



JERNBANEVERKET INFORMERER:

Sandbukta-Moss-Såstad

Ny dobbeltsporstrekning på Østfoldbanen

Desember 2015

Alle kart og illustrasjoner: Rambøll Sweco



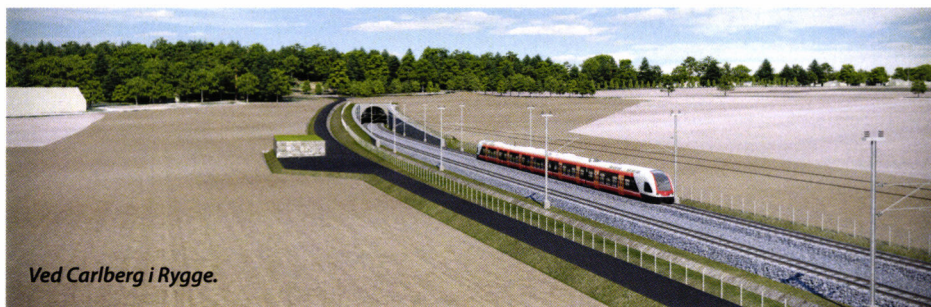
Tunnelåpningen ved Sandbukta.



Nye Moss stasjon.

Innspurt med planforslaget

På nyåret legges Jernbaneverkets forslag til reguleringsplan fram for offentlig ettersyn, slik at alle kan si sin mening. Med andre ord begynner det nye dobbeltsporet å ta form på tegnebrettet, slik disse foreløpige illustrasjonene viser.



Ved Carlberg i Rygge.

i Sandbukta-Moss-Såstad

- Ca. 10 kilometer med nytt dobbeltspor i ny trasé.
- Tunneler på 2,6 og 2 km.
- Ny Moss stasjon.
- Spor for vending og hensetting (parkering) av tog.

Planlagt byggestart er i 2018. Jernbaneverket ser på mulighetene for forberedende arbeider i 2016 og 2017. Prosjektet skal stå ferdig i 2023. Nye Moss stasjon bygges slik at det i framtida blir mulig med fire avganger pr. time for både lokaltog og InterCity-tog, i tillegg til ett godstog. Reisetida til Oslo blir ca. 30 minutter for de raskeste togene.

Strekningen inngår i utbyggingen av InterCity-strekningene på Østlandet.

Fremdrift som planlagt

Arbeidet med planleggingen for dobbeltsportraseen Sandbukta-Moss-Såstad er i rute. Tidlig i 2016 vil Jernbaneverket presentere det endelige forslaget til reguleringsplan.

- Prosjektet følger fremdriftsplanene, og det pågår mange aktiviteter som til slutt vil gi oss en god plan og gode løsninger, sier prosjektsjef Jarle Rasmussen i Jernbaneverket.

En reguleringsplan fastsetter bl.a. nøyaktig hvilke arealer som berøres, hva de skal brukes til og hvordan de skal utformes. Dette er siste fase av planprosessen etter Plan- og bygningsloven.

Sommeren 2014 vedtok Moss og Rygge kommuner et planprogram som ligger i bunnen for det arbeidet som nå pågår. Dette er en «plan for planen» som stadfester trasékorridoren og stasjonsplasseringen i Moss, hvilke temaer som skal utredes og hvordan dette skal gjøres.

Variierende grunnforhold. Jernbaneverket har siden februar i år undersøkt grunnforholdene under Moss sentrum. De variierende grunnforholdene har medført til at prosjektet har måttet sikre seg at tunneltraseen blir best mulig rasjonell å bygge.

- Vi har nå stort sett låst den traseen som vil bli vårt forslag til reguleringsplan. Vi gjør noen flere grunnbøringer og undersøkelser for å få så godt grunnlag som mulig. Vi ser at den valgte traséen gir noen jernbanetekniske utfordringer, blant annet i forhold til kurvatur, men sett ut i fra de grunnforholdene som er under Moss, så vil nok dette være den beste løsningen, forteller Rasmussen.

Godt samarbeid. - Vi opplever at vi har et godt samarbeid med alle involverte parter. Prosjektet har jevnlig møter med kommunene, Moss havn, Statens vegvesen, grunneiere, utbyggere, nødetater og andre. Vi har gjennomført folkemøter i Rygge og Moss. Vi deltar også på åpne dager på Bylab i Moss en gang i måneden. Vi får mange positive tilbakemeldinger, og det trekkes i samme retning for å få frem gode løsninger for det nye dobbeltsporet, sier Rasmussen.

