

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

Gjenpart

Gl. 779

De Oslo, o.ing Oslo S.st, Gk

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

Bilag (antall)

A/S Kværner Brug
Enebakkn. 65
Postboks 3610

OSLO

Deres ref. og datum

KG 24.9.60

Sak

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

3424/60B Kd

Datum

22. NOV. 1960

OPPARBEIDELSE AV KVÆRNERVEIEN TIL KONOWS GATE

Fra overingeniøren for Oslo Sentralstasjon har man mottatt kopi av Deres brev datert 24.9.60 hvor De ber om samarbeid ved opparbeidelse av en vei opptil Konows gate av samme bredde og kvalitet som den nåværende, men om mulig etter den regulerte trasé og med den regulerte stigning.

Hovedstyret vil i den anledning bemerke:

Som det muligens tør være Dem bekjent er det i løpet av november måned ved de pågående gravningsarbeider konstatert geotekniske forhold man hittil ikke har vært klar over. De har medført at man tar stabilitetsforholdene for de planlagte skråninger opp til fornyet overveielse, og man utelukker ikke den mulighet at det kan bli vanskelig å gjennomføre den vedtatte regulering for Kværnerveien.

Under disse forhold må Hovedstyret inntil videre se bort fra muligheten av videre opparbeidelse av Kværnerveien, likesom mulig forbud mot tyngre trafikk også kan bli aktuelt.

For Generaldirektøren

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

GJENPART: Gk, Kværner Brug A/S, Oslo.
Oslo Sentralstasjon.

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

Bilag (antall)

2

Norsk Teknisk Byggekontroll
Oscarsgt. 46B

OSLO

Deres ref. og datum

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)
1459/62B HHk

Datum

-9 JUL 1962

Sak

LODALEN

PLANERINGSARBEIDER SØNDRE SKRÅNING

Det henvises til konferanse med sivilingeniør Jan Friis ved Norsk Teknisk Byggekontroll og overingeniør K. Geelmuyden ved Kværner Brug A/S den 29.6.1962. Det ble avtalt å nedsette et visst antall piezometer for bestemmelse av poretrykket i leirlaget ved Kværner Brugs eiendom Konowsgt. 66.

Etter avtale er det utsatt i marken et karakteristisk profil for den leirskråning som vi mener har liten sikkerhet mot utglidning. Vi anbefaler piezometer nedsatt i 2 punkter i dette profil, med 3 piezometer i hvert punkt, i dybdene 5, 10 og 15 m under terreng.

Det er fra Kværner Brugs side ytret ønske om å få gjenoppta trafikken på Kværnerveien opp til Konowsgt. For å kunne svare på dette spørsmål finner vi det påkrevet å foreta en bestemmelse av poretrykket også for 2 andre punkter nærmere Konowsgt.

Samtlige piezometer som NSB ønsker nedsatt er angitt på situasjonsplanen tegning Gk. 779,11 i vedlagte rapport. Punktene er også inntegnet på tegning O.S.a. 460.6 (innheftet i rapporten). Oppregnede boringsprofiler finnes i samme rapport. Det tidligere boringsprofil 16 kunne ikke utsettes i marken på grunn av utlagte fyllingsmasser. Det er i stedet utsatt et nærliggende profil som er gitt betegnelsen profil 3/17 etter vedlagte tegning O.S.a. 3/17.

NSB ønsker følgende piezometer nedsatt:

Profil 3/17 - P.9+5 - Pkt. A. Dybdene 5, 10 og 15 m under terreng.

Profil 3/17 - P.8 - Pkt. B. Dybdene 5, 10 og 15 m under terreng.

Profil Basispel 56 - 100 m.h. - pkt. C (utenfor Konowsgt. 65) Dybden 9 m under terreng.

Profil Basispel 62 - 63 m.h. - Pkt. D. Dybdene 8 og 15 m under terreng.

Hvis Norsk Teknisk Byggekontroll finner det nødvendig, av hensyn til den stabilitetsberegning firmaet skal utføre kan det nedsettes ytterligere flere piezometer.

Det forutsettes innhentet tillatelse fra Politiet til graving, og likeledes tillatelse fra grunneieren av Konowsgate 65, Frelsesarmeen til å utføre arbeidet på deres eiendom.

På jernbanens eiendom kan arbeidene utføres, og nødvendig assistanse til stikningsarbeid kan skaffes ved henvendelse til oppsynsmannen i Lodalen. (Kontor i anleggets brakke ca 50 m vest for Kværner Brug.)

For Generaldirektøren

9/6-63 S.H.

Gk. arkiveres Iodalia di b-g.

H.Hk.

Note 2/3 Kvarner Brug 5/6-63.

Deltager i det. Kvarner, o.c. Gelmenen
og sug. - - - fra Kvarner og S.H. fra H.S.B.

Etter at jeg hadde gjort rede for forholdene
konkrete skæring i sin alminnelighed
behandlet de Kvarner 2 uger, Kvarnerspor
og Kvarnerspor

Held. at ønske om Kvarnerspor i det samme
besvares med nei, men tilføje som min
personlige mening at det var temmelig at det
kunne oppnås i fremtiden.

For Kvarnerspor svarte jeg positivt ja, når
det skete i et forhold. Ja spørsmålet om j.b.

(gjaldt)
ville bekoste eller være med å dele omkostn.
ved selve Kvarnerspor svarte jeg at j.b.
ikke var særlig interessert i å bruke penger
og heller ville bidra. anbefalte Kvarner å
bruke kvarnerent på uttøking av skjering på
egen grunn.

Etter at denne skjeringen er utført har Kvarner
stort ønske om å kjøre på nåværende stangte vei.
Gk. må overvåke forsvaret.
Det kommer skriftlig fremstilling og begjæring
fra 2/3 Kvarner Brug.

