

**NIUWBOUW
VAN TWEE BRUGGEN OVER DE DIJLE
TE LEUVEN.**



In kader van het project 'Leuven-Noord' worden er de komende jaren verschillende wegenwerken uitgevoerd. Op lange termijn dient er een nieuw op- en afrittencomplex aan de A2 gebouwd te worden ter vervanging van het huidige Vuntcomplex. Op korte termijn (2004-2005) zal de Aarschotsesteenweg, voor wat betreft het deel langs het kanaal Leuven-Dijle, vanaf de kanaalkolk tot aan de HST-brug heraangelegd worden.

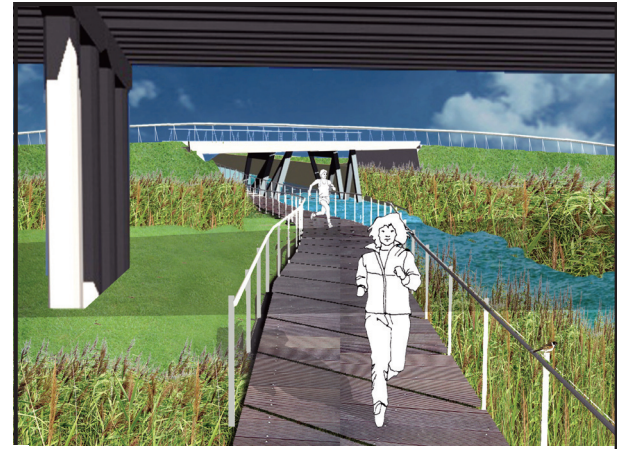
Het is de bedoeling dat deze gewestweg daarna gehertraceerd wordt. Vanaf de HST-brug zal deze noordwaarts keren om zodoende meer terreinen voor watergebonden bedrijvigheid aan het

kanaal vrij te maken. De weg zal in een bocht over de Dijle lopen en aansluiten op een nieuwe weg welke in het verlengde ligt van de in aanbouw zijnde Schuiteniersbrug (over het kanaal Leuven-Dijle evenwijdig met het viaduct over de A2). De nieuwe weg zal dus evenwijdig met de A2 lopen en in de toekomst moeten aantakken op het nieuwe Vuntcomplex.

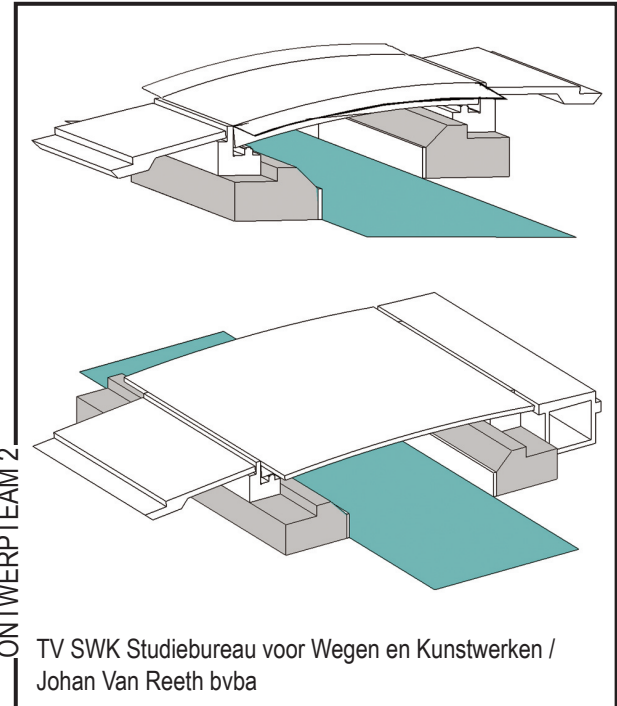
Op korte termijn wordt de as vastgelegd van de vernoemde wegenis en zal duidelijk worden wat de exacte locatie zal zijn van de twee bruggen. De bruggen zullen twee rijvakken omvatten en een dubbelrichtingsfietspad.



