



Minnesund 19.9.2013

Samferdselsdepartementet

## **Langset bru – Eidsvoll kommune. Vurdering av vegvesenets vedtak om ombygging og breddeendringer av gs-veg og nytt trafikkbilde.**

### **Innledning**

Langset bru ble bygget i 1959. Brubanen hadde da følgende inndeling: Tosidig fortau = 1.5 m og kjørebane = 7.0 m. Totalbredde = 10 meter. Bruas lengde er 598 meter og består av 18 spenn.

Brumiljøet på Minnesund ble valgt ut som objekter til Nasjonal verneplan i 2002.

Begrunnelsen var at brua representerte en spesiell og tidstypisk brutype. Brua ble fredet i 2008.

Verneverdi: Vegmiljø med tidstype, vegbyggingsteknikk, tidstypisk.

Verneomfang: Hovedkonstruksjon og materialtype bevares.

### **Endringer som ble foretatt på Langset bru før fredningen**

I forbindelse med åpning av ny Minnesund bru i 1993, ble Langsetbrua **nedklassifisert til lokalveg**, og tilknyttet FV 501, så vidt vites. Fortauet var smalt og etter påtrykk lokalt ble tverrsnittet på brua bygget om med en ensidig gs-veg på nedstrøms side, og kjørebane ble med dette eksentrisk. Den opprinnelige betongkanten mot kjørebane ble fjernet og det ble satt inn et kjøresterkt rekkverk mellom kjørebane og ny gs-veg.

Brubanen fikk følgende inndeling:

Ensidig fortau = 2.5 m. Kjørebane = 6.4 m. Sidefelt = 0.9m.

### **Endringer som har vært foretatt på Langset bru etter fredning.**

Vegvesenet (E6-Dovrebaneprojektet?) bestemte at Langset bru skulle fungere som midlertidig avlastningsveg for E6-trafikken, i forbindelse med utvidelse og stenging av Minnesund bru for sentrisk utvidelse fra 2 til 4 felt i 2010-2011. En hovedinspeksjon viste av brua av den grunn trengte teknisk rehabilitering. Bæreevnen var BK 6 (30 tonn). Brua ble ombygget i 2009 – 2010. **Vegvesenet søkte ikke om dispensasjon fra fredningsbestemmelsene.** I tillegg til teknisk vedlikeholdsrehabilitering, ble buefoten forsterket med en kappestøp. Brua fikk nye skråstag som forsterkning av buen.. Det ble utført tiltak for å forsterke bruas bæreevne, med bla. tilbakeføring av sentriske kjørebane og

innsnevret gs-veg. Reduksjon av dekkvekt med 17 % med SafeGrip i stedet for betongplate+ asfalt.

Bruas bæreevne ble etter dette oppjustert til lastklasse BK 10 (50 tonn) og gs-veg innsnevret fra 2.5 meter til 1.8 meter. Det ble satt opp nytt midlertidig kjørestærkt rekkverk. Kjørebane ble redusert til 6.25 meter, og sidefeltet økt til 1.6 meter.

### **Korrespondanse og møter med Statens vegvesen.**

**I møte 26.3.2012** er det i referatet av 25.4.2012 redegjort for bakgrunnen for møtet som ble avholdt etter initiativ fra Riksantikvaren, som følge av de tiltak som Statens vegvesen har gjort på brua etter fredningsvedtaket, og som er søknadspliktige etter kulturminneloven, men som ble utført uten dispensasjonssøknad, da tiltakene ble betraktet som midlertidige.

Velforeningene var delvis med på møtet. Etter dette møte sendte Minnesund Vel, jfr. brev av 15.5.2012, til Staten Vegvesen og Riksantikvaren, hvor viktigheten av å få brua tilbake slik den var – ble påpekt. Ingen av brevene ble besvart.

I udatert notat, Søknad om fra Kulturminneloven, medfulgt innkalling til et møte **19.oktober 2012** hadde vegvesenet utredet to andre alternativ enn det velforeningen hadde bedt om.

Begge alternative hadde smalere fortau enn det som var opprinnelig.

Nytt møte ble derfor avholdt **19. oktober 2012** på anleggsrigg Minnesund, hvor også Eidsvoll kommune deltok. Kommunen argumenterer med at vegen over brua er en lokalveg med grendemiljø på begge sider, og ikke først og fremst en omkjøringsveg.

Her ble det vist til de to alternativer (A og B) som vegvesenets hadde utarbeidet, etter befaringen 23.mars 2012. Både velforeningen og Eidsvoll kommune ønsket å få utredet et nytt alternativ C med bredere fortau. I notatet av **20.3.2013**, har vegvesenet utarbeidet et tredje forslag, men konkluderte med kun å anbefale alternativ B.

På Langset bru har det høsten 2012 og våren 2013 vært utført mer vedlikeholdsarbeid. 2 ulykker med betydelige personskafer har skjedd.

På grunn av lederskifte i vellet, og at styret like før ferien oppnevnte en ny kontaktperson for saken, ble det bedt om et nytt møte med Statens vegvesen, før eventuell henvendelse til Riksantikvaren og Samferdselsdepartementet. Styret opprettholdt tidligere vedtak i saken, jfr. ovenfor.