NORSK TEKNISK BYGGEKONTROL

SIV. ING. JAN FRIIS
RÅDGIVENDE INGENIØRER

STB 000797
1963

JAN FRIIS MNIF. MRIF.
ODD S. HOLM MNIF.
GUNNAR DAGESTAD MNIF.



TELEGR.ADR.: NOTEBY
TELEFON: 56 46 90
ADRESSE: Oscarsgt. 46 b

Deres ref.:

Sak nr. og ref.: AG/KH.

Oslo, 28. mars 1963.

A/S Kværner Brug.

Regulering av Kværnerveien til Konowsgate og forslag
til jernbanespor fra Lodalen Driftsbanegård.

Stabilitetsforhold.

Tegning nr. 4961-1-2-3-4.

A. INNLEDNING.

A/S Kværner Brug ønsker å gjenoppta trafikken på Kværnerveien fra bedrifts-området til Konowsgate. Denne del av Kværnerveien går over Norges Statsbaners område og har i den senere tid vært avstengt da stabilitetsforholdene i området ikke er betryggende.

A/S Kværner Brug ønsker videre et jernbanespor fra svingskiven øst for plateverkstedet frem til Lodalen Driftsbanegård.

Etter oppdrag fra A/S Kværner Brug har vi utarbeidet et forprosjekt for regulering av Kværnerveien og fremføring av Kværnersporet. På bakgrunn av prosjektet har vi vurdert stabilitetsforholdene i det aktuelle område og foreslått tiltak for å sikre stabiliteten. Stabilitetsforholdene er vurdert i sammenheng med Norges Statsbaners planer om utvidelse av sporarrangementet i Driftsbanegården. Det foreliggende forprosjekt er i hovedtrekkene bygget på vår foreløpige rapport nr. 4961, datert 4/10.1962.

B. GRUNNUNDERSØKELSER.

Ved stabilitetsundersøkelsen har vi benyttet resultatene fra tidligere undersøkelser utført dels av Norges Statsbaner og dels av oss. Vi viser til Norges Statsbaner, Geoteknisk kontors utredning GK 779, datert 21/5.1958, hvor resultatene av undersøkelsene er sammenstillet.

Statsbanene har utført omfattende stabilitetsanalyse og studier av grunnvannsforholdene og poretrykket i skråningen mellom Konowsgate/Kværnerveien og banegården i Lodalen. Resultatet av disse målingene er også stillet til vår disposisjon. For å kunne få sammenligningsgrunnlag for vår vurdering av stabilitetsforholdene på det østre parti av området, har vi satt ned ytterligere piezometre i flere dybder på forskjellige steder i skråningen.

Våre poretrykksmålinger har vært konsentrert i et profil som i stabilitetsmessig henseende antas å representere det aktuelle området ved Kværnerveien. Målingene øverst i profilet viser at det i 10 m dybde eksisterer et betydelig overtrykk i forhold til det man ville få ved en hydrostatisk trykkfordeling, tilsvarende en "grunnvannstand" 3-4 meter under terreng. I 15 m dybde er det derimot målt vesentlig lavere poretrykk enn det en hydrostatisk spennings-tilstand skulle tilsi. Målingene i skråningens midtparti viser poretrykk som alle ligger under det hydrostatiske trykket tilsvarende en "grunnvannstand" 2 meter under terreng. Forskjellen mellom antatt hydrostatiske trykk og de målte verdier tiltar med dybden.

Årsaken til de noe uregelmessige resultater er ikke kjent, men det ligger nær å tro at Loelvtunnelen og "avskjærende kloakk" Nydalen-Loelven kan ha virkning på grunnvannstrømmingen i området. Videre kan det tilskrives lag eller linser av silt eller sand i leirmassene. Ved målingene i Statsbanenes profil nr. 62 og utenfor Konowsgate 65 er det ikke påvist porevannsovertrykk i leiren.

C. FORSLAG TIL REGULERING AV KVÆRNERVEIEN OG JERNBANETRACE.

Vårt forslag til regulering av Kværnerveien og fremføring av jernbanesporet fremgår av tegning nr. 4961-1.

Kværnerveien er lagt med et fall på 1 : 30 fra Konowsgate frem til pel 4. Herfra til pel 17 + 4.5 er helningen 1 : 16. Fra dette punkt er veien forutsatt lagt horisontalt på kote 17.35 forbi plateverkstedet. Veibredden er antatt 10 m i overensstemmelse med Oslo kommunes reguleringsplan.

Ved prosjekteringen av jernbanesporet er den søndre planeringslinje i driftsbanegården forutsatt bibeholdt i henhold til Norges Statsbaners tegning nr. O.S.a 4/10-R, datert 7/12.1962. Minste kurveradius er antatt $R = 160$ m

og maksimal stigning 25 o/oo.

Ved søndre svingskive (pel 0') ligger skinnetopp på kote 17.74. Herfra er sporet ført forbi sydgavlen til plateverkstedet og krysser Kværnerveien ved pel 12' på kote 17.85. Fra pel 15' er sporet lagt med fall på 25 o/oo tilnærmet parallelt med Kværnerveien frem til pel 30'. Herfra er fallet ca. 20 o/oo, og sporet er forutsatt ført inn på driftsbanegården ved det sydøstre hjørnet av "Magasinbygningen", ca. pel 62'.

På tegning nr. 4961-2 er det vist lengdeprofiler for veien og jernbanesporet, og på tegning nr. 4961-3 og -4 er det vist karakteristiske tverrprofiler med prosjektet inntegnet.

D. STABILITETSFORHOLD.

Over det i stabilitetsmessige henseende kritiske parti vil det foreliggende prosjekt innebære ca. 2 m senkning av platået hvor den nåværende Kværnerveien er ført frem. Dessuten er det forutsatt riving av bygningen Konowsgate 66 samt avgraving av skråningen nedenfor denne.

