

NORGES STATSBANER
DRAMMEN DISTRIKT
Distriktsjefen

Postadr.: Drammen
Telefon: 83 77 80

Gjenpart

Gjenpart
[Signature]

N.S.B. Hovedstyret
Innk. - 6. JULI 1964
Nr.

Bilag (antall)

Akershus fylkes Veivesen
Maridalsveien 31 b

OSLO

Deres ref. og datum

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)
218/3 LE

Datum - 4. JUL. 1964

Sak

ASKER STASJON OPPFYLLING UNDER VEIBRO FOR RIKSVEI 40

././ Jernbanen ønsker å fylle opp med steinmasser det område som er vist
rødt skravert på vedlagte kopi av tegning B 18092.6 samt tverrprofiler.

Da en del av området ligger under den nye veibro for riksvei 40, tør
man forespørre om veivesenet har noe å bemerke til oppfyllingen.

2
v Jernbanen vil for sitt eget vedkommende foreta undersøkelser med hensyn
til stabiliteten av oppfyllingen.

For distriktsjefen

LEIF ENGBREITSEN

NORGES STATSBANER
DRAMMEN DISTRIKT
Distriktsjefen

Postadr.: Drammen
Telefon: 83 77 80

Gjenpart

Bilag (antall)

Hovedstyret for Statsbanene
OSLO

Deres ref. og datum

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)
73/11/10 Hr

Datum
31. OKT. 1964

Sak
ASKER STASJON AUTOMATISK VEISIGNALANLEGG KM 23.708

Ved km 23.708 skal det i forbindelse med bortkjøring av overskuddsmasser fra tunneldriften i Asker opprettes en provisorisk planovergang for Drammenbanens Dobbeltsporanlegg. Planovergangen foreslås sikret med automatisk veisignalanlegg. Drammenbanens Dobbeltsporanlegg er enig i denne sikringsmåte og er villig til å bekoste anlegget, ca. kr. 30 000.--.

Drammenbanens Dobbeltsporanlegg påtar seg alt arbeid med oppsetting av signaler, skap og nedlegging av kabel. Av tegning S. 10713 og S. 10717 ser det ut til at det er en del ledige tråder fra stasjon til AS VIII.

./.. På vedlagte kopi av tegning S. 7807, bl. 2, er vist forslag til plassering av signaler og apparatkiosk. Skinnefordelingen er avmerket.

Fra anleggsiden er oversikten til linjen dårlig, men fra motsatt side noe bedre.

Skinnevekten er 49 kg og største tillatte hastighet for kjøring fra Heggedal er ca. 90 km/t.

Det er ikke behov for å håndbetjene anlegget fra stasjon under skifting. Nødvendig materiell bes oversendt snarest mulig.

-2. NOV. 1964

HANS LØKEN

ARNE AAMODT

Sendes GEOTEKNISK KONTOR

Som muntlig fremholdt er distriktet noe betenkt over denne oppfylld som vil berøre Bondivatnetsmagasinkapasitet som kan være god å ha ved større nedbørmengder.

Askerelven som krysser linjen ved km 23.868, steg under den store regnværssperiode i oktober måned 1964 til et nivå 30 cm over underkant av jernbjelkene for broen.

For distriktsjefen

Hans Løken

Gk. 3263

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

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

Gjenpart m/bilag: Dc. Drammen.

" u/bilag: Gk.

Bilag (antall)
2

Overingeniøren for Drammenbanens
dobbeltsporanlegg

HVALSTAD

Deres ref. og datum

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)
359/64 B/S-H

Datum

-6. OKT. 1964

Sak
DRAMMENBANEN KM 32,6
DEPOTPLASS FOR STEINMASSER

For det lavtliggende og sumpige område på østsiden av driftslinjen km 23,45 - 23,80 er det utført grunnundersøkelser med tanke på oppfylling. Resultatene er gjengitt i rapport datert 25.9.1964 og på tilhørende tegninger Gk. 3263,1-4, som oversendes i 2 eksemplarer.

Arealet kan fylles opp. Det er angitt direktiver for fyllingens begrensning og for fyllingsmåte.

For Generaldirektøren

Gk chespl

DRAMMENBANEN KM ^{23.6}~~32.6~~
DEPOTPLASS FOR STEINMASSER

Gk. 3263.1 - 4

Overingeniören for Drammenbanens dobbeltsporanlegg har anmodet om undersøkelser for å finne fram til hensiktsmessige depotplasser for tunnelstein fra Asker - Lier - tunnelens østre innslag. Man har festet seg ved det lavtliggende område øst for nåværende driftslinje fra km. 23.45 til bru over Askerelva ved km. 23.80. Man kan også tenke seg å fylle videre i sydlig retning til Askerelvas utløp i Bondåvatn og videre langs den østlige bredden langs Bondivatn.

Fra tidligere undersøkelser er grunnforholdene kjent på vestsiden av driftslinjen frem til km 23,9. Disse undersøkelser er påført oversiktstegningen Gk. 3263.1.

Denne rapport omhandler det førstnevnte område km. 23.45 - 23.80, idet materialet fra områdene ved elveosen og på østsiden av Bondivatn enda er under bearbeidelse.

Det er utført sonderinger i 5 tverrprofiler og det er tatt opp en prøveserie i profil km 23.60. Generelt kan det sies at fjelloverflaten stiger i østlig retning opp mot villabebyggelsen og fjellet ligger i dagen i profil km 23.54 - 50 m.v. og km 23.60 - 60 m.v. Langs driftslinjen er dybdene til fjell større enn 15 m.

Lösavleiringene over fjellet består stort sett av kvabb, som går over i leire mot dypet. Avleiringen er løs og inneholder betydelige mengder organisk substans. Överst kan jordarten være gytje eller kvabbig gytje og man skal heller ikke se bort fra at det överst på lokale steder er torv. Grunnforholdene adskiller seg ikke vesentlig fra de som er konstatert på driftslinjens vestsida. Belastninger må påføres trinnvis for at det ikke skal oppstå brudd i grunnen og det må regnes med at de underliggende jordlag presses sammen. Hvor dybdene til fjell er store må en, når det som her kan være aktuelt å fylle opp til kote 104.0 med stein regne med at jordlagene på langt sikt presses sammen 1 à 2 m. Det er sannsynlig at oppfyllingen vil bevirke noe setninger på drifts-linjen og at det kan bli nödvendig å foreta en del justering.

Oppfylling av det nevnte område kan utföres. Fyllingen skal ha fall i sydlig retning, tilsvarende drifts-linjens fall. Overkant fylling fastsettes forelöpig til kote 104.0 ved km. 23.45 og til kote 102.0 ved km. 23.80. Fyllingen skal bygges opp lagvis med floer som ikke er tykkere enn 1.0 m. Det skal ikke fylles nærmere enn 2,0 m fra fyllingsfot av driftslinjen. Det forutsettes at man under arbeidets gang holder seg ajour med setninger i driftslinjen. Det kan på senere tidspunkt bli aktuelt å fylle helt inn til driftslinjen. Det skal ikke fylles nærmere enn 5,0 m fra Askerelvas bredd.

Det omhandlede område er lavtliggende og sumpig og er ved flom oversvömmet. Det kan ikke brukes eller bebygges slik som det er i dag. Ved oppfylling vil det bli et verdifullt areal, som også kan bebygges.

Oslo den 25.9.1964.

W. Haugen-Norby

TEGNFORKLARING OG JORDARTSBETEGNELSER.

