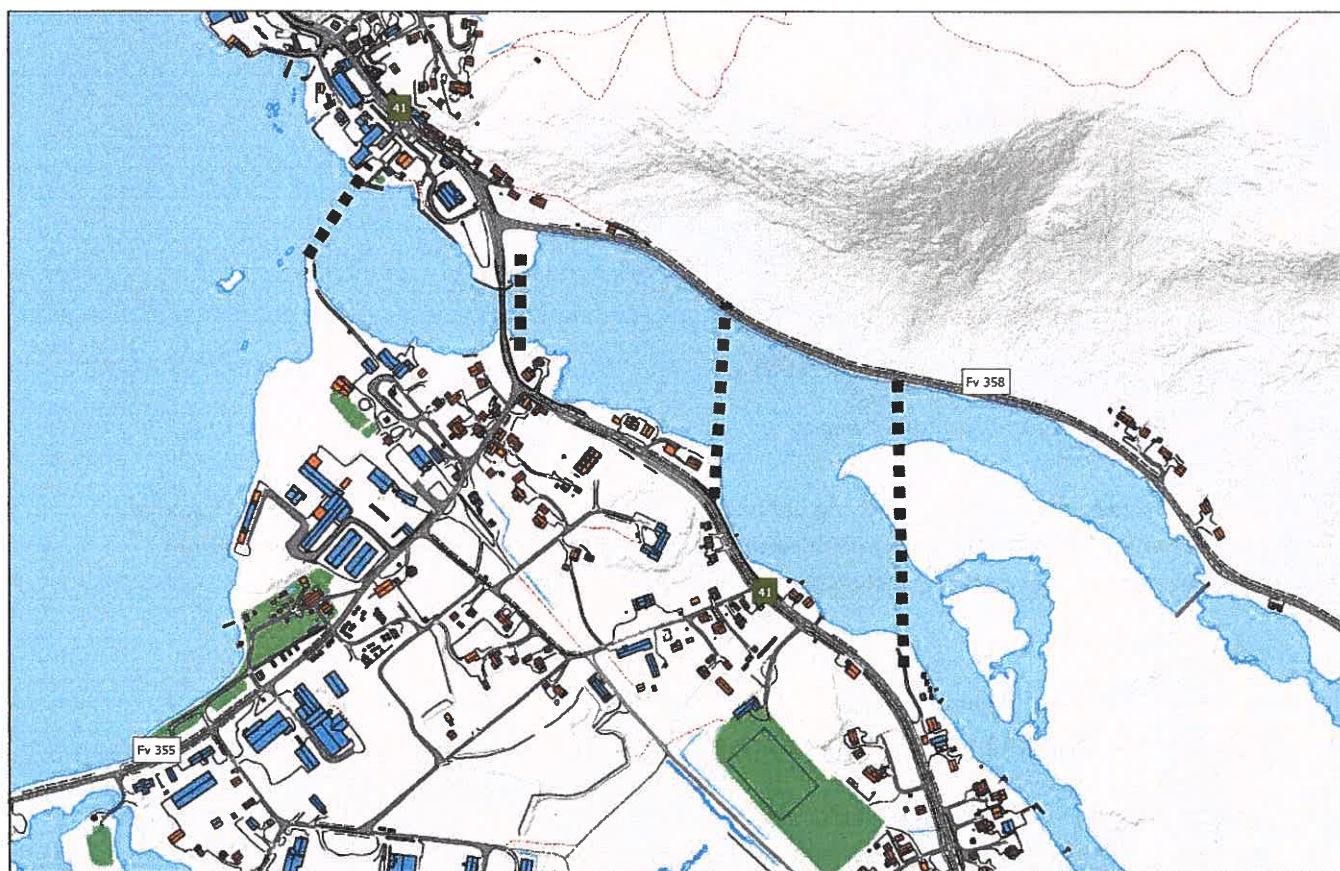




Utredning Tveitsund bru



Rv. 41 Treungen



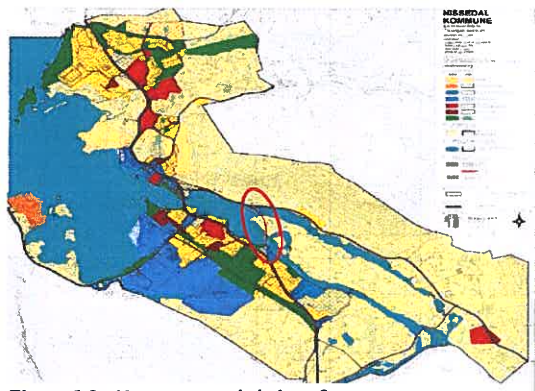
Forord

I 2015 ble det utarbeidet en strategisk utredning om utvikling av rv. 41. Arbeidet ble gjort etter oppfordring fra kommunene langs vegen, og ble gjort i nært samarbeid med disse. Resultatet ble «Grunnlagsdokument for utvikling av rv41». Det var bred enighet om å prioritere «Gul midtoppmerking» på lange strekinger, fremfor å utbedre kostbare punkt. I 2020 ble denne rapporten revidert. Dette arbeidet ble lagt frem for Samferdselsministeren da han var på besøk i oktober 2020. Han ønsket å utrede ulike løsninger for ny kryssing av Tveitsund. Tveitsund bru i Treungen er en fredet Steinbru, med kun et felt. Dette gir utfordringer for trafikkavviklingen og særlig trafiksikkerheten for myke trafikanter. Arbeidet med å lage en utredning om Tveitsund bru ble startet opp med et verksted den 20. oktober 2020.

Hensikten med utredningen er å forsøke å få en oversikt over de ulike alternativene for kryssing, og hvilke av disse som vil løse dagens og fremtidens behov best. Dette vil danne grunnlaget for innspill til NTP for å søke om finansiering av prosjektet. En mer detaljert oversikt over kostnader og arealbeslag vil komme i en eventuelt senere planprosess. Videre planprosesser blir først startet når det foreligger signaler om finansiering.

Rv.41 går fra Kjevik til Brunkeberg. Den er en viktig transportåre mellom Sørlandet og en rekke turistdestinasjoner i Telemark. Den er også en viktig transportåre for næringslivet hvor tømmertransport er spesielt dominerende.

Tveitsund bru ble åpnet i 1918, den har kun et felt og er lysregulert. Total bredde er 5 meter, men kjørebane er kun 4 meter. Brua er godkjent til aksellast opp til 60 tonn. I Nissedal kommune sin kommunedelplan for området er det skissert en ny trasse for rv. 41, med ny bru via Øyna.



