

Jernbanen i Moss – ny informasjon forsterkar behovet for utgreiing av alternativ trasé

*Tilleggsnotat av 29.03.2022, Jørg Westermann og Thor W. Bjørlo.
Sjå òg notatet vårt av 27.02.2022 med vedlegg.*

Samandrag

Ved byggjevedtaket i 2017 la Stortinget til grunn at Sandbukta – Moss – Såstad vil stå ferdig i 2024. Bane NOR har seinare utsett opninga til 2026, etter fleire overskridingar av tids- og kostnadsramma for prosjektet. No viser ein ny rapport at banen ikkje vil kunne stå ferdig før tidlegast i 2029, nye tre år seinare enn det Bane NOR opplyser om no.¹

Det inneber at ein annan trasé i Moss enn vald av Bane NOR, ikkje berre vil spare minst 10 milliardar kroner (irekna ny rv 19 og togparkering), men òg vil kunne stå ferdig tidlegare.

Tilsvarande gjeld for trygginga av utsette bustadområde i Moss. I motsetnad til inntrykket som er skapt i det siste, er stabiliseringstiltaka som Bane NOR planlegg i kvikkleiresona i Moss, primært innretta på byggjegrunden for jernbanen, og vil i liten grad ha effekt for tilgrensande bustadområde.

Ny rapport

Rapporten med dei nye opplysningane er utarbeidd av Safetec Nordic på oppdrag frå Bane NOR og blei publisert 17.02.2022.² Rapporten omtalar ei rekkje tiltak som skal auke stabiliteten i kvikkleiresona i og nær området for planlagd banebygging nær Moss hamn. Tiltaka skal bli gjennomførde *før* sjølvje byggjearbeidet for jernbanen kan ta til.³

Safetec-rapporten inneheld ein framdriftsplan som viser eit tidsbehov på tre år og to månader⁴. Det inkluderer òg tidsbruken til etablering av rørspuntveggar på kvar side av det som seinare skal bli ei byggjegrup for arbeidet med ein stor kulvert sør for Kransen.⁵

Etter brotet av entreprisekontrakta med MossIA i februar i år er det uvisst når det planlagde stabiliseringsarbeidet vil kunne byrje. Bane NOR håpar på å kome i gang hausten 2022. I så fall vil stabiliseringsarbeidet kunne vere fullført kring årsskiftet 2025/2026. Først då vil ein kunne kome i gang med sjølvje byggjearbeidet for jernbanen i kvikkleiresona.

¹ Sjå til dømes <https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/sandbukta-moss-sastad/>

² Sjå <https://www.banenor.no/contentassets/9c1706a7466944078076e795e3db31a8/st-16413-1-geoteknisk-risikovurdering-ic-sms.pdf>

³ Sjå Safetec-rapporten, s. 8, første avsnitt i kapittel 1.1: «Bane NOR planlegger å iverksette de anbefalte tiltakene, gjennom aktivitetene som er analysert i denne risikovurderingen, slik at sikkerhetsfaktorene og stabiliteten i grunnen i Moss er tilstrekkelig forbedret i forkant av byggingen av det nye dobbeltsporet med tilhørende infrastruktur.»

⁴ Sjå tabellen på s. 39 i Safetec-rapporten.

⁵ Sjå siste post under området «Kransen Sør» i tabellen på s. 39 i Safetec-rapporten.

Ein skal grave ut fleire hundre tusen kubikkmeter masse i byggjegropa sør for Kransen, støype ein stor kulvert, byggje ein stasjon, leggje spor og kablar, køyre prøvetog, osb. Dette arbeidet vil mest truleg ta minimum tre år, ut frå tidlegare tidsplanar til Bane NOR.⁶

Konsekvensen er at Sandbukta – Moss – Såstad tidlegast vil kunne bli teken i bruk i 2029 – føresett at dei planlagde stabiliseringstiltaka vil ha tilstrekkeleg effekt og at ein ikkje vil bruke meir tid til dei enn føresett.

Utgreiing av alternativ trasé

Desse nye opplysningane forsterkar behovet for å rette opp ein av dei mest alvorlege manglane i planarbeidet for prosjektet. Trass i omfattande granskingar heilt sidan 1990-talet har Bane NOR aldri seriøst vurdert nokon trasé utanom den ekstremt kritiske kvikkleiresona nær Moss hamn.

