



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Minnesund Vel
Dagfinn Habberstad

Deres ref

Vår ref

Dato

13/42

23.01.2014

Langset bru - Eidsvold kommune

Vi viser til brev av 19. september 2013 og e-post av 15. november 2013. Vi beklager at det har tatt noe tid å besvare henvendelsen.

Saken har vært forelagt Statens vegvesen Vegdirektoratet for vurdering.

Statens vegvesen opplyser følgende:

Minnesund bru (Langset bru) ble bygget i 1959. Brua avløste den første bruforbindelsen over elva som er dagens jernbanebru (der veg og jernbane ble kombinert i en bru). Vegmiljøet med tre bruer og det eldre ferjeleiet ble valgt ut som et nasjonalt vegminne i Statens vegvesen sin verneplan i 2002. Brumiljøet utgjør samlet sett et brumiljø med stor tidsdybde og tidstypiske konstruksjoner. Minnesund bru og Langset bru ble fredet i 2008 etter kulturminneloven § 22a.

Minnesund bru ble omdøpt til Langset bru i forbindelse med omlegging av E6 og bygging av ny Minnesund bru i 1993. Strekningen fra østsiden av brua og sydover til kryss med E6 inklusiv Langset bru ble med dette omklassifisert til fylkesveg. Brutverrsnittet var opprinnelig symmetrisk med smale fortau på 1,5 m og sentrisk kjørebane. I 1993 ble dette bygget om til ensidig gs-veg på 2,5 m og kjørebane ble lagt eksentrisk på bruas nordside.

I 2009 ble den nye Minnesund bru utvidet til fire felt og i anleggsperioden ble E6-trafikken ført over Langset bru. I den forbindelse ble det utarbeidet en teknisk rapport av bruas tilstand og bæreevne (Aas-Jacobsen 2009). Den tekniske rapporten påviste at brukonstruksjonen (buen i hovedspennet) ikke er sterk nok for å tåle en eksentrisk trafikkbelastning. Av den grunn ble inndelingen av kjørebane endret til en sentrisk kjørebane i permanent situasjon. Tiltaket medførte et smalere gang/sykkeltilbud som i dag er på 1,8 m.

Minnesund vel (tidligere Langset og Minne vel) ønsker å tilbakeføre brutverrsnittet til slik det så ut før ombyggingen. Statens vegvesen opplyser at det har vært avholdt flere møter om saken, både internt i Statens vegvesen region Øst og med velforeningen. Riksantikvaren og Eidsvoll kommune har også vært involvert.

Bakgrunn for endringer som har vært foretatt på Langset bru etter fredningen i 2009

Innledningsvis gjøres det oppmerksom på at de offentlige vegene og bruene er inndelt i ulike bruksklasser (BK) etter hvilken belastning de tåler:

- BK 10/60 er en bruksklasse der det er tillatt med 10 tonn aksellast og 60 tonn totalvekt (kjøretøy pluss nyttelast)
- BK 10/50 er en bruksklasse der det er tillat med 10 tonn aksellast og 50 tonn totalvekt
- BK 6 er en bruksklasse der det er tillat med 6 tonn aksellast og 28 tonn totalvekt (at det ikke står /28 er fordi her finnes bare et alternativ for totalvekt)

Siden Langset bru ikke var klassifisert for de samme trafikklastene som E6 representerte, opplyser Statens vegvesen at det måtte gjøres nye klassifiseringsberegninger for Langset før E6-trafikken ble ført over brua. Det var i forbindelse med disse klassifiserings-beregningene at det ble avdekket vesentlige spenningsoverskridelser, til dels svært mye for høye, for BK10/60 og mobilkranlaster for enkelte områder i buen og enkelte vertikallaster. Analysen var basert på brua slik den var da den ble fredet, med eksentriske kjørebaneler.

Det ble våren 2009 igangsatt en aktivitet med tanke på å undersøke om det kan gjøres tiltak for å redusere laster og/eller forsterke brua. Det ble også foretatt en vurdering av hvilken bruksklasse brua kunne tåle før evt. tiltak ble igangsatt. Dette resulterte i at brua ble klassifisert til BK6 våren 2009.

Følgende tiltak ble så bestemt:

- Tilbakeføring av sentriske kjørebaneler.
- Fjerning av asfalt på vegbanen over buen, erstattes med SafeGrip.
- Reduksjon av lastspesifikasjon til BK10/50. (BK10/60 var ikke mulig å oppnå)
- Forsterkning av buen med 2 stk. 25 mm stag i hvert fag.

I tillegg til tiltakene knyttet til forsterkning var det også nødvendig å foreta diverse rehabiliterings- og ombyggingstiltak:

- Ny leddkonstruksjon i stålplatebærere i sidespenn måtte bygges.
- I en akse i vestenden av brua ble det etablert en egen leddet stålkonstruksjon for å ta opp horisontallaster.
- Buepilarfundamentene måtte rehabiliteres pga. frostskafer i sprengkammer og alkalireaksjoner. Tiltak som ble utført var gjennomgående spennstag i buefundament og armert kappestøp.

Forsterknings-, ombyggings- og rehabiliteringstiltakene ble utført i perioden sommeren 2009 til våren 2010. E6-trafikken ble påsatt brua i april 2010. Det ble ikke sjekket om noen av tiltakene krevde dispensasjon fra fredningsbestemmelsene.

I forbindelse med dette vedlikeholdsarbeidet har det skjedd to uønskede hendelser med personskader. Disse uønskede hendelsene er knyttet til rehabiliteringsarbeidet med maling av brua og har ingen relevans til ombyggingen av brutvernsnittet etter fredningen.

Korrespondanse og møter med Statens vegvesen

Daværende Langset Vel tok telefonkontakt med riksantikvaren og påpekte at det var gjort tiltak på fredet bru. Statens vegvesen ble orientert av Riksantikvaren om dette, og ble bedt om å avholde møte med velet om saken. Det ble videre avtalt med Riksantikvaren at Statens vegvesen skal finne fram til avbøtende tiltak for å rydde opp etter den midlertidige omleggingen av E6-trafikken, og deretter fremme en dispensasjonssøknad til Riksantikvaren.

Statens vegvesen opplyser at det har vært avholdt flere møter med Minnesund Vel, og at det i tillegg har vært flere telefonsamtaler.

Andre vurderinger

Statens vegvesen bygger ut E6 med fire felt i hovedsak for å bedre trafikksikkerheten på strekningen. Med dette følger også en forbedring av trafikkavviklingen. Sjansene for at vedtatte omkjøringsruter må benyttes vil da bli mindre. Langset bru vil fungere som beredskapsbru for E6 trafikken. Ved uforutsette hendelser/ulykker som måtte skje på E6, vil det nå i de fleste tilfeller bare være behov for å lede trafikk i én kjøreretning gjennom Langset sentrum.

Årsaken til at det ble bygget miljøgate gjennom Langset sentrum, var at E6-prosjektet så at det ville bli en betydelig anleggstrafikk gjennom tettstedet i anleggsperioden. Det ble også bygget ny gang- sykkelveg nord for Langset sentrum. Disse tiltakene ble i hovedsak finansiert med prosjektmidler, men delfinansiert med midler avsatt til avbøtende tiltak for etterbruk.

Oppsummering

Brutvernsnittet på Langset bru har blitt ombygget i 1993 og i 2009. Bakgrunnen for ombyggingen i 1993 var å få en mer trafikksikker gang/sykkelveg. I forbindelse med at utvidelse av Minnesund bru i 2009, ble det utført klassifiseringsberegninger som avdekket vesentlige spenningsoverskridelser. Dette medførte en rekke tiltak, blant annet at kjørebane måtte føres symmetrisk over brua. Gang/sykkelvegen ble med dette innsnevret til 1,8 meter.

Statens vegvesen har hatt en rekke møter både internt og med involverte parter for å komme fram til en omforent løsning der hensynet til ulike trafikantgrupper balanseres.

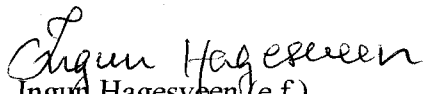
Statens vegvesen påpeker avslutningsvis følgende:

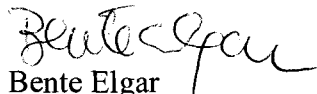
- a) Det er ikke mulig å reversere brutvernsnittet med eksentrisk kjørebane og ensidig gang/sykkelveg, dette pga. buens konstruksjon som ikke tåler at trafikklasten er eksentrisk.
- b) Statens vegvesen vil utarbeide en dispensasjonssøknad til Riksantikvaren der avbøtende tiltak inngår. Statens vegvesen region øst vil utarbeide en plan for estetisk opprustning med en optimalisert løsning der hensynet til ulike trafikantgrupper er ivaretatt.

Samferdselsdepartementet viser til redegjørelsen ovenfor, og at Statens vegvesen nå bl.a. vil utarbeide en dispensasjonssøknad til Riksantikvaren der avbøtende tiltak inngår.

Langslet bru ligger på fylkesvegnettet (fv 177), og det er Akershus fylkeskommune som er vegeier. Vi vil derfor anbefale at en eventuell videre oppfølging av saken skjer overfor Statens vegvesen Region Øst som hører innunder fylkeskommunen når det gjelder fylkesveger.

Med hilsen


Ingun Hagesvæn (e.f.)
avdelingsdirektør


Bente Elgar
seniorrådgiver