BETEGNELSER PÅ SITUASJONSPLAN:

- Dreiesondering
- ⊙ Prøvetaking (ev.med dreiesondering)
- ⊕ Vingeboring " " "
- Spyleboring
- Slagboring
- ⊙ Piezometerinnstallasjon
- ⊖ Skovlboring

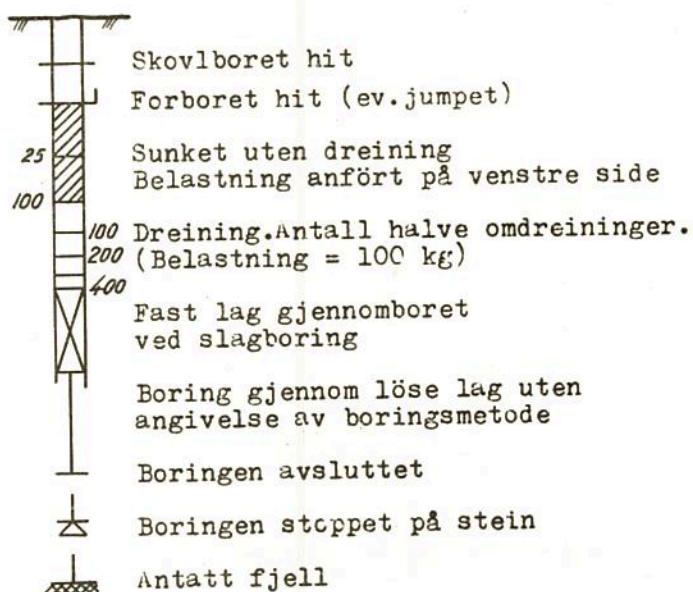
MINERALJORDARTENES INNDELING

ETTER KORNDIAMETER:

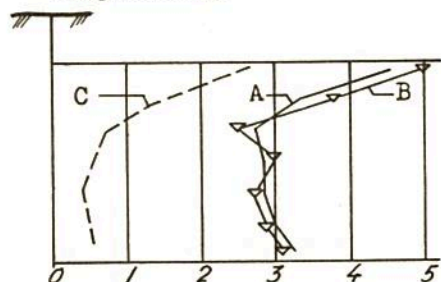
20 - 6 mm	grov	}	Grus
6 - 2 "	fin		
2 - 0,6 mm	grov	}	Sand
0,6 - 0,2 "	middels		
0,2 - 0,06 "	fin		
0,06 - 0,02 mm	grov	}	Silt (kvabb)
0,02 - 0,006 "	middels		
0,006 - 0,002 "	fin		
0,002 mm			Leire

OPPTEGNING AV BORINGSRESULTATER I PROFIL:

Dreiesondering. (H.M. 1:200)



Vingeboring.



A. Skjærfasthet bestemt med vingebor.

B. Skjærfasthet bestemt ved konusmetoden.

C. Omrørt skjærfasthet med vingebor.

Tallene angir skjærfasthet i t/m^2 .

BOOKSTAVSYMBOLER:

w = vanninnhold i vektprosent av tørrsubstans.

n = vanninnhold i volumprosent = porøsitet.

F = relativ finhet.

H₁ = relativ fasthet i omrørt prøve.

H₃ = relativ fasthet i uforstyrret prøve.

Gl.t. = glødetap i vektprosent av tørrsubstans.

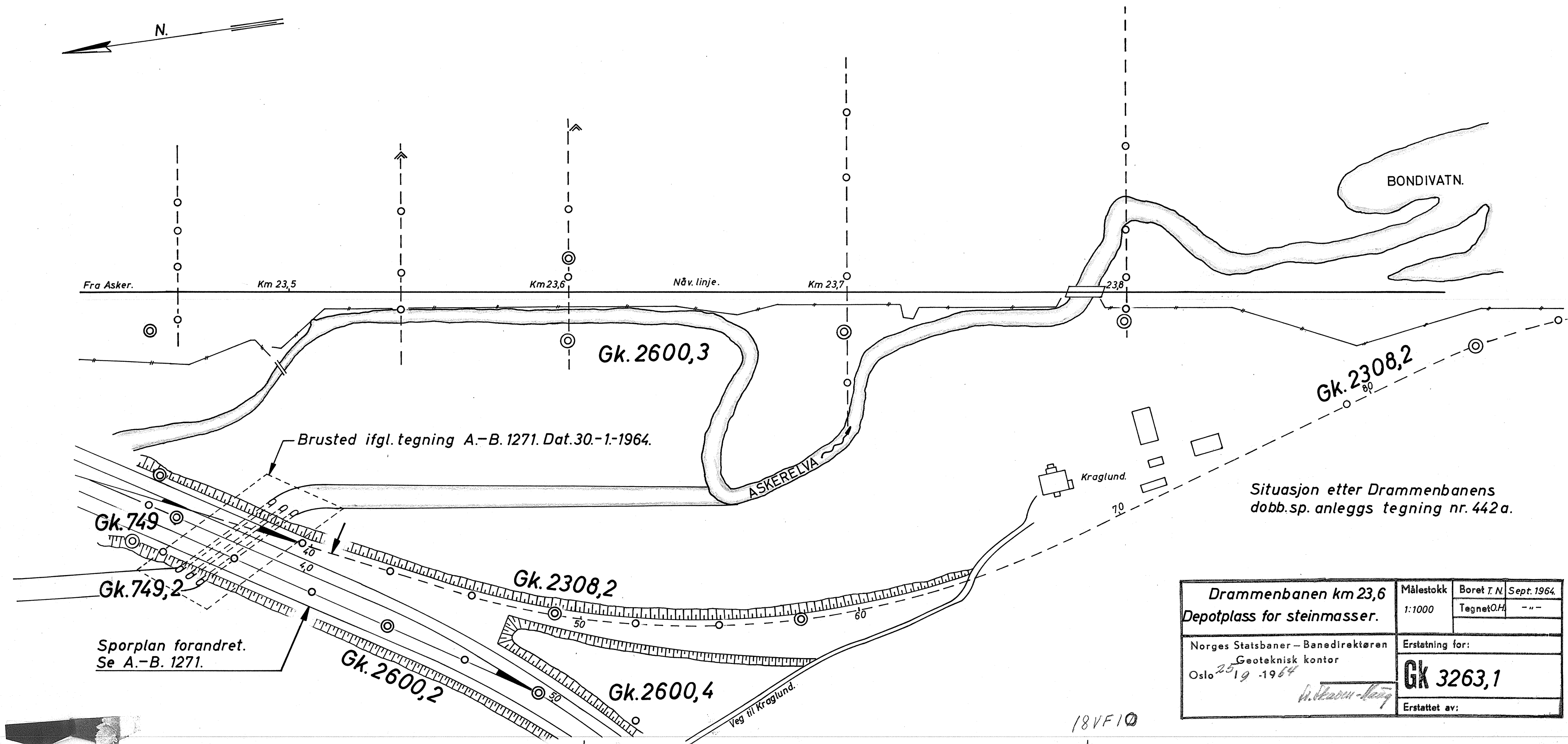
s_u = udrenert skjærfasthet i t/m^2 .

γ = volumvekt i t/m^3 (romvekt).

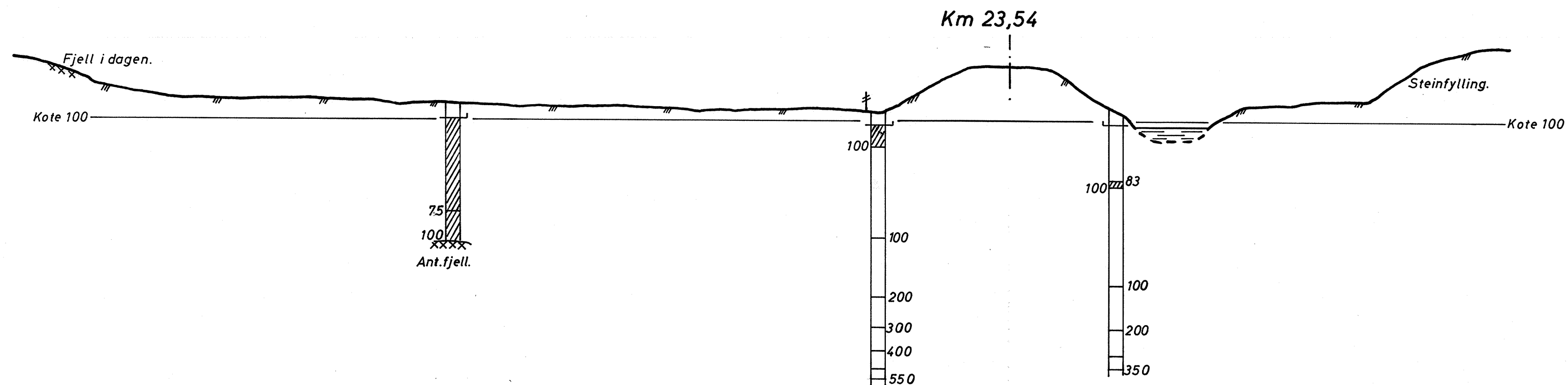
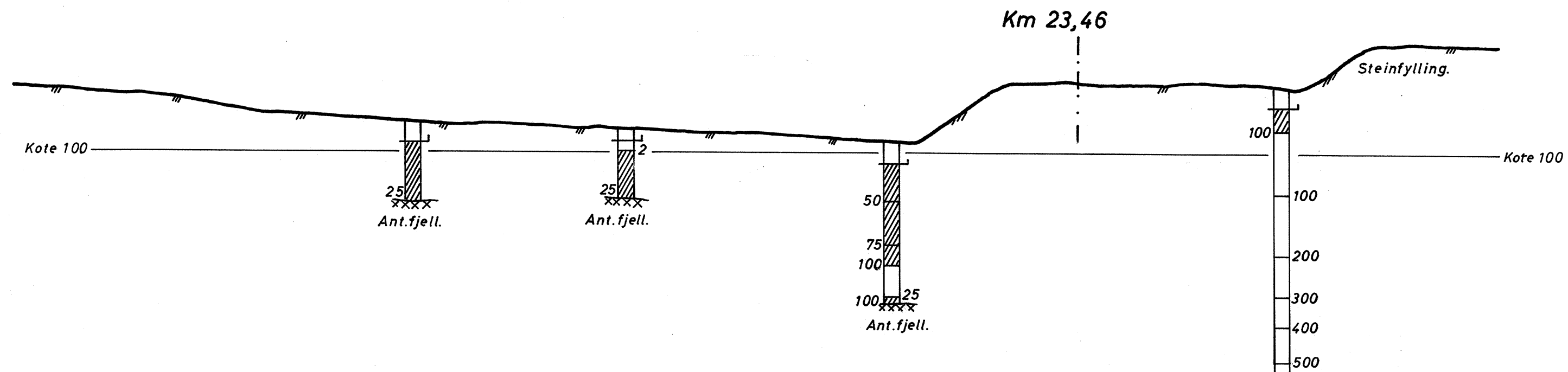
o = humufisert organisk stoff i vektprosent av tørrsubstans.