Vi har foretatt en stabilitetsanalyse for et karakteristisk profil gjennom skråningen. Profilet og en sammenstilling av resultatene er vist på tegning nr. 4961-3.

Beregningene er utført både ved s_u -analyse og ved $c\phi$ -analyse. Forskjellen i beregningsmetodene ligger prinsipielt i at skjærfastheten som innføres i beregningene er bestemt på forskjellig måte. For s_u -analysen er det benyttet skjærfasthetsverdier som sammenstillet i Norges Statsbaners geotekniske kontors utredning GK 779, og ved $c\phi$ -analysen er skjærfasthetsparametrene hentet fra avhandlingen "The slide in Lodalen, October 6th, 1954" i NGI publikasjon nr. 24.

De to beregningsmetodene har forskjellig gyldighetsområde, idet s_u -metoden generelt bare er relevant ved "udrenerte" forhold, mens $c\phi$ -metoden teoretisk har ubegrenset anvendelighet.

I det foreliggende tilfellet er det noe usikkert hvilken av beregningsmåtene som tallmessig gir det mest korrekte uttrykk for stabilitetsforholdene. Vi har valgt å basere vår vurdering på s_u -metoden som gir de laveste sikkerhets-

faktorer.

Resultatet av beregningene viser at man ved det prosjektet som er beskrevet ovenfor oppnår en reell forbedring av stabilitetsforholdene i forhold til nåværende terreng. Dette gjelder både skråningens totalstabilitet (glideflate 1) og stabilitet av nedre del (glideflate 2). De respektive beregningsmessige sikkerhetsfaktorer for nåværende terreng er henholdsvis 1.02 og 1.07. Etter avgravingen i henhold til prosjektet blir sikkerhetsfaktorene henholdsvis 1.22 og 1.18.

E. KONKLUSJON.

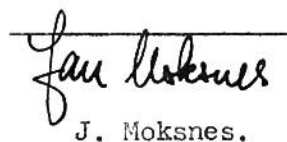
Det foreliggende forprosjektet med forslag til omlegging av Kværnerveien og fremføring av sidespor fra Lodalen Driftsbanegård til A/S Kværner Brug fremgår av tegning nr. 4961-1.

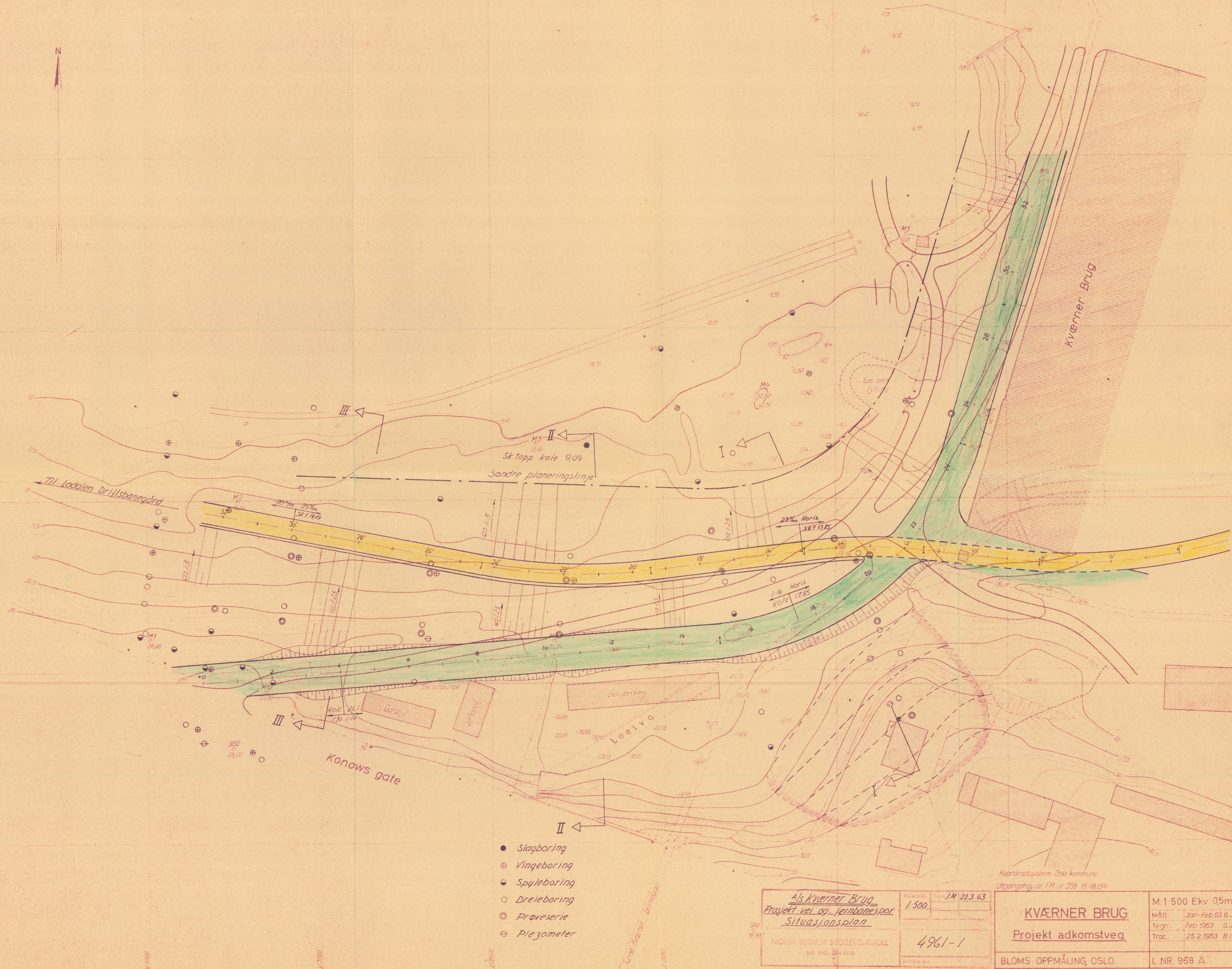
Den forbedring av stabilitetsforholdene som prosjektet innebærer i forhold til nåværende terreng er etter vår oppfatning tilstrekkelig til at man kan oppnå betryggende forhold på partiet mellom Kværnerveiens tilknytning til Konowsgate og plateverkstedet.

