

Vejles svar på cykelslangen

Hussein Al-Nema

Projektleder hos CG Jensen A/S
Civilingeniør 2014
Mail: han@cgjensen.dk ; mobil 28 88 11 94

Hussein har været ansat som projektleder i CG Jensens ståldivision siden 2018, hvor han har været med til at udføre mere end 20 sti- og vejbroer i Danmark. Hussein har tidligere arbejdet som rådgivende ingeniør med fokus på bro- og anlægskonstruktioner.

Hussein har stået for planlægning, produktion, levering og montering af stålbroen over Grejsdalen i Vejle.



Jesper Kjærgaard

Projektchef hos Vejle Kommune, Anlæg og Infrastruktur
Anlægskonstruktør 2002
Mail: jkjrd@vejle.dk ; mobil 29 79 62 74

Jesper har overordnet varetager roller som rådgiver og bygherre gennem karrieren. Tidligere ansættelser oplyst:
2004-2012 COWI (Fagtilsyn/entrepriseleder udførelse)
2012 – 2020 Vejdirektoratet (Fagprojektleder udførelse)
2020 – 2024 Vejle Kommune (Projektchef)



Lad os tage dig med på en spændende rejse gennem realiseringen af Grejsdalens ikoniske bro - en rejse, hvor vi udforsker de forskellige aspekter af projektet gennem både bygherrens og entreprenørens perspektiver. Vi vil belyse de mest relevante emner og komme ind på nogle af de fascinerende detaljer, beslutninger og udfordringer, der har formet denne enestående konstruktion. Forbered dig på et oplæg om samarbejde og teknisk snilde, der tilsammen har skabt mere end blot en bro - et ægte mesterværk, der forener funktion med form i Grejsdalens betagende landskab.

Hvordan integrerer Vejle Kommune stikrydsningen af jernbanen i Grejsdalen i forhold til Kommunes Mobilitetsplan 2018-2030. Hvilke fordele vil stibroen medføre for sammenbindingen af stisystemer og for mobiliteten, for lette trafikanter? Hvilke forslag er blevet udarbejdet, og hvilket forslag har Teknisk Udvalg vedtaget at skitseprojektere, herunder broens placering i forhold til nærliggende vartegn?

Hvordan blev projektet for den S-kurvede bro udviklet fra start, herunder brug af 3D-modellering og samarbejde mellem de involverede parter, for at omsætte arkitektens vision til virkelighed? Hvordan blev broens montageplanlægning og udførelse håndteret, for at sikre minimal synlighed af beslag og høj præcision af montagen. Hvilken løsning blev valgt for at forbinde brosektionerne i montagesituationen?

Med sin elegante S-form og syv fag, fremstår broen med et iøjnefaldende design. Den dobbeltkrummede geometri, især i hovedfaget over jernbanen, komplementerer det naturskønne landskab og skaber et visuelt landemærke.

Broen spænder 128 meter over Grejs Å og jernbane. Den har en bredde på 3,1 meter, og en samlet stålmængde på over 125 tons. To skråtstillede, opsvejste stålsøjler af Cortenstål bærer broen med stor finesse ved hver understøtningslinje. Disse søjler er anbragt med en hældning på 1:7 og hviler på pælefunderede betonfundamenter.

Brooverbygningen består af en opsvejst kassedrager med strategisk placerede tværskot. Tværfald på dækket sikrer effektiv afvanding mod kantbjælkerne, ved at udnytte broens naturlige længdefald. Overfladen er belagt med en slidstærk kunststofbelægning, toppet med lyse skærver, der ikke alene fremhæver broens design men også sikrer en skridsikker og holdbar overflade for alle brugere.

Broens rækværk, udført i vredne balustre af Cortenstål, tilføjer en dynamisk og visuel dimension. Dets unikke vekslende mønster fanger øjet, og de rustfrie håndlister med integreret LED-belysning forstærker broens æstetiske appel.