w_L = flytegrense.

w_p = utrullingsgrense.



Drammenbanen km 23,6		Målestokk	Boret T. N.	Sept. 1964.
Depotplass for steinmasser.		1:1000	Tegnet O.H.	---
Norges Statsbaner - Banedirektøren		Erstatning for:		
Geoteknisk kontor		Gk 3263,1		
Oslo 25.19.1964		Erstattet av:		



Drammenbanen km 23,6 Depotplass for steinmasser.	Målestokk	Boret T.N.	Sept. 1964
	1:200	Tegnet O.H.	— —
Norges Statsbaner — Banedirektøren Geoteknisk kontor Oslo 25/9 -1964 <i>D. Skram-Li</i>	Erstatning for:		
	Gk 3263,2		
	Erstattet av:		

18VF11

Oppflyttet prøveserie.

w	n	H ₃	s _u	δ	o	Gl.t.
66,8	62,6	117	2,9	1,56	>3,5	9,5
114,8	72,8	163	3,8	1,36	"	17,8
99,3	68,5	153	3,6	1,37	"	8,8
96,5	67,5	168	3,9	1,37	"	14,8
78,7	66,0	202	4,5	1,48	"	11,7
75,5	65,0	230	4,8	1,52	"	11,4
84,0	70,4	202	4,5	1,33	"	12,1
61,5	61,2	189	4,3	1,61	"	9,2
74,0	65,0	296	5,5	1,52	"	13,0
73,4	64,4	296	5,5	1,52	"	12,2

Kvabb, gytjig.

— " —

Grov kvabb med planterester.

Bark med planterester, kvabbig.

Kvabb med planterester.

Kvabb, gytjig.

Kvabb, svakt gytjig.

— " —

Kvabb, gytjig.

— " —

Fjell i dagen.

Kote 100

Kote 90

Kote 80

Km 23,60

Steinfylling.

Prøveserie overført fra Gk. 2600,3.

w	n	F	H ₁	H ₃	δ
84,8	68,0			463	1,48
103,8	71,4	(144)	30	132	1,40
124,0	73,1	(160)	21	100	1,32
55,4	58,3	(55)	10	132	1,63
43,4	53,1	(43)	10	107	1,75
73,9	59,4	(112)	44	210	1,40
94,6	68,4	(140)	42	253	1,41
91,2	68,3	(147)	58	281	1,49
75,4	66,6	(114)	44	267	1,55
80,0	66,0	(131)	64	281	1,48
66,6	64,0	(112)	68	281	1,60
75,6	64,5	(122)	58	330	1,50
66,6	62,5	(101)	36	281	1,56
75,0	65,4	(107)	35	220	1,52

Grov kvabb, gytjig.

Kvabb, gytjig.

— " —

Grov kvabb, finsandig og gytjig.

— " —

Grov kvabb, finsandig m. kvist og barkrester, gytjig.

Kvabb, gytjig.

Grov kvabb m. org. bestandeler, gytjig.

Grov kvabb, gytjig.

— " —

— " —

— " —

— " —

Kvabb.

Drammenbanen km 23,6.
Depotplass for steinmasser.

Norges Statsbaner — Banedirektøren
Geoteknisk kontor
Oslo 25.19.1964

Målestokk Boret T. N. Sept. 1964.

1:200

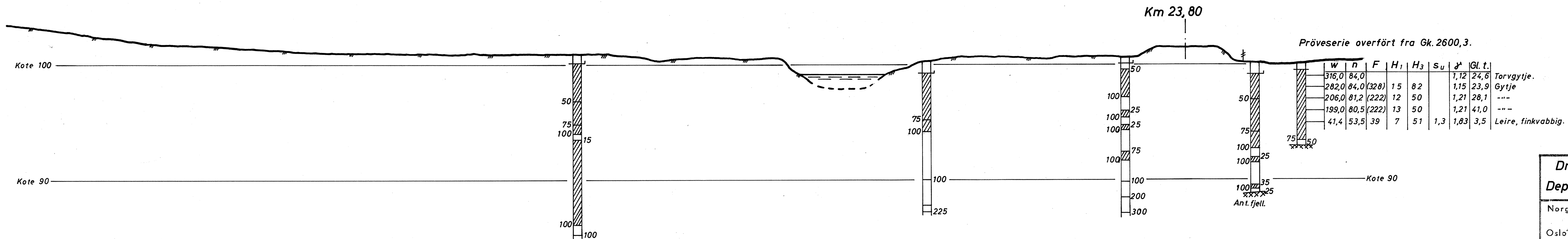
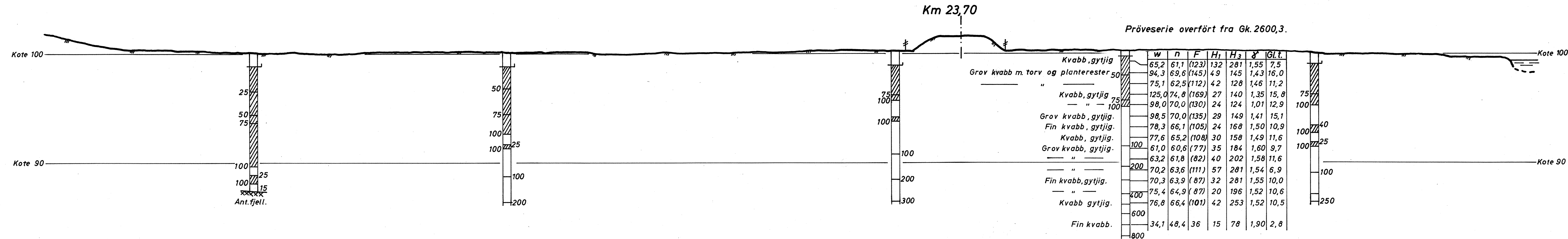
Tegnet OH — " —

Erstatning for:

Gk 3263,3

Erstattet av:

18VFT



Drammenbanen km 23,6		Målestokk	Boret T. N.	Sept. 1964.
Depotplass for steinmasser.		1:200	Tegnet O.H.	---
Norges Statsbaner - Banedirektøren		Erstatning for:		
Geoteknisk kontor		Gk 3263,4		
Oslo 19. 1964		Erstattet av:		

19F61

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

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

Gjenpart m/2 bilag: Dc. Drammen
" : Gk.

Gk. 3263

2 Bilag (antall)

Overingeniören for
Drammenbanens dobbeltsporanlegg

HVALSTAD

Deres ref. og datum

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

Datum 16. NOV. 1964

559/64 B/S-H

DEPOTPLASS FOR STEINMASSER I BONDIVATN
DRAMMENSBANEN KM 24,00

Det er utført grunnundersøkelser med tanke på anbringelse av steinmasser i nordre og østre del av Bondivatn. Resultatene er gjengitt i rapport datert 10.11.64, Gk 3263, 5-12, som vedlegges heftet i 2 eksemplarer.

