

Grunnundersøkelse

vedrørende signing i fyllingskråning

Vestfoldbanen. ~~Pol 9251-53.~~

Gk.446.

Km. 92.297-92.317

Etter anmodning fra distriktet har geoteknisk kontor foretatt grunnundersøkelse ved ~~pol 9251-53~~ ^{*Km. 92.297-92.317*} hvor det på en strekning av ca. 25 m har oppstått en langsgående sprekk som på en kortere strekning gikk inn til høyre svillekant.

Baneformannen på stedet opplyser at sprekken første gang ble oppdaget for 7 år siden og at den er særlig iøynefallende om høsten etter sterkt regnvær, den kan da ha en åpning på 3 a 4 cm. I selve skinnegangen er det ikke merket setninger.

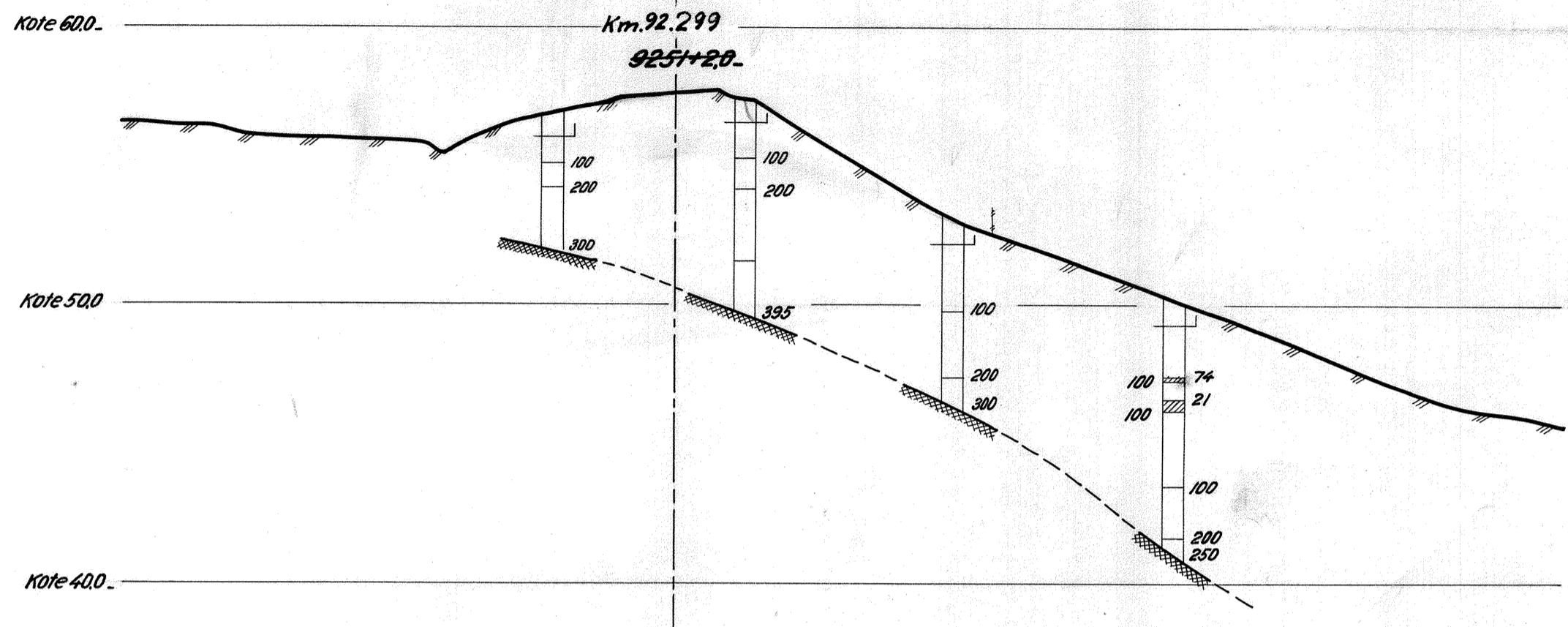
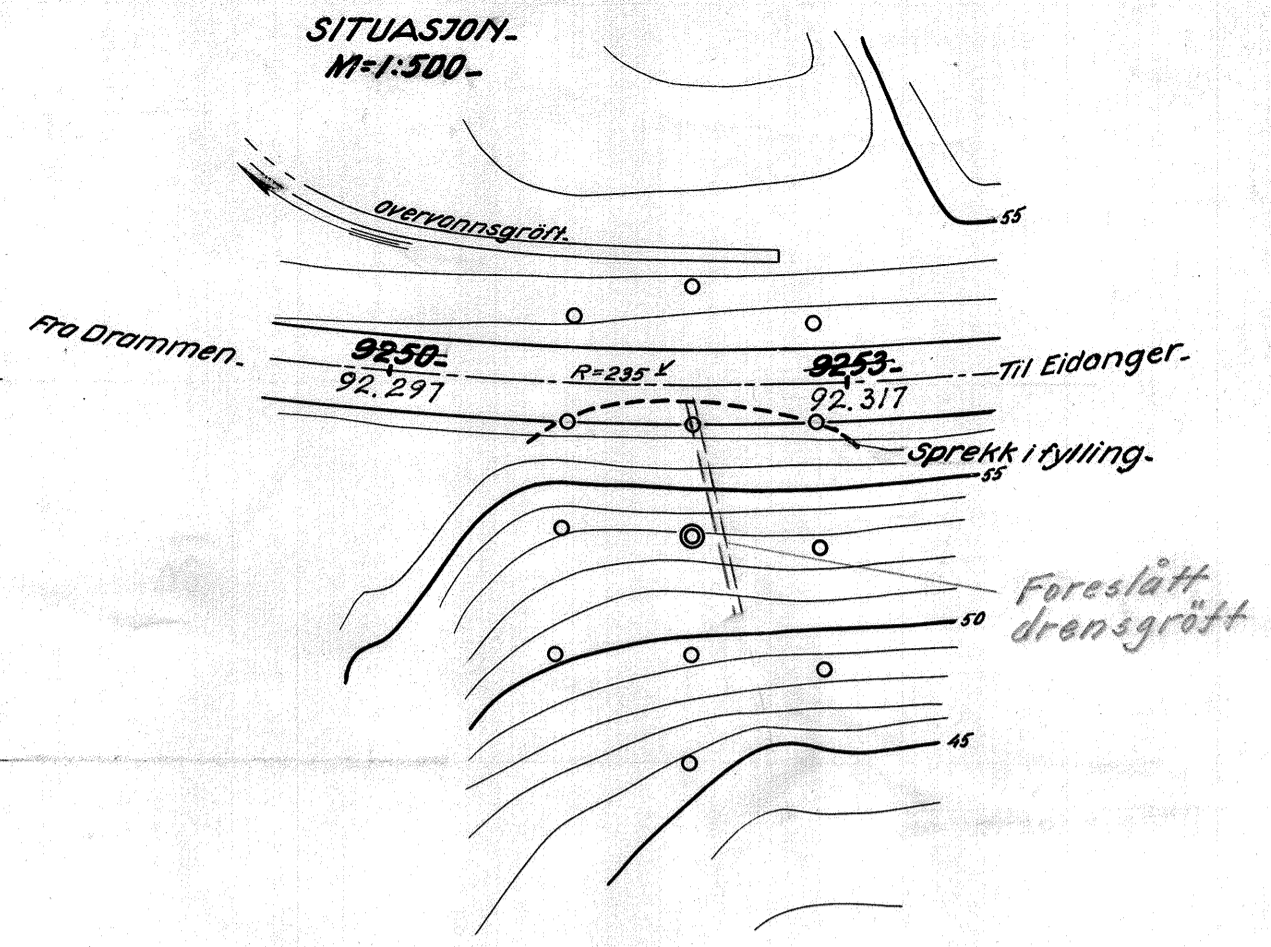
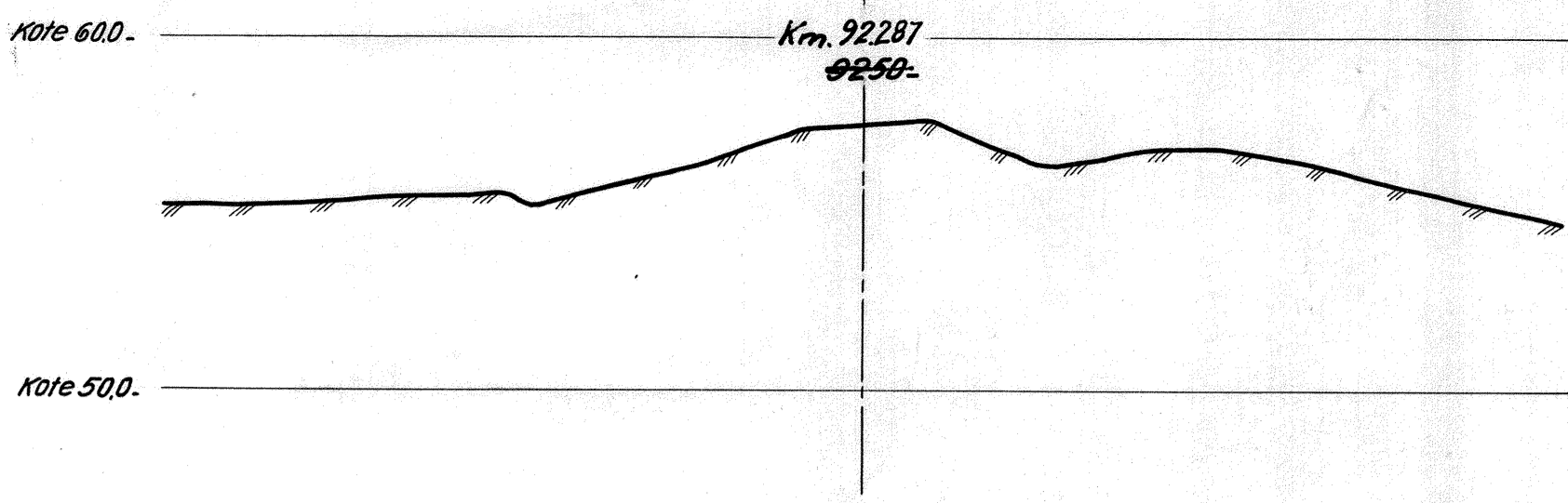
Av boringstegningen fremgår det at det er grunt til den skrånende fjelloverflate. Jordarten som dekker fjellet består helt overveiende av leire som er gjennomsett av tynne mosandlag. Mosandlagene er som oftest millimetertykke, men enkelte lag på flere centimeter tykkelse forekommer også. Leiren er overveiende en utpreget tørrskorpeleire og er meget fast - tildels er den grov eller melsandig.

