

ASFALT

V O R E V E J E

Et eventyr der kan blive til virkelighed

Vejinvesteringer

OK 2007

Asfaltindustriens nye Hus

Kalkstabilisering af jord

Ny miljøchef

LEDER: ET EVENTYR DER KAN BLIVE TIL VIRKELIGHED..... 3**VEJINVESTERINGER ELLER TRAFIKKAOS 4**

I et notat til infrastrukturkommissionen fastslår Vejdirektoratet, at det er påtrængende med en betydelig opgradering af den eksisterende vejinfrastruktur, hvis trafikken i fremtiden ikke skal bryde helt sammen på det overordnede vejnet i Danmark. Notatet redegør for, hvordan trængselsproblemerne ved de identificerede flaskehalse kan løses på lang sigt.

OK 2007..... 10

Asfaltindustrien har ved årets overenskomstforhandlinger fået fornyet alle sine overenskomster for en treårig periode frem til 1. marts 2010. De nye overenskomster rummer flere ændringer og fornyelser, der nu skal føres ud i livet af medlemsvirksomhederne.

ASFALTINDUSTRIENS NYE HUS..... 12

Asfaltindustrien flyttede i begyndelsen af april fra Stamholmen i Hvidovre til Lautrupvang i Ballerup. Hermed er en æra på godt 35 år i Asfaltindustriens Hus på Avedøre Holme slut og en ny kan begynde i Ballerup.

INRECO SATSER PÅ KALKSTABILISERING 14

Asfaltgenbrugs- og fræsningsfirmaet Inreco A/S har anskaffet helt nyt udstyr til kalkstabilisering af råjord i forbindelse med anlæg af veje og andre belastede arealer.

NY MILJØCHEF I ASFALTINDUSTRIEN 15

Asfaltindustrien har pr. 1. juni ansat Karina Binou som ny miljøchef. Hun kommer fra en stilling som procesingeniør på Statoil's raffinaderi i Kalundborg

**ASFALTINDUSTRIEN**

Lautrupvang 2² • 2750 Ballerup • Tlf. 3678 0822 • Telefax 3677 1208

e-mail: ai@asfaltindustrien.dk

Direktion: Ib Frandsen

Redaktionskomite:

Ib Frandsen (ansv.)

Uno Helk (redaktionschef)

Anders Hilbert

Karina Binou

Asfaltindustrien er medlem af:

European Asphalt Pavement Ass. (EAPA)

Nordisk Vejteknisk Forbund (NVF)

Dansk Vejforening

Dansk Arbejdsgiverforening (DA)

Må gerne citeres med kildeangivelse

TEKNIK

Raster: 80 linier

Annoncemateriale: Elektronisk (print vedlægges)

Papirkvalitet: 130 gr. Multiart Silk

Design og tryk: Datagraf

Forside: Sjølsø, Nordsjælland.

Foto: Asfaltindustrien.

Medlemmer:

Arkil A/S

Åstrupvej 19, 6100 Haderslev

Tlf. 7322 5050 Telefax 7322 5000

Colas Danmark A/S

Fabriksparken 40, 2600 Glostrup

Tlf. 4598 9898 Telefax 4583 0612

Inreco A/S

Europavej 24, Taulov, 7000 Fredericia

Tlf. 7556 2588 Telefax 7556 2511

LMK VEJ A/S

Nørreskovbakke 1, 8600 Silkeborg

Tlf. 8722 1500 Telefax 8722 1501

Munck Asfalt a/s

Slipshavnsvej 12, 5800 Nyborg

Tlf. 6331 3535 Telefax 6331 3536

NCC Roads A/S

Fuglesangsallé 16, 6600 Vejen

Tlf. 7996 2323 Telefax 7996 2324

Pankas A/S

Rundforbivej 34, 2950 Vedbæk

Tlf. 4565 0300 Telefax 4565 0330

*

Eurostar Danmark A/S (AA)

Tigervej 12-14, 4600 Køge

Tlf. 5836 0099 Telefax 5836 1099

Associerede medlemmer (AB):

A/S Dansk Shell

Energihuset

Nærum Hovedgade 6, 2850 Nærum

Tlf. 3337 2000 Telefax 3337 2900

NYNAS A/S

Lyngbyvej 20, 2100 København Ø

Tlf. 3915 8080 Telefax 3915 8085

Total Bitumen Skandinavien ApS

Industrivej 1, 6000 Kolding

Tlf. 7552 9544 Telefax 7550 2959

*

Eurostar Danmark A/S

Tigervej 12-14, 4600 Køge

Tlf. 5836 0099 Telefax 5836 1099

LKF Vejmarkering A/S

Longelsevej 34, 5900 Rudkøbing

Tlf. 6351 7171 Telefax 6351 7172

Et eventyr der kan blive til virkelighed

Infrastrukturkommissionen, som regeringen nedsatte i november sidste år, skal allerede til oktober i år fremkomme med sine bud på behovet for statslige vejinvesteringer frem til 2030.

Der er efterhånden kommet en del indspil til kommissionen, men et af dem, der – ganske med rette – har påkaldt sig størst opmærksomhed, leverede vejdirektør Henning Christiansen dagen efter sin velbesøgte 60 års fødselsdagsreception.

Det må næsten have føltes som en ekstra gave at få denne lejlighed, ja vel nærmest opfordring, til at spille ud med alle de instrumenter, som Vejdirektoratet råder over.

Resultatet blev da også en meget spændende analyse med tilhørende løsningskatalog frem til 2050.

Oplægget kommenteres nærmere side 4 – 9 inde i bladet.

Det velgørende er, at der ikke blot nøgternt redegøres for de behov, der efter traditionel tænkning løbende vil opstå. Der anvises ligeledes de rigtige muligheder for at løse problemerne og der peges dristigt på kommende behov for, hvad man kunne kalde helt nye veje – eller om man vil nye transportkorridorer.

Vi må sætte vor lid til, at det for denne relativt hurtigt arbejdende kommission, må gå ligesom det er gået med de hidtidige "Fogh-kommissioner" – nemlig, at der hurtigt derefter også bliver truffet beslutning om en række, samlede langsigtede løsninger.

Især 2 forhold bliver afgørende for, om det nu også fører til succes:

1. Der skal træffes beslutninger om en langsigtet og sammenhængende løsningsmodel, som systematisk kan følges op uafhængigt af årlige finanslovsforhandlinger

2. Der skal dermed tilvejebringes sikkerhed for tilførsel af fornødne midler til finansiering gennem alle årene

Især det sidste bliver helt afgørende. Som det da også fremgår af beregningerne side 9, har Dansk Vejforening påvist, at der i virkeligheden ikke er tale om beløb, som går ret meget ud over, hvad vi kender fra de senere års anlægsbevillinger, nemlig omkring 1,5 mia. kr. per år.

Det afgørende bliver, at planen ligger der og kan følges og derved kan alle aktører planlægge både langt bedre og for alle parter ligeledes mere økonomisk fordelagtigt.



Hvis der afsættes 2 mia. kr. om året, burde det overhovedet ikke kunne give nogle problemer af finansiell karakter.

