

NORGES STATSBANER
HOVEDADMINISTRASJONEN, OSLO

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

H. Hk 12/8-69
Gjenpart: Stk, Gk, saken.

860

Bilag (antall)

Div.

Det kgl. Kommunal- og
arbeidsdepartement
Oslo-Dep

OSLO 1

Deres ref. og datum

1082/69 P1 17.6.69

Sak

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

7607/19 B/WK

Datum

2 AUG 1969

REGULERINGSPLAN FOR UNDERGANG VED SAGDALEN STOPPESTED, SKEDSMO KOMMUNE

Hovedadministrasjonen har ikke noe å bemerke til reguleringen som vist på kartutsnitt datert reguleringsvesenet i Skedsmo 14.1.69.

Det forutsettes at detaljplaner for undergangen blir forelagt Hovedadministrasjonen til godkjenning.

De mottatte dokumenter og karter følger vedlagt.

For Generaldirektøren

860 919

NOTAT fra møte hos NSB 2/3-72

TILSTEDE: Oppegaard, Hartmark, Hektoen fra NSB
Taugbøl, Bell, Bunnæs fra T og Ø 4/5

Forrige møte: Notat fra møte hos NSB 20/1-72 ble gjennomgått uten at vesentlige bemerkninger fremkom.

Provisorier: Provisoriet flyttes lengst mulig mot vest for å få skjæringskråningene slakkest mulig. Svilleroster økes til 7 lag og legges sentrisk under bjelkeopplegg. Betongopplegg øst for undergang legges 1m fra teoretisk tipp av fjellskjæring, parallelt med undergangen. Bjelkeprovisoriene forskyves parvis. Av bjelkene som skal brukes er 12 DIP 80 ferdig hullt, mens de 4 nye DIP 80 og de 8 DIMEL 60 ikke er hullt.

Leca på bruplate: Leca på bruplate under ballasten antas OK, enten utstøpt eller blokker lagt i tømmer (benyttet av NSB ved utskiftingsarbeider). Som tetting mellom bruplate og Leca benyttes for eks. Aquarite.

Fjerning av
provisorier:

Det forutsettes at spennene fjernes ett for ett i togpauser gitt av distriktet. Det må tas hensyn til at 1) utsparinger i dekket skal gjenstopes og 2) Leca utstopes/utlegges før permanent spor legges. Følgende alternative metoder ble drøftet:

- a. Opplegg av skinner og sviller på langsgående svillestabler. Muliggjør utførelse av både 1) og 2), idet man fjerner så mange svilleunderstøttelser som man rekker å erstatte med Leca i hver togpause.
- b. Oppskoling av bjelkene mot betongplaten i full lengde for å kunne gjenstoppe utsparinger. Bjelkespennene må senere fjernes ett for ett og erstattes helt ut med Leca og ballast innenfor togpausene.
- c. Som b, men oppskoling bare under bjelkeenden, samtidig som det skilles mellom topp av provisorisk søyle og u.k. betongplate.

Stabilitet av
skråninger:

Hartmark ser nærmere på freliggende grunnundersøkelser og gir Taugbøl og Øverland beskjed dersom supplerende prøveserie ansees ønskelig.

Oslo 6/3-72

Steinar Brunæs

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

Gjenpart: Taugböl og Överland A/S,
Plogveien 3 b, Oslo 6, Bgk.

860

Bilag (antall)

1

Distriktsjefen

OSLO

Deres ref. og datum
1214/3 B/HS 20.4.72

Eget saknr. og ref.
7607/19 B/H.Hk

Datum

-2. MAI 1972

Sak

UNDERGANG FOR STRÖMSVEIEN VED SAGDALEN HOLDEPLASS

Tilsendte rapport fra Veglaboratoriet er gjennomgått.

Det er tillatt noe brattere skråninger enn 1:1,5, som angitt av Veglaboratoriet, under forutsetning av at skråningene dekkes med plastfolie.

Det er noe usikkerhet med hensyn til fjelldybdene ved provisorisk pillar. Det er imidlertid problematisk å foreta kontrollboring uten å hindre trafikken. Man har meddelt Taugböl og Överland A/S at man må være forberedt på at NSB forlanger arbeidet stanset hvis det er stor uoverensstemmelse med fjelldybdene. Man må da innprovisere en sikker fremgangsmåte.

Rapporten returneres vedlagt.

For Generaldirektören

NORGES STATSBANER
HOVEDADMINISTRASJONEN — OSLO 1

Gjenpart: Bgk.

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

Bilag (antall)

Distriktsjefen

OSLO

Deres ref. og datum
1060/1 B/HS

Eget saknr. og ref.
7607/18.94 B/Baf

Datum
15. SEP. 1972

Sak
AVSKJÆRENDE LEDNING SAGDALSVEIEN
KRYSSING MED HOVEDBANEN KM 18,94

De oversendte beregninger fra Skedsmo kommune er kontrollregnet ved Geoteknisk kontor. Under forutsetning av at den ved beregningene antatte skjærfasthet $S = 2 \text{ t/m}^2$ ikke er satt for høyt, kan den forelagte løsning med seksjonsvis graving av grøft innenfor avstemplet trespunt godkjennes.

NSB har tidligere utført grunnundersøkelser for undergang for Strømsveien på andre siden av Sagelva. På grunnlag av disse boringer synes den antatte skjærfasthet på 2 t/m^2 å være rimelig. Av beregningene går det fram at grunnundersøkelse vil bli foretatt når graving er påbegynt. Dette kan godtas så fremt det ikke graves dypere enn til første avstivningsnivå for skjærfasthetsbestemmelse foretas. Boringsresultatene må forelegges NSB.

Hovedadministrasjonen har ingen bemerkninger til den alternative løsning med rørgjennompressing, bortsett fra at grunnundersøkelser i alle fall bør foretas. Baneingeniøren må på forhånd varsles, så skinnegangen kan holdes under spesiell oppsikt.

For Generaldirektøren
