

# Åpning utsatt til 2026

Arbeidet med å sikre og forbedre grunnforholdene i Moss sentrum medfører at planlagt åpning av ny stasjon og nytt dobbeltspor skyves til 2026.

Forrige måned la regjeringen frem sitt forslag til revidert nasjonalbudsjett. Den vil fortsette satsingen på nytt dobbeltspor gjennom Moss.

Sammen med ny Follobane skal prosjektet i Moss gi dobbelt så mange togavganger til regionen, kortere reisetid og et mer punktlig og forutsigbart togtilbud. I tillegg økes kapasiteten for mer klimavennlig godstransport på bane.

– Vi setter sikkerheten først, så dette får naturligvis konsekvenser. Vi har alltid visst at grunnforholdene i deler av byen er vanskelige, og har planlagt ut fra det. Etter byggestart i 2019 ble det gjennomført flere undersøkelser. Da ble det klart at problemet er større enn vi først trodde. Det er ikke Bane NOR som har skapt de

vanskelige grunnforholdene her, men vi jobber for å løse problemet, sier Stine Undrum, konserndirektør utbygging i Bane NOR.

Åpningen av det nye dobbeltsporet og stasjonen i Moss utsettes med drøyt halvannet år, fra slutten av 2024 til høsten 2026. I tillegg utvides kostnadsrammen for prosjektet med 7,4 milliarder kroner til om lag 17,9 milliarder. Styringsrammen – som prosjektet jobber etter – er økt med 5,3 milliarder kroner til om lag 14,9 milliarder. – Dette speiler den krevende jobben vi har foran oss. For oss er det viktigste i Moss trygghet for innbyggerne, fremtidige togpassasjerer og de ansatte som jobber for jernbanen, sier Undrum.



## Om prosjektet

Bane NOR bygger 10 km med nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad

Det bygges en ny togstasjon i Moss.

Ny stasjon og nytt dobbeltspor skal etter planen stå ferdig sommeren 2026.





Eirik Harding Hansen har fra månedsskiftet trådt inn i rollen som prosjektsjef for jernbaneutbyggingen gjennom Moss.

## Nytt fra prosjektet

### Bytte av prosjektsjef - Eirik har overtatt roret i Moss

Eirik Harding Hansen har tatt over som prosjektsjef for utbyggingsprosjektet i Moss. Eirik er fra Tønsberg og kommer nå rett fra utbyggingsprosjektet i Drammen. Han har brukt de siste månedene på å sette seg inn i vårt prosjekt, og gikk formelt inn i prosjektsjefrollen nå ved månedsskiftet.

- Etter at det ble klart at jeg skulle ta over som prosjektsjef i Moss har jeg fått god tid til å sette meg inn i prosjektet og bli faset gradvis mer og mer inn. Jeg ser frem til å lede en flott prosjektgjeng i Moss, sier Hansen fornøyd.

Birger Steffensen, som har fungert i rollen fra september 2020, går tilbake til sin rolle sentralt i Bane NOR som assisterende utbyggingsdirektør.

Utbyggingsprosjektet i Moss hører organisatorisk under utbyggingsprosjekter i Utbygging Øst, som ledes av Bettina Sandvin.

### Uavhengig kontroll av områdestabilitetsrapporten

Det er siste innspurt på uavhengig kontroll av områdestabilitetsrapporten som ble offentliggjort i februar. Det er Multiconsult og Structor som har gjennomført hver sin uavhengige kontroll, og det forventes ikke noen større endringer som resultat av dette.

Det gjenstår noen avklaringer mellom kontrollørene og NGI, samt noen interne prosesser i Bane NOR før dette offentliggjøres.

### Økt sikkerhetsfaktor på støttemuren i Fjordveien

De siste månedene har vi hatt fokus på å planlegge gjennomføring av de nye sikkerhetstiltakene i sentrum. Områdestabilitetsrapporten pekte på flere tiltak som måtte på plass før vi kunne fortsette ordinære arbeider. Vi har arbeidet mye med den planlagte støttemuren i Fjordveien, og ser nå at gjennom en justering av den tekniske løsningen øker vi sikkerhetsfaktoren til over 1,6. Det pågår fortsatt detaljering og endelig beregning av tiltaket, men vi legger nå til grunn at det ikke er behov for å søke om fravik fra regelverket.

