



Statens vegvesen

E18 Farriseidet i Larvik kommune

Plan- og designkonkurranse

Utforming av nye bruer og landskapsforming

Juryens vurdering



1. Plan- og designkonkurransens formål og bakgrunn

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen inviterte i samarbeid med Larvik kommune til en begrenset plan- og designkonkurranse blant arkitekter, landskapsarkitekter og sivilingeniører om utforming av nye bruer og omgivelser på Farriseidet i Larvik kommune. Bakgrunnen for dette er at det skal bygges ny firefelts motorvegbru samt to mindre bruer i kryssområdet.

Stedet er preget av et overordnet landskapsrom i sydenden av Farrisvannet, med Norges største bøkeskog mot øst og Farriselva som går i et vakkert naturlandskap gjennom Hammerdalen, til bysenteret og fjorden.

Dagens E18, lokale bruer og kryssområde skal rives og bygges om til ny situasjon. Utforming av omgivelsene rundt bruene og kryssområdet inngår også i konkurransen. Det foreligger en plan for plassering og høydesetting av veger og bruer.

1.2 Konkurransens gjennomføring

Oppstartsseminar med prekvalifiserte team	1. desember 2009
Frist for spørsmål	15. januar 2010.
Frist for innlevering av løsningsforslag	5. februar 2010.
Kunngjøring av juryens konklusjon	26. mars 2010

1.3 Forutsetninger for konkurransen

Oppdragsgivers visjon er å skape et kryssområde med nye bruene som tilfører området en arkitektonisk dimensjon og som gir signaler om at dette er hovedavkjøringen til Larvik. Det sårbare kultur- og naturlandskapet må behandles med varsomhet ved avveiningen mellom virkemidlene harmoni og kontrast.

Prosjektet skal gi Larviks befolkning gode arealer for opphold og turgåing og sykling langs sydbredden av Farris. Det skal være sammenhengende tursti til framtidig sti i Hammerdalen og til sti på framtidig nedlagt jernbanespor nordover langs Farris.

Kryssområdet og bruene er et viktig landemerke for Larvik by og en milepæl for trafikantene på E18. Disse kvalitetene skal søkes ivaretatt i den nye løsningen.

Oppdragsgiver har som intensjon at konkurransen resulterer i et godt helhetlig grep for området med høy arkitektonisk og landskapsmessig kvalitet.

Veganlegget med E18, kryssområde, ramper og sekundærveger skal tilfredsstillende kravene i gjeldende normaler og håndbøker.

Den foreløpige detaljplanen viser de vegtekniske elementene som skal inngå i planen. Det skal bygges kollektivknutepunkt nord for vestre rundkjøring, planen viser en mulig løsning. Videre detaljering av dette blir en del av byggeplanen. Foreslått gang/sykkelvegssystem er markert med grønn farge. Tunnelene i begge sider av konkurranseområdet skal bygges med rektangulært tverrsnitt – tunnelprofil T9,5.

Følgende momenter er viktige:

- Kontakt med Farrisvannet
- Forholdet til Bøkeskogen
- Bearbeiding av strandsonen langs Farris
- Gode turveier for gange og sykkel
- Mulighet for aktiviteter
- Robust og stedstilpasset vegetasjonsbruk
- Forholdet til beboere/bebyggelse

Lengde på motorvegbrua

Planen viser en brulengde på ca 350 meter. Pga dårlige grunnforhold vil en forlengelse av brua mot øst i en lengde på inntil 200 meter trolig ikke øke kostnadene vesentlig. Brua kan også reduseres i lengde i forhold til det som er vist på planen. Vedlegg 11 viser til orientering hvilke tekniske løsninger som er valgt og utprøvd på andre parseller av E18.

Farris som drikkevann

Farrisvannet er den primære drikkevannskilden for store deler av Vestfold, dette setter strenge krav til hva som kan bygges og hvordan dette skal gjennomføres. Ved bearbeiding av strandsonen må oppvirvling av sedimenter unngås. Dette kan for eksempel gjøres ved bruk av duk. Brupilarer i vannet aksepteres, for drikkevannet er det en fordel med få pilarer. Mattilsynet vil stille spesielle krav til byggingen av anlegg i vannet for å hindre forurensing. Det gjelder også håndteringen av overvann som vil være en del av byggeplanen. Plassering av fordrøyningsbassenger kan vurderes som en del av landskapsutforming i idéfasesen.

Universell utforming

Universell utforming skal legges til grunn som gjennomgående prinsipp i hele prosjektet fra overordnet grep til detaljutforming.

Landskapsbearbeiding

Veganlegget vil føre til store inngrep i et verdifullt landskap. Ny situasjon skal bearbeides slik at den blir god både estetisk og funksjonelt.

Vedlikehold

Ved planlegging og prosjektering skal det legges vekt på bruk av robuste og bestandige materialer. Anlegget må kunne vedlikeholdes innenfor et nøkternt kommunalt og statlig budsjett.

Ny jernbane

Vestfoldbanen skal legges om på deler av strekningen som berører konkurranseområdet. Planforslagene må tilpasses dette

Støyskjerming

Veganlegget og bruene må støyskjermes.

Økonomi

Det skal utarbeides et grovt kostnadsoverslag for konkurranseforslagene.

Det som omfattes av konkurransen bør ha en kostnadsramme på 400-500 mill kr. Kostnadsrammen er oppgitt eksklusiv byggherrebetaling, usikkerhet og mva.

1.4 Deltakere

Etter prekvalifiseringen av 9 interessenter inviterte Statens vegvesen Region sør følgende fire team til å delta:

- Cowi, Flint & Neill Limited, Knight Architects, Løvlien Georåd
- Møller & Grønberg arkitekter, Niras
- Rambøll, L2 arkitekter
- Aas Jakobsen, Plan Arkitekter, Grindaker, Geovita, ViaNova Plan og trafikk

2. Juryens uttalelse

Ved innleveringsfristen var det kommet inn fire forslag. Materialet ble gjennomgått og alle forslag ble akseptert for vurdering av juryen. De fire forslagene hadde følgende motto: "Eggen", "Kryss på tvers", "Milepel", "Via Farris".

2.1 Vurderingskriterier og bedømmelse

I henhold til programmet har de viktigste bedømmelseskriteriene i ikke-prioritert rekkefølge vært:

- Hovedidé/konsept
- Arkitektonisk egenart og formgivning
- Kvalitet i løsninger, både arkitektoniske og funksjonelle
- Teknisk/økonomisk gjennomførbarhet
- Konseptets utviklingspotensial

2.2 Overordnede, generelle vurderinger

Juryen er godt fornøyd med at konkurranseutkastene viser fire klart forskjellige utforminger for motorvegbrua. Når det gjelder landskapsdelen av konkurransen varierer utkastene i graden av konsept og bearbeiding. Juryen har lagt vekt på at konkurransen består av både nye bru- og landskapsforming.

Tre av utkastene presenterer mer eller mindre spektakulære motorvegbruer som markerer stedet og avkjøringen til Larvik. Et utkast har valgt en annen tilnæringsmåte med en nøytral bru og sterke landskapselementer. Landskapet vil her ha en landemerkefunksjon – og ikke brua. Juryen finner det interessant at deltakerne gir ulike svar på utfordringene gitt i programmet.

De fleste forslagene har dreid retningen på lokalvegbrua noe, slik at denne blir liggende mer parallell med motorvegbrua enn det som var vist i konkurransegrunnlaget. Juryen er av den oppfatning at dette gir en bedre plan og anbefaler at dette ses nærmere på. Utformingen av lokalvegbrua vises i alle forslagene som relativt nøytrale bru-er med form tilpasset den store brua. Forslagene viser ulik grad av letthet og spenstighet.

