

## BROUDSKIFTNING PÅ REKORDTID

Ved / **Jesper Boilesen**  
**Projektchef, E. Pihl & Søn A.S.**  
Diplomingeniør, 1985

**E. Pihl & Søn A.S.**  
Nybrovej 116  
2800 Lyngby  
tlf.: 45277131 / 40567600

[jesb@pihl-as.dk](mailto:jesb@pihl-as.dk)

[www.pihl-as.dk](http://www.pihl-as.dk)

Gennem ansættelse hos såvel Højgaard & Schultz, MT Højgaard og E. Pihl & Søn A.S. beskæftiget med udførelse af komplicerede anlægskonstruktioner – vedr. broer: Storebælt – Vestbroen, Øresund landanlæg, udvidelse M3, M10 og Frederikssundsbanen, i forbindelse med "broudførelse Skovdiget" det overordnede ansvar for jobbet.

### Beskrivelse af jobbet

Citat fra Vejdirektoratets hjemmeside umiddelbart inden genåbning af motorvejen:

"Den nye rekordbro ved Skovdiget på Hillerødmotorvejen blev mandag morgen den 9. august klar til at fragte myldretidsbilisterne over Farumbanen og Bagsværd Hovedgade.

Nedrivningen af den gamle bro fandt sted fra den 28. juni, og mens bilisterne mellem Hillerød og København har måttet deles om pladsen på den tilbageværende østlige bro, er den nye bro som planlagt blevet opført henover sommeren på kun 42 dage. Det er rekord på de danske kanter for den slags arbejde, der ellers typisk tager mindst 2-3 måneder.

*Vi er rigtig glade og stolte over, at det er lykkedes at komme i mål som lovet. Vi har trukket på alle ressourcer for at gøre broen ekstra hurtigt færdig, da den ligger på en af de vigtigste indfaldsveje til København og er central for hele regionen,"* siger Laust Ladefoged, der er anlægskoordinator i Vejdirektoratet"

Gennemførelsen af jobbet var således en succeshistorie, og konceptet for udførelsen kan anvendes andre steder.

Broerne ved Skovdiget (krydsning Hillerødmotorvejen / S-banen mod Farum og forlængelsen af Bagsværd Hovedgade) blev i 1960'erne opført som to parallelle broer i beton – østbroen og vestbroen. Østbroen undergik en totalrenovering i midten af 1980'erne. Omkostningerne ved renoveringen var så store, at Vejdirektoratet besluttede ikke at renovere vestbroen men at udskifte den senere. I foråret 2009 udbød Vejdirektoratet så opgaven med at udskifte den udtjente betonbro med en ny bro i stål.

Kontrakten er en totalentreprise, hvor geometri er fastlagt ved den eksisterende motorvej, underført lokalvej og S-banespor. Det var desuden en forudsætning, at eksisterende søjlefundamenter skulle genbruges og konstruktionshøjde af brodæk ikke måtte oversige nabobro (max. 1340 mm ved hoveddrager).

Selve udskiftningen af broen skulle udføres på 41 dage eller rettere døgn. Det var et krav af hensyn til nedlukning af trafikken på den ene halvdel af motorvejen, at dette kunne gennemføres ved at arbejde i døgn drift i 41 døgn i sommerferieperioden 2010, samt at S-banen kun ville være lukket en weekend i forbindelse med nedrivning samt ganske få nætter i forbindelse med montage.



Broen er produceret på værksted i Estland i 30 sektioner af ca. 5 \* 40 m, der er transporteret ad søvejen til Danmark og samlet til 12 sektioner på samleplads (etableret udelukkende til dette job) umiddelbart nord for brostedet.

De 12 sektioner er transporteret på blokvogne til brostedet og monteret med 750 ton mobilkran.

Broen er med hensyn til membran, rækværker og overfladebehandling færdiggjort i størst muligt omfang på samlepladsen, således der kun udestod restarbejder med samlinger og reparationer.