I den forbindelse vil jeg igen pege på Asfaltindustriens forslag om at midlerne kan tilvejebringes – og derved friholdes fra de årlige finanslovsforhandlinger – ved at øremærke et bestemt beløb pr. liter brændstof til respektive vedligehold og udbygning af det overordnede vejnet.

Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at der vil være endog meget stor forståelse herfor hos befolkningen, når den endelig kan se lys forude.

Det kan lyde som et eventyr.

Men, hvor der er en vilje, kommer der en vej!

Så eventyret kan sagtens blive til virkelighed.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Ib Frandsen". The signature is fluid and cursive.

Ib Frandsen

Det er nødvendigt med en betydelig opgradering af den eksisterende vejinfrastruktur, hvis trafikken i fremtiden ikke skal bryde helt sammen på det overordnede vejnet i Danmark. Det fastslår Vejdirektoratet i et notat til infrastrukturkommissionen. Notatet anviser en lang række løsningsstrategier for de identificerede flaskehalse på det overordnede vejnet i Danmark.

En foreløbig analyse fra Dansk Vejforening konkluderer, at det med en langsigtet strategi absolut ikke er økonomisk urealistisk at gennemføre mange af Vejdirektoratets forslag under forudsætning af, at de største broer gennemføres i privat regi og at der er politisk vilje til at øge anlægsbevillingerne i moderat omfang.

Vejinvesteringer eller trafikkaos

Figurer: Vejdirektoratets notat: Fremkommelighed på statsvejnettet 2030-2050 – Principper, muligheder og hovedudfordringer

Af Uno Helk

Dagspressen har igennem den senere tid vedholdende fokuseret på de trafikale problemer på det danske vejnet og de fremtidige udfordringer i denne forbindelse.

En stærkt medvirkende faktor til dette har været regeringens nedsættelse af infrastrukturkommissionen i november 2006. Kommissionen har frem til oktober 2007 til analysere fremtidens behov for infrastruktur og udarbejde et priori-

teringsgrundlag for investeringer i trafikinfrastrukturen frem mod 2030. Kommissoriet for infrastrukturkommissionen afgrænser arbejdet til alene at omfatte statslige infrastrukturinvesteringer.

Infrastrukturkommissionen har allerede modtaget en del input til sit arbejde som er blevet citeret flittigt i dagspressen. Politikere, borgmestre, interesseorganisationer m.fl. har efterfølgende i stort antal ønsket at forholde sig til de givne problemstillinger, hvilket har givet anledning til en del opfølgende artikler og nyhedsindslag i TV.

I flæng kan f.eks. nævnes Nyhedsmagasinet Ingeniøren's panel af trafikforskere, trafikudspillene fra henholdsvis Region Sjælland og Region Hovedstaden og de tilhørende kommuner og Transport- og Energiministeriets oplæg vedr. de trafikale udfordringer i hovedstadsområdet. Og sådan kunne man blive ved.

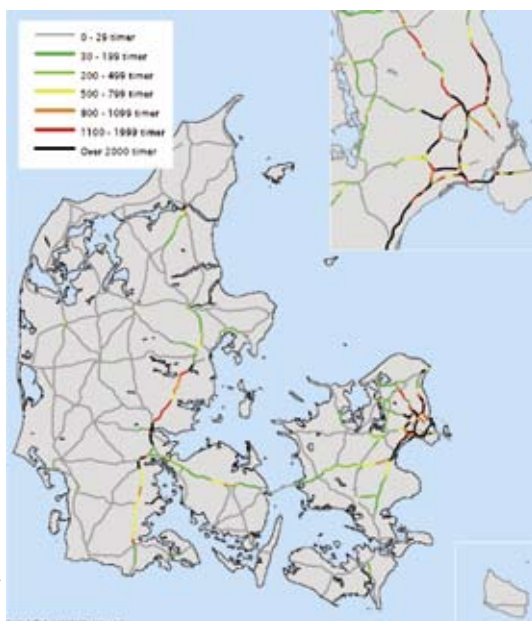
IDEKATALOG FRA VEJDIREKTORATET

På det seneste er det dog Vejdirektoratets visionære bidrag til infrastrukturkommissionens arbejde, som har trukket nogle af de største overskrifter i medierne. Heri beskæftiger direktoratet sig med de langsigtede strategier frem mod 2030-2050 for udviklingen af transportkorridorerne for det overordnede vejnet i Danmark, som Vejdirektoratet har det daglige ansvar for.

Vejdirektoratets notat er yderst interessant læsning for alle som interesserer sig for eller er berørt af vejtransport, dvs. hovedparten af den danske befolkning. I øvrigt understreges det i notatet, at der er tale om et idekatalog, som ikke kommer nærmere ind på økonomiske, miljømæssige og teknisk overvejelser.

Vejdirektoratet har opstillet sine løsningsstrategier på baggrund af en fremskrivning af vejtrafikken på statsvejnettet frem til 2030, som Danmarks Transportforskning tidligere i år har afleveret til infrastrukturkommissionen. Ifølge denne fremskrivning kan der forventes en stigning i transportarbejdet på det samlede statsvejnet på dramatiske ca. 70-90 % frem til 2030. Dette indebærer, at der vil opstå kritisk trængsel på en lang række motorvejsstrækninger i 2030, hvis der ikke iværksættes gennemgribende udbygninger af motorvejsnettet.

Figur 1 viser hvor mange timer om året i 2030 der kan forventes at forekomme kritisk trængsel på statsvejnettet. Kritisk trængsel defineres som det årlige antal timer, hvor trafikbelastningen på timebasis overstiger 95 % af vejens kapacitet. Beregningerne er foretaget på baggrund af Danmarks Transportforskningens såkaldte lavvækst-scenarium og der indgår alene effekter af igangværende og besluttede anlægsprojekter på statsvejnettet.



Figur 1: Kritisk trængsel på statsvejnettet i 2030.

Note: Definitioner og forudsætninger er omtalt i teksten.



Allerede i dag er der alvorlige trængselsproblemer på Motorring 3. Selv når det pågående udvidelsesarbejde fra 4 til 6 spor er helt færdigt i 2010, må der inden for en kort årrække igen forventes at opstå trængselsproblemer.

Det fremgår, at der uden yderligere tiltag kan forventes betydelige trængselsproblemer på store dele af Det store Motorvejs-H og i Hovedstadsområdet. Faktisk vil man mange steder komme til at holde i kø i de fleste dagtimer. Situationenes alvor medfører, at man allerede nu bliver nødt til at foretage grundige overvejelser og tage strategiske valg om hvordan man på længere sigt får løst flaskehalsproblemerne ved specielt Vejle Fjord-broen, Lillebæltsbroen, Limfjordstunnelen, Hovedstadsområdet og endnu længere ude i fremtiden Storebæltsforbindelsen.



Figur 2: Hovedudfordringerne for det danske statsvejnet frem mod 2030-2050 omfatter at sikre fremkommeligheden på Det Store Motorvejs-H, i Østjylland, i Hovedstadsregionen og på de regionale vejforbindelser.

