

Bgk

Bpk

B

Dd

TD

N o t a t

NSB/BUSS-TERMINAL
ASKER STASJON
OSLO-DRAMMEN KM 23,10

Det er utført grunnundersøkelse for ovennevnte prosjekt, og den geotekniske rapport Gk 3926,1-2 vedlegges i 2 ekspl., kfr. notat fra Bpk av 11.1.72.

Det er betydelige mengder steinholdige fyllmasser over hele område og derunder vekslende avsetning av kvabb, gytje og leire over en kupert fjelloverflate.

Terminalbygningen må fundamenteres på fjell, enten direkte eller på pilarer og peler til fjell.

I rapporten er to alternative plasseringer vurdert. Av hensyn til fundamenteringforholdene synes et alternativ med persontunnel plassert ved km 23,08, å være den beste løsning.

Det vil bli nødvendig med supplerende fjellkontrollboringer når den endelige plassering er bestemt og mere detaljerte planer foreligger.

NSB/BUSS-TERMINAL VED ASKER STASJON
OSLO - DRAMMEN KM 23,10 23,8
GK 3926, 1-2

Det er utarbeidet forløpige planer for felles NSB/buss-terminal på området syd for nåværende stasjon. Fra terminalen skal det være persontunneler for planfri forbindelse til jernbanens plattformen.

I følge tegning AB7-72 fra Drammenbanens Dobbeltsporanlegg, er de to alternative plasseringer av terminalbyggingen, det ene vist med heltrukken linje og skravert og det andre stiplet på situasjonsplanen, tegning 1.

G r u n n u n d e r s ö k e l s e r .

Det er foretatt grunnboringer for begge de inntegnede alternative: i alt 21 borskudd, hovedsakelig dreieboringer med Borro's motordreiebor. Det foreligger to prøveserier med uforstyrrede prøver, - den ene hentet fra en tidligere grunnundersøkelse for gods-ekspedisjonsbygningen (Gk 3220). Ved samtlige dreieboringer er det forboret gjennom fyllingen, og de fleste har gitt relativt god fjellappell. I hull 14 og 15 er det med Pionjär bergbormaskin boret 1,0 - 1,5 m ned i fjell.

G r u n n f o r h o l d .

Over hele tomten er det överst et lag med steinholdig fyllmasse. Fyllingens tykkelse varierer en del innen området 1,0 til 4,0 m. Den underliggende naturlige avsetning er noe variabelt sammensatt

av kvabb, gytje og leire. Ved prøveserie II er innholdet av organisk materiale betydelig, mens serie I viser relativt ren, fast leire.

Prøvene er underkastet vanlig rutineundersøkelse i laboratoriet. Skjærfastheten er bestemt med konusmetoden, og det skal ikke legges for stor vekt på de oppførte verdier for kvabb/gytjeavsetningen i prøveserie II.

Det er vekslende dybder til fjell, dypest lengst syd ved punkt 6 hvor fjellappell er oppnådd 23 m under terrengnivå, og grunnest ved den prosjekterte persontunnel lengst nord hvor det praktisk talt er fjell i dagen.

F u n d a m e n t e r i n g.

På grunn av de vekslende grunnforhold og varierende dybder til fjell, vil det være fare for ujevne setningsforhold ved en fundamentering direkte på grunnen. En del av østre vegg blir i alle fall å fundamenteres direkte på fjell, uansett hvilket alternativ som velges. Resten av bygningen må da også fundamenteres på fjell.

Det er derfor åpenbart at den plassering som er angitt med heltrukken linje gir den beste løsning med hensyn til fundamentering forholdene.

En plassering lenger syd eller lenger nord vil på grunn av større dybder til fjell medføre større fundamenteringsomkostninger.