Løsningen for det nederste brunivået varierer i forslagene. Noen har foreslått å rendyrke dette nivået for myke trafikanter, det er foreslått lagt på damkrona og på en ny dam. Dette kan enkelt bearbeides i neste planfase og er ikke tillagt avgjørende vekt av juryen.

Landskapsbearbeidingen varierer i forslagene fra et skjematisk oppsett til detaljert bearbejdede planer.

Forslagene viser ulik adkomst til damhuset og framtidig aktivitetsområder ved utløpet av Farriselve og langs breddene av vannet. Juryen har diskutert om adkomst og aktivitetstilbud skal skje på begge sider – eller fra en av sidene. Juryen ser det som en fordel at det må kunne kjøres til dagens båthavn, men at veg og landskap utformes slik at det blir trivelig å bevege seg til fots og på sykkel langs sydbredden av Farris.

Jernbanen har krav til adkomst og rømningveger til ny tunnel i Martineåsen på vestsiden av Farriseidet. Dette er ikke belyst tilstrekkelig i forslagene, men kan tilpasses i den videre detaljeringen av prosjektet.

Det er gjennomført forenklet kostnadsberegning av alle forslagene. I denne vurderingen er brukonstruksjonene vurdert slik de framstår i forslagene. Kostnader knyttet til veg og landskap er gitt samme sum i alle forslagene, uavhengig av hva som er vist i konkurransen. Oppdragsgiver vurderer at kostnadene til denne delen av prosjektet ikke vil variere vesentlig for de ulike forslagene.

Kostnadsvurderingen avdekker at oppdragsgiver mener noen av forslagene er underestimert kostnadsmessig av forslagsstillerne.

2.3 Juryens konklusjon

Juryen konstaterer i sine avsluttende vurderinger at ingen av forslagene gir fullgode løsninger som besvarer alle utfordringene i konkurransen på en overbevisende måte. I konkurransen inngår både bru og landskapsforming. Etter juryens oppfatning viser de innleverte forslagene at det beste bruforslaget ikke er sammenfallende med forslaget som viser den beste landskapsformingen.

Konkurransprogrammet gir juryen "mulighet til å dele oppdraget i ulike elementer dersom løsningsforslagene tilsier dette". Programmet gir også oppdragsgiver "rett til å benytte ideer og momenter fra alle de honorerte utkastene i det videre arbeidet med oppgaven, under forutsetning av at en av deltakerne (fortrinnsvis vinneren) får tildelt det videre prosjekteringsoppdrag."

Juryen hadde en avstemning over om den skulle kåre en vinner basert på den ene deloppgaven og anbefale å tiltransportere ideene fra den andre deloppgaven inn i dette forslaget eller om det skulle kåres to vinnere. Flertallet i juryen vurderte at den beste løsningen var å kåre to vinnere – en for hver deloppgave. Det var full enighet i juryen om vinnerne.

Juryen vurderer at den beste løsningen for motorvegbrua er prosjektet Milepel, mens den beste løsningen for landskapsformingen er prosjektet Via Farris.

Juryen anbefaler at disse to forslagene legges til grunn for arbeidet med byggeplaner for prosjektet. Det er ikke gjennomført ytterligere rangering av forslagene. Juryen anbefaler at grensesnittet mellom de to oppdragene vurderes nøye av oppdragsgiver slik at en får en smidig prosjekteringsprosess og et godt resultat.

Av interessante ideer fra forslagene som ikke vinner, vil juryen spesielt peke på lokalvegbrua fra utkastet Kryss på tvers. Det viser en elegant sprengverksbru med gang/sykkeldelen lagt i et nedre plan. Juryen anbefaler at oppdragsgiver ser nærmere på denne løsningen i den videre prosjekteringen.

2.4 Gjennomgang og kritikk av de fire forslagene

2.4.1 Eggen

2.4.1a Beskrivelse av utkastet



Generelt

Løsningen er generert ut fra ønsket om å skape et unikt og dramatisk landemerke som samtidig ønskes innpasset med størrelse og form. Forfatterne vil at brua skal være en minneverdig milepæl for bilistene. De mener den klare identiteten på det nye designet vil forsterke en stedsfølelse som er viktig for Larvik.

Motorvegbrua karakteriseres ved at forholdet mellom motorvegen og vannet kan beskrives som en opphøyd kant og at de fire 120 meter lange hovedspennene følger vannkanten. Prosjektet beskriver at det er "fem karakteristiske strukturelle "finner" som avmerker den sydlige delen av innsjøen og gir et rytmisk og gjennomsiktig skille mellom Larvik og vannkanten". Forfatterne beskriver at de strukturerte betongtårnene og de fabrikkerte stålfinnene gir arkitektoniske uttrykk for henholdsvis trykk og spenninger – gjennom en skulpturell sammenheng. Betongtårnene er detaljert og fasettert og skal gi assosiasjoner til sverd fra oldtiden. Opplyst om kvelden kan sverdfornene minne om seil.

Det er lagt vekt på utforming av bruoverflate, underside og støttskjerming for å fange opp sollys og spille på lys-skygge virkninger på brua sett fra sørsiden. I mørket belyses motorvegen av en sentrallinje med lysstolper som er koordinert med posisjonen på byggverket.

Landskapsmessig er forfatterne opptatt av at den nye brua ikke skal stenge for utsikten fra terrenget ut mot vannet, at den skal komplettere miljøet og ikke være for dominerende. Dette er også grunnen til at brua er foreslått forlenget i øst.

Arealet under bruene er foreslått aktivisert og på vestsiden er det lagt aktiviteter med harde flater og universell utnyttelse. På østsiden er det lagt 5 rense/fordrøyningsbasseng for overflatevann og drens vann i kombinasjon med skyggetålende planter. Arealene under bruene er beskrevet effektbelyst. Arealene på vestsiden og østsiden av elva er utformet forskjellig. I vest er det foreslått aktiviteter knyttet opp mot gjenbruk av rivingsmasser fra betong og asfalt brukt i utstikkere, hauger og møblering.

I øst er det foreslått mindre tilrettelegging av arealene – det er vist sandvolleyballbaner og en rasteplass.

Områdene på hver side av Farriselva er ekstensivt utnyttet med arealer for skating og basket og dagens sykkelbutikk er foreslått som ungdoms- eller aktivitetshus.

Generelt er gjenbruk et tema i besvarelsen. Det er pekt på ulike måter å utnytte eksisterende materialer på.

Landskapsforming

Terrenget er bearbeidet slik at det forlenges med en fylling fra betongtunnelen forbi Bøkeskogen og videre ned mot Jomfruhalvøya. Det danner en rygg som avgrenser mot veggen i syd og danner et nordvendt landskapsrom ut mot vannet.

Planen viser ikke koting av de øvrige områdene. Det kommer ikke fram hvordan terrenget skal formes for det trange området mellom østre rundkjøring og damhuset. Murer foreslås bygget av sprengstein og rivingsmasser i gabioner eller av larvikittblokker.

Vegetasjonsbruk

Det vektlegges naturlig planting som tåler klima og forurensing. Bøkeskogen forlenges mot vannet – or og pilearter benyttes på fuktige områder og rogn or og spisslønn i grupper – pil, hyll, krossved, slåpetorn osv danner underplantning.

