

**Fra:** [Løhren Alf Helge](#)  
**Til:** [Teigen Frode](#); [Svanø Geir](#)  
**Kopi:** [Telstad Tore](#); [Chapelier Celine Marie-Cecile](#); [Hyldmo Endre](#); [Willoughby Ian](#); [Sagen Trine Bye](#); [Aziz Kameran](#); [Aasen Trygve](#)  
**Emne:** SV: Endringsartikkel 1839 - Bruk av dynamisk sporstabilisator  
**Dato:** onsdag 29. januar 2020 08:37:00

---

Hei!

Mine spørsmål og kommentarer:

- S – sikkerhet:  
Hva er «tunneler fundamentert på pæler»?
- L – levetid og kapasitet:  
Foreslår å følgende endring i første avsnitt: «Endringen vil kunne ha stor positiv betydning for kapasitet på linjen ved at dynamisk sporstabilisering nå kan utføres i større grad enn før. Kapasiteten vil kunne opprettholdes kontinuerlig helt eller delvis som tidligere, tross sporarbeider, fordi hastigheten ikke må reduseres eller kun i mindre grad.»

Foreslår å følgende endring i siste avsnitt: «For sporveksler ivaretas levetid gjennom redusert vertikal belastning ved stabilisering.»

- Minimum ballasttykkelse er satt til 250 mm over frostisolasjonsplater og ballastmatter. Jeg synes det er lite, men det bygger vel på regler fra andre infrastrukturforvaltere?
- Gjennom sporveksler og på bruer er vertikal belastning maksimalt 40 bar. Skulle det stått noen om en generell øvre grense for vertikalbelastning i reglene, f.eks. der hvor det er hardt underlag (tunneler og fjellskjæringer)?
- Er det riktig at vi ikke skal ha noen begrensninger for bruka av sporstabilisator ved plattformer? Tenker på f.eks. forbi Lier holdeplass hvor det tydeligvis har vært setninger pga. dårlige grunnforhold, jfr. disp.søknaden Céline arbeider med. Bør det ikke tas en vurdering av tilstand, fundamentering og grunnforholdene ved plattformen før sporstabilisering tillates? Ved mange, muligens de fleste, plattformer er det antagelig ikke noe problem, men ikke ved alle. Jeg synes derfor det kunne vært tatt med at punkt hvor det blir nevnt at tilstand, fundamentering og grunnforhold ved plattformer vurderes før dynamisk sporstabilisator tillates kjørt forbi. Geir har kanskje en mening om dette?

Ellers er dette et stort skritt videre med tanke på bruk av dynamisk sporstabilisator!

Hilsen  
Alf Helge

**Alf Helge Løhren**  
Sjefingeniør, Dr.ing.

**Bane NOR**  
Infrastruktur, Teknisk avdeling, Overbygning  
Mobil: 916 72 545  
E-post: [alf.helge.lohren@banenor.no](mailto:alf.helge.lohren@banenor.no)

Besøksadresse: Osloveien 105, 7018 Trondheim

Postadresse: Postboks 4350, 2308 Hamar  
Postadresse i Trondheim: Postboks 6166 Torgarden, 7435 Trondheim  
Sentralbord: 05280 / banenor.no

---

**Fra:** Teigen Frode <Frode.Teigen@banenor.no>

**Sendt:** søndag 26. januar 2020 21:39

**Til:** Løhren Alf Helge <Alf.Helge.Lohren@banenor.no>; Chapelier Celine Marie-Cecile <Celine.Marie-Cecile.Chapelier@banenor.no>; Hyldmo Endre <endre.hyldmo@banenor.no>; Svanø Geir <Geir.Svano@banenor.no>; Willoughby Ian <Ian.Willoughby@banenor.no>; Sagen Trine Bye <Trine.Bye.Sagen@banenor.no>; Aziz Kameran <Kameran.Aziz@banenor.no>; Aasen Trygve <Trygve.Aasen@banenor.no>

**Kopi:** Telstad Tore <Tore.Telstad@banenor.no>

**Emne:** Endringsartikkel 1839 - Bruk av dynamisk sporstabilisator

Hei,

Har utarbeidet endringsartikkel 1839 på bakgrunn av dokumenter, arbeid og møtet som vi hadde i desember. Endringer påvirker krav til bruk av dynamisk sporstabilisator på bruer, gjennom sporveksler, gjennom tunneler forbi plattformer, bygninger, støttemurer og andre konstruksjoner, samt på steder med frostisolasjonsplater. Kommentarer / korrigeringer mottas gjerne før endringsartikkel sendes til godkjenning.

[https://trv.banenor.no/wiki/532\\_2020\\_Endringsartikkel\\_1839](https://trv.banenor.no/wiki/532_2020_Endringsartikkel_1839)

Takk

Mvh

*Frode Teigen*