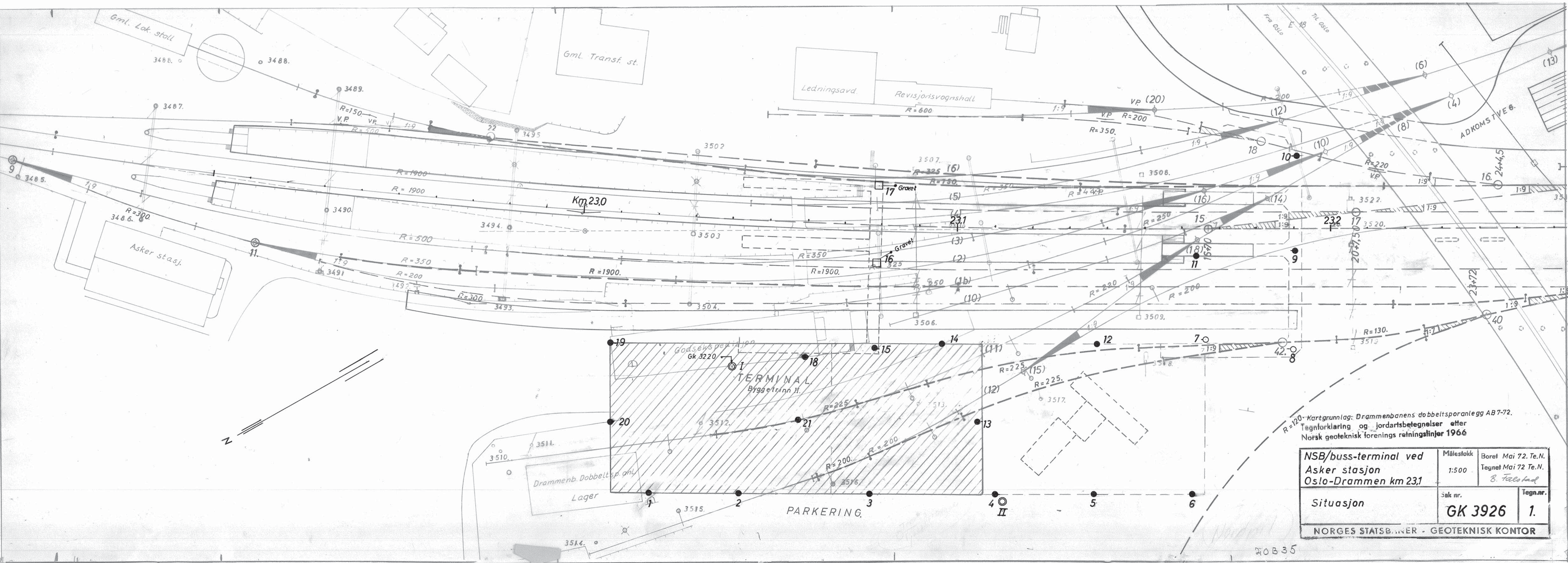
Det kan benyttes prefabrikerte betongpeler av vanlig handelskvalitet hvor grunnmuren ikke kommer direkte på fjell eller hvor dybdene til fjell er for store til at pilargraving ikke vil være lønnsomt.

Den beste beliggenhet for persontunnel synes å være ved km 23,08. Det er her en fjellrygg som vil gi muligheter for stoll drift. På grunn av dårlig fjell må man imidlertid regne med forsterking av hvelvet, ved injisering, frysing eller eventuelt ved å støpe taket på forhånd.

Det må, spesielt av hensyn til pelefundamentering for terminalbygget, utføres supplerende undersøkelser, hovedsakelig kontrollboringer til fjell. Disse boringer vil bli utført når mer bestemte planer foreligger.

