



54 – 56 Brevik vegmiljø

Porsgrunn og Bamble, Telemark

54	Bomstasjon	1962	
55	Hengebru	1962	Brunr 08-0580
56	Skråstagbru	1996	Brunr 08-1486

Beskrivelse

Vegmiljøet omfatter Brevik bru og Grenland bru som begge krysser Frierfjorden ved Brevikstrømmen. I tillegg er det bevart en bomstasjon som sto på Brevik bru i tiden fra 1962 til 1969, samt det som er igjen av det gamle ferjestedet på Stathellesiden. Brevik bru ligger ytterst i strømmen nærmest stedene Brevik og Stathelle, og er ei hengebru med betongtårn. Kjørebanelen er også i betong og hviler på et blåmalt stålfagverk. Brua har et hovedspenn på 272 meter og en totallengde på 677 meter. Brua har i dag to-felts veg, samt relativt ny ensidig gang- og sykkelbane. På nordsiden av brua er det avkjøringer ned til Brevik, som ligger til dels under brua. Videre er det avkjøring til en vegkro, som ligger helt inntil brua. Sør for brua er det avkjøring ned til Stathelle. Grenland bru er ei skråstagbru der kjørebanelen, som er i betong, holdes oppe av en kassekonstruksjon i stål. Brua har et betongtårn som er Norges høyeste på land med 166 meter. Tårnet er



også det eneste med innebygd redeplass for falk. Hovedspennet på 305 meter bæres av 42 bærekabler (skråstag). Brua har en totallengde på 608 meter. På nordsiden av fjorden går brua rett inn i en tunnel. Forankringskablene går inn i fjellet i samme området, og dette er konstruktivt markert. Bruene



passerer over Norges kanskje mest trafikkerte skipsled, med skip som fører farlig gods til fabrikkene i Porsgrunn og på Herøya. Bruene er godt synlige fra sjøsiden. Den omtalte bomstasjonen står midlertidig lagret på Porsgrunn trafikkstasjon. Tellemaskinen som ble brukt, er også bevart. Rester etter ferjestedet er fortsatt synlig under Brevik bru.

Historikk

Hovedvegen mot Sørlandet gikk fra ca. 1680 her ved Brevik. Før veien ble bygd ut, var det vanlig å ferdes lenger ut i fjorden fra Helgeroa til Langesund. På hovedvegen gjennom Brevik hadde det vært båtskyss og deretter ferjesamband i lang tid over Brevikstrømmen da brua ble åpnet i 1962. Gjennomgangstrafikken var etter hvert blitt en plage. Det ble bygd bomstasjon for å finansiere vegbyggingen, og denne ble fjernet i 1969. Trafikkmengden på Ev 18 ble etter hvert betydelig, og derved også behovet for å skille lokal og regional trafikk. I 1996 åpnet Grenlandsbrua som var siste parsell av stamvegutbyggingen over Eidangerhalvøya. Siste del av utbyggingen omfattet også to tunneler. Brevik bru er i dag del av Rv 354 og fortsatt en viktig del av vegnettet i regionen.

Vurdering

Vegmiljøet inneholder spor etter det eldste ferjesambandet, brua som avløste dette, samt enda ei nyere bru. De endringer som har skjedd i Brevik er et typisk eksempel på en utvikling der hovedvegen først går gjennom tettstedet, så i nærheten av tettstedet, og etter hvert langt utenfor tettstedet. Vegmiljøet har en dominerende plass i landskapsrommet og det er lett å oppfatte de endringer som har skjedd. Brevik bru er nummer to i rekken av denne typen hengebruer som senere skulle bli mye brukt for større spenn her i landet. Varoddbrua ved Kristiansand fra 1956 er den første av typen. Skråstagbruer er det langt færre av, men en del er bygd på 1990-tallet. Bruene gir et imponerende inntrykk og har hver for seg arkitektonisk verdi. Det er viktig at bruene med konstruksjoner og detaljer bevares, i likhet med det som er bevart av ferjestedet i Stathelle. Bomstasjonen søkes også gjenoppsatt i nærheten av Brevik bru. Det må utarbeides egne vernebestemmelser for vegmiljøet.

