

Otto Rind

I.-nr. 309 B.

1940

VED BESVARELSE BEDES ØVENS TÆNDE J.-NR. ANFØRT

Vestfoldbanens Ombygging.Bruovergang ved Farriseidet, pel 160, ¹⁴⁰⁵~~379~~.

Deres skrivelse av 16. januar 1940 - 921/6.

Etter det foreliggende finner vi å kunne godkjenne den innsendte nye plan for ombygging av denne bru i henhold til tegninger B 13403.1 og B 13427.2.

Vi har heller intet vesentlig å bemerke til at fordelingen av de samlede utgifter mellom veivesenet og jernbanen skjer på grunnlag av den av veivesenet foreslåtte beregningsmåte.

Som nevnt i skrivelse herfra av 12. desember 1939 ønskes imidlertid de av veivesenet utarbeidede detaljeoverslag, som ligger til grunn for de beregnede summer som skal utredes av jernbanen og veivesenet, innsendt hertil snarest mulig til nærmere gjennomgåelse.

Angående overslagene bemerkes forøvrig, at en må være forberedt på at der vil oppstå overskridelse både på overgangsbrua og den nye veibru, særlig under hensyn til de høye jernpriser som der nå må regnes med. Vi antar at rimelighet taler for at overskridelse på overgangsbrua bæres av jernbanen, og at overskridelse vedkommende den nye veibru bæres av veivesenet, idet vi går ut fra at overgangsbrua skal utføres av jernbanen og den nye veibru av veivesenet.

Angående vedlikeholdet av overgangsbrua bør forlanges, at veivesenet overtar det fremtidige vedlikehold av brubanen, mens jernbanen overtar vedlikeholdet av brua forøvrig.

For overgangsbrua forutsettes fornødne detaljetegninger utarbeidet ved Brukontoret. Det bedes meddelt, når arbeidet med underbygningen aktes igangsatt, og når stålkonstruksjonene ønskes levert.

Der må imidlertid snarest mulig foretas en nærmere grunnundersøkelse for overgangsbrua ved geologen, idet bemerkes, at brua ~~nr~~ må utføres med kontinuerlige bærebjelker, hvorfor fundamenteringen må utføres på en sådan måte at større setninger er utelukket.-

For Generaldirektøren

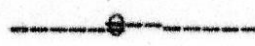
Ca. 1,5 km. vest for Larvik st.

