

NYGJUTET

NYHETER FRÅN BETONGINDUSTRI. NR 1. 2017



BI Optimal Garage – högre täthet med alternativa bindemedel

Bovieran, seniorboende med omtanke

Bro Park, galoppbana med klass

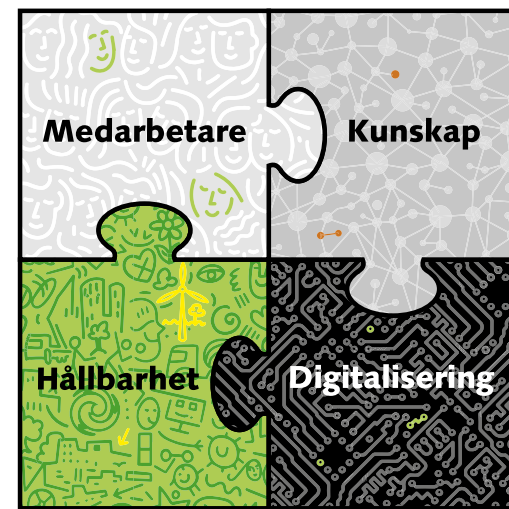
Urban Espace tar stadsutvecklingen till nya nivåer

Betongindustri
HEIDELBERGCEMENT Group



vVD
Anders Knutsson

Vi skapar grunden för morgondagens samhälle



Vi levererar betong till byggnader och infrastruktur som utgör grunden i det moderna, hållbara samhället. Vi utvecklar ständigt vårt erbjudande för att möta kundernas behov och vi använder metoder och teknik i framkant.

Det är med stolthet som jag konstaterar att Betongindustri verkligen håller vad vi säger i vår presentation på vår hemsida.

Vi har haft "kick off" i alla våra regioner (4 st.) och arbetat med två stycken pusselbitar som vi har tagit fram som de viktigaste frågorna att arbeta med. Medarbetaren och Hållbarhet.

Medarbetaren, är självklart den viktigaste biten i ett företag som vill vara i framkant och det har verkligen bevisats på våra träffar. Det som har kommit fram efter grupparbeten på träffarna kommer att redovisas internt och kommer även att märkas av våra kunder i framtiden.

Hållbarhet, känns som en självklarhet i ett modernt företag som Betongindustri. Även där har det kommit fram många bra synpunkter från våra träffar som vi kommer att arbeta med i Betongindustri.

Det känns väldigt bra med de saker som vi hittills har påbörjat med, BI-optimalt ett miljötänk när det gäller material, transport och hanteringssätt. Vi tar ett helhetsgrepp och inte bara ett fokus på själva materialet. Sedan ett par år sedan så har vi tagit ett beslut om att återvinna allt returvattnet in i betongen. Vi går över till

HVO, som är en miljödiesel på de ställen där det går. Vi ser över våra recept så att de är så miljöanpassade som möjligt.

Betongindustri har två pusselbitar kvar att lägga för att pusslet skall vara klart enligt vår plan.

Det är digitalisering och kunskap. Dessa två återstående pusselbitar kommer att vara klara till nästa år.

Digitalisering, har vi påbörjat med att gå över till digitala följesedlar.

Övergången till en digital lösning är ett sätt att förenkla administrationen för både dig kund och oss som leverantör. Öka spårbarheten och minska på pappersanvändandet.

Andra digitala lösningar som är igång är t.ex. BI-distant, Betongvalsguiden, Betongonline, och BI-dry.

Men vi stannar inte där, vi återkommer med nya digitala hjälpmedel för er.

Kunskap, som är vår sista pusselbit, är den som är mest komplex. Det är inte bara att lära ut nya saker det är även att samla in all den kunskap som finns både internt som externt. Så vi ser en framtid där ni som kund kan vända er till oss och fråga om allt som gäller betong. Vi skall vara den självklara partnern när det gäller fabriksbetong.



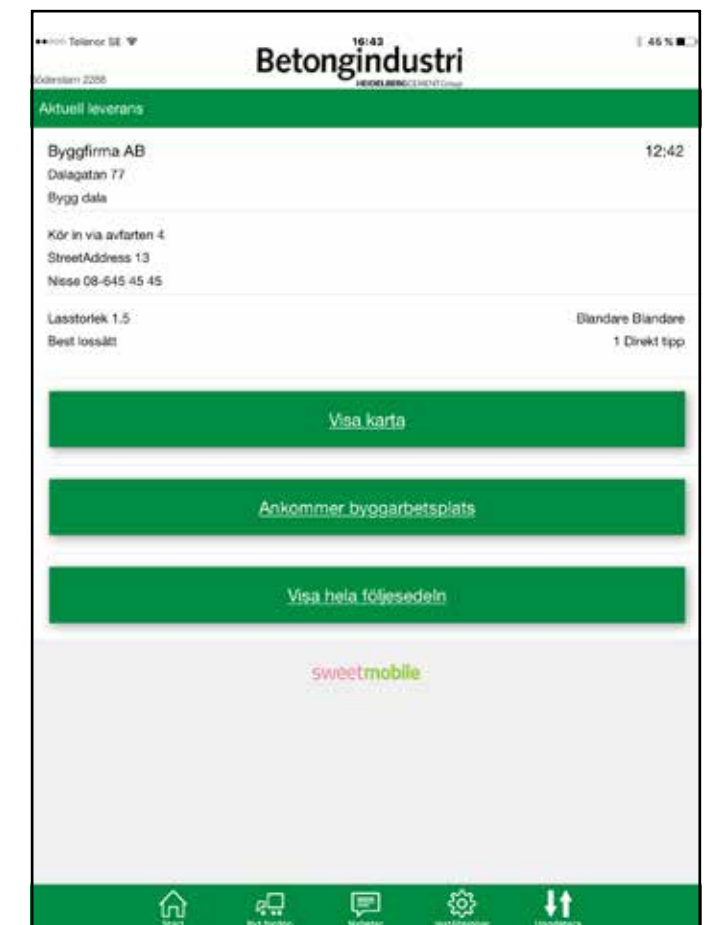
Nu blir det lättare att följa just din leverans.

I skiftet mellan mars och april började vi införa digitala följesedlar. För detta ändamål har vi också utvecklat en app som gör det enkelt att följa betongleveranserna via mobil, surfplatta och dator, berättar Mathias Ullgren, Key Account Manager på Betongindustri.

