

R a p p o r t

angående grunnforholdene på strekningen pel 5464-5516, Vestfoldbanens ombygning.

Mellom pel 5464 og 5516 ligger jernbanelinjen på fylling. Undersøkelser er foretatt for å bringe på det rene om fyllingen er stabil. Etter de utførte undersøkelser - se vedlagte tegning Gk.309 - er en kommet til at det ikke skulle være nødvendig å utføre ekstraordinære arbeider for å sikre fyllingen. Det må imidlertid påpekes, at den beregnede sikkerhet mot utglidning langs fyllingens venstre side mellom pel ca.5476 og pel ca.5500 ikke er større enn at den må utvises forsiktighet med hensyn til eventuelle gravninger langs fyllingsfoten. Lange og dype grøfter bør således helst ikke opptas på et ca.8 m bredt felt utenfor fyllingsfoten på nevnte strekning. Dersom slik gravning skulle være påkrevet må grøften gjenfylles etterhvert. Av tverprofilene på tegning Gk.309 vil en se at terrenget langs fyllingens høyre side ligger adskillig høyere og derfor er forholdene på denne side betydelig sikrere enn på venstre side.

x) Undergang Mallings gt. km.55.09. Se vedlagte tegning Gk.308.

Ved direkte fundamentering kan ikke tillates større belastning enn maksimalt 10 ton pr.m². Største dybde til fjell under fundamentunderkant er ca.4½ m. Det foreslås derfor at undergangen fundamenteres på fjell.

Undergang Colletts gt. km.55.93. Se tegning Gk.308.

Undergangen blir å fundamenteres på fjell

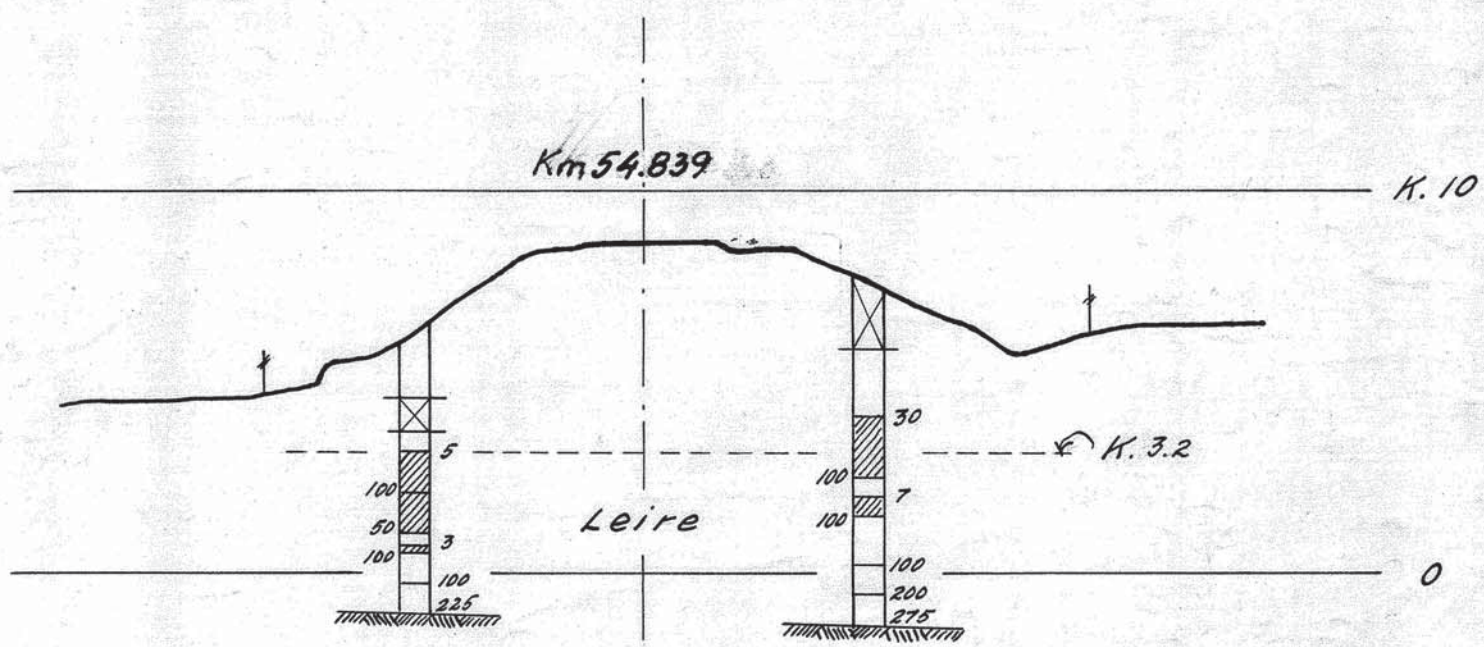
Fylling pel 5580-5581 er som en ser av tegning Gk.308 helt sikker, da det under fyllingen er faste masser og grundt til fjell.

