

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

GJENPART: Gk, Saken.

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

Distriktsjefen

OSLO

Deres ref. og datum

Datum -6. JUL. 1966

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)
6808/40,7 B/S-H

Bilag (antall)

Sak
KONGSVINGERBANEN KM 40,7
SPREKK I FYLLING

Etter befaring er utarbeidet rapport Gk. 3480, datert 27.6.66 som oversendes i 2 eksemplarer.

Det fremgår at årsak til sprekk i fyllingsskråning og tidligere urolig fyllingsparti skyldes ukontrollert vann gjennom linjen. Forslag til botemidler er angitt.

For Generaldirektøren

Oslo, 27.6.66

gk

7.

KONGSVINGERBANEN KM 40,7
SPREKK I FYLLING

Gk. 3480.

Etter henvendelse fra Oslo distrikt den 6. juni 1966 om sprekkdannelse i fyllingsskråning ble befaring foretatt den 7. juni 1966.

Tilstede: konstruktør G. Ruud fra Oslo distrikt
konstruktør H. Nilsen fra Geoteknisk kontor.

Linjen ligger i halvskjæring med ca 10 m høy fyllingsskråning på høyre side. Sprekkdannelsen oppsto i fyllingsplaneringen ca 200 m øst for Fosså bru fra km 40,677 - 40,709. Glomma danner her en bakevje.

Sprekken oppsto den 6.6.66 0,5 m ut for svilleende på linjens høyre side i en lengde av 32 m. Fyllingsplaneringen på utsiden av sprekken var sunket ca 25cm.

På grunnlag av sporadiske boringer under befaringen kan man anta at fyllingen består av 1,5 - 2,0 m sand øverst. Derunder er det steinholdig masse.

På linjens innside (venstre side) er en linjegrøft med høyeste punkt ved km 40,79. Denne linjegrøft som har et fall på ca 3 o/oo ble i forbindelse med masseskiftingen i 1957 gjenfylt med utskiftingsmasse på strekningen km 40,64 - 40,69. Det er gjort forsøk på å holde vannløpet åpent ved hjelp av rørledning, men rørene er imidlertid tette.

