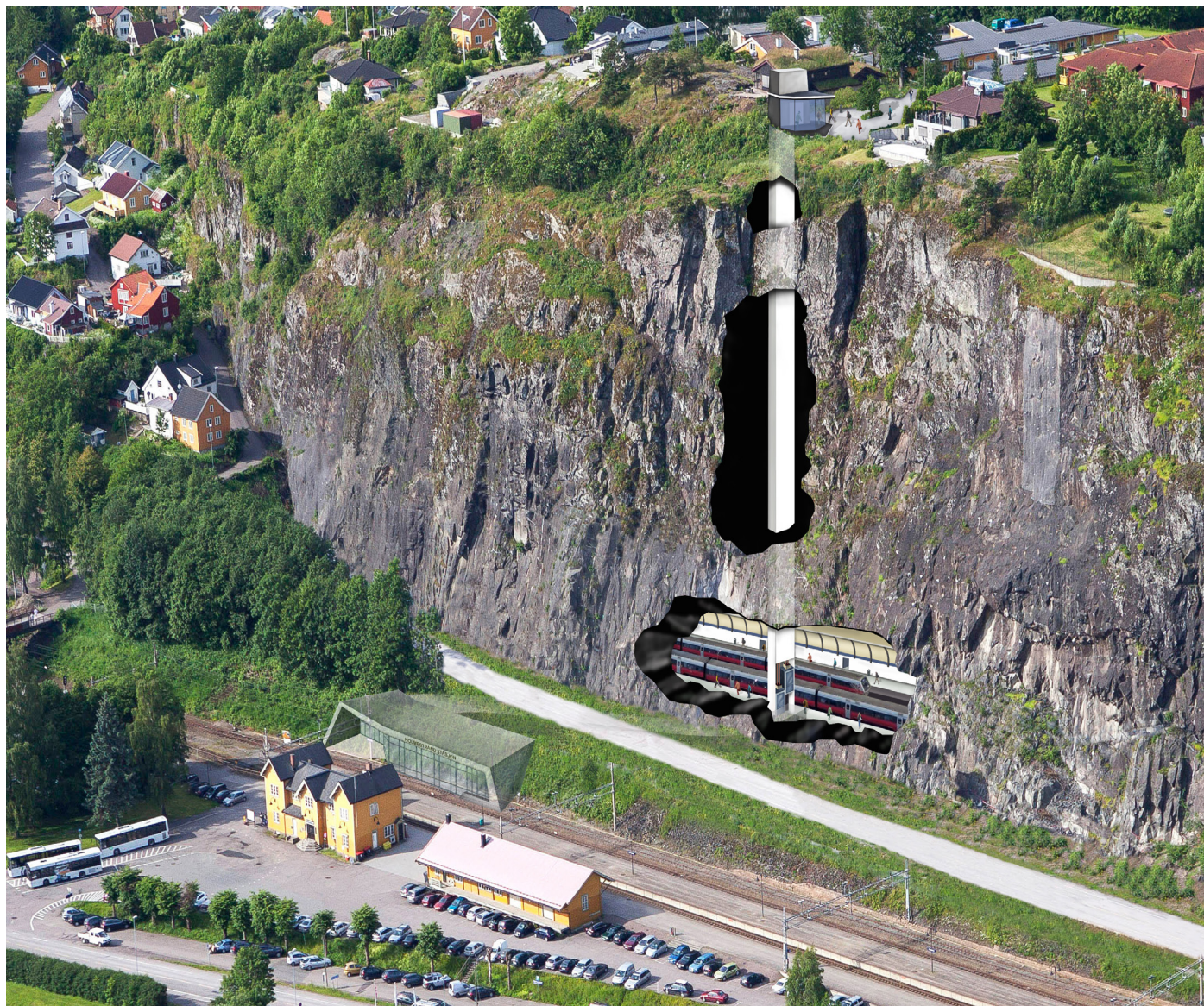


JERNBANEVERKET INFORMERER:

# Holm - Nykirke

Mars/april 2013



Her ser vi en visuell illustrasjon der heissjakten og stasjonsbygget er tegnet inn. Dette er kun ment som en visualisering av de objektene vi skal bygge, mye vil se annerledes ut når alt er ferdig. Foto: Jarle Foss / Grafikk: Arild W. Solerød.