Undersøkelsene har vist at en strekning på Drammensbanen i kanten av Bondivatn km ca. 23,93 - 24,01 = ca. 80 m må anses å ha lite tilfredsstillende stabilitetsforhold. Det skal legges ut en nærmere beskrevet kontrafylling, og det anses nødvendig å bakse inn sporet ca. 2 m mens dette arbeide står på. Etter at denne kontrafyllingen er lagt ut og i betraktning av at andre kritiske linjepartier langs Bondivatn ble lagt inn på fjell i 1961 kan fyllingsarbeider utføres langs østre bredd i Bondivatn.

Det forutsettes at man hos de interesserte parter oppnår tillatelse til utfylling ved og i Bondivatn.

Gjenpart av dette brev med 2 bilag er sendt distriktsjefen, Drammen.

For Generaldirektøren

GK. eksempel
Oslo, 10.11.1964

DRAMMENBANEN KM 24,00
DEPOTPLASS FOR STEINMASSER I BONDIVATN
Gk. 3263,5-12.

I rapport av 25.9.1964 og tilhørende tegninger Gk. 3263,1-4 er behandlet grunnundersøkelser på området øst for nåværende driftslinje, fra km 23,45 til bru over Askerelven km 23,80. Rapporten konkluderer med at området kan benyttes som depotplass for steinmasser med nærmere angitte restriksjoner. Imidlertid er det behov for ytterligere områder for deponering av steinmasser, og man har foretatt undersøkelser videre fremover langs østre side av driftslinjen frem til km 24,32.

Det er foretatt dreiesonderinger i 9 profiler og dessuten er det opptatt 3 prøveserier. Boringene ute i Bondivatn er foretatt fra flåte.

Grunnen består av et mektig lag gytjig kvabb øverst. Mot dypet går løsavleiringene over til leire. Fjellet stuper bratt ned på begge sider av Bondivatnet. Avleiringene er meget løse, hvor de ikke har vært utsatt for en belastning som har konsolidert grunnen. Ute i Bondivatn er det konstatert så lave skjærfastheter som 0,5-1,0 t/m² og det er på flere steder boret 20 m under sjøbunnen uten at man har hatt kontakt med fastere grunn.

Fra bru over Askerelva ved km ca 23,80 til km 24,00, på tegning Gk. 3263,6 benevnt A-B ligger linjen ifølge tegning Gk. 3263,7-8 på 1,5-2,0 m høy fylling. Selv om nok grunnen under fyllingen er noe konsolidert og fastere er ikke stabilitetsforholdene overbevisende tilfredsstillende. Dette gjelder kanskje særlig den siste del av strekningen hvor fjelloverflaten skråner sterkt, eksempelvis profil km 23,965. Dette 200 m lange linjepartiet fikk ikke bedre

stabilitet ved linjeinnflytting i 1961. Da sjøbunnen har relativt slak helling anses det mulig å bedre stabiliteten ved utlegging av kontrafylling og av flere grunner er det ønskelig at det blir gjort. Arbeidet må innledes ved at det graves nytt utløp C-D for Askerelva. Deretter fylles det gamle elveløp opp til nåværende terreng, kote 100,0. Dette kan gjøres overalt hvor terrenget er lavere enn kote 100,0 så langt frem i linjeretningen som km 23,93. Videre fremover til km 24,01 er det ønskelig med en stabiliserende foranstaltning, men da sjøbunnen tildels har sterk helling på dette 80 m lange partiet er det fare for brudd under utlegging av masser på linjens utside.

Utlekking av denne kontrafyllingen krever endel forsiktighetsforanstaltninger, men når den er kommet på plass - uten at det har oppstått grunnbrudd - vil linjens stabilitet være bedret. Kontrafyllingen anses ønskelig såvel av hensyn til nåværende driftslinje som med tanke på utfyllingsarbeider i Bondivatnets østside.

Det anses påkrevet med en midlertidig innflytting av sporet så lenge arbeidet står på. Med henvisn. til befaring den 9.11.64 skal linjen bakes inn ca 2 m på strekningen km 23,93 til 24,01. Det er de siste 50 m av denne strekning som har størst behov for innbaksning.

Kontrafyllingens høyde skal i km 23,93 være kote 100,0. Herfra fallende høyde til kote 99,7 i km 23,96 og til kote 99,2 i km 24,01. Kontrafyllingens bredde fastlegges ved at fyllingskant er 13 m.v. for nåværende spormidt, som vist på tegning Gk. 3263,8. Massene skal ikke fylles ut over skråning fra jernbanevogn, men kjøres på plass med bil, totalvekt maks. 7 t. I tilfelle det er behov for dozerredskap skal denne heller ikke ha større vekt. Steinmassene kan hentes med bil fra depotmasser som bare legges opp ved km 23,90 så stort at det dekker behovet til enhver tid. Det depotfylles maksimalt opp til kote 101,0 etter at området på forhånd er fylt opp til kote 100,0. Det antas at bilen kan rygge disse opptil vel 100 m. Det forutsettes vakthold og nedsatt kjørehastighet mens arbeidet står på.

Fra km 24,01 - 24,32, på oversiktstegningen benevnt B-F er linjen ved innflytting i 1961 brakt inn på sikkert fjellunderlag. Det vises her til Drammen distrikts materiale, profiler B.16835,3, blad 1-9 og oversiktstegning B. 16835,10. Videre fremover til Bondivatn holdeplass ved km 24,60 ligger linjen i betryggende avstand fra Bondivatn.

Etter at de nevnte arbeider er utført kan det fylles langs østre breidd av Bondivatn. På den første del av strekningen fra km 23,80 frem til rett ut for km 24,0 er det moderate vanndybder og det skal fylles på en slik måte at det ikke oppstår grunnbrudd. Det skal fylles flovis med maksimal tykkelse 1,0 m og undergrunnen skal få tid til å bli endel konsolidert innen neste flo legges ut. Det forutsettes foreløpig at det ikke blir aktuelt å fylle høyere enn til ca kote 101,5, dvs. samme høyde som svilleoverkant i drifts-linjen. Det skal ikke fylles nærmere Askerelvans nye løp enn 5,0 m. Langs Bondivatn skal det endetippes.

Fra et punkt rett ut for km 24,01 eller muligens ved km 24,03 og videre sydover er det betydelige vanndybder i Bondivatn, slik at fyllingshøyden blir stor. Her kan grunnbrudd forsvares av hensyn til drifts-linjen, samtidig som depotmassene blir større. For å redusere risikoen for ukontrollerte utglidninger, som kan være en fare for folk som driver utfyllingsarbeidene, skal det fra km 24,03 fylles fra endetipp etter at gytjen er gjort løsere i et passende bredt traug ved sprengninger. Det antas at sprengninger utført i en dybde av ca 2-3 m under sjøbunnen med moderat ladning 1 kg i borhullet vil være passende. Det sprenges i 2-3 hull i foten av endetipp om gangen og avstanden mellom disse 2-3 hull i tverretningen kan være ca 5 m.

Det tas her ikke standpunkt til høyde og bredde av tippen idet praktiske formål og estetiske hensyn bør være avgjørende.

Fyllingsarbeider i eller på de lavtliggende områder omkring Bondivatn reduserer magasinkapasiteten. Det forutsettes at dette spørsmål blir nøye overveiet og at det finnes en tilfredsstillende løsning, før man går til ytterligere oppfyllinger.

For eventuelle oppfyllingsarbeider syd for nåværende bru over Askerelva skal arbeidsgangen være:

1. Graving av nytt elveløp C-D.
2. Oppfylling av området mellom nytt elveløp og drifts-linjen opp til kote 100,0 så langt syd som til km 23,93.
3. Videre sydover skal det til km 24,01 på lavvann legges ut kontrafylling begrenset oppover til kote 99,7 i km 23,96 og til

kote 99,2 i km 24,01 og med ytterkant planering 13 m.v., som vist på tegning Gk. 3263,8. På forhånd skal sporet være bakset inn ca 2 m.

4. Øst for Askerelvas løp og videre på østsiden av Bondivatn fra km 23,80 - 24,0 fylles det i maksimalt 1,0 m tykke floer om gangen opp til maksimalt kote 101,5.
5. Videre sydover langs østsiden av Bondivatn fra km 24,03 fylles det fra endetipp etter at grunnen på forhånd og suksessivt er gjort løsere ved sprengninger.