Signering och mottagningskontroll av respektive leverans görs via en surfplatta, där man tydligt ser vem som tagit emot leveransen via signatur och namnförtydligande. En kopia av följesedel skickas direkt till kunden med e-post. Via en portal kan varje kund se sina pågående och avslutade ärenden samt sina följesedlar.

Betongbilschauffören hanterar och redovisar följesedeln i en app. Du som kund kommer då inte längre få en pappersföljesedel utan hittar samma information på webben och i portalen. Under en övergångsperiod kommer Betongindustri att köra dubbelt som en extra säkerhetsåtgärd mot eventuella buggar.

– Övergången till en digital lösning är ett sätt att förenkla administrationen för både dig som kund och oss som leverantör samtidigt som det är ett led i vårt miljöarbete, där vi minskar pappersanvändandet och ökar spårbarheten, säger Mathias.





やすらぎ

Yasuragi skapar ett nytt japanskt bad

Den japanske arkitekten Yoji Kasajima fick uppdraget att rita LOs fackliga kursgård Hasseludden utanför Stockholm 1970. Den vidsträckt byggnaden ligger vackert inbäddad mellan träderna och följer terrängen. Efter flera turer och ombyggnation invigdes det nya konceptet, Yasuragi, 1997 med japanskt bad med inspiration från Japan. Sedan 2006 ägs och drivs Yasuragi av Nordic Choice Hotels AS.

Yasuragi förfinar nu sitt koncept ytterligare och påbörjade i maj en omfattande ombyggnation av det japanska badet. Att man nu väljer att bygga om det japanska badet är ett naturligt steg i att fortsätta utveckla det japanska arv man har att förvalta.

Det japanska ordet Yasuragi kan översättas som den sköna utandning man gör när man lägger sig i en varm källa och släpper taget om allt. Det är den känslan vi vill fördjupa med det nya vi kommer att erbjuda våra gäster och kunder, säger Sunniva Fallan Röd, Vd på Yasuragi.

Inför ombyggnationen har man förutom att förstärka det japanska lagt stort fokus vid hur gästen får en så behaglig upplevelse som möjligt i syfte att verkligen skapa en plats där människor kan varva ned och åka hem med ny kraft. Behandlingsrum, poolområde, lounge och omklädningsrum kommer att få ett nytt uttryck och man tar nu tillfället att skapa en avskild plats för den viktiga badintroduktionen.

Det är DAP arkitektbyrå som har fått uppdraget att gestalta det nya japanska badet. Efter studieresa i Japan och långa sessioner med ledningen för Yasuragi har man satt sig in i vad konceptet Yasuragi handlar om.

- Det här är ett mycket ärofyllt uppdrag för oss på DAP, inte bara arkitektoniskt, utan framför allt i utmaningen att gestalta en plats där människor enkelt kan slappna av och komma i kontakt med sig själva, säger Mats Hansson, kreativ chef och delägare på DAP.





Bro Park: Stockholms nya galoppcenter

Den 19 juni 2016 invigdes den nya galoppanläggningen Bro Park som ersätter Täby Galopp. Den nya hästsportanläggningen på 190 hektar ligger på Önsta gård, en halvtimmes resa norr om Stockholms innerstad. Platsen är nog utvald och den befintliga gårdsmiljön och de kulturhistoriska kvaliteterna har tagits tillvara för att skapa en anläggning som är intim, vacker och som på ett charmfullt sätt smälter in i odlingslandskapets siktlinjer.

I slutet av 2014 fick Abetong förfrågan om att uppföra häststallar och tillhörande serviceavdelningar på den nya galoppanläggningen. Totalt handlar det om tio stallar och fem servicehus. Abetongs åtagande är en totalentreprenad med ansvar för bygg, el, vvs och markarbeten.

- Vi är mycket glada och stolta över att få vara med och bygga den nya anläggningen Bro Park, säger Emma Östensson, säljare på Abetong.

ARBETET PÅ PLATS inleddes i april förra året. Abetong ansvarar själva för projektledningen och utöver det har de anlitat ett tjugotal underentreprenörer. En stor utmaning i projektet har varit markförhållandena. Det är väldigt ojämnt och har krävts både sprängning och pålning för att kunna få stall och servicebyggnader på plats.

- I första etappen uppförde vi 15 byggnader, varav tio stall med totalt 160 boxplatser, och fem servicebyggnader med bland annat personalrum och duschspiltor till hästarna. I etapp två byggdes 12 byggnader, åtta stall och fyra servicebyggnader. Utöver det färdigställs plattor för skrittmaskiner löpande, berättar Emma.

TRÄNARNA - OCH hästarna – började flytta in i mitten av maj 2016, och cirka en månad senare var det dags för den stora invigningen.

- När vi väl var etablerade så fick vi även i uppdrag att uppföra en teknikbyggnad som är hjärtat på anläggningen. Där finns installationer för värme- och elförsörjning, tele och datakommunikationer mm för de publika byggnaderna. Denna byggnad har stora krav på säkerhet varför denna var speciellt lämpad att uppföras i betong.

- Vi har även satt upp entrebyggnaden. Kurerna till denna producerades i Abetongs fabrik i Falkenberg och kom som färdiga moduler med fönster och dörrar i. Väl på plats så valdes ett limträbjälklag som gick snabbt att montera. Mångsidigheten och möjligheten att leverera många olika typer av produkter har gjort projektet extra roligt.



Emma Östensson är säljare på Abetong och ansvarig för företagets del i projektet.

Plats för tävling, träning, fest och vila

Viktigt var också att Bro Park skulle utgöra en modern och trygg arbetsplats för såväl människa som häst. Här ska Sveriges mest värdefulla galopphestar kunna prestera resultat på toppnivå i en säker miljö. Samtidigt ska hästarna inom samma anläggning kunna leva och vila i avskildhet från besökare. Galoppbanan är arbetsplats för jockeys och tränare, men också en plats för fest och spel. På området finns stallar och träningsbanor där, fullt utbyggt, upp mot 400 hästar kommer att kunnas tränas permanent.

- Samarbetet med Betongindustri har fungerat mycket väl. Henrik Carlsson har varit teknisk rådgivare. Han är mycket kunnig, serviceinriktad, funnits där som stöd och svarat på alla frågor som uppkommit under resans gång. Han har även varit ute på plats vid ett antal tillfällen vilket känns tryggt.

- Även om det har varit högt tryck i fabriken och tigt tidplan för oss så har vi tillsammans fått bitarna att falla på plats trots att det ibland har blivit beställningar med kort varsel. Med andra ord har servicen i sin helhet varit mycket god, avslutar Emma.