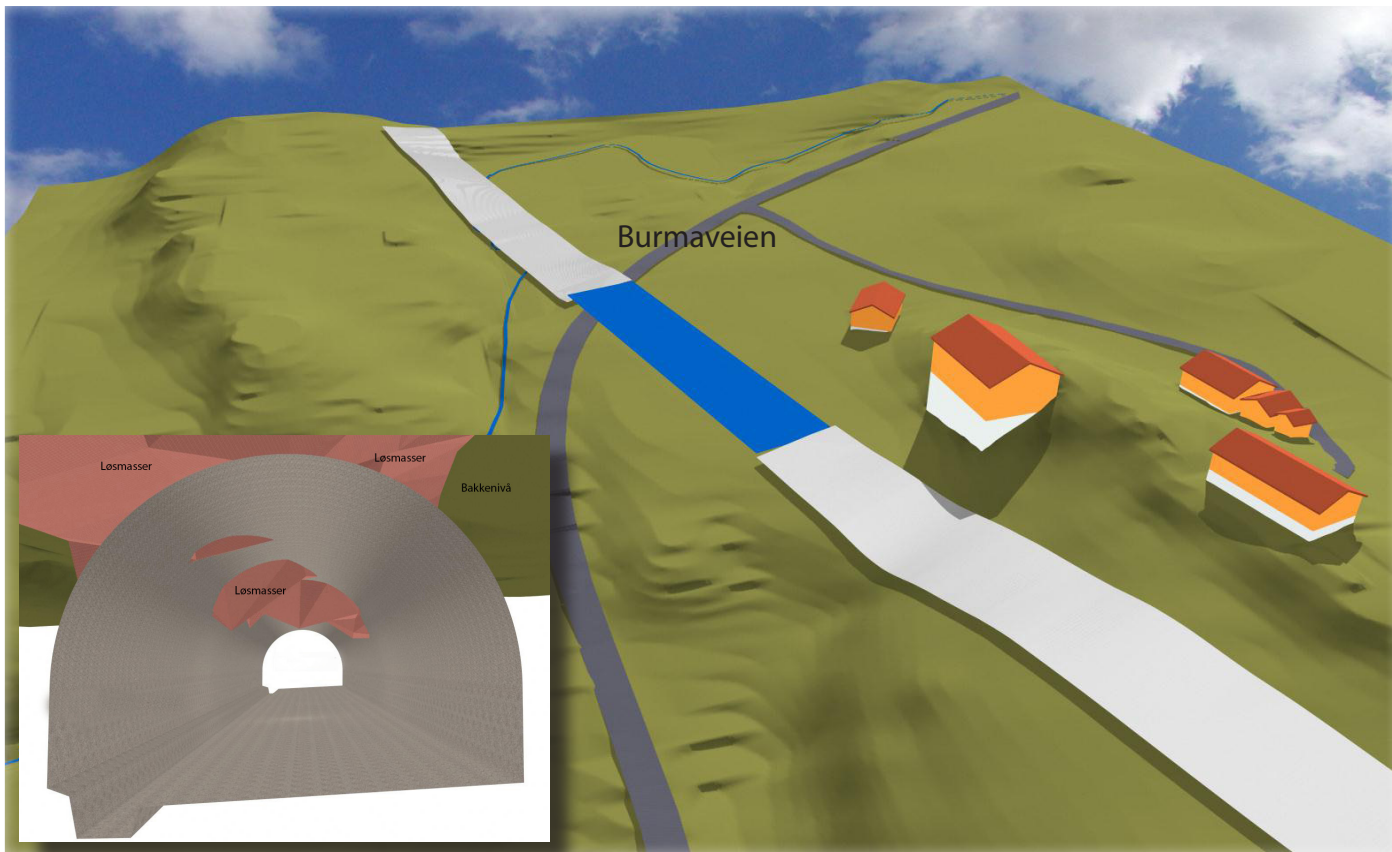
**Over halvparten av tunnelen er sprengt ut, og vi har passert godt over én million arbeidstimer på prosjektet så langt. Alle disse timene har gitt oss godt og vel seks kilometer med tunnel, flere rømningstunneler og en stasjonshall som vokser uke for uke. Nå er det også vedtatt å bygge fjellheisen.**

## **i Arbeider i påsken:**

Det blir liten eller ingen aktivitet på anleggene våre på de røde dagene i påsken. Men utover det vil det være aktivitet på alle entreprisene.

