

VEIREKKVERK

Av overingeniør Thor Olsen.

Rom blev som bekjent ikke bygget på en dag, og det må da formentlig være tilgivelig at der i norden ennå famles litt etter å finne et veirekkverk som nogenlunde jevnt over passer for de nuværende trafikkforhold. Tenker en imidlertid på hvor gjennomført, generalisert, fastslått og samtidig enkle de gamle stabberekker var, er det kanskje allikevel egnet til å vekke en smule forbauselse, at rekkverksspørsmålet tross mange overveielser og meget godt arbeide ikke har nådd frem til nogen fastere form.

Våre gamle stabberekker har vel egentlig aldri vært noget godt rekkverk. Men det har dog gjennom generasjoner gjort sin tjeneste og gitt vårt landeveisnett en nasjonal og særpreget karakter. Det har vært lett å få i stand og holde i stand og stått godt i det norske landskap. Disse egenskaper hvorved også de ikke minst viktige estetiske hensyn i mange tilfelle blev ivaretatt på en god måte, bør en ny rekkverkstype søke bevart. Når denne enda ikke er funnet, har det sikkert sine naturlige og berettigede årsaker og forholdet er vel nærmest det, at spørsmålet enda ikke er så avklart at nogen egentlig generalnevner kan anvises. Denne måtte i hvert fall være slik, at ikke alt rekkverk i landet plutselig må kasseres på grunn av samferdselsmidlenes forbedring. Den betingelse bør formentlig kunne knyttes til en ny rekkverkstype, at materialene og for en del arbeidet kan komme senere og forbedrede typer til gode. En slik minimumsfordring oppfyller for såvidt også de gamle stabberekker når de forsynt med styrekanter av betong, jern eller tre, eller omdannet til kantsten eller rekkverksmur i en forbedret skikkelse søkes innrettet etter trafikkenes krav.

I og for sig er det ikke bare rekkverkets beskyttende misjon, som trenges under vår tids trafikkforhold, men også en avgrensning av trafikkbredden, da det ytterste parti av et veilegeme helst burde være fri for trafikk med så hurtiggående og tunge kjøretøier som nu er almindelig. Med våre smale veier er dette i de fleste tilfelle ikke gjørlig og en sådan avgrensning kan som regel bare finne sted, hvor den er absolutt nødvendig.

Både av hensyn til ferdselen og arbeidet på veiene er dog rekkverkene fremdeles et brennende spørsmål og det er derfor av stor interesse at de forskjellige typer som utføres og fra hvilke der litt etter litt foreligger erfaringer, blir gjort kjent i veivesenet.

Rekkverksspørsmålet er senest behandlet i „Meddelelser fra Veidirektøren” 1930, side 21, 121, 163, 1932, side 167 og 1933 side 52. Her i fylket foreligger der nu ikke egentlig noget nytt på området, anderledes enn at sten- og jordkantsystemet er søkt ytterligere utviklet. Fra de bilendes side fremkommer bare tilfredsstillende uttalelser om disse kanter, men det må iakttas, at skråningen holdes tilstrekkelig stor. Det er ikke så få uheld som allerede er avverget ved hjelp av disse rekkverk, som dessuten er særlig

tjenlige for hestetrafikken og fotgjengere. De siste kommer lett både oppå og over dem — om det er fornødent.

Skråningen utføres nu 1:2 hvorved hverken hjulnav, stigbrett eller skjerm berører stenkanten når hjulet kommer like inntil foten av denne. Betydningen av rekkverkets jevnhet blir derfor ikke så stor som tidligere fremholdt. Det er imidlertid et spørsmål, om ikke dette almindelig sett er en noget vidtrevet fordring. Med samme grunn vil det kunne fordies at sidene i en fjellskjæring skal være jevne, idet det trafikkmessig sett er like stor sannsynlighet for at en kjører flankerer den indre som den ytre side av en vei.