Med udgangspunkt i dette skræmmende trafikale fremtidsscenario har Vejdirektoratet identificeret fire overordnede problemområder (figur 2), som danner rammen for beskrivelsen af forskellige løsningsstrategier frem mod 2030-2050.

FIRE PRIMÆRE UDFORDRINGER

De fire primære trafikale udfordringer er følgende:

- Sikring af en effektiv betjening af de nationale og internationale trafikstrømme gennem Danmark (Det Store Motorvejs-H)
- Sikring af en effektiv trafikal betjening af de lokale og regionale trafikstrømme i Østjylland, herunder bl.a. i Trekantsområdet og i Århusområdet
- Sikring af en effektiv trafikal betjening af de regionale trafikstrømme i Hovedstadsregionen, Øresundsregionen og på Sjælland
- Sikring af effektive regionale vejforbindelser mellem større byer og knudepunkter samt mellem yderregionerne og de overordnede transportkorridorer.

Vejdirektoratets løsningsstrategier for disse 4 trafikale hovedudfordringer er gennemgået i det følgende.

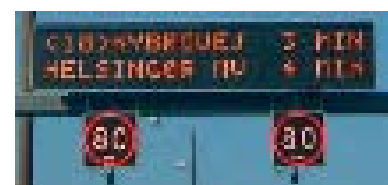
Der går normalt næsten 10 år fra, at større vejprojekter planlægges til de er færdige. Derfor er det nødvendigt at træffe de nødvendige beslutninger om

investeringer i vejinfrastruktur i tide, hvis man vil forhindre et fremtidigt trafikkaos på dele af motorvejsnettet. Nogle steder skal man endda helst i gang med planlægningsarbejdet med det samme.

DET STORE MOTORVEJS-H

Det store Motorvejs-H udgør Danmarks overordnede motorvejsnet, som skal sikre en hurtig og effektiv trafikafvikling for den nationale og internationale landsdækkende vejtrafik.

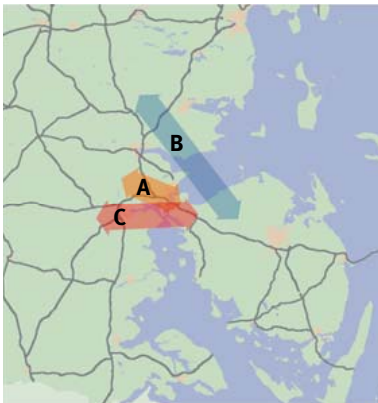
For at sikre fremkommeligheden på længere sigt vil det være nødvendigt ikke alene at fokusere på en kapacitetsforøgelse, men også på andre virkemidler som f.eks. en effektivisering af trafikafviklingen ved anvendelse af trafikledelsessystemer (Intelligente TrafikSystemer, ITS), et bedre samspil mellem de forskellige transportformer (etableringen af trafikknudepunkter) og en hensigtsmæssig strategi for kommune- og landsplanlæg-



Anvendelsen af trafikstyringssystemer med elektronisk skiltning kan benyttes til at forbedre trafikafviklingen på vejnettet.



Figur 3: Trængselsproblemerne i Midtjylland kan løses ved enten at udvide den eksisterende E45-motorvej (A) eller ved at anlægge en ny midtjysk motorvejskorridor (B).



Figur 4: Trængselsproblemerne på Lillebæltbroen kan løses ved at anlægge en ny bro parallelt med den eksisterende Lillebæltbro (A), at etablere en ny broforbindelse fra Nordfyn til Østjylland (B) eller at etablere en ny broforbindelse fra Vestfyn syd for Middelfart til E45 syd for Kolding (C).



Figur 5: Som alternativ til Storebæltsforbindelsen kan der etableres en fast forbindelse fra Kalundborg via Samsø til Århus.

ning med henblik på at reducere transportbehovet mest muligt.

I den følgende beskrivelse er der alene fokuseret på løsningsstrategier for vejinfrastrukturområdet. De identificerede flaskehalse er fundet ud fra Danmarks Transportforsknings analyse af den fremtidige trængselsudvikling frem til 2030 på særlig udvalgte steder af motorvejsnettet.

DET STORE MOTORVEJS-H – VENSTRE BEN

Udbygningsstrategierne for Det store Motorvejs-H's venstre ben (E45) i Jylland kan opdeles i 3 delstrækninger:

- Kolding-Randers (Vejle Fjord-broen)
- Randers-Frederikshavn (Limfjorden)
- Landegrænsen-Kolding.

Vejdirektoratet skønner, at det især er den centrale del af E45-strækningen (fra Trekantområdet til Randers) som inden for en overskuelig årrække vil give trængselsproblemer. Specielt vil Vejle Fjord-broen udgøre en flaskehals.

Flaskehalsproblemet ved Vejle Fjord-broen kan løses på 2 måder (figur 3):

- A. Udvidelse af kapaciteten på den eksisterende bro, evt. ved at bygge en ny bro parallelt med den eksisterende
- B. Etablering af en ny midtjysk motorvejskorridor.

Udbygningen af kapaciteten på Vejle Fjord-broen ledsages af en gradvis udbygning af den Østjyske Motorvej E45 til 6 til 8 spor.

En ny midtjysk motorvej kan etableres fra Støvring til Kolding som en opgradering af den eksisterende rute 13.

På E45-strækningen Randers-Frederikshavn vil der på lang sigt kun opstå flaskehalsproblemer ved passage af Limfjorden. Udbygningsstrategier for passage af Limfjorden omfatter en 4-sporet motorvej vest om Ålborg eller en udbygning af E45 fra 4 til 6 spor inkl. en paralleltunnel.

På længere sigt kan der opstå trængsel på den sønderjyske motorvej E45 Landegrænsen-Kolding. Her vil det være forholdsvis uproblematisk at udvide motorvejsstrækningen etapevis fra 4 til 6 spor efterhånden som trængselsproblemerne opstår.

DET STORE MOTORVEJS-H – VANDRET BEN

Løsningsstrategierne for den øst-vestgående trafikkorridor (E20) fra Køge til

Esbjerg kan inddeles i følgende delstrækninger:

- Esbjerg-Kolding
- Trekantområdet-Odense
- Odense-Køge.

Motorvejsstrækningen Esbjerg-Kolding forventes at have tilstrækkelig kapacitet til at klare trafikstigningen i det lange perspektiv.

Det er især på strækningen Trekantområdet-Odense, at der hurtigt vil opstå kritiske trængselsproblemer. End ikke den planlagte udvidelse af motorvejen Middelfart-Odense fra 4 til 6 spor vil kunne løse fremkommelighedsproblemerne frem mod 2030-2050. Yderligere udvidelser kan derfor blive nødvendige.

Den mest alvorlige flaskehals på motorvejsstrækningen er Lillebæltsbroen. I løbet af de næste 10 år vil der opstå begyndende trængselsproblemer som kan løses på 3 forskellige måder (figur 4):

- A. Anlæg af ny Lillebæltsbro parallelt med den eksisterende Lillebæltsbro
- B. Ny broforbindelse fra Nordfyn til Østjylland med motorvejstilslutning til E45 syd for Horsens
- C. Ny broforbindelse fra Vestfyn syd for Middelfart med motorvejstilslutning til E45 syd for Kolding.

