

# Sandbukta-Moss-Såstad

Informasjon om ny dobbeltsporstrekning på Østfoldbanen

Mars 2017



Illustrasjonen av nye Moss stasjon. Til venstre er det indikert mulig framtidig bebyggelse oppå tunnelen. (Rambøll Sweco)

## Forberedelsene fortsetter

**Byggeplanlegging og arbeid med tilbudsgrunnlag for anleggsentreprisene er stikkord for aktiviteten på prosjektet for tiden. Grunnerverv er en annen sentral oppgave i 2017.**

Reguleringsplanen er nå vedtatt i både Rygge og Moss kommuner. Planen fastsetter bl.a. hvilke arealer som blir berørt og hvordan disse skal utformes og brukes.

**Forberedende arbeider.** Høsten 2017 starter jobben med å flytte sporet for Østfoldbanen midlertidig ned mot havna, slik at togene kan gå uforstyrret gjennom hele anleggsperioden. Vann- og avløpsledninger flyttes, og det legges nye fjernvarmerør fra Fjordveien og ned Steinullbakken til Teglverksveien. Det skal skiftes ut masse øverst i Steinullbakken og settes opp en forstøtningsmur mot Rockwool.

Fram til Sandbukta skal det etableres anleggsvei fra Osloveien. I Sandbukta skal det pigges og sages ut fjell fra eksisterende skjæring som en forberedelse til de senere tunnelarbeidene.

**Grunnundersøkelser.** Fram til midten av april gjør danske firmaet Geo supplerende grunnundersøkelser på tomten til Statoil-stasjonen i Wulfsbergs gate i Moss.

Under dette området skal tunnelen drives med stort tverrsnitt, og nå suppleres tidligere undersøkelser for å få mest mulig detaljert kunnskap om grunnens beskaffenhet som grunnlag for planlegging og tunneldriving.

### **i Dette er prosjektet**

- Ca. 10 kilometer med nytt dobbeltspor i ny trasé.
- Tunneler på 2,3 og 2,7 km.
- Ny Moss stasjon.
- Spor for vending av tog.

Forberedende arbeider starter høsten 2017.

Planlagt byggestart for hovedarbeidene er 2019. Ny strekning tas etter planen i bruk i 2024, og arbeidene avsluttes i 2025.

Reisetiden til Oslo blir ca. 30 minutter for de raskeste togene.

I framtiden blir det mulig med fire avganger pr. time i hver retning for både lokaltog og InterCity-tog, i tillegg til ett godstog.

Prosjektet inngår i utbyggingen av InterCity-strekningene på Østlandet.

# Om grunnforholdene i Moss



Flere har uttrykt bekymring for grunnforholdene i samband med bygging av nye Moss stasjon og løsmassetunnelen i Nyquistbyen. Grunnforholdene er krevende, men ikke ekstraordinære sammenlignet med andre steder.

Mange steder langs Oslofjorden er det bygget jernbaneprosjekter under lignende forhold. Eksempler på dette er blant annet nytt dobbeltspor gjennom Sandvika, Oslo S, Nationaltheatret stasjon og jernbanetunnel gjennom Studentertunden, Ski stasjon, samt store deler av Vestfoldbanen.

Grunnforholdene i Moss sentrum er godt kartlagt, både ved hjelp av felt- og laboratorieundersøkelser. Det er påvist bløtleire og kvikkleire flere steder. Områdestabiliteten er undersøkt og er tilfredsstillende. Det er foreløpig ikke påvist behov for spesielle tiltak, med unntak av at det i toppen av Steinullbakken vil bli fjernet masser som en avlastning for å sikre stabiliteten.

**Gammel havbunn.** Kvikkleire består av fine partikler og finnes i områder som var havbunn under siste istid. Senere har leiren mistet saltbindingen sin ved at ferskt grunnvann har vasket ut leiren over lang tid. Kvikkleire er generelt ganske fast så lenge den ligger uforstyrret i grunnen, men kan kollapse og bli en flytende suppe hvis den blir overbelastet eller omrørt.

For å binde leire og unngå skred kan man gjøre en rekke tiltak. Det vanligste er å sprøyte inn en kalk/semmentblanding i bakken som så binder grunnen og sikrer mot utglidning.

**Byggegroppen.** Ved byggingen av kulverten for jernbanen vil det bli etablert en midlertidig byggegrop. Byggegroppen vil bli sikret med en stiv og tett sikringsvegg som så forankres til fjell. Sikringsveggen dimensjoneres for å tåle jordtrykket fra omgivelsene og vil hindre at vann trenger inn.

Etablering av sikringsveggen og utgraving av byggegropen vil bli utført etappesvis på en slik måte at stabiliteten hele tiden ivaretas. Blant annet vil den bløte leiren bli stabilisert forut for utgravingen. Det vil aldri være noe fare for at området rundt skal skli ut.

Selve betongkulverten vil bli pelet til fjell. Tilsvarende dype byggegrop har vært etablert flere steder i Norge, f.eks. i bløt kvikkleire for veikulvert for E6 på Møllenberg i Trondheim.

**Stasjonsområdet.** Det nye stasjonsområdet i Moss vil først bli stabilisert med kalk/semmentpeler. Deretter vil det bli støpt en betongplate som peles til fast fjell.

Bane NOR benytter seg av spesialister på sine fagfelt i Norge. Vårt prosjektteam har lang og bred erfaring fra jernbaneprosjekter rundt om i Norge, og vi har rådgivere med solid geoteknisk kompetanse.

Det er samlet inn et godt faktagrunnlag fra grunnundersøkelser, og vi vil fortsette med løpende grunnundersøkelser gjennom hele byggeperioden.

*Ny E6 på Møllenberg i Trondheim, som stod ferdig i 2014, er et prosjekt som kan sammenlignes med planene i Moss. Her ble veien bygd i betongtunnel i åpen byggegrop gjennom et område med kvikkleire. (Foto: Erling Skjervold, Statens vegvesen)*

## Kontakt prosjektet

**Prosjektsjef**  
Jarle Rasmussen  
Tlf: 916 73 402  
E-post: raja@jbv.no

**Prosjekteringsleder**  
Trygve Sørbø Kvarme  
Tlf: 975 13 254  
E-post: sortry@jbv.no

**Grunnerverv**  
(om berørte eiendommer)  
Tlf: 479 74 089  
E-post: grunnerverv\_moss@jbv.no

**Kommunikasjonsansvarlig**  
Nina Kjøningsen  
Tlf: 456 18 351  
E-post: kjonin@jbv.no

**Kommunikasjonsrådgiver**  
Ivar Arne Berge  
Tlf: 903 60 109  
E-post: beriva@jbv.no

Representanter fra prosjektet er til stede på Bylab i gågata (vis á vis Kirkeparken videregående skole) fra kl. 15 til kl. 19 følgende datoer: **30. mars, 27. april og 15. juni.**

For å motta løpende informasjon om prosjektet kan du sende din mailadresse til: **moss\_utbygging@banenor.no**