Man vil muligens komme dette spørsmåls løsning nærmere ved å betrakte det i relasjon til trafikkmengden. Blir denne meget stor, vokser også summen av faremomenter og kan bli så betydelig at spesielle foranstaltninger blir nødvendige. Det er

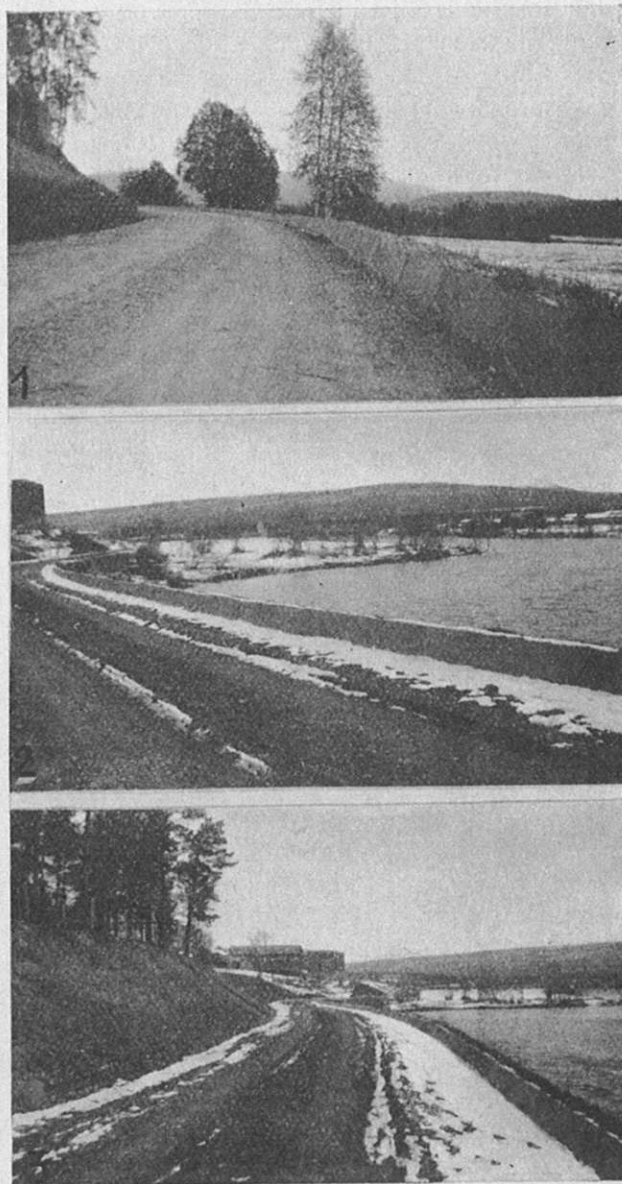


Fig. 1, 2, 3, Rekkverk på veien Os skole - Os bro. 30 cm høi stenkant med skråning 3:1.

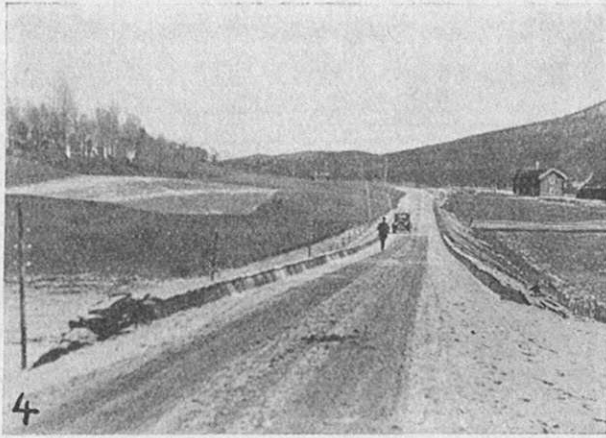


Fig. 4. Veien Tynset—Alvdal. 25 cm høi stenkant med skråning 2:1.

lett tenkelig, at nødvendigheten av jevne veisider er mer iøinespringende i omegnen av store byer, hvor trafikken er større og voldsommere enn annetsteds, men under forhold som er hvad jeg vil kalle normale her i landet, synes krav om helt jevne rekkverk for sterkt.

Veivesenet vil også i sin almindelighet ha vanskelig ved å overholde en sådan fordring. Ved god tilpassing av stenkantene og eventuell fugning, når de har stått en tid skulde det også være mulig å forminske faren for at bilhjulene blir oprispet eller klatrer opover stenkantene. Jeg har for øvrig ikke hørt om ulemper av denne art og antar, at de ved en riktig skråstilling av kantene vil bli meget små, for ikke å si helt ophevet.