Gk345

R a p p o r t

1405

angående grunnforholdene ved bruovergang ved Farriseidet, km.160.378

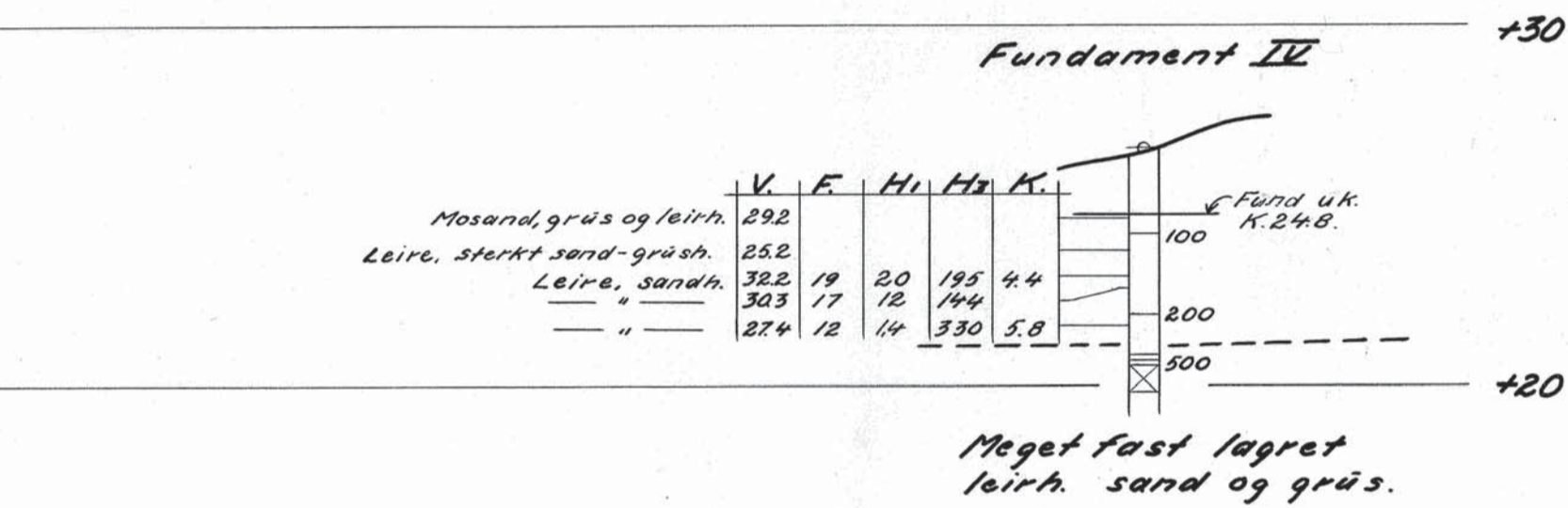
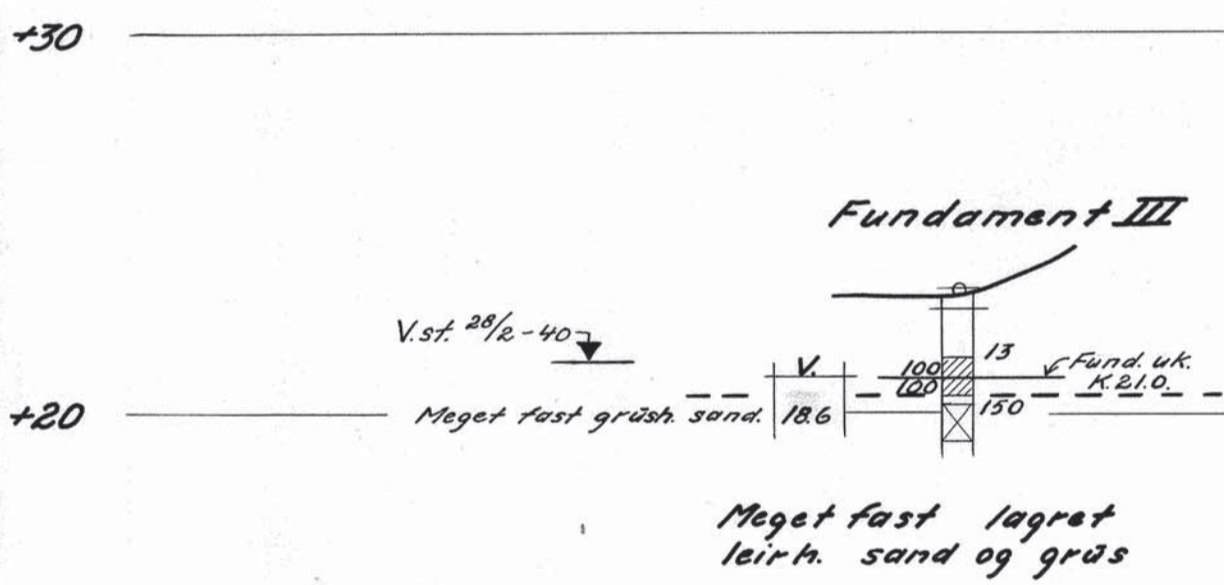
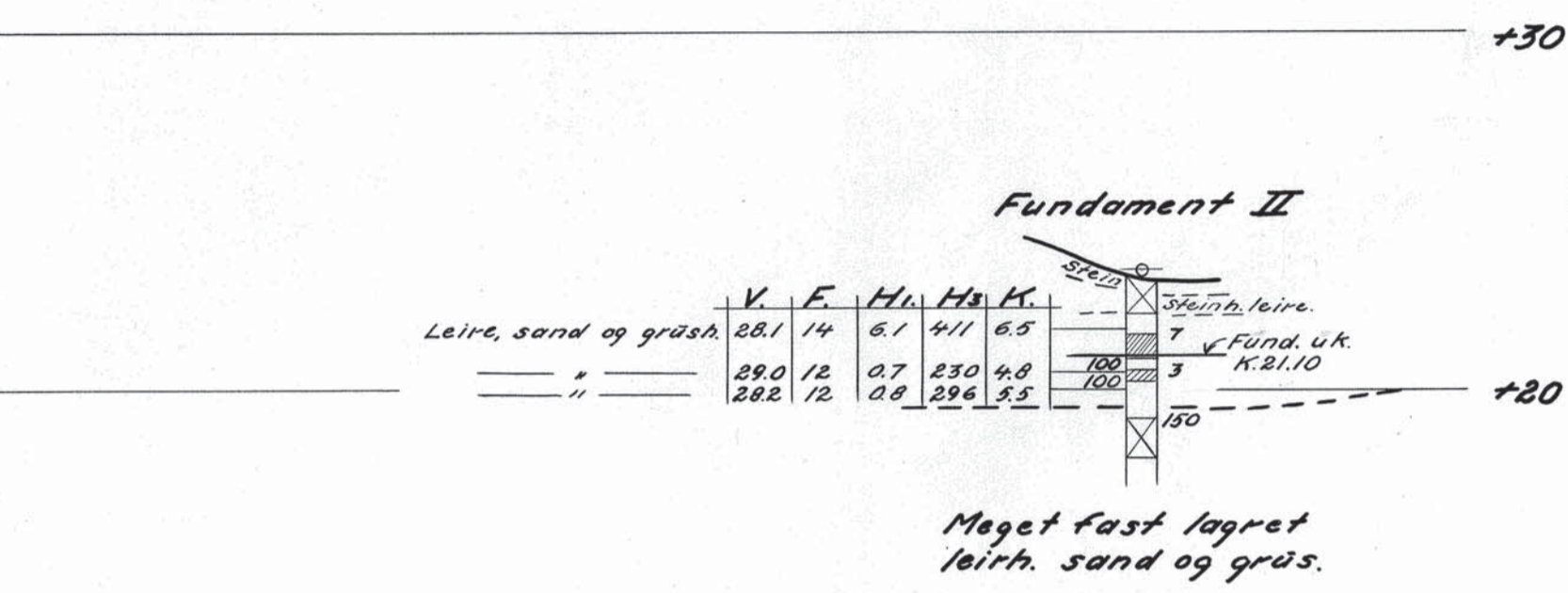
