

Pressemeddelelse, 10. jun. 2022

## Touren over Storebæltsbroen

**Når Tour de France ruller over Storebæltsforbindelsen lørdag den 2. juli 2022 er det ikke blot et touromæssigt højdepunkt, som transmitteres til flere hundrede tusinde tilskuere verden over. Det er også foreningen af sport og arkitektur i verdensklasse.**

På slutningen af 2. etape passerer Tour-feltet den ikoniske Storebæltsbro, som dermed igen lægger brodæk til alverdens opmærksomhed. Den danske tegnestue Dissing+Weitling er arkitekterne bag broen, som var et designmæssigt nybrud, da den stod færdig i 1998, og igen i dag med Tour de France er omdrejningspunkt for en styrkeprøve på dansk jord.

Storebæltsbroen er ifølge Tour de France-løbsdirektør Christian Prudhomme "en af hovedårsagerne til, at vi ville organisere en Grand Départ i Danmark" (TV2, 22.03.2022). Broen er et stykke ikonisk arkitektur- og ingeniørkunst, optaget i Kulturministeriets Kanon for Arkitektur, og stadig blandt verdens største bro- og tunnelforbindelser. Samtidig er den en af årsagerne til dansk brodesigns stærke position i udlandet. Arkitekt hos Dissing+Weitling, Poul Ove Jensen, som er arkitekten bag Storebæltsbroen, siger:

- Broen betød både et vendepunkt for Dissing+Weitling og for dansk broarkitektur. Det blev begyndelsen på vores internationale broarbejde og afsættet for den eksport af dansk brodesign, vi ser i dag. Da vi arbejdede på broen i 1980'erne og 90'erne, var der stor folkelig modstand mod hele projektet, men vi oplevede, hvordan den blev vendt til national stolthed, da broen stod færdig. Med Touren over Storebæltsbroen fejrer vi nu cykelsporten, og det er fantastisk, at vi også indirekte kan fejre, hvad dansk arkitektur- og ingeniørkunst kan. Det bliver et ikonisk cykeldrama på en ikonisk bro.

Ifølge Grand Départ Copenhagen Denmark sekretariatet transmitteres Tour de France til ca. 190 lande, og flere hundrede tusinde tilskuere ventes at overvære de tre etaper i Danmark. Alex Pedersen, talsperson for Grand Départ Copenhagen Denmark, siger på [www.letourcph.dk](http://www.letourcph.dk):

- Afslutningen hen over Storebæltsbroen var afgørende for at få Tour de France til Danmark. Tv-billederne af rytterne hen over broen vil gå over i Tour-historien, og dramaet bliver kun endnu større af, at alle ryttertyper i feltet kæmper denne dag om enten etapesejr, klassementet, den grønne trøje eller bjergtrøjen – alt er i spil.

Storebæltsforbindelsens mest iøjnefaldende element er hængebroen, Østbroen, som er kendetegnet ved sit banebrydende design: På trods af ankerblokkenes enorme vægtmasse er det lykket at designe dem som helt åbne konstruktioner, der giver et let og elegant udtryk. Pylonerne møder vandet uden kunstige øer og baser og den traditionelle tværbjælke under brobanen er fjernet. Dét greb har siden dannet skole for alverdens brokonstruktioner.

De første kilometer til toppen af Østbroen stiger svagt, indtil rytterne kører 65 meter over vandets overflade. Herefter går det ned igen, hen over Sprogø og ud på den flade 6,6 kilometer lange kamp mod vinden på den flade, åbne Vestbro. Stigningen er næppe et problem for hverken klassementsfavoritter eller sprintere, men vinden vil formodentlig være en afgørende faktor på verdens tredje største hængebro.

**Se vedlagte faktatark om Storebæltsbroen.**

**For yderligere information, kontakt**

Susanne Bendsen, Head of Communications, Dissing+Weitling.  
E: sub@dw.dk, M: +45 2896 2128  
www.dissingweitling.dk

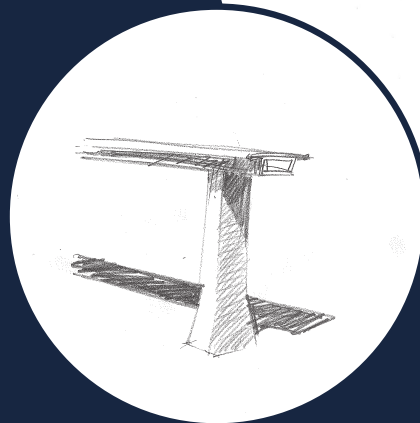
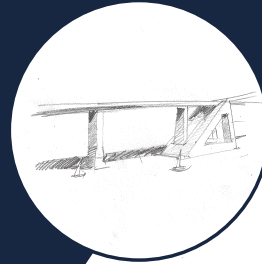
*Om Dissing+Weitling*