Med hensyn til utførelsen må prosjektet sees i sammenheng med Norges Statsbaners planlagte utgraving i Lodalen. For at det under alle faser av arbeidet skal eksistere betryggende stabilitetsforhold må det utarbeides en graveplan som til enhver tid er tilpasset Norges Statsbaners prosjekt.

NORSK TEKNISK BYGGEKONTROLL


A.G. Øverland.


J. Moksnes.



- Slagboring
- ⊕ Vingeboring
- Spyleboring
- Dreleboring
- ⊙ Prøveserie
- ⊕ Piezometer

Als Kvernbrug
Prosjekt vei og jernbanespor
Situasjonsplan

NORSK TEKNISK BYGGKONTROLL
SIV. ING. FRIS

Målestokk 1:500
Tegn. 1. M. 22.3.63

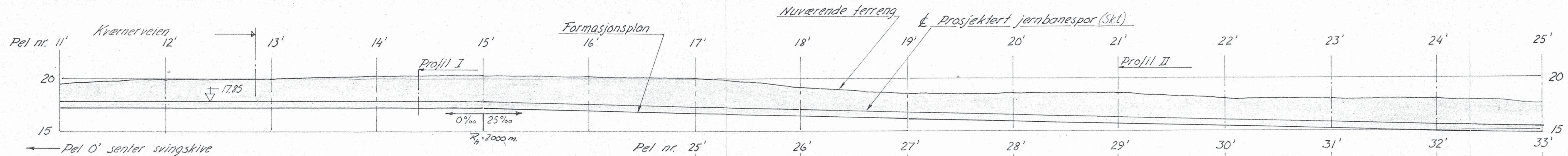
4961-1

Koordinatsystem - Oslo kommune
Utgangshøyde FM nr 356 H-18,154

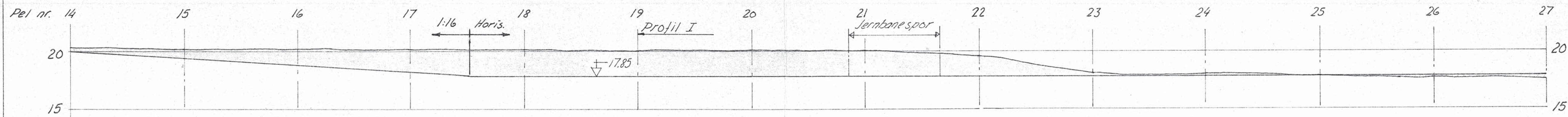
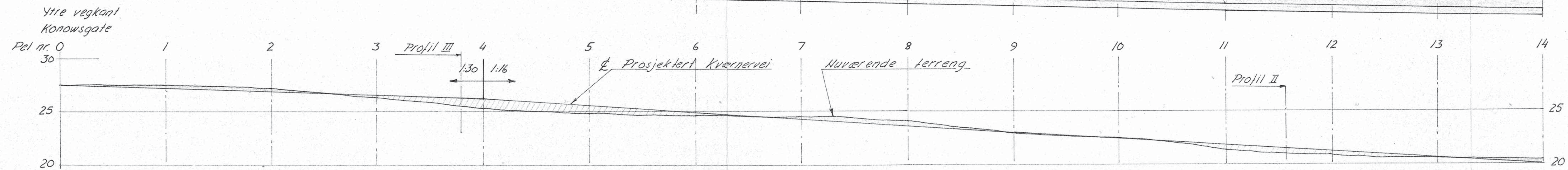
KVÆRNER BRUG
Prosjekt adkomstveg

BLOMS OPPMÅLING, OSLO.

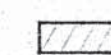
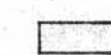
M 1:500 Ekv 0,5m
Målt Jan-Feb 63 G.J.
Tegn. Feb. 1963 G.J.
Trac. 25.2.1963 B.I.
L.NR. 968 A



