

Rismarksbroen

Carsten Vinther-Okholm Larsen
Projektleder, By- og kulturforvaltningen – Byggeri og Anlæg,
Odense Kommune
2008 Civilingeniør i konstruktionsteknik
2006 Diplomingeniør
Odense Slot
Nørregade 36-38, 5000 Odense C
Telefon 6613 1372
Mobil 2910 7281
carvl@odense.dk



Carsten Vinther-Okholm Larsen har siden maj 2015 været projektleder på udførelsen af projektet, og er samtidig projektleder på Rismarkstunnelen. Tidligere har han siddet som rådgiver inden for Broer og Tunneler i 7 år.

Rismarksbroen indgår som en del af Ring 2 i Odense. Ring 2 blev til en lukket ring efter etablering af kanalforbindelsen i 2014, hvilket var en forudsætning for at kunne lukke Thomas B. Triges gade (TBT). Rismarksbroen er derfor et trafikalt knudepunkt for trafikafviklingen i Odense. Ved trafikale restriktioner på broen vil der let opstå trafikale udfordringer andre steder i byen.

Rismarksbroen er en 7 fags åben bjælkebro med en længde på 180 meter og har 7 fag. Broen er bygget i 1975 og i 2002 er der udført latexmodificeret beton. I 2007 overgik broen fra det tidligere Fyns Amt til Odense kommune. På baggrund af et generaleftersyn i 2011 og efterfølgende et særeftersyn 2012, blev det klarlagt at broens tilstand var væsentlig forværret i forhold til det tidligere generaleftersyn fra 2006. Problemet var at betonen var delamineret i toppladen og som følge heraf, kunne broen ikke dokumenteres til at klare trafik inden for færdselslovens grænser (klasse 50).

Fra 2012 til 2014 er der forgået en proces med undersøgelser af hvordan kunne der bevilliges de nødvendige midler til finansiering af projektet, samt hvordan trafikken bedst kunne afvikles under renoveringsprojektet, og hvilken reparationsstrategi skulle benyttes for at broen kunne klare trafikken? Den økonomiske optimale løsning var, at skifte hele overbygningen ud, hvorved det var muligt at opnå broens oprindelige normalklasse på klasse 150.

Efter en prækvalifikation i 2014 blev der i februar 2015 lavet kontrakt med entreprenør. I marts 2015 begyndte arbejdet i marken. Broens overbygning skulle udskiftes i to etaper. Årsagen til at det skulle foregå i to etaper, var at trafikken fra syd mod nord skulle opretholdes under renoveringen, således at både bløde og hårde trafikanter kunne passere broen samtidigt. For at kunne renovere broen i to etaper, var det nødvendigt at udvide fundamenterne og etablere midlertidig understøtninger ved hver brosjøle. Herefter kunne brodækket skæres på langs og den ene halvdel kunne fjernes, mens trafikken kunne køre på den anden del. Efter ensretningen af trafikken blev ført ud i praksis, afstedkom der en del kritik fra beboere og erhvervsliv i området. Odense Kommune igangsatte derfor en undersøgelse, af om der var alternativer til trafikafviklingen. Ved at ændre på de oprindelige forudsætninger med at både bløde og hårde trafikanter skulle kunne passere broen, var det muligt at opnå tilstrækkelig plads til at have to smalle kørespor, og herved dobbeltrette trafikken. De smalle kørespor bevirkede at lastbiler, busser og bløde trafikanter ikke kunne benytte broen. Busruterne blev lagt om i samarbejde med fynbus. Til de bløde trafikanter blev etableret en belyst og asfaltbelagt interimssti gennem ådalen, da eksisterende stisystem ville give for stor omkørsel. For at hindre lastbiler i at benytte broen, blev der opstillet breddebegrænsninger i form af sluser. Projektet forventes at være færdig med udgangen af 2016.

Bilag:



Figur 1 Rismarksbroen set fra vest (Oktober 2015)



Figur 2 Eksisterende bro (venstre) og ny bro (højre) (september 2015)