

Dialog



Visualisering: Grønborg & Møller

Banekapaciteten mellem København og Ringsted skal udvides, og Grontmij | Carl Bro er med ved tegnebrættet fra begyndelsen.

Mobiliteten er afgørende

Der skal være større fokus på netværk og sammenhæng mellem de forskellige transportformer, hvis Danmark for alvor skal øge den kollektive trafik til gavn for miljøet

I Danmark har antallet af passagerer i den kollektive trafik været forholdsvis stabilt i mange år, fordi der ikke for alvor har været satset på at gøre den kollektive trafik mere attraktiv, blandt andet ved at gøre det nemt at skifte fra en transportform til en anden.

Med regeringens nye samlede transportplan, der nu er vedtaget af et bredt flertal i Folketinget, er der kommet øget fokus på mobilitet og sammenhænge i det trafikale system frem for den hidtidige meget lineære tilgang til infrastrukturinvesteringer.

Bedre organisering og styrket samarbejde

”Der er et stort behov for indsatser, der i mindre grad handler om investeringer, og i et større omfang tager udgangspunkt i en bedre organisering og styrket samarbejde,” siger adm. direktør Birgit Nørgaard fra Grøntmij | Carl Bro.

”Vi er eksempelvis nødt til at sikre en tættere kobling af planlægningen mellem statsveje, kommunale veje og bane. Vi skal tænke i netværk og gøre det lettere at skifte mellem de forskellige transportformer. Fx bør man ikke udvide en S-togsstrækning uden at

tænke i nye veje, der fører trafikken gnidningsfrit til og fra stationerne, og i parkeringspladser, der gør det let at komme af med bilen.”

Et godt eksempel

I flere andre lande har man gennem mange år arbejdet systematisk med at fremme mobiliteten og dermed øge den kollektive trafiks andel af den totale trafikmængde. Birgit Nørgaard peger bl.a. på Frankfurt am Main i den tyske delstat Hessen som et godt eksempel, der på mange måder trafikmæssigt kan sammenlignes med Danmark.

Her har man dannet et trafikforbund med myndighederne som aktionærer. Forbundet har til opgave at udvikle og drive et integreret totalt trafiksystem med biler, fodgængere, cykler og attraktive kollektive trafiktilbud. Hele systemet koordineres i et intermodalt netværk på en måde, der er bæredygtigt både miljømæssigt og socialt og samtidig sikrer, at området er attraktivt for de lokale virksomheder.

Overbevisende resultater

Resultaterne fra Frankfurt er overbevisende. Antal passagerkilometer i S-togene steg i perioden 1997 til 2003 med 70 procent. Antal ture steg fra 85 mio. til 130 mio. Regionalbanerne øgede i samme periode antal ture fra 50 mio. til over 100 mio. Den regionale busstrafik

og metrotrafikken gik lidt ned, så samlet steg antallet af ture med den kollektive trafik fra 530 mio. til 630 mio. over perioden.

”Dette eksempel kan tjene til stor inspiration i den danske indsats, idet det dokumenterer, at hvis trafikflows styres på tværs af transportformer, kan vi nå målsætningen om at øge den kollektive trafik til gavn for miljøet,” siger Birgit Nørgaard.

Der skal øget fokus på mobilitet og sammenhænge i det trafikale system

Samtidig med at Birgit Nørgaard glæder sig over den nye politiske vilje til større mobilitet i trafikpolitikken, efterlyser hun en større sammenhæng mellem trafikplanen og en sikring af infrastrukturen mod de kommende klimaforandringer.

”I trafikplanen er der desværre ikke afsat en krone til at sikre infrastrukturen mod de klimaforandringer, som vi allerede nu ved, vil komme. Det kan i værste fald betyde, at nogle af de store midler, der er afsat i trafikplanen kan være spildt, hvis man tillader, at andre dele af infrastrukturen bogstaveligt bliver skyllet væk af de regnmængder, vi desværre kan vente os,” slutter Birgit Nørgaard.

Det skal være nemt at skifte fra en transportform til en anden.





Transportminister Lars Barfoed:
 "Med transportaftalen gennemfører vi nu en gennemgribende reform af den danske infrastruktur og følger konsekvent op på de intentioner om en sammenhængende og grøn transportpolitik, som regeringen fremlagde i december måned."