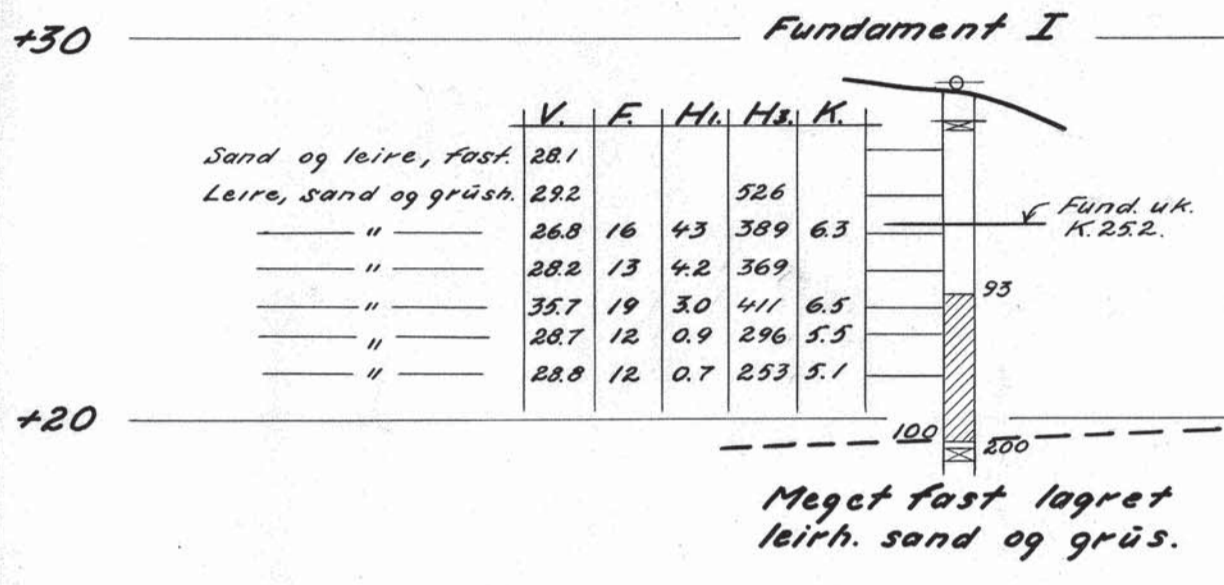
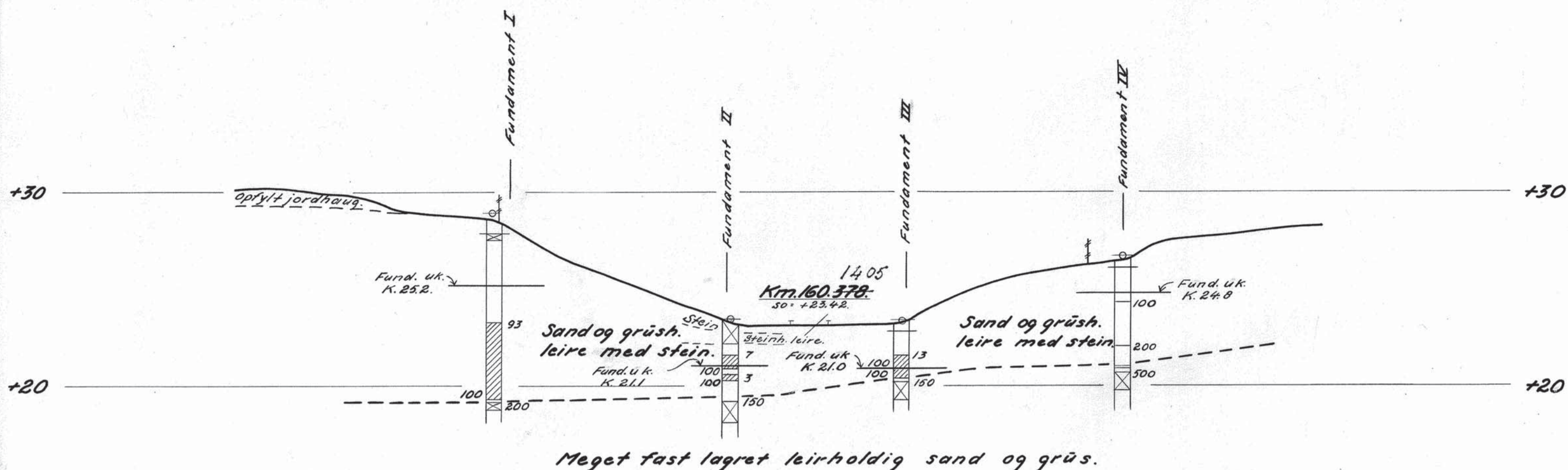