Motorvegbrua

Brua er en variant av "extra dozed" bru. Den 600m lange konstruksjonen har fire hovedspenn a 120m og to kortere sidespenn.

Brubjelken består av to 3m høye forspente betongkasser, en for hver kjøreretning. Bærebjelkene koples til tårnene med stålfinner av høy fasthet. Stålfinnene har lukket kassetvernsnitt og utføres med økt tykkelse som tillater innvendig korrosjon. Stålfinnene presenteres med mørk granittgrå farge.

Tverrbjelker med kassetvernsnitt binder de to kassene sammen ved tårnene og ved hvert finneblad (dvs 60m mellom hver tverrbjelke). Avstanden mellom kassene varierer ved at den blir smalere mot øst. Brubjelken fastholdes i lengderetning ved det midterste tårnet.

De fem tårnene plasseres mellom stålkassene, og utføres som massive betongtvernsnitt med ulike høyder. Tverrsnittet øker i dimensjon mot tårntoppen, og avsluttes med en svak spissform øverst.

Støyskjermen beskrives utført med stålprofiler som er vinklet i forhold til støykilden fra vegnivå og vil være ugjennomsiktig for bilføreren. Sett fra bakkenivå og fra avstand vil skjermene virke transparente.

Brua fundamenteres på peler i følge kostnadsoverslaget. Vise perspektiv Eggen

Mindre bruer

Lokalvegbrua mellom rundkjøringene er tegnet som forspent betongkasse i ett spenn med fire kjørebaneler og gangfelt. I kontrast til motorvegbrua har denne fått et forenklet og neddempet uttrykk. Oppriss av brua (på nivå 2) viser en kortere bru enn det oppdragsgiver har beskrevet som utgangspunkt. Dette fører til at jernbanen er lagt i kulvert.

Atkomstvegbruenes tverrsnitt er tegnet som forspent betongplatebru med to kjørebaneler og gangfelt. Begge har ett spenn.

Møblering

Spesielt ved møbleringen er at rivingsmaterialer er foreslått brukt på ulik måte for eksempel til benker, lekeelementer med mer.

Kostnader

Forslaget viser et oversiktlig kostnadsoverslag med m2-priser. Totalt er det beregnet til 588.787.000 kr – avrundes til 589 mill kr - eksklusiv byggherrekostnader, usikkerhet, mva, grunnverv, rivekostnader for hus, trafikkavvikling, rigg og oppmåling.

2.4.1b Juryens vurdering av Eggen

Gjennomgang av kriteriene i konkurranseprogrammet

Hovedidé / konsept

Prosjektet har fokus på konstruksjon. Juryen mener det mangler en overbevisende begrunnelse for valg av konsept og konstruksjonsprinsipper. Prosjektet konsentrerer seg mest om brua og utvikler ikke veg og landskapsdelen av konkurransen godt nok. Etter juryens vurdering mangler forslaget en sterk hovedidé i alle ledd – dette gjelder både bru og landskap.

Hovedbrua er dominerende og markant og fremstår som et tydelig landemerke med sine 5 tårn. Den har en sterk form, men virker bruteknisk overdimensjonert. Det er valgt en overliggende konstruksjon med lange spenn. Dette fører til at brubjelken blir svært tykk og massiv (4 m høy brubjelke – inkludert 1 m rekkverk og 2,5 m høy støyskjerm.) Tårn og flenser framstår som tunge og markante. Juryen vurderer at bruøyden er for lav og bruspenne for små til at en så bastant konstruksjon vil være riktig. Assosiasjon med sverd og seil (opplyste tårn) virker vanskelig å forstå.

Juryen mener tårnene bryter med landskapet på en brutal måte. Utkastet utnytter ikke mulighetene som ligger i markering av elveløpet.

Juryen savner et hovedgrep på landskapsformingen. Forslaget sprer ut de aktivitetene programmet etterspør – men det virker lite gjennomarbeidet og forankret idémessig. Mange aktivitetene er lagt på vestsiden av eidet. Dette er skyggesiden og juryen er usikker på om dette er en hensiktsmessig plassering. Samling av skating, ballspill etc på vestsiden skjærer omgivelsene for støy fra disse. Juryen vurderer likevel at områdene under brua er vel så godt egnet – det er en fordel at folk passerer forbi og kan se på og oppleve disse aktivitetene. Dette gir også større sosial kontroll.

Det er også tvilsomt at rensbassengene under brua vil virke miljøskapende og trivelig.

Deler av arealet mellom ny jernbane og Farris vil måtte benyttes til rømningsveg for ny banetunnel.

Ideen om bruk av damhuset til ungdomshus/skatemiljø/kultur er interessant.

Det er lagt vekt på gjenbruk dette i utkastet – bla bruk av bruelementer av betong i anlegget. Dette er en mulighet, men juryen mener fokuset på gjenbruk virker noe overdrevet og lite realistisk.

Arkitektonisk egenart og formgivning

Prosjektet er tydelig, rustikt og kompromissløst. Konstruksjonen er bastant og tung. Det vurderes at ideen med fem markante brutårn ikke er et riktig formmessig svar i dette sårbare landskapsrommet.

Støyskjermingen av motorvegbrua utformes med skråstilte stålprofiler. De skal gi en reflekterende overflate som er vinklet i forhold til støykilden fra vegnivået og er ugjennomsiktig for bilføreren. Sett fra utsiden beskrives de skråstilte lamellene å fungere slik at dagslyset visuelt oppløser støyskjermen. Visuelt sett er det en interessant løsning.

Kvalitet i løsninger både arkitektoniske og funksjonelle. Oppdragsgivers støykonsulent vurderer at løsningen med støyskjerming med bevegelige stål-lameller slik den er vist, vil gi mindre effekt enn en tett skjerm. En tett skjerm vil kunne gi en skjermingseffekt på 10 dB, mens den viste lamellskjermen antas å ha en effekt rundt 3 dB.

Det er vist effektbelysning på elementer av brua – og tradisjonell vegbelysning med midtstilte master i tillegg. Deler av juryen vurderer at dette er en god løsning, mens andre stiller spørsmål ved om en kunne løse behovet for belysning uten egne lysmaster.

Teknisk / økonomisk gjennomførbarhet

Tårn og brukasse støpes på stedet.

Dette er en tung bru som vil kreve mye pæling. Prosjektbeskrivelsen sier lite om gjennomføringen. All pæling for fundamenter kan skje fra landsiden. Det vil trolig være behov for kalksementstabilisering før oppfylling av løsmasser på nordsiden av løsmassetunnelen forbi Bøkeskoen. Det er tatt høyde for det i kostnadsvurderingen. Prosjektet er kostnadsvurdert til 680 mill kr eksklusiv byggherrekostnader, usikkerhet og mva. Juryen vurderer at dette viser at forslaget er utenfor den kostnadsrammen som er beskrevet i konkurranseprogrammet. Juryen kan ikke se at kostnadene enkelt kan reduseres til et akseptabelt nivå.

