

Veiomlegning ved Holmestrand stasjon.

Veivesenet har en plan for omlegning av riksveien like nord for Holmestrans stasjon. Denne går ut på at veien skal krysse jernbanelinjen ved km.85.90 og fåres videre langs og utenfor jernbanens nye fylling fram til km.85.94. Grunnforholdene er tidligere undersøkt ved km.85.92. Herom vises til rapport fra geoteknisk kontor av 27.oktober 1937 med tegning Gk.245. I rapporten uttales, at en større fyllingsbredde enn den av jernbanen prosjekterte ikke er tilrådelig.

En veiomlegning således som av veivesenet tenkt må derfor *frarådes*.

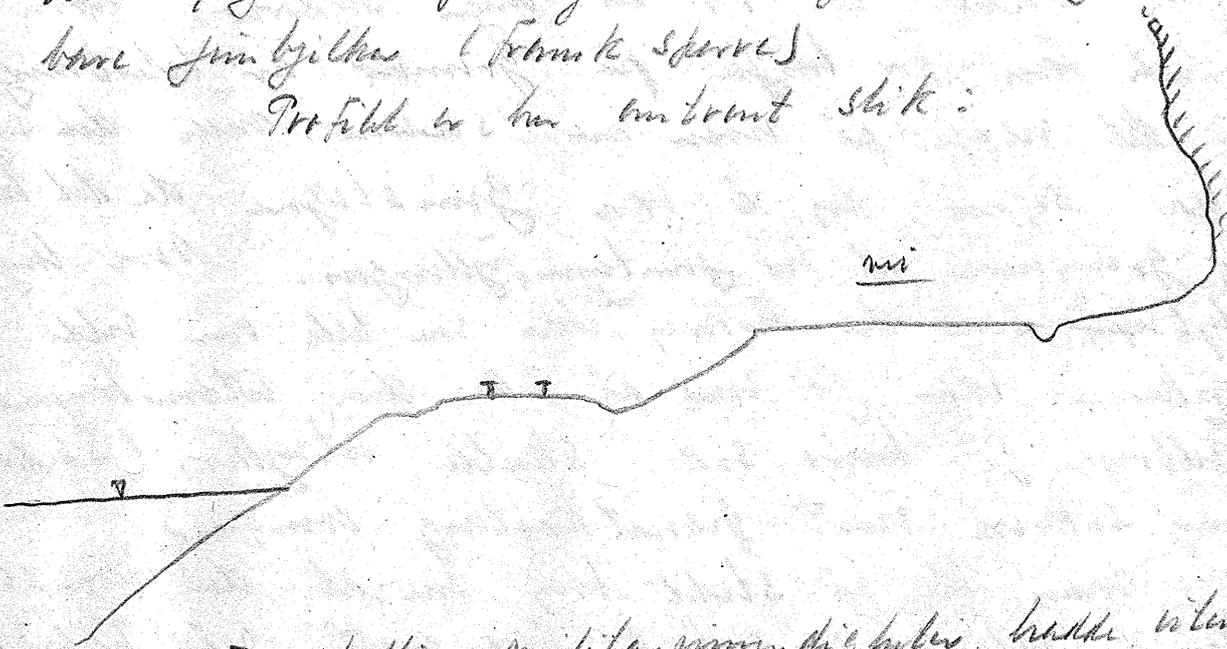
Oslo den 23 november 1940.

A. L. Rosenlund

Befaring til Holmestrand den 12 september 1942

Ved km ca. 85.44 skal "Wehrmacht" omlyse en
vi - og jernbanesporring - betongkonstruktion med forslags-
bare jernbjelker (betongsporve).

