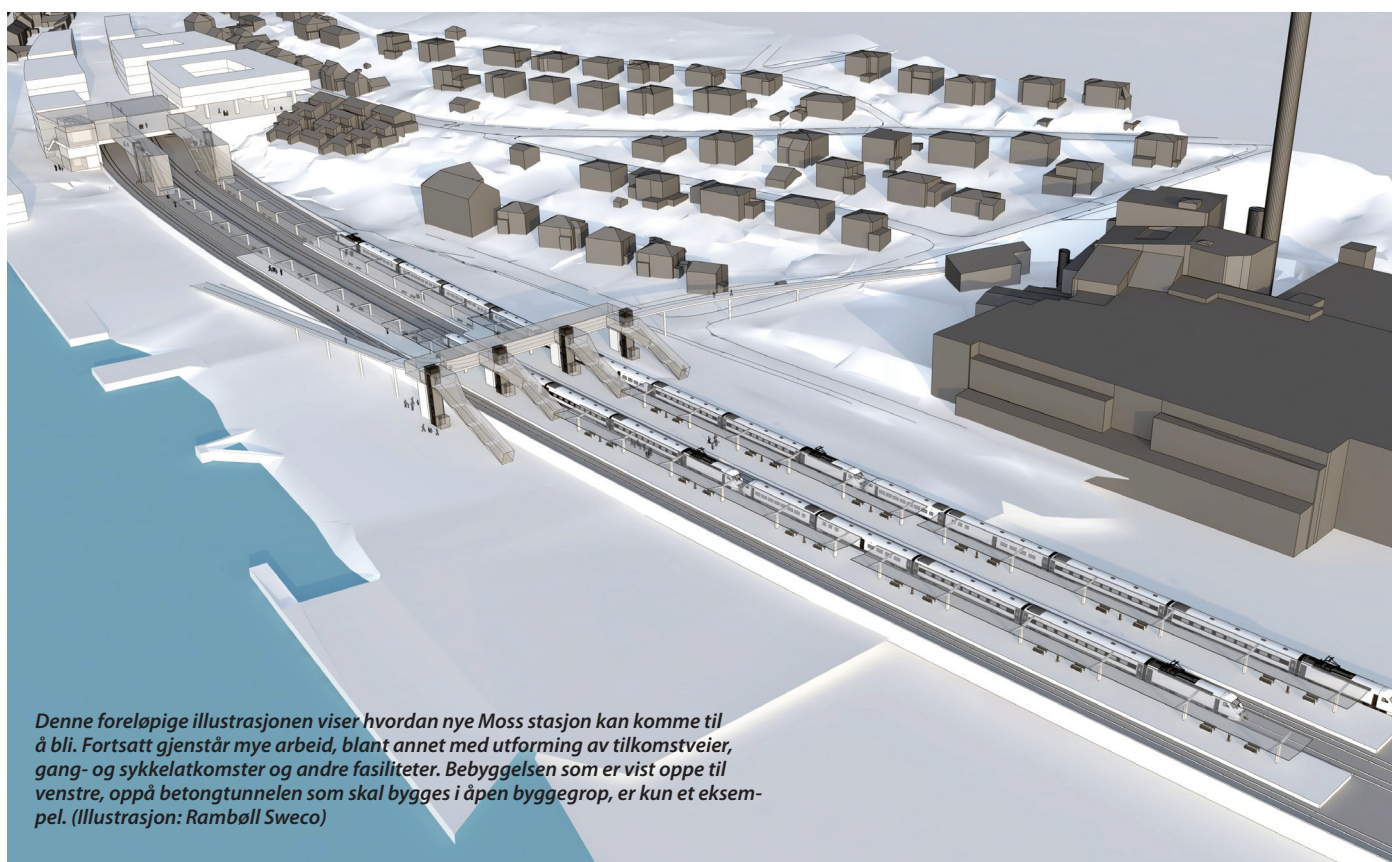


JERNBANEVERKET INFORMERER:

# Sandbukta-Moss-Såstad

Ny dobbeltsporstrekning på Østfoldbanen

April 2015



*Denne foreløpige illustrasjonen viser hvordan nye Moss stasjon kan komme til å bli. Fortsatt gjenstår mye arbeid, blant annet med utforming av tilkomstveier, gang- og sykkelatkomster og andre fasiliteter. Bebyggelsen som er vist oppe til venstre, oppå betongtunnelen skal bygges i åpen byggegrop, er kun et eksempel. (Illustrasjon: Rambøll Sweco)*

## Dialog og detaljering

Nå jobbes det for fullt med reguleringsplanen for nytt dobbeltspor i Moss og Rygge. Dette er den siste og mest detaljerte planfasen før byggestart.

Jernbaneverket ønsker dialog med grunneiere, etater og andre samarbeidspartnere mens dette arbeidet pågår, og vi gjør oppmerksom på at de løsningene som nå presenteres, fortsatt er under bearbeidelse. Først tidlig på nyåret legges det endelige forslaget fram for høring og vedtak i kommunene.

