

juni 1937.

2986/37 B.

Veivesenets forslag til ny veillinje forbi raset ved Bogen.

Til forslaget som er vist i profiler på veivesenets tegning av 24/5.37 anfører geologen følgende:

Inntil ca. km. ^{79.922}~~80.16~~ er der ikke noget å innvende mot det foreliggende forslag, men herfra og til heimot km. ⁰⁶²~~80.30~~ skjærer ~~veien~~ veien sig for sterkt inn i det gamle terreng og med de ugunstige erfaringer man har angående grunnforholdene kan det vise sig vanskelig å få skråningen mellom jernbanelinje og vei til å stå med en dosering på 1: 1 1/2.

Mindre setninger eller bevegelser i fyllingen vil være særlig uheldig for jernbanelinjen på strekningen fra km. ca. ^{79.962}~~80.20~~ til ca. ⁰⁶²~~80.30~~ hvor svillene delvis blir liggende på fjell og delvis på fylling. Skal derfor forslaget godtas av jernbanen bør linjen flyttes inn så meget på nevnte strekning at svillene kommer på fjell. Hvis så ikke kan skje bør veien ligge omtrent som den lå tidligere og i samme nivå.

Ved endelig fastsettelse av veiens tracé gjøres tilslutt opmerksom på at fra km. ^{79.892}~~80.13~~ til ^{79.922}~~80.16~~ må der påfylles minst mulig.

For Generaldirektøren

A. A. R

Hr. Distriktschefen i Drammen.

O s l o den 23 september 1937.

Vestfold fylkes veivesen,

Hr. Overingeniøren.

T ø n s b e r g .

Veibruddet ved Bogen i Botne: Mudring.

Deres skrivelse av 18/9.1937 - jnr. 1149/37.

Ifølge veivesenets egne boringer og grunnundersøkelser skulde det ikke medføre risiko å mudre ~~til~~ fast bunn mellom km. ^{79.822} ~~80.07~~ og ^{79.962} ~~80.10~~, slik som foreslått av Dem. Mellom km. ^{79.962} ~~80.10~~ og til forbi ^{79.972} ~~80.11~~ er derimot forholdene betydelig ugunstigere som også nevnt i Deres skrivelse og det må derfor frarådes at mudringen på dette område utføres som på den øvrige strekning.

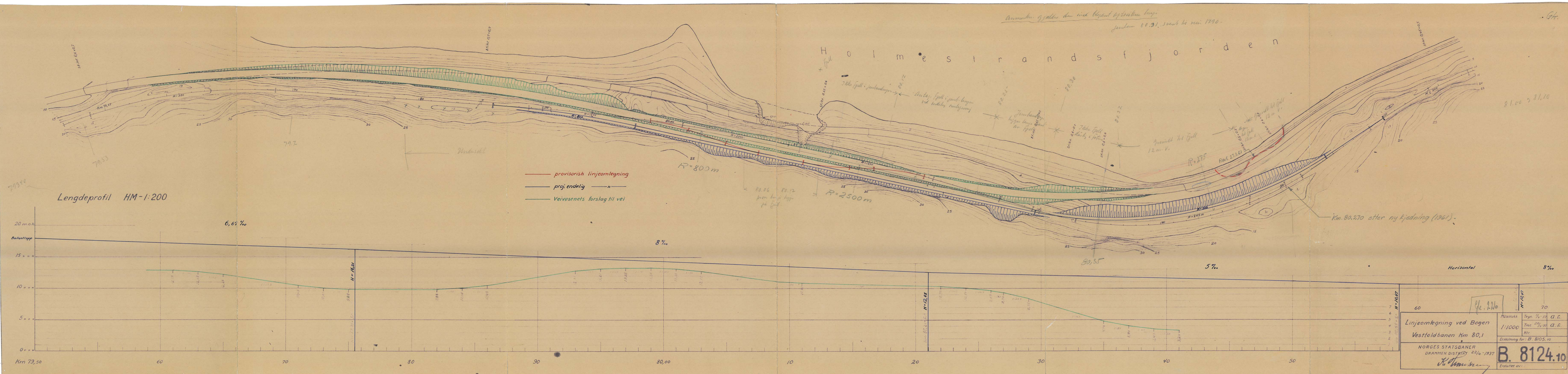
Mellom km. ^{79.962} ~~80.10~~ og til vel ^{79.972} ~~80.11~~ må der kun mudres en renne med en bunnbredde på 8 a 10 m. og således at rennens ytre kant (i bunnen) blir liggende 25 m. utenfor betongmuren (tidligere indre veikant). Man må ~~ikke~~ mudre lenger inn mot land enn at de i rasgrøften sist utfylte stenmasser har fot selv om dette skulde medføre at rennen blir smalere enn tenkt. Man må derfor opta nye profiler ved rasgrøften før man kan fastsette nøyaktig bredde av rennen. I rennen må fylles stein umiddelbart etterat den er utmudret.

