



Østfoldbanen VL, Sandbukta - Moss - Såstad
Årsrapport 2025 for støvmålinger og
støyende arbeider

			 Digitalt signert av Ingunn Bjørnstad Dato: 2026.02.23 17:10:01 +01'00'	 Digitalt signert av QVAANN Dato: 2026.02.24 07:53:33 +01'00'	 Digitalt signert av ARCKAR Dato: 2026.02.25 15:48:52 +01'00'
00E	Første utgave	23.02.2026	BIOING	QVAANN	ARCKAR
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Østfoldbanen VL, Sandbukta-Moss-Såstad, Årsrapport 2025 for støvmålinger og støyende arbeider		Antall sider: 19	Entrepriise: SMS		
		Produsent:			
		Prod.tegn.nr.:		Rev.	
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjektnavn: Sandbukta-Moss-Såstad Prosjektnr: 960168		Dokument-/tegningsnummer: SMS-00-A-00427		Revisjon: 00E	
		FDV-dokument-/tegningsnummer:		FDV-rev.:	

Innhold

1 **INNLEDNING 3**

2 **ARBEIDER I PERIODEN..... 3**

 2.1 SANDBUKTA..... 3

 2.2 MOSS SENTRUM OG MOSS STASJON 4

 2.2.1 *Arbeider knyttet til forberedende arbeider, rigg og drift* 4

 2.2.2 *Arbeider knyttet til grunnstabilisering* 5

 2.3 MOSSETUNNELEN OG CARLBERGTUNNELEN 5

 2.4 CARLBERG 6

 2.5 LARKOLLVEIEN..... 7

 2.6 DILLING-SÅSTAD 7

3 **NEDFALLSSTØV 8**

 3.1 METODE 8

 3.2 LOKALISERING AV MÅLERE FOR NEDFALLSSTØV 8

 3.3 RESULTATER OG VURDERINGER 10

 3.3.1 *Mineralsk andel støv* 11

 3.4 GJENNOMFØRTE STØVDEMPENDE TILTAK 11

 3.4.1 *Aksjon Anti Dust Force* 11

4 **SVEVESTØV 12**

 4.1 GRENSEVERDIER – STYRINGSMÅL FOR LUFTKVALITET 12

 4.2 RESULTATER OG VURDERINGER 12

 4.3 GJENNOMFØRTE STØVDEMPENDE TILTAK 13

5 **STØYENDE ARBEIDER 14**

 5.1 GRENSEVERDIER OG STØYMÅLINGER 14

 5.2 STØYENDE ARBEIDER I 2025 OG TILHØRENDE AVBØTENDE TILTAK..... 14

 5.2.1 *Avbøtende tiltak*..... 15

 5.3 KOMMUNIKASJON OG NABOKONTAKT 17

6 **VEDLEGG..... 18**

1 INNLEDNING

Denne årsrapporten oppsummerer arbeider og målinger av støv og støy for prosjekt nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad (SMS) i 2025. Rapporten dekker arbeider som er utført på hele den ca. 10 km lange strekningen, se Figur 1.

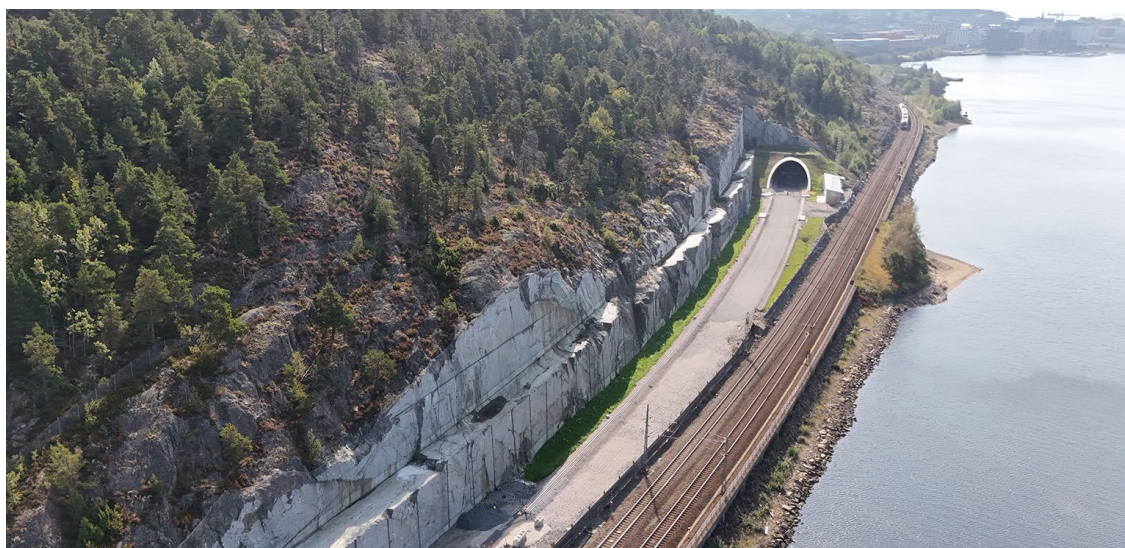


Figur 1. Prosjekt nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad. Blått viser dagsoner, gult og oransje viser tunneler.

2 ARBEIDER I PERIODEN

2.1 Sandbukta

I Sandbukta er arbeidene ferdigstilt, og området er overlevert til Bane NOR fra entreprenør. Det er utført landskapsarbeider og sikringsarbeider.



Figur 2. Område Sandbukta og tunnelportalen for Mossetunnelen ligger klar med underbygning for nytt spor og teknisk hus. Foto: Bane NOR 2025.

2.2 Moss sentrum og Moss stasjon

På anleggsområdet ved Moss stasjon/sentrum har det i hovedsak vært gjennomført arbeider knyttet til grunnstabilisering og forberedelser for dette. Vi har hatt to entrepriser gående; en for forberedende arbeider (UE02) og en for grunnstabilisering (UE03). Disse entreprisene utføres av henholdsvis Park & Anlegg og Keller Geoteknikk.