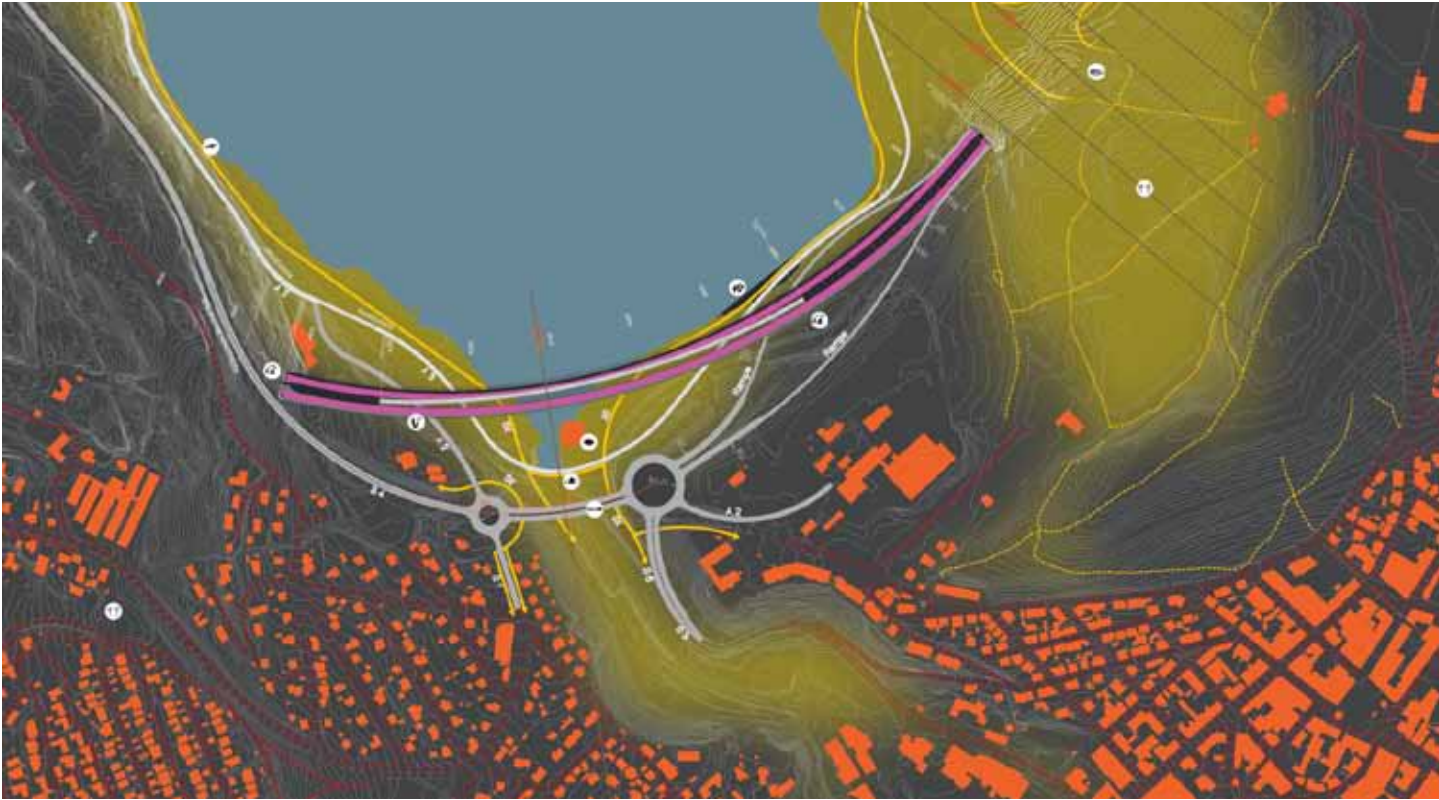
Juryen vurderer at brua er relativt enkel å vedlikeholde. Konstruksjonene i høyden krever kran.

Konseptets utviklingspotensial

Juryen vurderer at konstruksjonen kan gis et noe lettere uttrykk ved å vurdere en skråstagbru hvor "finnene" erstattes med kabler ev. stag. Søylene kan med fordel også formes slankere. Dette vil imidlertid bli en helt annen løsning og må ses på som et nytt forslag. Landskapsmessig og for plasseringen av aktiviteter er det et potensiale for flytting og bearbeiding.

2.4.2 Kryss på tvers

2.4.2a Beskrivelse av utkastet



Generelt

Forfatterne beskriver E18 på Farriseidet ved at den legger seg som en fysisk og psykisk grense mellom bylandskapet og vannlandskapet.

Forslaget ser E18 som en mulighet til å forsterke tilhørighetsforholdet mellom Farris og Larvik og sørge for at det flotte landskapet kan oppleves av trafikantene. Prosjektet ønsker å tydeliggjøre at vegen krysser på tvers av det naturlige landskapsrommet og at dette skaper presedens for nye fysiske og visuelle forbindelser på tvers av rommet. På denne måten vil prosjektet øke kontakten mellom Larvik og Farris. Vannet blir innrammet og definert av vegene og bruene, med gode adkomstmuligheter på tvers og med en arkitektur som oppfordrer til interaksjon, passasje og opphold.

Prosjektet peker på viktigheten av å opparbeide transportlinjer for gang og sykkel gjennom Hammerdalen. Dette gir økt bruksmulighet for fremtidig utnyttelse av lokalene til damhuset.

Linjeføringen for av og påkjøring til E18 i vest er endret og lagt tilbake i linja for dagens veg. Forfatterne vurderer at dette er viktig for å skape en flott og god kurve

for å forbinde øst og vest i Hammerdalen. De har økt størrelsen på rundkjøringen i øst vesentlig – her er det trange forhold terrengmessig. Av og påkjøring til E18 er utformet slik at det oppstår en optimal estetisk linjeføring og en rasjonell forståelse av de to veghierarkiene. De introduserer Farrisveien som en atkomstveg til Båthavna og Jomfruhalvøya. Denne tar av fra Skiensveien ved Morekbedriften i vest.

Prosjektet redegjør for trafikkavviklingen i anleggsperioden.

Landskapsforming

Det er ikke vist detaljer rundt landskapsforming i dette prosjektet. I teksten uttales det at det er opp til kommunen å avgjøre om det ønskes en landskapsbehandling og en urbanisering av disse arealene. Det hevdes at forslaget rommer muligheter for det meste.

Utforming av tunnelportalene har som intensjon å gi best mulig trafikantopplevelse av rom og landskap. Forfatterne anbefaler et buet tverrsnitt gjennom tunnelforløpene for å oppnå et rolig forløp og fokusere på opplevelsen av å komme ut i det åpne rommet, med den spektakulære brua.

Det pekes på at overskuddsmassene kan benyttes til å gjenvinne areal – og det pekes spesielt på vannets sørvestre kyst – planen viser at de trolig mener sydøstre kyst.

Framtidig nedlagt jernbanespor kan utnyttes til sti – her er det mulig å beholde deler av jernbanehistorien ved riktig tilrettelegging.

Forfatterne har fjernet brua på det nederste nivået og integrert den på toppen av en ny demning. Dette gir en opplevelse av vannflata inn mot veggen/brua/demningen.

Vegetasjonsbruk

Dette er ikke omtalt i prosjektet.

Motorvegbrua

Brua består av 5 sammenhengende buekonstruksjoner som beveger seg vekselvis over og under kjørebanelen. Total lengde er ca 500 meter og spennvidder mellom krysningspunkt brubjelke/bue er 35-60-32-114-39-48-37-53-37-46 meter. Buenes høyder er 28-68-30-22-22 meter, og tverrsnittsgeometrien varierer kontinuerlig. Alle buene har ulik og usymmetrisk form sett i oppriss.