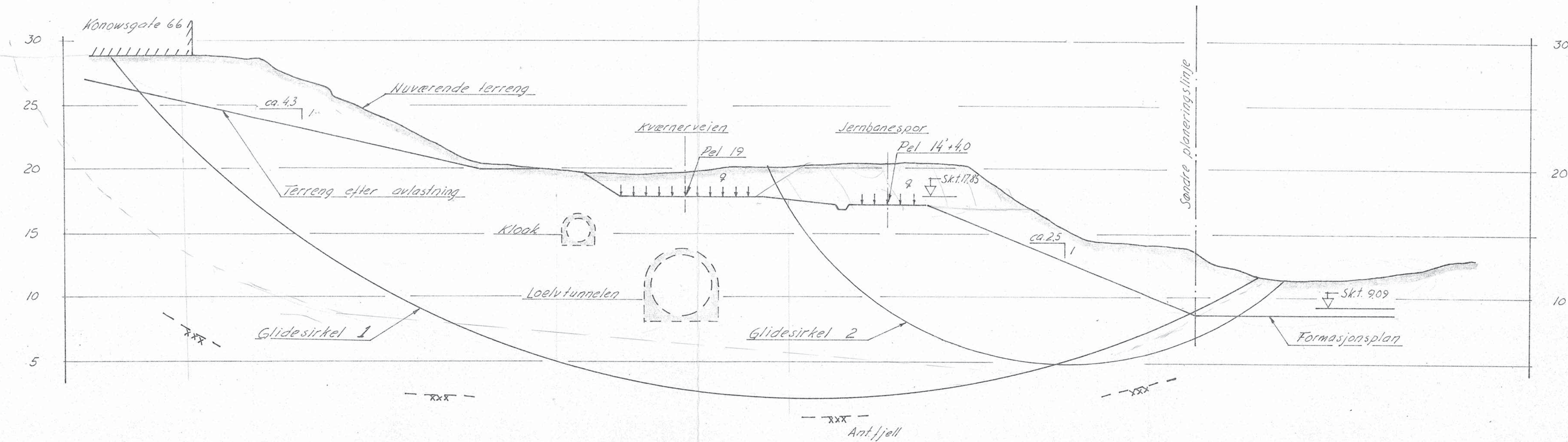
Lengdeprofil Jernbanespor



Lengdeprofil Kværnerveien

 Fylling
 Skjæring

<u>Als Kværner Brug.</u> <u>Prosjekt vei og jernbanespor.</u> <u>Lengdeprofiler.</u>		Arkivnr. 1:200 Dato 19.3.63
NORSK TEKNISK BYGGKONTROLL SIV. ING. JAN FJELL		4961-2



Profil I-I

Glidesirkel 1.

Nuværende terreng ($q=0$) $F_{su} = 1.02$

Efter avgraving

$q=0$ $F_{su} = 1.22$

$q=1 \pm/m^2$ $F_{su} = 1.215$

$q=2 \pm/m^2$ $F_{su} = 1.212$

Nuværende terreng ($q=0$) $F_{c,\varphi} = 1.82$

Efter avgraving, ($q=0$) $F_{c,\varphi} = 2.05$

Glidesirkel 2

Nuværende terreng ($q=0$) $F_{su} = 1.07$

Efter avgraving

$q=0$ $F_{su} = 1.18$

$q=1 \pm/m^2$ $F_{su} = 1.15$

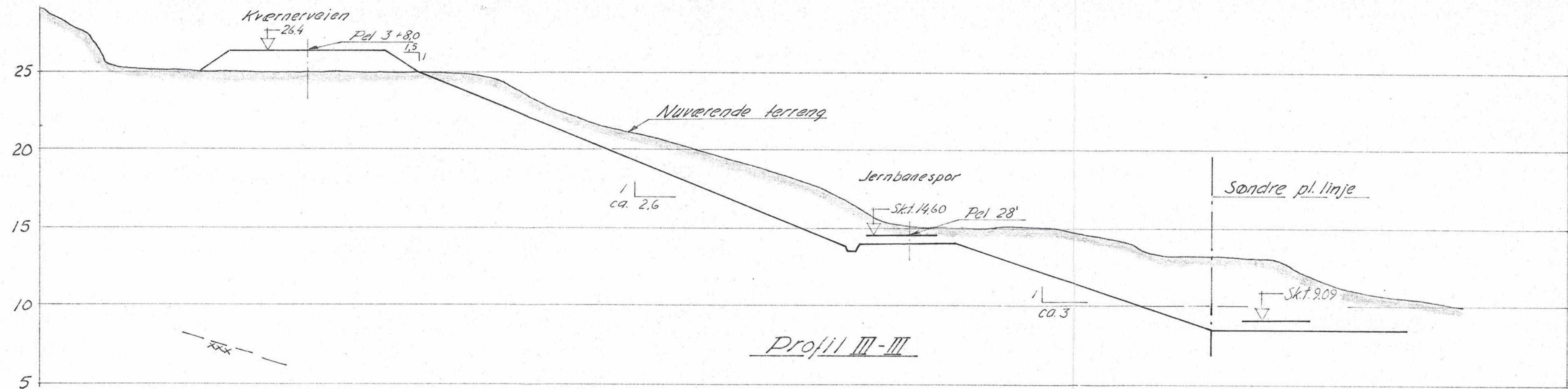
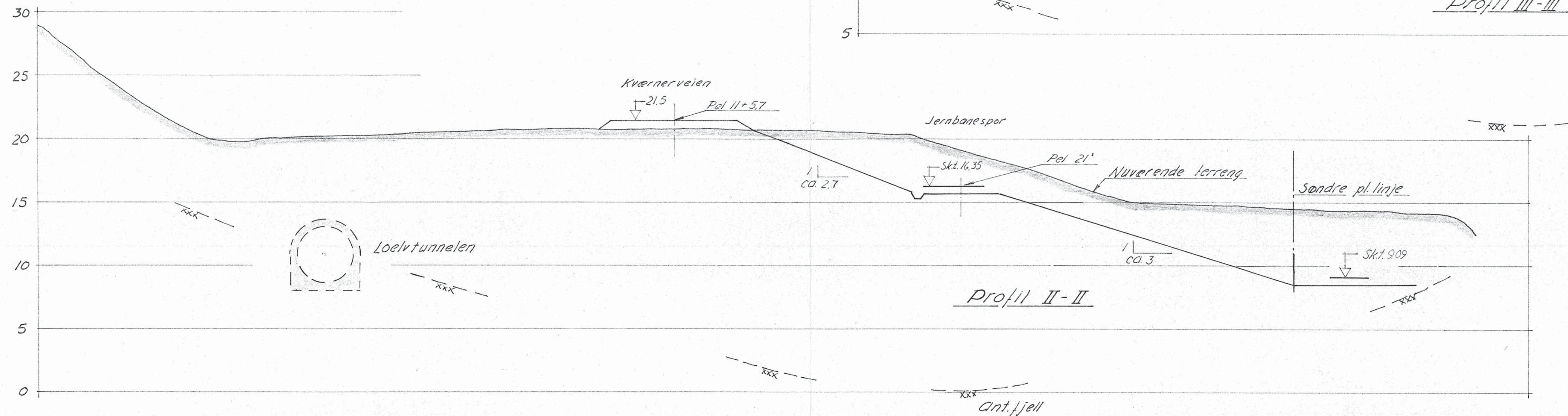
$q=2 \pm/m^2$ $F_{su} = 1.13$

Skjærfastheter benyttet ved beregningene:

S_u - analyse: kfr. NSB utredning Gk 779, 21/s 58.

c. φ - analyse: kfr. NGI publ. nr. 24.

