

**NORGES STATSBANER**  
**HOVEDSTYRET, OSLO**

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

Gjenpart m/bilag: A/S Viul Tresliperi,  
Viul, dc. Oslo.

" u/bilag: Gk.

Bilag (antall)

**1**

Sivilingeniör Elliot Strömme  
Drammensveien 126

OSLO 2

Deres ref. og datum

**60 A/- OCL/LH, 10.4.64**

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

**8014/81,68-74 B/S-H**

Datum **-7. OKT. 1964**

Sak

**EROSJONSSKADER I RANSELVEN VED LÖKKADAMMEN**

Etter befaring den 28.9.64 er det satt opp et notat datert 1.10.64,  
som vedlegges.

Gjenpart av dette brev med bilag sendes:

A/S Viul Tresliperi, Viul og distriktsjefen Oslo.

Før Generaldirektören



UTBEDRING AV EROSIONSSKADER VED LÖKKADAMMEN  
ROA - HÖNEFOSS KM 81,8  
NOTAT ETTER BEFARING 28.9.1964

Deltakere var fra ingeniör Elliot Strömme herr Sæther og Lund, fra A/S Viuls Tresliperi Engebretsen og Skuterud og fra Norges Statsbaner Skaven-Haug, Andersen og Hovde. Befaringen gjaldt først og fremst A/S Viul Tresliperis elveforbygning for rasgropen ved km ca. 81,70 og da spesielt vann som kommer frem i dagen ca. 8 m over normal vannstand i elven.

Vannet kommer frem i en tildannet jordskråning i underkant av gruslag på kote ca. 116,5. Dette vannet har ved å bløte opp foten nede ved elven vært en medvirkende årsak til erosjonsskader og ras i 1951.

Man kom frem til at vannet må avskjæres og samles i langsgående grøft i sydlig retning og at dette i skråterrenget må skje i lukket grøft. Grøften skal graves ca. 0,5 m ned under underkant gruslag i kvabbjorden og ha en frostsikker overdekning. Bunnen av grøften avdekkes med 0,1 - 0,2 grus og det legges 12" mufferrør med åpne skjöter. Överste rör plugges. Röret skal være omhyllet av grus og for övrig skal grøften fylles opp i full höyde med grus. Grøften föres til kum i dalsökk på sydsiden av stikkrenne ved km. 81,73. Rundt kummen skal det være grusfang i full höyde og fra kummen rör som dekkes med grus.

Det opprinnelige murede löp nedenfor jernbanens stikkrenne ender på innsiden av den nye forbygning og vannet går ned i steinmassene bak steinkisten. Hvis det her merkes tegn på skadelig erosjon må löpet forlenges.

Under besøket ble det sluppet vann gjennom flömlöpet og delvis også i vestligste reguleringsluke, slik at vannföringen ökte betydelig og anslagsvis til 130 m<sup>3</sup>/sek. Ved denne vannföringen hadde betongskjermen nedenfor flömlöpet bygget i 1961 - 62 den virkning at vannströmmen ble tvunget midt ut i elvelöpet. Det antas at siste ukers oppdozing av ören til östre bredd også er medvirkende til dette forhold. I og med at östligste reguleringsluke ble åpnet ble strömsstrecken forskjövet noe i östlig retning. I bakevjen langs den nå forbyggede östre bredd var vannet sterkt grumset, og en må tro at dette skyldes ufarlig erosjon i jordmasser fra anleggsvirksomhet som endå ligger igjen utenpå steinkledningen.

Mens denne kunstige flom var 130 m<sup>3</sup>/sek. er en storflom angivelig 400 m<sup>3</sup>/sek. Fra jernbanens synspunkt synes det som det er den ubeskyttede strekning langs östre bredd fra 25 m nedströms stikkrenneutlöp og videre ca. 50 m nedeover som er mest utsatt. Ifölge profiler tatt i 1952 etter oppdozing av örmasser og i 1964 er det her ikke store forandringer i dette tidsrom. Gjenliggende örmasser ute i elven må dozes opp på denne strekning.

1/10-64 S.H.



UTBEDRING AV EROSIONSSKADER VED LÖKKADAMMEN  
ROA - HÖNEFOSS KM 81,8  
NOTAT ETTER BEFARING 28.9.1964

Deltakere var fra ingeniör Elliot Strömme herr Sæther og Lund, fra A/S Viul's Tresliperi Engebretsen og Skuterud og fra Norges Statsbaner Skaven-Haug, Andersen og Hovde. Befaringen gjaldt først og fremst A/S Viul Tresliperis elveforbygning for rasgropen ved km ca. 81,70 og da spesielt vann som kommer frem i dagen ca. 8 m over normal vannstand i elven.

Vannet kommer frem i en tildannet jordskråning i underkant av gruslag på kote ca. 116,5. Dette vannet har ved å blöte opp foten nede ved elven vært en medvirkende årsak til erosjonsskader og ras i 1951.

Man kom frem til at vannet må avskjæres og samles i langsgående gröft i sydlig retning og at dette i skråterrenget må skje i lukket gröft. Gröften skal graves ca. 0,5 m ned under underkant gruslag i kvabbjorden og ha en frostsikker overdekning. Bunnen av gröften avdekkes med 0,1 - 0,2 grus og det legges 12" mufferrör med åpne skjöter. Överste rör plugges. Röret skal være omhöllet av grus og for övrig skal gröften fylles opp i full höyde med grus. Gröften föres til kum i dalsökk på sydsiden av stikkrenne ved km. 81,73. Rundt kummen skal det være grusfang i full höyde og fra kummen rör som dekkes med grus.

