

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadr.: Storgt. 33
Telefon: 42 68 80

GJENPART: Gk, Saken.

GK 3601

Bilag (antall)
2

Distriktsjefen

TRONDHEIM

Deres ref. og datum

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)

Datum

6831/241,8 B/HHK

- 4. JUL. 1967

Sak
GEOTEKNISK BEFARING
NORDLANDSBANEN 1967

Vedlagt oversendes i 2 eksemplarer rapporter fra befaring av fylling over Ildalen, Gk. 3601 og gammelt rasparti nord for Bjerka tunnel Gk. 448. Rapportene er stiftet sammen og datert 17.6.67.

På samme befaring ble forholdene ved Tuva tunnel, nordre innslag studert. Vi forutsetter at distriktsjefen legger frem et forslag for overingeniøren Mo-Bodø om en sikring mot steinsprang. Arbeidet angår sikkerheten og må derfor ha prioritet fremfor andre etterarbeider ved anlegget.

For Generaldirektøren



Jernbaneverket

Dokumentnummer:

UB.110707-000

Rev:

000

Oslo, 17.6.67.

B-saken

NORLANDSBANEN KM 241,84-99
FYLING OVER ILDALEN
BEFARING 6.6.67
Gk. 3601.

Den opptil 10 m høye steinfylling er utsatt for setninger. Setningene har pågått i alle år siden linjen ble bygget, og utgjør angivelig totalt vel 1 m.

Bekketunnel i fjell under fyllingen er tilsynelatende i orden. Ved grøfting er to, kanskje tre bekker forsøkt ført frem til beketunnelen. To av dem ved langsgående grøfting. Det er gjort store arbeider for å lede vann ned til vanntunnelen, men det er tvilsomt om det har vært helt vellykket.

På sydsiden er det et overfylt bekkefar som antagelig skjærer på skrå nordover. På nordsiden er det to overfylte bekkefar. Alle disse bekkefar gjenfinnes på ned siden av fyllingen, i dag med moderat vannføring og klart vann, men det er tydelig at de under større vannføring, helst under snøsmelting er sterkt materialførende. Årsaken til setningene er erosjon av vann gjennom underkant av steinfyllingen på flere steder.

Det bør undersøkes om det vil være hensiktsmessig å ta betydelig dypere overvannsgrøft fra nordsiden. Bm lar utføre noe borer med minebor først, senere kan han eventuelt få hjelp fra Gk.

Det er slik forholdene ligger an, neppe tvil om at de vil være nødvendig å få fylt grus på høyre side, ved fyllingsfot, som filter mot kvabben.

* 0.0 /

S. Skarum-Hansen

Oslo, 17.6.67.

NORLANDSBANEN KM 469,70-85
GAMMELT RASPARTI NORD FOR BJERKA TUNNEL
Gk 448.

Etter raset i 1942 ble det ansett nødvendig å utføre et stort antall overvannsgrøfter. Overvannssystemet er ikke i hevd.