Foto: Helle Moos

Reform af den danske transportpolitik

Bred politisk aftale sikrer en samlet transportplan for Danmark frem til 2020

Den 29. januar i år vedtog et bredt flertal i Folketinget en gennemgribende reform af den danske infrastruktur med en markant satsning på den kollektive transport og tiltag, der kan bidrage til at afhjælpe udfordringerne med transportsektorens CO₂-udledning.

I forbindelse med aftalens vedtagelse sagde transportminister Lars Barfoed bl.a.:

"Vi gør den kollektive trafik langt mere attraktiv med massive investeringer i større kapacitet, bedre regularitet og helt nye jernbaner. Vi begynder nu udskiftningen af alle Banedanmarks nedslidte signaler, vi laver dobbeltspor på jernbanen i Vestsjælland og i Sønderjylland, og vi opgraderer jernbanen på Sydsjælland. Sammen med den igangværende genopretning af skinnenettet vil det give et markant løft til jernbanen og få flere rejsende til at tage toget frem for bilen".

Stor satsning på cykelområdet

"Den grønne transportplan betyder også, at vi giver statsligt bidrag til Danmarks første letbane i Århus, vi styrker busdriftens udviklingsmuligheder, og vi gennemfører den største satsning på cykelområdet i nyere tid. Dertil vil vi nu undersøge muligheden for højklasset kollektiv trafikbetjening på Ring 3 i København."

"Pendlerne på en række trængselsplagede vejstrækninger over hele landet kan se frem til mindre og færre trafikøer fremover. Vi sætter nu ind med investeringer i nye veje, og samtidig har vi fundet penge til de vejprojekter, der var sat i bero. Disse stærkt nødvendige vejinvesteringer sættes i gang hurtigst muligt".

Løft til de danske havne

"Godstransporten og de danske havne får også et massivt løft i form af en havnepakke, og vi vil gennemføre investeringer, der sikrer en bedre adgang til havnene, og som forbedrer godstransportens vilkår. Aftalen omfatter også en række yderligere puljer inden for ITS, bekæmpelse af lokale flaskehalse, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse og bedre adgang til den kollektive trafik."

Næste skridt

Aftalen om en grøn transportpolitik er første skridt i opfølgningen på regeringsudspillet "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" fra december 2008. Næste skridt i den rullende planlægning kommer til efteråret, hvor der skal tages stilling til en række VVM-undersøgelser, der fremlægges i løbet af foråret og sommeren. Det gælder blandt andet et nyt baneprojekt mellem København og Ringsted og udvidelsen af motorvejen over Vejle Fjord.

De overordnede principper i transportplanen:

- Transportens CO₂-udledning skal ned, og der skal gennemføres en grøn omlægning af bilskatten
- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne
- Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen
- Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed
- Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport
- Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur
- Støj og luftforurening i byerne skal nedbringes

Holder forudsætningerne?

Trafikforsker, lektor Anker Lohmann-Hansen fra Aalborg Universitet har set nøje på regeringens transportplan og synes, den har nogle svagheder



Fremtidens øgede rejseaktivitet kommer fortrinsvis til at ske i den kollektive trafik, forudsætter regeringens transportplan – men holder den antagelse? Det mener trafikforsker Anker Lohmann-Hansen ikke. Som han læser planen, vil mange af de penge, som investeres i signalsystemer og hurtige tog, ikke betyde andet end et kvalitetsløft for passagerer, der i forvejen bruger toget. At få togene til at køre til tiden vil ikke være tilstrækkeligt til at overføre markant flere rejsende fra biltrafikken til den kollektive trafik.

Bilen er svær at konkurrere med

Et andet problem ifølge Lohmann-Hansen er, at potentialet for at få folk til at tage toget er begrænset, fordi en stor del af den nye byvækst sker omkring motorvejene. Der har den kollektive trafik ikke meget at byde på. Bilen er svær at konkurrere med, for den er fleksibel og konkurrencedygtig tidsmæssigt, når der er tale om normale rejseafstande.

”Set med mine øjne skulle regeringen fokusere mere på den kollektive trafik i de

tætte byområder”, siger Anker Lohmann-Hansen. ”Her giver det mening at stimulere brug af cyklen og optimere den kollektive trafik. Regeringen mener imidlertid, det er en kommunal opgave at sørge for kollektiv trafik i byerne, men den burde målrettet støtte de kommunale tiltag på området. Regeringens holdning vil efterlade busdriften i en evig nedskæringsdiskussion i kommunalbestyrelserne, når der skal drøftes budget. Her kommer mennesket altid før bussen”.