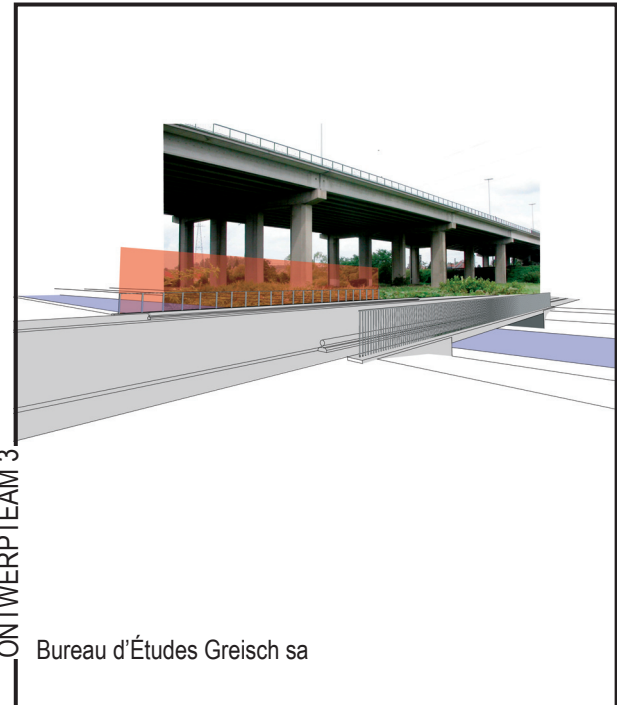
LOCATIE nader te bepalen	PUBLICATIEDATUM	16/07/2003
	SELECTIEDATUM	12/12/2003
BOUWHEER MVG - Afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant	GUNNINGSDATUM	24/12/2004
	CONTRACTDATUM	
	OPLEVERINGSDATUM	



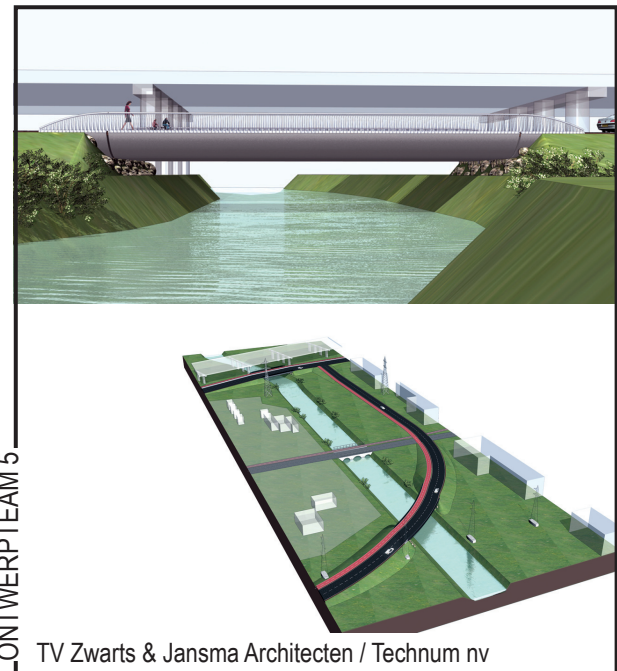
ONTWERPTEAM 1
Dervaux G. Ingenieursbureau nv