De 2 sidstnævnte forslag omfatter begge etablering af en 4-sporet broforbindelse med tilhørende forbindelsesmotorveje på Fyn og i Jylland til det eksisterende motorvejsnet.

På motorvejsstrækningen Odense-Køge er der begyndende trængselsproblemer i den østligste del af strækningen i nærheden af Køge, som forventes at sprede sig vestpå frem mod 2030. Motorvejsstrækningen på Sjælland kan uden problemer udvides, hvis behovet herfor skulle opstå.

Som et mere visionært forslag præsenterer Vejdirektoratet muligheden for at etablere en helt ny transportkorridor i form af en fast forbindelse fra Kalundborg via Samsø til Århus (figur 5). Et sådant alternativ til Storebæltsforbindelsen vil kunne være med til at binde Danmark bedre sammen. Vejdirektoratet anslår, at man vil kunne spare ca. 40 min på en tur fra København til Århus ved at tage Samsøforbindelsen frem for Storebæltsforbindelsen.

Samsøforbindelsen har i øvrigt allerede fået politisk opbakning af borgmestrene i Midt- og Nordjylland og måske ender

den med at overhale den længe debatterede Femer Bælt-forbindelse indenom.

DET STORE MOTORVEJS-H – HØJRE BEN

De mulige løsninger for de identificerede trængselsproblemer på den østlige del af Det store Motorvejs-H fra Helsingør til Rødby kan beskrives på baggrund af en opdeling i følgende delstrækninger:

- Helsingør-Køge
- Køge-Rødby
- Fast forbindelse over Femer Bælt.

På motorvejsstrækningen Helsingør-Køge er der allerede i dag omfattende trængselsproblemer. De igangværende og planlagte udvidelser på strækningen vil ikke være tilstrækkelige til at afhjælpe problemerne på lidt længere sigt og derfor er det nødvendigt at overveje yderligere tiltag for at bevare fremkommeligheden i denne trafikkorridor. Der kan opstilles følgende 2 løsningsstrategier (figur 6):

- A. Udvidelse af den eksisterende motorvej
- B. Etablering af en ny motorvej rundt om København (Ring 5).

Udvidelsesstrategien omfatter først og fremmest udvidelse af strækningen Greve S-Køge samt Motorring 3 fra 6 til 8 spor. På dele af Køge Bugt motorvejen vil 8 spor ikke engang være tilstrækkeligt for at undgå trængsel. Vejdirektoratet fastslår dog at, det i forhold til trafikafviklingen på det samlede vejnet ikke er hensigtsmæssigt med mere end en 8-sporet motorvej.

Den anden strategi for afhjælpningen af de trafikale problemer rundt om København består i at etablere en aflastende ydre motorringvej fra Helsingør-motorvejen i nord, via Høje Tåstrup i vest til Syd-motorvejen sydvest for Køge. I det lange perspektiv vil anlægget af en ny ydre motorringvej dog ikke kunne fjerne behovet for udvidelser på Motorring 3 og Motorring 4.

På strækningen Køge-Rødby opleves allerede i dag trængselsproblemer syd for Køge som på sigt også vil sprede sig sydpå. Afhjælpningen af problemerne kan klares ved en gradvis udbygning af Syd-motorvejen fra 4 til 6 spor i takt med at behovet herfor opstår.

En fast forbindelse over Femer Bælt vil forbinde Hamborg med Øresundsregionen og kræve en forbedring af Sydmo-



Storebæltsforbindelsen har i dag vital betydning for at binde landet sammen og selv mindre trafikale forstyrrelser kan hurtigt få store konsekvenser for trafikken mellem landsdelene. En fremtidig Samsøforbindelse vil udgøre et godt alternativ til Storebæltsforbindelsen både hvad angår rejsetider og transportstabilitet.

torvejen samt opgradering af motorvejen Rødby-Sakskøbing.

ØSTJYLLAND

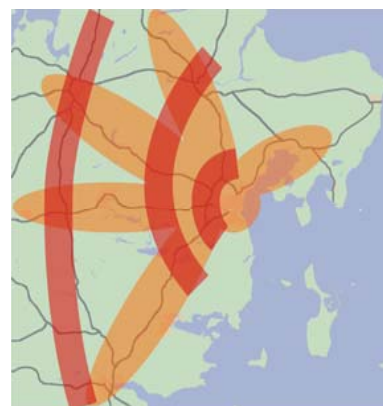
Især Århusområdet og Trekantområdet har gennemgået en kraftig byudvikling igennem de senere år og store byområder vil i det lange perspektiv smelte helt sammen. Dette stiller store krav til den fremtidige trafikplanlægning. Udfordringerne i Jylland minder meget om dem som Hovedstadsområdet stod over for

før fastlæggelsen af fingerplanstrukturen i 1947.

Århusområdet er præget af en gradvis byudvikling udefter mod syd, vest og nord. En overordnet trafikplan til at imødegå fremtidige trængselsproblemer omfatter en radial byudvikling med højklassede indfaldsveje og ringveje (figur 7). Der er 5 overordnede transportkorridorer ind til Århus: Djursland, Randers, Viborg, Silkeborg og Vejle. Der er allerede bygget eller ved at blive bygget



Figur 6: Trængselsproblemerne rundt om København kan løses ved enten at udvide den eksisterende motorvej (A) eller ved at anlægge en ny motorvej rundt om København (B).



Figur 7: Trængselsproblemerne i Århusområdet kan afhjælpes med højklassede indfaldsveje og ringveje.

- ▶ motorveje i 4 af de 5 korridorer ind til Århus. Kun Viborg-korridoren mangler en højklasset vejforbindelse. Desuden bør der sættes på intermodale knudepunkter og en effektiv kollektiv transport.

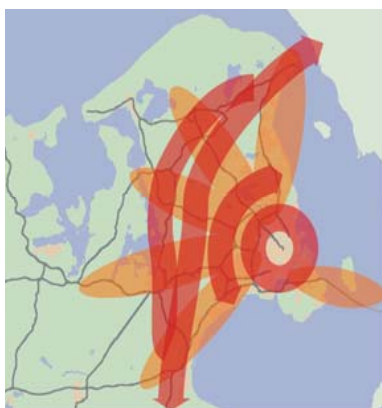
Trekantområdet har været præget af en meget stor erhvervsmæssig koncentration langs motorvejene og denne udvikling vil sandsynligvis fortsætte. En vigtig udfordring bliver at få et velfungerende kollektivt transportsystem op at stå i takt med den tiltagende byudvikling. Dernæst vil de tidligere omtalte løsningsstrategier for passage af Vejle Fjord-broen og Lillebæltsbroen have stor indflydelse på trafikafviklingen i hele området.

HOVEDSTADSOMRÅDET, ØRESUNDSREGIONEN OG SJÆLLAND

De trafikale problemer i Hovedstadsområdet har med tiden spredt sig fra primært at berøre de centrale dele af København og Frederiksberg til nu at også at omfatte omegnskommunerne. I dag er trafikmønstret meget komplekst og der er trængselsproblemer på store dele af det overordnede vejnet.

