

Ganske særlig mentes dette å gjelde i veiskill, veikryss, NB. også ved private veier, tildels også i kurver, og de gjeldende regler kunde heller ikke hindre at der bygges langs vei uten minste hensyntagen til veiens retning. Det var samtidig fremhevet hvor stor betydning det har at denne adgang til å utferdige reguleringsbestemmelser også anvendes ved veiskill og veikryss, som vil bli meget vanskelige punkter uten begrensning av bebyggelsen. Der haes ikke materiale til å fremkomme med et samlet forslag for hele fylket, men der er all foranledning til

å holde denne side av saken under observasjon med adgang og plikt til i påkommende tilfelle å fremkomme med forslag. For øvrig burde der være *kart* over alle strøk hvor tettbebyggelse kan ventes å opstå, da man ellers vil stå famlende ved behandlingen av disse saker. Det vilde være vel anvendte penger å bruke noen tusen kroner hertil, om beløpet kunde tilveiebringes på en eller annen måte. Den endelige behandling av foran omhandlede sak blev urimelig langtrukken, fordi herredsgrensen på et av vedkommende steder var ganske usedvanlig innviklet og ugrei.

NY METODE FOR BEHANDLING AV GRUSVEIER I SVERIGE

Spørsmålet om en billig behandling av de utstrakte grusveier i Sverige har lenge vært et stort problem, og spørsmålet har vært gjenstand for inngående forsøk gjennom lengere tid for å finne et gunstig resultat.

Gas-och Koksverkens Ekonomiska Förening, Stockholm, som er en sammenslutning av samtlige gass- og kosverker i Sverige for salg av disses biprodukter, har ved sin direktør Sieurin funnet en metode som i iår er blitt prøvd på Riksveien utenfor Saltsjöbaden. Her har et entreprenørfirma overtatt 18 km av denne vei i 3 år for hvad vedlikeholdet har kostet veimyndighetene gjennomsnittlig i de 2 siste år. Fremgangsmåten er en ny metode for behandling av grusveier og er følgende:

1. behandling:

Veien blir høvlet og gruset således at den får et godt profil. Etter at trafikken har gått en tid, så underlaget av veien er blitt fast uten nogen nevneverdige huller (fordypninger), børstes den ene halvpart av veibanen meget godt med en maskinbørste for løs grus (singel) og støv. Umiddelbart herefter sprøites veien pr. m² med 1,2 kg spesial-tjære, som er opvarmet til 100°. Denne tjære, som er fremstilt av innenlandsk tjære, er helt vannfri og tilsatt med forskjellige destillater, således at den får en overmåte stor gjennemtreningssevne av 1½—2 cm i veidekket.

2. behandling:

Efterat veien har ligget et døgn med den første behandling, blir den overflatebehandlet med 0,8 kg overflatetjære pr. m², hvorefter grusning med vasket morenegrus eller maskinsingel i størrelse 5—15 mm og med 11—13 liter pr. m². Denne vales ned på vanlig måte med en kombinert strø- og valsemaskin. Trafikken kan da slippes løs på den behandlede del av veien hvorefter den annen veiside blir behandlet på samme måte.

3. behandling:

Denne er også en overflatebehandling i likhet med annen behandling og som foretas noen måneder etter 2. behandling i samme sommer.

Hvis det skulde inntreffe at der er løse punkter på veien, blir disse etter hvert behandlet, gravet ut og plombert med en asfaltermulsjon eller med overflatetjære og singel.

Det annet år skal veien etter programmet bli behandlet med en overflatebehandling og likeså det 3. år, hvorefter man formoder at veien skulde kunde stå uten vedlikehold i 2 år, hvorefter veien i det 3. år igjen skal ha en overflatebehandling.

Trafikken på den behandlede vei er etter telling 800—1000 biler gjennomsnittlig pr. dag, hvorav 20 % er lastebiler. Hertil kommer en mindre procent hestekjøretøier.

Prisen på de 2 første behandlinger tilsammen skulde ikke overstige 50 øre pr. m². Resultatet er etter hvad man kan se meget gunstig. Selv ved første gangs behandling viser veien ingen huller på et 50 m veistykke, som hadde ligget i 2 måneder, og dette var av stor interesse for sideveier og bygdeveier, idet man da kun ved første gangs behandling kunde stoppe støvplagen og få et fast dekke. Selvfølgelig er forutsetningen da en minimal trafikk.

Grusveier som skal behandles på ovennevnte måte bør helst ikke være behandlet med støvdempende midler som klormagnesium eller klorkalsium umiddelbart forut, eller ialfall bør der i mellemtiden være kommet nogen kraftige regnskyll til utvaskning av disse stoffer.

Hvis resultatet er gunstig over kommende vinter, er der allerede av veimyndighetene stilt i utsikt, at riksveien Stockholm—Uppsala ca. 90 km vil bli behandlet på ovennevnte måte. Resultatet av de 2 gangers behandling var meget tilfredsstillende og veien lå fast og uten huller etter å ha vært åpen for trafikk i lengere tid.