Mudring utføres altså kun mellom km. ^{79.822} ~~80.06~~ og ^{79.877} ~~80.11+5~~. Fra begge disse steder med skråning eller avtrapning inn mot mudringsområdet altså henholdsvis sydover og nordover.

Mudringsmassene kan tømmes midt ut for raset i en avstand av 50 a 100 m. fra sjøkanten og spredes på et mindre område her.

A r b ø d i g s t

A. E. Rosenlund



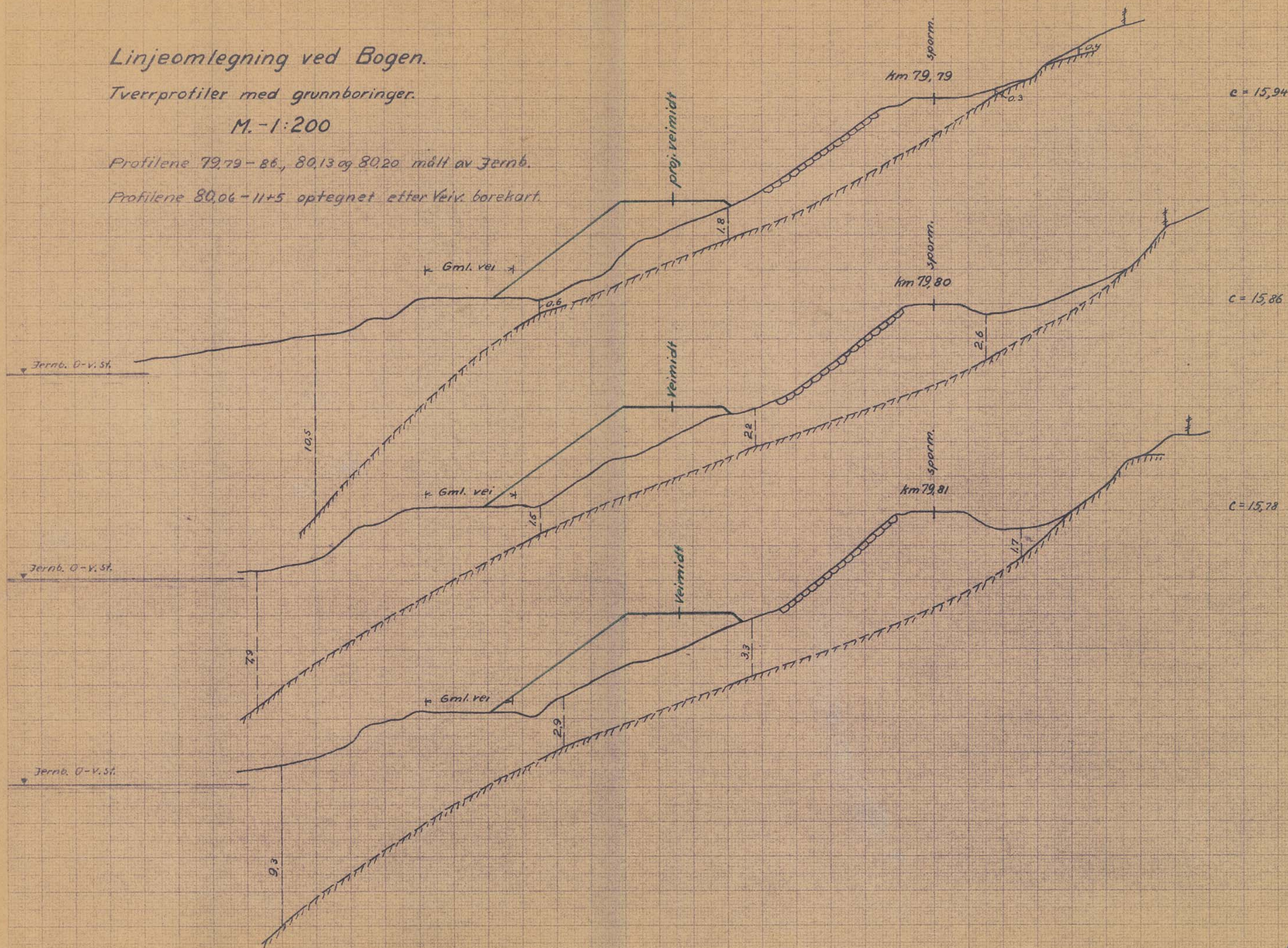
Linjeomlegning ved Bogen.