Samlet set synes Anker Lohmann-Hansen dog, at det er godt, at regeringen har spillet ud med en samlet plan, selvom der er et stykke vej fra regeringens mål til valg af midler.

På sporet af den bedste løsning

Et af Danmarks største trafikprojekter skal øge kapaciteten på jernbaneforbindelsen mellem København og Ringsted

Banekapaciteten mellem København og Ringsted skal udvides, og Grontmij | Carl Bro er med ved tegnebrættet fra begyndelsen.

Folketinget har besluttet at undersøge muligheden for at øge kapaciteten på strækningen. Som bygherrerådgiver bistår Grontmij | Carl Bro med udbud af tekniske rådgiverkontrakter og er med til at formulere beslutningsgrundlaget til politikerne, så de kan bestemme, hvilken løsning, der er bedst egnet til at skabe den ønskede kapacitetsøgning på strækningen.

”Det er en stor fordel, at vi har været med helt fra starten som Trafikstyrelsens bygherrerådgiver”, siger afdelingschef Erik Haldbæk fra Grontmij | Carl Bro. ”Det giver de bedste forudsætninger for det omfattende arbejde, vi gennemfører vedrørende miljøforhold, anlægsopgaver og baneteknisk arbejde”.

Ikke færre end syv eksperter fra Grontmij | Carl Bro arbejder i Trafikstyrelsen i denne tid, og det er en af de større opgaver for virksomheden.

Faglig ekspertise

Resultatet af undersøgelserne og analysearbejdet skal ligge klar til efteråret 2009, hvor det er

Udvidelsen af banekapaciteten mellem København og Ringsted er et stort projekt, som der i trafikinvesteringsplanen foreløbig er afsat 10 mia. kr. til

politikernes tur til at træffe det endelige valg, men der er stadig mange tråde at samle, inden det kommer dertil. En stribe andre rådgivere er involveret i delprojekter, som styres af Trafikstyrelsen i samarbejde med Grontmij | Carl Bro.

”Projektledelse og økonomistyring har vi altid med i bagagen. Men denne gang er vi ikke alene generalister, her har vi noget helt særligt at tilføje, for vi har ekspertisen på det faglige plan også. På den måde kan vi bedre følge



Foto: Rene Strandbygaard

Et skridt i den rigtige retning

Grontmij | Carl Bro er involveret i en række infrastrukturprojekter, der indgår i regeringens samlede plan for en dansk transportpolitik frem til 2020

Et topmoderne jernbanenet, udbygning af vejkapaciteten, markant indsats over for transportens miljøudfordringer samt bedre vilkår for cykler. Det er nogle af de indsatsområder, der indgår i regeringens transportpolitik frem til år 2020 og er samtidig områder, som Grontmij | Carl Bro har stor erfaring med fra tidligere og igangværende projekter.

”Regeringens transportpolitik er absolut et skridt i den rigtige retning mod en mere effektiv og miljøvenlig transportsektor, men med en forventet stigning i trafikken på 70 procent frem mod 2030 er den desværre ikke tilstrækkelig til for alvor at løse trængselsproblemerne på vejene og sikre en effektiv kollektiv transport,” siger divisionsdirektør for Anlæg i Grontmij | Carl Bro, Arne Buhl Petersen.

Et vigtigt signal

Ifølge Arne Buhl Petersen er planen imidlertid et vigtigt signal om, at en samlet og overlig-

gende trafikplan er nødvendig for at komme videre, og samtidig kommer der nu for alvor fokus på transportsektorens udfordringer både på kort og længere sigt. Endelig vil planens omfattende investeringer på næsten 100 mia.



kroner have stor positiv indflydelse på beskæftigelsen i anlægssektoren i de kommende år.

En lang række af de nødvendige tiltag, som planen peger på, involverer allerede nu de omfattende kompetencer og erfaringer inden for infrastruktur, som Grontmij | Carl Bro råder over. Arne Buhl Petersen siger:

”Både inden for planens grønne transportvision og fokus på bedre mobilitet er vi allerede involveret i en række projekter bl.a. vedrørende konkrete CO₂-besparelser, bedre vilkår for cykler, mindre støj og større trafiksikkerhed. Vi arbejder endvidere med udbygning og modernisering af den kollektive trafik, udvidelse af vejkapaciteten, intelligente trafiksystemer samt flytning af transport af gods fra vej til bane og skib. Ved alle vores projekter lægger vi stor vægt på at levere bæredygtige løsninger, der tager hensyn til klima, miljø, natur og mennesker,” slutter Arne Buhl Petersen.