### Styrket kompetanse innenfor geoteknikk i alle ledd – sikkerheten kommer først

I tillegg til å ha styrket egen organisasjon med geoteknikk kompetanse, har Bane NOR etablert et geoteknikk fagråd. Fagrådet ledes av Bane NOR, men består så av eksterne medlemmer med tung, geoteknikk erfaring og kunnskap. Disse skal bistå prosjektet med fortløpende evaluering av utfordrende problemstillinger i forbindelse med planlegging og gjennomføring av prosjektet i Moss. I tillegg skal Bane NOR



Arbeidet i sentrum gjenopptas gradvis. Denne uken begynner arbeidet med å etablere mer overvåkingsutstyr i tilknytning til anleggsområdet i sentrum.

tilknytte seg en geoteknisk rådgiver som skal bistå basert på behovet for dagsonen i Moss sentrum.

### Så når starter arbeidene opp i sentrum?

Det er mange komplekse prosesser som skal landes før vi starter opp igjen med anleggsarbeid for fullt. Planen har endret seg og vi har omprosjektert både løsninger og rekkefølgen på disse. Denne uken starter vi opp så smått. Første aktivitet vil være å etablere mere overvåkingsutstyr i tilknytning til anleggsområdet i sentrum.

Overvåkingsutstyret skal overvåke hvordan grunnstabilisering påvirker grunnen. Videre skal vi etablere et testfelt for jetpeling i området nord for Steinullbakken. Dette skal gi oss viktige erfaringsdata som vil bidra til å øke sikkerheten ytterligere ved arbeid i de mest sårbare områdene. Utarbeidelse av risikovurderinger og beredskapsplaner for dette arbeidet pågår. Etter planen blir det oppstart i slutten av juni med arbeider inn i juli.

### Søknad for stenging av Fjordveien

Trafikkanalysereport for anbefalt trafikkomlegging skal ferdigstilles i uke 22, og følges opp med en høringsprosess mot veimyndighetene. Vi skal også gjennomføre en ROS-analyse (risiko og sårbarhetsanalyse) i juni måned, samt at vi har startet arbeidet med utarbeidelse av en kommunikasjonsplan for

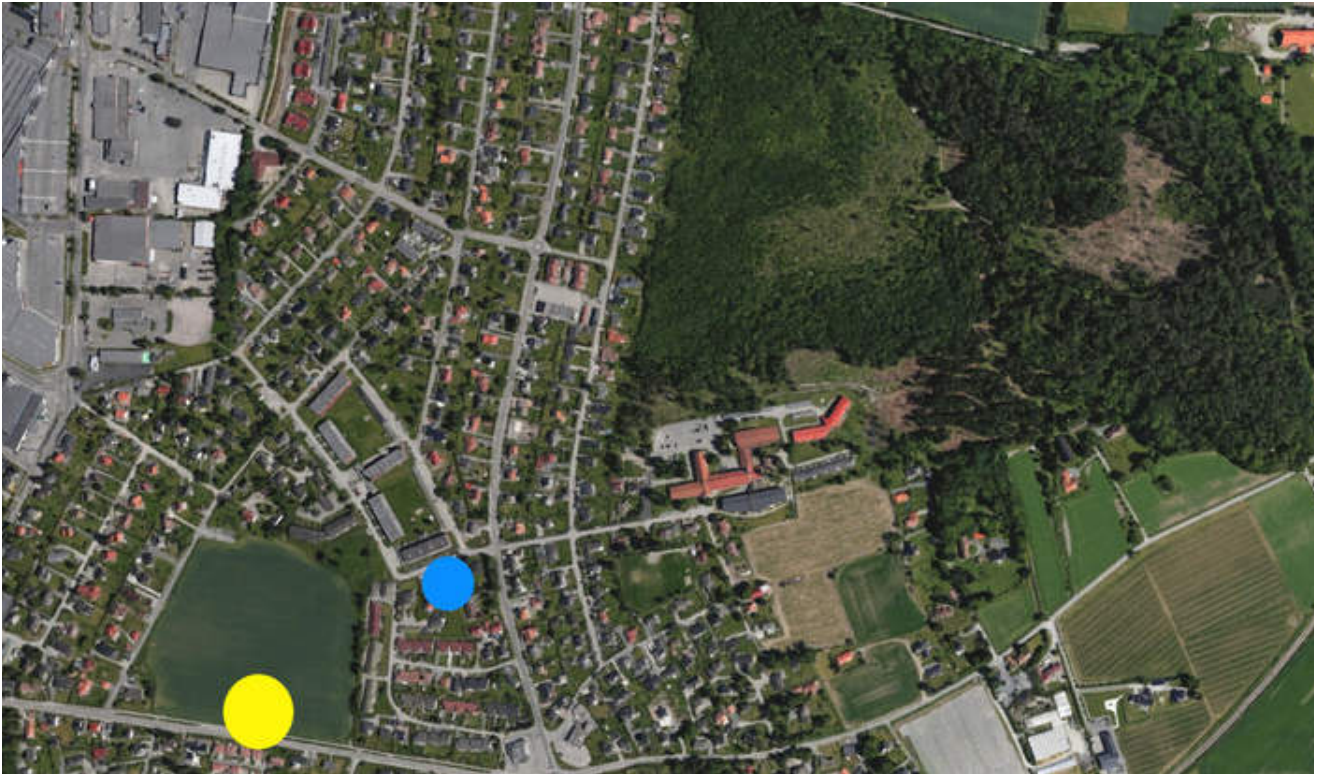
trafrikale tiltak i forbindelse med anleggsarbeidet. Vi ønsker også å utarbeide en trafiksikkerhetsplan som ser på risikoforhold og tiltak rundt trafiksikkerhet. Prosessen videre er at Bane NOR vil sende en offisiell søknad om stenging, og hvor så Viken, sammen med Statens vegvesen og Moss Kommune, tar stilling til om dette er gjennomførbart. Konkret dato for stenging er ennå ikke satt og er avhengig av disse prosessene som beskrevet over.