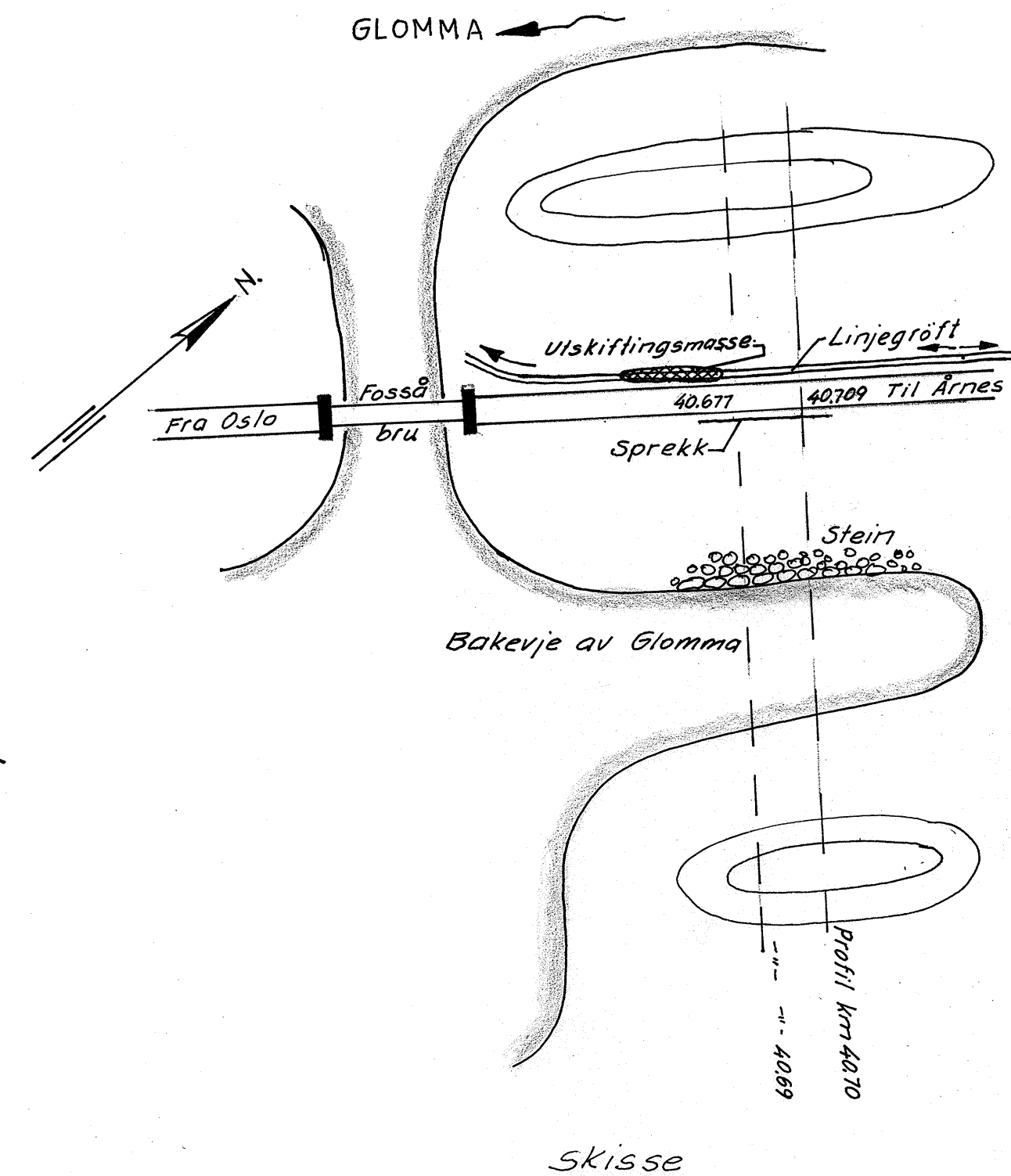
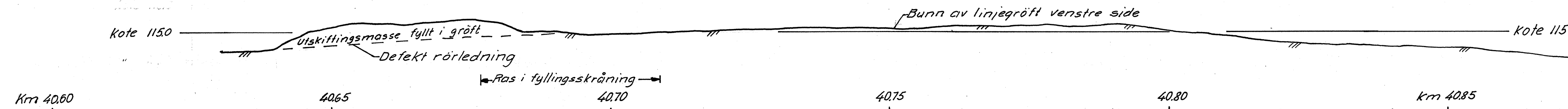
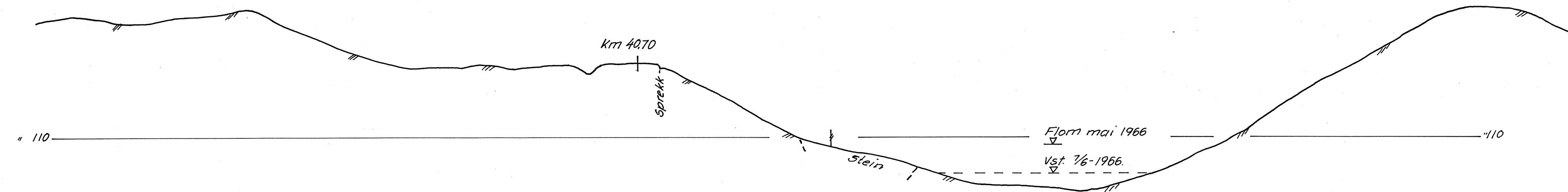
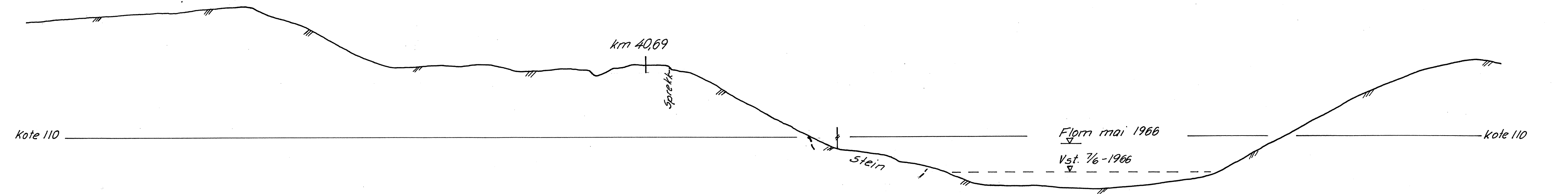
Å r s a k til sprekkdannelsen er vann gjennom linjen, - dels som følge av den eksepsjonelt høye vannstand i Glomma med etterfølgend synkning og dels som følge av at vann fra den gjenfylte linjegrøft på innsiden har gått ^{fett} under fyllingen. I begge tilfeller har det foregått en materialtransport som har resultert i at fyllingsplaneringen ble utsatt for setning og sprekkedannelse. Det kan nevnes at denne fyllingen helt siden 1930 har vært utsatt for mindre setninger av og til i forbindelse med snøsmeltingen. Dette tyder på at linjegrøften med minimumsfall ikke har vært tilstrekkelig tett i bunnen. Et steinfyllt parti i foten av fyllingsskråningen tyder på at det er her vann og erosjonsmasse har kommet frem.

Linjegrøft på linjens innside renskes opp og gis godt-fall, f.eks. 10 o/oo. Deretter legges halvkløvde mufferrør på strekningen km 40,64 - 40,79. Det henvises til Gk. 2413,4 om selve utførelsen av dette arbeidet.

Det nevnte utfylte steinparti i foten av fyllingsskråningen dekkes med 0,5 m gruslag som vil gi filtervirkning.

W. Skaven-Haug

H. Nilsen



Tverrprofiler M 1:200

Lengdeprofil ML=1:500
MH=1:100

GK.3480

Kongsvingerbanen km 40.7

Sprekk i fylling

N.S.B. Geoteknisk kontor

Oslo 27/6 1966 5-11.

H.N.