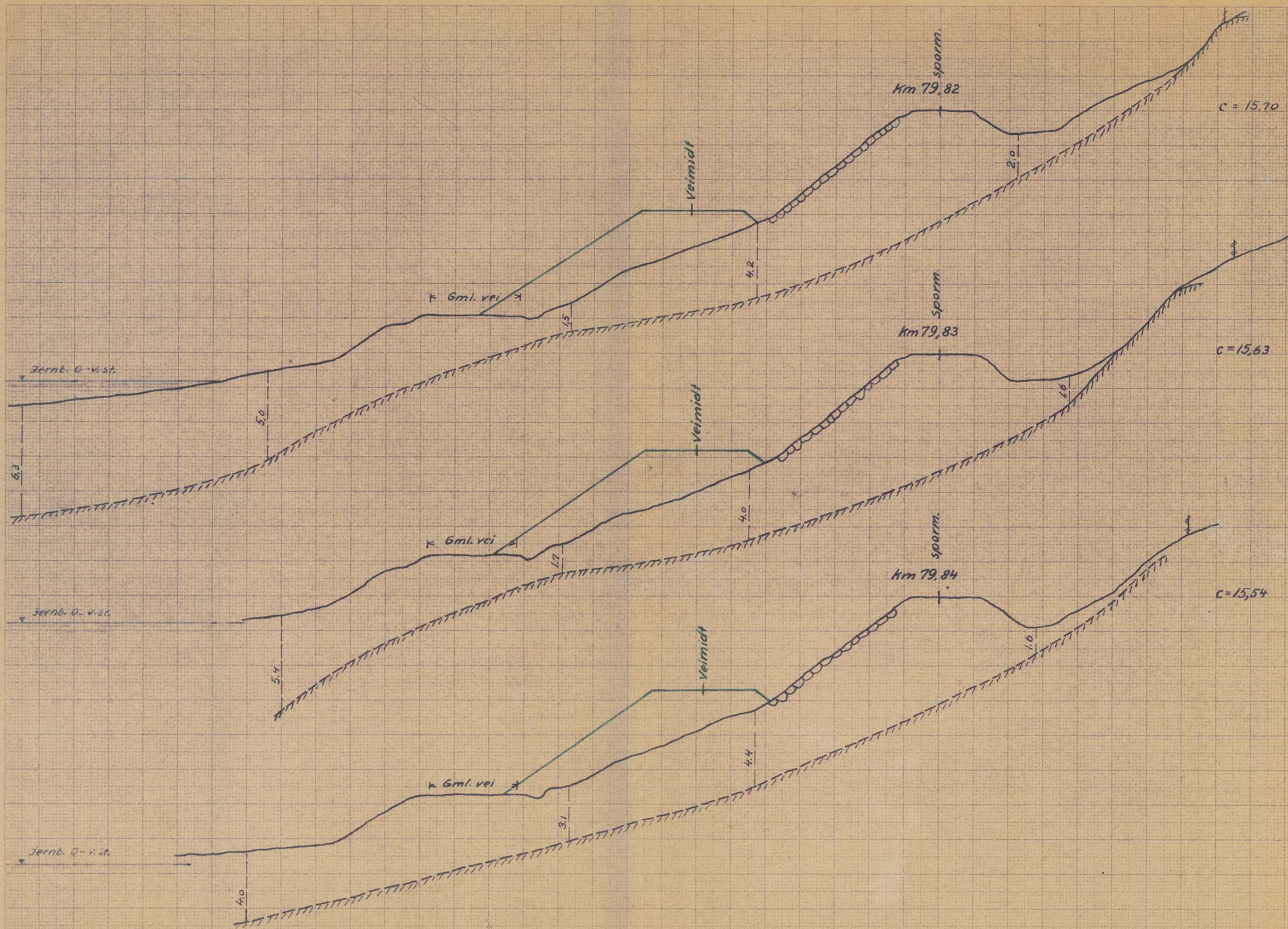
Tverrprofiler med grunnboringer.

