

- Norden taper

Konsernsjef i Sampo-konsernet, Bjørn Wahlroos, hadde et dystert budskap under åpningen av Via Nordica 2008.

- Vi bor i en avkrok av verden. Norden har et stort geografisk handicap med etterspørsel på den andre siden av jordkloden.

Sida 3



TISDAG 10 JUNI

VIA NORDICA 2008

Nordiska Vägtekniska Förbundets 20:e kongress, Finland 9 -11 juni 2008

Ny vejdirektør

Jeg har ganske vist kun været vejdirektør i godt en uge, men det er en uge, der har budt på så mange fortællinger om NVF, at jeg godt tør tage bladet fra munden og komme med nogle synspunkter.

Side 2



Inga hinder

- Det ska inte finnas några nationella hinder som förhindrar leverantörernas rörlighet och jag tycker att vi som vägmyndigheter har funnit en hög grad av samsyn när det gäller beställarstrategier och när olika entreprenadformer ska användas.

Side 2

Nya mål

Det svenska Vägverket presenterar ett nytt system för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. Förslaget bygger på att etappmålen tas fram tillsammans med andra aktörer. Omräknat i antalet dödade beräknas de nya åtgärdsnära etappmålen leda till 250 färre dödade år 2020.

Side 6



Værdatakart

Statens vegvesen og entreprenørene får varsler om store nedbørmengder og flom. For å øke beredskapen har Statens vegvesen også utviklet et værdatakart.

Side 7



- Nu är vi i gång

- VIA NORDICA 2008 ÄR EN JUBILEUMSKONGRESS, DET VILL SÄGA DEN TJUGONDE KONGRESSEN I NVF:S 73-ÅRIGA HISTORIA. DETTA SÄGER EN HEL DEL OM BÅDE NVF:S MEN OCKSÅ DESS KONGRESSERS BETYDELSE OCH NYTTA. DET FAKTUM ATT DENNA KONGRESS ÄR DEN STÖRSTA VIA NORDICA-KONGRESSEN GENOM TIDERNA SÄGER JU OCKSÅ ATT VI LYCKATS HÅLLA FÖRBUNDET AKTIVT, PRODUKTIVT OCH INTRESSANT FÖR HELA VÄG- OCH VÄGTRAFIKSEKTORN, SADE NVFS ORDFÖRANDE JUKKA HIRVELÄ.

Tre av inledningstalarna, NVF:s ordförande Jukka Hirvelä, baltiska vägförbundets ordförande Talis Straume och Piarc:s Colin Jordan fick äran att med en klassisk trehandstryckning skjuta i gång den 20 Via Nordica-kongressen. (Foto: Henrik Kettunen)

Mange fortællinger om NVF

Som nytiltrådt vejdirektør kunne man måske tro, at mit kendskab til NVF er så nyt, at jeg ikke havde noget at sige om den forgangne kongresperiode. Jeg har ganske vist kun været vejdirektør i godt en uge, men det er en uge, der har budt på så mange fortællinger om NVF, at jeg godt tør tage bladet fra munden og komme med nogle synspunkter:

”NVF er blevet et stadig mere udadvendt forum med åbne seminarer, prisuddelinger m.v.”, fortæller mange. Det er for mig at se en rigtig god fortælling. De åbne seminarer betragter jeg som strategiske affyringsramper for den viden, de tekniske udvalg ligger inde med, og som skal ud og arbejde i vejsektoren. Her mener jeg, det finske formandskab og strategiuvalget med det ikke særligt sexede navn ”Tema F” har set helt rigtigt. Det er mit håb, at vi også i den kommende kongresperiode får sat åbenhed over for omverdenen i fokus.

”Det sociale er vigtigt i NVF,” fortæller andre. Det er også en god fortælling. NVF er en netværksorganisation, og værdien af den investering, udvalgsmedlemmerne lægger i tid og kroner, skal blandt andet måles på, om de får knyttet stærke, nordiske netværk. Netværk, de kan trække på, også i andre sammenhænge end lige NVF.

”NVF er blevet et stadigt mere professionelt forum.” Denne fortælling trækker for mig at se et af de vigtigste udviklingsspor, som det finske formandskab har dyrket: Vi skal arbejde for vejsektorens bedste. Vi skal lave benchmarking, så vi finder den bedste praksis. Vi skal forstå, hvad omverdenen ønsker af os og agere proaktivt, eksempelvis på kravene til transportsektorens CO₂-udslip.