Grontmij | Carl Bro arbejder bl.a. med udvidelse af vejkapaciteten og intelligente trafiksystemer.

op på, hvad de andre tilknyttede rådgivere foretager sig og skaffe information og overblik til bygherren,” pointerer Erik Haldbæk.

Behov for øget kapacitet

Strækningen mellem Ringsted og København er populær – eller rettere sagt presset. Den rummer trafikken mellem landsdelene, bruges af de sjællandske pendlere og de internationale passager- og godstog kører på strækningen. Med den planlagte faste forbindelse over Femern Bælt i billedet er behovet for kapacitetsudvidelse endnu mere indlysende.

Stort projekt

Uanset hvilken model politikerne vælger, er udvidelsen af banekapaciteten mellem København og Ringsted et stort projekt, som der i trafikinvesteringsplanen foreløbig er afsat 10 mia. kr. til.

”Vælges en egentlig højhastighedsbane via Køge, vil den kollektive trafik og godstrafik på strækningen være stærkt forbedret, både hvad angår kapacitet og regularitet. Men også med en femtespørs løsning er der mulighed for forbedringer, og denne løsning er meget billigere end en ny bane”, siger Jan Schneider-

Tilli, som er projektleder i Trafikstyrelsen.

”Siden 1980’erne er der ikke bygget noget nyt på strækningen, men der tages allerede med KØR-projektet i de kommende år fat på kapacitetsudvidelsen,” tilføjer han.

Inden der kører tog på strækningen vil der gå otte til ni år fra den dag, politikerne har truffet beslutning, ifølge Trafikstyrelsens skøn.

Samarbejde med Trafikstyrelsen

Jan Schneider-Tilli er meget tilfreds for samarbejdet med Grontmij | Carl Bro.

”Vi har fået det tætte samarbejde, som vi gerne vil have, og vi opfatter os som et samlet projektteam. Vi tænker ikke på, hvem der er ansat hvor og gør meget ud af at kommunikere med hinanden og udveksle information bl.a. gennem et åbent projekt-web”.

”Der er tale om en flad organisation, bygget op om de to løsningsmodeller. Det er de relevante fagledere, der står for intet mindre end 16 rådgiverkontrakter, som Grontmij | Carl Bro i sidste ende har overblik over. Vi glæder os til at kunne præsentere vores objektive sammenligning af løsningsmodellerne for politikerne til efteråret”, slutter Jan Schneider-Tilli.

To forskellige modeller

■ Femtespørsløsningen

I femtespørsløsningen bliver den eksisterende jernbane udbygget med et ekstra spor mellem Hvidovre og Baldersbrønde og med et vendesporsanlæg i Roskilde. Den vil give et kapacitetsløft på kort sigt og er den billigste løsning.

■ Nybygningsløsningen

I nybygningsløsningen er der tale om en ny dobbeltsporet jernbane fra Ny Ellebjerg Station over Køge til Ringsted med en ny station, Køge Nord. Nybygningsløsningen giver flere og hurtigere rejsemuligheder. Nybygningsløsningen er en mere langsigtet løsning og er også den dyreste.

Mere information:

Erik Haldbæk, afdelingschef
erik.haldbæk@grontmij-carlbro.dk

Større kapacitet på motorvejene

Holbækmotorvejen udvides til seks spor mellem Fløng og Roskilde

Inden for de seneste ti år er trafikken på Holbækmotorvejen steget med cirka 30 procent, og bilister oplever nu dagligt store forsinkelser i myldretiden. Som en del af den politiske

trafikaftale fra 2001, der bl.a. skal sikre større kapacitet på vejene i hovedstadsområdet, bliver den trafikalt hårdt belastede motorvej mellem Fløng og Roskilde Vest derfor nu udvidet.

Med Vejdirektoratet som bygherre står Grontmij | Carl Bro for hele detailprojekte-

ringen af den vej- og trafiktekniske del af den komplekse anlægsopgave, der skal være afsluttet i 2013.

Projektet omfatter en generel udbygning af motorvejen fra fire til seks spor. Dog skal strækningen gennem Fløng udbygges til otte spor, da trafikken her er særligt omfattende.

Omfattende erfaring

Grontmij | Carl Bro har stor erfaring med detailprojektering af motorveje, senest i forbindelse med udbygningen af Sydmotorvejen mellem Ønslev og Sakskøbing, som for nylig er afsluttet til den aftalte tid og inden for budgettet.