Dr. Kaven-Mølling

TEGNFORKLARING OG JORDARTSBETEGNELSER.

BETEGNELSER PÅ SITUASJONSPLAN:

- Dreiesondering
- ⊙ Prøvetaking (ev.med dreiesondering)
- ⊕ Vinge boring " " "
- Spyleboring
- Slagboring
- ⊖ Piezometerinnstallasjon
- ⊖ Skovlboring

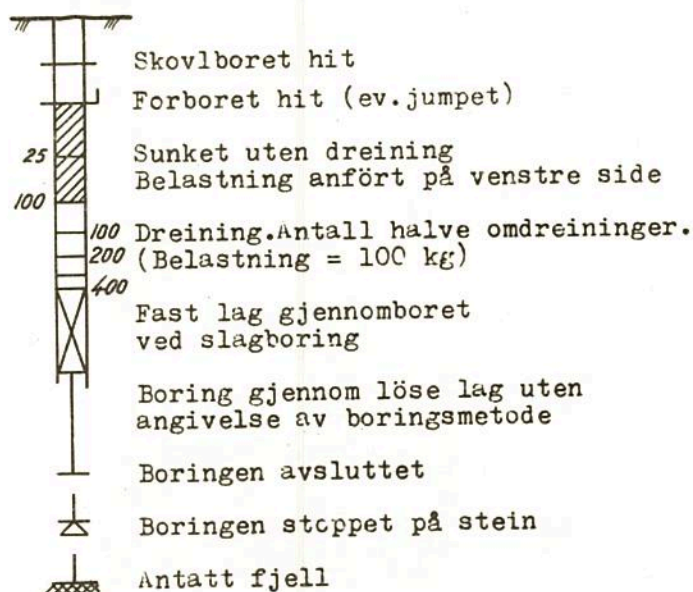
MINERALJORDARTENES INNDELING

ETTER KORNDIAMETER:

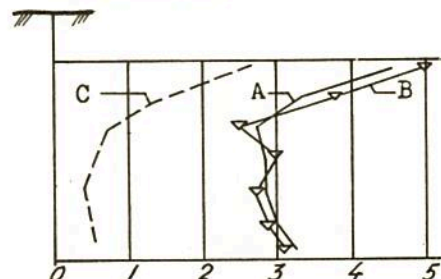
20 - 6 mm	grov	}	Grus
6 - 2 "	fin		
2 - 0,6 mm	grov	}	Sand
0,6 - 0,2 "	middels		
0,2 - 0,06 "	fin		
0,06 - 0,02 mm	grov	}	Silt (kvabb)
0,02 - 0,006 "	middels		
0,006 - 0,002 "	fin		
0,002 mm			Leire

OPPTEGNING AV BORINGSRESULTATER I PROFIL:

Dreiesondering. (H.M. 1:200)



Vinge boring.



A. Skjærfasthet bestemt med vinge bor.

B. Skjærfasthet bestemt ved konusmetoden.

C. Omrørt skjærfasthet med vinge bor.

Tallene angir skjærfasthet i t/m^2 .

BOOKSTAVSYMBOLER:

w = vanninnhold i vektprosent av tørrsubstans.

n = vanninnhold i volumprosent = porøsitet.

F = relativ finhet.

H₁ = relativ fasthet i omrørt prøve.

H₃ = relativ fasthet i uforstyrret prøve.

Gl.t. = glødetap i vektprosent av tørr - substans.

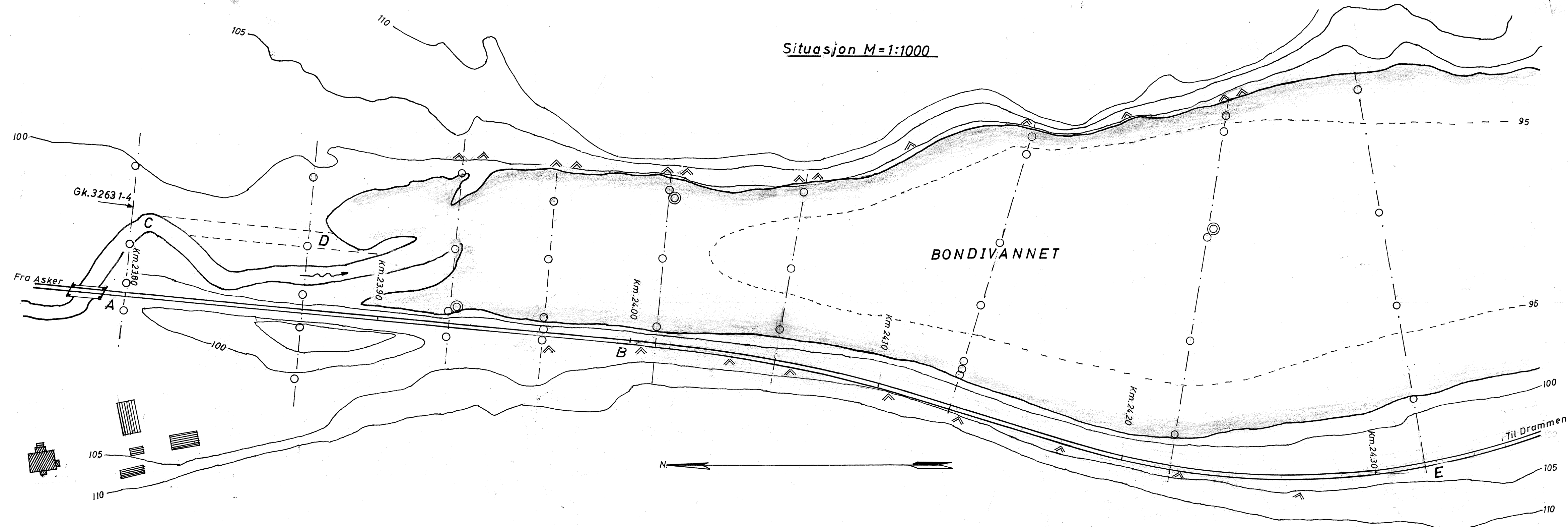
s_u = udrenert skjærfasthet i t/m^2 .

γ = volumvekt i t/m^3 (romvekt).

o = humufisert organisk stoff i vektprosent av tørrsubstans.

w_L = flytegrense.

w_p = utrullingsgrense.



4 boringsbøker lab.nr. 11-40/264

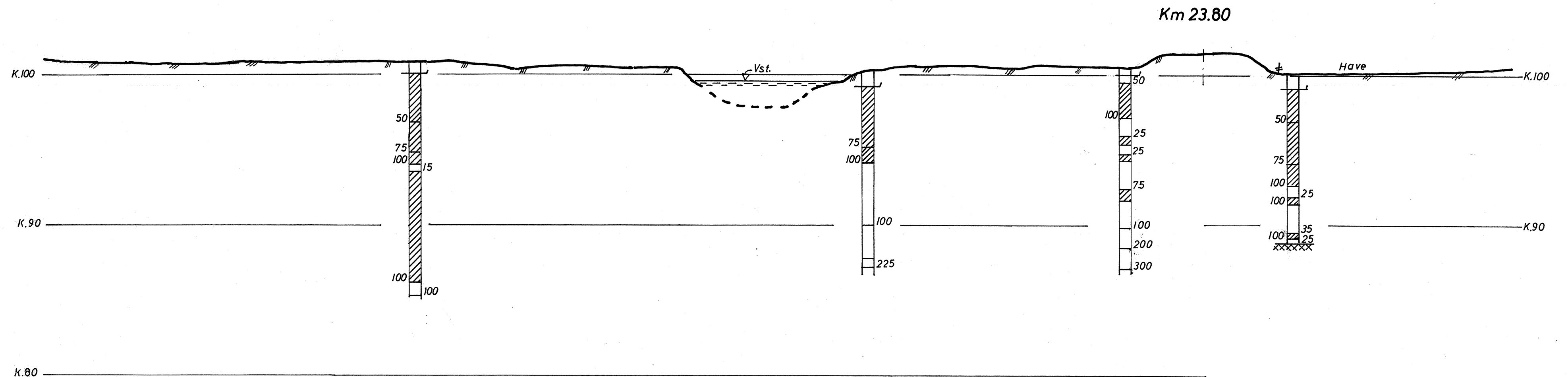
Drammenbanen Km. 24.00
Depotplass for steinmasser