Grunnen består av morene med en overliggende avleiring av moreneleire. Grensen mellom disse to avsetninger ligger omtrent ved kote + 20 og er på vedlagte tegning Gk.345 merket med en stiplet linje. Morenen består av fast lagret leirholdig sand og grus. Den er så fast lagret, at den er ugjennomtrengelig med vanlig borredskap. Moreneleiren over morenen er solid og en belastning på 20 a 25 tonn pr.m² kan tillates. De prosjekterte fundamentene ligger i moreneleiren og noe setning særlig for landkarfundamentene må forutsettes å fremkomme selv om den antas å bli ubetydelig på grunn av leirens lave vanninnhold (skyldes sanden og grusen i leiren).

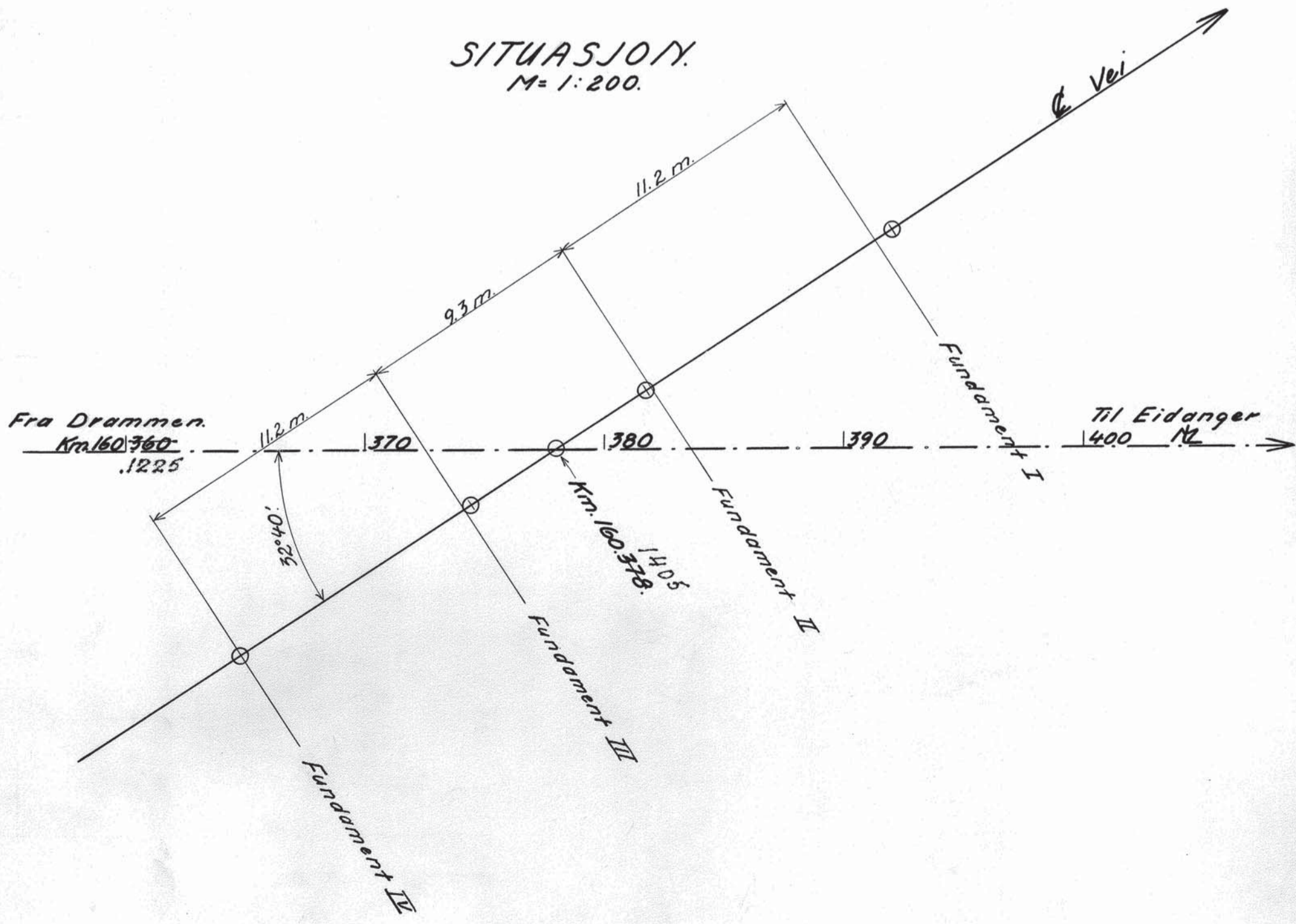
Da en ved bruovergangen skal bruke kontinuerlige bjelker og derfor ønsker så godt som setningsfri fundamentene foreslås at belastningen for landkarrene nedsettes til 15 tonn pr.m². Både som følge av at grunnens bæreevne med denne belastning ikke er utnyttet og fordi man har med en kohesjonsjordart å gjøre kan kortvarige kantbelastninger opp til 20 a 25 tonn pr.m² tillates uten at dette vil ha noen innflytelse på setningen.

Oslo den 18. mars 1940.

A. L. Rosenlund



SITUASJON.
M = 1:200.



Til dreieboringen er brukt borlengder og spiss med henholdsvis 19 og 80 mm diameter. Skravert borhull betyr at boret har sunket av sig selv med den belastning på boret som er påskrevet borhullets venstre side. Største belastning er 100 kg. Denne belastning brukes alltid når måstanden er så stor at boret må dreies ned. Antall halve omrøringer er påført høyre side av borhullet.

V = vanninnhold i volumprosent.
 F = relativ finhet.
 H₁ = — — — fasthet i omrørt prøve.
 H₂ = — — — — — uomrørt — — —
 K = kohesjon: skjærfasthet uttrykt i tonn pr. m²
 O = organisk stoff i vektprosent av tørrsubstans.

