



*Det er vores mål at formidle viden om KMG på en troværdig, relevant og forståelig måde. Vi har mange spændende historier at fortælle og vil gerne dele dem med journalister og andre interesserede.*



**Jan Hundsdörfer**  
PR Chef

jan.hundsdoerfer@kmggroup.dk  
T +45 721 701 81  
F +45 744 296 00  
M +45 418 796 08



**Allan Johansen**  
Interessent ansvarlig

allan.johansen@kmggroup.dk  
T +45 721 701 81  
F +45 744 296 00  
M +45 418 796 15

KMG – Kliplev Motorway Group A/S  
Grøngrøft Slot, Grøngrøftvej 16  
DK-6200 Aabenraa

T +45 721 701 81  
F +45 744 296 00  
info@kmggroup.dk

www.kmggroup.dk



*Motorvejen juni  
Kliplev-Sønderborg 2011*

# Højkonjunktur og et højt aktivitetsniveau på anlægsområdet mellem Kliplev og Sønderborg

De seneste uger har været præget af solskinsvejr og sommertemperaturer. Dette havde som resultat, at antallet af medarbejdere endnu engang blev forøget på anlægspladsen af den fremtidige motorvej, således at KMG nu beskæftiger 450 mand ved færdiggørelsen af den nye motorvej.

Med disse veluddannede og motiverede medarbejdere får den nye motorvej mere og mere form og er meget klart synlig i landskabet.

## Cementstabilisering

Efter at de store jordarbejder er afsluttet, er vi i øjeblikket i fuld gang med at realisere frostsikringslaget. Dette sidste lag, inden bærelaget, bindelaget og asfalten bliver bragt ud, er det såkaldte jordplanum og består af et 20 cm tykt lag af cementstabiliseret sand.

Cementstabilisering er en metode, hvor - udover jordforbedringens effekter - også jordens modstandsevne mod belastninger fra trafik og klima forøges på langt sigt ved tilsætning af bindemidler. Herved bliver jorden varigt mere bæredygtig, vandufølsom og frostbestandig. Målet med cementstabiliseringen er konsolidering af jordplanum til et bæredygtig underlag og befæstelse af de forskellige delstrækninger.

Ved udførelsen af jordkonsolideringen bliver der i første arbejdsfase strøet bindemiddel, i dette tilfælde hydrofobert cement, på den forberedte overflade. Strøningen foretages med en strøvn, som regulerer, overvåger og dokumenterer udstøningsmængderne ved computerstyring i overensstem-

melse med kravene. I næste skridt blandes bindemidlet til en homogen sand-cement-blanding med den foreliggende jord ved hjælp af en jordfræser i den angivne tykkelse. Til komprimering af materialet bruges både statiske gummihjulstrømler og almindelige jordbygningssvalser. Derefter udføres det endelige lag af det komprimerede lag med en vejhøvl, som er udstyret med moderne 3D-teknologi.

Udførelsen af fuger foretages med en manuelt ført enakslet traktor i det friske lag med en afstand på 2,50 m. For at sikre, at disse fuger er revet hele vejen igennem konsolideringens fulde opbygningstykkelse, bliver disse punktuelt behandlet ved brug af en vibrationsvalse.

## Slidserenden

Allerede i det sidste nyhedsbrev blev det centrale afvandings-system, den såkaldte slidserende, beskrevet. Efter at det nødvendige udstyr til etableringen var ankommet til byggepladsen, blev kolonnerne straks sat i gang. I perfekt vejr, begyndte medarbejderne at fremstille de første par kilometer af slidserenden. Med en kapacitet som ligger på omkring 400-500 meter per dag og hold fortsætter de med uformindsket styrke. Med en præstation på næsten 900 meter beton-slidserende om dagen bliver det centrale afvandingsystem afsluttet til tiden.

Formand Helmut Sommer foran slidserendenstøberen og selve slidserenden.