Norges Statsbaner - Banedirektøren
 Geoteknisk kontor
 Oslo 10 11 19 64

Målestokk
 Boret T.N. Sept. 64
 Tegnet " 15.10.64
 1:1000

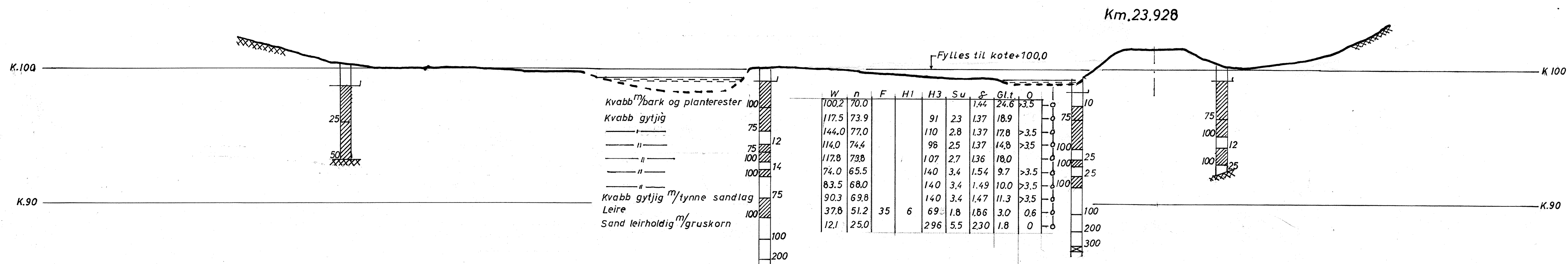
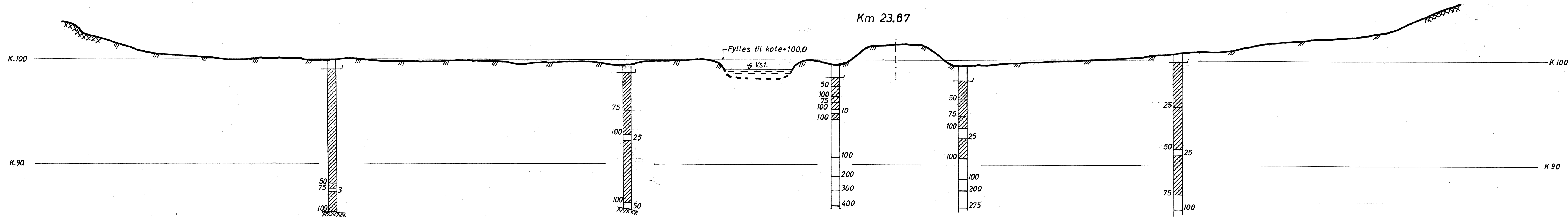
Erstatning for:
 Erstattet av:
GK 3263,5

W. Klavenberg

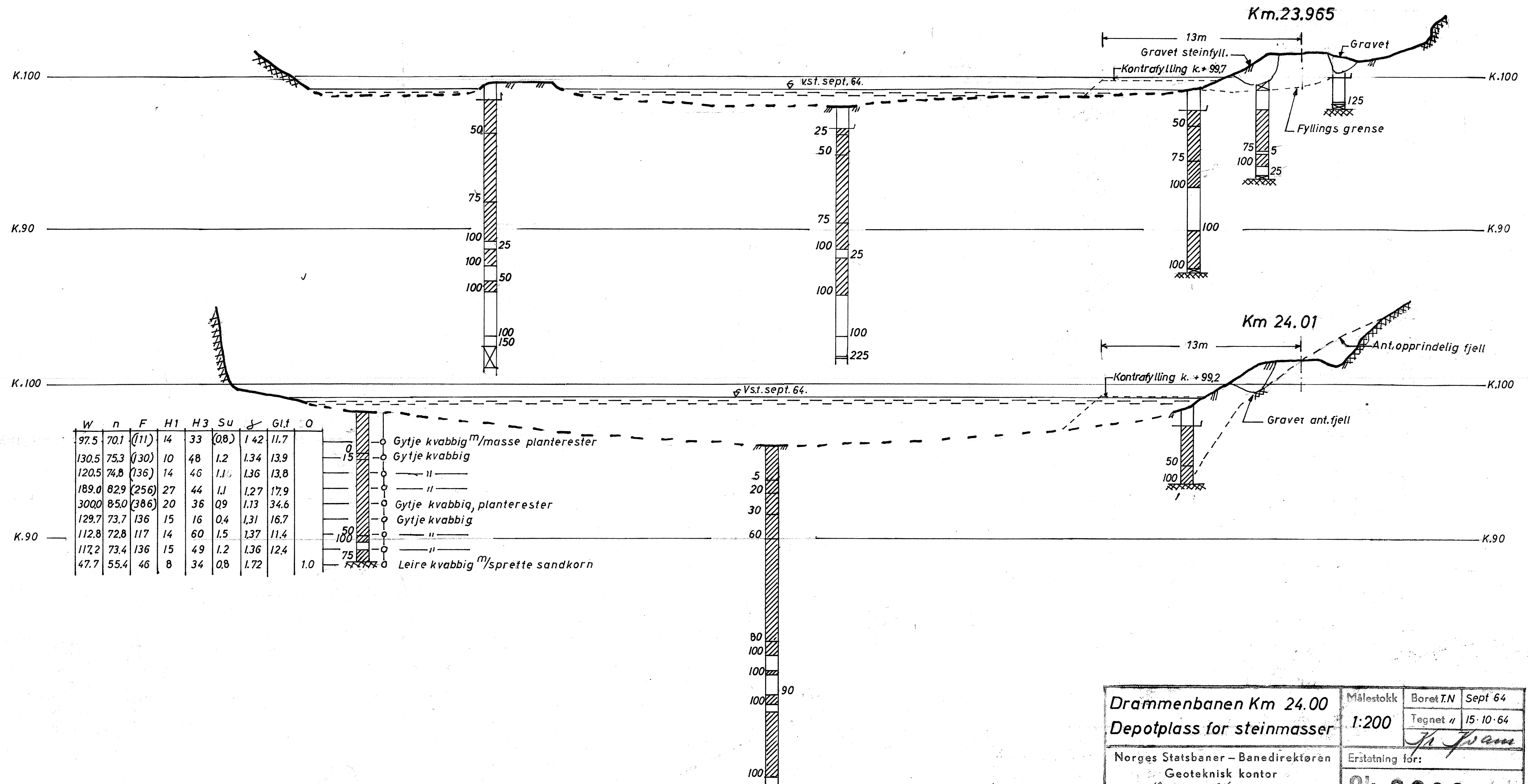


Drammenbanen Km. 24.00		Målestokk	Boret T.N	Sept 64
Depotplass for steinmasser		1:200	Te net "	15-10-64
Forges Statsbaner - Banedirektøren		Erstatning for:		
Geoteknisk kontor		Gk 3263,6		
Oslo 10/11-1964		Erstattet av:		