Profiltet er her antrent slik:



De stedlige militærmyndigheter hadde uten videre -
slikk i stred med fortløpende klare bestemmelser - sett
arbeidet igang uten å minste tillate for transport -
kommunikasjon (gjennom generaldirektøren). Det skal bl.a.
med grove fundamenter for de betongklosser å 20 t på
hver side av jernbanen. På venstre side av banen
ble arbeidet med graving av et hull på ca. 2 x 2 m
egnet. Den ene side av hullet hadde praktisk
lett inn til stillingene uten tvilstrekkelig forsynlig
stempling med sporet. Av hensyn til sikkerheten
hullet forbanne på å stille trafikk. Varsmøtets
signal var oppsett da befaringen foretok sted og hull
var vi - og jernbanen delvis fylt med stein.
Arbeidet skal vel finne en eller annen ønske etter
passe" med ønske arbeiderne.

Del laget i befaringen var ingeniøren Rønnevedhoff
og Agnes samt en kvart lyste underoffiser ved
vorn strack for Transportkommunikasjonens Avd. i
Drammen. På stedet var med fem en lara
østerrisk underoffiser istedet for en forsvant som hadde

vidt påklätt sig med, så han icke hade till å vänta
strack medla bestämt förbud emot å på begynte
när arbetade för tilldelat förklar från Transp. K.

En hade förvisning om beslut till sig för å
flytta stället ca. 14 m längre sydover. När
drömda från för kungen på gränser av bestämmelserna
är det reppa på när man ständigt men det reppa
stället synes det å vara gränstegen de del kan
är gränser ut för samtliga flyttningen. När längre
flyttning som det förvisning ^{heller} utkan var både var vilde
tyckas utkan gå med på de den utkan byggande
flyttning på hvar sida skulle utryttas. (Stället
var således mest granat kastning om från).

man ble på stället om, så det reppa stället
kanade vilde å arbetade utgångsätter när tilldelat
förklar från T. K.

14/9 - 42

R.

Konferanse på ingeniør Paris' kontor i Drammen den 20/5-43

Tilskudd Paris, Rinnmullhoff. Saknr. Gjaldt km. 85.00 - 86.00 på Vestfoldbanen.

Ved ombyggingen til bredt spor har en måtte legge ut
viktige masser mot sjøsiden nærmest beskyttelse mot bølge-
slag. ^{helt utridde} I enkelte steder har spinn vestut massene bort og man
holder seg på med å etablere en effektiv beskyttelse
med grove stein og solider fôr. I den anledning har
Paris latt oppla og korrigere tverrprofiler for hver del på nevnte
strekning. Under 0-vannstand viser profilene seg til dels
å være bratte og P. ble derfor usikkert for at de arbeider
de seg holder på med skulle medføre ras. Han hadde
derfor latt utarbeide et prosjekt med en ubetydelig mintryk-
ning av bredden som ville kosta kr. 60 000^{*)} og (eller)
utfylling (uslukning) i de dypere partier av profilene anslått
til ca. 40 000. Jeg gjorde ham oppmerksom på Gk. 5
rapport av 27/10-32 med tegning 245 som viser at strekningen
er undersøkt i grove trekk. Dessi hadde P. ikke nok
kjennskap til og ved å forklare resultatene ble han sluppet
brødtiget, at han mente de kunne fortsatte det beskyttelse
arbeidet mot bølgeslag som de holdt på med uten
risiko for utglidninger. Jeg måtte umiddelbart love et
Gk. ved tilfjellhet skulle forstå en som var deltagert
undersøkelse. Han lovt å sende tegningene med de
nye profiler.

21/5-43

R.

Profilene er som vedlagt (rull)

18/6-43

*) Ved ikke hjelpe det minste med vannveide ras

Lest 4/10-61 5-K.

Gh 245

Ljøsengen.

Vestfoldbanen km. 83,7

Befaring 3/10-61

Di. Blackstad, Di. Hilles, Bm. Sjøeravn, Drannen destv
Aod. og Virestad fra Vegvesenets geotekn. kt.

O. i. Hellen fra Vestfold fylkes vegvesen.

Vegoppsynsmannen.

F. H. og H. H. k.

Vannoppblomme etter grunnboring. km. 83,702

~~Landskapskontroll mellom~~

Vindgeborstull i pel 4* (Vegvesenets
grunnundersøkelse) har ført vann
helt siden boringen ble utført
i april 1961.