2.2.1 Arbeider knyttet til forberedende arbeider, rigg og drift

Arbeidene for å gjøre anleggsområdet i Moss sentrum byggeklart har fortsatt gjennom hele 2025. Arbeidene har blant annet innebåret massetransport, terrengarbeider, omlegging av vann og avløp (VA), og elektriske anlegg, utvidelse av motfyllinger, forberedelse for tunneldriving, rivningsarbeider og drift av vannrenseanleggene.

På anleggsområdet ved Kransen er interne anleggsveier asfaltert, og det er etablert en egen vaskeplass og lagt opp et vanningsystem langs veiene (støvdempende tiltak). Forgraving og støp av ledevegg for den permanente støttemuren ved Fjordveien er også utført. For å bedre sikkerhetssituasjonen på området er blokkene i Høienhaldgata 5 og 7 revet. Omlegging av VA og elektriske anlegg er også utført ifm. rivningen, og nye avskjærende grøfter for overvann er etablert i skråningen ved Høienhaldgata.

På stasjonsområdet er en ny brakkerigg montert, og ved de interne anleggsveiene er det også her etablert vanningsystem. Forgravingsarbeider er utført for et «wet soil mixing»-testfelt på stasjonsområdet, og ved Kleberget er det gjennomført forberedende arbeider (herunder justering av plattform og forgraving) for å klargjøre for jetpeling og kalksementstabilisering. Ved Kleberget er har de forberedende arbeidene for tunneldrivingen startet; disse arbeidene har innebåret etablering av spunt og støyskjermende tiltak, omlegging av VA, etablering av overføringsledning for anleggsvann, boring av foringsrør, injeksjonsarbeider og håndtering av sprengsteinsmasser. Det er etablert en forskjæring (dvs. at det er dannet en flate for påhugget til tunnelen), som forberedelse for tunneldriving av de siste 40 meterne mellom Kleberget og Carlbergtunnelen.

I 2025 har vi ellers driftet to vannrenseanlegg (RA1 og RA2) og tatt i bruk nye bufferbassenger på stasjonsområdet for mottak av vann som skal renses. Det sørligste anlegget (RA1) ble demontert i august, og vi har etter dette kun driftet ett vannrenseanlegg (RA2).



Figur 3. Jetpeling i Kransen Nord, riving av blokker og boring av pilarer ved Fjordveien. Foto: Bane NOR 2025.

2.2.2 Arbeider knyttet til grunnstabilisering

Grunnstabiliseringen i Moss sentrum gjennomføres som en kombinasjon av ulike geotekniske løsninger, inkludert jetpeling, borede pilarer og kalksementpeling.

Det er utført (og utføres) grunnstabilisering med jetpeling for tunnelforlengelsen ved Kransen Nord, for tunnel- og spuntarbeidene på Kleberget, langs Fjordveien (Kransen Syd) og under de tidligere byggene ved Høienhaldgata 5 og 7. Det er også utført flere kjerneboringer (test av nedsatte peler). Kalkstabiliseringsarbeidene er ferdigstilt på Kleberget. I 2025 ble det også gjennomført et testfelt for borede pilarer, og installeringen av de borede pilarene for den permanente støtteveggen på oversiden av Fjordveien startet utpå høsten. Støttmuren blir 190 meter lang og vil bestå av 116 pilarer. Ved utgangen av året var 20 av disse pilarene ferdige/påbegynt.

Egne rigger for jetpeler, kalksementpeler og borede pilarer er benyttet i arbeidene. I tillegg har vi hatt sementblander i drift (som sammen med tilhørende sementsiloer er flyttet innenfor Kransen Nord), og filterpresser som benyttes til å avvanne de bløte massene som produseres under de ulike grunnstabiliseringsarbeidene. På stasjonsområdet er det satt av et eget område for produksjon av armeringskurver til de borede pilarene.

Som tidligere foregår det døgntkontinuerlig overvåking av grunnen på området (bl.a. med inklinometere og poretryksmålere).



Figur 4. Anleggsområde Kransen ved Fjordveien, med boring av pilarer til høyre og vannrenseanlegget (hvitt telt) til venstre. Foto: Bane NOR 2025

2.3 Mossetunnelen og Carlbergtunnelen

I både Mossetunnelen og Carlbergtunnelen har de overordnede aktivitetene vært utgraving av bunnrensk og støp av betonghvelv.

2.4 Carlberg

I den nordlige del av Carlberg kulvert er det gravd og sprengt ut fjell i gropa. Det er utført konstruksjonsarbeid for sørlige deler av kulverten. Utenfor konstruksjonen er det fylt opp med masser, hvorav en stor andel er lokalt knuste masser.



Figur 5. Anleggsområdet ved Carlberg gård, med kulvert inn mot Carlbergtunnelen. Knusing av stein i forgrunnen. Foto: Bane NOR 2025.



Figur 6. Carlberg kulvert og koblingen mot Carlbergtunnelen. Foto: Bane NOR 2025.

2.5 Larkollveien

Arbeidene i Larkollveien har i hovedsak vært støp av kulvert for ny vei og gang-/sykkelvei (Figur 7). Denne er 90% ferdig. Masser er tilbakeført mellom vegger og spunt. Fremtidig pumpestasjon og rør til sedimentasjonsbassenget i Kirkeveien er bygget. Veiforbindelse ved Dillingveien og Boligveien er bygget.



Figur 7. Veikulvert Larkollveien ved Dilling. Foto: Bane NOR 2025.

2.6 Dilling-Såstad

I området Dilling - Såstad er motfyllinger og drenering ferdigstilt. Det er utført landskapsarbeider og opprydding, servicevei og riggområder er fjernet, arealer med dyrka mark er reetablert (Figur 8).