Rett nok vil eit nytt planarbeid, nye politiske vedtak og nye grunnkjøp kunne ta opp mot to år. Innsparingane i tid og kostnad som følgje av eit byggjearbeid i langt enklare terreng og bruk av alt utspregde tunnelstrekningar vil likevel vere så store, at ein ikkje berre vil spare minst 10 milliardar kroner (irekna ny rv. 19 og togparkering, jamfør notatet vårt av 27.2.22), men òg kunne fullføre ein ny jernbane i Moss seinast på same tid, truleg eitt år tidlegare enn ved ein trasé gjennom kvikkleira nær Moss hamn. Samstundes vil ein ny rv 19 kunne stå ferdig mange år tidlegare. Og ny togparkering vil òg vere inkludert.

Auka uvisse om gjennomføring av traséen i kvikkleiresona

Eit anna viktig moment er at Safetec-rapporten *ikkje* viser nokon framgangsmåte for stabiliseringstiltaka som ikkje er konflikt med gjeldande regelverk. Både Direktoratet for byggkvalitet og NVE krev at stabiliteten i det aktuelle området ikkje blir forverra i nokon fase av arbeidet. Dei planlagde tiltaka vil derimot i fleire periodar føre til sterke avvik frå dette kravet.⁷ Om, når og eventuelt under kva for vilkår Bane NOR vil kunne få aksept for eit avvik frå regelverket, er uvisst. Det inneber ein risiko for ytterlegare forseinkingar og for at prosjektet i kvikkleiresona kan hende ikkje kan bli gjennomført i det heile.

Som det går fram av kartvedlegget, sjå side 3, vil dei planlagde tiltaka heller ikkje ha nemneverdig effekt for dei store områda som ligg i den kritiske kvikkleiresona i Moss, men utanfor byggjegrunnen for den planlagde jernbanen. Ein vil altså uansett få betydelege utgifter til stabilisering av grunnen i desse områda, same kvar ein måtte byggje jernbanen.

Samstundes er det òg ein stor risiko for at det planlagde baneprosjektet i kvikkleiresona vil forverre stabiliteten i heile området. Safetec-rapporten konkluderer med at stabiliseringstiltaka vil gjere området for sjølve banebygginga meir stabilt. Det bør vere sjølvstyggt. Derimot seier rapporten ikkje noko om stabiliteten etter at masseuttaket frå byggjegropa for kulverten og dei andre delane av banebygginga eventuelt vil ta til! Det heiter berre at «det man har oppnådd med de områdestabiliserende tiltakene skal ikke forverres i senere faser.»⁸ Korleis det skal vere mogeleg, har ein ikkje gjort greie for.

Norsk Bane AS, 29.03.2022

⁶ I følgje <https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/sandbukta-moss-sastad/innhold/2017/fremdriftsplan-for-hovedarbeidene-for-sandbukta-moss-sastad/> skulle det ta 5 år frå kontrakta for fundamenteringsarbeida var signert til den nye stasjonen kunne bli teken i bruk.

⁷ Sjå figur 7-1 på s. 37 i Safetec-rapporten.

⁸ Sjå Safetec-rapporten, s. 8, andre avsnitt i kapittel 1.1.

Kartvedlegg



Figur 2-2, henta frå Safetec-rapporten, s. 10.

Underteksten i rapporten lyder: «Kart som viser området i Moss; ny trasé øverst, dagens spor nederst.» Kartet viser elles, innanfor gul markering, det området der Bane NOR planlegg ulike stabiliseringstiltak. Kvikkleiresona strekkjer seg langt utanfor området på kartet, i sær mot aust og søraust (oppover og mot høgre på kartet).

Teksten på påfølgjande sider i Safetec-rapporten er fokusert på konsekvensane for den planlagde jernbanen i kvikkleiresona. Her er eit døme frå side 11 og omtalen av støttekonstruksjonen som er planlagt langs Fjordveien, innanfor det gult markerte området: «Etter bygging vil jernbanen i dette området gå i en lukket betongtunnel, og området over tunnelen vil bli fylt opp. Eventuell utglidning av ustabil sideterreng i øst vil da i liten grad berøre jernbanen når IC SMS-prosjektet er ferdig, men kritiske bruddflater vil berøre IC SMS-prosjektet i byggefasen, samt berøre Fjordveien.»