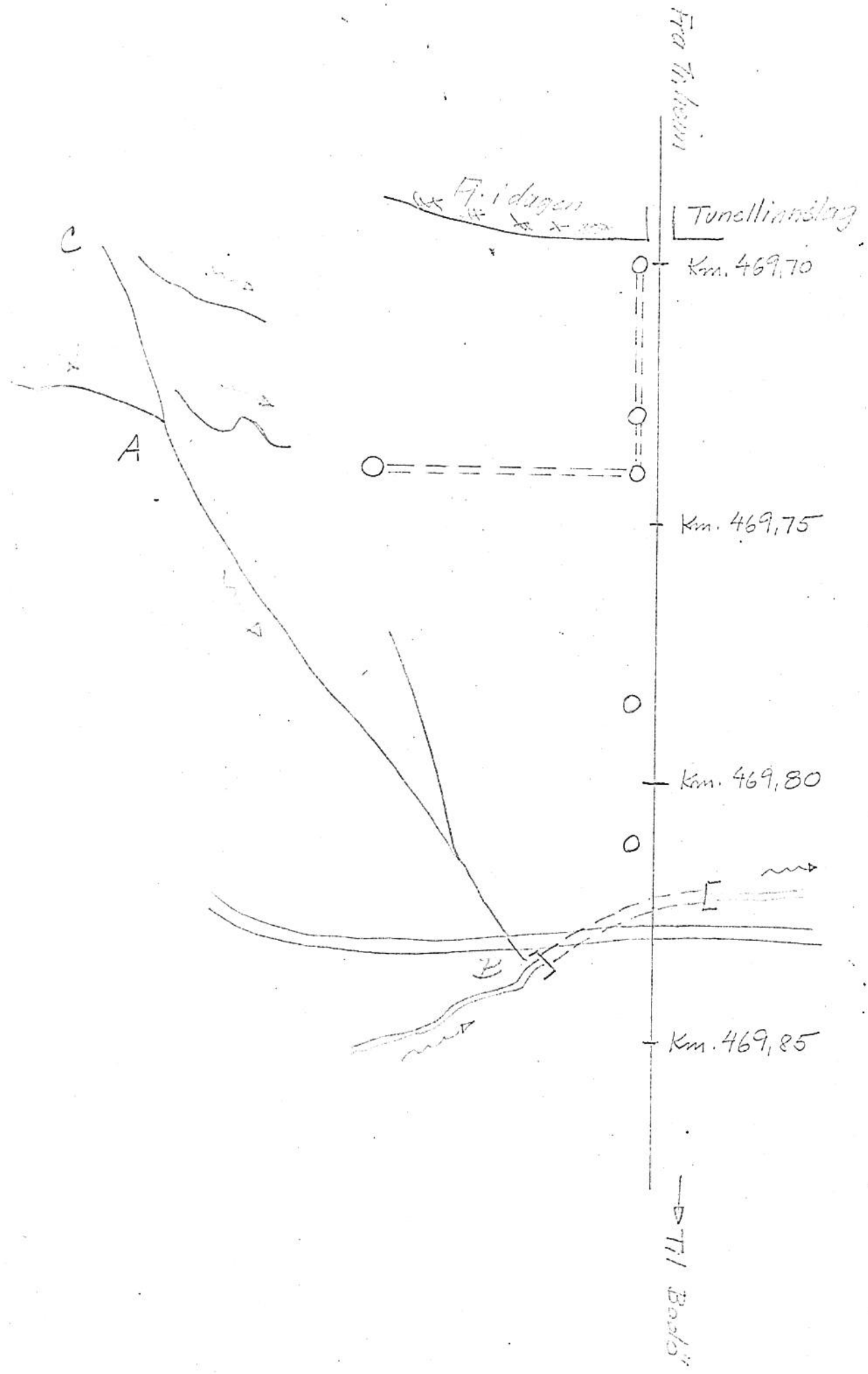
Overvannet er ført langs toppen av skjæringsskråninge på en lengde av ca. 150 m frem til stikkrenne og vann tunnel. Vannet går ned gjennom grøftebunnen på divers steder, og går ukontrollert ned i skjæringsskråningen. Vi anser det tvingende nødvendig å rette på forholdene i løpet av sommeren 1967. På stedet ble vi i store trekk enige om fremgangsmåten.

Jordvullen som demmer for hoveddraget ved A, (se skis) må forsterkes ved spuntvegg i tilstrekkelig lengde. Det ble avtalt å benytte 3" spuntplank i 5-10 m lengde.

Overvannsgrøften fra A til stikkrennen ved B renskes opp og avjevnes. Det legges betongutføring i torv og plast.

Ved punkt C rammes også spuntvegg i ca. 10 m lengde. Overvannsgrøften fra C frem til A settes i stand med betongutføring.

W. Skaven-Haug



Oslo, 17.6.67.

NORDBLANDSBANEN KM 508
AVAKÅSA.
Gk 3278

Befaring 7.6.67.

Gröftesystemet på innsiden av linjen virker helt tilfredsstillende. Utforingen med halvklövde rør god. Rørene er stort sett hele bare 7-10 rør har sprukket. Dimensjonen er $\varnothing 60$ cm.

Muren på linjens venstre side er oppgravet. Det er påvist fjell. Fundamentet ligger antagelig på fjell helt frem til nordenden. Muren er presset ut p.g.a. for stort jordtrykk. Overing. Raae antar det vil være mest hensiktsmessig å reparere muren ved å støpe ny mur, armert og bolter i fjell på utsiden av den gamle.

Grusfyllingen er tilfredsstillende. Det opplyses at grusfyllingen har forandret seg lite etter flommen. Flommen nådde opp i høyde med fjellterskelen i elveløpet. Dette tilsvarer en vannstand på ca. 60 cm under overkant grusfylling. Grusfyllingen må holdes under kontroll, og da spesielt etter en eventuell storflom.

L. Kvern-Looy