Figur 8. Strekningen sørover fra Dilling mot Såstad krysser det gamle jernbanespetet. Foto: Bane NOR 2025.

BANE NOR Sandbukta-Moss-Såstad	Østfoldbanen VL, Sandbukta-Moss-Såstad, Årsrapport 2025 for støvmålinger og støvende arbeider	Side: 8 av 19 Dok.nr: SMS-00-A-00427 Rev.: 00E Dato 23.02.2026
--	--	---

3 NEDFALLSSTØV

Nedfallsstøv omfatter støv som faller ned av egen tyngde og støv som bringes ned med nedbør (partikulær luftforurensning).

Bane NOR startet med måling av nedfallsstøv i hele prosjektområdet i august 2019, for å få referansemålinger før oppstart av anleggsarbeidene. Målinger av nedfallsstøv ble gjennomført av Norsk institutt for luftforskning (NILU) fra august til desember 2019. Siden januar 2020 har Nemko Norlab (tidligere Sintef NORLAB) utført dette arbeidet.

3.1 Metode

I forurensningsforskriftens kapittel 30 (Forurensninger fra produksjon av pukk, grus, sand og singel), er det gitt en grenseverdi for nedfallsstøv på **5 g/m² over en periode på 30 dager**. Dette gjelder mineralsk andel målt ved nærmeste nabo, eller annen nabo som eventuelt blir mer utsatt. Med nabo menes omkringliggende boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger og barnehager. Prosjektet har som ambisjon at målt nedfallsstøv skal være under denne grenseverdien.

Prøvetaking og bestemmelse av uoppløst støvnedfall blir foretatt etter *NS 4852 Luftundersøkelser. Uteluft. Måling av støvnedfall*. Dersom uoppløst støvnedfall overskrider 5 g/m²/30 dager kan vi velge å bestemme mineralsk andel i hht. NS 4852. Det ble gjort for juni og juli i 2024, men er ikke gjort i 2025. **Mineralsk andel** vil representere støv som ikke skyldes f.eks. pollen eller annet organisk materiale, men som har opprinnelse i en type stein/geologisk materiale.

Støvnedfallsbøtter blir skiftet og støvnedfall bestemmes månedlig av Nemko Norlab.



Figur 9. Stasjon for måling av støvnedfall like ved anleggs-gjerdet. Foto: Bane NOR.

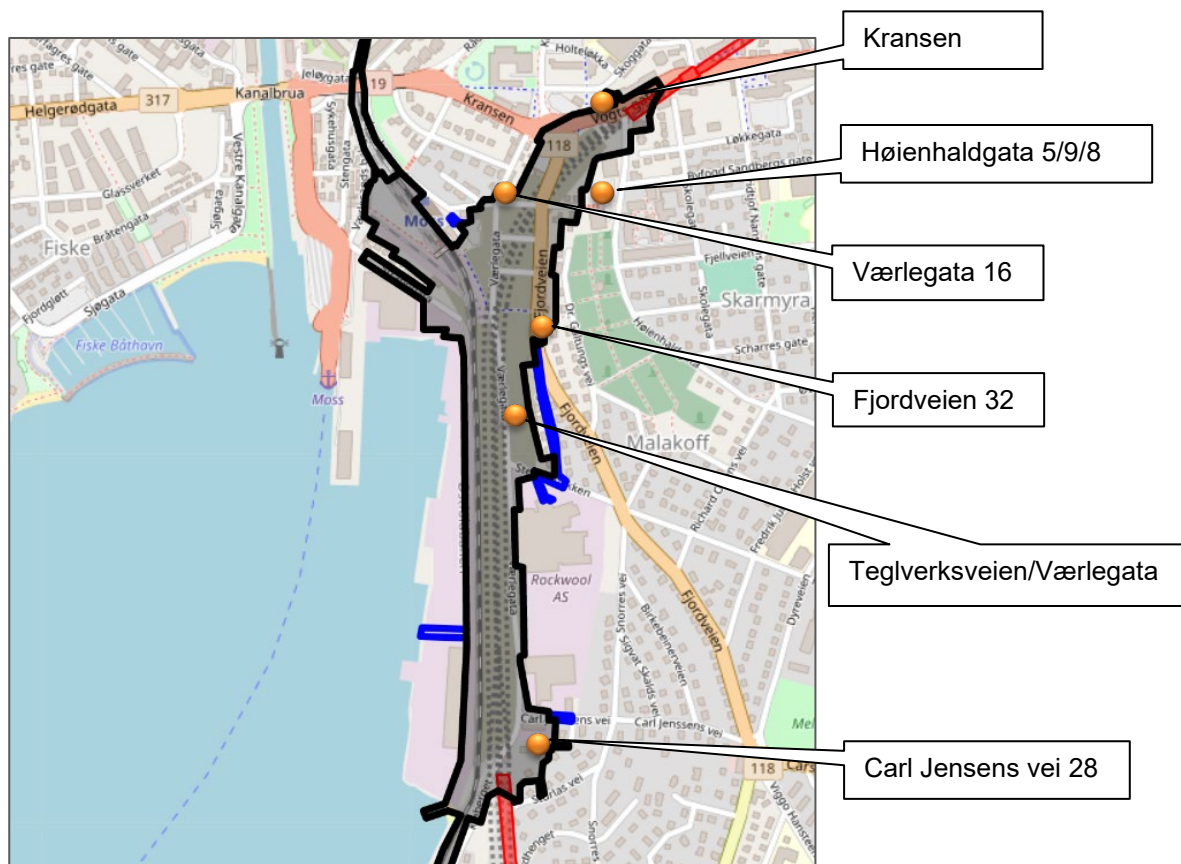
3.2 Lokalisering av målere for nedfallsstøv

Prosjektet har i 2025 hatt 9 stasjoner for nedfallsstøv fordelt på utvalgte steder i hele prosjektområdet, fra Moss sentrum, til Rygge i sør. Stasjonene blir avviklet eller flyttet etter hvert som arbeidene våre ferdigstilles eller flyttes.

