

NO, G:1

Ny Strømsvei - motorvei Ulven - Helsefyr

2. del: Supplerende boringer ved Store Ringvei

R - 777

20. desember 1966

Tilhører Undergrunnskartverket
Ma ikke fjernes

OSLO KOMMUNE
GEOTEKNISK KONSULENT

NO: G1



R09



OSLO KOMMUNE

GEOTEKNISK KONSULENT

Kingosgt. 22, I Oslo 4

TH. 37 29 00

RAPPORT OVER:

Ny Strømsvei - motorvei Ulven - Helsfyr

2. del: Supplerende boringer ved Store Ringvei.

R - 777

20. desember 1966

Bilag 3: Situasjons- og borplan

" 4-6: Vingeboringer

Krysset mellom Store Ringvei og motorveien blir i tre plan. Det er fra Djupdalskontoret antydnet forskjellige alternative utforminger for krysset.

Man fant at de tidligere undersøkelsene ikke var tilstrekkelige for det foreløpige valg av alternativ og Geoteknisk konsultants kontor har derfor foretatt 3 vingeboringer på det parti hvor dybdene til fjell er store.

BORRESULTATER:

På bilag 3 er vist en situasjonsplan med de nye borpunktene inntegnet. Resultatene av de enkelte boringene er vist på bilag 4 - 6. Under en ca. 4 m tykk tørrskorpe er det bløt leire med skjærfasthet ca. $2,0 \text{ t/m}^2$. Leiren er øverst lite sensitiv men på større dybde middels til meget sensitiv. I ett av alternativene for krysset ligger Store Ringvei dypest og motorveien øverst. Utgravningen for Store Ringvei blir 5 - 6 m dyp og dette vil på en kortere strekning medføre stabilitetsproblemer. Det kan vise seg nødvendig å laste under rampene og også delvis utenfor disse. Rampene E og F må da enten bygges som korte broer på peler eller fundamenteres på lette fyllmasser. Vi foretar foreløpig ikke noen beregninger av omfanget av den nødvendige avlastning, men antyder anslagsvis ca. 3 m tykt lag lette fyllmasser i ca. 15 m bredde og ca. 30 m lengde på begge sidene av Store Ringvei.

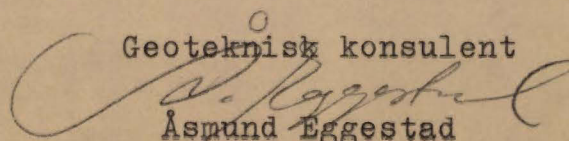
Et annet alternativ for krysset har de to hovedveiene skiftet plass slik at Store Ringvei kommer på en ca. 5 m høy fylling. På grunn av at tørrskorpelaget i dette tilfelle blir beholdt blir det små eller ingen stabilitetsproblemer for dette alternativ. Det kan kanskje bli tale om en mindre mengde lette fyllmasser i veifyllingen. Alternativet medfører imidlertid en del konsolideringssetninger av leiren på det dype parti. Anslagsvis vil disse setningene bli maksimalt ca. 25 cm.

Rampene blir i begge tilfelle liggende så nær Store Ringvei at det må bygges støttemurer. Fundamenteringsforholdene for murene blir vesentlig dårligere for førstnevnte alternativ.