Kim. 160.1405

66-83/174

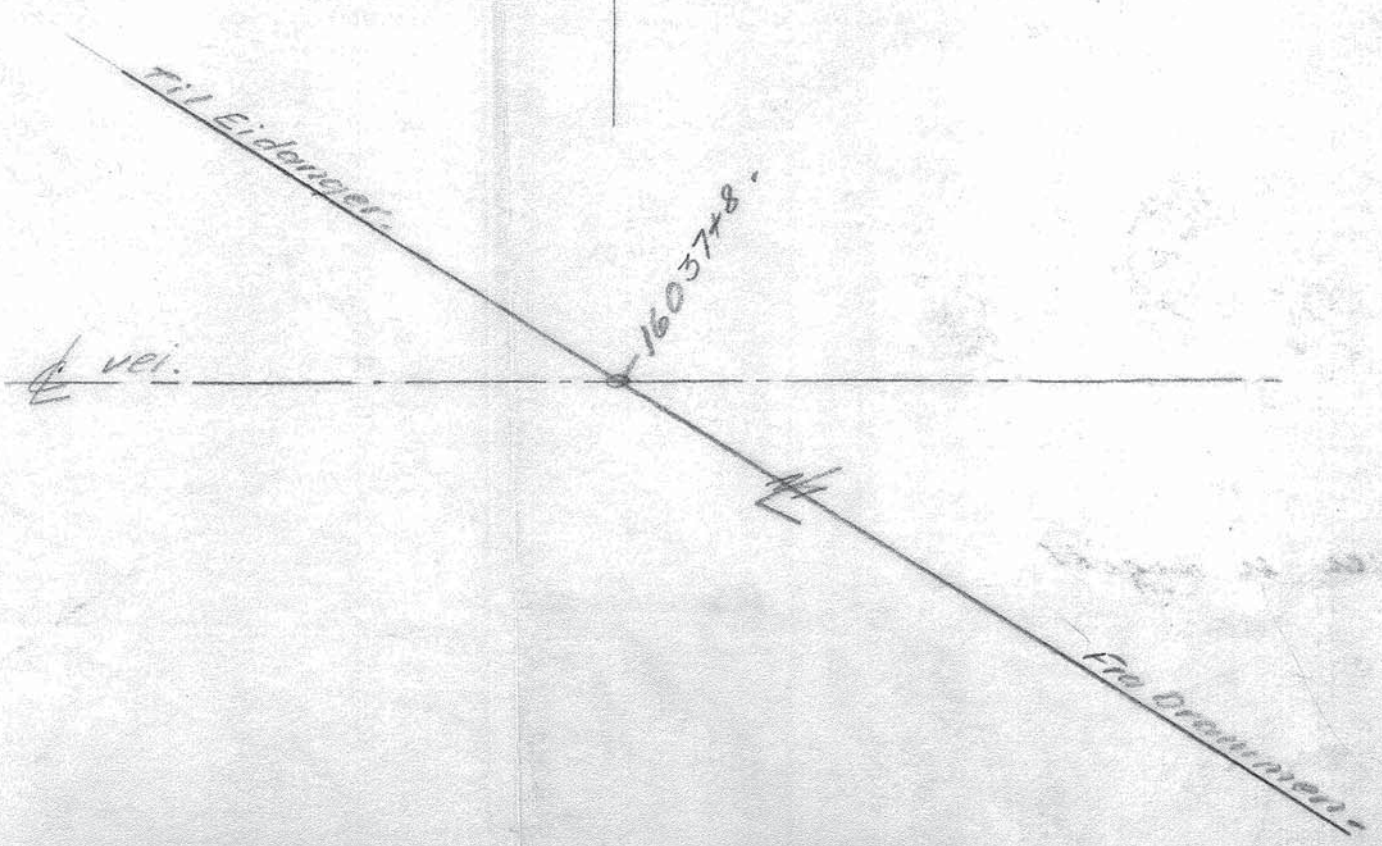
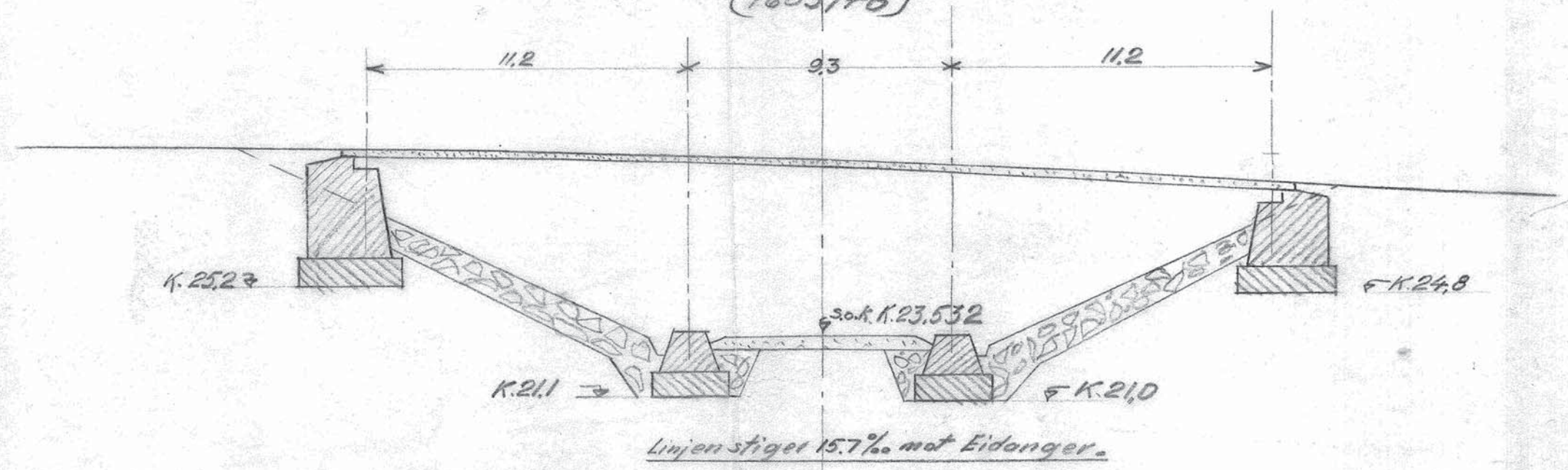
BROOVERGANG FARRISEIDET. KIM. 160.378. VESTFOLDB. & OMBYGN.	Målestokk 1:200	Boret: A.R. Febr 40. Trao. A.R. 15/3-40. Skaven Kaug.
Norges Statsbaner — Banodirektøren Geotekniske kontor Oslo 16/3 - 1940	Erstatning for: GK 345.	Erstattet av: A.F. Rosentund