Det er ved enden av fyllingen - nærmest Drammenssiden - at glidningen foregår. På det område hvor sprekken pleier å fremkomme er fyllingen maksimalt 2 m mektig. Til venstre for sprekken ligger fyllmassene på tilnærmet horisontalt underlag mens dette tilhøyre for sprekken skråner ut fra linjen. Fyllingen ligger på fast tørrskorpeleire. I dumpen til venstre for fyllingen pleier det under regnvørsperioder å samle seg vann. Dette har anledning til å trenge gjennom fyllingen og under sterk nedbør eller under teleløsning glir fyllingsmassene på det skrånende leirunderlag på høyre side.

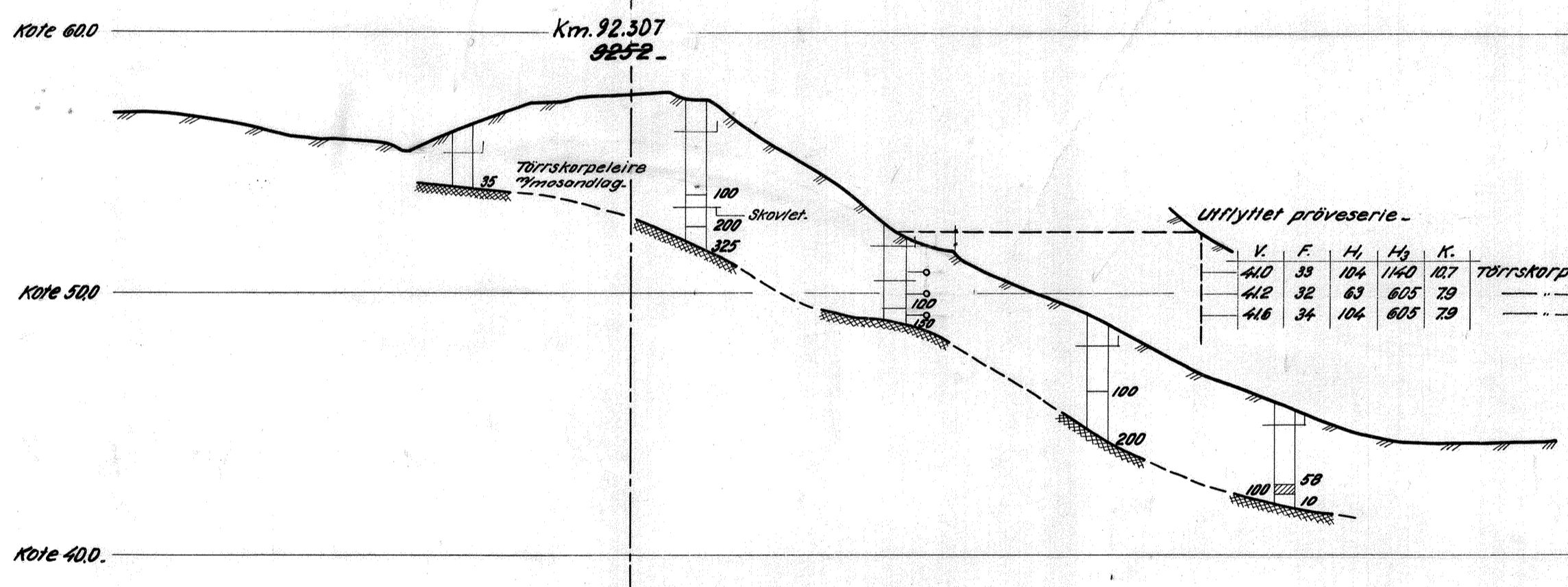
Signingen ansees ikke å være av en slik karakter at det er noen øyeblikkelig fare. Som botemiddel foreslås at overvannsgrøften gjøres så dyp at vann hindres fra å gå gjennom fyllingen. Den må da gjøres minst $\frac{1}{2}$ m dypere enn den er nå. Samtidig foreslås lagt en drenggrøft i ~~pol 9252~~ ^{*Km. 92.307*} fra skinnegangen og ut til ca. 14 m høyre som antydnet på situasjonsplanen. Nøyaktig beliggenhet bør først fastlegges når det blir bar mark. Drenggrøften bør være 1.5 m dyp og fylles med kullstubb eller grus.

Oslo den 24/3.42.

