

InterCity Fredrikstad-Sarpsborg og Riksveg 110 Simo-St. Croix

Alternativer for konsekvensutredning i delområde 10; Seut-Kjæråsen

Notat, 26.4.2017

Dette notatet beskriver hvilke alternativer som legges til grunn for konsekvensutredning ved utarbeidelse av felles kommunedelplan for InterCity Fredrikstad-Sarpsborg delområde 10, Seut-Kjæråsen, og Riksveg 110 Simo - St. Croix. De anbefalte alternativene, samt andre vurderte alternativ, er nærmere beskrevet i optimaliseringsrapport (ICP-16-A-25031) og kort oppsummert i sammendraget av samme rapport.

Notatet er utarbeidet av forslagsstillerne Banenor og Statens vegvesen som beslutningsgrunnlag for behandling i InterCity-prosjektets ledergruppe i Banenor samt rådmannsutvalg og styringsgruppa i Bypakke Nedre Glomma og påfølgende behandling i Fredrikstad og Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune. Formålet med notatet er at forslagsstillerne kommer til enighet om hvilket alternativ som legges til grunn for konsekvensutredning for felles kommunedelplan i korridorene beskrevet i planprogrammet fastsatt 8.12.2016 av Fredrikstad bystyre.

Konsekvensutredningen utarbeides av forslagsstillerne Banenor og Statens vegvesen som beslutningsgrunnlag for vedtak av felles kommunedelplan og fastsettelse av korridor for dobbeltspor og ny riksveg 110 på strekningen. Fredrikstad kommune er planmyndighet.

I delområde 10 er det i optimaliseringsrapporten vurdert tre jernbanelalternativ og tre vegalternativ. Tre kombinasjoner av disse er illustrert av til sammen ni mulige.

Av de tre vurderte jernbanelalternativene, har ett alternativ plattformer delvis inn i St. Hansfjellet (4a), mens to alternativer har plattformer i dagen (2a og 6b).

Av de to alternativene med plattformer i dagen, ligger alternativ 6b lenger nord og dypere enn alternativ 2a. Alternativ 2a forutsetter bruk av dagens tunnel for riksveg 110 i St. Hansfjellet for midlertidig omlegging av jernbanen, mens for alternativ 6b er midlertidig omlegging gjennom St. Hansfjellet ikke nødvendig. For alternativ 6b ledes overvann i trasé via Glemmengata, mens for alternativ 2a ledes overvann i trasé via Farmanns gate.

De to jernbanelalternativene med plattformer i dagen (2a og 6b) er ikke vurdert å være tilstrekkelig ulike til at det er relevant å utrede begge. Endelige linjeføring og løsninger for anleggsgjennomføring og overvannshåndtering vil bli ytterligere optimalisert og detaljert i senere planfaser etter at korridor for dobbeltsporet er fastsatt.



Jernbanealternativet med plattformer delvis inn i St. Hansfjellet (4a), har enkelte fordeler sammenliknet med de to andre alternativene, deriblant sekundær adkomst til plattform fra vestsiden av St. Hansfjellet og en noe bedre jernbaneteknisk løsning. Fordelene er ikke vurdert å kunne oppveie for ulempene ved en mer komplisert løsning med stasjon delvis i tunnel.

Alle jernbanealternativene er i samme korridor. Forslagsstillerne vurderer det som tilstrekkelig å konsekvensutrede ett jernbanealternativ i delområde 10; alternativ 6b.

På strekningene Simo - Veumveien og Grønli - St. Croix er det kun sett på ett vegalternativ, som på begge strekningene tar i bruk eksisterende jernbane for vegutvidelsen. På strekningen i midten, Veumveien – Grønli, er det sett på tre vegalternativer. Av de tre vegalternativene, går to alternativ i dagens korridor (alternativ 2 og 3), mens ett alternativ går i ny korridor under Brattliparken (alternativ 1). Alternativene i dagens korridor skiller seg fra hverandre både i vertikal- og horisontalplanet, ved at alternativ 2 ligger under lokk og innebærer utvidelse mot sør, mens alternativ 3 utformes som bygate og tar i bruk dagens jernbanetunnel.

Forslagsstillerne ønsker å ha med begge korridorene i konsekvensutredningen. I ny korridor under Brattliparken videreføres alternativ 1. For optimal plassering av rv. 110 i dagens korridor, anbefales det å vurdere både alternativ 2 og 3, eller en kombinasjon av disse med hensyn til plassering i vertikal- og horisontalplanet.

Korridoren for ny rv. 110 og dobbeltspor på strekningen blir fastsatt gjennom vedtak av kommunedelplanen. Deretter vil traseene bli videre optimalisert og endelig fastsatt gjennom reguleringsplan.