

## InterCity Fredrikstad-Sarpsborg

### **Alternativer for konsekvensutredning i delområde 20; Kjæråsen-Østfoldhallen**

Notat, 26.4.2017

Dette notatet beskriver hvilke alternativer som legges til grunn for konsekvensutredning ved utarbeidelse av kommunedelplan for InterCity Fredrikstad-Sarpsborg delområde 20; Kjæråsen-Østfoldhallen. 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 forslagsstiller, Banenor, som beslutningsgrunnlag for behandling i InterCity-prosjektets ledergruppe i Banenor samt til orientering i rådmannsutvalget og styringsgruppa i Bypakke Nedre Glomma og påfølgende orientering i Fredrikstad og Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune. Formålet med notatet er å beskrive hvilke alternativ som legges til grunn for konsekvensutredning for kommunedelplan i korridorene beskrevet i planprogrammet fastsatt 8.12.2016 av Fredrikstad bystyre.

Konsekvensutredningen utarbeides av forslagsstilleren, Banenor, som beslutningsgrunnlag for vedtak av kommunedelplan og fastsettelse av korridor for nytt dobbeltspor på strekningen. Fredrikstad kommune er planmyndighet.

I delområde 20 er det i optimaliseringsrapporten, vurdert ett alternativ i nordre korridor (4a) og to alternativ i søndre korridor (2a og 6b).

Forslagsstiller vurderer det som tilstrekkelig å konsekvensutrede ett alternativ i nordre korridor og ett alternativ i søndre korridor.

Alternativ 4a legges til grunn for konsekvensutredning i nordre korridor.

I søndre korridor ligger alternativ 6b dypere og har en lengre strekning i trau /kulvert enn alternativ 2a. Alternativene er i optimaliseringsrapporten vist videreført på hver sin side av eksisterende jernbane ved Rolvsøy, men linjeføringen her er ikke låst til valg av alternativ. Alternativ 2a vurderes som det mest realistiske alternativet i søndre korridor, hovedsakelig på grunn av at alternativet har mindre geotekniske utfordringer, lavere kostnader og mindre nærføring til eksisterende bane enn alternativ 6b. Alternativ 2a legges til grunn for konsekvensutredning i søndre korridor. Endelige løsning for linjeføring gjennom Lisleby og langs eksisterende bane ved Rolvsøy vil bli ytterligere optimalisert og detaljert i senere planfaser etter at korridor for dobbeltsporet er fastsatt.

Korridoren for dobbeltspor på strekningen blir fastsatt gjennom vedtak av kommunedelplanen. Deretter vil traseen i valgte korridor bli videre optimalisert og endelig fastsatt gjennom reguleringsplan.