H. Haugen-Kang

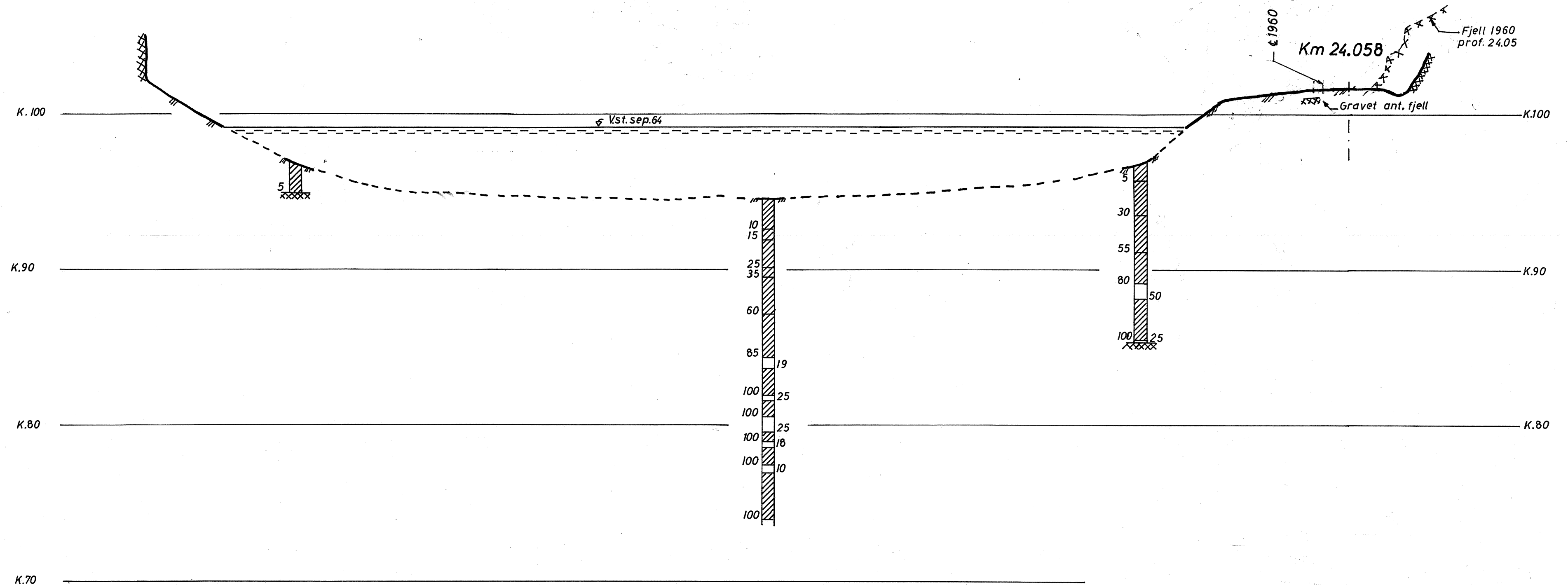


Drammenbanen Km.24.00 Depotplass for steinmasser		Målestokk 1:200	Boret T N Tegner "	Sept. 64 15.10.64
Norges Statsbaner – Banedirektøren Geoteknisk kontor Oslo 10/11 -19 64		Erstatning for: <div style="font-size: 2em; font-weight: bold; text-align: center;">Gk 32.63.7</div>		
Erstattet av:		19 F 84		

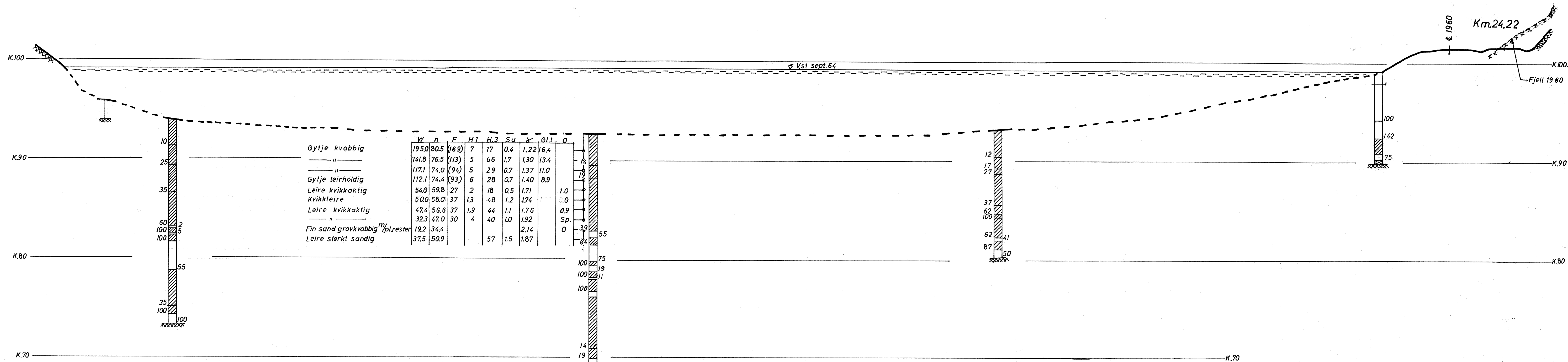


Drammenbanen Km 24.00 Depotplass for steinmasser	Målestokk	Boret T.N	Sept 64
	1:200	Tegnet //	15.10.64
Norges Statsbaner - Banedirektøren Geoteknisk kontor Oslo 10/11 -1964	Erstatning for: GK 3263.8 Erstattet av:		

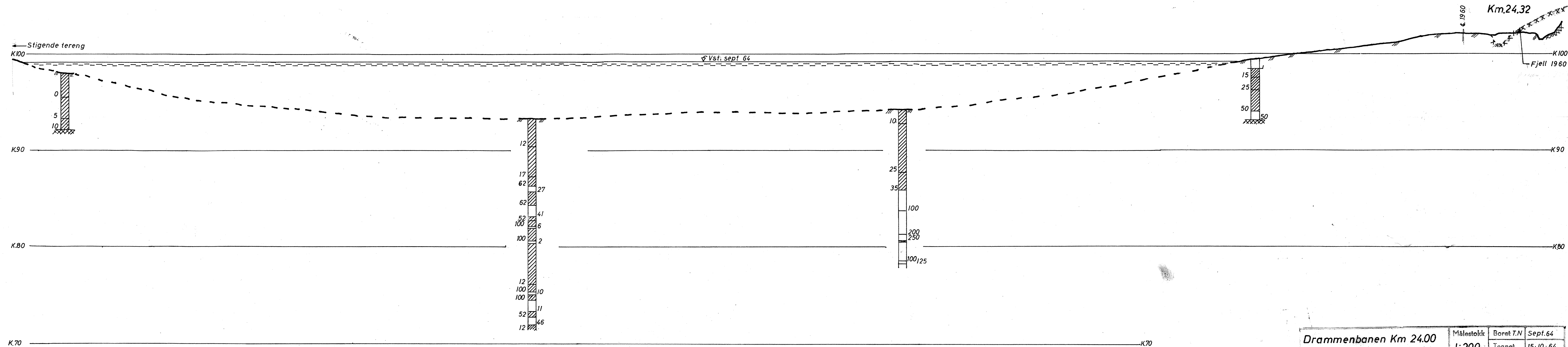
18 VEDG



Drammenbanen Km.24.00 Depotplass for steinmasser	Målestokk	Boret T.N	Sept. 64
	1:200	Tegnet #	15.10.64
Norges Statsbaner - Banedirektøren Geoteknisk kontor Oslo 10/11 -1964	Erstatning for:		
	Gk 3263,9		
	Erstattet av:		



Drammenbanen Km. 24.00		Målestokk	Boret T.N	Sept. 64
Depotplass for steinmasser		1:200	Tegnet av	15.10. 64
Norges Statsbaner - Banedirektøren		Erstatning for:		
Geoteknisk kontor		Gk 32 63,1 1		
Oslo 10/11 - 1964		Erstattet av:		



Drammenbanen Km 24.00 Depotplass for steinmasser	Målestokk	Boret T.N	Sept. 64
	1:200	Tegnet	15.10.64
Norges Statsbaner - Banedirektøren Geoteknisk kontor Oslo 10/11 - 1964	Erstatning for:		
	Gk 32 63,12		
Erstattet av:			

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

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

GJENPART: Gk, Dc. Drammen.

Bilag (antall)

4

Overingeniøren for Drammenbanens
dobbeltsporanlegg

HVALSTAD

Deres ref. og datum

332/131 8.1.65

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

4/65B Ka

Datum

-1. FEB. 1965

Sak

LIERÅSEN TUNNEL ØST
GRUNN TIL PLASSERING AV TUNNELMASSER

Hovedstyret har intet å bemerke til den oppsatte minnelige overenskomst med eierne av Nedre Bondi gård, gnr. 52, bnr. 1, og av Holmen gård, gnr. 6, bnr. 11, begge i Asker. Overenskomsten er undertegnet her, og de tilsendte eksemplarer følger hermed tilbake.

Hva sakens formelle behandling for øvrig angår, bemerkes:

Såvidt skjønnes får ikke fyllingen på disse 2 eiendommer noen nevneverdig innflytelse på vassdragets vannføring. Av rapport datert 10.11.64 fra Geoteknisk kontor fremgår at fyllingsarbeider som er planlagt i og nær Bondivannet på gnr. 51, bnr. 1, Else Ringvold vil få betydning for Bondivannets magasin-kapasitet. Dette vil eventuelt etter vassdragslovens § 8 være en disposisjon som grunneieren ikke kan samtykke i, og det nytter da ikke å gjøre avtale med grunneieren alene. I brev av 16.11.64 forutsettes at man hos de interesserte parter får samtykke til fyllingen. Når selve vannføringen i vassdraget forandres er det meget vanskelig å beregne hvem som kan bli berørt, og vassdragsskjønn var trolig det rette i dette tilfelle.