Foruden investeringer i ny vejinfrastruktur, vil det også være nødvendigt at inddrage en lang række andre type virkemidler i med henblik på at sikre fremkommeligheden på vejene på længere sigt. I denne forbindelse kan f.eks. nævnes opgradering af jernbaneinfrastrukturen, anvendelse af ITS til at styre trafikken (trafikledelse) og bedre sammenhæng mellem individuel og kollektiv trafik.

Selv med de nuværende udvidelses-



Figur 8: Trængselsproblemerne på det overordnede vejnet i Hovedstadsområdet, kan afhjælpes ved at opgradere og bygge en række nye motorvejsstrækninger både rundt om og ind til København.

arbejder på f.eks. Motorring 3 og Køge Bugt Motorvejen Hundige-Greve S og de forventede kommende motorvejsprojekter vil der inden længe igen opstå trængselsproblemer på store dele af motorvejsnettet omkring København.

For at sikre fremkommeligheden på Hovedstadsområdets overordnede vejnet, herunder trafikstrømmene til og fra Sjælland via Øresundsbroen til Malmø, vil det være nødvendigt at opgradere og bygge en række nye motorvejsstrækninger både rundt om og ind til København (figur 8).

RINGVEJE OM KØBENHAVN

Potentielle overvejelser for løsningsstrategier for korridorerne rundt om København omfatter følgende:

- Optimal udnyttelse af Motorring 3
- Udvidelse af Motorring 4
- Anlæg af en ny ydre motorringvej rundt om København (Ring 5)
- Ring 6
- Anlæg af indre byring mellem Helsingørmotorvejen og Amagermotorvejen (havnetunnel).

Motorring 3 er pt. ved at blive udvidet fra 4 til 6 spor. Hele udvidelsesarbejdet forventes at være afsluttet i 2010. Selv efter udvidelsen må der igen forventes at opstå begyndende trængselsproblemer. Da det ikke anses for realistisk at foretage yderligere fysiske udvidelser af Motorring 3, kan kapaciteten evt. øges ved at inddrage nødsporet som et 4 kørespor. Dette stiller dog krav om massiv anvendelse af ITS-værktøjer til at styre trafikken. Generelt bør det vurderes om fremtidige motorveje skal etableres med forstærkede nødspor som tillader, at de evt. kan benyttes som almindelige kørespor.

For at sikre en effektiv afvikling af trafikken på Motorring 4 på lang sigt vil det være nødvendigt at udvide strækningen mellem Holbækmotorvejen og Frederikssunds(motor)vejen samt at etablere en højklasset vej på strækningen Ballerup-Bagsværd.

Etableringen af en ny ydre Motorring 5 uden om København fra Helsingør i nord til Sydmotorvejen i syd skal primært ses i lyset af at aflaste Motorring 3 for international trafik. En ny Motorring 5 vil på lang sigt dog ikke kunne fjerne behovet for udvidelser på Motorring 3 og Motorring 4. Dette skyldes, at trafikvæksten på de to sidstnævnte motorringe er kraftigst,

kombineret med at en stor del af trafikken på strækningerne er lokaltrafik med korte turlængder.

Vejdirektoratets notat omtaler ikke en etablering af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, hvilket ellers kunne være en ambitiøs strategi i relation til at en ny ydre Motorring 5 får udløb i Helsingør.

Hvis Motorring 5 gennemføres, vil det alene være nødvendigt med mindre opgraderinger af Ring 6.

Etableringen af en indre østlig ringvej om København fra Helsingørmotorvejens inderste del til Amagermotorvejen, bl.a. via en havnetunnel et stykke af vejen, vil kunne aflaste Københavns centrum for en del trafik.

INDFALDSVEJE TIL KØBENHAVN

Løsningsstrategierne for trafikken ind og ud af København af de 5 korridorer i fingerplanen kan opdeles i følgende overvejelser:

- Køge Bugt- og Helsingørmotorvejen
- Roskildemotorvejen
- Hillerød- og Frederikssunds(motor)vejen.

Køge Bugt- og Helsingørmotorvejen betjener en del transittrafik. Selv med de igangværende udvidelsesarbejder og mulige yderligere udvidelsesprojekter forventes der at opstå kritiske trængselsproblemer på store dele af strækningen frem mod 2030. En aflastning af korridoren kan ske ved at anlægge en ny ydre motorringvej.

På længere sigt kan der blive behov for yderligere udbygninger på Roskildemotorvejen udover de besluttede udvidelser af motorvejen mellem Roskilde og Fløng.

Hillerød- og Frederikssundskorridoren befærdes hovedsagelig af lokal og regional trafik i Hovedstadsområdet. De mest akutte fremkommelighedsproblemer på Hillerødmotorvejen kan på kort sigt løses ved at udvide strækningen mellem Værløse og Motorring 3 fra 4 til 6 spor og anlægge en 4-sporet motorvej mellem Allerød og Hillerød.

Fremkommelighedsproblemerne i Frederikssundskorridoren er ved at blive afhjulpet. Det er besluttet at anlægge en ny motorvej fra det eksisterende motorvejsnet parallelt med Jyllingevej ind til Motorring 3. Dernæst vil det forventede anlæg af en højklasset vej til Frederikssund kunne dække det trafikale behov et godt stykke ud i fremtiden.



Helsingørsmotorvejen nord for København er pragtfuld at køre på en søndag eftermiddag. Mandag morgen er dog næsten altid præget af trafik forstoppelse.

EFFEKTIVE REGIONALE VEJFORBINDELSER

Statsvejnettet består også af et vigtigt hovedsageligt 2-sporet regionalt vejnet som forbinder de større byer og udgør en fødeline til det overordnede motorvejsnet. Generelt forventes der ikke at opstå væsentlige fremkommelighedsproblemer på det regionale statsvejnet frem mod 2030.

En stor fremtidig udfordring består i at sikre en effektiv udnyttelse af de regionale vejforbindelser. Ofte er det nemlig andre faktorer end vejens kapacitet som er bestemmende for fremkommeligheden

på de regionale veje. Mulige forbedringer omfatter bl.a.:

- Udvidelse af små rundkørsler
- Optimeret signalstyring i lyskryds evt. suppleret med flere kørespor
- Anlæg af omfartveje.

ØKONOMI

Som omtalt tidligere indeholder Vejdirektoratets notat ikke nogen økonomiske betragtninger. For at danne sig et foreløbigt overblik over investeringsbehovet har Dansk Vejforening foretaget nogle overslagsberegninger med udgangs-

punkt i udvidelsen af godt 100 km af den Østjyske Motorvej E45 fra Fredericia til Randers til 8 spor. Der henvises i denne forbindelse til boksteksten nedenfor.

Dansk Vejforenings foreløbige analyse kommer frem til, at det absolut ikke er økonomisk urealistisk at føre Vejdirektoratets forslag ud i livet under forudsætning af, at de større broer gennemføres i privat regi og at der er politisk vilje til at øge anlægsbevillingerne i moderat omfang.