Urban Escape ger Brunkebergstorg sin forna glans åter

Brunkebergstorg byggs om och renoveras när Stockholms nya citykvarter – Urban Escape – växer fram. Renoveringen samordnas med utvecklingen av AMF Fastigheters citykvarter Urban Escape. Projektet kallas det största stadsutvecklingsprojektet i Stockholm city sedan 1970-talet.

Förändringen och ombyggnationen kan till en del ses som en återgång till torgets ursprungliga historia och funktion som träffpunkt. Renoveringen av torgytan görs i etapper där den första etappen var klar i samband med att hotellen öppnade i mars 2017. Hela torget med färdiga planteringar och nya möbler kommer att vara klart lagom till sommaren 2017.

Arbetet med förvandlingen av torget och byggnaderna runt omkring har pågått sedan 2014 när Swedbank lämnade sina lokaler och en stor yta av kvarteret blev tillgänglig för att skapa något helt nytt.

Fem fastigheter, fyra gator och två torg

Ombyggnationen växer fram mellan Hamngatan, Regeringsgatan och Brunkebergstorg. Fem fastigheter, fyra gator, två torg, två internationella livsstilshotell och en galleria länkas samman mitt i Stockholms city. Själva torget återställs under våren och har fräschats upp med grönska och fontäner samt en helt ny beläggning i form av granit från Bohuslän.

Idén till Urban Escape föddes när stora hyresgäster flyttade ut från city och det fanns läge att tänka nytt. Istället för att se på varje fastighet enskilt blev utgångspunkten att ta ett större grepp.

– Att arbeta med betongleveranser till det här projektet har varit utmanande på flera sätt. Logistiken kring projektet som ligger så centralt det går att komma i Stockholm har varit minst sagt utmanande. Trafiken med bussar, spårvagnar, transporter till butiker samt privatbilar måste fungera parallellt med arbetena. Allt detta har ställt stora krav på exakta leveranstider och många gånger med kort framförhållning, berättar Henrik Carlsson som har varit ansvarig från Betongindustris sida.

Att ta tillvara taken

Rooftop är en del av satsning Urban Escape Stockholm och innebär att tre tidigare slutna tak öppnas för allmänheten och ger platsen nya funktioner.

De tre taken knyts ihop och bildar en 3450 kvm mixad utomhus- och inomhusyta. Här kommer finnas verksamheter inom kultur, träning, välbefinnande och service - allt med 360-graders utsikt över Stockholms takåsar. Här ryms också en utomhusterrass för de nya hotellens restaurang och bar med utsikt mot Kungliga slottet, Gamla Stan och Södermalm.

– Genom att lyfta upp en spännande mix av funktioner på taken får Stockholm en helt ny stadsmiljö. I den urbana vardagen behöver vi tänka nytt kring hur vi använder stadens alla ytor. Att ge liv till outnyttjade tak är ett sätt att öppna upp nya platser för möten och utbyte av idéer, säger Karolin Forsling, chef stadsutveckling och marknad på AMF Fastigheter.

Historiskt perspektiv:

Brunkebergsåsen är en rullstensås i nord-sydlig riktning på Norrmalm och i delar av Vasastan i centrala Stockholm. Den har fått sitt namn efter drotsen Johan von Brunkow, även kallad Brunke. Brunkebergsåsen är en del av Stockholmsåsen.

Brunkebergsåsen har genom åren till en stor del schaktats bort på Norrmalm, exempelvis ligger dagens Brunkebergstorg cirka 20 meter lägre än den ursprungliga åsen. Åsen sträckte sig ursprungligen från Johannes kyrka i norr till Brunkebergstorg i söder, men den södra delen är sedan länge bortfraktad för att bereda plats för bebyggelse och infrastruktur. Mellan åren 1906 och 1911 byggdes Kungsgatan rakt genom åsen och i samband med den så kallade Norrmalmsregleringen på 1950-1960-talet försvann mycket.

Åsen märks fortfarande tydligt kring Johannes kyrka, Observatorielunden, Vanadislunden samt gångtunneln genom åsen, Brunkebergstunneln. En stor del av massorna från åsen har använts för att fylla ut i Klara sjö och i Barnhusviken.

Hjulsta Vinsta Häggvik Lovön Kungens kurva



Full fart på Förbifarten

Bygget av Förbifart Stockholm är i full gång. Leden kommer att gå i en båge väster om Stockholm mellan Kungens Kurva och Häggvik. Av ledens 21 kilometer kommer 18 kilometer att gå i bergtunnel fördelat på två rör med vardera tre filer. Via ramptunnlar leds trafiken till sex trafikplatser ovan jord; Kungens Kurva, Lovö, Vinsta, Hjulsta, Akalla och Häggvik.

– Fram till nu i mitten av maj har vi byggt en och en halv kilometer tunnel och än så länge ligger vi i fas med tidsplanen. De sex huvudentreprenaderna för tunnlar och trafikplatser är upphandlade, säger Johan Brantmark som är projektchef för hela Förbifart Stockholm.

Internationellt startfält

Totalt omfattar projektet ett 20-tal större entreprenader i form av totalentreprenader och utförandentreprenader där storleken varierar mellan 0,5 och 3 miljarder kronor.

– Vi hade flera utländska entreprenörer som var med och gav anbud, bl a från Turkiet, Tjeckien Italien, Schweiz och Tyskland.

140 000 fordon per dygn.

Tekniskt sett är projektet en stor utmaning med omfattande sprängningar, stora berguttag, djupa schakter och byggnation i befintlig trafikmiljö. Den längsta tunneln, mellan Kungens kurva och Lunda, blir 16,5 km lång. Norr om Hjulsta går en kortare tunnel på 1,8 km under Järvaältet.

19 miljoner ton berg ska bort

När Förbifart Stockholm byggs måste krossat berg från bergtunnlarna tas omhand på ett effektivt och miljöanpassat sätt. För att inte belasta vägnätet med alltför många tunga transporter kommer tre tillfälliga hamnar att anläggas: en vid Sättra varv och två på Lovö. Därifrån kommer cirka hälften av alla bergmassor att transporteras bort med pråmar till tillfälliga mottagningsplatser.

Den absoluta merparten av sprängmassorna kommer att transporteras till Jehanders anläggning i Löten på Munsö i Mälaren. För att

möta detta behov kommer man att anlägga en hamn och kaj för mottagningen från Förbifartens tunnelbygge. Detta bergmaterial skall sedan läggas på upplag för framtida vidareförädling och försäljning till Stockholmsregionen, bl a som ballast vid produktion av betong.

