

gk.
3020
3615

ALNABRU SENTRALSKIFTESTASJON
BRU FOR GREFSSEN-ALNALINJEN, OSLO-EIDSVOLL KM. 6,24

Møte i Bispegata 12, 30.7.1969 kl. 9,00.

Møtet var sammenkalt for å diskutere den videre fremgangsmåte ved bygging av bru for Grefsen-Alnalinjen etter den utglidning som inntraff natt til 23.7. og den generelle vridning av kulverten som er konstatert.

Følgende var tilstede:

fra Dr.ing. A. Aas-Jakobsen:	Siv.ing. Jan G. Eckhoff Siv.ing. Rolf Scheen
fra Dipl.ing. Kaare Backer A/S:	Siv.ing. Lorentz Flesvig Tekn. Bjørn Berg
fra NSB Hovedadministrasjonen:	Overing. I. Tannæs Fjeld <u>Overing. H. Hartmark</u> Overing. P. Hektoen Avd.ing. Bjørn Falstad
fra Jernb.anl. Oslo Sentralst.:	Overing. Olav Strøno Overing. C. Øverland

Det ble besluttet:

1. Sporet gjennom kulverten dreies slik at der oppnåes tilstrekkelig klaring (2,52 m) fra det punkt som har forskjøvet seg mest (nordøstre hjørne av ferdig del). (Dreining ca. 1:200).
Kurvene i begge ender tilpasses denne nye tangenten.
Bortsett fra en kort tilpassing nær ovennevnte punkt støpes kulverten med tidligere forutsatte bredder fra spormidt.
2. Gjenstående deler av kulvertens vestsida støpes trinnvis ferdig, først til pel 622+7, så til pel ca. 623+6. For første trinn skal der settes opp et lavt avsteng for enden av skjøtarmeringen slik at man slipper å lense mer enn nødvendig.
3. Trafikken på Grefsenssporet tillates ikke igangsatt foreløpig.
4. Videre fremdrift planlegges av konsulentene i samråd med byggherre og entreprenør.

Møtet hevet ca. kl. 10,15.

O s l o , 30.7.69

C. Øverland.

NORGES STATS BANER
JERNBANEANLEGGET
OSLO SENTRALSTASJON

J.nr. 241.52/6,2 CØ

ALNABRU SENTRALSKIFTESTASJON
BRO FOR GREFSEN-ALNALINJEN OVER HOVEDBANEN, KM. 6,24

Møte på Geoteknisk kontor, Had., 5.8.1969 kl. 13,00.

Tilstede:

fra Dr.ing. A.Aas-Jakobsen:

Siv.ing. Eckhoff

Siv.ing. Scheen

fra NSB Hovedadministrasjonen:

Sjefing. Legernæs

Overing. Hartmark

Overing. Hektoen

Avd.ing. Falstad

fra Jernb.anl. Oslo Sentralstasjon:

Overing. Øverland

Man diskuterte betingelsene for at trafikken på Grefsensporet kan settes igang igjen, og kom fram til at følgende arbeider må være utført på forhånd:

1. Undergangen må være ferdig i fullt profil frem til pel 623+6.
2. Overvannskulverten må være lagt og omstøpt forbi tidligere stemplet utgraving for kum ved pel 624.
3. Trauet mellom pel 618 og 621 må være fylt med grus.
4. Masseskifting med lette fyllmasser i 2 m dybde må foretas i sporet som skal trafikeres (nermost stillverket) i ca. 30 m lengde fra pel 623+5 til 626+5. (Eventuelt kan brukes krysslagte sviller).

Utgravingen påbegynnes når undergangen er ferdig frem til pel 622+7. Ifylling m/lette masser når undergangen er ferdig frem til pel 623+6.

Det vil på det nåværende tidspunkt ikke kunne sies noe sikkert om når disse arbeidene vil kunne være fullført.

Man diskuterte videre fremgangsmåten ved bygging av overvannskulverten og var enig om at kummen bør trekkes nærmest mulig den ferdigstøpte del og utføres på enkleste måte ved å sette ned en kumring med bunn og føre rørenden gjennom veggen. For bygging av ledningen videre slås ned spuntvegg på begge sider til minst 1 m under grøftebunn. Veggen blir stående som sideforskaling. Ledningen bygges i 2m seksjoner, med ikke over 3 m total utgraving. Enden av utgravingen sikres midlertidig med tverrspunt.