Als Kværner Brug.		Målestokk	1:200
Prosjekt vei og jernbanespor.		Dato	J.M. 19.3.63
Stabilitetsundersøkelse.		Ark	1
NORSK TEKNISK BYGGKONTROLL		4961-3	
SIV. ING. JAN FRIS		Erstatet av:	



<u>Als Kvarner Brug.</u> <u>Prosjekt vei og jernbanespor.</u> <u>Profiler.</u>		Målestokk 1:200	Tegnet J.M. 21.3.63
NORSK TEKNISK BYGGEKONTROLL SIV. ING. JAN FRIS		4961-4	

NORGES STATS BANER
HOVEDSTYRET, OSLO

Gjenpart Gk.

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

Bilag (antall)

1

Overingeniøren for
Oslo Sentralstasjon

OSLO

Deres ref. og datum

Følg sak nr. og ref. (hvis oppgitt ved svar og forespørsler)

583/1963B S-H

Datum

24. APR. 1963

Sak

**REGULERING AV KVÆRNERVEIEN TIL KONOWSGATE OG
FORSLAG TIL JERNBANESPOR FRA LODALEN DRIFTSBANEGÅRD**

Norsk Teknisk Byggekontolls betenkning datert 28.3.63 oversendes. Overingeniør Geelmuyden, A/S Kværner Brug har muntlig bedt om en konferanse med representanter fra Oslo Sentralstasjon og Hovedstyret. Det anses hensiktsmessig at saken blir drøftet internt i jernbanen før denne konferansen finner sted.

Ved gjennomlesning av NTB's betenkning har en festet seg ved følgende punkter.

- 1). Det foreligger bekreftelse på at stengning av nåværende Kværnervei har vært berettiget.
- 2) Avlastning under Konowsgt. 66 og avgravning for ny Kværnervei og ytterligere utgraving for østre del av søndre skråning (profil I-I) bedrer stabiliteten med ca 20% i forhold til nåværende tilstand.
- 3) Det bør neppe tillates merbelastning fra oppfylling for ny Kværnervei i området ved profil III-III. Merbelastningen kan unngås ved å øke stigningen for ny Kværnervei eller ved å gjøre seg bruk av lette fyllmasser.
- 4) Alternativet for ny Kværnervei og alternativet for Kværnerspor kan og bør diskuteres isolert.

For Generaldirektøren

Loelvdalen dr. b.g. søndre sporveie.

A.S. KVÆRNER BRUG

ETABLERT 1853

ENEBAKKVEIEN 65. OSLO - TELEGRAMADR.: "KVÆRNER" - POSTBOKS 3610 - TELEFON 68 18 10

K O P I

Norges Statsbaner
Hovedstyret
Storgaten 33
O s l o

KG/als

6. juni 1963

Ad. Den regulerte Kværnerveiens fremføring til Konowsgate

./.

Vi har, i forståelse med Deres geotekniske kontor og med Centralstasjonens anleggskontor, latt Norsk Teknisk Byggekontroll foreta en grunnundersøkelse og en vurdering av mulighetene for å få den regulerte Kværnerveien frem til Konowsgate. Videre har man vurdert muligheten for et fremtidig søndre jernbanespor ned til Loelvdalens rangerstasjon. Vi sender Dem vedlagt en rapport om resultatet av disse undersøkelser.

Det blir stadig vanskeligere for oss å klare oss uten en brukbar vei-forbindelse som ovenfor nevnt, og vi antar at tiden nu skulle være moden for et samarbeid om denne sak, enten ved opparbeidelse etter reguleringen, eller ved å foreta det nødvendige for at den nu avstengte midlertidige vei igjen skal kunne åpnes. Vi ville derfor være takknemlig for å høre fra Dem hvorledes De stiller Dem til saken.

Når det gjelder et fremtidig søndre jernbanespor, forstår vi det slik at denne sak ikke er moden for diskusjon nu, men håper fremdeles på at den engang blir realisert.

Med hilsen
pr. A.S. KVÆRNER BRUG

KH

Kopi er sendt: O.ing. Sv. Skaven-Haug.

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

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

Gjenpart

Oing. Oslo Sentralstasjon.
Dc. Oslo
Plankontoret for Oslo Sentralstasjon
Gk, Saken.

Lodalen Gk. 779
Søndre skråning

Bilag (antall)

A/S Kværner Brug
Postboks 3610

OSLO

Deres ref. og datum
K0/a/s 6.6.63

Sagt sak og ref. besv. oppgitt ved svar og forespørsler
197038 S-H

Datum 22. JUN 1963

Sak
DEN REGULERTE KVÆRNERVEIENS PREFØRING TIL KONOWSGATE

Den tilsendte geotekniske rapport datert 28.3.63 utarbeidet av Norsk Teknisk Byggekontroll er gjennomgått.