Det er en selvfølge at stenkantenes utseende og kostende, til en viss grad også deres kvalitet, er avhengig av stenmaterialet. Et dette godt og velskikket synes der etter min opfatning å være full grunn til å

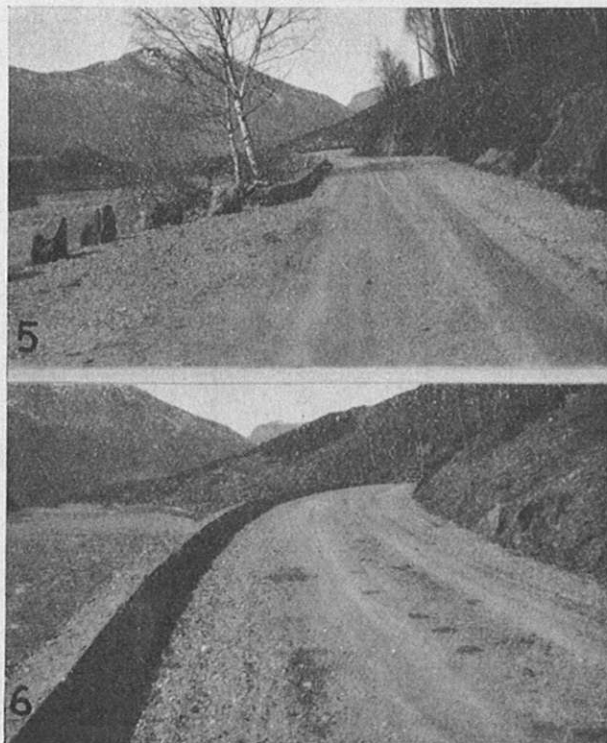


Fig. 5 og 6. Ottadalsveien i Sell. Rekkverksmur av skiferheller. Skråning 3:1.

fortsette prøvene med rekkverk av denne type. Men også med mindre gode materialer kan der opnås bra resultater, når arbeiderne har fått den fornødne øvelse i dette arbeide. Det viser sig næsten over alt at man kan få i stand en brukbar beskyttelse ved hjelp av de gamle stabber, selvfølgelig med større eller mindre tilskudd av nye stenmaterialer, hvis rekkverkslengdene skal ekvivalere hinannen, hvilket for øvrig sjelden er nødvendig.

På flere anlegg i nordre Østerdalen, hvor der er ganske god tilgang på skiferaktig fjell og heller, er opsatt lignende rekkverk som opover fra Otta i Oppland fylke (se „Meddelelsene” 1930, side 163) bare med den forskjell at fyllingen bak hellene er utført av stampet jord og torvklædd. Når denne fylling slår sig godt til og gressbinder sig, får veikantene et særdeles tiltalende utseende.

Nedenstående bilder fig. 1, 2 og 3 er fra veianlegget Os skole—Os bro og fig. 4 fra Tynset—Alvdal.

Fra Ottadalen hitsettes likeledes et par bilder (fig. 5 og 6) som velvillig er utlånt fra overingeniør Croger. Mot veien er rekkverket utført på samme måte som i Østerdalen, men bak hellene er kantene iagt op med mur istedenfor med jordfyllinger.

Det meget enkle arrangement ved anleggene i Østerdalen fremgår av fig. 7.

Om disse rekkverk anfører avdelingsingeniøren i Nordre Østerdalen:

„Ved Os skole—Os bro er brukt stenheller fra et nærliggende skiferbrudd. Hellene er 55 cm brede og ca. 1,5 tommer tykke og lengden litt forskjellig optil ca. 2 m. Bak hellene blev stampet gode jordmasser som er torvklædd.

Omkostningene blev:

Uttagning og fremskaffelse av heller	kr. 1,30 pr. l.m.
Opsetning av stenkant med bakfyll og torvklædning	„ 1,20 „ „
Sum	Kr. 2,50 pr. l.m.

Opsetningen blev her litt dyr på grunn av den lange transport på torven.

Ved Tynset—Alvdal blev brukt sten fra hellefjell i nærheten. Disse heller er ikke riktig så jevne som skiferen og litt kostbarere å ta ut.

Uttagning og fremskaffelse av heller	kr. 1,50 pr. l. m
Opsetning av kant med bakfyll og torvklædning	„ 1,00 „ „
Sum	Kr. 2,50 pr. l. m

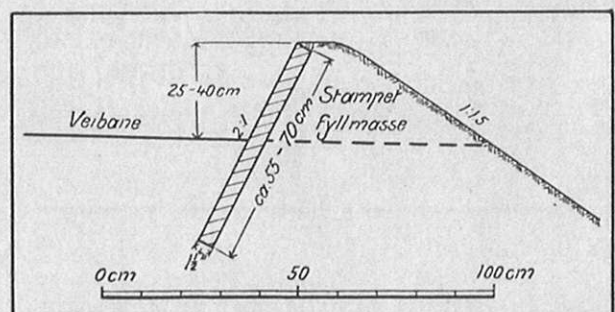


Fig. 7.