Udover den på stedet støbte beton-slidserende, bliver der på nogle steder på motorvejen etableret slidserende ved hjælp af præfabrikerede betonfærdigdele. Dette er tilfældet på det stykke af motorvejen, hvor der skal være mulighed for at omdirigere trafikken fra den ene til den anden vejside. Når det kommer til planmæssige vedligeholdelsestiltag eller ved uheld kan det ske, at trafikken skal omdirigeres hen over midterrabatten til den anden side af motorvejen, igennem at autoværnet i midten fjernes. Ved disse overkørsler skal slidserenden have en højere bæredygtighed, som kun kan realiseres igennem brugen af betonfærdigdele.

“Det er bare supert at arbejde her i Danmark”, siger formand **Helmut Sommer** fra **Hilti+Jehle**, som er i gang med at etablere slidserenden. På spørgsmålet, hvordan det står til med samarbejdet med danskerne på byggepladsen og hvordan forholdene er, siger Helmut Sommer: “De dansker, som vi samarbejder med på byggepladsen er bare venlige og høflige. Når vi har spørgsmål eller andet på hjertet er de altid parate til at svare og være behjælpelig. Betingelserne er glimrende, vejret er med os, leverancerne af den beton vi bruger, er altid i tide og med disse rammebetingelser klarer vi mellem 400 og 500 meter om dagen.”

## Tilslutningsanlægget ved Sønderborg

Allerede i begyndelsen af det sidste år blev der startet med de meget omfangsrige anlægs- og broarbejder ved det fremtidige tilslutningssted på Aabenraavej i Sønderborg. Sammen med påbegyndelserne af anlægsarbejderne blev der etableret omfartsveje og ramper, således at trafikken kunne ledes rundt omkring anlægsstedet uden store gener.

Efterhånden er vi kommet så langt med anlægsarbejdet ved tilslutningsstedet, at der blev påbegyndt med nyanlæggelsen af Aabenraavej og anlægget af cykelstierne ved tilslutningsstedet. Samtlige underførelser for de to cykelstier er blevet realiseret og de to nye rundkørsler på Aabenraavej er frigivet for trafikken.

Hos tilslutningen af rute 41 (Aabenraavej) til den nye motorvej blev der lagt meget vægt på styringen af trafikken mht. de bløde trafikanter, således at cyklister ved den nye tilslutning ikke kommer i kontakt med bilisterne og de øvrige trafikanter. I det hele blev der etableret fem underførelser, bestående af præfabrikerede betonelementer, for cyklister og cykelstien hen over den nye motorvej er færdig.

I udgangen af maj blev den nye bro åbnet for trafikken, mens samtidig den gamle bro blev revet ned. Desuden blev de fleste af de nye til- og frakørsler etableret, således at færdiggørelsen af hele tilslutningsanlægget er afsluttet i enden af juli i år. Med afslutningen af arbejderne på stedet er således det andet ud af syv tilslutningsanlæg etableret total og KMG fokuserer arbejdet nu på realiseringen af de resterende tilslutningssteder.

## Vejspærringer

I forbindelse med gennemførelsen af et så stort infrastrukturprojekt er det altid nødvendigt at blokere nogle veje. Vores mål er fortsat at reducere generne for trafikanterne mest mulig. Derfor forsøger KMG at gøre vejspærringerne så kortvarige som mulig. Alligevel vil det være nødvendigt at spærre følgende veje for al trafik i et længere tidsrum:

Vejnavn	spærret fra	forventes åbnet igen
Drejbjergvej	januar 2011	september 2011
Kværløkke	august 2010	august 2011
Kirkebjerg	august 2010	august 2011
Kobberholm	november 2010	september 2011
Tørvemose	marts 2011	august 2011
Avnbølstenvej	august 2010	september 2011
Hørtoftvej	august 2010	oktober 2011



Tilslutningsanlægget ved Sønderborg. Her ses den nordlige rundkørsel