Brubjelken består av to 2m høye separate stålkasser med 9m spalte mellom. Kassene forbindes med momentstive tverrbjelker for hver 15. meter, og hver tverrbjelke understøttes av to hengestag forankret i buen. (Detalj ikke vist.) Brubanelens torsjonsstivhet etableres av disse tverrbjelkene sammen med tverrbjelker i krysningspunkt bue/brubjelke. Det beskrives tre ekspansjonsfuger i selve brubjelken og én ved hvert landkar. Brubjelken fastholdes i lengderetning i krysningspunkt bue/brubjelke. Transparent støyskjerm

Buene heller tilsvarende brubjelkens tverrfall, og buene spennes inn i seks fundamentplater. Hver av fundamentplatene pelefunderes med borete betongpeler, diameter 1m og helning 1:1.

Både buer og brubjelke produseres i mindre seksjoner i stål som sveises sammen på brystet. Avfuktningsanlegg avfukter bue og brubjelke innvendig.

Dagens høyspentkabel foreslås flyttet inn i brubjelken.

Mindre bru

Lokalvegbrua på nivå 2 foreslås som sprengverksbru i 2 etasjer fire kjørefelt på øverste plan og med gang-sykkeldelen i det nederste planet. Den beskrives som en "komposittbru av stål og betong over 3 fag", som er "i familie med" motorvegbrua. Brua pelefunderes.

Brua på det nederste nivået er fjernet og integrert i en ny demning.

Møblering

Mulige aktiviteter med tilhørende elementer er spredt omkring. Dette er kun vist idémessig og skjematisk.

Kostnader

Forslaget viser et svært enkelt kostnadsoverslag. Det viser kun priser på store elementer. Totalt er det beregnet til 500 mill kr eksklusiv byggherrekostnader, usikkerhet og mva.

2.4.2b Juryens vurdering av Kryss på tvers

Gjennomgang av kriteriene i konkurranseprogrammet

Hovedidé / konsept

Dette er et bruprojekt av internasjonal klasse – en spektakulær bru formet rundt en organisk, dynamisk kurve. Brua er konstruksjonsmessig en buebru med en brubane som bæres av stag. Det er en videreutvikling av en klassisk buebru. Konstruksjonen komprimerer brubanen, dette gir opplevelse av mer luft under brua.

Det største bruspenet er lagt over elveløpet og de største konstruksjonshøydene ligger inn mot høydedraget Martineåsen. De mindre bueslagene mot øst åpner opp for det store landskapsrommet i denne retningen. Brubanen som er krum i plan kommuniserer med buene i konstruksjonen.

Brukonseptet vil markere Larvik på en flott måte for trafikantene på E18. Juryen vurderer at brua vil virke dominerende sett fra de nære omgivelsene.

Lokalvegbrua er vist som en lett sprengverksbru med gs veg i nivå under kjøredelen. Juryen vurderer at dette er en interessant løsning.

F

orslaget foreslår å fjerne demningen og bygge ny lenger syd. Denne er integrert med veg på nedre nivå. Landskapsmessig er prosjektet kun prinsipielt behandlet. Forslaget har fokus på den store brua i landskapsrommet.

Arkitektonisk egenart og formgivning

Hovedgrepet er en spennende og leken fortolkning av buebruprinsippet og prosjektet presenterer et godt og helhetlig grep for bruene

Brua har et ekspressivt uttrykk. Den beskrives i landskapsrommet om en linje på tvers av det store landskaps-



rommet. Terrengformen i syd støtter den valgte linjeføringen på brua.

Juryen er usikker på om dette er det riktige stedet å bruke et så kraftig uttrykk. Denne storslagne formen fortjener å plasseres et sted hvor den kan oppleves i sin helhet fra omgivelsene – av mange.

Kvalitet i løsninger både arkitektoniske og funksjonelle. Prosjektet har ikke prioritert landskapsdelen av konkurransen. Det viser liten grad av bearbeiding av landskap. Det er vist aktiviteter på idestadiet.

Det er vist terrengbearbeiding ved løsmassetunnelen i form av lange og slake vegkurver som formmessig harmonerer godt med brukurvene.

Forslaget viser flytting av høyspentledningen som legges inn i brubanen. Juryen vurderer det som urealistisk med den gitte kostnadsrammen.

Teknisk / Økonomisk gjennomførbarhet

Prosjektet er kostnadsvurdert til 710 mill kr eksklusiv byggherrekostnader, usikkerhet og mva. Juryen vurderer at dette viser at forslaget er utenfor den kostnadsrammen som er beskrevet i konkurranseprogrammet. Juryen

kan ikke se at kostnadene enkelt kan reduseres til et akseptabelt nivå.

Juryen vurderer at prosjektet er kostbart å vedlikeholde.

Konseptets utviklingspotensial

Juryen kan ikke se at dette prosjektet kan utvikles til å holde seg innenfor kostnadsrammene. Det er et potensial på videre detaljering av landskap og aktiviteter.

2.4.3 Milepel

2.4.3a Beskrivelse av utkastet



Generelt

Forlaget viser en skråstagsbru med to skrått stilte pyloner og to kabelplan plassert rett vest for Farriselva. Skråstagsbrua kombineres med viadukt mot øst og vest. Brua er kortere enn det som er foreslått i konkurransegrunnet. Den østre delen er erstattet av fylling/murer. Forfatterne prioriterer dette for å få mindre andel mørke arealer under brua.

Forfatterne har hatt fokus på at brua skal være et landemerke for Larvik by, og en milepæl for trafikantene på E18. De ønsker også at den skal ivareta god visuell kontakt med Farrisvannet fra eidet og at den skal gi utsyn fra bru til landskapet.

Lokalvegbrua er en kassebru av stål som harmonerer med E18-brua. Brua er forskjøvet noe på østsiden slik at den ligger mer parallelt med motorvegbrua.

Kjøreadkomsten til Farriskilen er flyttet over på østsiden slik at atkomsten fra vestsiden er forbeholdt myke trafikantgrupper. Denne adkomsten er løst med en lang nedrampet bru.

Landskapsforming

Et av kriteriene for landskapsformingen har vært å tydeliggjøre eidet som identitetsskaper for lokalhistorie. Forfatterne ønsker å etablere et landskap som framstår

som en naturlig ramme for veganlegg og bru og å legge til rette for opphold og friluftsliv. De vil forsterke den naturlige kontrasten mellom det knausete Telemarkslandskapet på vestsiden av Farriseidet og det åpne Vestfoldlandskapet på østsiden.

Tømmerfløtingen er assosiasjon til utstrakt bruk av tredekke på Eidet og rundt damhuset. Her foreslås ny pir for Farrisbåten og bygget er tenkt brukt som "Farrissentent" med lokalhistoriske aktiviteter, kultur, kafé osv.

I en lengde av ca 500 m fra tunnelåpningen i øst ligger motorveien delvis på terreng og delvis på rampe sideveis avsluttet med betongmur forblendet med larvikitt. Murene blir dermed et sentralt element i planen. Planen viser utfylling i Farris langs motorvegen på strekningen der den går på terreng mellom brua og østre tunnelportal

Deler av arealet under motorvegbrua brukes til parkering. Opphold, bading og soling skjer på Kilenhalvøya.

Vegetasjonsbruk

Et viktig grep i planen er å trekke skogen og landskapsformen ned mot veganlegget og Farrisvannet. Dette gjøres med nye randsoner og skogsholt og ved å trekke Bøkeskogen over løsmassetunnelen. Grupper av trær i gress sikrer utsikt ut over Farris.