### **i** Sandbukta-Moss-Såstad

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

Planlagt byggestart er i 2018. Jernbaneverket ser på mulighetene for å gjøre 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.

# Innspurt med planleggingen

Arbeidet med reguleringsplan for strekningen Sandbukta-Moss-Såstad er nå i full gang. Denne siste fasen av planprosessen skal være avsluttet før sommeren 2016.

I juni 2014 vedtok kommunestyrene i Moss og Rygge planprogrammet for reguleringsplanen. Dette er en «plan for planen» som fastsetter trasékorridoren som skal legges til grunn, samt hvilke temaer som skal utredes og hvordan dette skal gjøres.

I november 2014 inngikk Jernbaneverket kontrakt med Rambøll Sweco ANS, som utfører arbeidet med reguleringsplan, konsekvensutredning og detaljplan for Jernbaneverket.

**Søk etter løsninger.** - De siste månedene har vi søkt etter best mulig trasé innenfor den definerte korridoren. Et helt sentralt hensyn har vært grunnforholdene. Nivået på grunnfjellet under byen varierer kraftig selv innenfor korte avstander, og vi må sikre oss at tunneltraseen blir mest mulig rasjonell å bygge, og at risikoen for skader på bygninger minimeres, sier fungerende prosjektsjef Frank Kobbhaug i Jernbaneverket.

- Andre forhold som vi har tatt hensyn til er bl.a. gjennomkjøringshastighet og kapasitet, kostnader og nytte, samt plassering av stasjonen og mulighetene for å utvikle et velfungerende kollektivknutepunkt, forteller Kobbhaug.

**Ikke ferdig forslag.** - Nå nærmer vi oss det vi mener må bli det endelige traséforslaget, men det gjenstår fortsatt mye arbeid. Fordi vi ønsker dialog og en åpen prosess, velger vi å vise fram illustrasjoner av traseen og stasjonen nå, men det er svært viktig å være oppmerksom på at det vil bli gjort detaljering og justeringer også i fortsettelsen, understreker han.

Det er først like etter nyttår at Jernbaneverket skal presentere sitt endelige forslag til reguleringsplan. Da legges planen ut til offentlig ettersyn, hvor alle kan komme med skriftlige merknader innen en gitt frist.

Jernbaneverket gjennomgår og kommenterer alle merknadene og gjør evt. tilpasninger i planen, før planen behandles politisk av Moss og Rygge kommuner. Målet er at kommunene skal fatte endelig og bindende vedtak før sommeren 2016.

**Viktige temaer.** Ved siden av selve dobbeltsportraseen, er det en lang rekke forhold som skal fastsettes og belyses i reguleringsplanen. Blant annet skal begge tunnelene ha et tverrslag - en atkomstun-



Fungerende prosjektsjef Frank Kobbhaug (t.v.) og prosjekteringsleder for offentlig plan, Trygve Sørbø Kvarme, har travle dager i arbeidet med reguleringsplan. Kobbhaug er også fagansvarlig for underbygning på prosjektet, og han fungerer som prosjektsjef fram til Jarle Rasmussen tiltrer denne stillingen i august. (Foto: Olav Nordli)

nel - omtrent på midten. Tverrslagene skal brukes til uttransport av steinmasser i byggeperioden og være nødutganger etter at dobbeltsporet er satt i drift.

- For tunnelen under Moss er det foreløpig planlagt tverrslag i området ved Osloveien og Myra, og for tunnelen i Rygge omtrent ved Dyreskogen og ved Kallum.

- Nøyaktig plassering og utforming av disse tverrslagene er en viktig jobb i tida som kommer. Vi vil i arbeidet søke samarbeid med velforeninger, skoler/FAU og andre lokale krefter, både for å informere om prosjektet og for å få innspill til planarbeidet, sier prosjekteringsleder Trygve Sørbø Kvarme i Jernbaneverket. Kvarme leder arbeidet med den offentlige planprosessen.

**Miljø.** - Ulemper i anleggsperioden er noe som mange er opptatt av, og vi skal lage et eget miljøoppfølgingsprogram (MOP) som setter føringer for anleggstrafikken og en rekke andre forhold knyttet til byggeperioden. Denne MOP'en skal høres og vedtas sammen med reguleringsplanen, legger han til.

- Dessuten er utforming av den nye stasjonen, med tilkomstveier, gang- og sykkelatkomster og andre fasiliteter,

samt stasjonens rolle som et framtidig kollektivknutepunkt, et annet sentralt tema framover. Vi skal også se nærmere på forholdet til bl.a. bomiljø, natur- og kulturmiljø, byutvikling, trafikkforhold, risiko og sårbarhet, landskap, friluftsliv og landbruk, avslutter Kvarme.

## 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.

## Østfoldbanen: Sandbukta - Moss - Såstad

- Stasjon
- Kulvert (byggegrøp)
- Tunnel
- Jernbanetrase i dagen
- Varslet plangrense

### Traseen fra nord til syd

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 byggegrøp og støpes en betongtunnel (kulvert) før terrenget reetableres.