LANGSIGTET STRATEGI

Vejdirektoratet har udarbejdet en pælet af løsningsstrategier for de trafikale problemer som allerede eksisterer i dag og forventes at opstå i fremtiden. De foreslåede løsninger vil helt sikker blive analyseret og drøftet indgående i den kommende tid.

Anlægges en langsigtet prioriterings- og investeringsstrategi, således at vejinfrastrukturinvesteringerne også foretages i den trafikalt "rigtige" rækkefølge, dvs. hvor behovet er størst, vil det med moderat øgede årlige anlægsbevillinger sandsynligvis være økonomisk muligt at gennemføre mange af de foreslåede tiltag og dermed forhindre et fremtidigt trafikalt kaos.

Er der råd til disse motorveje?

Beregningseksempel for den østjyske motorvej

Af Søren Bülow, Dansk Vejforening

Dansk Vejforening har beregnet nogle foreløbige overslag med det formål at kunne vurdere ambitionsniveauet i de planer som Vejdirektoratet har præsenteret for infrastrukturkommissionen. Beregningerne bygger bl.a. på historiske omkostninger ved allerede gennemførte anlægsprojekter og på en vurdering af kompleksiteten i de enkelte projekter.

Som eksempel kan nævnes, at prisen for en opgradering af den østjyske motorvej til 8 spor fra udkanten af Fredericia til Randers (godt og vel 110 km.) kan anslås til ca. 6 mia. kroner. Det er under forudsætning af, at der vælges en linjeføring som fører over en ny Vejle Fjord-bro. Over-

slaget er dog uden prisen for selve broen, som antages at kunne blive gennemført i privat regi, og dermed uden umiddelbare omkostninger på finansloven.

Det faktiske budget kommer an på en konkret vurdering af planernes nødvendige anlægsprojekter, men planerne kendes ikke på projektniveau. Man kan til gengæld sætte overslaget på de 6 mia. kroner i forhold til de seneste års anlægsbevillinger til statens veje, der har ligget på 1,2-1,5 mia. kr.

Overslaget tjener dermed til at illustrere, at det ville tage omtrent 4 års anlægsbevillinger alene at få gennemført en udvidelse af den østjyske motorvej, hvis bevillingsniveauet ikke hæves.

Dertil kommer så alle de øvrige pro-

jekter som er foreslået i Vejdirektoratets oplæg til infrastrukturkommissionen. Det samlede bevillingsbehov til hele planen vil derfor være langt højere. Men det samlede bevillingsbehov skal ses i forhold til, at infrastrukturkommissionen opererer med en 20-årig horisont. Dvs. at der i deres perspektiv principielt er ca. 30 mia. til rådighed for anlægsinvesteringer allerede med det nuværende bevillingsniveau.

Der er som sagt tale om foreløbige overslag, men vurderingen er, at Vejdirektoratets forslag ikke er urealistiske ud fra en økonomisk synsvinkel – altså forudsat at de større broer gennemføres i privat regi og at der er politisk vilje til at øge anlægsbevillingerne i moderat omfang.

OK 2007

Ved årets overenskomstforhandlinger har Asfaltindustrien fået fornyet alle sine overenskomster for en treårig periode frem til 1. marts 2010. De nye overenskomster indeholder flere ændringer og fornyelser, der nu skal føres ud i livet af medlemsvirksomhederne.

Af Anders Hilbert

Allerede i slutningen af 2006 gik de indledende øvelser for alvor i gang med henblik på at få fornyet alle de mange overenskomster på DA/LO-området, der udløb pr. 1. marts 2007. En overenskomstfornyelse, der omfattede i alt 600.000 lønmodtagere.

Kort efter årsskiftet blev de afsluttende forhandlinger indledt og efter meget langstrakte forhandlinger på de forskellige områder, lykkedes det også for Asfaltindustrien at nå til enighed med de forskellige forbund inden for bygge- og anlægsområdet.

Med den formelle vedtagelse af forligsmandens samlede mæglingsforslag

den 30. april 2007 havde Asfaltindustrien derfor fået fornyet alle sine overenskomster for en treårig periode frem til 1. marts 2010. Det drejer sig om følgende overenskomster:

- **Asfaltoverenskomsten** mellem 3F og Asfaltindustrien
- **Metaloverenskomsten** mellem Dansk Metal og Asfaltindustrien
- **HK-overenskomsten** mellem HK og Asfaltindustrien
- **Formandsoverenskomsten** mellem Dansk Formands Forening og Asfaltindustrien*

*Formandsoverenskomsten er gældende fra 1. april 2007 til 1. april 2010.

Her følger en kort gennemgang af lidt af det nye indhold i overenskomsterne:

HØJERE MINDSTEBETALING

På både asfalt- og metalområdet stiger mindstebetalingssatserne med i alt kr. 8,00 i løbet af den treårige overenskomstperiode.

MERE PENSION

Det samlede pensionsbidrag stiger i løbet af overenskomstperioden til i alt 12% af lønnen, hvoraf arbejdsgiveren betaler 8% og medarbejderen 4%.

For at undgå, at medarbejdere halter for meget bagud med deres pensionsindbetalinger under deres barselsorlov, er der endvidere et ekstra pensionsbidrag til medarbejdere på barsel. Fra 1. juli 2007 får medarbejdere med 9 måneders anciennitet således indbetalt et ekstra pensionsbidrag under deres 14 ugers barselsorlov på i alt godt 1.200 pr. måned.

MERE FORÆLDREORLOV TIL BÅDE MOR OG FAR

Med de nye overenskomster har medarbejdere med mindst 6 måneders anciennitet nu ret til i alt 9 ugers betalt forældreorlov i forlængelse af de 14 ugers barselsorlov. Denne betalte forældreorlov skal fordeles mellem forældrene med mindst 3 uger til faderen og mindst 3 uger til moderen.

FRIT VALG

I stedet for en "Fritvalgs Lønkonto", som blev indført på industriens område, har



Klar til at udlægge asfalt.



Årets overenskomstforhandlinger blev vanskeliggjort af meget høje forventninger på medarbejdersiden. Efter langstrakte forhandlinger fik hovedparten af overenskomstparterne – herunder Asfaltindustrien – dog selv forhandlet sig frem til et resultat, der senere kunne indgå i forligsmandens samlede mæglingforslag.

bygge- og anlægsområdet aftalt en meget simpel og ubureaukratisk løsning. Den går i al sin enkelthed ud på, at medarbejderne på asfalt- og metalområdet ved årets udgang kan bestemme om de vil have deres opsparende søgnehellingskonto udbetalt eller om de vil have den helt eller delvist indbetalt som et ekstraordinært bidrag på deres pensionsordning.

På HK-området har man aftalt at indføre en særlig opsparingsordning, hvortil arbejdsgiveren skal indbetale 0,5% af medarbejderens løn (stigende til

1,0% i løbet af overenskomstperioden). Ved årets udgang kan medarbejderen bestemme om de vil have det opsparede beløb udbetalt med deres decemberløn eller om de vil have det indbetalt som et ekstraordinært bidrag på deres pensionsordning.