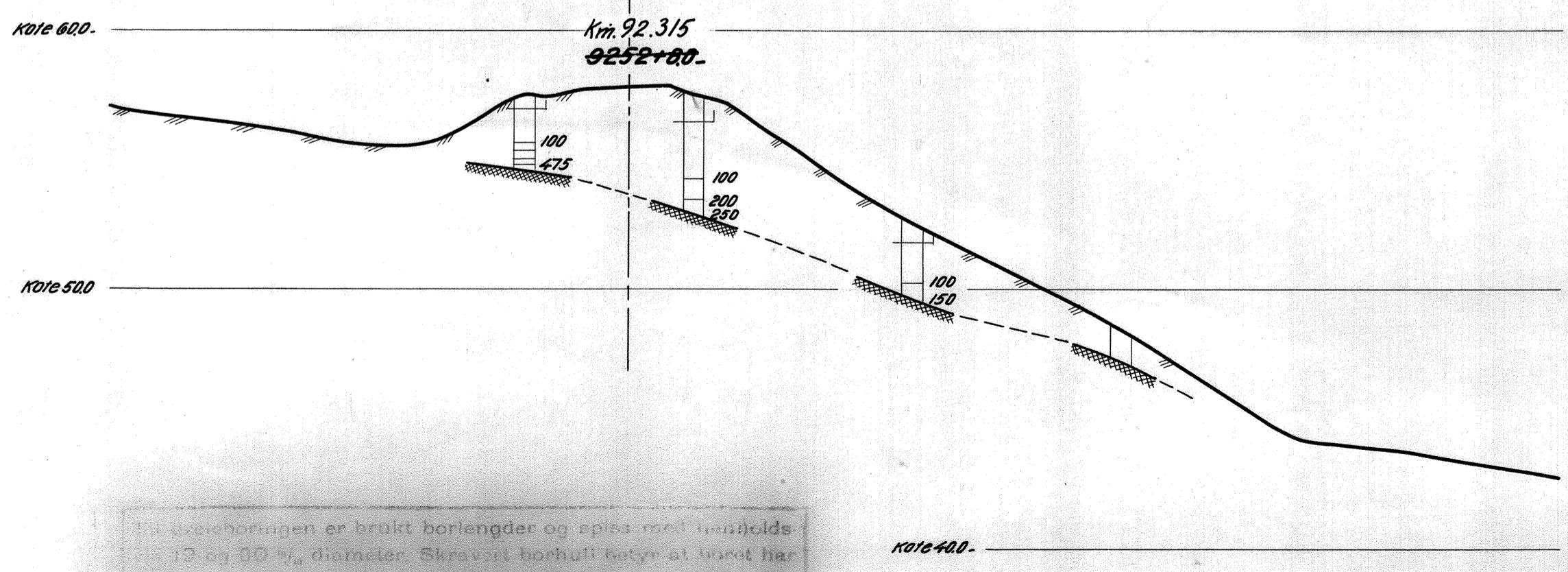
A. L. Rosentund



○ : Dreieborhull.
 ⊙ : " " og prøver.



V.	F.	H ₁	H ₂	K.	
410	39	104	1140	117	Tørrskorpeleire m/mosondlag
412	32	63	605	79	" "
416	34	104	605	79	" "



Til undersøkningen er brukt borlengder og spiss med diameter 10 og 30 mm diameter. Skravert borhull betyr at boret har sunket av sig selv med den belastning på boret som er på skrevet bormuffets venstre side. Største belastning er 100 kg. Denne belastning brukes alltid når forholdene er så store at boret må drives ned. Antall halve omdreiningar er påført høyre side av borhullet.

V = vanninnhold i volumprosent.
 F = relativ fuktighet.
 H₁ = fuktighet i overste prøve.
 H₂ = fuktighet i nederste prøve.
 K = konsolideringskoeffisient uttrykt i tonn pr. m².
 K₁ = organisk stoff i vektprosent av tørrsubstans.

30-10/65

Km. 92.297 - 92.317

GRUNNUNDERSØKELSE FOR SIGNING I FYLINGSSKA. VESTFOLDBANEN. Pei-9251-53-	Målestokk	Boret: <i>HP</i>	Febr-42
	1:200	Tracé: <i>HP</i>	17-42
	1:500	Dr. <i>Henric Kving</i>	
Porges Statsbaner - Banedirektøren Geotekniske kontor		Erstatning for:	
Oslo 21/3 1942		Gk 446	

A. S. Rosenlund