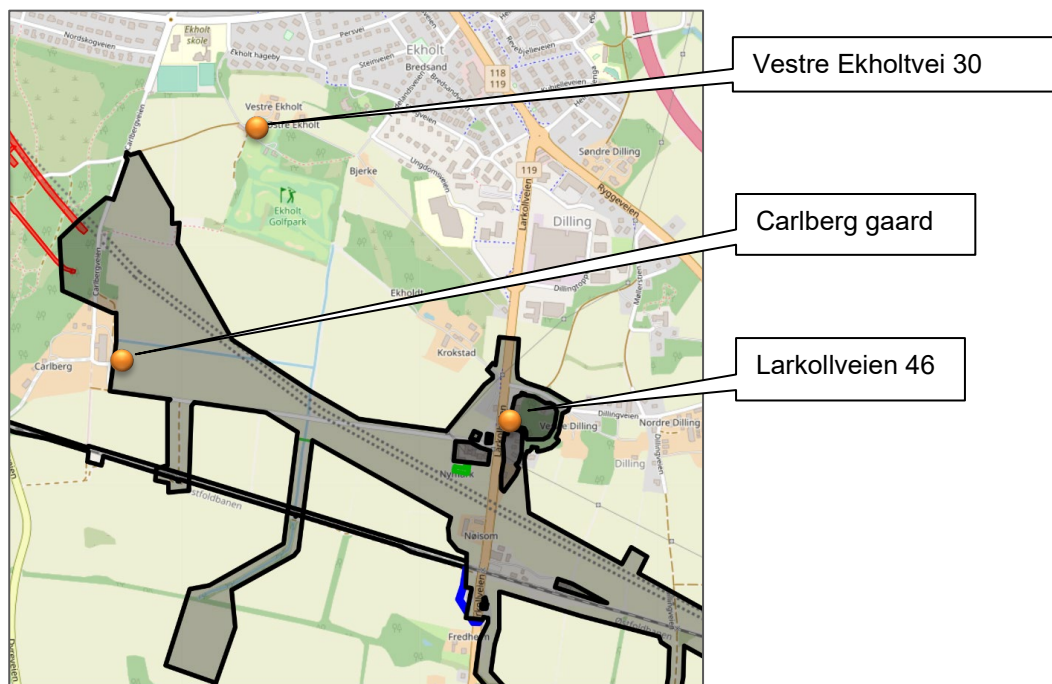
I 2025 var målestasjonene lokalisert slik:

1. Kransen ved kommunens støvmålestasjon, Moss
2. Høienhaldgate 5/9/8, Moss
3. Værlegata 16, Moss
4. Fjordveien 32, Moss
5. Grense mellom Teglverksveien 7 og Værlegata 46, Moss
6. Carl Jensens vei 26, Moss
7. Carlberg gaard i Rygge
8. Larkollveien 46, Rygge
9. Vestre Ekholtvei 30, Rygge

Plassering av målestasjoner er vist på kart i Figur 10 og Figur 11.



Figur 10. Plassering av målestasjoner for støvnedfall i Moss sentrum. Sort og blå strek viser reguleringsplan for nytt dobbeltspor, rødt viser tunnel.



Figur 11. Plassering av målestasjoner for støvnedfall i Rygge. Sort og blå strek viser reguleringsplan for nytt dobbeltspor, rødt viser tunnel.

3.3 Resultater og vurderinger

Resultater for perioden januar til desember 2025 er vist i Tabell 1 og illustrert i Figur 10 (se også større illustrasjon i vedlegg 1). Prøvene viser uoppløst støvnedfall, og dermed totalmengden støv, inkludert pollen og annet som ikke er mineralsk og derfor ikke kommer fra anleggsvirksomhet.

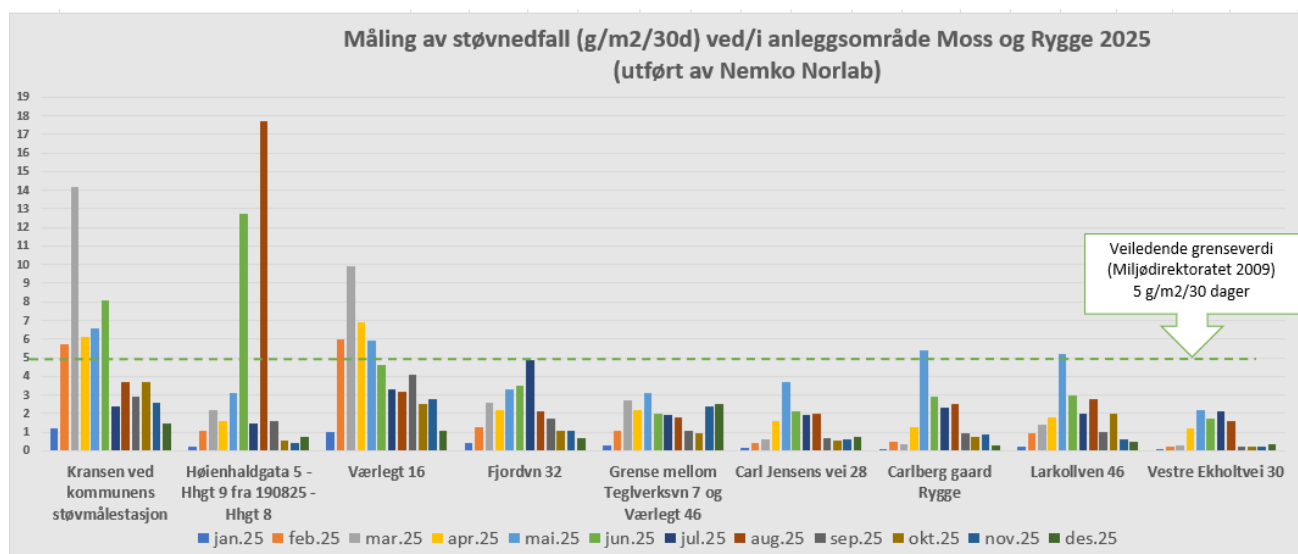
I første halvdel av 2025 hadde vi utfordringer med støv på anleggsområdet sør for Kransen i Moss sentrum. De høyeste målingene viste verdier fra 5–17 g/m²/30 dager. Alle andre deler av anleggsområdet ved Verket og i Rygge har hatt lave støvmålinger, jf. Tabell 1.