Oslo den 26. juli 1939.

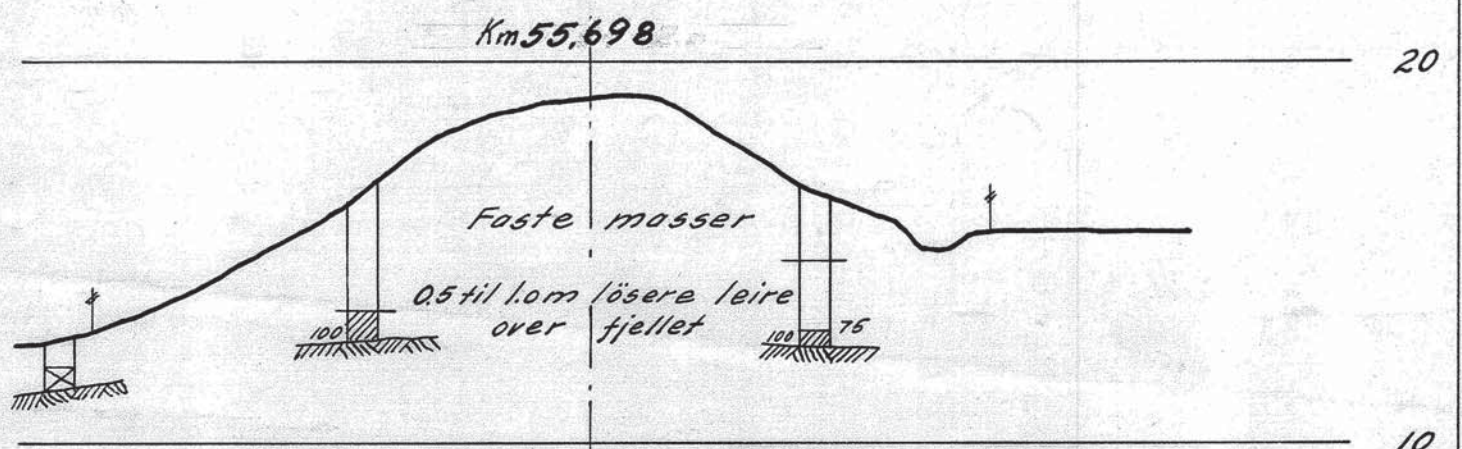