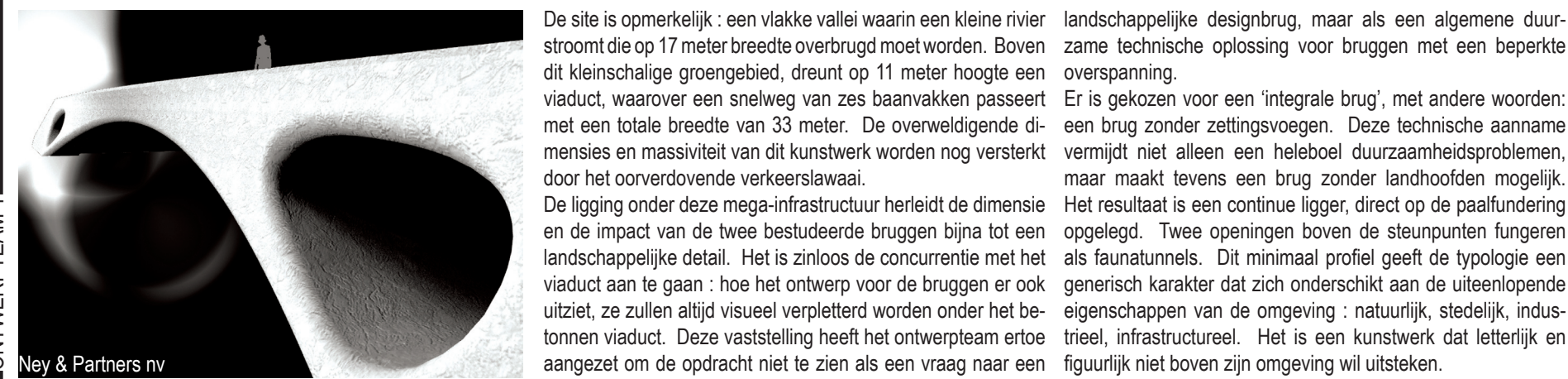
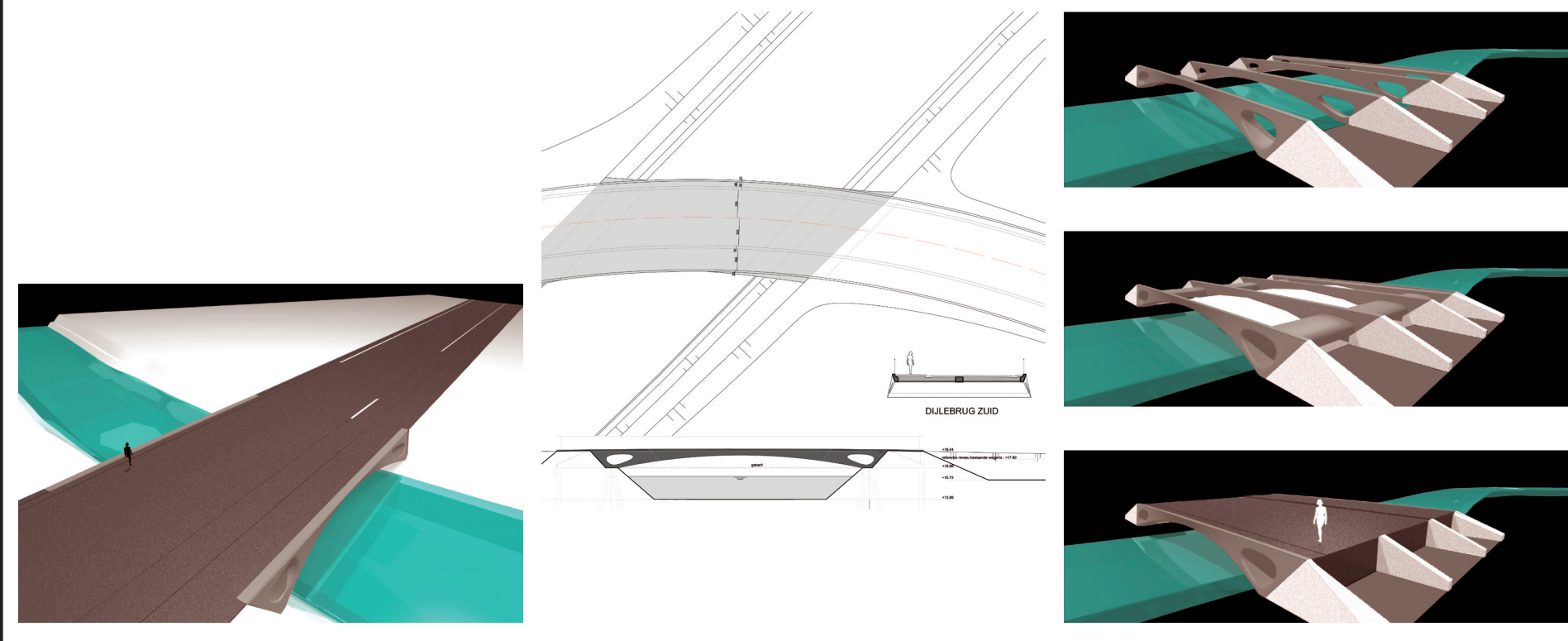
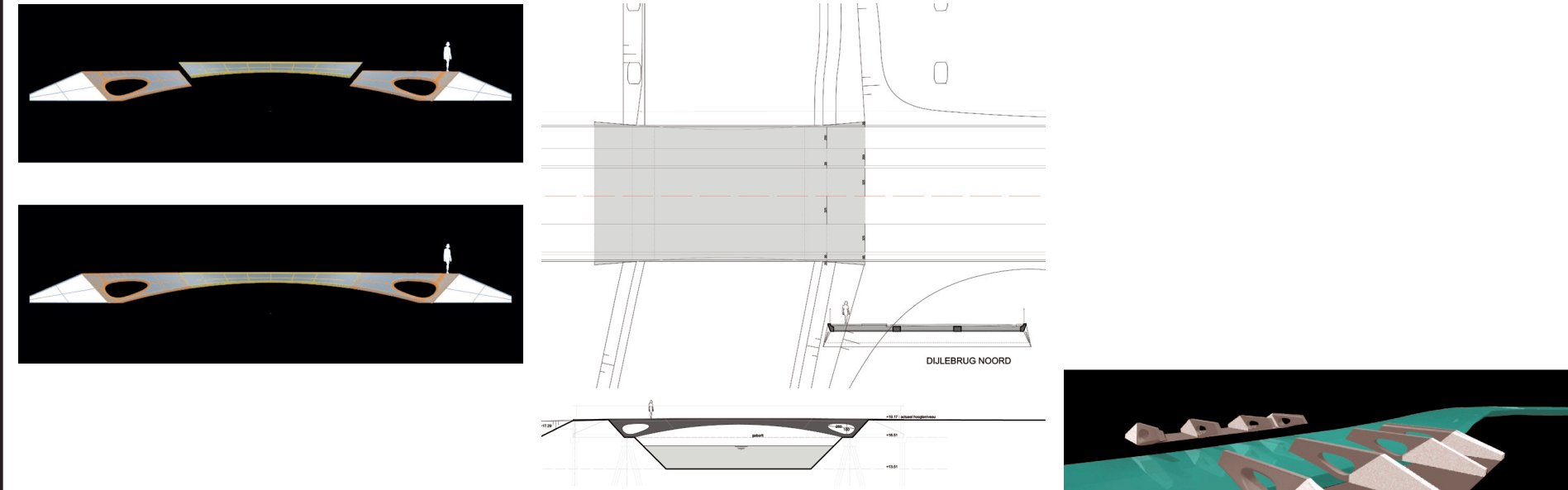