Det opprinnelige murede löp nedenfor jernbanens stikkrenne ender på innsiden av den nye forbygning og vannet går ned i steinmassene bak steinkisten. Hvis det her merkes tegn på skadelig erosjon må löpet forlenges.

Under besøket ble det sluppet vann gjennom flömlöpet og delvis også i vestligste reguleringsluke, slik at vannföringen ökte betydelig og anslagsvis til 130 m<sup>3</sup>/sek. Ved denne vannföringen hadde betongskjermen nederfor flömlöpet bygget i 1961 - 62 den virkning at vannströmmen ble tvunget midt ut i elvelöpet. Det antas at siste ukers oppdozing av ören til östre bredd også er medvirkende til dette forhold. I og med at östligste reguleringsluke ble åpnet ble strömsstrecken forskjövet noe i östlig retning. I bakevjen langs den nå forbyggede östre bredd var vannet sterkt grumset, og en må tro at dette skyldes ufarlig erosjon i jordmasser fra anleggsvirksomhet som enda ligger igjen utenpå steinkledningen.

Mens denne kunstige flom var 130 m<sup>3</sup>/sek. er en storflom angivelig 400 m<sup>3</sup>/sek. Fra jernbanens synspunkt synes det som det er den ubeskyttede strekning langs östre bredd fra 25 m nedströms stikkrenneutlöp og videre ca. 50 m nedeover som er mest utsatt. Ifölge profiler tatt i 1952 etter oppdozing av örmasser og i 1964 er det her ikke store forandringer i dette tidsrom. Gjenliggende örmasser ute i elven må dozes opp på denne strekning.

110-64 5-11



Oslo 8, 4.6.1968.

Overingeniør S. Skaven-Haug,  
Hst. Gk.

Erosjonsshaden i Randselven ved Løkkedammen.

Hst's sak nr. 8014/81,68-74

Til orientering sendes vedlagt kopi av profiler  
dat. 28.5.65 som i noen grad illustrerer forholdene  
ved Løkkedammen etter forbyggingsarbeidet  
utført i vår.

Med hilsen

Stenrudvassum.

Denne saken har fortløpende vært  
behandlet av meg - div. befaringer.

Profiler av 25/5-65 synes å være  
tilfredsstillende.

5/6-65 S-H.

H. H. A.



M = 1:200 Alle profiler tatt fra sporm i H. L. Raa-Hønefoss

GK 927

Km 81,82

I

skinnetopp indre streng

£ spor

Km 81,80

II

Elvekant og bunn er stein og grus

£ spor

23/10-64

Elvebunn tørr 21/10-63 3/11-64

25/5-65

Km 81,78

III

£ spor

23/10-64

25/5-65 tørr 21/10-63 3/11-64

£ spor

23/10-64

25/5-65

21/10-63

Km 81,74

V

£ spor

Raskant

Delvis utraslet 23/10-64

21/10-63 25/5-65

3/11-64

Km 81,72

VI

23/10-63

Raskant

23/10-63

Stikkrenne km. 81,73

23/10-63 O. Grøndal



Utklipp:

Rapp. fra befaring Jevnaker - Hønefoss 23.4.68. Rapp. dat. 26.4.68  
Rapp. oversendt Dc Oslo 15.5.68. B.sak/ 8014/81,68-74-B.L.Lk

3

### Km 81,8. L ø k k a b e k k e n.

Bekken fører vann fra en trang sidedal som går gjennom et parti med sterkt forvitret alunskifer. Dalsidene er delvis dekket av forvitret alunskifer som har dannet matjord og skogbunn. Dalsidene er delvis skogbevokst.

Det foregår til stadighet ras i skråningene. Idet jord, trær, snø og andre rasmasser demmer opp for vannet oppstår det fare for den nedenforliggende jernbanefylling idet store vannmasser kan bryte gjennom og true fyllingen.

Rasmasser, kvist og stein legger seg foran stikkrennen og hindrer gjennomløpet av vann til tross for at det er oppsatt en rekke varegrinder opp gjennom bekkeløpet. I de verste perioder er det flere mann beskjeftiget med å holde varegrindene rene.

Baningeniøren foreslår å legge reserveløp for å hindre at vannet blir stående å demme opp bak fyllingen. Stikkrenne kan eventuelt legges gjennom en nærliggende undergang. Det var foreslått å grave seg eller sprengne seg ned mellom undergangens brukar og legge armecorør under terreng høyde i undergangen.

Prosjektet må vurderes nærmere. Det er tegnet kart og tatt profile. Disse må forlenges på venstre side. Det må utføres grunnundersøkelser, spesielt gjennom undergangen.

Det må videre undersøkes hva slags masser man har i fyllingen. Dette kan konstateres ved noen enkle oppgravinger.

Det må også overveies hva fyllingen tåler av vanntrykk, og hvor høyt opp man kan tillate seg å legge det eventuelle katastrofeløpet





Lökakabelken km. 81.8. Frelbygg. Viil. Foto 23-4-68.  
Sk 927.