

Folehaven Cykel- & Gangbro

Lennart Lyngge Larsen

Head of Special Foundations i Implenia Norge AS & Section Manager i MossIA ANS (tidl. Senior Project Manager i Bladt Industries A/S)

Diplomingeniør år 2002 (IHK)

Mobil: +47 9100 6825, Email: lennart.lyngge.larsen@implenia.com

Projektleder med over 10 års erfaring inden for bygge- og anlægsprojekter. Lennart har over flere års erfaring med broer, herunder Hardangerbroen (Norge), TP50 Jernbanebroer (København-Ringsted), Folehaven Cykel- & Gangbro (København).



Med COWI som hovedrådgiver og Dissing+Weitling Architecture A/S som underrådgiver har COWI stået for totalrådgivning i forbindelse med opførelse af en cykel- og gangbro, med overført stiforløb der skal forbinde Vigerslevparkens nordlige og sydlige del, som er adskilt af Folehaven og Holbækmotorvejen. Broen er desuden nu en del af supercykelstien. Arbejdet er udført i hovedentreprise med Bladt Industries A/S som hovedentreprenør.



Illustrationer, Dissing+Weitling A/S

Broen, der har en samlet længde på 137 m og en bredde på 5,5 m, er udført som stålbro med et såkaldt omvendt fink-gitter, hvor stålmasterne hælder og strækker sig mod himlen i forskellige længder. Broen spænder over 6 vejbaner henover ét Danmarks mest trafikkerede knudepunkter – Folehaven/Holbækmotorvejen, med et frit spænd på 42 m.

Broens understøtninger er udført i stål med undtagelse af det nordlige og sydlige vederlag, som er udført i armeret beton. Det nordlige og sydlige vederlag er direkte funderet, mens 3 af de 5 fritstående understøtninger er funderet på borede fundamenter 2-3 m lange – de 2 understøtninger nærmest vejbanen, er udført som punktfundamenter, der er understøttet af borede fundamentspæle op til 7 m lange. Punktfundamentet i Syd og vederlaget i Nord er forankret i kalken med jordankre op til 35 m lange.

Brodækket i stål er udformet som afstivet brokasser med belægning og rækværk monteret fra fabrikken. Overbygningen er præfabrikeret i 7 sektioner på værksteder i Polen. Sektionerne er herefter transporteret til Valby og monteret direkte på understøtninger, med

undtagelse af de 2 sektioner til hovedspændet, som sammensvejst på byggepladsen til den store hovedsektion.

Hovedbrodækket blev indhejst og monteret under fuld vejspærring natten mellem den 14.-15. december 2019. Afstivningssystemet mellem masterne er Macalloy trækstænger, som overfører trækkræfterne til vederlaget i Nord og fundamentet til én af de fritstående understøtninger i Syd.

Ud over selve broen er der i projektet også opført nyt stianlæg på begge sider op til broen med tilhørende gang- og cykelsti.

I hele anlægsperioden har et fast gennemgående tema været særlig fokus på tidsplanen pga. de meget begrænsede muligheder for vejspærring pga. den trafikale hovedåre som Folehaven og Holbækmotorvejen er. Indhejsningen af selve brodækket blev udført om natten som et dobbelt kranløft med hjælp fra BMS.

Hele anlægsprojektet tog ca. 11 måneder og blev afleveret d. 24. april 2020.

Bygherre:	Københavns Kommune
Arkitekt:	Dissing+Weitling A/S
Rådgiver:	COWI A/S
Landskabsarkitekter:	Kragh & Berglund
Hovedentreprenør:	Bladt Industries A/S
Underentreprenør (Jord, vej og fundering)	M.J. Eriksson A/S
Underentreprenør (Beton):	GAP Entreprise ApS



Foto, Bladt Industries A/S



Foto, Kragh & Berglund



Foto, Kragh & Berglund