Figur 10: Kommunedelplan for Treungen

I området satses det mye på turisme, og det er planer for utvikling av Treungen sentrum. Det er viktig at en eventuell ny bru både løser utfordringene knyttet til transporten på riksvegen samtidig som den bygger opp under ønsket utvikling i Treungen.

Metode

Det er gjennomført en enkel utredning om ulike alternativer for å krysse Tveitsundet. Arbeidet er gjennomført av en liten gruppe fagfolk i Statens vegvesen. De ulike alternativene kom frem i all vesentlighet på et verksted som ble avholdt i Treungen. Verkstedet var et åpent møte med god representasjon av ulike interessegrupper i området. Alternativene er bearbeidet og tegnet opp for å få oversikt over lengder o.l. Kostnadene er beregnet etter en forenklet anslagsmetodikk, som er

kvalitetssikret av 3 erfarne byggeledere fra Statens vegvesen. I forhold til ikke prissatte konsekvenser har det blitt gjennomført en enkel uformell høring hos fylkesmannen i Vestfold og Telemark.

Målsettinger og behov

Behovene knyttet til Tveitsund dreier seg i all vesentlighet om fremkommelighet, og trafiksikkerhet. I tillegg har Treungen et potensiale til å videreutvikle seg som tettsted.

Dagens bru er fredet og har kun ett kjørefelt, den er derfor lysregulert for kjøretøy. Brua er godkjent for 60 tonn, så med dagens regelverk er det ikke vektbegrensning. Dette vil kunne bli en problemstilling dersom det gjøres endringer på tillatt totalvekt for tømmertransport.

Det er svært begrenset plass til myke trafikanter på brua. For fotgjengere og syklister er det en sikkerhetsutfordring å krysse brua samtidig som tungtransport. Fjonekrysset på sørsiden av brua oppleves også å ha trafiksikkerhetsutfordringer.