Arbeidene i sentrumsområdet har i hovedsak vært grunnstabilisering ved jetpeling, dvs. at det bores ned sement og vann i en blanding. I tillegg har det vært støv fra riving av blokkene i Høienhaldgata. Den høye målingen i august skyldes rivingen.

Støv forekommer også fra tørre anleggsområder og anleggsveier. Været har mye å si for støvmengden, så tørre perioder vil naturlig nok øke støvproblematikken ved at overflaten på bakken tørker og fint støv blåses av anleggsområdet.

Tabell 1. Rapporterte verdier for nedfallsstøv i 2025. Kilde: Nemko Norlab. Verdier over 5 g/m²/30 dager er markert med oransje.

Adresse	jan.	feb.	mar.	apr.	mai	jun.	jul.	aug.	sep.	okt.	nov.	des.
Kransen, Moss	1,2	5,7	14,2	6,1	6,6	8,1	2,4	3,7	2,9	3,7	2,6	1,5
Høienhaldgata 5 - Hhgt 9 - Hhgt 8	0,25	1,1	2,2	1,6	3,1	12,7	1,5	17,7	1,6	0,57	0,42	0,78
Værlegt 16	1	6,0	9,9	6,9	5,9	4,6	3,3	3,2	4,1	2,5	2,8	1,1
Fjordvn. 32	0,44	1,3	2,6	2,2	3,3	3,5	4,9	2,1	1,7	1,1	1,1	0,7
Grense Tegilverksvn. 7 og Værlegt 46	0,28	1,1	2,7	2,2	3,1	2	1,9	1,8	1,1	0,94	2,4	2,5
Carl Jensens vei 28	0,18	0,4	0,63	1,6	3,7	2,1	1,9	2	0,7	0,54	0,61	0,74
Carlberg gaard, Rygge	0,1	0,5	0,35	1,3	5,4	2,9	2,3	2,5	0,95	0,76	0,88	0,3
Larkollven 46, Rygge	0,2	0,9	1,4	1,8	5,2	3	2	2,8	1	2	0,64	0,48
Vestre Ekholtvei 30, Rygge	0,12	0,2	0,31	1,2	2,2	1,7	2,1	1,6	0,24	0,22	0,24	0,37



Figur 12. Grafisk fremstilling av målinger av støvnedfall for prosjekt Nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad i 2025, ref. tall i Tabell 1. Større illustrasjon finnes i vedlegg 1. Kilde: Nemko Norlab.

3.3.1 Mineralsk andel støv

Dette året har vi ikke gjort noen målinger av mineralsk andel, selv om enkelte resultater har vist høyt støvnedfall. Erfaringene fra tidligere år (2024) tilsier at mineralsk andel utgjør mellom 78-86 % av totalen. Vi har derfor ikke sett behov for disse ekstra-analysene, men heller fokusert på tiltak.

3.4 Gjennomførte støvdempende tiltak

3.4.1 Aksjon Anti Dust Force

For å ta skikkelig tak i utfordringene med støv fra anleggsområde og veier, gjennomførte prosjektet i sentrum en aksjon kalt «Anti Dust Force». Hensikten var å få bedre forståelse for støvsituasjonen og effekten av pågående tiltak. Observasjoner pågikk hele arbeidsdagen over 4 dager. Standpunktet for observasjon var parkeringsplassen nord for rundkjøringen ved Kransen, rett ved siden av målestasjonen for svevestøv (Figur 13). Tall for trafikk og værdata ble tatt inn i vurderingene.



Figur 13. Observasjonspost, Kransen målestasjon for svevestøv, anleggsområde Kransen og offentlige veier. Foto: Bane NOR (2025).

Det vi så som hovedutfordringer var:

- Mye slam og søle på anleggsområdet og interne veier. Dette oppstod på grunn av grunnstabilisering (jetpeling).
- Søle og slam føres med bildekkene ut på offentlig vei (fra anleggsområdet).
- Enormt mye trafikk i Rv. 19, som fortsetter utover ettermiddagen etter at anleggets transport er avsluttet. Svevestøvmengden kan være stigende etter dette.
- Tørt vær med vind fra sør-sør-vest sender støvet i retning av målestasjonen.
- Veivaske-maskin er ikke grundig nok.

Basert på observasjonene laget vi en liste over tiltak og ansvar i en *Tiltaksplan mot støv i anleggsområde Moss sentrum* (SMS-20-Q-00022). Viktige tiltak er bevisstgjøring av alle i prosjektet og tydelig ansvarsfordeling, samt spyling av offentlige veier i stedet for feiing. Vi har brukt mye ressurser på vasking av veier etter denne konklusjonen samt asfaltering av egne interne veier, slik at også de kan vaskes. Rengjøring av hjul før maskinene flyttes er også et viktig tiltak. Det er i tillegg identifisert mange ulike tiltak avhengig av type anleggsarbeid og entrepris. God byggherreoppfølging av tiltakene har gitt svært gode resultater, noe som også vises i målinger av svevestøv.