Motorvegbrua

Den valgte løsningen er en skråstagsbru med v-formet tårn og to kabelplan plassert rett vest for Farriselva. Spennvidder 50-50-60-110-55-55-40 meter og total lengde 420 meter. 3 skråstag (minimum) i vifte bærer hovedspennet mens 1 skråstag forankrer på landsiden. Hovedspennet plasseres over Eidet. Tre sidespenn på hver side av hovedspennet står på parvis runde søyler i betong.

Brukassen anbefales utformet i stål i samvirke med plastøpt betongdekke, og underdeles i 2 kasser med spalte ca 2 meter. Skråstagbru og viadukter har samme kassetverrsnitt, og tverrbærere ved søyleakser og skråkabelfester etablerer torsjonsstivhet. Brubjelkenes høyde er ca 2,2 meter. Kassene males lys grå og effektbelyses på undersiden.

60 meter høye tårn i betong plasseres med ca 10 meter forskyving i lengderetning og tiltes bakover og utover. Tårnene utformes med hult tverrsnitt og innvendig trapp. Langsgående fastholding ved tårn. Tårn og fundamenter planlegges for å ta opp horisontalkrefter fra brubjelken pga skråstilte tårn. Det vil bli behov for noe strekkforankring i sidespennets søyleakse.

Det anbefales lav oppkant i stål ca 0,2m langs kjørebanelene og åpne ståltrekkverk for å ivareta utsyn for trafikantene. Støyskjerm i glass eller lexan.

Alle akser pelefunderes med friksjonsbærende/spissbærende peler i morene.

Mindre bruer

Det pekes på at alle bruene bør ha en visuell sammenheng.

Lokalvegbrua mellom de to rundkjøringene utformes i 3 spenn, 34-42-34 meter, totalt 110 meter, og form og material på brukasse og søyler er tilsvarende E18 brua. Landkar og forstøtningsmurer ved rundkjøring er beskrevet i betong som er forblendet med naturstein. Enkle stålrørsekkverk og transparente støyskjermer sikrer godt utsyn fra brua. Direktefundamentering og/eller pelefundamentering.

Det foreslås en gang-sykelbru syd for demningen. Denne bygges som en enkel stålbjelkebru (to parallelle HE-bjelker) med tredekke. 3 spenn 12-15-12 meter, totalt ca 40 meter. Parvis runde stålsøyler og med landkar i naturstein. Kantprofil og enkelt rekkverk i stål med sølvgrå farge.

Direktefundamentering og/eller pelefundamentering.

Det er foreslått en ny gang-sykelbru som ligger som en lang rampe langs og over jernbanen. 9*15 meter, totalt 135 meter. Enkel stålbjelkebru (to parallelle HE-bjelker) med TRP stålplater i uk betongdekke. Søyler, rekkverk og farge som på den andre gs-brua. Direktefundamentering og/eller pelefundamentering.

Møblering

Damhuset omgjøres til Farrisenter. På østsiden under brua finnes parkering, her er havneplass for Farrisbåten og gjestebrygge. På vestsiden av eidet er det vist en rustikk gangveg langs vannkanten. Standrelaterte aktiviteter mot Kilenhalvøya.

Kostnader

Forslaget viser en svært enkel kostnadsvurdering basert på fire grove summer. Totalt er det beregnet til 545 mill kr eksklusiv byggherre-kostnader, usikkerhet og mva.

2.4.3b Juryens vurdering av Milepel

Gjennomgang av kriteriene i konkurranseprogrammet

Hovedide / konsept

Konkurranseforslaget viser en skråstagbru med viadukter på kortere strekninger og en jordrampe avgrenset av en lang natursteinsforblendet støttemur i betong.

Brua markerer seg med et tårn med høyde 60 meter. Mastene er plassert i vest ved utløpet til Farriselva. Dette markerer et viktig punkt, og tårnet er plassert nær Martineåsen som er visuell avslutning av landskapsrommet mot vest. Samtidig åpner tårnplasseringen opp for det store, åpne landskapsrommet i øst.

Prosjektet har en sympatisk dimensjon – brua har en letthet der den spenner over elva med skråstagskonstruksjonen.

Forslaget karakteriseres som enkelt og tilforlatelig. Dette er en brutype vi ser mange steder. Dersom den skal framstå som et godt prosjekt er det avgjørende med en god og gjennomført detaljering.

Arkitektonisk egenart og formgivning

Prosjektet bruker enkle og velkjente virkemidler.

Det er valgt en kort brulengde ved å innføre en lang og massiv fylling/mur i øst. Denne vil lett oppfattes som en fysisk og visuell barriere. Juryen vurderer at dette ikke er et heldig grep.

Kvalitet i løsninger, både arkitektoniske og funksjonelle

Tårnet fungerer som en god markering av overgangen mellom det åpne Vestfoldlandskapet og det kupert og knausete Telemarklandskapet. Det understreker på en god måte det historiske tyngdepunktet med elva og industrien. Alle veger samles i dette punktet.

Juryen er skeptisk til å bruke arealene under brua til parkering slik forslaget viser og mener de heller kan brukes til aktiviteter langs en gangforbindelse.

Elveløpet ved damhuset er markert med tredekke og bryggekant med referanse til trelastvirksomheten. Juryen finner denne detaljen interessant. Geoteknisk vil den imidlertid by på utfordringer.

Også i dette utkastet mangler rømningsveg for ny jernbane, men dette lar seg integrere i planen.

Teknisk / Økonomisk gjennomførbarhet

Det foreslås en utfylling i Farris i øst. Geotekniske undersøkelser viser at utfylling i det viste omfanget vil være lite ønskelig pga store dybder. Dette gjør at motorvegbrua trolig må forlenges i øst. Juryen ser på det som en fordel for prosjektet. Kostnadmessig har det heller ikke store konsekvenser. Dårlige grunnforhold gjør at en eventuell fylling må spesialbehandles.

Prosjektet er kostnadsvurdert til 540 mill kr eksklusiv byggherrekostnader, usikkerhet og mva. Dette viser at forslaget er innenfor den kostnadsrammen som er beskrevet i konkurranseprogrammet.

Vedlikeholdsmessig er brua forholdsvis enkel, skråkabler er likevel mer krevende å inspisere enn bruere uten dette elementet.