Sprutbetong till år 2023

När man sprängt klart tunnarna har man också transporterat bort cirka 19 miljoner ton varav merparten med båt. Berget i tunnarna kommer sedan att förstärkas med bergbultar som borrar in i berget. När det är klart monteras den brandhårdiga tunnelduken fast på stag som borrats in i berget och sedan sprutas betong på duken.

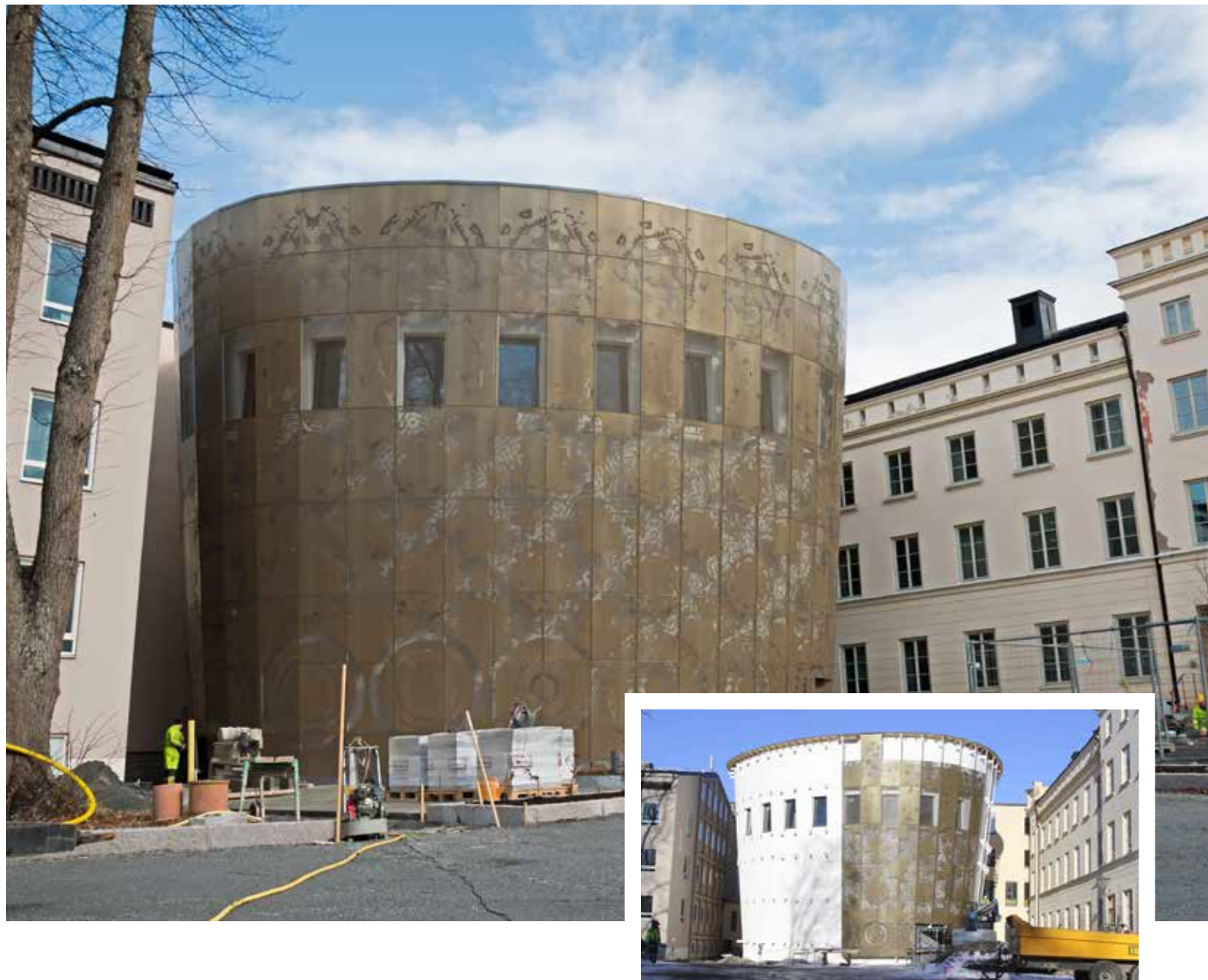
– Vi har skrivit avtal om att leverera sprutbetong på en stor del av bergtunnlarna i projektet. Enligt plan kommer leveranserna att fortsätta fram till någon gång under år 2023, säger Mathias Ullgren som är Key Account Manager på Betongindustri.

Transporteras och renas av Jehander

Merparten av sprängmassorna från tunneldrivningen kommer att transporteras av fartyg till Jehanders anläggning i Löten på Munsö i Mälaren. För att möta detta behov kommer man att anlägga en hamn och kaj för mottagningen från Förbifartens tunnelbygge. Tunnelberget kommer sedan att gå med transportband till ett mellanupplag där det tvättas rent på eventuella kväverester från tunnelsprängningen. Dessa kväverester kommer sedan renas i en specialbyggd våtmark

Essingeledens trafik minskar med 30%

När hela projektet är klart år 2026 räknar man med att resan mellan Kungens Kurva och Häggvik kommer att ta runt 15 minuter samtidigt som man räknar med att trafiken på Essingeleden kommer att minska med cirka 30 procent.



Snart showtime för Humanistiska teatern

I mitten av april stod bygget av Humanistiska Teatern i Engelska Parken i Uppsala, som vi berättat om tidigare, klar. Då fick Uppsala Universitet tillgång till byggnaden och kunde börja montera inredningen. Teatern beräknas vara inflyttningsklar i mitten av juni.

Utvändigt håller man just nu på att montera en mönstrad fasad i tunn plåt runt hela byggnaden. Den är skapad av konstnären Ann Lislegaard, född i Norge, verksam i Danmark och New York

– Utformningen av fasaden, som är ett konstprojekt i samarbete med statens konstråd, har bland annat inspirerats av Linnés naturbilder. Fasaden kommer att belysas och därmed se olika ut beroende på väderlek och tid på dygnet, säger Margaretha Fahlgren, professor i litteraturvetenskap och ordförande för styrgruppen och en av initiativtagarna till föreningen Humanistiska teaterns vänner.