”Ved vores arbejde med detailprojektering og tilsyn af de vej- og trafiktekniske dele af Sydmotorvejen har vi høstet mange værdifulde erfaringer, som vi naturligvis kan udnytte ved udbygningen af Holbækmotorvejen”, fortæller divisionsdirektør Arne Buhl Petersen og tilføjer, at Vejdirektoratet ved udvælgelse af rådgiveren har lagt vægt på evner som tværfaglig grænsefladekoordinering, faglighed samt styring af økonomi, tid og ressourcer ved valg af samarbejdspartner på Holbækmotorvejen.

Digital projektering

Grontmij | Carl Bro løser opgaven ved brug af digital projektering og 3D-modellering og benytter dels medarbejdere med mange års specialviden og dels yngre medarbejdere, der behersker den seneste state-of-the-art IT-CAD-kompetence.

I alle faser af projektet er der lagt vægt på bæredygtighed bl.a. ved brug af kalkstabilisering, der gør det muligt at spare markant på eksterne materialer som grus.

Mere information:

Arne Buhl Petersen, divisionsdirektør
arnebuhl.petersen@grontmij-carlbro.dk

Grontmij | Carl Bro har stået for detailprojektering og tilsyn af de vej- og trafiktekniske dele af Sydmotorvejen og har i den forbindelse høstet mange værdifulde erfaringer, som kan udnyttes ved udbygningen af Holbækmotorvejen



Fra havn til by

Containerterminalen i Nordhavnen i Århus bliver til attraktivt boligområde

Sammen med arkitekter og tekniske afdelinger fra Århus Kommune har Grontmij | Carl Bro gennemført et omfattende byggemodningsprojekt, der skal danne grundlag for ændringen af den tidligere containerterminal på Nordhavnen i Århus til et boligområde.

Grontmij | Carl Bro har afsluttet projektet med etablering af det overordnede vejnet, en samlet infrastruktur samt forsyningsledninger til hele området. Entreprenørarbejdet er skudt i gang, og om ca. et år vil den samlede overordnede infrastruktur være en realitet.

Bedre vilkår for cyklisterne i Århus

Til gavn for cyklisterne er der blevet bygget en cykelstunnel, fordi Århus Kommune ønskede at øge trafikikkerheden for de bløde trafikanter. Denne cykelstunnel var ikke med i planerne fra starten, men tanken om den udviklede sig undervejs i forløbet, ikke mindst fordi der er tale om et meget trafikeret område.

At cyklisterne tilgodeses med en cykelstunnel er fint i tråd med regeringens trafikplan, og den nye cykelstunnel er med til at mindske risikoen for ulykker, aflaste vejnettet og reducere CO₂-udledningen. Tunnellen er ca. 65 m lang og fuldt oplyst alle døgnet 24 timer. Cykelstunnelen er del af den overordnede

stiforbindelse i området, og turen til centrum kan gøres på ca. 10 minutter på cykel.

Da containerterminalen omlægges til en bydel, ophører den tunge trafik til og fra containerhavnen. Til gengæld vil der ske en stigning i personbiltrafikken til 25.000 køretøjer pr. døgn.

Fra byggemodning til bydel

"Byggemodningen har været et stort projekt," siger projektleder Jan Olesen. "Samarbejdet med Århus Kommune og de andre eksterne rådgivere er forløbet godt, og området har fået en virkelig god infrastrukturel løsning, der tilgodeser alle trafikanter. Det bliver spæn-

dende at følge udviklingen af det område, der førhen var containerterminal, og som nu bliver en attraktiv bydel i landets næststørste by".

Nordhavnen i Århus bliver et dynamisk område med boliger, erhverv, caféer, restauranter og detailhandel. Bydelen bliver hjemsted for flere arkitektonisk spændende bebyggelser som Z-huset og Isbjergtet.

Z-huset kommer til at rumme 14.000 m² erhvervslejemål og 11.000 m² boliger, hvoraf mange får taghaver og udsigt over havnen. Isbjergtet kommer til at indeholde både ejerboliger og almene boliger i 10 etager.

Århus Kommune ønsker at øge trafikikkerheden for de bløde trafikanter.



Fra by til havn

I Køge er arbejdet gået fra by til havn i bestræbelserne på at skabe et funktionelt havnemiljø, som kan tiltrække store skibe til Køge Havn

Grontmij | Carl Bro står sammen med entreprenørfirmaet Per Aarsleff A/S for et stort udviklingsprojekt i Køge Havn, som indebærer, at 4 millioner tons forurenede jord flyttes fra hovedstadsområdet til Køge. For at undgå påvirkninger af miljøet laves jorddepotet under strenge krav til tætning.