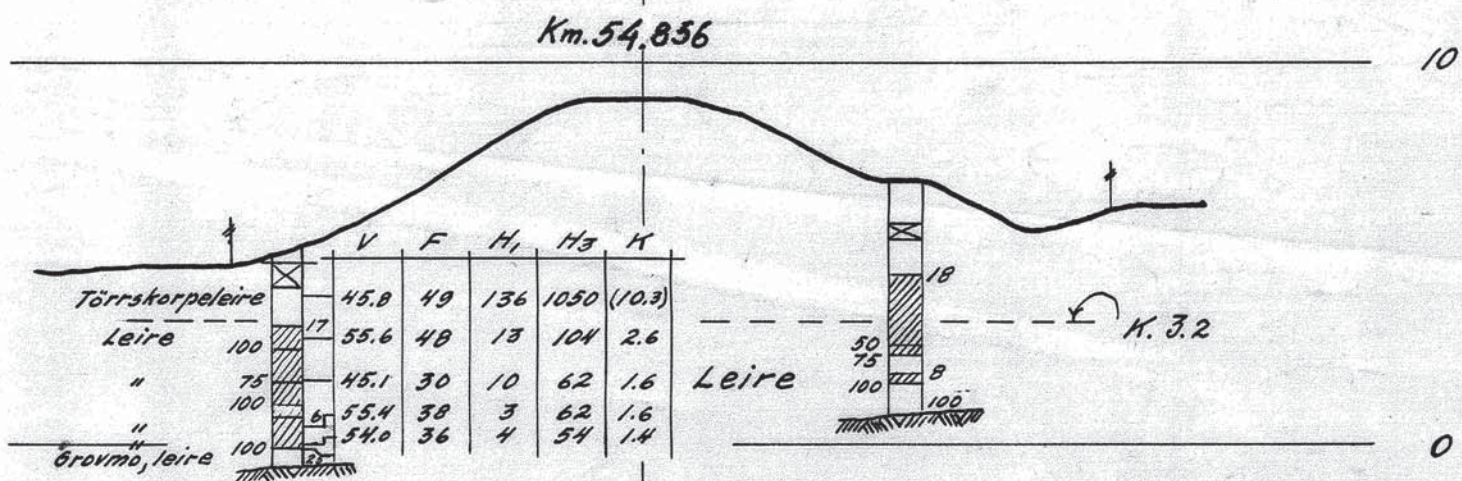
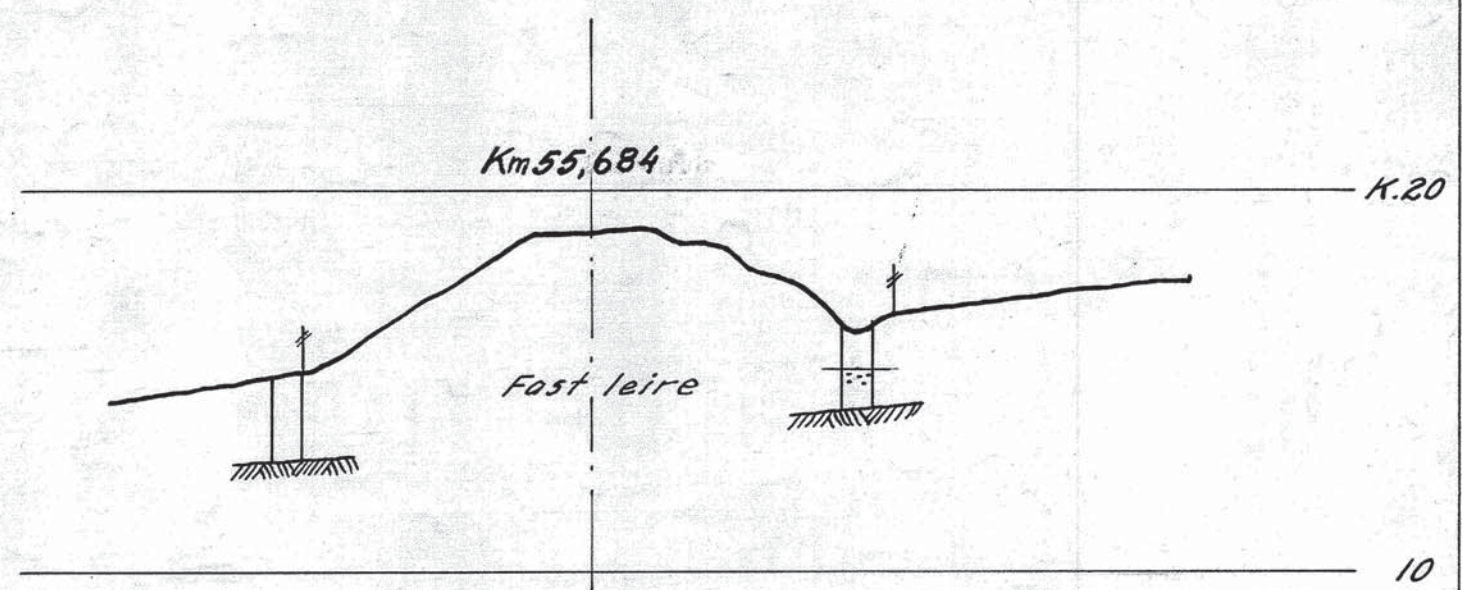
A. E. Rosenlund