Vannet var slamsførende. Man forvalte
å slippe slamsfjøringen ved utfylling
med grus i det krateret som
hadde dannet seg. Det viste seg
at vannfjøringen var så sterk at
grusen ble skyllet nekk, og man
måtte da til å begynne med
fjøre fylle i endel punkter. ~~f~~

* mellom
jernbanen og
vegen.

Skuttet ble det fylt nedre med grus.
Tilsammen er det i krateret ifyllt
 9 m^3 grus og pukk.

Under arbeidet med ringboringen gikk
vannet høyt opp i foringsrøret for utløp-
høret. Det er antydnet et artesiskt
strykke på over 3 m over terreng.

Grunnen er oppgitt å bestå av mjelig
leire ned til 11.0 m. dybde hvor
det er et 2.0 m tykt gruslag over
fjell. (Lønderboringene kan tyde på
at det finnes sand eller gruslag også
høyere opp).

Piezometer som står nedført i
gruslaget i en avstand av et par
meter fra oppskjennet viser et
artesiskt trykke på vel 1.0 m over
terreng pr. 3/10-61.

Vannføringen har vært stor i hele
sommers. Den kan anslås til
200-500 l/time, og det renner
en finok bekk ut fra krateret.
Vannet er grundeløst blakket. Idet
trykk påføres over slamfyllingen.

Det er gjort 2 forsøk på kinematisk
dyppdrainering i nærheten. På børsiden
av veien (i reggrøtten) er det ned-
ført et 6" stålør til gruslaget.
Lette fjæres er rammenge på

ca 90 l/dine. Vannet er ubetydelig
blakket.

På nedsiden av jernhullingen er det
nedfjort en "sandepiss" (perforert) til
grüslaget. Det renner vrakk fra
dette røret, og vannet er helt klart.

Ovenfor brakken til Nordisk Aluminiums-
industri, ca 50 m ovenfor opplømmet,
oppstod det i slutten av forrige
uke et krater i terrengt. Dets diameter
var ca 2 m og dybde ca. 0,75 m.
Midt i krateret stod et tre som
var sunket rett ned uten å velte.

Vegappsynsmannen oppdaget dette
(viestrukk) fredag 29.9 og varolet Bm.
lördag 30.9. Bm. mener samme dag
å ha iaktatt større vannføring
enn normalt i opplømmet.

Det var kraftig nedbør tirsdag 28
(og dagene før).

Det ble diskutert hvorvidt krateret
hadde noen sammenheng med opp-
lømmet nede ved løyen.

Fylling ved km. 83,806

Vegvesenets profil på 15 viser at stabiliteten for jernbanen er meget liten. Det er utlagt steinfylling som beskyttelse mot erosjon langs sjøen på dette parti. Skillebanen var nesten helt gjunfyllt.

5-4 viser utlegging av kornfylling i en \varnothing bredde av 5 m, lengde 50 m og fyllingshøyde 1.0 m.

Det er tidligere utført grunnundersøkelser av Gk ved km. 84,02, d. r. s. bakken som ligger ved 200 m lenger syd, men ikke på angjeldende parti.

4/10-61 H.Hk.

G6 245 HS

EKSPEDERT

8/10-76 AKW

Vegsjefen i Vestfold

3100 TØNSVERO

H. Skuggedal

Vegdirektoratets geotekniske forhold på de enkelte
undersøkte partier og foreslåtte sikringstiltak. Det
er vedlagt rapporten. Det vises til
tilleggs oversikt over geotekniske forhold på
strekningen Oddegården - Holmestrand.

En utbedring av E 18 på dette parti er til beredning
i saks. nr. 198 etter sak C198 av 8. oktober 1976
som er tilleggs vedlagt i saks. nr. 198 av 8. oktober 1976
som er tilleggs vedlagt i saks. nr. 198 av 8. oktober 1976.