*Dissing+Weitling arbejder inden for byggeri, mobilitet samt kulturarv og transformation. Arkitektvirksomheden kan føre sit DNA tilbage til Arne Jacobsens tegnestue, som Dissing+Weitling har videreført siden 1971. Porteføljen omfatter internationale hovedsæder og kontorer, kulturinstitutioner, hoteller og boligområder, foruden verdenskendte broer som Cykelslangen og Storebæltsbroen. Aktuelle projekter er hotel Scandic Spectrum, NCC-kontorhus, KU-rammeaftale samt broer i bl.a. Skandinavien, Nordamerika, Australien, Mellemøsten og Kina.*

Storebæltsforbindelsen krydser Storebælt og forbinder Sjælland og Fyn i Danmark. Hele forbindelsen består af en 4-sporet motorvej og en dobbeltsporet jernbane, der føres over bæltet ad to broer, en tunnel og en kunstig ø, der er sammenbygget med Sprogø.

## Fakta

År	1988-1998
	Motorvejen over Storebælt åbnede den 14. juni 1998, mens jernbanen åbnede 1. juni 1997
Bygherre	A/S Storebæltsforbindelsen
Arkitekt	Dissing+Weitling
Ingeniører, østbro	COWI, B. Højlund Rasmussen, Rambøll & Hannemann
Ingeniører, vestbro	COWI, Carl Bro Group, Leonhardt, Andrä und Partner
Ingeniør, tunnel	COWI, Mott Mac Donald Ltd.
Landskabsarkitekt	Jørgen Vesterholts Tegnestue
Samlet længde	Hele forbindelsen 17 km



## Baggrund

En fast forbindelse over Storebælt har været en gammel drøm i skiftende danske regeringer, men den politiske proces samt det tekniske undersøgelsesarbejde skulle helt frem til 1987, før en kombineret broløsning blev sat i gang. I 1987 vedtog Folketinget anlægsloven med en nulløsningsparagraf i forhold til miljø og vandgennemstrømning og der blev etableret et statsejet aktieselskab, A/S Storebæltsforbindelsen, til at forestå byggeriet.

I 1988 blev tre arkitektfirmaer og tre landskabsarkitekter inviteret af bygherren til at præsentere sig, og efter en række interviews blev Dissing+Weitling sammen med landskabsarkitekten Jørgen Vesterholt udpeget som ansvarlige for den arkitektoniske og landskabsmæssige udformning af forbindelsen, og kunstneren Ole Schwalbe blev engageret som særlig rådgiver.

## Banebrydende arkitektur

Designet af østbroen har dannet skole for eftertidens design af hængebroer. Alle store hængebroers pyloner før Storebælt havde en kraftig tværdrager umiddelbart under brodrageren. En tværdragets funktion er at afstive pylonens ben, men for at vise at hele brodrageren er ophængt fra ankerblok til ankerblok, er Storebæltsbroens tværdrager placeret over brobanen. Den svævende brodrager er med til at give broen sit usædvanligt elegante udtryk og til at gøre den special og let genkendelig.

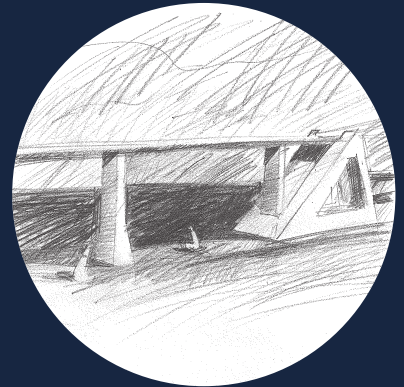
## Fakta

Type	Hængebro
År	1991-1998
Længde	6.790 m
Længde imellem de to ankerblokke	2.700 m
Hovedspænd på hængebro, dvs. frit spænd mellem to pyloner	1.624 m
Pylonhøjde	254 m
Fri gennemsejlingshøjde	65 m
Vægt af pylon med ballast	190.000 t
Vægt af ankerblok med ballast	325.000 t
Diameter på hængebroens hovedkabler	85 cm

→ Hvert hovedkabel består af 18.648 wirer.

→ Til underbygningen, dvs. de 2 pyloner, 2 ankerblokke og 19 bropiller, er anvendt 259.000 m<sup>3</sup> beton og 44.000 t armeringsstål.

→ Til overbygningen, dvs. brobane og kabler, er anvendt 80.000 tons konstruktionsstål og 20.000 tons kabelstål.



# Vestbroen

## Fakta

Type	Lavbro i beton
År	1989-1994
Længde	6.611 m
Gennemsejlingshøjde	18 m

→ I alt er der brugt 540.000 m<sup>3</sup> beton og 102.000 tons armeringsstål.

Præmiering	Kanon for Arkitektur, Kulturministeriet, 2006
	European Award for Steel Structures, ECCS, 1999
	FIP Award for Outstanding Structures, 1998