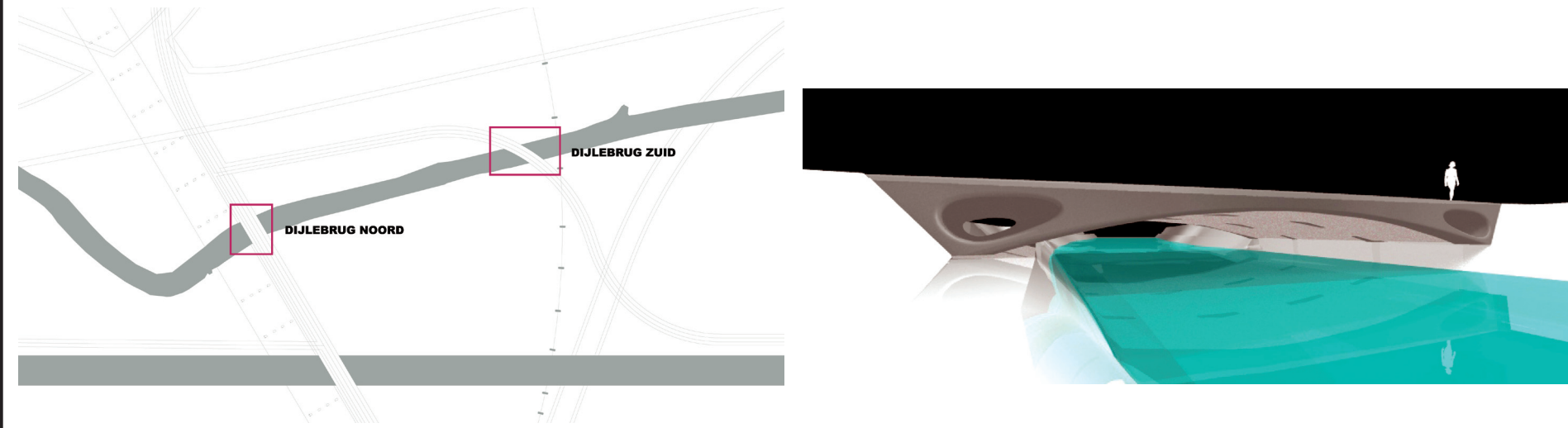
ONTWERPTEAM 2
TV SWK Studiebureau voor Wegen en Kunstwerken /
Johan Van Reeth bvba