E 18 NORD FOR HOLMESTRAND GEOTEKNISKE FORHOLD

Det vises til telefonsamtaler med Vegsjefen den
29. september samt møte i Vegdirektoratet den
30. september vedrørende hovedvegnett for nordre
Vestfold. I forbindelse med utbedring av E 18 på
strekningen Oddegården - Holmestrand i begynnelsen
av 60-årene ble det utført geotekniske undersøkelser
på en rekke partier. Veg og jernbane ligger på denne
strekningen trangt til mellom oppstigende fjell på
innsiden av jernbane og veg, og sjøen på utsiden.
Terrenget faller på flere steder steilt av fra strand-
linjen og ut i sjøen. I følge boringene er det på en
rekke steder registrert bløte og til dels kvikke leir-
avsetninger med lav fasthet. Løsmassetykkelsen tilter
i mektighet ut i sjøen.

Av undersøkelsene fremgikk det at den stabilitetsmessige
sikkerhet var lav og til dels labil på enkelte steder.
De labile og utilfredsstillende stabilitetsforhold er også
bekreftet av en større utglidning ved Bogen i 1961 og
av tidligere ras på strekningen Oddegården - Holmestrand.

De vanskelige geotekniske forhold medførte store begrens-
ninger i utbedringsmulighetene for E 18 i begynnelsen
av 60-årene.

Det var videre nødvendig med sikringstiltak på flere
partier for å sikre og bedre stabilitetsforholdene for
veg og jernbane.

Av utførte sikringstiltak kan nevnes belastningsreduksjon ved masseutskifting med lette fyllmasser, lettbetong, peling under vegfylling og bruk av motfylling. På enkelte steder ble dessuten kravet til vegbredde redusert for å unngå tilleggsbelastning på undergrunnen.

Detaljert vedrørende geotekniske forhold på de enkelte undersøkte partier og foreslåtte sikringstiltak fremgår av Veglaboratoriets rapporter. Det vises til etterfølgende oversikt over geotekniske rapporter på strekningen Sdegården - Holmestrand.

En utbygging av E 18 på dette partiet til høyere standard f.eks. vegklasse 1b, vil etter vår oppfatning føre til enorme tilleggskostnader i form av sikringsarbeider som følge av de vanskelige geotekniske forhold.

De topografiske forhold med bratt fjell på innsiden av veg og jernbane og med sjøen på utsiden, gir liten plass til 2 så stive element som jernbane og stamveg. Plassforholdene medfører at vegen på flere steder blir presset ut mot sjøen på ikke baredyktige avsetninger foruten at den stadig vil påvirke og komme i konflikt med jernbanelinjens stabilitet. Den eneste tekniske mulige løsning på en rekke partier vil være bru på peler til fjell. Men selv en slik løsning vil være betenkelig enkelte steder, da det er registrert meget steile fjelloverflater utover sjøen.

Ut fra ovenstående er det klart at en fremtidig utbygging til 4 felts veg vil medføre langt større problemer. Selv om det skulle finnes tekniske løsninger så virker et slikt prosjekt ut fra en økonomisk betraktning urealistisk.

Liste over geotekniske rapporter E 18 Sdegården - Holmestrand

Ved Holm

Z 65 av 20.8.63

Nord for Bogen

Z 60 av 12.1.62

Z 60 A av 9.7.62

Ved Bogen

Z 59 av 13.2.61

Z 59, 60, 61 og 65 av 5.12.61

Ved Klevbogen

Z 61 av 31.1.62

Z 61 av 18.4.62

Syd for Smørstein st.

Z 62 av 17.3.61

EKSPEDEERT
8/10-76 3

Ved Sjøskogen

- Z 63 av 22.3.61
- Z 63 A av 24.4.61

Ved Tvillingtru

- Z 64 av 26.4.61
- Z 64 A av 26.1.63
- Z 64 A av 1.3.63

Ved Kjøkkenfjellet

- Z 88 av 12.7.63
- Z 88 A av 23.9.64
- Z 88B av 3.1.66
- Z 88 C av 7.6.67

Veglaboratoriet
Geoteknisk seksjon

H: Ruistuen

ST. Korpberget

Gjenpart sendt: Planavdelingen

Det var videre nødvendig ved sikringsarbeid på flere
steder for å sikre og bedre stabilitetsforholdene for
veg og jernbane.