Tanken är att teatern ska göra ett humanistiskt avtryck i ett område som tidigare huserade naturvetare. Men det handlar inte bara om att uppföra ett monument, utan även om att bygga en lokal med optimala förutsättningar för samtal och undervisning.

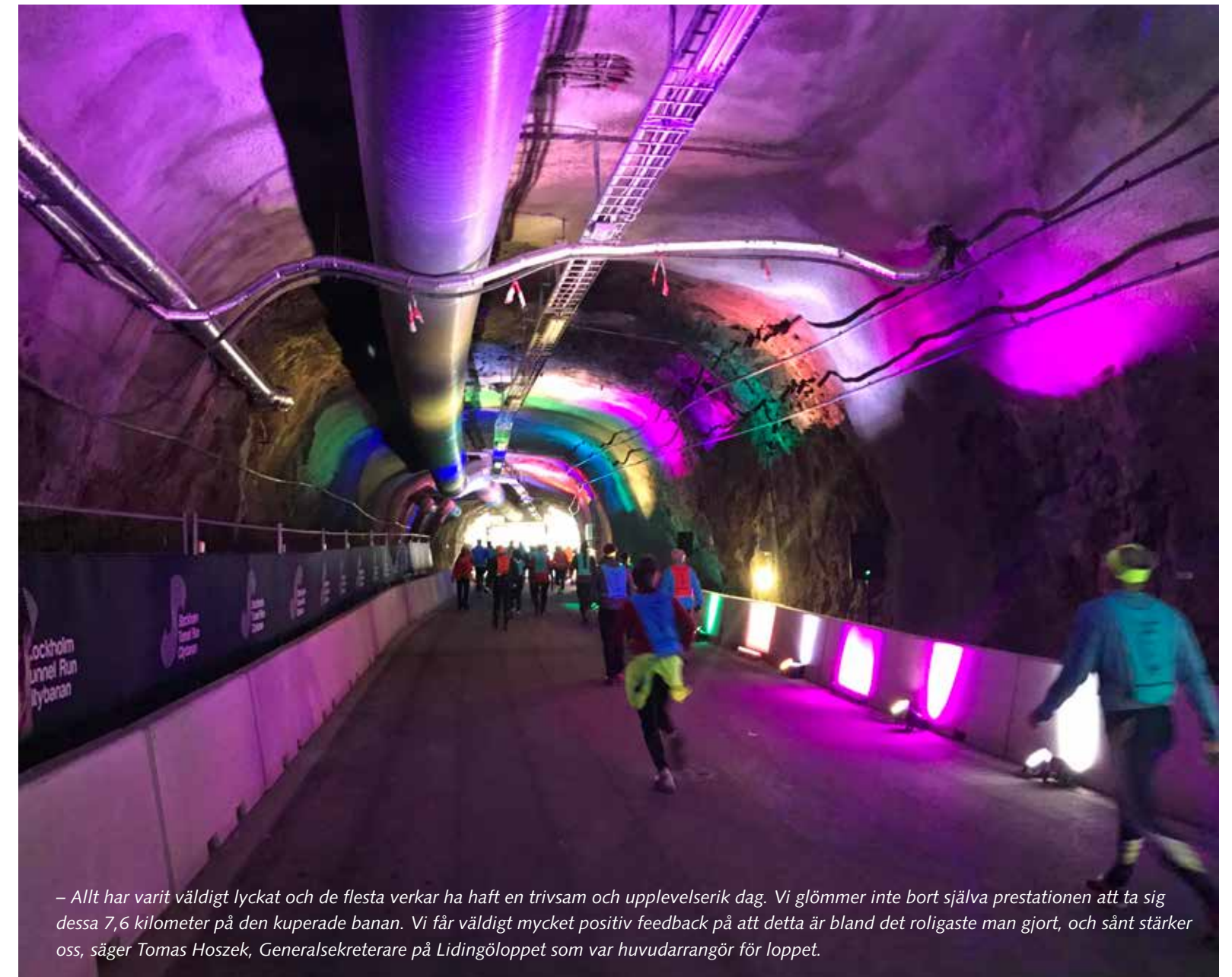
Med rötter i antiken

– Teatern är ett rum med hästskoform. Den är ett rum för dialog med inspiration från det humanistiska samtalet med rötter i antiken. Utformningen av humanistiska teatern anknyter även till den anatomiska teatern Gustavianum och det engelska parlamentet. En förhoppning är att humanistiska teatern ska ge möjlighet att utveckla nya pedagogiska former med det kritiska samtalet i fokus, säger Margaretha Fahlgren.

Mikrofoner och högtalare kommer att sitta i taket och olika ljudscenarior kan åstadkommas genom att elektroniskt förändra akustiken i rummet. En stor bildskärm i rummet kompletterar användningen av salen för olika ändamål inom både undervisning och andra event.

Humanistiska teatern i siffror

Humanistiska teatern har en golvyta på 3760 kvadratmeter, varav lokalytan är 2 075 kvadratmeter. Teatern kommer att ha 137 sittplatser. Kostnader: Investeringsbudgeten är 28 miljoner. Budgeten för Akademiska Hus är 125 miljoner kronor



– Allt har varit väldigt lyckat och de flesta verkar ha haft en trivsamt och upplevelserik dag. Vi glömmar inte bort själva prestationen att ta sig dessa 7,6 kilometer på den kuperade banan. Vi får väldigt mycket positiv feedback på att detta är bland det roligaste man gjort, och sånt stärker oss, säger Tomas Hoszek, Generalsekreterare på Lidingöloppet som var huvudarrangör för loppet.

Citybanan till fots, första och sista gången

Den 25 mars genomfördes Stockholm Tunnel Run Citybanan, en 7,6 km lång löpfest med hög stämning som blev till en minnesvärd upplevelse för över 27 000 löpare från 33 nationer som deltog. Loppet gick till stor del i Citybanans tunnlar och som snart öppnas för tågtrafik.

Bidrag till behövande

Stockholm Tunnel Run Citybanan 2017 var också ett samarbete med och insamlig för Stockholms Stadsmission. Totalt gav insamlingen 680 000 kr och en uppskattning av skänkta överdrag visar att man fått in en hel del kläder till den behövande verksamheten.

– Vi är så tacksamma över samarbetet med Tunnel Run Citybanan. Det är helt fantastiskt att se engagemanget som löparna i detta lopp visar. Hjälpbehovet är stort och vi behöver verkligen både pengarna och de skänkta överdragskläderna i vårt arbete med akut och långsiktigt stöd för människor som har hamnat utanför, säger Marika Markovits, direktör på Stockholms Stadsmission.