ASFALTINDUSTRIENS UDVIKLINGSFOND

For at sikre endnu bedre fokus på medarbejdernes kompetenceudvikling bliver Asfaltindustriens Uddannelsesfond omdannet til Asfaltbranchens Udvik-

lingsfond og virksomhedernes bidrag til fonden stiger i løbet af overenskomstperioden til kr. 520,00 pr. medarbejder pr. år. Fondens midler skal bruges til både at yde bidrag til konkrete uddannelsesaktiviteter og til at yde virksomhederne tilskud til medarbejdernes løn under uddannelse.

RET TIL EFTERUDDANNELSE

Medarbejdere på asfalt- og smedeområdet med minimum 3 måneders anciennitet får ret til at deltage i op til 2 ugers selvvalgt efteruddannelse pr. år. Uddannelsen skal være relevant i forhold til beskæftigelse inden for asfaltbranchen og skal ske efter aftale med virksomheden.

BEDRE SAMARBEJDE OG ARBEJDSMILJØ

For fortsat at udvikle det faglige samarbejde og arbejdsmiljøet i virksomhederne vil tillidsmandsreglerne blive moderniseret i løbet af overenskomstperioden, så virksomhederne og tillidsmændene fremover selv kan indgå lokale aftaler, der fraviger overenskomstens arbejdstidsregler. Endvidere vil arbejdsmiljøet blive styrket med f.eks. kampagner mv. Til dækning af disse aktiviteter skal virksomhederne fra 1. oktober 2007 betale et bidrag på kr. 0,20 pr. arbejdstime.

Asfaltindustriens overenskomster:

- **Asfaltoverenskomsten** mellem 3F og Asfaltindustrien (der gælder for vejasfaltarbejdere på vejen og på fabrikker)
- **Metaloverenskomsten** mellem Dansk Metal og Asfaltindustrien (der gælder for smede på værksteder og på fabrikker)
- **HK-overenskomsten** mellem HK og Asfaltindustrien (der gælder for kontoransatte og laboranter)
- **Formandsoverenskomsten** mellem Dansk Formands Forening og Asfaltindustrien (der gælder for formænd på vejen og på fabrikker).

Asfaltindustriens nye Hus

Det er allerede ved at være hverdag i Asfaltindustriens nye domicil på Lautrupvang 2 i Ballerup.

Af Uno Helk

I begyndelsen af april flyttede Asfaltindustriens administration fra Stamholmen i Hvidovre til Lautrupvang i Ballerup. Hermed er en æra på godt 35 år i Asfaltindustriens Hus på Avedøre Holme slut og en ny er begyndt på 2. sal i den ene fløj af en fuldstændig nyistandsat kontorbygning i hjertet af Danmarks "Silicon Valley" i Ballerup.

Asfaltindustrien er nu så småt ved at komme på plads i de nye lokaler. Selv om der stadig står flyttekasser hist og pist og interiøret mangler den sidste dekorative finish er vi allerede kommet ind i en god gænge i de nye omgivelser.

EN ÆRA ER SLUT

Huset på Stamholmen blev taget i brug i 1970 og rummer en lang og spændende beretning om de gode og knap så gode tider for branchen. I 1980'erne blev Huset af flere omgange udvidet med ekstra kontorplads, kantinefaciliteter og en smuk Pavillon.

I sidste halvdel af 1990'erne tiltog strukturrationaliseringen af hele asfaltbranchen i styrke. Dette fik naturligt nok også indflydelse på prioriteringen af fokusområder i Asfaltindustrien.

I begyndelsen af årtusindet foreslog Asfaltindustrien over for trafikministeren at samle alle vejforskningsaktiviteterne

på Danmarks Tekniske Universitet, Vejteknisk Institut og Asfaltindustriens eget forskningslaboratorium ét sted med henblik på at styrke vejforskningen i hele Danmark. Trafikministeren nedsatte et udvalg for at se på sagen, men beklageligvis suspendedes de videre overvejelser i afventning af Strukturkommissionens rapport. Det lykkedes dog alligevel delvist at samle alle kræfter inden for vejforskningen i Danmark, da Asfaltindustrien i 2003 virksomhedsoverdrog sit eget vejforskningslaboratorium til Vejteknisk Institut.

Hermed blev Huset på Stamholmen i realiteten for stort og i 2006 blev Huset solgt til Svend Michelsen Chokolade. Fremover skal Stamholmen 91 således huse faciliteter for produktion af chokolade af højeste kvalitet.

EN NY ÆRE KAN BEGYNDE

Dagene var uigenkaldeligt talte på Stamholmen og jagten på et nyt domicil kunne begynde. Jagten endte heldigvis lykkeligt med et attraktivt og meget fornuftigt lejemål på ca. 500 m² på Lautrupvang i Ballerup.

Under de afsluttende forhandlinger blev det endelige lejemål noget større end først aftalt (392 m²) – men til den samme pris – for at hjælpe udlejer med at få en kabale til at gå op med en anden kommende lejer i bygningen.

Den ekstra plads betød bl.a., at det ikke var nødvendigt at kassere så meget fra



Asfaltindustriens nye lokaler er fuldstændig nyistandsatte og der mangler stadig noget vægdekoration.



Asfaltindustrien bor pr. april på 2. sal af denne bygning på Lautrupvang 2 i Ballerup. Asfaltindustriens nye Hus har en optimal trafikal beliggenhed tæt på Ring 4 og motorvejsforgreningen til Ballerup. Endvidere er der ikke langt til nærmeste busstoppested og S-togsstation.

de gamle arkiver som der oprindeligt var lagt op til. Asfaltindustrien råder således stadig over en ældre samling af de vigtigste nationale og internationale tidsskrifter inden for vejområdet samt et lille bibliotek med uvurderlig historisk asfaltlitteratur. Desuden fik vi langt bedre mødefaciliteter og kantine.

LEGENDARISK ADRESSE

Lautrupvang er ikke hvilken som helst adresse i Danmark. Det var på denne adresse med 5.500 m², at den navnkundige iværksætter Christian Rovsing fik sat fart på sit EDB-eventyr i løbet af 1970'erne. I virksomhedens højdepunkt i begyndelsen af 1980'erne var der mere end 1.000 ansatte og forretningsområderne var vidt forgrenede inden for forskellige avancerede teknologiske områder: EDB-drift og systemer, rumfart, industri- og procesanlæg, datakommunikation og "brainpower".

I midten af 1980'erne gik det imidlertid galt for Christian Rovsing. Likviditetsproblemer medførte at virksomheden blev opløst, men heldigvis blev mange aktiviteter videreført af andre firmaer. På Lautrupvang blev aktiviteterne overtaget af Alcatel.

Da Alcatel for et par år siden flyttede fra Lautrupvang blev det store kontorhus delt op i mindre lejemål. Og her har Asfaltindustrien nu været så heldige at få en selvstændig fløj på 2. sal med egen indgang.

De øvrige lejere i de nærmeste bygningsfløje er foreløbig Bolius - Boligejernes Videncenter A/S, Goritas Bygningsundersøgelser A/S og Leif Hansen

Rådgivende Ingeniører A/S.