Arbeidet med kum og grøft skal ikke påbegynnes før undergangen er ferdigstøpt frem til pel 622+7.

Geoteknisk kontor skal vurdere nærmere den videre fremføring av selve brokonstruksjonen, med angivelse av maks. lengde av graveseksjoner.

O s l o , den 6.8.1969

C. Øverland

C. Øverland.

3615

NORGES STATSBANER
HOVEDADMINISTRASJONEN, OSLO

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadresse: Storgaten 33
Telefon: 209550

Gjenpart: Dc. Oslo, Vk, An, Gk.

Bilag (antall)

Overingeniøren for jernbaneanlegget
Oslo Sentralstasjon

OSLO

Deres ref. og datum
241.52/6,2 CÖ 24.7.69.

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)
7617/4,1 B/H.Hk.

Datum

15. AUG 1969

Sak
BRU GREFSEN-ALNALINJEN
BYGGETRINN I a OG II b
ANBUD NR 121

På grunn av oppstått skade på byggverk i forbindelse med glidning har det vært nødvendig å stoppe trafikken på Grefsensporet.

I møte på Geoteknisk kontor, Hovedadministrasjonen, 5.8.69, diskuterte man hvilke sikkerhetstiltak som var nødvendig for videre gjennomføring av arbeidet og hvilke krav som måtte stilles for å gjenopprette trafikk på Grefsensporet.

Referat fra møtet, skrevet av overingeniør Överland, er mottatt. Overingeniøren for Oslo Sentralstasjon har erklært seg enig i at arbeidet fremmes etter den plan som er gjengitt i referatet. Trafikk på sporet kan ikke igangsettes før de angitte arbeider er utført.

Vi minner om at fylling bak veggene må utføres etter hvert som disse er ferdigstøpt.

For Generaldirektøren

**NORGES STATSBANER
JERNBANEANLEGGET
OSLO SENTRALSTASJON**

Overingeniøren

Postadr.: Bispegaten 12v

Telefon: 41 30 36

Postgiro nr. 723

Kopi:

Had (Gk)

C.Ø.

J.Sv.

T.Bye

H. Hk. 27/8
Bux
Gk-sak

Bilag (antall)

Dipl.ing. Kaare Backer A/S (2)
Wesselsgt. 8

OSLO 1

Deres ref. og datum

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

241.52/6,2 JSV

Datum

26.8.69

Sak

**BRO GREFSEN-ALNALINJEN
BYGGETRINN IB OG IIA
UTFØRELSE AV SAMLELEDNING FOR DRENERING**

Den tilbakefyltde grusen fjernes seksjonsvis i 1 meters bredde og 3 meters lengde i høyde med framtidig magerbetong og med skråning ca. 1:1,25. Det skal deretter rammes en spunkasse med indre dimensjon 100 cm x 300 cm. Spuntprofil Larsen Ia neu eller større, lengde 240 cm eller mer. Topp av spunt skal rammes i høyde med underkant av magerbetong.

Deretter graves det til dybde vist på konsulentens tegninger. Spunkassen skal etter utgraving avstives med en boks minimum 4" x 4" på midten. Langsidene skal tjene som forskaling for omstøpen og blir stående.

Ledning med omstøp utføres etter konsulentens tegninger med unntak av kum ved km. 6,24. Omstøpen skal fram til km. 6,28 føres 2 m fram for hver seksjon(slik at det blir en meter igjen inne i spunkassen til skjøtejern).

Samleledningen må ikke føres lengere fram enn det som er nødvendig for å dekke den etterfølgende seksjon av brokonstruksjonen.

Ved kummen utvides bredden av spunkassen til 120 cm. Ledning og omstøp utføres gjennomløpende. I omstøpen må det lages utsparing på 50 cm x 100 cm slik at toppen av røret blir fritt og slik at det blir en skråning fra kant av omstøp og inn mot røret. Se konsulentens tegning 986-62. Det skal så hugges hull i toppen av røret i samme størrelse som utsparingen. Kumring Ø 120 cm og kjegle plasseres på omstøpen og støpes fast i brokonstruksjonens bunnplate.

For overingeniøren

C.Ø.