### Sommerarbeider på jernbanen - kortere periode i år for Moss

Mens folk flest lar humla suse, spiser is og nyter ferien, skal det nok en gang jobbes i sommer for å ruste opp Østlandets transportårer. Dette må til for å vedlikeholde og fornye veier og bane. Særlig i hovedstadsområdet er det mye trafikk som over tid sliter på infrastrukturen.

– Vi ønsker at folk skal kunne reise raskt, trygt og komfortabelt. Det betyr at vi har en stor jobb å gjøre, både med å vedlikeholde dagens anlegg og bygge nytt der det trengs, sier Victor Hansen, direktør for kunde- og trafikkinformasjon i Bane NOR.

Det vil være buss for tog på strekningen Oslo S-Rygge i perioden 24. juli til og med 8. august mens det utføres nødvendig arbeid langs banestrekningen. I vårt utbyggingsprosjekt vil det primært foregå underbygningsarbeider i nærheten av spor ved Dilling/Såstad.



På kartet har vi angitt hvor langt tunnelene har kommet per 1/6. Rømnings-tunnelen er under den gule markeringen. Jernbanetunnelen er nå under den blå markeringen.

# Ny milepel i tunnel

For tunnelarbeidene er det god fremdrift, og en viktig milepel ble markert 1. juni. Da var rømnings-tunnelen til Carlberg-tunnelen ferdig.

Rømnings-tunnelen løper parallelt med jernbanetunnelen og er nå fremme ved sitt endepunkt under Kallumjordet. Tunnelen, som har et tverrsnitt på 40 m<sup>2</sup>, er drøyt 900 meter lang. Totalt er det tatt ut 37.000 fm<sup>3</sup> sprengstein fra tunnelen, og det er gått med blant annet 1300 m<sup>3</sup> sprøytebetong til å sikre tunnelen.

- Vi har hele tiden holdt oss godt innenfor de tillatte verdier for tunnelarbeider, men vi vet at det er veldig krevende å bo og leve rett over tunneldrivingen. Vi vil benytte anledningen til å takke Mossefolket og naboer for deres tålmodighet, sier Christian Alseth, anleggsleder for tunnel i MossIA.

Selve jernbanetunnelen, som går mellom Calrberg Gaard og Kleberget, har større tverrsnitt enn rømnings-tunnelen, og der driver de nå under Vesthellinga/Kobberslagveien.

I Mossetunnelen, som går mellom Mosseskogen og Kransen, befinner tunnelgjengen seg nå under Mosseelva. Det er en strekning på ca. 100 meter på tvers av Mosseelva som skal forseres, og per 1. juni gjenstår det ca. 20 meter før de er kommet over til parkeringsplassen ved Myra.

**Tunnelarbeiderne i prosjektet har sommerferie i uke 29 og 30. Siste arbeidsdag før ferien er lørdag 17. juli. Tunnelarbeidene gjenopptas mandag 2. august.**



## Tunneler

I utbyggingsprosjektet skal det etableres to jernbanetunneler.

**Mossetunnelen er 2,7 km lang og går mellom Mosseskogen og Kransen.**

**Carlberg-tunnelen er 2,3 km lang og går mellom Carlberg Gaard og Kleberget.**

**For oppdatert info om fremdrift og sprengningstider, se [Nabovarsling.no/intercity-sms](https://nabovarsling.no/intercity-sms).**

### Kontakt og info

Nabovakt:  
[400 27 579](tel:40027579)

E-post:  
[moss\\_utbygging@banenor.no](mailto:moss_utbygging@banenor.no)

Hjemmeside:  
[Banenor.no/moss](https://Banenor.no/moss)

Facebook:  
[Facebook.com/banenormoss](https://Facebook.com/banenormoss)