Upplevelser

Under loppet passerade deltagarna ett antal aktiviteter i tunneln och några av kommentarerna var "fantastiskt", "otroligt häftigt", "magiskt", "hur ska man kunna få uppleva detta igen". Aktiviteterna var allt från ljusaktiviteter, filmer, ljudbok, levande musik, kyrkogårdsupplevelser, akvarier och inte minst mycket musik och underbar stämning.

– Det är jätteroligt att människor får chans att springa i den tunnel som vi har byggt och är så stolta över. Det här blir första och enda gången som ett lopp hålls här. När Citybanan öppnar sommaren 2017 kommer pendeltågsresenärerna inte ens att se servicetunneln från tågfonstret, säger Kjell-Åke Averstad, projektchef för Trafikverkets projekt Citybanan.





Armering inför gjutning av betongplatta till landfästet som bron ska stå på.

Stora helvetet ersätts av lång bro

Mittbanan mellan Sundsvall och Storlien, med fortsättning till Trondheim, är ett viktigt kommunikationsstråk för den regionala och den nationella utvecklingen, med transporter över svensk-norska gränsen. Strax öster om riksgränsen till Norge byggdes 1877 en stor järnvägsbank, som kom att kallas Stora Helvetet pga de svåra förhållanden som rådde när arbetet utfördes. Järnvägsbanken är som mest 24 meter hög och 150 meter lång, extremt brant med stensatta slänter. Banken har samtidigt en mycket kraftig lutning och byggd i en kurva. E14 passerar i fjällslänten, cirka 100 meter nedanför banken. Järnvägsbanken vid Stora helvetet har under en längre tid varit utsatt för rörelser/sättningar som Trafikverket har haft under ständig bevakning.

I oktober 2015 beslutades att den befintliga järnvägsbanken ska ersättas med en ny järnvägsbro och att banken sedan rivs.

Projektet är uppdelat i två entreprenader. Den första delen är en bro- och markentreprenad utanför trafikerat spårområde där Veidekke arbetar sedan våren 2016 med att konstruera den nya bron och bygga vägar. Veidekke har nyligen påbörjat arbetena med gjutning av brostöden. Bron kommer att bli 233 meter lång och den högsta av totalt tre bropelare blir 25 meter hög. Det lär bli en järnvägstur med hisnande utsikt över den nya bron så småningom! Till sommaren planerar projektet att bjuda in till öppet hus för allmänheten.

Det andra kontraktet är bygget av järnväg över den nya bron, men omfattar även förberedande arbeten inför en elektrifiering med kontaktledning ända fram till norska gränsen. Det arbetet startades upp i februari av Markentreprenader i Östersund AB som har uppdraget. I uppdraget ingår också sprängningsarbeten mellan i

Storlien och norska gränsen. Som säkerhetsåtgärd kommer E14 att stängas av under kortare perioder.

– Det första vi gör när det är dags att bygga bron är att vi förstärker den befintliga banken, som kommer att finnas kvar under tiden som bron byggs. Trafiken ska kunna gå som vanligt under tiden, berättar Trafikverkets projektledare Sven-Olof Bergqvist.

– Sedan räknar vi med att börja med brostöden senare i höst. Det blir totalt fyra brostöd, eller betongpelare på gjutna fundament som ska ner stabilt i marken.

Byggnationen av den nya järnvägsbron innebär att tunga transporter i samband med byggnationen, kan medföra att det periodvis kan bli begränsad framkomlighet på E14 mellan Östersund och Trondheim till hösten 2018 i varierande omfattning. Den nya järnvägsbron ska vara klar för trafik vintern 2018/2019 för att möta det behov som finns i samband med att alpina VM hålls i Åre 2019.





Bovieran, seniorboende med Rivieran som inspirationskälla

Idén till Bovieran föddes 1989 när entreprenören Göran Mellberg var med och byggde upp Gothenburg Medical Center. För att förkorta rehabiliteringstiden för elitidrottare och andra opererade patienter förde försäkringsbolag diskussioner om att remittera dessa patienter till Rivierans varma och läkande klimat. Förutom hälsovinsterna för den här patientgruppen började Göran se möjligheterna för en annan grupp han värnade om – nämligen Sveriges seniorer.

Sommaren 2009 flyttade de första seniorerna in i sina nya lägenheter och idag finns ytterligare 18 Bovieran runt om i landet.

Alla Bovierans fastigheter och bostadsrättsföreningar är utformade på samma sätt med tre trevåningshus och sammanlagt 48 lägenheter runt den stora gröna oasen. Samtliga lägenheter har ingång från vinterträdgården med hiss till våning 2 och 3. Bostäderna på markplan har uteplatser med trädgårdstäppa medan de på plan två och tre har stora balkonger ut mot omgivningen.

– Vi på Betongindustri var med och levererade sammanlagt cirka 1800 kubikmeter betong till plattan som hela Bovieran står på här i Borlänge, berättar Magnus Hero som är säljare för Betongindustri i region Nord.

Den inglasade, tempererade vinterträdgården är uppbyggd som en gigantisk solfångare. Temperaturen regleras av en klimatanläggning som skapar en miljö lik Franska Rivieran med sköna upplevelser året runt.

Trädgården är själva hjärtat i Bovieran – inspirerad av rivierans miljö och klimat. Trädgårdens klimat kontrolleras och regleras med hjälp av ett stort antal vädringsluckor och en väderanläggning. Takets konstruktion med brutna isolerglas skyddar mot solens direktstrålar – något som ger ett behagligt klimat även under de allra varmaste dagarna.



Fakta BI Optimal Garage:
 Vctekv: C35/45
 Exponeringsklass: XC4, XD3, XF1
 Dmax: 16/27mm
 Konsistensklass: S3-S5, SFI-SF2
 Bindemedelskombination: BK II/B-V 42,5N

BI Optimal Garage ger vinster på flera plan

Under fjolåret lanserade Betongindustri en ny typ av garagebetong, BI Optimal Garage. Den nya garagebetongen har utformats för att ge särskilt goda egenskaper mot kloridinträngning samtidigt som den är optimerad för att ge så lågt miljöpåverkan som möjligt.