Man må jo være forberedt på at alle senere oversvømmelser blir tilbakeført til disse fyllinger uansett om fyllingen er årsak eller ei.

Før man avgjør spørsmålet om vassdragsskjønn bes nærmere undersøkt med Asker kommune om de her nevnte forhold. Såvidt skjønnes vil ulemper ved den eventuelt innskrenkede magasinkapasitet kunne motvirkes ved utvidelser i bredden av utløpet ved Kapselfabrikken, uten senkning av den terskel her som bestemmer laveste vannstand i Bondivannet. Om drøftelsene med kommunen kunne tenkes å gå i ønsket retning, bør det som resultat foreligge en skriftlig avtale.

For Generaldirektøren

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

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

GJENPART: Dc. Drammen, Gk, Saken.

gk. 3263

Bilag (antall)

Overingeniøren for Drammenbanens
dobbeltsporanlegg

HVALSTAD

Deres ref. og datum
332/51 AW 16.2.1965

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørser)
7949/5-1 B/S-H

Datum -2. MAR. 1965

Sak
LIERÅSEN TUNNEL Ø
STEINFYLLING BONDIVATN

De mottatte tverrprofiler viser at oppfyllingen i østre side av Bondivatn har innsnevret vannprofilet i betydelig grad, og på strekningen km 23,98-24,02 er profilet innsnevret til ca 1/3. På denne strekning har ikke fyllingen for driftslinjen noen overbevisende god fot og med den innsnevring av løpet som har funnet sted kan man ikke se bort fra at kommende flomvassføringer vil kunne forårsake erosjon og svekket stabilitet.

I befaring den 26.2.65, deltok representanter fra distriktsjefen, Drammen, overingeniøren for Drammenbanens dobbeltsporanlegg og Hovedstyret. Det ble avtalt at fra km 23,93 til km 24,01, hvor det ifølge Gk.rapport 3263,5-12 var forutsatt kontrafylling, skal det legges ut et 0,5 m tykt og 7,0 m bredt lag på isen utenfor fyllingsfot. Steinen skal være småfallen. Dette arbeide skal settes igang straks.

Nord for km 23,93 skal det i overensstemmelse med tidligere planer fylles til kote 100,0 mellom nytt elveløp og driftslinjen.

Gjenpart av dette brev er sendt distriktsjefen, Drammen.

For Generaldirektøren

Spormidt *anm. fra gk.*
 ASKER+HEGGEDAL *Sammenlignes med prof. på gk. tegn.*

Sk.ok. 101,50
 Km. 23,92+8

15/7-65 H.
 Wa. H. 19/8-65

Terreng for utleggelse av kontratylling etter vinteren 1965.

Sk.ok. 101,52
 Km. 23,96+5

Vannstand 9-7. 65. ▼

Sk.ok. 101,59
 Km. 24,01+00

9-7. 65. ▼

Höyden er tatt på yttre skinne. (N.S.B. høyder.)

13/8-65 K/K

Jfr. Gk. 3263,7

Tverrprofiler ved
 Bondivatn.

Norges Statsbaner
 Drammenbanens Dobbeltsporanlegg
 Hvalstad

Skala	Tegn
1:200	ST. 13-7 65.
	Kfr.

A-B.1358.

Ans. ing.

7. Tarmogul

Op. ing.

Erstallt av



Planeg. 23,498

50/92

Omlegn. Asterelva

Omlegn. spor

Ferdsatt elogr.
av gnr. 6
Br. nr 54

52/42

50/55

50/23

52/59

52/64

52/1

Kote-104

51/1

Bondi

Bondivannet

Kote-104

Norges Statsbaner		Stasjonsnr.	Stasjonsnavn
Drammensbanens Dobbeltsporanlegg			
Hvalstad			
C. 100			

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

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

GJENPART: Dc. Drammen, Gk, Saken.

Bilag (antall)

Overingeniøren for
Drammenbanens dobbeltsporanlegg

HVALSTAD

Deres ref. og datum

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)
7949/5-1 B/S-H

Datum -9. MAR. 1966

Sak
LIERÅSEN TUNNEL Ø.
STEINFYLLING I BONDIVATN

Det vises til Hovedstyrets brev 7949/5-1 B, 2.3.65 og til 3 tverrprofiler gjengitt på anleggets tegning A-B 1358 datert 13.7.65. Det fremgår at kontrafyllingsmasser som ble lagt ut på isen våren 1965 i en tykkelse av ca 0,5 m og bredde 7,0 m har sunket ned i de bløte bunnmasser pr. 13.7.65. Kontrafyllingen må nå ha sunket ytterligere ned, antakelig til i høyde med opprinnelig sjøbunn, men har også i denne posisjon full nyttevirkning.

Operasjonen bes gjentatt våren 1966 med utlegging av tunnelstein i et ca 0,5 m tykt og 8,0 m bredt lag på isen utenfor fyllingsfot på strekningen km 23,93 - 24,01 = 80 m.

I og med at dette arbeide er utført anses kravene til stabilitetsforbedring, som anført i Gk-rapport 3263,5-12 å være oppfylt for denne linjestrekning - uten at det ble nødvendig å utføre en midlertidig linjeinnflytting.

Gjenpart av dette brev er sendt distriktsjefen, Drammen.

For Generaldirektøren

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadresse: Storgaten 33
Telefon: 20 95 50

Gjenpart: Dc. Drammen, Gk.

Bilag (antall)

Overingeniören for
Drammenbanens dobbeltsporanlegg
HVALSTAD

Deres ref. og datum

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)
96/68 B/H.Hk.

Datum

-9 AUG 1968

Sak
OSLO-DRAMMEN KM 23,45
DEPOTPLASS FOR STEINMASSER
Hovedstyrets brev av 6.10.64

Etter anmodning ble foretatt befaring av depotplasser for tunnelstein på Asker 2.8.68. Anlegget er i en prekær situasjon med hensyn til plassering av masser fra tunnelen, og det er derfor ønskelig å foreta utfylling på leiet grunn på venstre side av driftssporet.

Med henvisning til Gk-rapport 3263,1-4, datert 25.9.64, kan slik oppfylling foretas til kote 104 frem til km 23,45 og avtakende til kote 102 ved km 23,80. For å få mere plass til fyllmasser kan matjorden (gytjemasser) først fjernes til 2 m dybde seksjonsvis. Første fyllingsflo kan da legges opp til en høyde av 1,0 m over nåværende terreng, og videre oppfylling foretas lagvis med floer ikke over 1 m. tykke.

For å få plassert mere masser kan tillatelse gis til oppfylling til kote 104 frem til km 23,65, dersom eierens tillatelse kan innvilges.

Fyllingen kan legges opp helt inn til jernbanens fylling, med dosering 1:3 mot sporet. Ved eventuelle tegn til deformasjoner av sporet må imidlertid utfyllingen straks stoppes.

For uttrekk av vannansamling ovenfor fyllingen legges, etter at fyllmassene er utlagt, en drensledning av 9" mufferør med omhylling av filtermasse. Singel kan i dette tilfelle anvendes. Drensgrøften skal graves med røft på ikke over 10 m lengde.

For Generaldirektøren

Oslo, den 26.05.1986

Gk 3263

26/5-86 Baf

HENVENDELSE FRA PRIVATE
GODTGJØRELSE FOR GK-RAPPORTER/TJENESTER

Geoteknisk kontor har mottatt henvendelse fra Cobro A/S, Asker vedrørende opplysninger om grunnforholdene sydøst på Asker stasjonsområde. Firmaet er interessert i vår rapport Gk 3263,1-4.

Vi har tidligere imøtekommet slike henvendelser uten noen form for økonomisk godtgjørelse.

Heretter vil vi foreslå at det tas betalt for våre tjenester overfor private, når henvendelsen avstedkommer oversendelse av rapporter/dokumenter.

Kontoret vil etter hvert bygge opp kriterier for prisfastsettelse av slike tjenester. Det er naturlig at rapportprisen settes i forhold til den nytteverdi vedkommende har av de opplysninger rapporten gir. Dette må nødvendigvis bli noe skjønnsmessig, da våre rapporter sjelden vil være skreddersydd til formålet.

I det aktuelle tilfelle vil vi sette prisen til kr 2 000,-, inkl. eksp.gebyr, dvs. ca. 10% av "ny pris" (antatt kostnad for å utføre tilsvarende grunnundersøkelser i dag).

(Gk sak ang. godtgj. Gk 2226)
Bsak . 6400/0-5