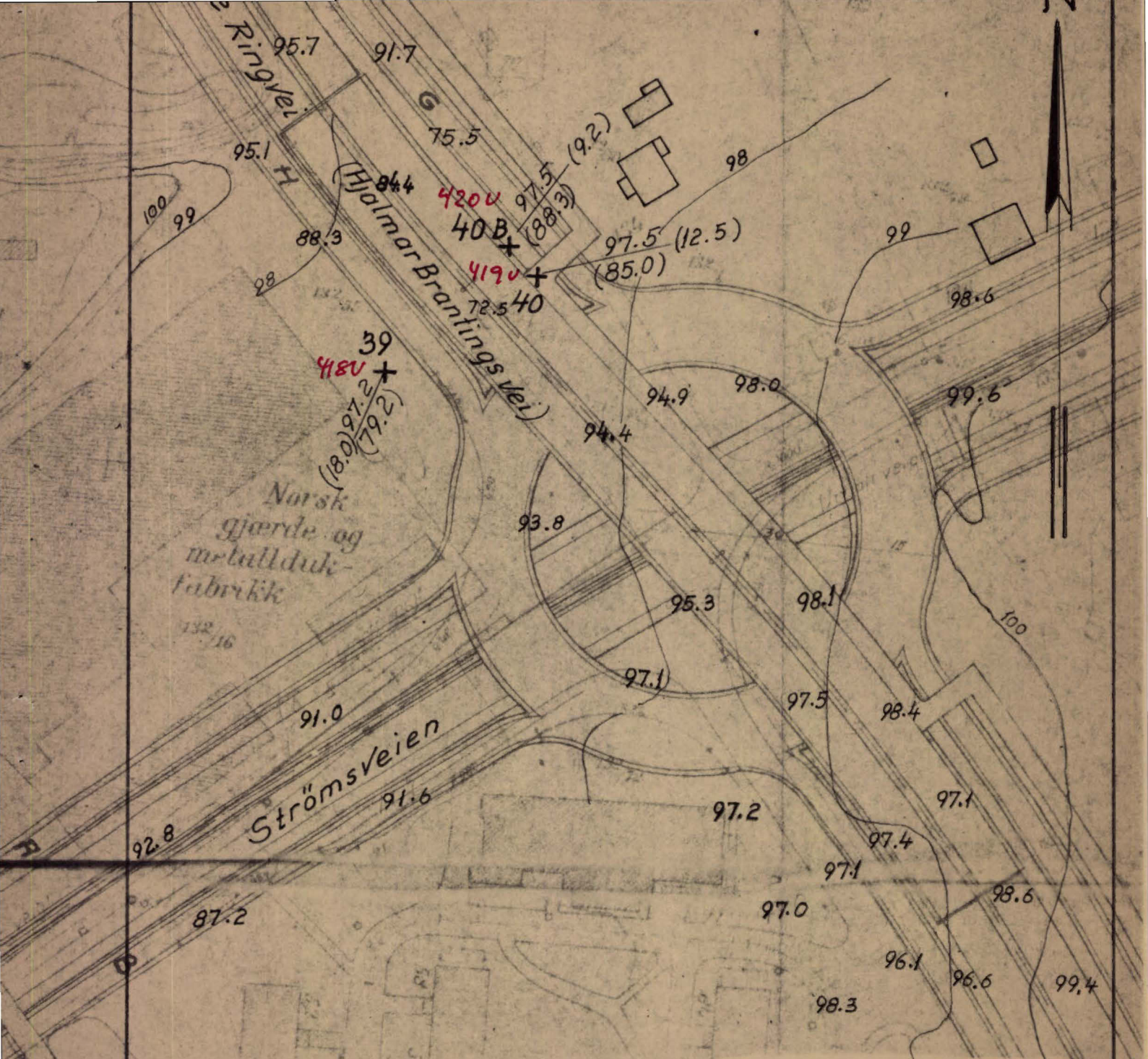
KONKLUSJON:

De supplerende boringene har vist at det er bløt leire på det dype parti vest for motorveien i Store Ringvei. Av hensyn til sikkerheten mot dyptgående grunnbrudd og fundamentering av støttemurene vil vi sterkt tilrå alternativet hvor Store Ringvei blir ført over motorveien. Dette alternativet medfører riktignok en del setninger av Store Ringvei, men disse ulempene synes vesentlig mindre enn stabilitetsproblemene ved det andre alternativ.