4 SVEVESTØV

Svevestøv, eller partikulært materiale (PM), er små, luftbårne partikler som varierer i størrelse og sammensetning. Partiklene er mindre enn nedfallsstøv. De viktigste kildene til svevestøv (PM₁₀ og PM_{2,5}) er normalt veitrafikk, vedfyring og langtransportert forurensning.

For måling av svevestøv benytter Bane NOR Statens Vegvesen Region øst sin faste målestasjon ved Kransen/Rv. 19 i Moss sentrum (se Figur 15).

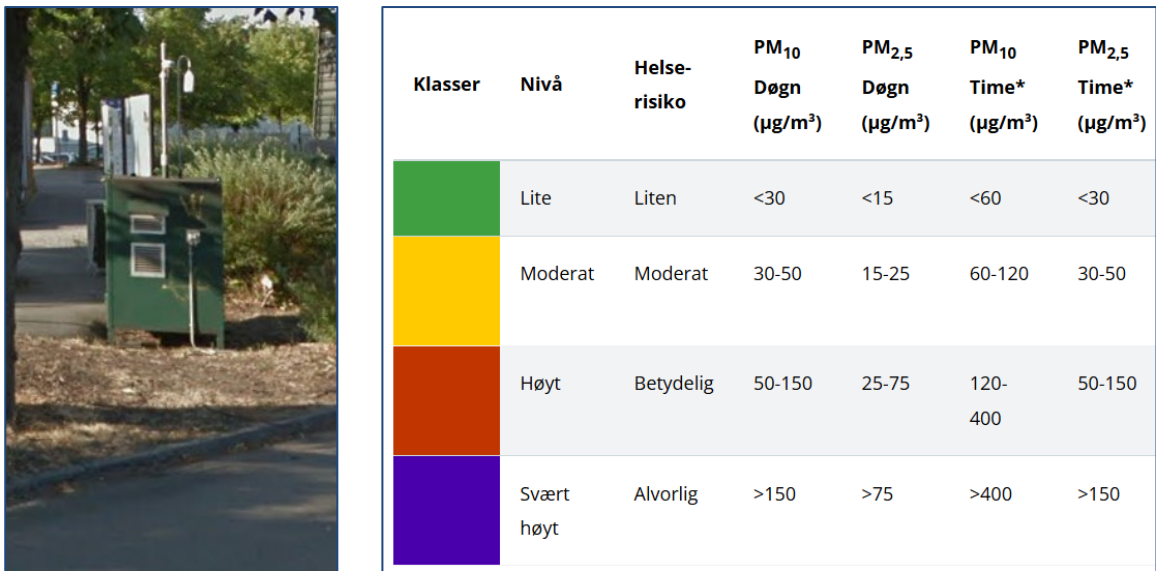
Data fra målingene leses fra nettstedet luftkvalitet.nilu.no, og statistikken er hentet fra luftmalinger.miljodirektoratet.no.

4.1 Grenseverdier – styringsmål for luftkvalitet

Grenseverdier for luftkvalitet er gitt i forurensningsforskriften kapittel 7: For PM₁₀ skal døgnmiddelverdien ikke overskride 50 µg/m³ mer enn 25 dager i året og årsmiddelverdien skal ikke overskride 20 µg/m³. For PM_{2,5} er det grenseverdi for årsmiddel som ikke skal overskride 10 µg/m³.

4.2 Resultater og vurderinger

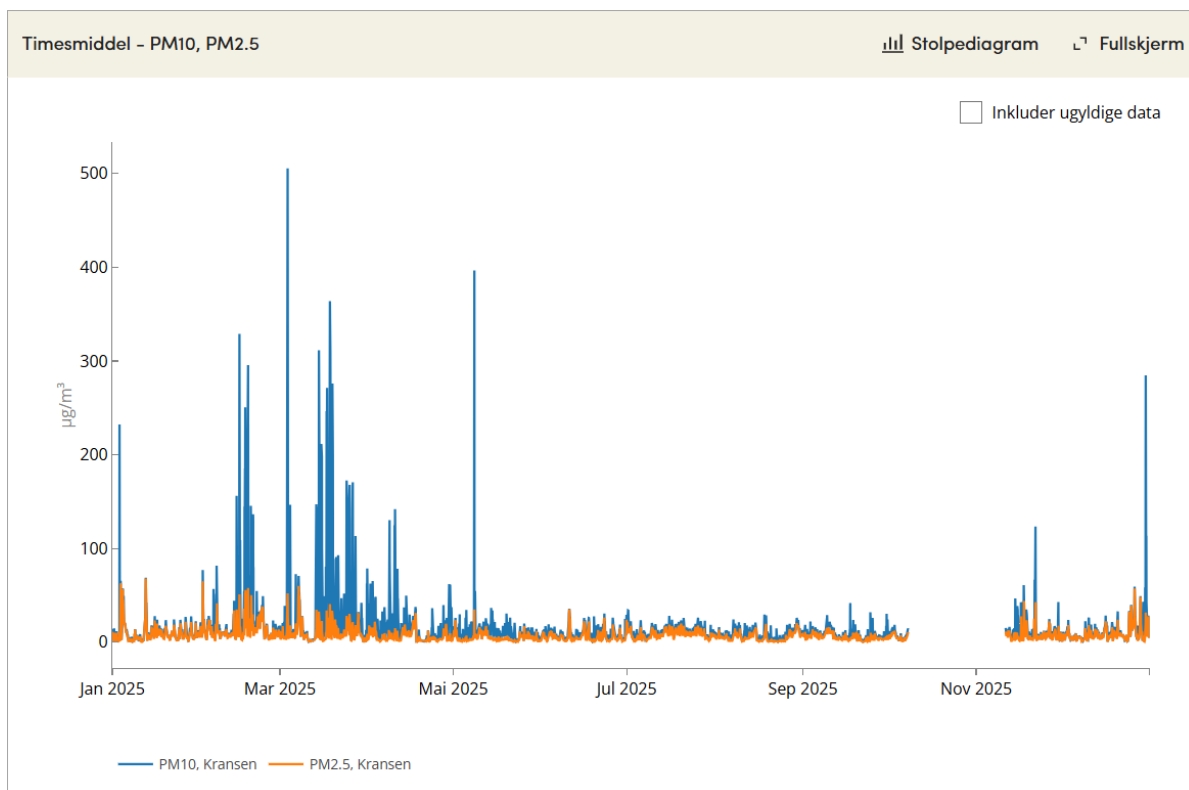
Resultater for svevestøv (PM_{2,5} og PM₁₀) i 2025 fra målestasjonen på Kransen (Figur 14), er vist nedenfor i Figur 17. Stasjonen var ikke operativ i perioden 8.10.–11.11.2025 da den hadde vedlikehold.