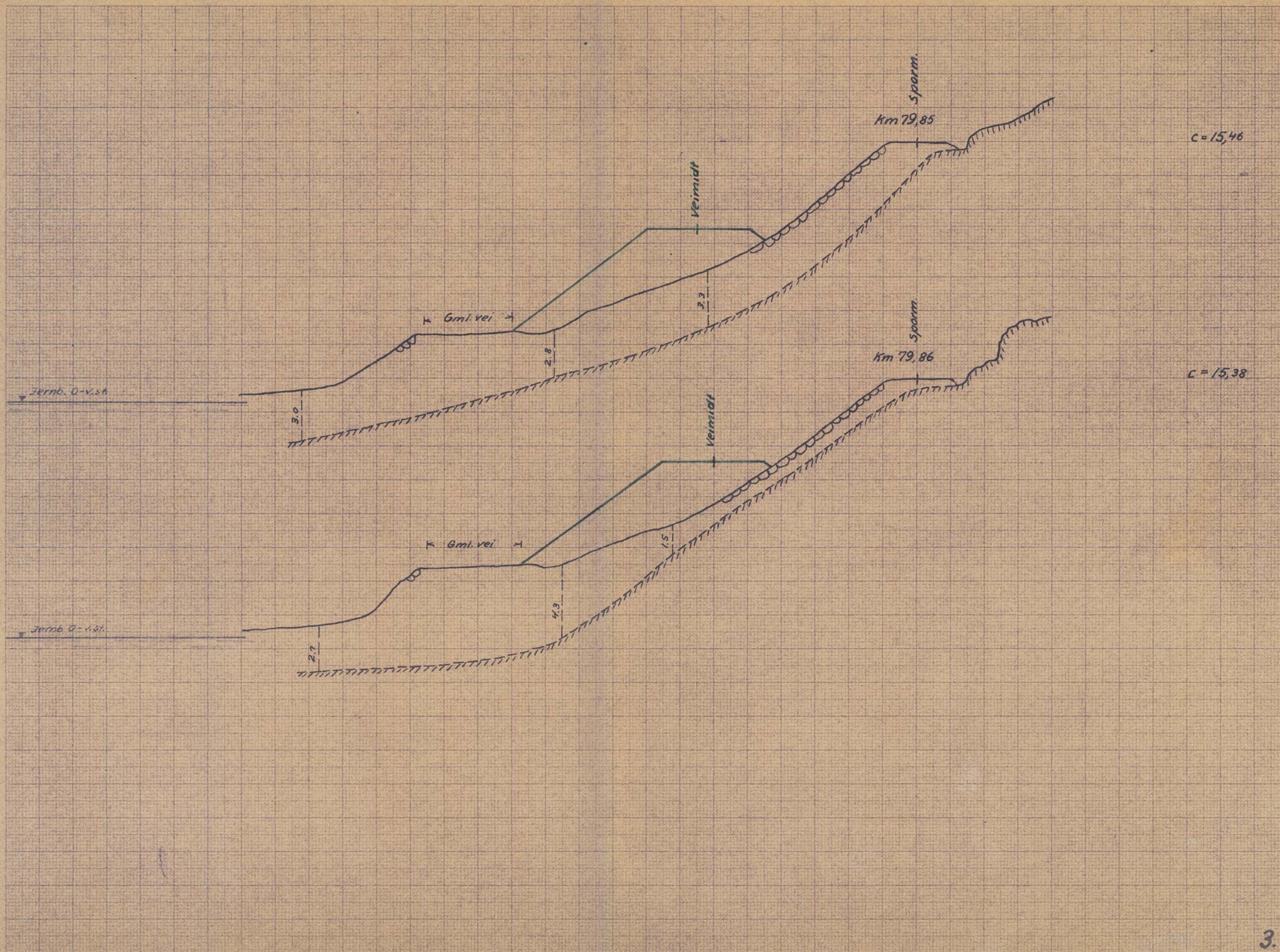
M. - 1:200

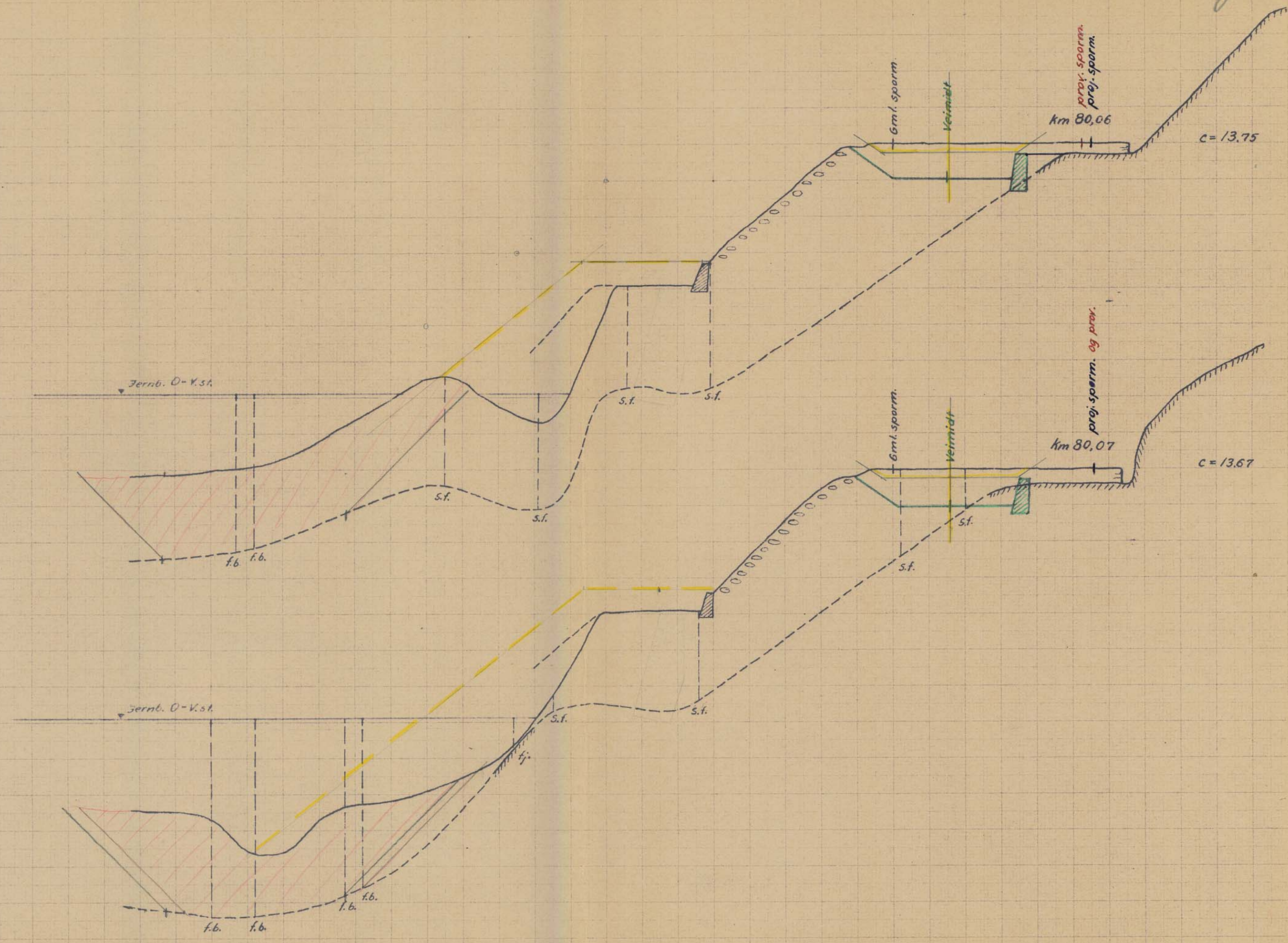
Profilene 79,79-86, 80,13 og 80,20 målt av Jernb.

Profilene 80,06-11+5 optegnet etter Veiv. borekart.

