21.) kommunene vedtar kommunedelplaner.

Etter kommunedelplanen

- Trolig mars 2017. Oppstart for de første reguleringsplanene.
- Desember 2018. De første reguleringsplanene vedtas.
- Januar 2019. Oppstart av de første byggeplanene.
- Januar 2020. Start anleggsarbeidet.
- Desember 2024 dobbeltsporet når Hamar.

Traseene i Hamar

Vest 1: Dagens stasjon, bru over Hamar-bukta, tunnel fra vest for nedlagte Hamar Bryggeri.

Vest 2: Dagens stasjon, kulvert i Hamar-bukta, tunnel fra nedlagte Hamar Bryggeri.

Midt: 10 m djup og opptil 80-100 m bred grøft fra Åkersvika til Vangsvegen. Åpen st, så i tunnel.

Øst: Stasjon ved Vikingskipet, gjennom Disen og Børstad gård, tunnel fra Furnesvegen.

Litt om Hamar-traseene

- Vest ligger rett utenfor byens sentrum.
- Midt skaper et stort sår som deler østbyen i to. Jbv. vil ikke legge lokk over.
- Vest og midt begge nær sentrum.
- Øst ligger langt fra sentrum. Få vil bruke sykkel og føtter til stasjonen.
- Øst betyr to sentra, som Hamar ikke har råd til.

Trase vest med bru



px?vid=71449770&c=-4



Slik blir de ulike traseene for d...

HATV – Hamar Arbeiderblad

Hjelp

heter, tv og ra... NRK NRK – nyheter, tv og radio...

Foreslåtte områder

Web Slice-galleri

kb_read-uid=10591

Delvis senket korridor vest





, tv og radio...



Foreslåtte områder ▾



Web Slice-galleri ▾



kb_read-uid=105917&urn...



Vil ha også øst på høring

- 21 av 39 i k-styret vil legge også øst på høring.
- Jernbaneverket legger da ned innsigelse.
- Uvisst hvor lenge regjeringa bruker på å behandle en innsigelse.
- Innsigelsen for ny bane Espa-Minnesund brukte regjeringa 17 måneder på.
- Samlet tidstap for det prosjektet ble nær to år.
- Innsigelse betyr at sporet ikke blir med i ny Ntp.

Mye er svært uvisst

- Det foreløpig uvisst om Hamar k-styre vedtar forslaget fra Jbv.
- Hvis ikke, legger Jbv. ned innsigelse.
- Også togparkering og trafo i Ringsaker utgjør en fare for innsigelser og forsinkelse.
- Jbv. mener det er samfunnsøkonomisk ulønnsomt med d-spor til Lillehammer. Åpent om rikspolitikerne er enige i det.

Trase vest mest populær

I alle meningsmålinger i HA har vestre trase fått størst oppslutning.

Etter at Jbv. 17/2 fjernet åpen linje i vest, økte vet ikke fra 8 til 35 %.

Vest: 26 %

Midt: 22%

Øst: 17%

Da valget var vest og øst, fikk vest 57-59 %.

Vest er best

- Vest gir kortest (samlet) reisetid.
- Vest gir minst biltrafikk.
- Vest betyr at flest går og sykler til stasjonen.
- Vest skaper færrest trafikkulykker.
- Vest gir minst utslipp av klimagasser.
- Øst betyr at Hamar får to sentra. Det har byen ikke råd til.
- Øst berører Åkersvika mye . Vest gjør det lite.
- Øst tar 45 mål dyrket mark. Vest ikke noe.

Vest fyller nasjonale krav

- Klima.
- Dyrket mark.
- Fortetting.
- Nærhet til stasjonen.
- Transportkomiteens krav av 2013 om fortetting.

Det koster de fire alternativene

- Vest med bru over Hamar-bukta 11,6 mrd.
- Vest med kulvert over Hamar-bukta 12,7 mrd.
- Midt 15,1 mrd.
- Øst 11,1 mrd.
- Jernbaneverket: I prisen for øst mangler minst en mrd. til tilsving mellom Rørosbanen og Dovrebanen. Den kan ikke bygges pga. Åkersvika naturreservat. (Ramsar).

Krav for å få kulvert i vest

- For å bruke 1,1 mrd. Ekstra til kulvert over Hamar-bukta, krever Jernbaneverket:
- Snarlig utbygging av arealet mellom Strandgata og Hamar-bukta og av utfylte områder i bukta med høy og tett bebyggelse.
- Snarlig utbygging av arealer nær stasjonen.
- Begge deler er for å øke passasjergrunnlaget for toget.

Viktig med et klart og tidlig signal

- Formelt avgjør regjeringa prosjekter i Ntp tidlig på nyåret.
- Reelt sett bestemmer den seg kanskje allerede i oktober-november.
- Det er hard kamp om penger til samferdsel.
- Jo før kommunene klargjør trase, dess bedre er sjansen for at sporet blir med i Ntp.
- Et snarlig og klart signal er uhyre viktig.

Jbv skifter ikke trase

- John Refseth har jobbet 17 år i Jernbaneverket.
- Han kan ikke huske ett tilfelle av at verket etter lokalt press har endret trasevalg.

Vi når stadig flere på nettet

- Mandag kveld og ei uke bakover nådde vi 17.795 unike brukere på Facebook.
- 1.526 reagerte på innlegg.
- Dette er den siste av flere nye rekorder.
- Våre er forholdsvis flinke til å like på Facebook.
- Altfor få skriver innlegg der og i avisene.
- Vi bør presse Hamar til å holde tidsplanen.