I betongtunnelen deler sporene seg, og syddover fra munningen bygges nye Moss stasjon med fire spor til plattform. Det bygges også spor til vending og henstilling (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

Ved utgangen av april holder prosjektet et eget møte for inviterte grunneiere i Moss, og det blir et tilsvarende møte i Rygge i mai. I sommer avholdes åpne informasjonsmøter i Moss og Rygge, hvor alle berørte og interesserte er velkommen. Tid og sted kunngjøres senere, bl.a. med annonser i avisene.

Videre kan du treffe representanter fra prosjektet hos Bylab i Moss følgende datoer: **Torsdag 30. april, torsdag 21. mai, torsdag 11. juni og torsdag 25. juni.** Bylab ligger i gågata vis à vis Kirkeparken videregående skole og har åpningstid fra klokken 10 til 14. Den 11. juni utvides åpningstiden.

# Grunnundersøkelser i full gang

Jernbaneverket er nå godt i gang med grunnundersøkelser i tilknytning til prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad.

- Vi er inne i en intensiv periode med undersøkelser som skal vare frem til høsten. Til nå er det etablert i overkant av 100 borepunkter, sier byggeleder Bjørn Mindrebø i Jernbaneverket.

- Det er viktig å kartlegge forhold som fjellforløp og dybde til fjell, samt løsmasser over fjell. Grunnforhold og dybde til fjell kan variere mye i samme område, og ujevn overflate på fjellet er en sentral utfordring, forteller Mindrebø.

Grunnundersøkelsene er et viktig faktagrunnlag for detaljering av linjevalg, reguleringsarbeid og utarbeidelse av teknisk detaljplan. Boringene som gjøres nå er et supplement til undersøkelser som er gjort i tidligere faser av planleggingen.

- Undersøkelsene frem til i dag har hatt stor betydning for trasévalg av det nye dobbeltsporet, og de prøvene som gjenstår vil også være svært viktige for optimaliseringer og videre planlegging, sier Mindrebø.



Grunnundersøkelsene utføres med beltegående borerigger. (Foto: COWI)

Det er selskapet COWI som utfører grunnundersøkelsene på vegne av Jernbaneverket. Kontrakten, som omfatter grunnundersøkelser for InterCity-utbyggingen helt fram til Halden, er den største som er inngått på dette fagfeltet i Norge.



Følg Facebook-siden vår for å lese siste nytt om prosjektet, kommentere og stille stille spørsmål. Du trenger ikke ha konto på Facebook for å besøke siden: [www.facebook.com/jbvmoss](http://www.facebook.com/jbvmoss)

## Grunneier møter Jernbaneverket

Nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad er et stort prosjekt som berører mange grunneiere. I Nyquistbyen er det en rekke eiendommer som må innløses, og i tillegg er det mange som blir delvis berørt eller får ulemper i anleggstiden.

- Jernbaneverket tar direkte kontakt med alle som må avstå grunn og rettigheter, og informerer om hva som skal skje og hvilke retningslinjer som gjelder. Det er endelig vedtatt reguleringsplan som er det formelle grunnlaget for grunnervervet, opplyser grunnerverv Marie Oppegaard i Jernbaneverket.

- Vi starter arbeidet med de sakene som gjelder innløsning av boliger først, deretter andre eiendommer og delerverv fra eiendommer. Målet er å komme frem til minnelige avtaler, sier Oppegaard.

- I øyeblikket, mens arbeidet med reguleringsplanen fortsatt pågår for fullt, er det noen eiendommer hvor vi ennå ikke kan si med sikkerhet i hvilken grad

eiendommen kommer til å bli påvirket av anlegget. Dette gjelder primært i randsonen til anleggsområdene, spesielt i Nyquistbyen og i nærheten av nye Moss stasjon. Vi forstår at berørte kan oppleve dette som vanskelig, men vi legger opp til en løpende dialog hvor vi vil prøve å gjøre perioden med usikkerhet kortest mulig, understreker hun.

Jernbaneverket har laget en egen brosjyre med informasjon til grunneiere som blir berørt av utbyggingsprosjekter; «Grunneier møter Jernbaneverket». Brosjyren kan fås på Bylab, på informasjonsmøter og ved henvendelse til Jernbaneverket. Den kan også lastes ned på denne nettsiden: <http://bit.ly/1JHd9Dd>



**Fung. prosjektsjef**  
Frank Kobbhaug  
Tlf: 975 70 765  
E-post: [kobb@jbv.no](mailto:kobb@jbv.no)

**Prosjekteringsleder**  
Trygve Sørbø Kvarme  
Tlf: 975 13 254  
E-post: [sortry@jbv.no](mailto:sortry@jbv.no)

**Grunnerverv**  
Marie Oppegaard  
Tlf: 920 66 466  
E-post: [oppmar@jbv.no](mailto:oppmar@jbv.no)

**Kommunikasjonsrådgiver**  
Olav Nordli  
Tlf: 916 55 930  
E-post: [oln@jbv.no](mailto:oln@jbv.no)