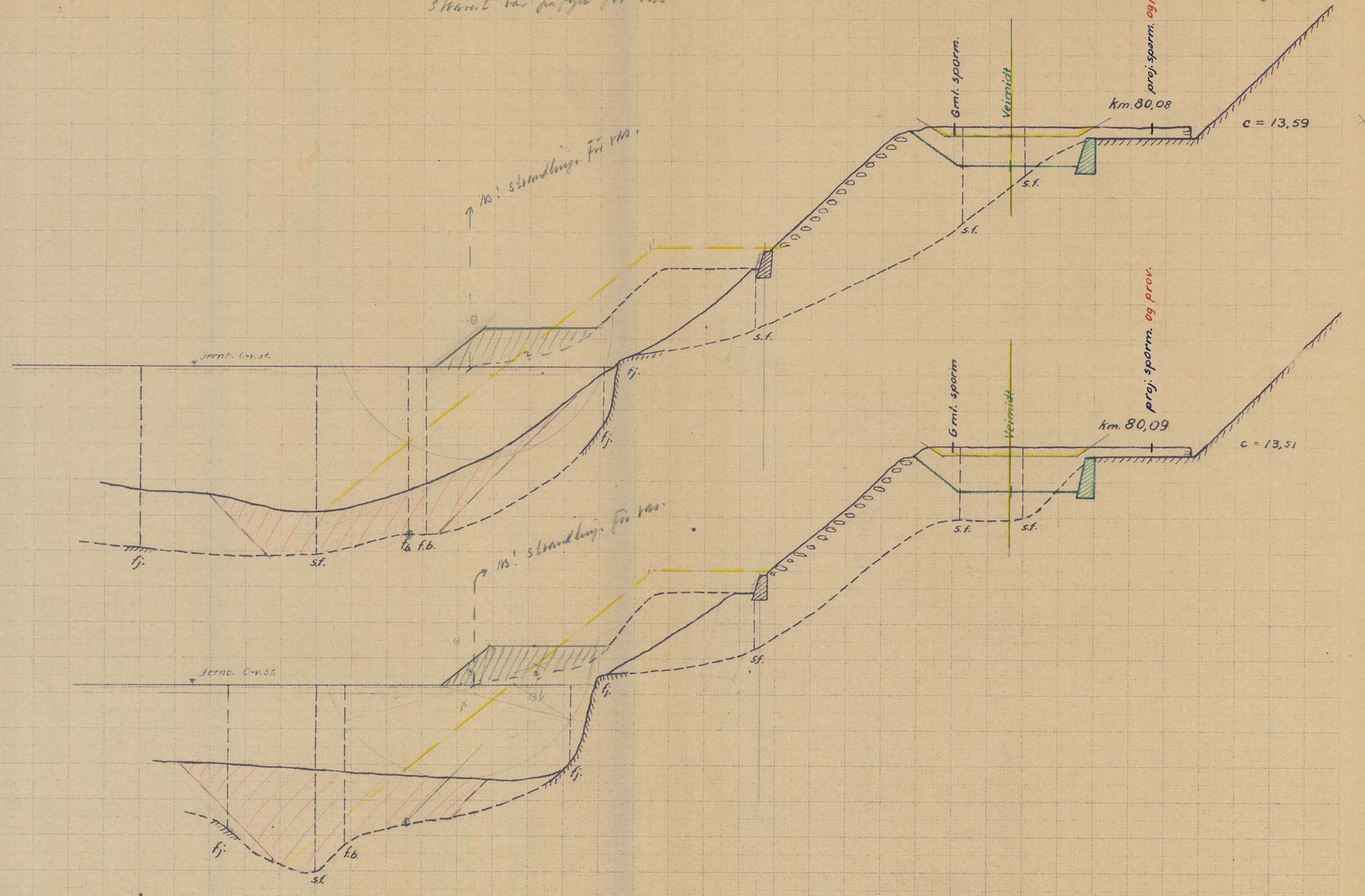








Skemat var påfylt for ras

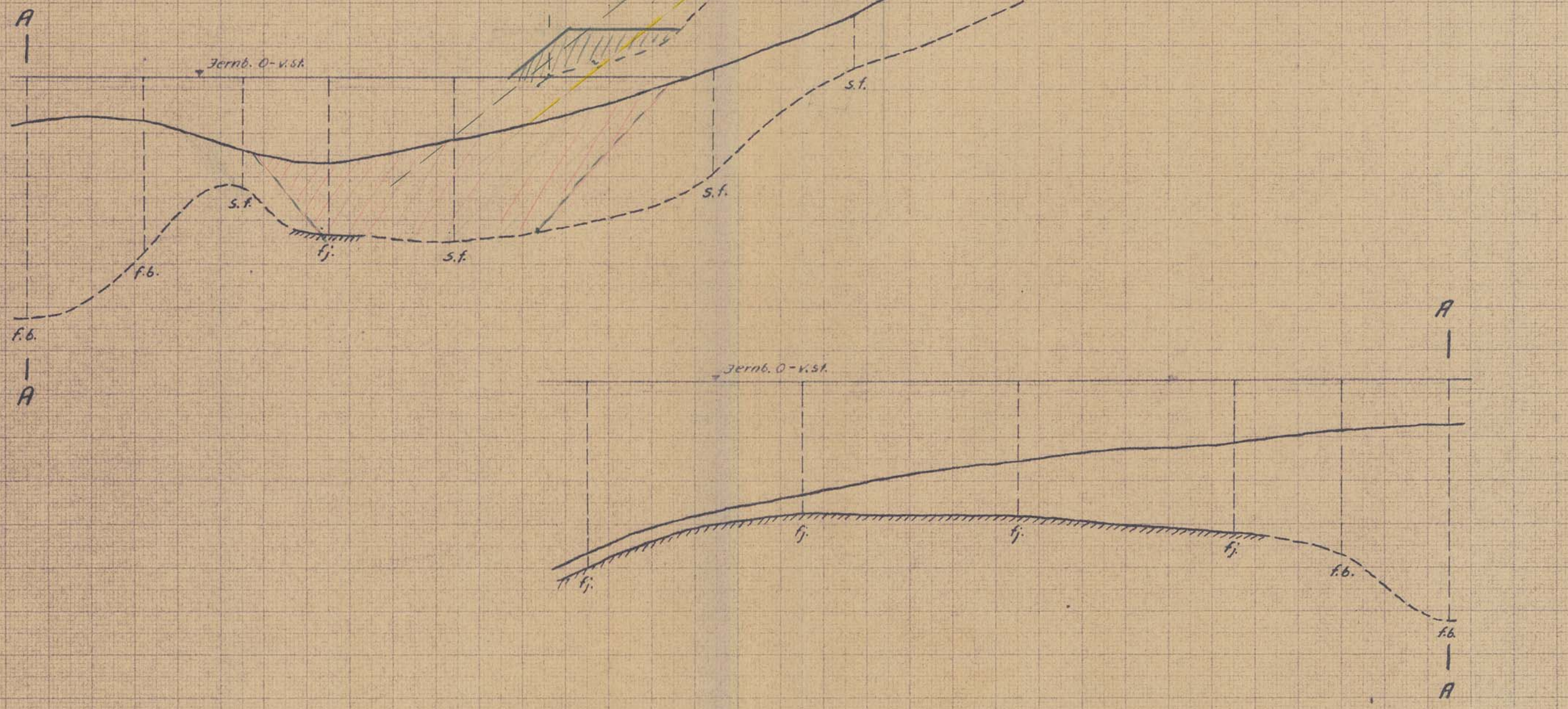


Skärmt på fyll för ras

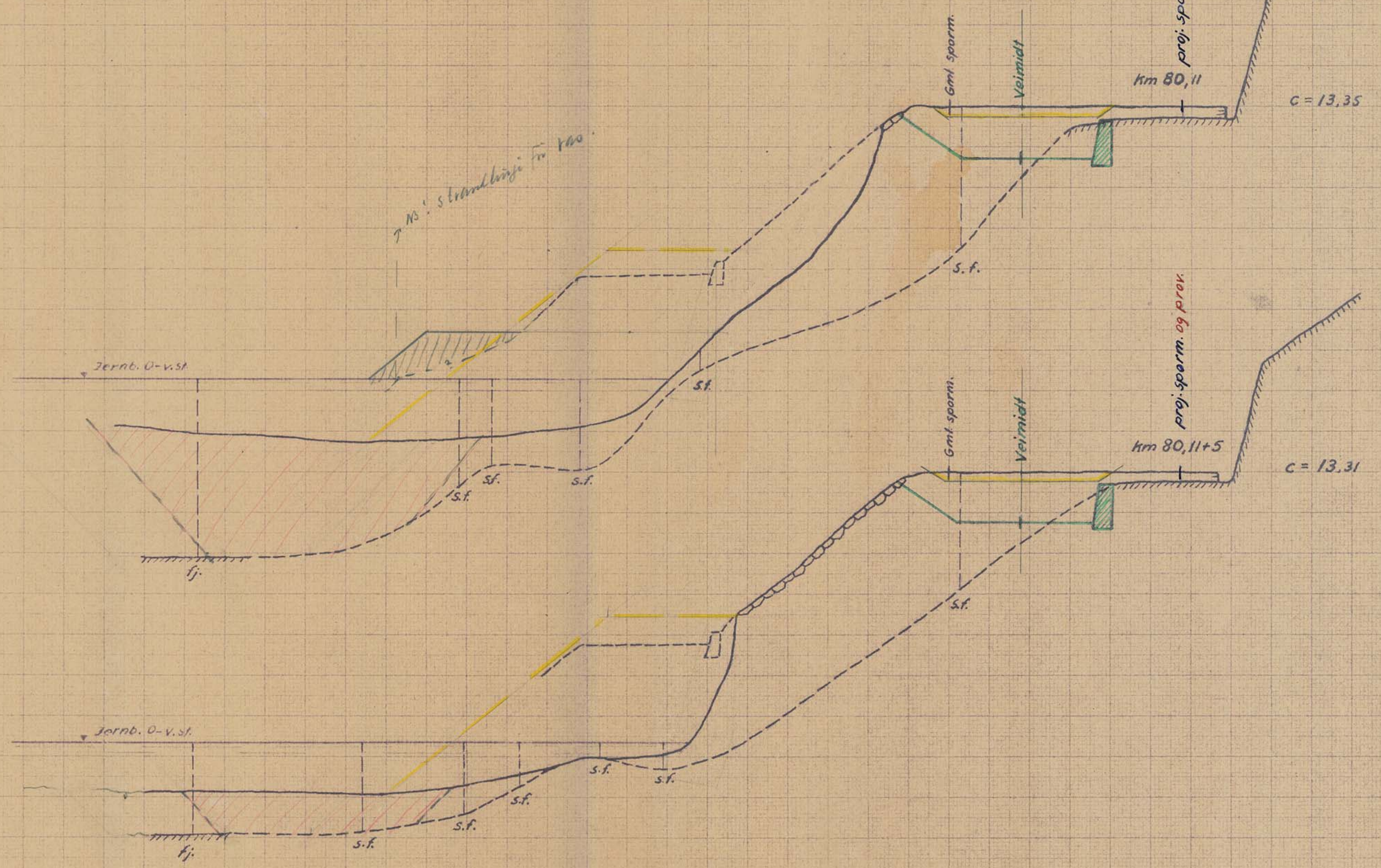
Gk. 226

efter profil A.

Skärmt på fyll för ras



Stationsværdier fra fyldt for v. l.





5-H

Drammen 30.3.62.

Avd.ing. H. Hartmark
Hst.
Oslo.

Omlagging av riksveg 40, undersøkelse av støttemur ved Bogen.

Man beklager at man ikke tidligere har oversendt resultatene av de ønskede undersøkelser av støttemuren i fyllingsfoten ved km. 80,4 - 80,5 ved Bogen på Vestfoldbanen.