ONTWERPTEAM 3
Bureau d'Études Greisch sa



ONTWERPTEAM 5
TV Zwarts & Jansma Architecten / Technum nv



ONTWERPTEAM 4
Ney & Partners nv

De site is opmerkelijk : een vlakke vallei waarin een kleine rivier stroomt die op 17 meter breedte overbrugd moet worden. Boven dit kleinschalige groengebied, dreunt op 11 meter hoogte een viaduct, waarover een snelweg van zes baanvakken passeert met een totale breedte van 33 meter. De overweldigende dimensies en massiviteit van dit kunstwerk worden nog versterkt door het overdoende verkeerslawaaï.

De ligging onder deze mega-infrastructuur herleidt de dimensie en de impact van de twee bestudeerde bruggen bijna tot een landschappelijke detail. Het is zinloos de concurrentie met het viaduct aan te gaan : hoe het ontwerp voor de bruggen er ook uitziet, ze zullen altijd visueel verpletterd worden onder het betonnen viaduct. Deze vaststelling heeft het ontwerpteam ertoe aangezet om de opdracht niet te zien als een vraag naar een

landschappelijke designbrug, maar als een algemene duurzame technische oplossing voor bruggen met een beperkte overspanning.

Er is gekozen voor een 'integrale brug', met andere woorden: een brug zonder zettingsvoegen. Deze technische aanname vermijdt niet alleen een heleboel duurzaamheidsproblemen, maar maakt tevens een brug zonder landhoofden mogelijk. Het resultaat is een continue ligger, direct op de paalfundering opgelegd. Twee openingen boven de steunpunten fungeren als faunatunnels. Dit minimaal profiel geeft de typologie een generisch karakter dat zich onderschikt aan de uiteenlopende eigenschappen van de omgeving : natuurlijk, stedelijk, industrieel, infrastructureel. Het is een kunstwerk dat letterlijk en figuurlijk niet boven zijn omgeving wil uitsteken.