Udvidelsen af Køge Havn kommer til at strække sig over en årrække. I løbet af de næste 11-12 år skal den ekstra jord tilføre Køge Havn et nyt areal på over 400.000 m². Køge Jorddepot er åbnet for nylig og er klar til at modtage de første af mange læs jord.

Undervejs i projektet kan borgerne i Køge Kommune trin for trin få glæde af udvidelsen,

for efterhånden som de forskellige etaper bliver færdige, får offentligheden adgang. Arbejdet munder ud i nye kajer, moler og et havnebassin i en topmoderne erhvervshavn.

Udover erhvervshavnen omfatter projektet også anlæggelse af en ny strand, Søndre

Strand syd for Køge Havn, samt udvikling af Køge Marina nord for Køge Havn.

Det har været et intensivt arbejde at bidrage til projektet med analyser og beregninger, der har været et væsentlig bidrag til myndighedernes behandling af projektet.

4 millioner tons forurenede jord flyttes fra hovedstadsområdet til Køge.



Håndbog om klimaledelse

Klimaledelse er en ny ledelsesdisciplin, som i stigende grad efterspørges hos ledere i både offentlige institutioner og private virksomheder, for at de kan tilpasse deres organisationer til de massive klimaudfordringer.

Derfor udgiver Grontmij | Carl Bro nu i samarbejde med Forlaget Andersen en omfattende håndbog i klimaledelse, som kan hjælpe virksomhedsledere med at navigere på en ny måde ved at erkende klimaproblemernes omfang, tilrettelægge en handlingsplan og lede den nødvendige forandring.

Både på tryk og elektronisk

Den nye håndbog, der udkommer både i en trykt og elektronisk udgave, tager udgangspunkt i klimaledelse som en helhedstankgang, der er baseret på en kombination af god forretningssans og bæredygtighed. I det omfattende materiale er der bidrag fra 29 forskellige eksperter på området, heraf en række medarbejdere fra Grontmij | Carl Bro, men også fra 15 eksterne virksomhedsledere, der arbejder med klimaledelse med hvert sit udgangspunkt.

Det drejer sig bl.a. om flere af landets førende virksomhedsledere, forskere og designere, der fremlægger deres viden, erfaringer og personlige synspunkter vedrørende klimaledelse og bæredygtighed. På denne måde bliver begrebet defineret, og samtidig får læserne hjælp til at tage stilling og vurdere egne udfordringer bl.a. med hensyn til at udarbejde strategier og handlingsplaner.

Emnerne i bogen spænder over en bred vifte af praktiske erfaringer med klimaledelse til værktøjer og standarder, teori og case-studier til nytænkning. Bogen opdateres fire gange om året, og opdateringerne sendes til løsbladssamlingen, så virksomheder og myndigheder konstant er opdateret med den nyeste viden på området.

Bogen er udarbejdet af en redaktion bestående af afdelingsleder Eva Born Rasmussen som ansvarshavende redaktør samt divisionsdirektør Hans-Martin Friis Møller og chefrådgiver Sigurd Bunk Lauritsen.

Mere information:

Eva Born Rasmussen

evaborn.rasmussen@grontmij-carlbro.dk

Trafikvision for Hillerød

Grontmij | Carl Bro har i tæt samarbejde med lokale politikere, interessenter og borgere udarbejdet en trafikvision for Hillerød med udgangspunkt i en trafikplan, der sikrer optimale forhold for fremtidens infrastruktur i området.

Projektet er et visionært planlægningsprojekt, der rækker 15 år frem i tiden og er udarbejdet på baggrund af en kombination af procesfacilitering og fagligt planlægningsarbejde med fokus på planlægning og udvikling af fremtidige behov.

Trafikvisionen lægger op til en fredelig og trykfuld Midtbyen. Udgangspunktet er at skabe

levende og oplevelsesrige byrum, hvor trafikken bliver en aktiv medspiller, der understreger og forstærker bymidtens oplevelsesmæssige dimensioner. Byens levende områder skal udvides, så de spredes ud over byen og gør byen til et levende og oplevelsesrigt sted at leve, bo og arbejde i.

Trafikvisionen er udarbejdet i samarbejde med JUUL | FROST Arkitekter og omfatter også en strategisk plan samt en handlingsplan for realisering af trafikvision 2021.