Konseptets utviklingspotensial

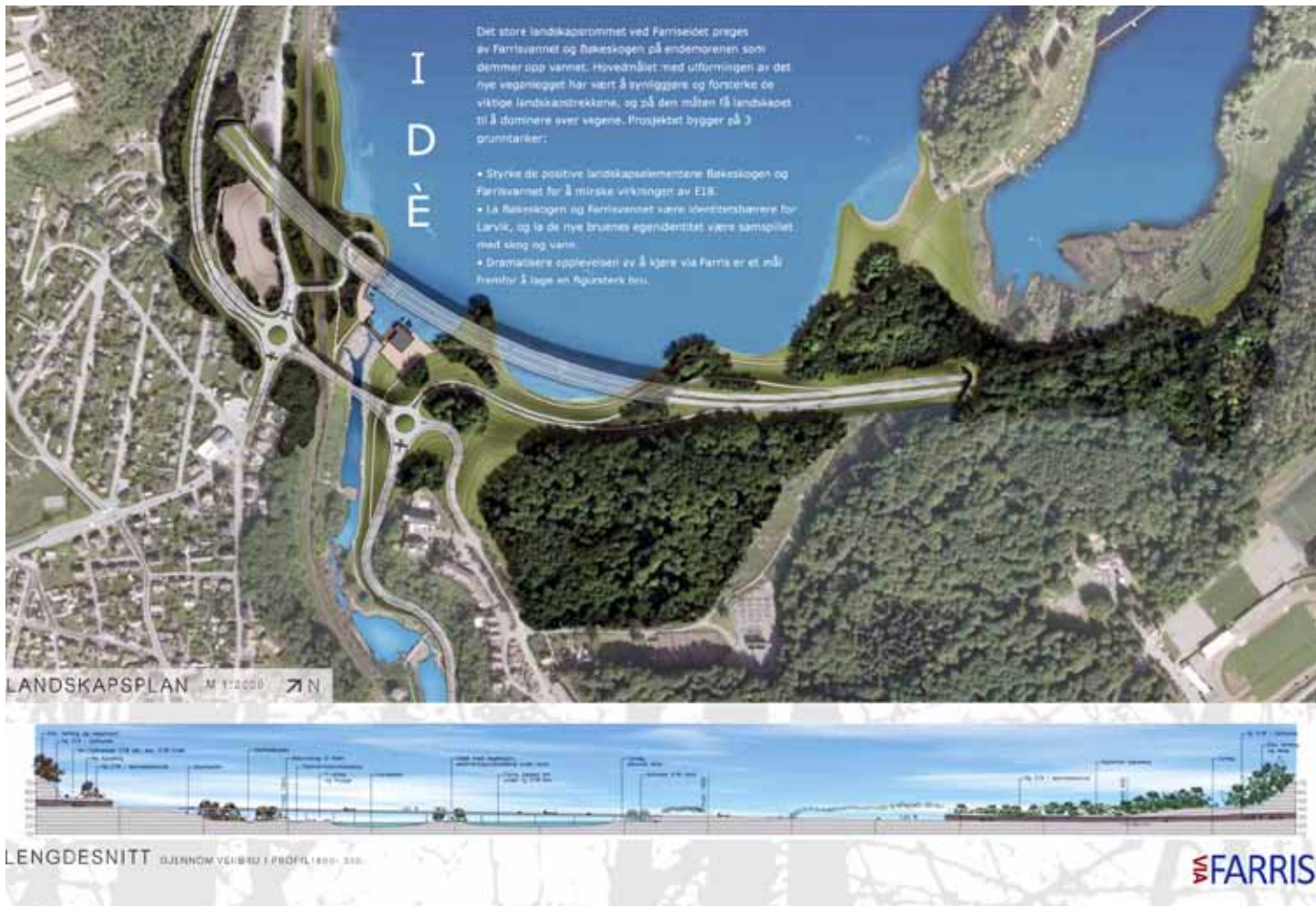
Videre detaljering er avgjørende for et godt resultat.

Brua består av en velkjent samvirkekasse. Tårnet er vist som to separate konstruksjoner, disse må muligens dimensjoneres større, eller de kan koples sammen.

Juryen mener det kunne være interessant å få belyst muligheten av å erstatte det foreslåtte v-tårnet med et midtstilt tårn med skråkabler som bærer begge brubanene.

2.4.4 Via Farris

2.4.4a Beskrivelse av utkastet



Generelt

Prosjektet har valgt et brukonsept som ikke markerer seg i landskapet.

Forfatterne beskriver at de har valgt dette grepet bevisst. Hovedmålet med utformingen av det nye veganlegget på Farrisidet har vært å synliggjøre og forsterke de viktige landskapsstrekke og på den måten få landskapet til å dominere over veganlegget. Dette skal skje ved å styrke de positive landskapselementene, dvs Bøkeskogen og Farrisvannet. Det vektlegges at disse er identitetsbærere for Larvik og at de nye bruene egenidentitet skal være samspillet med skog og vann. Å dramatisere opplevelsen av å kjøre på motorvegen er et mål framfor å lage en figursterk bru.

Også i dette prosjektet er den østre rundkjøringen på lokalvegnettet trukket nærmere byen for å gi parallel-

litet og for å åpne for Farris fra Hammerdalen. De har foreslått å senke sydgående løp av løsmassetunnelen for å gi bedre overdekning.

Kjøreatkomst til strandsone og dam er foreslått fra Skiensveien over jernbanen og ført videre rundt brufestet og ned under brua til en parkeringsplass. Her er bryggeanlegg og her ligger Farrisbåten. Prosjektet foreslår at ordinær biltrafikk stopper her – og at resten av vegnettet langs Farris er forbeholdt myke trafikanter – og vedlikeholdstrafikk. Bru over elva kan dermed være enkel – og er foreslått lagt på damkrona.

Landskapsforming

Den lange motorvegbrua spanner over vannspeil og over en skogkledd odde. Forslaget fjerner masser slik at større deler av motorvegbrua ligger over vannspeil. Dette gjør at brua som har lav fri høyde vil virke lettere og åpnere

sett fra omgivelsene. Og vannet blir mer synlig for de som ferdes i terrenget langs vann og bru. Samtidig trekkes en odde ut på nordsiden av brua, noe som muliggjør vegetasjonsetablering der.

Øst for brua – før løsmassetunnelen – er det foreslått at terrenget heves på nordsiden av motorvegen. Dermed ligger vegen med terreng på begge sider, dette gir en følelse av å kjøre naturlig inn i en tunnel.

Prosjektet bærer preg av stor omtanke og bevissthet rundt bearbeiding av terrenget og av å se mulighetene i det.

Standsonen er foreslått istandsatt med naturlige former, gressletter og strand med siv og sandbukter.

Vegetasjonsbruk

Skogsetablering på tvers av motorvegbrua pekes på som et viktig element for å bryte opp kontinuiteten på den lange brua. Bøkeskogen ført videre mot Kilen over løsmassetunnelen og kan etableres fra bergeløkka og ut mot ny strand – og ut på oddene nord for brua. Brusøy-lene skal illudere bøkestammer og gi opplevelsen av at skogen fortsetter under brua.

Motorvegbrua

Hovedbrua for E18 utføres som en plasstøpt bjelke-/platebru i betong understøttet av vertikale søyler i en utseendemessig tilfeldig konfigurasjon. Søylene tenkes utført i svart-brunt Corten-stål. Total brulengde er 580 meter, og spennvidder varierer.

Søylediameteren varierer og er situasjonsavhengig.

Slanke, matte, mørke søyler hevdes å gi maksimal transparens under bruene – på tvers og på langs. Ulik tetthet av søyler og variert plassering åpner opp der en ønsker dette samtidig som søylene illuderer bøkestammer. Dette er det eneste forslaget som har søyleplassering i Farrivannet.

Brua utføres som en bru – ikke to parallelle - for å spare bredde. Total bredde 25.5 meter, med en breddeutvidelse i vest for å tilfredsstille geometrikrav i tunnelinnløpet. Brutvernsnittet har buet underside på midten og rette flater ut mot kantbjelkene. Sparerør mellom søylene for å spare vekt. Bruplata spennarmes i lengderetning og tverretning ved behov.

Rekkverk utføres som dobbeltrekkverk. Det innerste rekkverket ivaretar kjørestyrken, det ytterste høyden, samtidig er det også støyskjerm. Denne er i glass og skråstilles med 10 grader slik at den vaskes utvendig av nedbør. Det foreslås grunn rekkverksintegrert belysning for å unngå strølys. Dette suppleres ved behov med midtstilte master.

Fundamenteringen er tenkt som svevende peler eller peler til fjell som i prinsippet går rett opp i brubanen uten fordyrende fundament. Ved behov etableres pelegrupper som understøttelse under terreng-/vannnivå for å unngå for grove peledimensjoner.