*) se bemerkning sak 273 Gk.

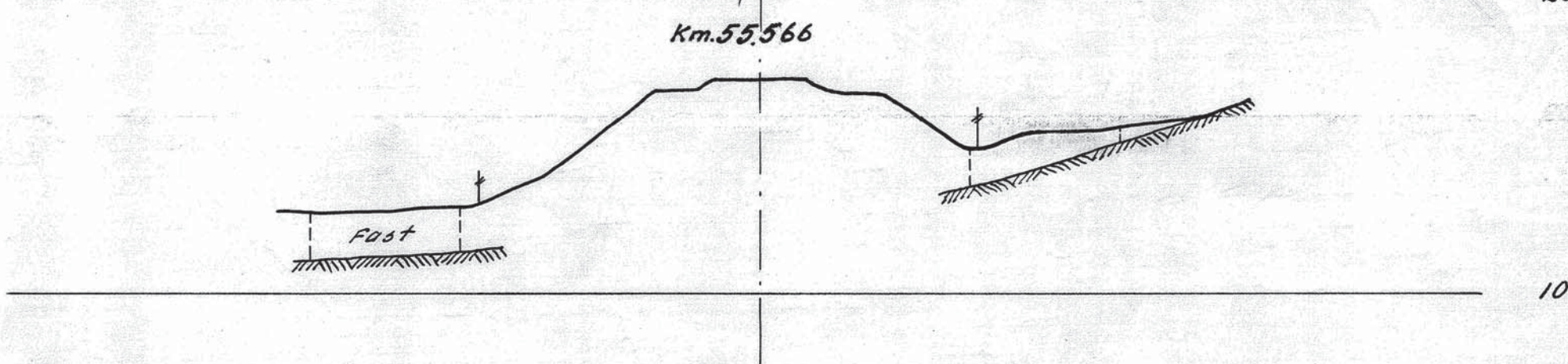
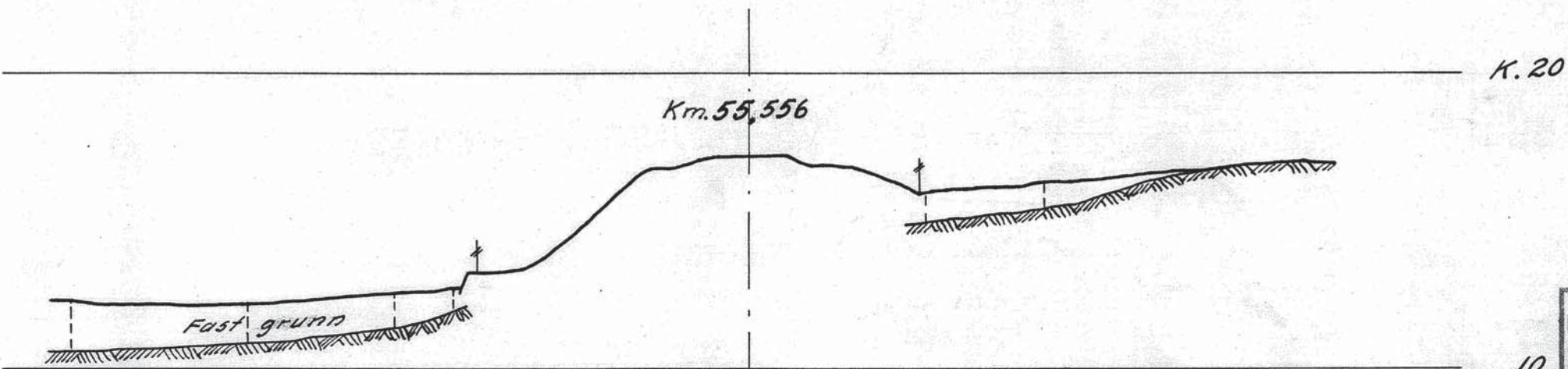
Undergang Mollings gt.