Treungen er kommunesenteret til Nissedal kommune. Tettstedet utvikler seg på begge sider av brua. Det er allerede i dag behov for en bedre og sikrere kryssingsmulighet for myke trafikanter.

Alternativene

Det er utledet 4 ulike alternativer. Siden dette er på utredningsnivå vil man i en formel planprosess kunne flytte disse linjene, men de vil danne grunnlaget for et kostnadsoverslag og gi en ide om hvilken løsning det er lurt å gå videre med. Det har også kommet frem andre alternativer i løpet av arbeidet, men vi har valgt å ikke gå videre med disse.

Bruas vernestatus tilsier at det ikke kan gjøres inngrep som fysisk berører den gamle brua. Det kan heller ikke gjøres tiltaket som forringer den gamle bruas «plass i landskapet».

I innsjøer som Nisser er det sannsynlig at det finnes en bestand av storørret som er en variant som i Norge anses å ha stor biologisk verdi. I norsk miljøpolitikk er det vedtatt at storørret skal forvaltes på lik linje med laks. Bestanden i Nisser er imidlertid ikke dokumentert gjennom undersøkelser. Utløpselva Storåna vil være et viktig gyteområde for storørret, og det er vesentlig at ny bru utformes med naturvennlige løsninger uten for store inngrep i elva. Dersom det må gjøres inngrep i elvehabitatet, spesielt bunnforholdene, anbefaler vi å prosjektere avbøtende (habitatforbedrende) tiltak.

I området er det registret både flomfare og rasfare. Dette må det tas hensyn til i neste planfase.

Alternativ A

Et alternativ med en kryssing på utsiden av dagens bru er nok mest aktuell som gangbru. I tidligere tider har det vært snakk om en vegforbindelse på utsiden her. Det ville gitt mulighet til også å få vegen på utsiden av Treungen sentrum. Dette er nok likevel en lite ønsket løsning fordi denne vil ødelegge verdifulle arealer for utvikling og aktiviteter på sørsiden og den vil fremstå som en barriere mellom sentrum og vannspeilet. Den vil også være det tiltaket som har lengst streking i vannet, og vil derfor bli kostnadskrevende. Vi priser derfor kun alternativet med gangbru. Tiltaket vil ha en total lengde på 290 meter, hvorav 110 meter er over vann. Det vil være behov for tiltak på begge sider for å koble brua mot eksisterende infrastruktur.

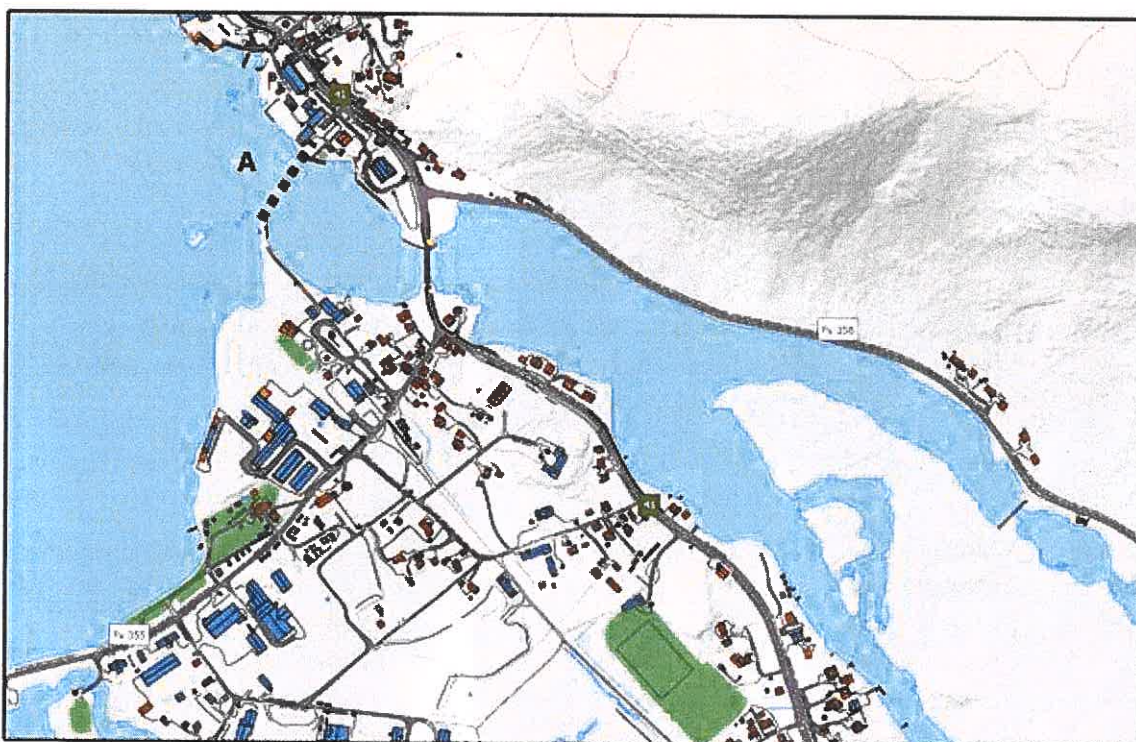
Estimert kostnad: 23 millioner.