På vedlagte tegning B.17307,6 Linjekart km 80-81 har man inntegnet indre grøftekant for ^{projet}omlagt riksveg 40 samt tre huller langs nevnte mur. Hullene er gravet ved km. 80,442, 80,462 og 80,482.

Gravingene viser at muren går til ca 1 m under terreng og at den står på en såle av ca 20 cm tykkelse. Underkant av sålen ligger altså ca 120 cm under terreng.

Under sålen finner man jordmasser som angitt i Veglaboratoriets rapport Z61
Hullene er ikke gjenfylt slik at de kan besiktiges om det måtte ønskes.

Det er innhentet en del uttalelser som alle tyder på at støttemuren er av gammel dato.

Tidligere baneingeniør Rummelhoff uttaler således at den ikke er satt opp mens han har vært Bi ved Vestfoldbanen.

Banemester Gundersen som var tilknyttet anlegget for Vestfoldbanens ombygning, uttaler at anlegget ikke har satt opp denne muren. For å skaffe nødvendig bredde for planeringsprofilet og for ikke å røre skråning og mur, foretok anlegget nødvendig sprengning av fjellet ovenfor linjen (til høyre for sporet).

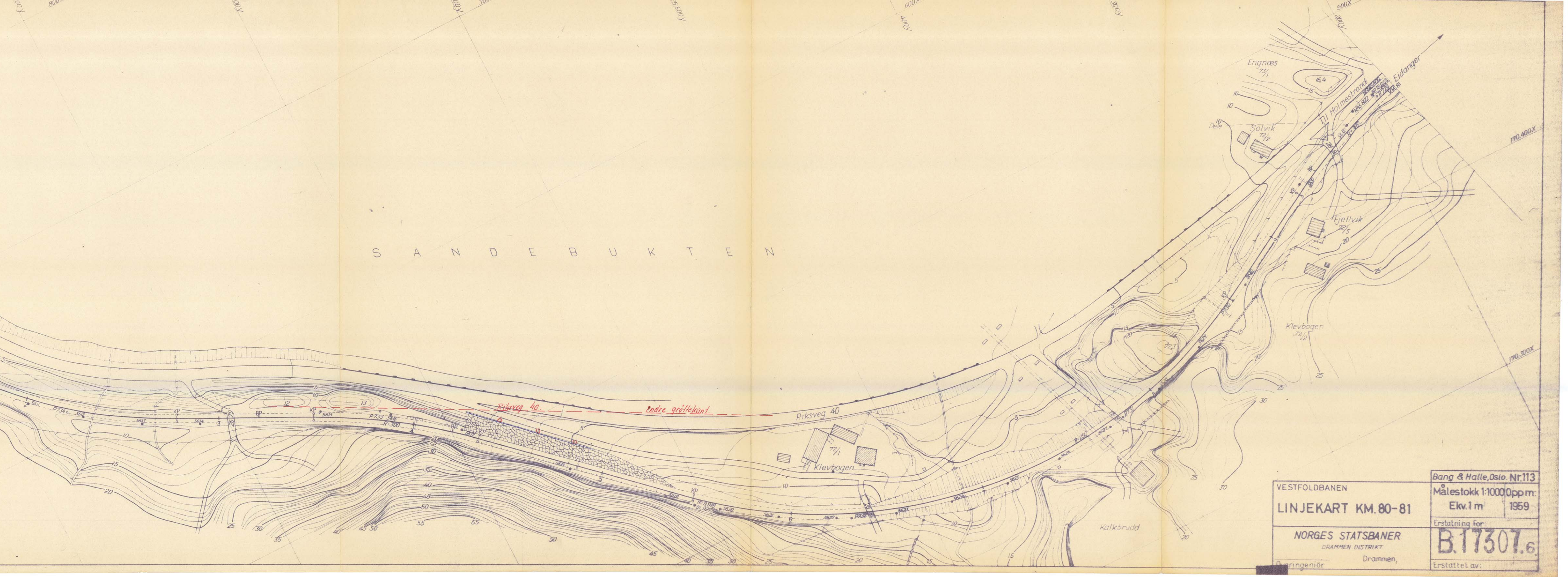
I arkivet i distriktet og forøvrig hos banemesteren finner man intet profil eller tegninger av muren.

Såfremt det menes å ha betydning for saken kan man sørge for at det blir gravet bak muren og dimensjonene av denne blir angitt nærmere.

Muren som er av betong, synes forbaudende hel og sollid. Det antas at den er utført etter normalene.

Drm. 30.3.62.

do



Bang & Halle, Oslo. Nr. 113	
VESTFOLDBANEN	Målestokk 1:10000 ppm.
LINJEKART KM. 80-81	Ekv. 1 m 1959
NORGES STATSBANER	
DRAMMEN DISTRIKT	
Drammen,	
Erstatning for:	
B.17307.6	
Erstattet av:	