Man har festet seg ved at stabilitetsforholdene i profil I-I over Konowsgt. 66 og nedover skråningen, slik som forholdene er i dag er karakterisert ved sikkerhetsfaktoren 1,02. Videre at sikkerhetsfaktoren for skråningen fra nåværende vei ned mot jernbanens graveområde er 1,07. Dette er lave verdier som bekrefter at stengning av veien har vært berettiget.

Norsk Teknisk Byggekontroll har videre kommet frem til at en avslagning av skråningen under Konowsgt. 66 og en etterfølgende senkning av veinivået til kote ca 18,0 i profil I-I gir en skråning ned til jernbanens planum med tilfredsstillende stabilitetsforhold.

Vi har ikke noe vesentlig å bemerke til disse beregningsoverslag. Med den angitte avgravning anses stabilitetsforholdene i profil I-I å bli tilfredsstillende.

Fra pel 3-6 og 11-13 er det vist opptil 1,5 m oppfylling for projektet Kværnervei. Sammen med bevegelig belastning på veien skulle det bli en ikke ubetydelig merbelastning på skråningen. Det må være et minstekrav at veien, inkludert bevegelig belastning ikke merbelastet terrenget. Dette kan oppnås ved å øke fallet slik at veien kommer i svak skjæring, eventuelt i forbindelse med innskifting av lette masser.

Med de forbehold som er tatt vil man ikke motsette seg at Kværnerveien bygges.

Det vil fra jernbanens side ikke bli foretatt større gravearbeider på det her omhandlede område før Plankontoret for Oslo Sentralstasjon har lagt frem sine planer. Man må senere komme tilbake til eiendomsforhold for grunnarealer. Veiplanen forutsettes forelagt Oslo kommune.

For Generaldirektøren

A.S. KVÆRNER BRUG

ETABLERT 1853

In duplo.

N.S.B. Hovedstyret

Innk. 24. DES. 1963

Nr. 9106/6-4

KVÆRNERVEIEN 10 OSLO · POSTBOKS 3610 · TELEFON: 676970 · TELEGR. ADR.: "KVÆRNER" · TELEX: 1650

Norges Statsbaner,
Hovedstyret,
Storgt. 33,
OSLO 1.

DERES REF.

DERES BREV AV

VÅR REF. RH/BA

DATUM 23. 12. 1963.

Attention: Banedirektør Carlsen.

Vedr.: Norges Statsbaner - A.S. Kværner Brug.
Regulert Kværnervei.

Idet vi viser til konferanse avholdt på banedirektør Carlsen's kontor 11. d.m. angående Kværnerveien, tillater vi oss å referere hovedmomentene i de spørsmål som ble diskutert.

Foranledningen til konferansen var A.S. Kværner Brug's ønske om å få klarlagt forholdene omkring en eventuell gjennomføring av den regulerte Kværnerveien fra Konowsgate til Kværner Brug.

Kværner Brug's transportveibehov.

Kværner fremla i korte trekk det behov bedriften hadde for en skikkelig adkomstvei i det utviklingen viser at transportenhetene stadig blir større og større.

Den vesentligste transport til og fra bedriften foregår idag pr. jernbane, men man er her avhengig av at godsstørrelsene ikke overskrider jernbaneprofilet.

Bruken av Kværnerveien på strekningen fra St. Halvardsgate til Kværner er mindre egnet til tungtransporter på grunn av de lave og trange bropassasjer.

For den interne transport og produksjonsgangen i verkstedene er det en betingelse for et rasjonelt opplegg at bedriften har inn- og utkjørselsmuligheter, såvel for jernbane som for biltransport, på nord- og sydsiden av verkstedkomplekset.

Jernbanespor.

Kværners representanter fremla derfor sterkt ønske om at også det planlagte jernbanespor fra Loelvbanegården opp til Kværner kunne bli realisert i ikke for fjern fremtid.

Det ble fra jernbanens side hevdet at man var klar over våre problemer og ønsker når det gjaldt Kværnerveien og ovennevnte spor.

For sporets vedkommende var det største problem å få ført dette inn på banegården uten for store ulemper. Det var imidlertid ikke foretatt noen disposisjoner ennå fra jernbanens side som hindret en gjennomføring av den foreslåtte plan.

Jernbanen ble anmodet om å se nærmere på dette spørsmål for å finne en løsning. Geoteknisk er det intet i veien for å legge en trasé for sporet i skråningen.

Geotekniske forhold.

Under de forberedende arbeider med denne saken har det vært holdt diverse kontaktmøter med jernbanens geotekniske kontor om de geotekniske forhold som knytter seg til Kværnerveien.

Kværner Brug har latt foreta geotekniske undersøkelser for å gi bedre grunnlag for en vurdering av forholdene på stedet.

En gjennomføring av det foreliggende prosjekt innebærer at veien på et kritisk parti må senkes 2 meter under nåværende terrengnivå. Dessuten må Kværners bestående bygning på skrenten i Konowgate 66 rives i forbindelse med en stabiliserende avgraving av skråningen nedenfor denne.

Norsk Teknisk Byggekontroll's beregninger viser at dette vil medføre en reell forbedring av stabilitetsforholdene i området

i forhold til de nåværende tilstander, med en økning av sikkerhetsfaktoren fra henholdsvis 1,02 og 1,07 til 1,22 og 1,18.

Konklusjonen på de geotekniske undersøkelser et at man ved gjennomføring av arbeidet etter fast oppsatte graveplaner oppnår betryggende forhold på partiet mellom vårt plateverksted og Kværnerveiens tilknytning til Konowsgate.

Regulering:

Ifølge reguleringen er Kværnerveien utlagt i 10 meters bredde.

Det vil etter vårt syn være tilstrekkelig å opparbeide veien i 8 meters bredde i denne omgang.

Man bør på et tidlig tidspunkt ta saken opp med Oslo kommunes veivesen slik at vedlikeholdet av veien kan overtas av veivesenet så snart arbeidet er fullført.