Per Jacobsen, Vejdirektoratet



LEDARE

INGEMAR SKOGÖ, GENERALDIREKTÖR FÖR VÄGVERKET I SVERIGE



Ännu ett steg

I år tar vi ytterligare ett steg mot en gemensam nordisk anläggningsmarknad. Det projekt som nordiska ministerrådet initierade för några år sedan har gett resultat. Jag tycker att vi har hittat samarbetsformer och arbetssätt som gynnar alla, både oss som beställare och företagen som utförare.

Det ska inte finnas några nationella hinder som förhindrar leverantörernas rörlighet och jag tycker att vi som vägmyndigheter har funnit en hög grad av samsyn när det gäller beställarstrategier och när olika entreprenadformer ska användas. Glädjande för oss i Sverige är att vi nu i princip fått klartecken att gå vidare med alternativa finansieringsformer, i några utvalda väg- och broprojekt.

På sikt ska givetvis detta samarbete gynna oss genom ett bredare utbud av entreprenörer och därmed en sundare konkurrens. Vi har ju på olika sätt underlättat leverantörsmarknaden, bland annat genom en gemensam portal för förfrågningar om anbud och en gemensam ordlista för facktermer. Den nordiska modell för fördjupad samverkan mellan konsult, entreprenör och beställare för att förbättra den viktiga erfarenhetsöverföringen vi rekommenderat, borde också fungera för att anläggningsmarknaden i Norden ska fungera bättre.

Även om vi hittat en bra ambitionsnivå måste vi hela tiden ha i tanken att fortsätta och förbättra samarbetet och skynda på utvecklingen. Vi måste också bli bättre på att lyfta fram anläggningsbranschen så att den tilltalar ungdomar av båda könen att hitta sin framtid där. Att vi nu träffas här i Helsingfors på Via Nordica är ett bra bevis på ett etablerat och fungerande samarbete.

Another step ahead

This year we will be taking a step further towards a common Nordic construction market. The project, initiated a few years ago by the Nordic Council of Ministers, has yielded results. I think we have found methods of collaborating and working that are favourable to all, both to ourselves as clients and to the companies that carry out operations.

There should be no obstacles in the way of supplier mobility, and I feel that we as road administrations have achieved a high degree of consensus regarding client strategies and the use of various types of contracts. In Sweden we are gratified at having got the all clear for furthering alternative financing methods regarding certain selected road and bridge projects.

Naturally, we will benefit from this collaboration in the long run by having a greater selection of contractors and with that, healthier competition. We have, of course, assisted the supplier market in various ways, with a common gateway for tender queries and a joint glossary of technical terms. The Nordic model for intensified collaboration between consultants, contractors and clients, recommended by us for improving the crucial exchange of experience, should also result in a better functioning Nordic construction market.

Even if we reach a satisfactory level of ambition, we must always remain mindful of constantly improving our collaboration and hastening development. We must also become better at presenting the construction industry so that we appeal to youth of both genders to consider their futures here. The fact that we have assembled here in Helsinki at Via Nordica is definite proof of an established and well-functioning collaboration.

Multiple stories about NVF

As the newly appointed Director of the Danish Road Directorate, one might suspect I do not have much to say about the finishing congress period and NVF. But even though I have only held the position for a week, I will still venture out and make some points of view on NVF.

The reason for this is the many positive stories I have heard about NVF in the week up to the congress.

”NVF has become a more outgoing organization with open seminars, more articles and awards”, says many. This is truly a good story. I regard the seminars as a launch pad for the vast knowledge contained in the Technical Committees and a way to implement this knowledge into the road sector. Here, I believe, the Finnish chairmanship and the strategic committee with the less than sexy name ”Tema F.” has made an important point, and it is my hope that we in the following congress period will be able to focus even harder on communicating with the public.

”The social element of NVF is also important”, I hear. This is true as NVF is also a forum for networking and sharing of knowledge. And the value for money should be found equally in this networking as in the results from the various committees. Strong Nordic networks are important, not only in connection with NVF, but also for our cooperation in general.

”NVF has become increasingly professionalized”, some people say. For me this statement represents one of the really important achievements of the Finnish chairmanship; the common objective to work in collaboration for the improvement of our road sector. We should commit ourselves to benchmarking with each other to find the best possible practises. We should also aim at a common understanding of new demands from society in order to respond to challenges such as the CO₂ emissions from the transport sector.

I gång!

Tre av innledningstalarna, NVF:s ordførande Jukka Hirvelä, baltiska vögforbundetets ordførande, Talis Straume og Piarc:s Colin Jordan fikk äran att med en klassisk trehandstryckning skjuta i gäng den 20 Via Nordica-kongressen. Med digital teknik fungerer en bergssprängning lika bra i en kongresslokal som ute i verkligheten.