Vurdering av måloppnåelse:

For fremkommelighet for riksvegtrafikken vurderes dette alternativet som svakt positivt ved at man reduserer behovet for myke trafikanter på dagens bru. Det vil fortsatt være behov for å lysregulert brua, slik at den fortsatt vil fremstå som en «flaskehals».

Med tanke på trafiksikkerhet for myke trafikanter er dette alternativet positivt, siden det gir et tilbud om sikker kryssing. Det vil nok fortsatt være noen som velger å bruke dagens bru, og problemene i Fjonekrysset vil ikke bli løst.

I forhold til Treungens utvikling kan dette alternativet gi noen gode muligheter. Hvor gode de blir er nok helt avhengig av hvordan kommune og utbyggere tar vare på denne muligheten.



Rv. 41 Treungen

Mulige krysningspunkter for bru



0 0,1 0,2 0,4 Kilometers



Alternativ B

Nærføring til eksisterende bru er vanskelig på grunn av vernestatus. Det vil nok derfor være mest aktuelt med en gangbru, men selv det ses på som svært krevende i forhold til vernestatusen. Det er helt klart den løsningen som er best i forhold til dagens trafikkmønster. Det vil nok kreve ombygging av kryssløsningene på begge sider, og vil kunne få betydning for eksisterende bebyggelse. Total lengde på løsningen er ca. 200 meter, med ca. 90 meter over vann. Dersom en utbygging vil ligge langt frem i tid, kan det vurderes en rimelig midlertidig løsning for myke trafikanter.

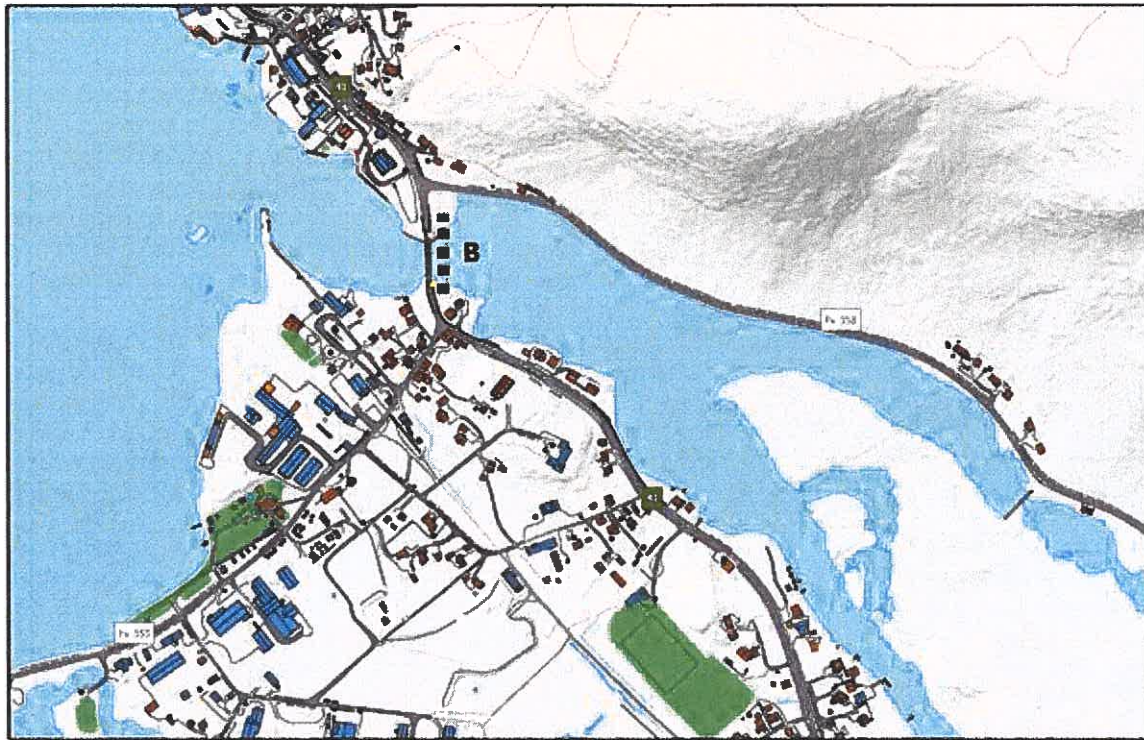
Estimert kostnad: 26 millioner.