Tidlig i 2016 legges planforslaget ut til offentlig ettersyn slik at alle berørte kan komme med merknader. Jernbaneverket kommenterer alle merknader og gjør evt. tilpasninger i planen, før planen behandles politisk. Målet er at kommunestyrene i Rygge og Moss fatter endelig og bindende vedtak sommeren 2016.

Før forslaget legges fram, er det mye som skal på plass. - Det jobbes med å



Prosjektsjef Jarle Rasmussen leder Jernbaneverkets prosjektorganisasjon for utbyggingen av nytt dobbeltspor. (Foto: Øystein Grue)

detaljere løsninger for adkomstveier for kollektivtransport, gang- og sykkelveier, samt tekniske løsninger for stasjonsutformingen. Videre må vi avklare konsekvenser av planlagte tiltak, bl.a. hva angår støy og miljø, avslutter Jarle Rasmussen.

i Hva er en reguleringsplan?

En reguleringsplan er en plan for utforming og bruk av grunn, bebyggelse og det ytre miljø innenfor et nærmere avgrenset område.

En vedtatt plan er rettslig bindende for alle tiltak innenfor planområdet. Reguleringsplanen gir rettigheter til å utnytte arealene slik planen viser og adgang til å foreta en eventuell ekspropriasjon.

I reguleringsplanen fastsettes bl.a.:

- Byggegrenser og hvilke arealer som berøres.
- Hva ulike arealdeler kan brukes til.
- Utforming av ferdig anlegg.
- Grenseverdier for vibrasjoner og støy i anleggsperioden og fra ferdig anlegg.

Vanskelige grunnforhold i Moss sentrum

Nivået på grunnfjellet under Moss sentrum varierer kraftig selv innenfor korte avstander. For å finne egnet fjell har Jernbaneverket lagt tunnelen så langt øst som mulig.

- Dette gjør tunnelen rasjonell å bygge, samtidig som risikoen for skader på bygninger minimeres, sier prosjektleder Frank Kobbhaug i Jernbaneverket.

De siste 400 meterne inn mot nye Moss stasjon er det bare løsmasser og ikke fjell. Her skal det graves en byggegrop hvor det støpes en betongtunnel som til slutt fylles over. Byggegroppa blir ca. 450-500 meter lang, 45 m bred og 18-20 m dyp.

- Fra byggestart i første halvdel 2018 blir groppa stående åpen i ca. to år mens det graves, spundes og støpes. Det er nok disse arbeidene som publikum vil merke best, blant annet ved at veier legges om og at det i perioder vil forekomme støy og andre anleggsulemper, sier Kobbhaug.

Prosjektet vil tilstrebe å holde Rv 19 åpen hele byggetiden. Høyhallveien og Fjordveien vil måtte stenges i perioder.

InterCity Østfoldbanen Sandbukta - Moss - Såstad Driftsfase / ferdig anlegg

Foreløpig

Tegnforklaring

- Beredskapsplass
- Ny togstasjon Moss
- Jernbanespor i dagen
- Jernbanespor i tunnel
- Rømningstunnel
- Driftsvei
- Nye/omlagte veier
- Fjellskjæring
- Fordrøyningsbasseng
- Eksisterende jernbanetrasé
- Eksisterende jernbanetrasé i tunnel

RAMBOLL SWECO

Målestokk: 1:30 000 (i A4-format)
Kartgrunnlag: Kartverket,
Jernbanelinjer og kommunene
Produsert: 11.11.2015 _ IDAKRS

Fra slutten på dagens dobbeltspor i Sandbukta blir det ca. 700 meter dobbeltspor i dagen før traseen går inn i en 2,6 km lang tunnel under Moss sentrum. For de siste 400 meterne av tunnelen i Nyquistbyen graves det en byggegrop og støpes en betongtunnel før terrenget reetableres.

I betongtunnelen deler sporene seg, og sydover fra munningen bygges nye Moss stasjon med fire spor til plattform. Det bygges også spor til vending og hensetting (parkering) av tog i dette området, samt forbindelsesspor til Moss havn. Total lengde på stasjonen blir ca. 1400 meter.

Fra stasjonen går dobbeltsporet videre i en ca. 2 km lang tunnel mot Carlberg. De siste fire kilometerne bygges i dagen fram til påkobling med eksisterende dobbeltspor ved Såstad.

Møt prosjektet

Når reguleringsplanen legges fram for offentlig ettersyn på nyåret, trolig i mars, vil Jernbanelinjer holde åpne informasjonsmøter i begge kommunene. Tid og sted kunngjøres senere, bl.a. med annonser i avisene.

