

Mini skråstagsbro bliver Hedehusenes nye vartegn

Daniel Kristoffersen

Projektchef i COWI A/S

Civilingeniør år 2000

Mobil 2815 7999, Mail: dak@cowi.com

Projektchef med mere end 19 års erfaring indenfor rådgivning, planlægning og projektering af større og komplekse anlægsprojekter med ekspertise i både nye og eksisterende broer. Daniel har indgående kendskab til blandt andet beton og stålbroer, samt anlægslogistik tæt op ad vej eller bane i drift.



Flemming Visbech

Projektleder i JORTON A/S

Ingeniør, anlægslinjen, Odense Teknikum 1989

Mobil: 2486 0519, Mail: fv@jorton.dk

Projektleder med mere end 30 års erfaring som entreprenør i bygge- og anlægsbranchen, heraf de sidste 26 år hos JORTON A/S. Flemming Visbech beskæftiger sig med projekt- og byggeledelse ved større bygge- og anlægsentrepriser herunder også traditionelle bro- og konstruktionsarbejder. Særligt er der oparbejdet kompetencer og indgående teknisk indsigt indenfor udførelse af komplicerede betonkonstruktioner.



Med COWI som hovedrådgiver og Dissing+Weitling architecture A/S som underrådgiver har COWI stået for totalrådgivning i forbindelse med opførelse af en mini skråstagsbro med overført vej og stiforløb der skal forbinde den nye forstad NærHeden med det eksisterende Hedehusene. Arbejdet er udført i hovedentreprise med JORTON A/S som hovedentreprenør.

Skråstagsbroen er udført som stålbro og har en fri spændvidde på ca. 42 meter og en bredde på 17 meter. Broen spænder over fire hovedspor inkl. to sidespor henover Danmarks mest trafikerede jernbanestrækning - Vestbanen.



Broens underbygning er udført i armeret beton. Det nordlige vederlag er direkte funderet og det sydlige vederlag inkl. ankerblokke er funderet på i alt 32 stk. armerede betonpæle. De borede betonpæle har en diameter på 1180 mm og længder på op til 28 m.

Brodækket i stål er udformet som en kassedrager med udkragende vinger. Hele overbygningen er præfabrikeret i 9 sektioner på værksteder i henholdsvis Polen og Rødékro. Sektionerne er herefter transporteret til Hedehusene og sammensvejst på byggepladsen til to store hovedsektioner. Ståloverbygningens to hoveddele blev løftet på plads over banen i en 10 timers lang totalspærring den 7. september 2019.



Illustrationer, Dissing+Weitling architecture A/S

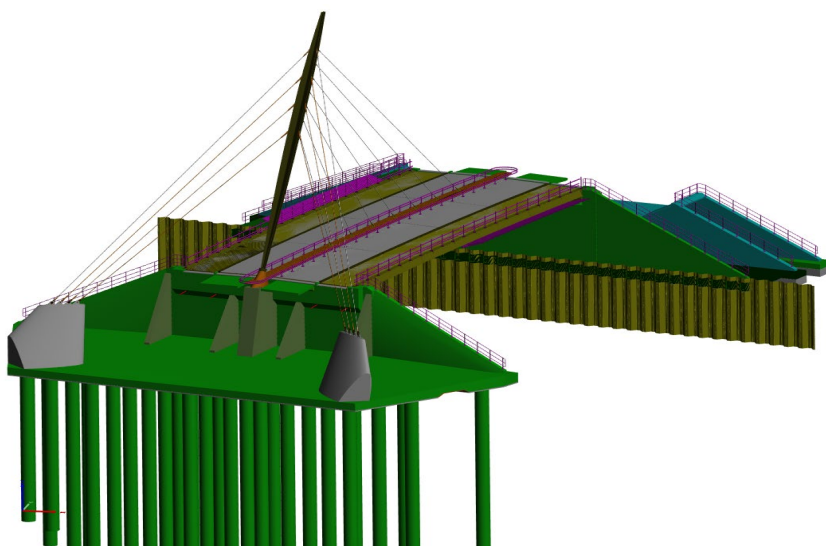
Efterfølgende blev den 28 m høje stålpylon med påmonterede kabler indhejst og monteret under delvis sperspærring den 15. november 2019.

Ud over selve broen er der i projektet også opført en helt ny stitunnel, samt i alt ca. 300 m nyt vejanlæg på begge sider op til broen med tilhørende fortov og cykelsti.

I Hedehusene er det eksisterende lyskryds ombygget og udvidet ved krydset Hovedgaden/Kallerupvej i forbindelse med tilslutning af det nye vejanlæg nord for broen. Forud for hele anlægsprojektet er der udført sænkning af eksisterende køreledningsanlæg ved banen.

I hele anlægsperioden har et fast gennemgående tema været særlig fokus på tidsplanen pga. de meget begrænsede muligheder for sperspærringer/kørestrømsafbrydelser i forbindelse med arbejder ved spor i drift. Herunder var indhejsningen af selve brodækket helt naturligt en særlig vigtig milepæl. Hele anlægsprojektet blev afleveret d. 25. februar i 2020.

Bygherre:	NærHeden P/S
Bygherre:	Høje-Taastrup Kommune
Arkitekt:	Dissing+Weitling architecture
Rådgiver:	COWI A/S
Hovedentreprenør:	JORTON A/S
Underentreprenør (Jord, vej og fundering):	M.J. Eriksson A/S
Underentreprenør (Stål):	Valmont SM A/S



3D model



Broløft d. 7. september 2019