Scan QR-koden med din smarttelefon og kom rett til våre nettsider.





På Snekkestad-entreprisen dukket det opp løsmasser som kom inn i tunnelen. På denne illustrasjonen ser vi Burmaveien og partiet med løsmasser angitt i blått. Det lille bildet viser løsmassene som kommer inn i tunnelen. Nå er arbeidet med å bygge en mindre tunnel (pilot) under løsmassene i gang, også andre alternativer er under utredning. Illustrasjon: Trond Owe Bergstrøm/Jernbaneverket

# Snekkestadmetoden

## Løsmasseutfordring

I starten av februar støtte vi på løsmasser sørover på Snekkestad. Dette var uforutsett, og anleggsdriften ble stoppet i omtrent fire uker.

Mot slutten av måneden satte vi i gang igjen tunneldriften og som en foreløpig løsning lages det en mindre tunnel som går ca. tre meter lavere og forbi det utfordrende området. Dette gjøres for å dukke under og forbi løsmassene som kommer inn i tunnelen. Når området med løsmasser er passert utvides og heves tunnelen igjen og det drives vanlig tunnel helt ut i dagen på Fegstad.

Med denne metoden går vi dypt nok i fjellet til at det blir en forsvarlig mengde med fjell over taket til å drive sikkert forbi. Det vil være noe dårlig fjell også i den mindre tunnelen, men ikke verre enn hva vi har forsert og er vant til andre steder på prosjektet, eller hva som er vanlig i tunneldrift generelt. Samtidig vurderes det andre alternativer for å drive gjennom løsmassene som gjør at vi kan drive full tunnelstørrelse med en gang.

## Pilot

Normalprofilen på jernbanetunnelen som bygges, er ca. 140 m<sup>2</sup>, mens den mindre tunnelen som kalles en pilot, er nede i ca. 50 m<sup>2</sup>. Det forventes at piloten skal bli ca. 60 - 65 meter lang, og at "gulvet" inne i tunnelen ligger 2,5 til 3 meter lavere enn vanlig. Når piloten er drevet til der Burmaveien går i terrenget, vil tunnelstørrelsen øke på igjen til normalen, og det blir drevet som vanlig ut i dagen på Fegstad. I mellomtiden blir det gjort flere undersøkelser rundt løsmassene for å finne den beste metoden.

## Den beste metoden

Valg av metode må vi gjøre allerede i april/mai, for da er planen at vi skal gå tilbake og ta oss av det utfordrende området med løsmasser. Hvilken metode som blir valgt, gjenstår å se, men det blir en spennende periode også på Snekkestad denne våren og sommeren.

Totalt sett går ikke stopp perioden ut over datoen for ferdigstilling av prosjektet, men vi blir nødt til å gjøre

noen omprioriteringer på anlegget totalt. Hva kostnadene for stoppen og den permanente løsningen blir, er det altfor tidlig å si noe om nå.

De uforutsette utfordringene på Snekkestad-entreprisen kunne vi ikke ha unngått. Traseen ligger der den ligger, og dette området måtte vi ha forsert uansett.

## Heis

Etter en lang og iherdig prosess er det vedtatt at det skal bygges en stasjonsheis fra plataet oppe på fjellet og ned i stasjonshallen. Det har vært en intens innsats fra både lokal- og fylkespolitikere samt Jernbaneverket og en rekke andre instanser for å komme frem til en løsning som det nå er bred politisk enighet om.

Det blir Jernbaneverket som skal bygge heisen, og det nye tilskuddet til prosjektet vil være på vårt planbord allerede tidlig på våren. I løpet av året kommer selve byggingen av heissjakten til å starte. Utsprengingen av heisrommet nede i stasjonshallen starter opp så fort som mulig.

**i** Dobbeltsporet Holm - Nykirke skal stå ferdig i 2015-16 og bygges for en hastighet på 250 km/t. Stasjonshallen i Holmestrand vil bli unik i verdensammenheng og setter byen på jernbanekartet.

**Nabokontakt**  
Vigdis Tanberg  
Holm - Nykirke  
Tlf: 913 26 266  
Epost: xtanvig@jbnv.no

**Vakttelefon**  
Tlf: 916 56 253  
Benyttes utenom arbeidstid og ved akutte situasjoner