Format A 14 55

Lengdesnitt.

M=1:200.

(16037+8)



I skissene er angitt
Kant. 160.379

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

GJENPART: Gk

GK 345

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

Bilag (antall)

Distriktsjefen,

DRAMMEN

Deres ref. og datum

20.3.59

Sak

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

981/59B HHk

Datum

13. APR. 1959

VESTFOLDBANEN

BENSINSTASJON VED FARBISEIDET KM 160.13 VENSTRE SIDE

Grunnundersøkelse er tidligere utført for den nærliggende overgangsbru. Det fremgår av tegning Gk 345 og tilhørende rapport datert 18. mars 1940 at grunnen består av morene med en overliggende avleiring av sandig og grusholdig moreneleire.

Befaring ble foretatt av avdelingsingeniør Hartmark 7.4.59. Begrensningen av forstøtningsmuren var utsatt i marken. Det viser seg at støttemurens høyde over nærværende terreng blir meget beskjeden, idet den øker fra 0 ved veikanten (profil 1) til ca. 1,2 m nærmest fremtidig vaske- og smørehall (profil 4).

Den projekteerte støttemur kan oppføres og det kan fylles bak denne til angitt høyde, kote 30,80. Det forutsettes at støttemuren fundamenteres frostfritt. Det er ingen fundamenteringstekniske betenkeligheter ved å utføre den omtalte betongplate i hjørnet mellom støttemur og overgangsbru.

Forutsetningen for tillatelse til oppføring av fremtidig vaske- og smørehaller inntil jernbanens gjerde, må være at hallen bygges med frittstående dekke, og at det ikke foretas oppfylling innenfor bærende grunnmurer.

Fundamentene kan dimensjoneres for en tillatt belastning på grunnen av 10 t/m² uten ytterligere grunnundersøkelser forutsatt at fundamentene føres ned til fast og naturlig mineralavleiring. Hvis det er ønskelig med høyere belastning må det forlanges utført grunnundersøkelse med prøvetaking.

For Generaldirektøren