Den aktuelle veilengde man i første omgang tar sikte på å få anlagt er på ca. 235 l.m. regulert fra plateverkstedets sydgavl til Konowsgate.

Denne veilengde vil dekke 2350 m^2 med full reguleringsbredde på 10 m, og 1880 m^2 med 8 m veibredde.

Veien skulle kunne legges uten kloakk.

Eiendomsforhold.

Den regulerte veien har grenser til N.S.B. og Kværner Brug langs plateverkstedets tverrskip. På strekningen fra plateverkstedets sydgavl til Konowsgate ligger veitraséen helt på N.S.B.'s område.

Oslo kommune's tomtearealer, som ligger mellom jernbanens og Kværners, vil bli berørt av den foreslåtte utgraving mot Konowsgate 66.

Ved Konowsgate ligger det dessuten et bilverksted som jernbanen har leiet ut til Harald A. Møller. Dette verksted vil få sine uteområde/ noe innskrenket på grunn av den nye veien.

Det ble fra N.S.B.'s side reist spørsmål om ikke eiendomsretten til arealet fortsatt kunne være jernbanens, selv om veien ble anlagt. Dette ble sterkt betvilt, men forutsettes undersøkt.

Ekspropriasjon og refusjon.

I en juridisk betenkning Kværner Brug har latt høyesterettsadvokat O. Nergaard utføre, nevner han at Kværner kan kreve tvangsavståelse av grunn gjennom ekspropriasjon.

Vi er imidlertid langt mere interessert i en minnelig overenskomst med jernbanen om rett til å legge veien over nevnte eiendom.

Jernbanen var på sin side innstilt på det samme.

Eventuelle krav om refusjon til veien og verdiforøkelse av tilstøtende arealer ble diskutert. Det ble fra N.S.B.'s side hevdet at veien for dem ikke ville medføre noen fordeler.

Man ble enige om at det beste for partene var å få en skjønnsskomité til å vurdere disse økonomiske forhold.

Fysiske foranstaltninger.

En del praktiske spørsmål som ble diskutert om selve utgravningene og anleggelsen av veien, konkluderte med at veiarbeidene fordelaktig kunne utføres med egen entreprenør uavhengig av jernbanens øvrige arbeider.

Kværner ser på den praktiske gjennomføring av prosjektet.

Konklusjon.

Kværner Brug utarbeider på grunnlag av forannevnte momenter og i nødvendig samarbeid med N.S.B. et forslag til opparbeidelse av veien med beregnede kostnader.

Dette forelegges for jernbanen før skjønn avholdes.

FRA AS. KVÆRNER BRUG

TIL

Norges Statsbaner, Hovedstyret.

BREV AV

23/12-63.

BLAD

5.

I møtet deltok:

Fra Norges Statsbaner:

Banedirektør Carlsen
Sjefingeniør Kolsrud
Distriktssjef Meinstad
Overingeniør Winsvold
" Skaven-Haug
" Strøno
Avdelingsing. Degenaars

Fra A.S. Kværner Brug:

Adm. direktør Langballe
Overingeniør Geelmuyden
Ingeniør Hurum.

Med hilsen,

pr. A.S. KVÆRNER BRUG



NORGES STATS BANER
HOVEDSTYRET, OSLO

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

Gjenpart: Oing. Oslo Sentralstasjon,
Dc. Oslo, Gk, saken.

Bilag (antall)

A/S Kværner Brug
Postboks 3610

OSLO

Deres ref. og datum

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

Datum

9106/6-4 B/Kd

-6. JAN. 1964

Sak

NORGES STATS BANER - A/S KVÆRNER BRUG
REGULERT KVÆRNERVEI

Man erkjenner mottagelsen av Deres brev av 23.12.1963 - RH/BA - og har intet å bemerke til referatet.

Hovedstyret vil så snart som mulig søke klarlagt de forhold som henger sammen med et spor i søndre skråning, og imøteser på sin side resultatet av Deres undersøkelser hva angår Kværnerveien.

For Generaldirektören

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

Gjenpart: Gk, saken.

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

Bilag (antall)

1

Overingeniøren for jernbaneanlegget
Oslo Sentralstasjon, OSLO

Distriktsjefen, OSLO

Plankontoret for Oslo Sentralstasjo
OSLO

Deres ref. og datum

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

Datum

Sak

9106/6-4 B/Ka

-6. JAN. 1964

REGULERT KVÆRNERVEI
LODALEN SÖNDRE SKRÄNING

Til orientering sendes gjenpart av skriv fra A/S Kværner Brug datert 23.12.1963, med referat fra konferanse 11.12.1963 på banedirektörens kontor.

Som det vil sees er det forutsatt at jernbanen for sin del utarbeider plan for mulig tilknytningsspor til Kværner i söndre skräning. Hovedstyret imöteser da sådan plan innsendt fra overingeniören for Oslo Sentralstasjon, forutsetningsvis utarbeidet i fornödent samarbeid med geoteknisk kontor, distriktsjefen Oslo distrikt og plankontoret for Oslo Sentralstasjon.

I det omfang planeringsarbeidene medförer forföyninger og utgifter ut over hva skräningsarbeidene ellers ville ha gjort, bes redegjort for de

För Kværner Brug kan forelegge resultatet av sine undersökkelser angäend opparbeidelse av Kværnerveien, vil det formentlig ikke være mulig ä komme videre med forhandlingene. Men det ansees päkrevet ä komme til en snarlig ordning ogsä for tilknytningssporets vedkommende. Dersom sporet overhodet skal utföres, mä dette i alle fall for planeringens del skje i forbindelse med anleggets avsluttende skräningsarbeider.

For Generaldirektören