B. Falstad

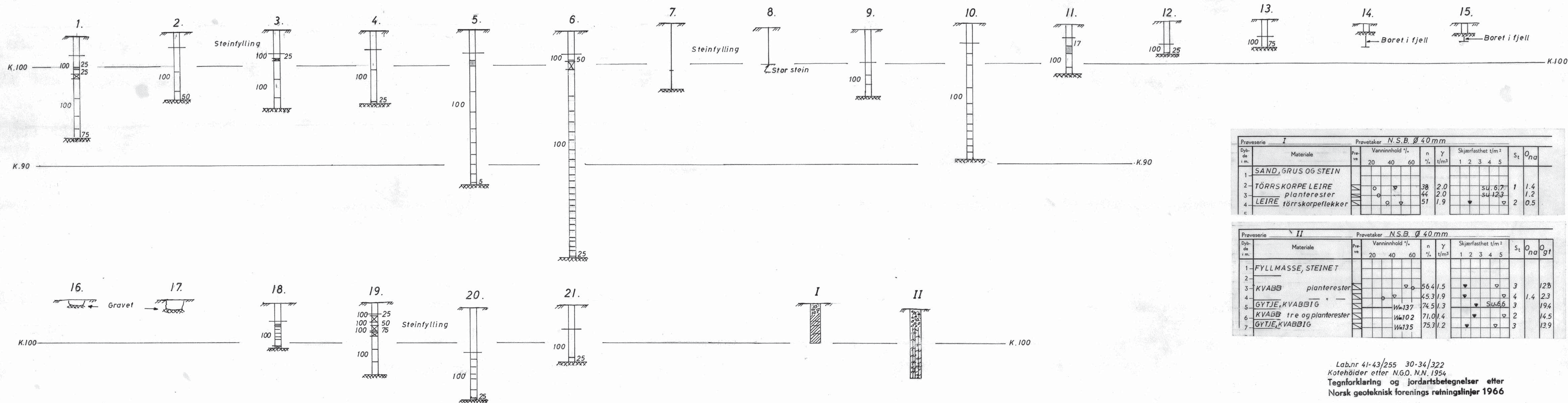
J. Harduask



Kartgrunnlag: Drammenbanens dobbeltsporanlegg AB7-72.
Tegnforklaring og jordartsbetegnelser etter
Norsk geoteknisk forenings retningslinjer 1966

NSB/buss-terminal ved Asker stasjon Oslo-Drammen km 23,1	Målestokk 1:500	Boret Mai 72. Te.N. Tegnet Mai 72. Te.N. B. Falsstad
	Sak nr.	Tegn.nr.
Situasjon	GK 3926	1.
NORGES STATSBAANER - GEOTEKNISK KONTOR		

20335



Prøveserie		I													Prøvetaker		N.S.B. Ø 40 mm				
Dybde i m.	Materiale	Prøvetaker	Vanninnhold %			n	γ t/m³	Skjærfasthet t/m²					S _t	O _{na}							
			20	40	60			1	2	3	4	5									
1	SAND, GRUS OG STEIN																				
2	TÖRRSKORPE LEIRE			○	▼	38	2.0					SU 6.7	1	1.4							
3	planterester	≡		○		44	2.0					SU 12.3		1.2							
4	LEIRE tørrskorpeflekker	≡			○	51	1.9			▼		▼	2	0.5							

Prøveserie		II													Prøvetaker N.S.B. Ø 40 mm				
Dybde i m.	Materiale	Prøve	Vanninnhold %			n	γ t/m ³	Skjærfasthet t/m ²					s _t	O _{na}	O _{gt}				
			20	40	60			1	2	3	4	5							
1	FYLLMASSE, STEINET																		
2																			
3	KVABB planterester					▽	56.4	1.5		▼			▽	3		128			
4	" "					▽	45.3	1.9		▼			▽	4	1.4	2.3			
5	GYTJE, KVABBIG					W ₁₃₇	74.5	1.3			▼	Su-6.6		3		19.4			
6	KVABB tre og planterester					W ₁₀₂	71.0	1.4			▼		▽	2		14.5			
7	GYTJE, KVABBIG					W ₁₃₅	75.3	1.2			▼		▽	3		13.9			

Lab.nr 41-43/255 30-34/322
Kotehöder etter N.G.O. N.N. 1954
Tegnforklaring og jordartsbetegnelser etter
Norsk geoteknisk forenings retningslinjer 1966

NSB/buss-terminal ved Asker stasjon Oslo-Drammen km 23,1	Målestokk 1: 200	Boret Mai 72 Te.N. Tegnet Mai 72 Te.N. <i>B. Falstad</i>
	Sak nr. Gk. 3926	Tegn.nr. 2.
NORGES STATSBANER - GEOTEKNISK KONTOR		