C. Øverland

J.Sv.
Jan Svendsen

NORGES STATS BANER
HOVEDADMINISTRASJONEN, OSLO

3615
GJENPART: Dc. Oslo, Gk, Ap, Vk, Saken.

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

Bilag (antall)

Overingeniøren for jernbaneanlegget
Oslo Sentralstasjon

OSLO

Deres ref. og datum

241.52/6,2 CØ 24.7.69

Sak

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

7617/4,1 B/HHk

Datum

24.7.69

BRU GREPSEN-ALNALINJEN

For å kunne gjennomføre byggearbeidet uten risiko for ytterligere utglidninger forutsettes entreprenøren pålagt følgende restriksjoner fra km 6,245 og videre fremover i linjen.

Utgravingen begrenses til seksjoner av ikke over 10 m lengde fra km 6,245 til 6,265.

Fra km 6,265 til km 6,280 skal graverøftet ikke være over 15 m, og videre fremover fra km 6,280 settes begrensningen til 20 m.

Bunn og vegger skal være ferdigstøpt før neste graverøft påbegynnes. Tilbakefylling bak betongveggene skal skje samtidig på begge sider, slik at massene hele tiden er i balanse. Stabiliteten av den ferdige konstruksjon med full oppfylling på sidene er betinget av at Hovedbanens ballast er utlagt.

Drensgrøften under hulverten skal støpes i korte seksjoner. Frem til km 6,28 skal støpeseksjonene være 2 m, og tillatt graverøft = 3 m. Videre fremover fra km 6,28 kan tillates støpeseksjoner på 4 m og graverøft på 5 m lengde.

Den midlertidig oppdosedde pukkhaug nord for det brutte spor skal fjernes. Det tillates bare trafikk på 1 spor, hvor det er forutsatt masseskifting med lette fyllmasser på en lengde av 30 m.

Graveskråningene skal ikke være brattere enn 1:1,25 og skråningene skal ikke oppstrammes med spuntvegg bortsett fra for drenggrøftens vedkommende.

Stabilitetsforholdene mot Alf Bjerckes fabrikk har tidligere vært vurdert. Beregningene har vært forelagt Alf Bjerckes geotekniske konsulent som har godkjent planene. Geoteknisk kontor vil imidlertid etterkomme overingeniørens uttrykte ønske om påny å studere stabilitetsforholdene mot naboen og ber om å få tilsendt karakteristiske profiler med fylling og spor inntegnet etter reviderte planer.

For Generaldirektøren

NORGES STATS BANER
HOVEDADMINISTRASJONEN — OSLO 1

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

Gjenpart: Gk, Vk, An 3615

Bilag (antall)

Overingeniøren for jernbaneanlegget
Oslo Sentralstasjon

OSLO

Deres ref. og datum

241.52/6.2 CÖ, 4.6.70

Eget saknr. og ref

7617/4,1 B/H.Hk.

Datum

16. JUN. 1970

Sak

ALNABRU SENTRALSKIFTSTASJON
BRU FOR GREFSEN - ALNALINJEN KM 4,1
(OSLO - EIDSVOLL KM 624)

Det henvises til geoteknisk rapport, datert 12.12.67, oversendt med brev av 28.12.67. Det fremgår av denne (tegning Gk 3615,2) at man må regne med kvikkleire i dybden minst så langt frem som til km 6,4 i Hovedbanens spor. Sikringsarbeider som blir utført i form av forlenget bunnplate og stöttemurer er ikke ført så langt frem. Grunnforholdene er imidlertid vanskelige gjennom det meste av skjæringen.

I en senere rapport datert 4.3.68 er uttalt at Hovedbanens ballast skal være lagt ut før oppfyllingen skjer på sporområdet. Dette er uttalt i forbindelse med byggetrinn Ia. Vi vil imidlertid presisere at dette forbehold er nødvendig også for resten av brukonstruksjonen, stöttemurer og skjæring.

Provisorisk sporanlegg mellom ny veksle 23 og spor 18 kan derfor ikke tilrådes lagt slik som foreslått for alle arbeider er fullt ferdig i skjæringen.

Vi er likevel kommet til at fyllingsmasser kan utlegges opp til fremtidig planum og provisoriske eller permanente spor kan legges inntil en avstand av 20 m fra fremtidig overkant skråning slik denne er inntegnet på tegning O.S.a 7/47 R av 8.5.70. For øvrig må fyllmasser ikke utlegges eller spor anlegges lenger frem enn til det punkt hvor Hovedbanens planering, bunnplate, stöttemurer, bakfyll og ballast er fullt ferdig til enhver tid.

For Generaldirektøren