

## 8 Vurdering av traséforslag og anbefaling

Under følger en vurdering av foreslåtte traséforslag i foregående kapittel og hvilken trasé som foreslås for Indre og Nedre bane.

### 8.1 Indre bane

#### 8.1.1 Askim til Sarpsborg stasjon

Fra Askim til Sarpsborg jernbanestasjon er det ikke aktuelt med annen trase enn dagens eksisterende jernbanelinje.

#### 8.1.2 Sarpsborg stasjon til Tune eks rådhus.

Fra Sarpsborg jernbanestasjon til Tune eks rådhus vil føring av banen om Kurland gi dårlig dekning av næringsområder. Bane om Tunejordet er den rake motsetningen i og med at den gir god dekning av næringsområder, men ikke så bra dekning av boligområder. Dog gir den ikke så dårlig dekning av boligområder som banen om Kurland gir næringsområder. Derfor anbefales det blant disse to at banen om Tunejordet velges.

Et tredje alternativ er føring av banen i Tuneveien hele veien fram fra jernbanelinjen til Tune eks rådhus. Dette alternativet vil gi meget god dekning til både bolig- og næringsområder, men Tuneveien er en av hoved innfartsårene inn til Sarpsborg sentrum fra E6 og nærliggende områder. Og med etablering av banen i eksisterende veibane vil det gi store problemer med framføringen i rushtiden. Følgelig anbefales også banen om Tunejordet framfor i Tuneveien.

En variant av banen om Tunejordet er å føre banen rett fram etter passering av næringsområdet på Tunejordet. Denne vil medføre at dyrket mark på vestsiden av E6 blir oppdelt og videre vil ikke denne varianten gi dekning av fritidsområdet ved Tunevannet.

Det anbefales dermed at traséen om Tunejordet via Tune kirke/Tunevannet til Tune eks rådhus benyttes.

### 8.1.3 Tune eks rådhus til nye Østfoldsykehuset

Det er ikke framkommet noen alternativer til føring av banen fram til Inspiria, og den føres i Tuneveien og deretter i Bjølstadveien.

Fra krysset utenfor Inspiria kan banen fortsette videre i Bjølstadveien fram til neste kryss med fv. 118 eller benytte fv. 118 allerede fra krysset ved Inspiria.

I valg mellom disse to alternativene faller valget på fv.118 allerede fra Inspiria i og med at det gir bedre dekning av næringsområdet som er i rivende utvikling.

### 8.1.4 Anbefalt trasé og holdeplasser/stasjoner

#### Anbefalt trasé

Følgende trasé anbefales for Indre bane fra Askim til Nye Østfoldsykehuset.

Askim – Sarpsborg stasjon – Tunejordet – Tunevannet – Tune eks rådhus – Inspiria – Fv. 118 – Nye Østfoldsykehuset.

#### Anbefalt holdeplasser/stasjoner

I tabellen under presenteres anbefalte stasjoner og holdeplasser for Indre bane.

Stasjon/holdeplass	Kommentar
Askim stasjon	Opprettholdes
Askim Næringspark	Gjenopprettes
Slitu	Fremtidig mulig holdeplass
Mysen st	Opprettholdes
Eidsberg st	Opprettholdes
Heia	Fremtidig mulig holdeplass
Rakkestad st	Opprettholdes
Rudskogen	Gjenopprettes
Ise st	Reetableres
Brusemyr	Ny holdeplass
Hafslund	Ny holdeplass
Norbyveien	Fremtidig mulig holdeplass
Sarpsborg st	Opprettholdes
Sarpsborg stadion	Ny holdeplass
Tunejordet øst	Ny holdeplass
Tunejordet vest	Ny holdeplass

Tune kirke/Tunevannet	Ny holdeplass
Tune eks. Rådhus	Ny holdeplass
Inspiria, Badeland	Ny holdeplass
Eks E6, Bjørnstadveien	Fremtidig mulig holdeplass
Kalnes vgs	Ny holdeplass
Nye Østfoldsykehuset	Ny holdeplass

Tabell 31: Anbefalte holdeplasser Indre bane mellom Askim stasjon og Nye Østfoldsykehuset.

## 8.2 Nedre bane

### 8.2.1 Sarpsborg jernbane stasjon – Sandesund

Det er to alternativer til føring av banen fram til Sandesund fra den nye kollektiv terminalen på Sarpsborg jernbanestasjon.

Det er også et tredje alternativ, men dekker ikke den nye kollektivterminalen og ansees dermed som uaktuelt, videre knytter den seg til føring av banen i Tuneveien som heller ikke er aktuelt. Den videre vurdering ser dermed ikke på dette alternativet.

Mellom de to alternativene gir det ene om Torget en meget god dekning av Sarpsborg sentrum, men også lengre framføringstid. Alternativet om Borregaard gir bedre framføringstid, men dekker dårligere sentrum. Dog er området ved Borregaard under transformering og det er også Sarpsborg kommune sin plan at dette området skal utvikles ytterligere og ikke minst den østlige delen av sentrum. Blant vurderes det å flytte St. Olav videregående skole til dette området ved Borregaard.

Det er derfor denne rapportens anbefaling at traséen om Borregaard legges til grunn for videre beregninger.

### 8.2.2 Sandesund til Greåker sentrum

For den delstrekningen er det vurdert tre ganske forskjellige alternativer. Et i kollektivfelt i fv. 109, et som benytter nedlagt jernbanelinje og det tredje som legges i Greåkerveien langs med Glomma.