Figur 14. Målestasjon for svevestøv ved Kransen/rv. 19 i Moss (til venstre). Til høyre vises skala for forurensningsklasser for PM₁₀ og PM_{2,5} (Kilde: https://luftkvalitet.miljodirektoratet.no/artikkel/artikler/helserad_og_forurensningsklasser/#Forurensningsklasser)

Data for våren 2025 viser at det da ble registrert relativt mye svevestøv ved målestasjonen i Moss. Målinger fra mai og ut året viser svært gode resultater. Utfordringene gjennom våren ble diskutert med Moss kommune på regelmessige møter og er håndtert godt av prosjektet (se kap. 3.4.1 om den gjennomførte støvaksjonen, læringspunkter og tiltaksplan).

Statistikken fra Kransen målestasjon viser 12 døgn med PM₁₀ over 50 µg/m³. Dette er under halvparten av antall tillatte døgn over grenseverdi. Årsmiddel for PM₁₀ er logget til 14 µg/m³, som er godt under grenseverdi på 20. Årsmiddel for PM_{2,5} ligger på 7,5 µg/m³, som også er under grenseverdi på 10 µg/m³. Det er også relevant å nevne at ikke alle svevestøvhendelsene kan tilskrives prosjekt Sandbukta-Moss-Såstad. Kilde for statistikken er Moss kommune ved deres miljørådgiver (e-post 12.02.2026).



Figur 15. Døgnvariasjoner av svevestøv $PM_{2,5}$ og PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) for målestasjon Kransen i 2025. Figuren viser høye svevestøvnivåer frem til mai, og lave støvmålinger som effekt av tiltakene gjennomført av Bane NOR resten av året. Toppene i november og desember skyldes andre kilder enn anleggsaktiviteten. Toppen i mai skyldes kommunens løvblåsing ved målestasjonen. Kilde: <https://luftmalinger.miljodirektoratet.no/>

4.3 Gjennomførte støvdempende tiltak

Tiltakene prosjektet gjennomfører for å dempe svevestøv er tilsvarende tiltakene for reduksjon av nedfallsstøv (se kap. 3.4).

5 STØYENDE ARBEIDER

5.1 Grenseverdier og støymålinger

Prosjektet forholder seg til reguleringsplanen og støygrenser gitt i utslippstillatelsen fra Statsforvalteren (tillatelsesnummer 2019.0407.T), som tar utgangspunkt i T-1442/2016 for støy fra bygg- og anleggsvirksomhet. Fra og med 12.12.2025 er vilkårene i utslippstillatelsen endret for tema støy.

Prosjektet måler reell støy i hele anleggsområdet, og har i 2025 hatt utplassert 10 støysensorer i Moss sentrum, 4 i Rygge og 1 ved Vansjø, hvor data logges kontinuerlig av en ekstern leverandør. Utplasserte sensorer og støynivå kan følges via leverandørens nettside. Støy dokumenteres av leverandør i ukerapporter til Bane NOR.

Sensorene måler all støy i områdene de er utplassert, og skiller således ikke på anleggsstøy og annen «normal» støy. Referansemålinger uten anleggsaktivitet gir oss informasjon om «anleggsbidraget» til støybildet.

5.2 Støyende arbeider i 2025 og tilhørende avbøtende tiltak

Ved planlegging av arbeidene har prosjektet utført støyutredninger/beregninger med støysonekart. Dette viser antatt verste støyscenario for naboene. Berørte naboer er varslet på bakgrunn av disse beregningene. I tillegg er mulige fysiske, avbøtende tiltak vurdert og gjennomført (f.eks. støy-skjermer). Naboer har også fått tilbud om alternativt oppholdssted.

I 2025 har vi jobbet mye med støytiltak og støyskjerming. Det er blitt satt opp flere støyskjermer omkring anlegget, og vi har hatt fokus på å benytte mobile støyskjermer omkring mindre maskiner.

Prosjektet har totalt varslet om 9 kortere og lengre perioder med støyende arbeider over grenseverdi (se Tabell 2). De støyende arbeidene har i all hovedsak foregått på vårt anleggsområde i Moss sentrum/stasjonsområdet. De mest langvarige, støyende aktivitetene har vært knyttet til grunnstabiliseringsarbeider, som jetpeling og boring av peler i Kransen Nord anleggsområde og området øst for Fjordveien. Alle arbeidene har foregått på dagtid og har gitt varierende støy, men likevel over grenseverdi ved nærmeste bolig.

Tabell 2. Oversikt over varslede, støyende arbeider i 2025 i prosjekt nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad.