### **Nytt møte 6.6.2013 i Vegdirektoratet.**

På møtet la vellets representant fram et notat av 5.6.2013, Langset bru – Bruksmønster - Kapasitet - kjørebredde/gang-sykkelveg. Alternativer, som var vedtatt i styret i vellet samme dag. Notatet, som også omhandler relevant informasjon om vegvesenets beredskapsplan 2010 og beredskapsplan 2012 E6 Hovindmoen-Kolomoen, og godkjent reguleringsplan E6 utbyggingen 9/2010, vedlegges. Møtet resulterte ikke i noen endringer fra tidligere posisjoner. Referat fra møtet vedlegges.

### **Minnesund Vels vurderinger**

Ved midlertidig ombygging og forsterkning av bruas bæreevne etter fredningsvedtaket i 2009, iverksatte Vegvesenet en stor tverstagsforsterkning av bruas bue, uten å søke om dispensasjon

fra fredningsvedtaket de selv hadde vært med på. Endringen endret etter vårt skjønn bruas karakter.

Når ny 4 felts E6, på strekningen Kolomoen – Langset åpner neste høst, vil omkjøringer fra to nye E6 kryss, stor helgetrafikk, 2 nye bompengestasjoner og ved ulykker, sannsynligvis føre til betydelig økt trafikk på sidevegene. Trafikken må passere Langset bru. Å slippe så mye E6 trafikk gjennom ny flott miljøgate, med 40 km fartsgrense og 2 veghomper, og ny stor Langset skole, er uakseptabelt for lokalsamfunnet. At vi ikke får sammenhengende gang/sykkelveg med utbygd gs-veg på begge side av Langset bru, med lik standard, er også uakseptabelt og foruroligende at offentlig myndighet kan gjennomføre.

Både tidligere Langset Vel og Minne Vel var deltagere i og hadde innspill til vegvesenets plandokument, kommunedelplan og reguleringsplan for E6 utbygging, E6 Dal – Minnesund 2009, og Langset-Kolomoen 2010.

For strekningen Dal-Minnesund foreslo Langset vel og Minne Vel, i brev til Statens Region Øst av 12. desember 2005, at «kostnadene og konsekvensutredningen for Minnesund bru skal tas ut av strekningen Dal-Minnesund og flyttes over til planprogrammet for Minnesund-Skaberuds kommunedelplanarbeid, slik det hittil har vært ». I planprogramarbeidet (Utkast oktober 2005 pkt. 3.2.2 «at utvidelsen av bl.a. Minnesund bru skulle skje sentrisk, fremfor bygging av nye bru parallelt med eksisterende»). Dette ble ikke tatt til følge ved fastsettelsen av reguleringsplanen. Primært ønsket vi en ny parallell bru.

Vedtaket resulterte i stenging av E6 trafikken på Minnesundbrua i byggeperioden, og med midlertidig bruk av Langset bru etter betydelige påkostning. Alle miljøproblemene dette førte med seg kjenner vi i dag.

I reguleringsplan fra 9/2010 for E6-Dovrebanen Eidsvoll kommune, er det dessuten klart uttrykt at «Fylkesvegen er ikke forutsatt brukt når E6 er stengt, ved evt. ulykker eller vedlikehold. E6 trafikken vil i disse situasjoner bli ledet over i den ledige kjørebanelen» Videre: «Dersom gjennomgangstrafikken øke mer en forventet, vil det bli gjennomført tiltak som gjør det mindre attraktivt å bruke vegen.» Minnesund Vel har dessverre, etter gjentatte løftebrudd, ikke lengre tiltro til at vegvesenets og myndighetene evner å gjennomføre dette. Det eneste trygge for vårt lokalsamfunn er at Langset bru tilbakeføres til lokalveg. Dette vil være et varig tiltak, uten mer frem og tilbakesnakk.

At Rv 177 fra Dorr-Elstad, (fra 1960) med en del av tungtrafikk mot Vormsund, ikke har gs-veg, og på en 3.5 km strekning gjennom tettstedet Habberstad, ikke har Rv-bredde, eller gul stripe og er svingete og bakkete, tilsier at tungtrafikken fra Gjøvik/Fagernes og Trondheim må ledes videre på E6 til Kløfta.

### **Konklusjon**

Minnesund Vel opprettholder opprinnelige krav om at brua, og spesielt gs-veg må tilbake til den bredde som gjaldt ved fredningstidspunktet i 2008.

Langset bru må igjen bli lokalveg, og ikke være en del av RV 177, slik vegvesenet har bestemt. Gs-veg må opparbeides til nasjonal standard, slik det er/vil bli for nasjonal sykkelrute 7, som brua er knyttet til.

Vi ber Samferdselsdepartementet behandle saken og vurdere om de disposisjoner og beslutninger Statens vegvesens forskjellige aktører har gjort i sakens totalitet, er i samsvar med nasjonal vedtatt policy, standarder og god forvaltningsskikk.

Gjenpart av dette brev sendes Eidsvoll kommune, Vegdirektoratet, Statens vegvesen, Region øst og Riksantikvaren.

Med hilsen

Roger Henriksen,  
Leder.

Dagfinn Habberstad  
Styremedlem

2 vedlegg