Det første alternativet har veldig god dekning av Borg Storsenter og eksisterende boligområder, og det samme har til dels det andre alternativet. Dog vil sistnevnte alternativ føres på en enkeltsporet linje og er dermed mer sårbar for driftsforstyrrelser.

Det tredje alternativet er derimot en trasé for framtiden, da det i kommunen er store planer om transformering av hele området langs med Glomma for å etablere bolig- og flere næringsområder.

Det er derfor valgt i denne rapporten og satse på de "nye" områdene langs med Glomma. I tillegg vil nærheten til Glomma gi muligheten for å knytte banen til et mulig ferjeleie for Elvemetroen.

### 8.2.3 Greåker sentrum til Fredrikstads nye kollektivterminal.

Det kan være vanskelig å benytte jernbanetraseen tidligere, da Bybanen på et eller annet punkt må krysse under eller over nytt dobbeltspor. I og med at forslaget til ny dobbeltspor trase er å krysse under eksisterende trase i Lisleby og tilbake ved eksisterende trase lik sør for Østfoldhallene. Dette kan selvsagt endre seg, men i utgangspunkt er det gjeldende forslag.

Videre kan det også bli vanskelig å benytte eksisterende jernbanebru over Rolvsøysund, da det nye dobbeltsporet sannsynligvis ligger i terreng og på østsiden av eksisterende jernbanelinje. Det vil medføre at dobbeltsporet vil krysse eksisterende jernbanelinje like før nåværende bru over sundet.

Videre er eksisterende jernbane kun enkeltsporet og med kun to kryssingsspor (Lisleby og Rolvsøy) mellom Greåker og Fredrikstad. Dette kan medføre driftsmessig utfordringer med planlagt kvarters drift og flere stoppesteder på strekningen. Skal det bli aktuelt å benytte eksisterende jernbanelinje bør det vurderes å etablere lengre dobbeltspor strekning, og da spesielt i området ved Østfoldhallene.

Likevel gir dette traséforslaget meget dårligere dekning av bolig- og næringsområder og må i mye større grad suppleres med matebusser for å dekke disse områdene.

Det er derfor rapporten sitt anbefalte alternativ at traséen i fv.109 legges til grunn bortsett fra ved Østfoldhallene der traséen anbefales lagt ned i Dikeveien for å bedre betjene næringsområdet.

### 8.2.4 Fredrikstad sentrum

For Fredrikstad sentrum er det ikke så enkelt valg, da det er ganske stor forskjell mellom alternativene.

Ett alternativ dekker området mot øst i sentrum som vil gjennomgå en større transformering etter at sykehuset er flyttet til Kalnes og Fredrikstad jernbanestasjon er nedlagt.

Det andre dekker Kråkerøy og Værste området som også er under stor transformering og vil bli en betydelig bydel i Fredrikstad sentrum.

Valget faller likevel på traseen mot øst, da den dekker sentrum bedre og gir en god tilknytning til ferjeleiet for ferje til Gamlebyen, samt framtidig Elvemetro. I tillegg

åpner dette alternativet for en mulig framtidig utnyttelse av nedlagt jernbanelinje mot Lisleby, hvis det er mulig i forhold til det nye dobbeltsporet. Og dessuten bruk av området under Fredrikstadbrua som mulig depot/hensetningsområde.

## 8.2.5 Anbefalt trasé og holdeplasser

### Anbefalt trasé

Følgende trasé anbefales for Nedre bane fra Nye Østfold sykehuset til Bellevue, Fredrikstad sentrum.

Nye Østfoldsykehuset – Fv. 118 – Inspiria – Tune eks rådhus – Tunevannet – Tunejordet – Sarpsborg stasjon – Borregaard – Sandesund – Greåkerveien – Greåker sentrum – Fylkesvei 109 – Dikeveien – Fylkesveien 109 – Fredrikstads nye kollektivterminal – Storgata – Bellevue.

### Anbefalt holdeplasser

I tabellen under presenteres anbefalte holdeplasser for Nedre bane.

Holdeplass	Kommentar
Sarpsborg st	Opprettholdes
St. Marie gate	Ny holdeplass
Borregaard hovedkontor	Ny holdeplass
Sandesundsveien	Fremtidig mulig holdeplass
Sandesund	Ny holdeplass
Alvim, Ludvig Enges vei	Ny holdeplass
Elvebakken	Ny holdeplass
Greåker nord	Fremtidig mulig holdeplass
Greåker sentrum	Ny holdeplass
Rolvsøy kirke	Ny holdeplass
Valle fjellet	Ny holdeplass
Østfoldhallene nord	Ny holdeplass
Østfoldhallen	Ny holdeplass
Østfoldhallene syd	Ny holdeplass
Stabburet	Ny holdeplass
Høiendal	Ny holdeplass
Leie, Gravlund	Fremtidig mulig holdeplass
Wilbergjordet	Ny holdeplass
Skogløkken	Fremtidig mulig holdeplass

Fredrikstads nye kollektivterminal	Ny holdeplass
Glade hjørnet	Ny holdeplass
Farmanns gate	Ny holdeplass
Stortorvet	Ny holdeplass
Fredrikstad Rådhuset	Ny holdeplass
Cicignon	Ny holdeplass
Bellevue	Ny holdeplass

Tabell 32: Anbefalte holdeplasser Nedre bane mellom Sarpsborg stasjon – Bellevue.