Som før vil representanter fra prosjektet være til stede på Bylab i Moss én torsdag i måneden. De første datoene er **torsdag 28. januar** og **torsdag 25. februar**. Bylab ligger i gågata vis à vis Kirkeparken videregående skole og har åpningstid fra klokken 10 til 14. I høringsperioden blir det trolig hyppigere adgang til å treffe oss på Bylab. Vel møtt!

Berører mange grunneiere

- Mange grunneiere blir berørt av dobbeltsporutbyggingen. Det er viktig for oss at det blir en ryddig prosess rundt grunnvervet, og at grunneiere opplever informasjonen og saksgangen som god, sier grunnerverver Marie Oppegaard i Jernbaneverket.

- Mens arbeidet med reguleringsplanen har pågått de siste månedene, har vi holdt møter for berørte grunneiere hvor vi har orientert om prosessen og planleggingen, samt invitert til innspill, opplyser hun.

Når Jernbaneverket legger sitt forslag til reguleringsplan ut for offentlig ettersyn på nyåret, vil alle eiere av berørte eiendommer få planforslaget tilsendt. Her framgår behovet for arealavståelse. Det formelle grunnlaget for å starte grunnevervsprosessen er at kommunene vedtar reguleringsplanen sommeren 2016.

- Jernbaneverket tar fortløpende kontakt med alle som må avstå grunn og rettigheter, og informerer om hva som skal skje og hvilke retningslinjer som gjelder, sier Oppegaard.

- I grunnevervsprosessen vil eiendommer som berøres i en tidlig fase av utbyggingen prioriteres først. Før utbyggingen starter for fullt i 2018, vil blant annet anleggsveier og riggområder etableres og klargjøres. Noen av disse arbeidene starter trolig allerede før utgangen av 2016.

- Ellers vil innløsning av hel boligeiendom generelt bli prioritert foran andre eiendommer, opplyser hun. Grunneiere og andre som ser at de trolig blir berørt av prosjektet, er velkommen til å ta kontakt med Jernbaneverket når som helst i prosessen.

- Dialog med grunneiere er særdeles viktig. Vi ønsker gode løsninger innenfor de rammene Jernbaneverket, som statlig etat, kan akseptere. Det er viktig for oss å skissere hvordan en grunnevervsprosess foregår og hvilke økonomiske rammer som legges til grunn dersom berørte parter har spørsmål rundt disse temaene, sier Marie Oppegaard.

Jernbaneverket har laget en egen brosjyre med informasjon til grunneiere som blir berørte av utbyggingsprosjekter; "Grunneiere møter Jernbaneverket". Brosjyren kan fås på Bylab, på informasjonsmøter og ved henvendelser til Jernbaneverket. Den kan også lastes ned fra prosjektets nettside.



Marie Oppegaard. (Foto: Ivar Arne Berge)



Følg Facebook-siden vår for å lese siste nytt om prosjektet, kommentere og stille spørsmål. Du trenger ikke ha konto på Facebook for å besøke siden:

www.facebook.com/jbvmooss

Gode innspill om byutvikling

Jernbaneverket har i samarbeid med Rom Eiendom finansiert to parallelle oppdrag om by- og knutepunktutvikling rundt nye Moss stasjon.

To uavhengige rådgiverteam har i en idéfase sett på hvilke muligheter som åpner seg på «Sjøsidan» når dagens jernbanetrasé legges om og det etableres en ny stasjon i Nyquistbyen.

De to parallelle oppdragene er utført av: 1) Ghilardi og Hellsten Arkitekter AS/Karres og Brands/Tyrrens: «Knutepunktutvikling Moss». 2) C.F. Møller/Dronninga landskap/Rejlers: «Fjordtorvet».

Jernbaneverket, ROM Eiendom, Moss kommune, Statens Vegvesen og Østfold Fylkeskommune har evaluert oppdragene og står samlet bak anbefalingene i rapporten. Grappa er svært fornøyd med kvaliteten på det innleverte materialet.



Den hvite bebyggelsen, som kun er ment som et eksempel, viser områder som er aktuelle for byutvikling nær stasjonen.

- Teamene har spilt inn ideer til hvordan nye Moss stasjon og byen kan knyttes sammen, og hvordan stasjonen kan utvikles som knutepunkt. Dette er verdifulle innspill som Jernbaneverket tar med seg videre i arbeidet med reguleringsplan i den hensikt å finne den optimale løsningen

for stasjonen, sier planleggingsleder Trygve Sørbø Kvarme i Jernbaneverket.

Begge forslagene er utstilt på Bylab i Moss sentrum, og du finner mer informasjon om forslagene og evalueringsrapporten på prosjektets Facebook- og nettsider.



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



Grunnerverver

Marie Oppegaard
Tlf: 920 66 466
E-post: oppmar@jbv.no



Kommunikasjonsrådgiver

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