Geoteknisk konsulent



Åsmund Eggestad



Norsk
gjærde og
metallduk-
fabrikk

TEGNFORKLARING

- Terrengkote Boreddybde
- Ant. fjellkote
- + Vingebooring
- 97.1 Ant. fjellkote

NY STRØMSVEI-MOTORVEI

Helsyr - Ulven

Situasjons-og borplan

OSLO KOMMUNE
Geoteknisk konsulent

Målestokk
1:1000

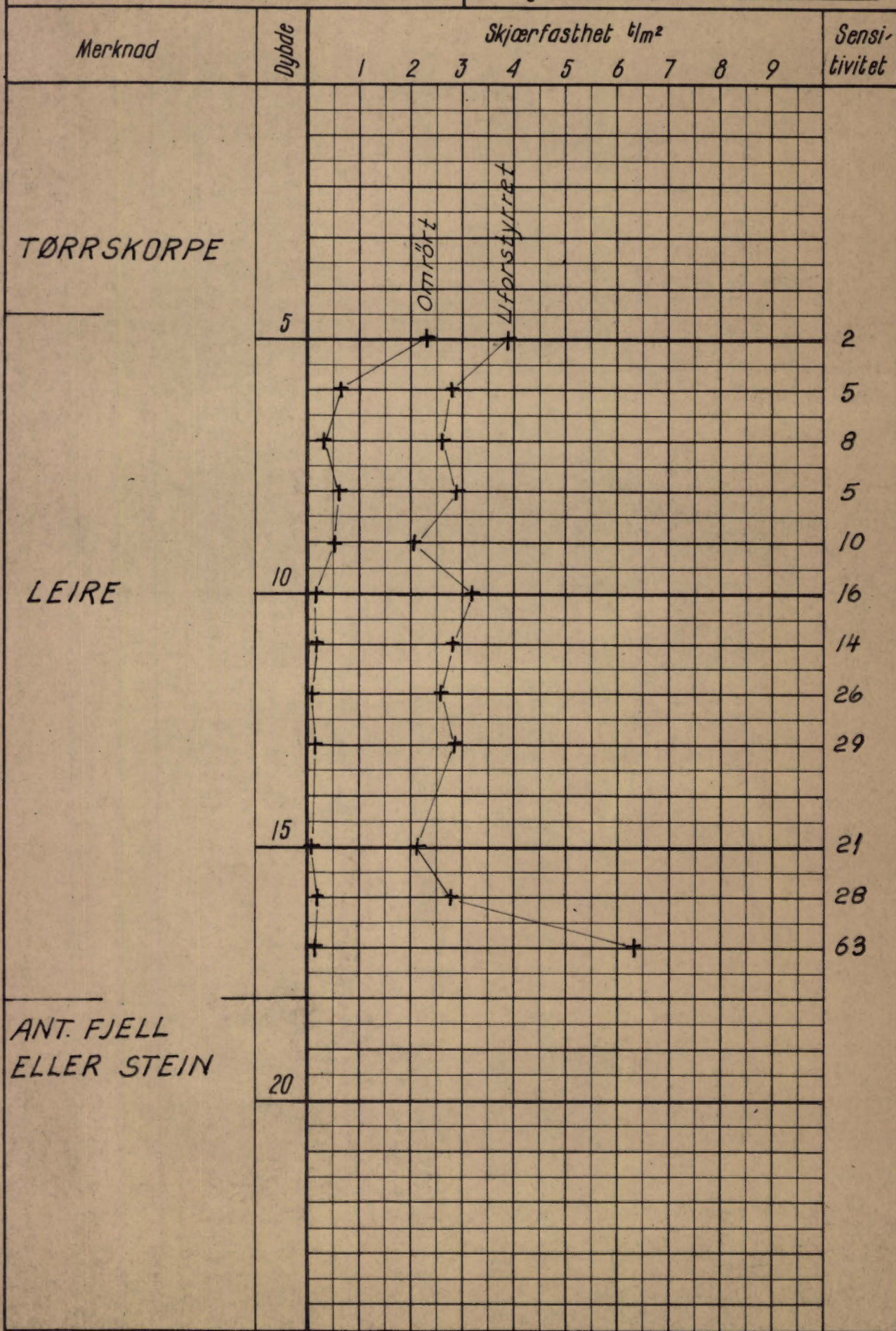
R- 777
Bilag 3

Date Des 66

Kart ref. NO 61

OSLO KOMMUNE
 GEOTEKNISK KONSULENTS KONTOR
 VINGEBORING
 Sted: NY STRØMSVEI-MOTORVEI

Hull: 39 Bilag: 4
 Nivå: 97.2 Oppdr.: R-777
 Ving: 65x130 Dato: Des. 66



OSLO KOMMUNE
 GEOTEKNISK KONSULENTS KONTOR
 VINGEBORING
 Sted: NY STRØMSVEI-MOTORVEI

Hull: 40 Bilag: 5
 Nivå: 97.5 Oppdr.: R-777
 Ving: 65x130 Dato: Des. 66

Merknad	Dybde	Skjærfasthet t/m^2									Sensi- tivet
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
TØRRSKORPE											
	5										3
LEIRE											6
											23
											13
											23
ANT FJELL ELLER STEIN	10										
	15										
	20										

Omrørt

Umrørt