Vurdering av måloppnåelse:

For fremkommelighet for riksvegtrafikken vurderes dette alternativet som svakt positivt ved at man fjerner myke trafikanter fra dagens bru. Det vil fortsatt være behov for å lysregulert brua, slik at den fortsatt vil fremstå som en «flaskehals».

Trafikksikkerheten for myke trafikanter blir vesentlig bedre. Med dette alternativet bør man også forbedre løsning for Fjonekrysset.

Dette alternativet vil gi Treungen gode muligheter til å utvikle seg.



Rv. 41 Treungen

Mulige krysningspunkter for bru



0 0,1 0,2 0,4 Kilometers



Alternativ C

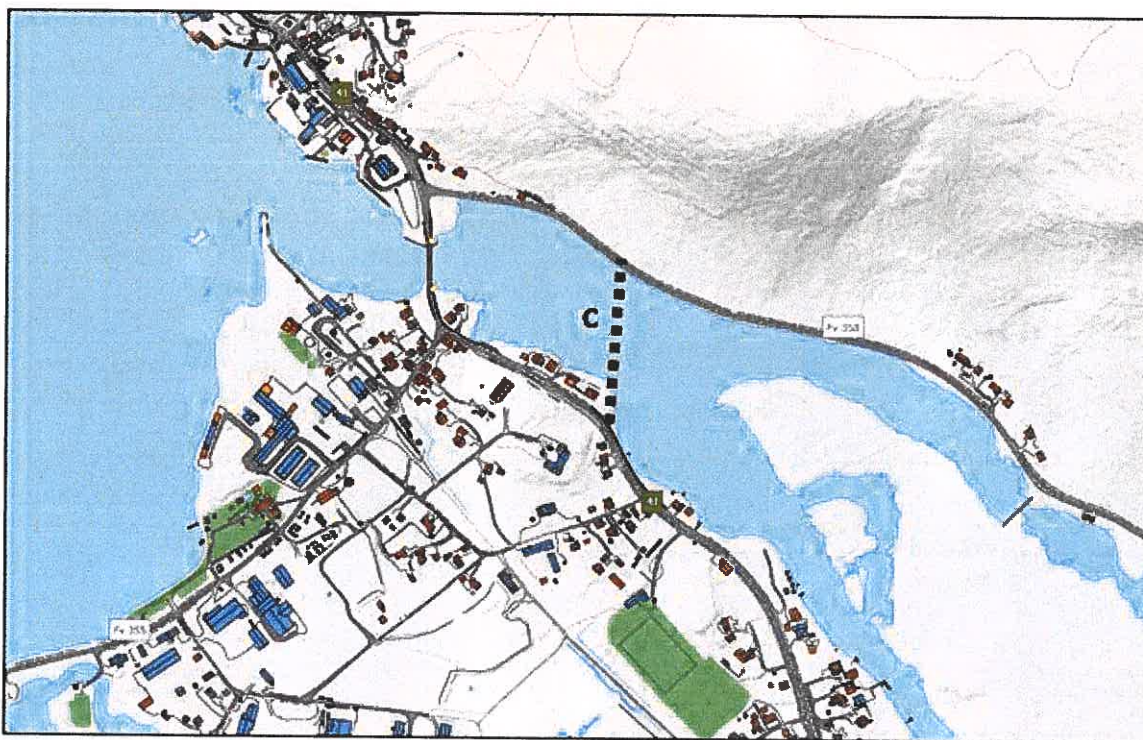
Et alternativ med kryssing mellom Øyna og dagens bru vil mest sannsynlig kun være en vegbru uten tilrettelegging for gående og syklende. Gående og syklende vil kunne velge dagens bru hvis de skal til Treungen sentrum, eller velge kommunal veg sør for Treungen hvis de skal i retning Drangedal på fv. 358. Det vil være behov for tiltak på begge sider for å koble brua mot eksisterende infrastruktur. Det må gjøres en vurdering i den videre prosess knyttet til utforming slik at en ikke foringer dagens bru. Det må avklares om dagens bru skal være åpen for biltrafikk eller kun for myke trafikanter. Total lengde på løsningen er ca. 250 meter, med ca. 160 meter over vann.