Med en beliggenhed tæt på Ring 4 og motorvejsforgreningen til Ballerup har Lautrupvang en optimal trafikal beliggenhed, når man kommer i bil. Desuden er det også relativt nemt at komme hertil, hvis man kommer med tog, bus eller på cykel.



Asfaltindustriens gamle domicil i vinterbeklædning kort før fraflytningen. Det "gamle" Hus dannede rammen om asfaltbranchens fælles aktiviteter i perioden 1970 til 2007.

Inreco A/S har anskaffet helt nyt udstyr til kalkstabilisering af råjord i forbindelse med anlæg af veje og andre belastede arealer. Stabiliseringsmetoden giver betydelige miljømæssige og økonomiske gevinster.



Wirtgen WR 2400 er udtryk for den absolut nyeste teknologi indenfor jordstabilisering, og Inreco A/S råder nu over det eneste eksemplar af sin art i Skandinavien.

Inreco satser på kalkstabilisering

Af Uno Helk

De lovende udsigter i Danmark for en genopdaget gammel teknik til at kalkstabilisere ustabil lerjord har fået asfaltgenbrugs- og fræsningsfirmaet Inreco A/S til at investere i det nyeste og mest avancerede udstyr inden for dette voksende specialområde. De indtil nu udførte opgaver er sket med maskinel lejet fra et af de østeuropæiske datterselskaber, men med den seneste satsning råder man nu over et topmoderne udstyr, som kan sættes ind over alt i Danmark med kort varsel.

Inreco's datterselskaber i specielt Tjekkiet og Ungarn har i en årrække benyttet teknikken med kalkstabilisering og det er denne erfaring der nu er blevet overført til Danmark.

Udviklingen af konceptet i Danmark er sket på baggrund af forsøg gennemført på to motorvejstrækninger i 2005 og 2006 i et samarbejde mellem Vejdirektoratet, M. J. Eriksson, Inreco, Cowi og Faxø Kalk.

De positive erfaringer fra forsøgsstrækningerne med kalkstabilisering

har betydet at teknikken nu anvendes som standardværktøj i Vejdirektoratets udbudsmaterialer.

FORDELE

Jordstabilisering med kalk kan typisk benyttes ved anlæg af nye veje og pladser, og generelt hvor den eksisterende jordkvalitet er for ringe, typisk på grund af højt lerindhold og vandindhold.

Ved kalkstabilisering opnås betydelige miljømæssige og økonomiske gevinster. Først og fremmest betyder metoden, at det bliver overflødig at flytte store mængder råjord væk fra vejanlægget for at erstatte den med råmaterialer af bedre kvalitet. En proces, der betyder omkostningstung og miljøbelastende transport samt øget råstofanvendelse (sand). Ved jordstabilisering med kalk udnyttes de naturlige forekomster simpelthen bedre. Dette medfører også, at overbygningen på f.eks. en motorvej kan reduceres fra 110 cm til 80 cm.

UDSTYR

Inreco's nye udstyr består af to maskiner. Forrest kører en traktordrevet, 16 m³ stor kalkspreader, som spreder brændt kalk ud på råjorden i den beregnede mængde. Dernæst bearbejdes jorden i 2,4 meters bredde og op til en halv meters dybde af en højt specialiseret stabiliseringsmaskine. En kemisk proces gør herefter jorden mere kornet og lettere at arbejde med, ligesom jordens bæreevne forøges. Den ny stabiliseringsmaskine, en Wirtgen WR 2400, er det eneste eksemplar af sin art i Skandinavien og udtryk for den absolut nyeste teknologi indenfor jordstabilisering med kalk.

En af de første større arbejdsopgaver for maskinen er at kalkstabilisere underbunden for motorvejen Brande-Riis ved Give.

ANDRE ANVENDELSMULIGHEDER

Det ny indkøbte maskinel kan også anvendes til cementstabilisering og til at etablere bundne membraner til f.eks. losserpladsdepoter.

Ny miljøchef i Asfaltindustrien

Karina Binau tiltrådte 1. juni som ny miljøchef i Asfaltindustrien.

Af Ib Frandsen

Asfaltindustrien fik ny miljøchef 1. juni 2007. Den nytiltrådte Karina Binau afløser Helle Fabiansen, der som sit første job efter eksamen har haft 11½ år i Asfaltindustrien. Helle er kommet til en tilsvarende stilling hos Plastindustrien i Danmark.

Karina Binau er cand.scient. i kemi fra Københavns Universitet og Teknisk Miljøleder fra Danmarks Tekniske Universitet. Senest har hun taget en HD med speciale i "Organisation og ledelse" på Copenhagen Business School (tidligere Handelshøjskolen i København).

Karina kommer fra en stilling i Statoil A/S, nærmere bestemt fra raffinaderiet i Kalundborg, hvor hun senest har fungeret som procesingeniør med særlig fokus på energirelaterede emner. Som energikoordinator har hun fulgt de energiforbrugende processer på tæt hold i jagten på kontinuerlig optimering med mulige besparelser på energibudgettet til følge.

Som raffinaderiets tidligere kontaktperson i forbindelse med EU's direktiv vedrørende CO₂-overvågning har Karina stor indsigt i regelværket samt en hel del praktisk erfaring i regelverkets implementering, efterlevelse, kontrol samt administrative rutiner. En viden som blandt andet Statoils norske raffinaderi har trukket på ved flere lejligheder.

Forinden Karina tiltrådte stillingen som procesingeniør var hun tilknyttet raffinaderiets Helse-, miljø- og sikkerhedsafdeling, hvor hun primært var beskæftiget med en lang række arbejdsmiljø- og miljørelaterede opgaver. En stor del af arbejdsopgaverne var knyttet til overholdelse af raffinaderiets miljøgodkendelse med tilhørende tæt kontakt til miljømyndighederne.

Herudover var Karina projektleder da raffinaderiet indførte kvalitets- og miljøledelse i 2005.

Med sig til Asfaltindustrien bringer Karina endvidere en række miljø- og arbejdsmiljøfaglige erfaringer fra entreprenørbranchen. Dels fra Skanska, hvor hun i en årrække fungerede som kvalitets- og miljøleder samt sikkerhedskoordinator på et stort boligprojekt i København. Og dels fra COMET, der var entreprenør i forbindelse med etableringen af Københavns Metro. Her bestred Karina en stilling som miljøspecialist og varetog en lang række praktiske miljømålinger i København.

Karinas "bagage" er således pakket med såvel viden og erfaring med miljø- og arbejdsmiljøregulering som en række praktiske erfaringer fra erhvervslivet.

Asfaltindustrien byder Karina hjertelig velkommen.



Asfaltindustriens nye Miljøchef Karina Binau kommer fra en stilling som procesingeniør på Statoil's raffinaderi i Kalundborg.

ASFALTINDUSTRIEN
LAUTRUPVANG 2²
2750 BALLERUP



Når driftsikkerhed bliver afgørende

www.nynas.com



THE BITUMEN REFLEX