Mindre bruer

Lokalvegbrua presenteres utført med to felt i stedet for med fire som beskrevet av oppdragsgiver. Tverrsnitt og søyleløsning tenkes utført som på E18-brua. Bredden er 13.5 meter med breddeutvidelser i begge ender (timeglassfasong). Brutvernsnittet spennarmes ved behov, og utføres med sparerør som motorvegbrua.

Fundamenteringen foreslås som løsmassefundamentering, her punktfundamentering med vertikale søyler i kortenstål fylt med betong.

Brua på det nederste nivået er minimalisert til å ligge på damkrona som en enkel stålbru med tredekke som integreres i damkonstruksjonen. Denne utvides med betongskiver som danner oppleggene for brua. Total lengde 31 meter fordelt på 3 spenn, og føringsbredde 4 meter. I denne situasjonen er det tenkt at brua kun trenger å være en kjørbær gang-sykelbru. Løsningen forutsetter at en del av det nyere tilbygget på damhuset rives for å gi plass til passasjen.

Det presenteres en enkel platebru i betong over jernbanen for lokalvegen ned til Farrisvannet. Lengden av brua vil være avhengig av endelig løsning av ny jernbane gjennom Farriseidet. Det foreslås her tørrsteinsmurer i Larvikitt inntil sporet og langs dette.

Møblering

Damhuset foreslås rehabilitert uten tilbygget og brukt til et egnet formål – det pekes på historien og virksomheter som gir positivt tilskudd til friområdet. Området eller tilrettelegges med vegger for ferdsel til fots og på sykkel og med strandaktiviteter og gressletter.

Kostnader

Det er utført et kostnadsoverslag basert på mengder, enhetspriser og erfaringstall fra tilsvarende prosjekter. Det gir en total entreprisestkostnad på 470 mill kr iberegnet riggkostnader. Usikkerhet +/-25 %.



2.4.4b Juryens vurdering av Via Farris

Gjennomgang av kriteriene i konkurranseprogrammet

Hovedidé / konsept

Konkurranseskisse viser et godt gjennomarbeidet konsept og med en bærende ide.

Landskapsplanen vurderes å gi en god løsning for lokalmiljøet. For trafikantene på brua vil den virke svært nøytral.

Motorvegbrua har søyler av Corten-stål med varierende tverrsnitt. Det er mange søyler og de beskrives som en illusjon av bøkestammer. Juryen mener forslaget for motorvegbrua savner et overbevisende arkitektonisk/ingeniørmessig grep. Den mangler spenst og dristighet selv om den beskrives å være bevisst planlagt nøytralt utformet. Juryen stiller seg også noe kritisk til om søyler i vann er forenlig med ideen om bøkestammer.

For å gi brua mer høyde, er det etablert vannspeil i kombinasjon med en odde under deler av brua. Juryen vurderer at dette er en god ide. Den lave frihøyden for brua er en stor utfordring – dette takles på en overbevisende måte med vannspeilet.

Samlet brubane er trolig gunstig kostnadsmessig, men det gir et stort mørkt areal under brua. Dette forsterkes ved at bredden øker mot tunnelpåslaget i vest.

Arkitektonisk egenart og formgivning

Det er vist en nøytral bru uten spesiell egenart. Forfatterne har vektlagt landskapet og opplevelsen av brua fra omgivelsene. Opplevelsen av brukonstruksjonen med søyler sett fra landskapet under brua, har ikke overbevisende arkitektoniske kvaliteter. Området ved damhuset og elveløpet kunne vært utnyttet bedre slik at det hadde blitt et større tyngdepunkt i landskapsplanen.

Odden med skogsetablering er trolig ikke stor nok til å oppnå tilsiktet effekt med opplevelsen av å kjøre gjennom en skogsodde. Utfylling i dette punktet i strandsonen er også problematisk geoteknisk.

Kvalitet i løsninger både arkitektoniske og funksjonelle. Prosjektet preges av tradisjonell materialbruk. Corten-stål i stolper er interessant.

Nedkjøring på vestsida av elveløpet vurderes positivt. Det vil imidlertid være behov for kjøring til småbåthavna i Kilen. Dette krever kjørbare bru over Farriselva eller kjøreadkomst på østsida av elva i tillegg. Gang-sykkelvegen kan være en kombinert veg som også rommer biltransport til småbåtene på samme måte som i dag.

Teknisk / Økonomisk gjennomførbarhet

Dette er et trygt, tradisjonelt prosjekt, godt beskrevet. Kostnadsoverslaget virker troverdig.

Prosjektet er kostnadsvurdert til 560 mill kr eksklusiv byggherrekostnader, usikkerhet og mva. Dette viser at forslaget er innenfor den kostnadsrammen som er beskrevet i konkurranseprogrammet.

Forslaget viser bruk av gode og bestandige materialer. Det brukes glass/plast i støyskjerm. Det er ingen konstruksjoner som krever rigging i høyden for vedlikehold. Kjente materialer som vurderes å være enkle å vedlikeholde.

Konseptets utviklingspotensial

Motorvegbrua er svært nøytral og samme formspråket preger de andre mindre bruene. Juryen vurderer at det kunne vært en mulighet å legge inn en landemerkefunksjon på lokalvegbrua i dette forslaget.

2.5 Jury/sekretariat

Juryens mandat har vært å vurdere de innkomne utkastene og utpeke en vinner. Konkurransesprogrammet er gjennomgått og akseptert av alle jurymedlemmer som grunnlag for konkurransen.

Juryen har bestått av:

Jarl Tore Mehl	sivilarkitekt MNAL, Larvik kommune
Trine Flesche	landskapsarkitekt, Larvik kommune
Bodil Bratberg	sivilingeniør, Statens vegvesen Vegdirektoratet, bruavdelingen
Johannes Veie	sivilingeniør, Statens vegvesen Region øst
Hans Kortner Ryen	landskapsarkitekt MNLA, Statens vegvesen Region sør
Asbjørn Heieraas	sivilingeniør, Statens vegvesen Region sør
Jørn Rinde	ingeniør, prosjektleder E18, Statens vegvesen Region sør
Eva Preede	landskapsarkitekt MNLA, Statens vegvesen Region sør (juryens leder og sekretær)
Ellen Husaas	landskapsarkitekt MNLA, oppnevnt av Norske landskapsarkitekters forening
Arne Eggen	sivilarkitekt MNAL, oppnevnt av Norske arkitekters landsforbund

Juryen har benyttet følgende konsulenter for vurdering av fagområder:

Geotekniske vurderinger: Carl Erik Dahl, Statens vegvesen Region sør

Støy: Pål Szilvay, Sweco

Kostnader: Carl Hansvold, Johs Holt

Konkurransesfunksjonær har vært prosjektleder Øyvind Firman, Statens vegvesen Region sør.

2.6 Vinnerne av konkurransen

Etter å ha kåret vinnerne, foretok juryen åpning av navnekonvoluttene.
Forfattere av vinnere og andre utkast viste seg å være:

Vinner av motorvegbrua:

Motto: Milepel

Team: Rambøll, L2 arkitekter

Vinner av landskapsformingen:

Motto: Via Farris

Team: Aas Jakobsen, Plan Arkitekter, Grindaker, Geovita, ViaNova Plan og trafikk

Motto: Eggen

Team: Cowi, Flint & Neill Limited, Knight Architects, Løvlien Georåd

Motto: Kryss på tvers

Team: Møller & Grønberg arkitekter, Niras

Statens vegvesen
Region sør
Serviceboks 723
4808 Arendal
Tlf. 815 48 000



Statens vegvesen

vegvesen.no