Estimert kostnad: 91 millioner med bru over hele vannspeilet og 55 millioner med 90 meter bru, og resten på fylling.

Vurdering av måloppnåelse:

For fremkommelighet for riksvegtrafikken vurderes dette alternativet som positivt ved at man kan bruke dagens bru for myke trafikanter og mulig lokaltrafikk.

Trafikksikkerheten for myke trafikanter blir vesentlig bedre. Dette alternativet er en mulighet til å få trafikken lenger vekk fra bebyggelsen og problematikken rundt Fjonekrysset. Dette alternativet vil gi Treungen gode muligheter til å utvikle seg.



Rv. 41 Treungen

Mulige krysningspunkter for bru



0 0.1 0.2 0.4 Kilometers



Map: G:\kartprosjekter\kartprosjekt\kart\2014\kart_01_Antenne_Treungen\kart_01_Antenne_Treungen.png

Alternativ D:

I dette alternativet er det lagt opp til to kortere bruer mellom rv. 41 og Øyna og fra Øyna og videre over til Fv. 358, og ny veg over Øyna. Det vil kunne åpne for at en kan lage et kryss på Øyna og utvikle dette området videre, men kryssløsning på Øyna er ikke tatt med i kostnadsberegningene. Dette alternativet er det som krever lengst utbygging både over vann og på land med totalt 450 m.

Estimert kostnad: 126,5 millioner med bru over hele vannspennet, og 104 millioner med bru på 130 meter av spennet og fylling på resten.

Vurdering av måloppnåelse:

For fremkommelighet for riksvegtrafikken vurderes dette alternativet som positivt ved at man kan bruke dagens bru for myke trafikanter og mulig lokaltrafikk.

Trafikksikkerheten for myke trafikanter blir vesentlig bedre. Dette alternativet er en mulighet til å få trafikken lenger vekk fra bebyggelsen og problematikken rundt Fjonekrysset. Dette alternativet vil gi

Kostnadmessig kommer alternativ C vesentlig bedre ut enn alternativ D. Hva som til slutt blir kostnaden avhenger mye av hvor stor andel av kryssingen som kan legges på fylling, og dermed hvor lange bruspenn man får. Det er likevel slik at alternativ D sannsynligvis i alle tilfeller vil bli dyrere enn alternativ C. Resultatene er oppsummert i tabell 1.

Tabell 1: Oppsummering av resultatene i tabellform.

Alternativ	Trafikksikkerhet	Utvikling	Riksvegtrafikken	Kostnad (mill.)
A	+	+	0	23
B	+	+	0	26
G	+	++	++	55-91
D	+	++	++	104-126

Det mest aktuelle alternativet for Statens vegvesen vil være C, men det er ønske å høre kommunens syn før vi gjør en endelig konklusjon. Denne riksvegforbindelse vil løse de fleste behovene og sikrer fremføring av godstrafikk og persontrafikk samtidig som trafikksikkerheten for myke trafikanter er ivaretatt. Det bør også gi gode muligheter for en god utvikling av Treungen.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen