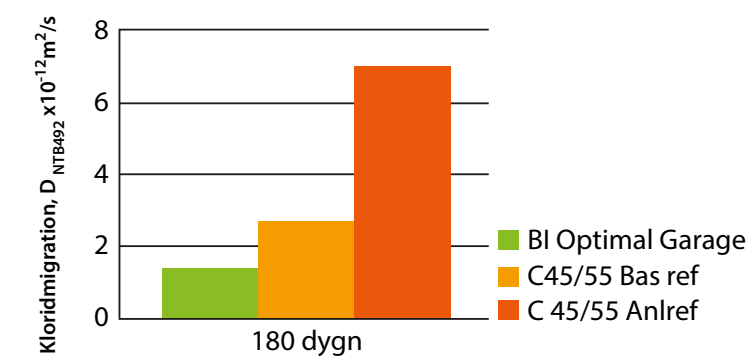
– Möjligheten att utveckla BI Optimal Garage uppkom i och med att de nya versionerna av SS-EN 206 samt SS137003 tillåter ett nytt koncept för användning av tillsatsmaterial. Enkelt uttryckt ger det nya konceptet betongtillverkarna möjlighet att skapa egna Bindemedelskombinationer. Detta möjliggör att stora delar cement kan ersättas utav alternativa bindemedel så som flygaska eller slagg, berättar Jonas Axeling, Utvecklingsingenjör på Betongindustri.

BI Optimal Garage är utvecklad av Betongindustri speciellt för parkeringsgarage med inomhusmiljö där tölsalter från fordon över tiden kan ge upphov till kloridinitierad armeringskorrosion.

– Genom optimering av recept och bindemedelskombination är resultatet en betong med särskilt goda egenskaper mot kloridmigration, berättar Jonas.

– Egenskapen har validerats genom provning av kloridmigration enligt NT Build 492 hos RISE CBI Betonginstitutet vilka visar på betydande förbättring. De goda egenskaperna kommer sig utav användandet av alternativa bindemedel vilka skapar en högre täthet som gör det svårt för kloridjoner att diffundera genom betongen.

Kloridmigration NT Build 492

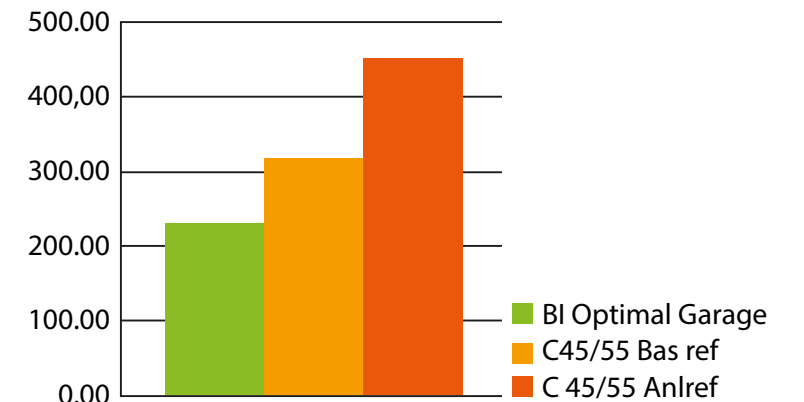


Provningresultat kloridmigration enligt NT Build 492, utförd av RISE CBI Betonginstitutet

Lägre värmeutveckling

Värmeutvecklingen i en betongkonstruktion påverkas, vid sidan av dess geometri, främst av mängd och typ av bindemedel. Tack vare användningen av alternativa bindemedel i BI Optimal-betongen blir maxtemperaturen i betongen lägre än hos motsvarande konventionell betong med bascement. Detta kan naturligtvis ha såväl positiva som negativa effekter. I de flesta fall är det dock en fördel eftersom hög värmeutveckling leder till större temperaturrörelser och därmed högre risk för temperaturrelaterade sprickor. Hållfasthetsklassen hos BI Optimal Garage är vid samma vct-ekv också lägre än för motsvarande konventionell betong, vilket bl a kan möjliggöra att behovet av sprickför-ländande armering minskar.

Klimatpåverkan (GWP 100 år)



BI Optimal Garage ingår i Betongindustris miljökoncept BI Optimal. De olika betongkvaliteter som ingår i BI Optimal handlar bland annat om att optimera betongsammansättningen så att varje enskild produkt skall ge så låg miljöpåverkan som möjligt utan avkall på dess funktion. BI Optimal Garage ger t ex en minskad CO2-belastning med ca 20-25% jämfört med konventionell betong med bascement och upp till 50% jämfört med Anläggningscement för samma ändamål. I konceptet ingår även att optimera betongvalet så att man använder rätt betong i varje given situation, vilket självklart är viktigt ur såväl ett miljömässigt som ekonomiskt perspektiv.



Stadsgårdskajen breddas för Nacka-bussarna

Exploateringskontoret i Stockholm har tecknat avtal med JM Entreprenad om att bygga om Stadsgårdskajen i Nya Slussen, genom generalentreprenad. Kontraktet är värt 90 miljoner kronor. Entreprenaden är en del i ombyggnationen av nya Slussen och inleddes förra året och beräknas vara klart under 2018.

Entreprenaden omfattar nybyggnation av 200 meter kaj, dagvattenmagasin, kulvertar för kommande ledningsdragnings, omläggning av ledningar samt en provisorisk bussterminal för Nackabussarna, så att rivningen av gamla Slussen kan fortsätta.

Uppdraget kompletterar det pågående projekt där JM Entreprenad sedan 2013 i samverkan med exploateringskontoret utför omfattande ledningsomläggningar i Slussen.

– Det är ett omfattande spontningsarbete med både slagen och borrard spont innan vi gjuter ett nytt kajhuvud som bekläs med natursten, säger JM Entreprenads arbetschef Anders Kipping.

Breddning av kajen

För att bussterminalen ska få plats på Stadsgårdsleden måste bil-, cykel- och gångtrafiken ledas om en bit längre ut mot kajen. För att möjliggöra detta pågår arbete med att bredda kajen. Som mest handlar det om en breddning på sju meter.

– Det är ett intressant projekt med stort allmänintresse, som dessutom innefattar tekniskt utmanande lösningar, säger JM Entreprenads arbetschef Anders Kipping.

Värnamo växer vidare



Kvarteret Städet håller på att växa upp på en av Värnamos mest centrala platser. Byggnationen av Städet på den gamla Jochnicktomten påbörjades sommaren 2016 och det kommunala bostadsbolaget Finnvedsbostäder står bakom bygget. Sammanlagt uppförs ca 150 lägenheter med olika typer av boendemöjligheter. Arbetet beräknas pågå under tre år, fördelat på två etapper där BYGGA är kontrakterade för totalentreprenaden i etapp1 och etapp 2. Det kontrakterade ordervärdet beräknas uppgå till 137,9 miljoner kronor.

BYGGA GWG är ett väletablerat, lokalt byggföretag som har funnits sedan 1993 genom att de tre lokala byggföretagen Bygga Värnamo, GnosjöBygg och GisleBygg gick ihop under ett och samma varumärke.

Kvarteret Städet kommer att byggas med Miljöbyggnad Silver, vilket är ett mätvärde som klassas som "mycket bra". En Miljöbyggnad på silvernivå uppfyller framför allt krav på mycket effektiv energianvändning, sunda materialval, tyst inomhusmiljö, god ventilation och hög fuktsäkerhet.



Emborg funderar

Mats Emborg
Chef FoU Betongindustri

Industriellt byggande kräver IT kunskap

Kunskap har jag pratat om tidigare – det är viktigt att kunna sortera ut vilken kunskap som just nu är rätt och viktigt för mig och min omgivning, slog jag fast. Det är det som är det svåra.

För oss på Betongindustri som levererar betong kunde man tänka sig att kunskap om vår produkt, dvs själva betongmaterialet, logiskt är det som är det viktiga just nu. Men det är något mer!

Vi tänker så här: Vi måste också veta hur betongens används – vilka byggnader och vilka exponeringar den utsätts för, hur den tas om hand på bygget, hur den gjuts och av vem osv. Ett bra exempel är att ha kunskap om industrialisering. Alla utförare utvecklar nu sitt industriella byggande, i det stora och i det lilla. Man försöker minska på sina slöserier, dvs aktiviteter som inte skapar något värde i slutändan. Det kan vara väntan, att göra om

moment, att förflytta sig i onödan och onödigt varulager. Att göra för bra är också slösigst dvs att bygga en Rolls Royce till en kund som betalt för en Skoda. Den platsgjuten betongen är väsentlig när det gäller att minska slöseriet. Kan vi erbjuda t ex självkompakterande betong som är fiberarmerad och fylla formar som är kvarsittande har man nått långt fram i industrialiseringsprocessen. Sen att platsgjuten betong aldrig ger något lager på bygget är ju en extra poäng.

Extra bra är att ha koll på betongens egenskaper för varje leverans: hur den ser ut i färskt tillstånd, hur den fyller formen, hur den härdar och torkar ut. Extra bra är om byggaren också vet var betongbilen är just nu och kan godkänna leveransen på ett enkelt sätt. Man pratar om spårbarhet av varje blandning på fabriken.

Här behövs verktyg baserade på senaste informationsteknologin. Flera verktyg har vi redan dvs IT, eller digitaliseringen, är ju här sedan länge. Vi använder den i våra telefoner – varje vaken timme sänder vi eller tar emot information via nätet. Det är på sätt och vis skrämmande. Ännu mer obehagligt är att telefonen och bakomliggande organisationer, t ex Facebook och Google, numer har koll på oss: var vi är, vårt beteende, vad vi gillar och inte gillar, vad vi vill köpa.

Men digitaliseringen kan användas till något betydligt mer nyttigt: att stödja det industriella byggandet – med platsgjuten betong. Vi är på väg in detta nu. Vi pratar redan nu om "det uppkopplade betongbygget" och "platsgjuten betong, on line".

Alltså; vi inser att kunskap om IT och industriella processer är viktigt just nu för oss i en industriell process. Vi kommer att göra en mycket intressant resa framöver, – häng med!



Miljö- och säkerhetsarbetet går hand i hand

– Sedan ett par år tillbaka arbetar vi med målsättningen att återvinna allt vatten från våra spolplatser i produktionen, berättar Cathrin Svensson som är miljöchef på Betongindustri.

Alla betongbilar hos Betongindustri ska spolas rena från betong varje dag. Det gäller både bilarnas roteraggregat och fabrikernas blandare. Sedan ett antal år tillbaka återanvänds spolvattnet både för att minska på förbrukningen av färskvatten och utsläpp av vatten. Målet är att återvinna allt vatten och att använda en del av det till produktionen. Planen är att Betongindustri under 2018 ska återvinna allt vatten på alla företagens fabriker.

Säkrade spolplatser

Samtidigt är spolplatserna en arbetsplats där chaufförerna ofta arbetar ensamma och ofta även vid slutet av arbetsdagen. För att

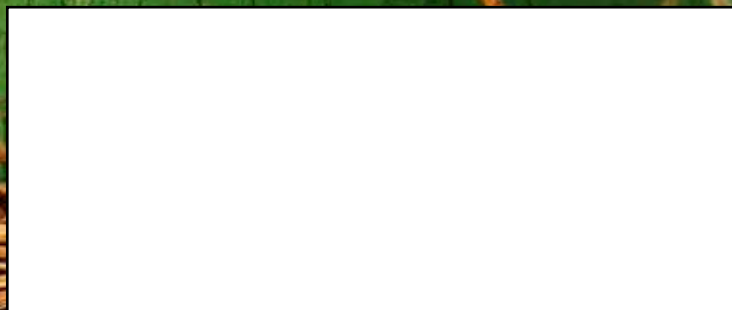
öka säkerheten har vi installerat larm på samtliga spolplatser runt om i landet. Ett automatiskt larm som utlöses om ingen rörelse sker under en viss tid trots att en betongbil har körts in på spolplatsen.

– Miljö och säkerhetsarbetet är ett prioriterat område för Betongindustri och redan för 15 år sedan började vi aktivt arbeta med att införa miljötankande inom hela vår organisation. Under åren har vi utvecklat vårt arbetssätt, förbättrat våra arbetsplatser och ökat kunskapen inom organisationen. Idag är miljötankandet något som på ett naturligt sätt genomsyrar hela vår organisation, berättar Cathrin Svensson.

Sverige

Porto
betalt

Betongindustri AB
Box 47 312
100 74 Stockholm



Betongindustri

HEIDELBERGCEMENT Group

Betongindustri AB

Årstaängsvägen 21 C
Box 47312
100 74 Stockholm
Tel 08-625 62 00
Fax 08-625 62 99
info@betongindustri.se
www.betongindustri.se

Ansvarig utgivare:
Anders Knutsson

Grafisk form/produktion:
Nimbus Communication AB

Fotografer i detta nummer bl a:
Bengt Höglund,
Mats Olofsson, Trafikverket.
David Naylor, Uppsala universitet
Eskander Bashiry, Trafikverket
Choice Hotell
AMF Pension