Måned	Sted	Type arbeider	Varslet varighet	Tidspunkt
Februar	Kransen nord	Saging i betong	2 dager	Dagtid
Mars	Kleberget	Boring i grunn (KlimaGrunn)	28 dager	Dag og kveld
April	Fjordveien	Boring av testpilarer	4 uker	Dagtid
Juni	Kransen nord	Jetpeling for tunnelforlengelse	1 år	Dagtid
August	Kleberget	Spunting, boring, jetpeling	2 måneder	Dagtid
August	Høienhaldgata	Riving av blokkene i nr. 5 og 7	2 måneder	Dagtid, ikke fredag
September	Fjordveien	Boring av pilarer støttevegg	1,5 år	Dagtid
Oktober	Kleberget	Forskjæring til Carlbergtunnelen	2 måneder	Dagtid
November	Kirkeveien	Boring for autovern og gjerder	1 uke	Dagtid

5.2.1 Avbøtende tiltak

Vi har stort fokus på støyskjerming, og vi har montert et stort antall støydempende matter på anleggsgjerder. Noen matter er montert på faste anleggsgjerder, mens andre matter er montert på mobile/løse gjerder slik at de kan flyttes rundt på anlegget og brukes rundt små, støyende maskiner (Figur 16).



Figur 16. Støydempende matter monteres på mobile anleggsgjerder, som settes omkring pumper, og kan brukes for å dekke til pumpeledninger. Foto: Bane NOR (2025).

Vi har også etablert høyere, støyskjermende vegger langs Høienhaldgata for å skjerme mot støy fra riveaktivitet (Figur 17).



Figur 17. Støyskjermer ved riveområdet i Høienhaldgata. Foto: Bane NOR (2025).

Ved forskjæringen ved Kleberget har vi brukt containere og støymatter på spuntvegg, i tillegg til støymatter på anleggsgjerdet. Bildet i Figur 18 viser dette støytiltaket.



Figur 18. Ved Kleberget har vi satt opp blå containere for støyskjerming mot øst, og montert støydempende matter på toppen av spunten i forlengelsen av dette. På faste anleggsgjerder har vi hengt opp støyabsorberende matter. Bildet viser forskjæring for tunnel som er under etablering. Foto: Bane NOR (2025).

For de mest støyende arbeidene, som spunting og pigging, legger vi inn hvilepauser. Det kan f.eks. være en times pause midt på dagen og en times pause på ettermiddagen.

Prosjektet har også etablert en «Verktøykasse for støyende arbeider», for å utvikle et bibliotek av tiltak for å holde anleggsstøyen innenfor grenseverdiene. Det er ulike typer tiltak i verktøykasse, som f.eks. følgende:

- God planlegging
- Støyskjermer
- Utstyr på maskiner
- Alternative metoder
- Isolerende telt
- Redusert arbeidstid
- Avstand til naboer
- Kontraktskrav til entreprenører

Vi har også regelmessige møter med våre prosjekterende rådgivere og akustikere, for å beregne støy og for å finne effektive og gjennomførbare støydempingstiltak og arbeidsmetoder.

 Sandbukta-Moss-Såstad	Østfoldbanen VL, Sandbukta-Moss-Såstad, Årsrapport 2025 for støvmålinger og støyende arbeider	Side: 17 av 19 Dok.nr: SMS-00-A-00427 Rev.: 00E Dato 23.02.2026
---	--	--

5.3 Kommunikasjon og nabokontakt

Prosjektet vektlegger å gi god informasjon til omgivelsene om anleggsarbeidet, særlig i Moss sentrum. Vi har jevnlig kontakt ("en-til-en") med de nærmeste naboene, vi stiller på vel-møter, inviterer til befaringer og har "kontordag" en gang i måneden på Bylab (kommunens servicetorg) i Dronningens gate. I 2025 summerte dette seg til cirka 60 møter.

De tre siste årene har vi deltatt under byarrangementet "Mossedagene" med egen "stand" i gågaten torsdag, fredag og lørdag den andre helgen i juni. Her har svært mange mennesker vært innom, og vi har besvart mange spørsmål.

Det er også flere kontaktpunkter mot Moss kommune. Blant annet gjennomføres faste møter med Miljørettet helsevern annenhver uke, der vi går gjennom pågående og kommende aktiviteter. For alle støyende arbeider over grenseverdi konsulteres Miljørettet helsevern (uavhengig av de faste møtene). De har kommet med krav/forslag til tiltak, som prosjektet har gjennomført.

Prosjektet har i all hovedsak god dialog med berørte naboer. Naboer varsles via SMS, e-post eller per telefon, avhengig av antall berørte. Naboer med særlig behov har blitt tilbudt alternativt oppholdssted på dagtid, inkludert alternativt kontorsted. I 2025 summerte det seg til 2 tilfeller. På nabovarselet finnes kontakthinformatjon til entreprenør og/eller prosjektet, slik at det er mulig for berørte å få tak i mer informasjon, om ønskelig.

Prosjektet har en egen nettside, hvor vi informerer om pågående og nærmeste planlagte arbeid, se «Her jobber vi nå»: [Nytt dobbeltspor: Sandbukta-Moss-Såstad | Bane NOR](#). Løpende informasjon publiseres også på prosjektets Facebook-side www.facebook.com/banenormoss.

Prosjektet har en egen nabokontakttelefon, og loggfører klager og spørsmål om informasjon og annet. Vi mottok cirka 100 henvendelser i 2025, hvorav cirka 20 omhandlet klager på støy og støv fra anlegget. Grovt oppsummert har det vært flest henvendelser knyttet til støy, deretter støv og annet. Støyklagene har i hovedsak dreid seg om støy fra anlegget ved støtteveggen ved Fjordveien, og fra arbeider ved Kleberget-området, samt klager på støy og vibrasjoner fra sprengninger og pigging i Carlbergtunnelen, særlig området Ekholt.

 Sandbukta-Moss-Såstad	Østfoldbanen VL, Sandbukta- Moss-Såstad, Årsrapport 2025 for støvmålinger og støyende arbeider	Side: 18 av 19 Dok.nr: SMS-00-A-00427 Rev.: 00E Dato 23.02.2026
---	---	--

6 VEDLEGG

Vedlegg 1. Målinger av støvnedfall i SMS-prosjektet 2025

Vedlegg 1: Målinger av støvnedfall i SMS-prosjektet 2025

