

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

Gjenpart: Gk.

Telegr.adr.: Jernbanestyret

Postadr.: Storgt. 33

Telefon: 42 68 80

Det er vedlagt en plan over den betongklossene, og fylt opp med
betongklosser på innsiden av overbygget. På innsiden
lignes også på den betongklossen som ligger til kanten av betongklossen. Se
vedlagte skisse.

Bilag (antall)

4

Distriktsjefen

TRONDHEIM

Deres ref. og datum

1204 B/Gj, 13.8.63

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

967/1963 B/HMK

Datum

17. OKT. 1963

Sak

NORDLANDSBANEN KM 593

RAS I SKJÆRINGSSKRÅNING

Det henvises til avdelingsingeniør Hartmarks befarings sammen med Bane-
mesteren 1.10.63.

Skjæringen består av kvass med stort vanntrykk på mange steder i
skråningen. Doseringen er opptil 100. Det meste av skjæringsskråningen
har vært stabil, noe som utvilsomt skyldes at den har vært dekket med et
20 - 40 cm. tykt lag påfylt grus, foruten at den nedre del av skråningen
tildels har vært torvkledd.

Partiet omkring pel 9530 hvor det har gått ras er uferdig fra anleggets
side. Det er her skråningen er særlig bratt, og den er ikke, eller i
hvert fall sparsomt dekket med grus.

Det er grunn til å tro at forholdene her vil bli like tilfredsstillende
som i resten av skråningen ved avplanering til 1:1,5 og overdekning med
0,5 m tykt gruslag (eventuelt subbus fra Lønsdal pukkverk). Forslag til
skråningsprofil med grusoverdekning følger vedlagt. Planeringsarbeidene
forutsettes utført mellom ca. pel 9527 og 9534.

Overvannsgrøften som fører vann fra riksvegens stikkrenne ved pel 9533
må utbedres ved stensetting i torv. Likeledes anbefales lagt en liknende
grøft fra anleggsveg på skråningstopp og ned til stikkrennen ved pel
9510. Det er her erosjonsfurer i skråningen fra overvann.

De eksisterende stikkrenner ved pel 9510 og 9524 er tilfredsstillende og
tilstrekkelig.

Det er små utglidninger i fyllingen på utsiden av linjen ved pel 9508,
9512 og 9516. Her kan fylles igjen med grus, finpukk eller subbus, og
vannsig gjennom linjen elimineres ved å legge betongrenner i bunn av
linjegrøften. I dette tilfelle kan det være hensiktsmessig å bruke halve
16" betongrør med muffe som legges i stampet torv, se vedlagte skisse.

Overbygget er fundamentert på betongklosser. Betongklossenes totale høyde
er 1,3 m, men på enkelte steder stikker halvparten av klossene over
bakken, slik at fundamenteringsdybden blir alt for liten. Det anbefales



Jernbaneverket

Dokumentnummer:

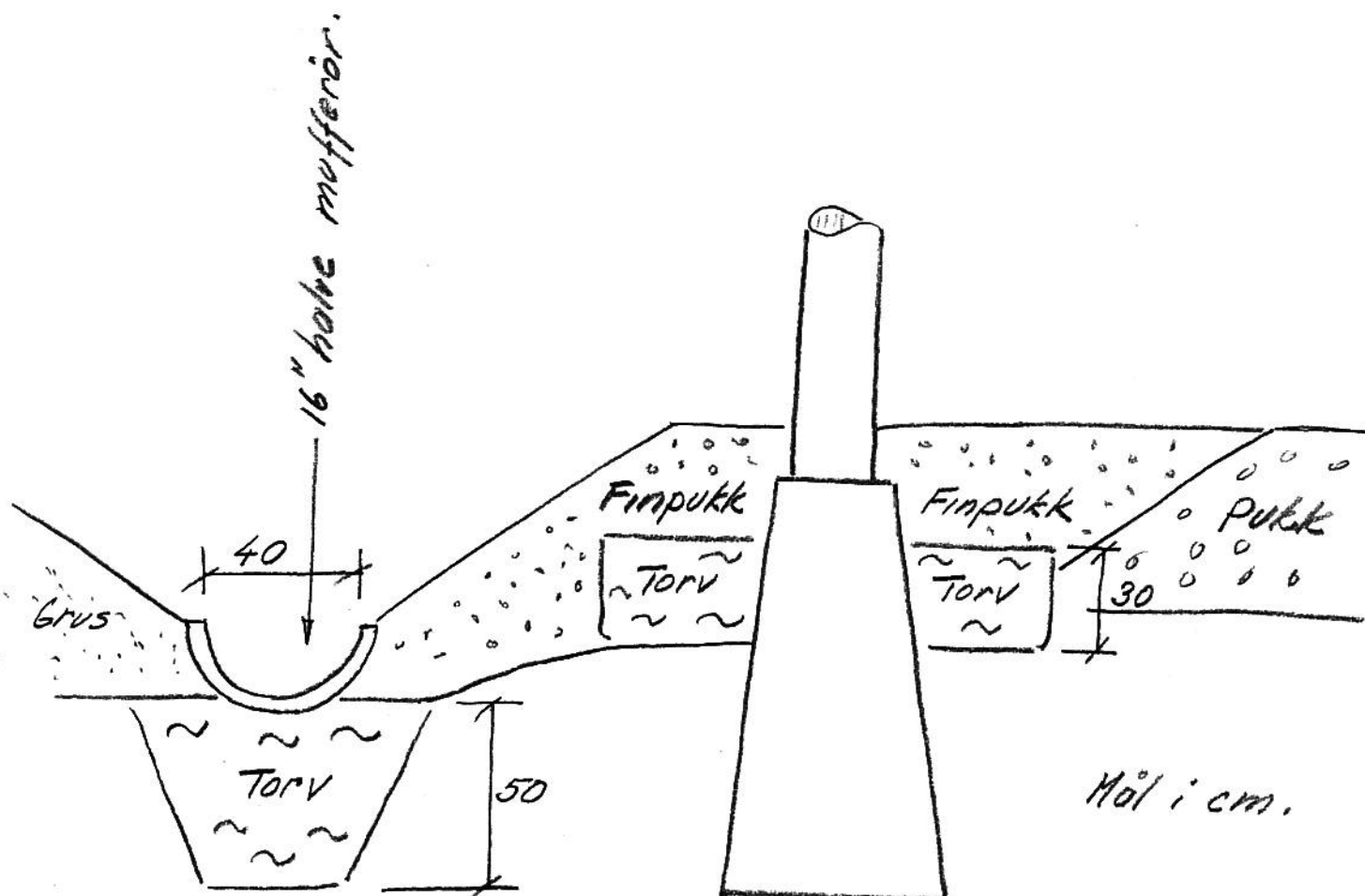
UB.109676-000

Rev:

000

isolert med 30 cm tykt lag torv rundt betongklossene, og fylt opp med finpukk til overkant ballastlag på innsiden av snöoverbygget. På utsiden legges også pukk så langt ut som mulig til kanten av betongrenne. Se vedlagte skisse.

For Generaldirektören



Nordlandsbanen km 593
 Forslag til linjegrøft og
 teleisolering rundt funda-
 ment for snöoverbygg.

Oslo 3/10-63 H.HK.

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

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

Gjenpart: ~~Ek~~, saken.

442270
~~3179~~

Bilag (antall)

Distriktsjefen
TRONDHEIM

Deres ref. og datum
1204 B/Gj, 13.8.63

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler) Datum -4. FEB. 1964
8031/593 B/HHk

Sak
NORDLANDSBANEN KM 593
RAS I SKJÆRINGSSKRÅNING
HOVEDSTYRETS BREV AV 17.10.1963

Det er angitt i ovennevnte brev at skråningens dosering er opptil 40°. Det viser seg at dette ikke er tilfelle, og at det foreligger en misforståelse med hensyn til målestokken for de tilsendte profiler. Skråningens dosering er stort sett ikke mere enn 25°, bortsett fra enkelte lokale partier hvor den kan være opptil 35°. Glidningens primære årsak kan derfor ikke være at den er for bratt, men at det er høyt vanntrykk fra tilstrømmende grunnvann i skråningen.

Dette endrer imidlertid ikke vesentlig på konklusjonen. Det er fortsatt aktuelt å foreta overdekning med grus i 0,5 m tykkelse over raspartier og ustabile partier i skråningen.

Med hensyn til grøfter og andre forhold forholdes som omtalt i brev av 17.10.1963.

For Generaldirektøren