Undergang Collets gt.



Fylling



Til dreieboringen er brukt borlengder og spiss med henholdsvis 19 og 30 mm diameter. Skravert borhull betyr at boret har sunket av seg selv med den belastning på boret som er påskrevet borhullets venstre side. Største belastning er 100 kg. Denne belastning brukes alltid når motstanden er så stor at boret må dreies ned. Antall halve omdreining er påført høyre side av borhullet.

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

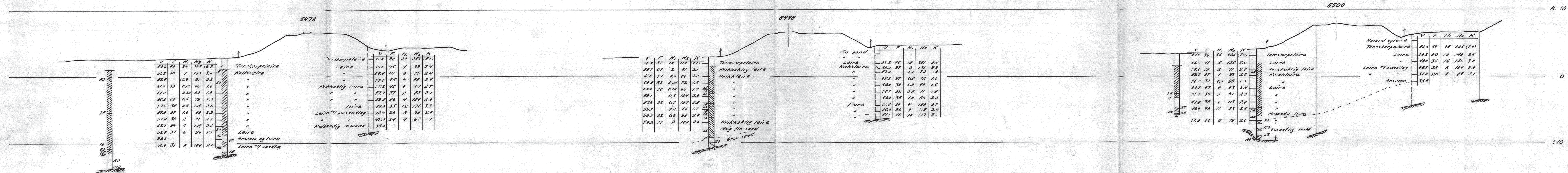
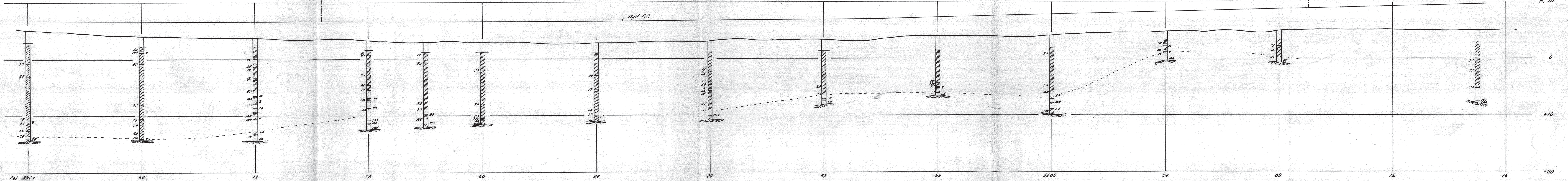
Rettet til ny km. 14/12-61

85-90/67

U.G. MOLLINGS GT., COLLETS GT. Km. 54.8465 og 55.691 VESTFOLDBS OMB. DRAMMEN	Målestokk	Boret	G.R.
	1:200	Trac.	
Norges Statsbaner — Banedirektøren Geotekniske kontor Oslo 14/7 - 1939	Erstattet for: Gk. 209		
Gk 308		Erstattet av:	
A. F. Rosenlund			

Lengdeprofil pel 5464-5516 - 12 m v.

H.M. 1:200 L.M. 1:400



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

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



Kart over Vestfoldbanens.
innføring i Drammen.
M=1:2500.

N. S. B.
GEOTEKNISK KONTOR

Rettet til ny Km. 15/12-61

ad. 308/309-
IV46