THORSTEN ALM, SVERIGE

Den vitklädda ackapellgruppen Fork lyckades, trots den tidiga måndagsinviqningen, få deltagarna att joddlä och klappa händer i takt.

Huvudtalet hölls givetvis av Nordiska vögtekniska förbundets ordførande, Jukka Hirvelä, tillika generaldirektör för den finska Vögforvaltningen, Tiehallinto.

- Via Nordica 2008 är en jubileumskongress, det vill säga den tjugonde kongressen i NVF:s 73-åriga historia. Detta säger en hel del om både NVF:s men också dess kongressers betydelse och nytta. Det faktum att denna kongress är den största Via Nordica-kongressen genom tiderna säger ju också att vi lyckats hålla förbundet aktivt, produktivt och intressant för hela vög- och vögtrafiksektorn. Vi vill dela med oss av vår kunskap, vi är stolta över den men i allt högre grad också beroende av samverkan i nya och mångskiftande nätverk, sade Jukka Hirvelä.

Just samverkan var en av huvudpunkterna i innledningstallet. Ett enskilt land eller vöghäl- lare kan inte ensam lösa alla problem. Klimatförändringar, krav på hållbara transporter, verksamhetsformer och trafiksäker-

het berör alla och det visar också den efterfrågan på samarbete som finns inom vöghallningen i Norden, Europa och även globalt.

-Kongresserna är utmärkta tillfällen att föra diskussioner, träffa nya kolleger och utveckla sina nätverk. Jag tror att kongressen, genom att utrymna i detta kongresscentrum möjliggjort en kompakt form, automatiskt kommer att föra människor samman på ett levande och naturligt sätt. Jag hoppas att vår gemensamma resa på "Vägen framåt" ska bli både intressant, säker och underhållande och

att ni efter tre dagar kan återvända hem, många erfarenheter rikare, avslutade Jukka Hirvelä.

Det baltiska vögforbundetets ordførande Talis Straume, som byggt en liknande organisation som NVF, och Piarc:s president, Colin Jordan, som håller Piarc-möte efter kongressen, talade båda om vikten av att alla vöghallare behöver samarbeta för att möta de utmaningar som står för dörren med klimatförändringar, globalisering och nya länders frammar- sch med krav på stora infrastrukturinvesteringar.



De tre av innledningstalarna, NVF:s ordførande Jukka Hirvelä, baltiska vögforbundetets ordførande, Talis Straume, og Piarc:s Colin Jordan fikk äran att med en klassisk trehandstryckning skjuta i gäng den 20 Via Nordica-kongressen. Med digital teknik fungerer en bergssprängning lika bra i en kongresslokal som ute i verkligheten. (Foto: Henrik Kuttonen)

Opening Ceremony

NRA Chairman Jukka Hirvelä, Baltic Road Association chairman Talis Straume and PIARC president Colin Jordan got the twentieth NRA Congress going yesterday with a digital blast.

- At Via Nordica 2008 we celebrate the twentieth congress of the 73 years old history of NRA, stated Jukka Hirvelä. We have succeeded in keeping our association going for the benefit and interest of the whole road and traffic sector. Climatic changes, demand for sustainable transports and traffic safety affect all of us. There is a demand for cooperation in the Nordic region, Europe and even globally.



- Må innse utfordringene

Kongressens hovedtaler, konsernsjef Björn Wahlroos i Sampo-koncernens åpnet med å si at han ikke er optimistisk med tanke på Nordens framtid.

HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

- Vi har ingen sjanse for å konkurrere, sa Wahlroos i åpningstalen der han snakket om Norden i et globalt perspektiv - og viste blant annet til den høye beskatningen og geografiske og demografiske handicap.

- Vi bor i en avkrok av verden. Norden har et stort geografisk handicap med etterspørsel på den andre siden av jordkloden. Det kommer til å bli tøffere for oss både økonomisk, men også strukturelt, sa Wahlroos. Norden ligger dramatisk etter den nye verden i Asia, og Europa ligger heller ikke langt framme. I tillegg blir befolkningen eldre og

det fødes færre barn i Europa.

Wahlroos pekte på utdanningssystemet som en av de største utfordringene for å lykkes.

- Vi må skape en fleksibel utdanning som gir mer enn en mulighet for folk, og som gjør det lettere å flytte arbeidskraft. Han sa det også er viktig å gi mer intensiver til lærere og forskere og skape en større konkurranse blant universitetene.

- Vi har hatt et forsprang når det gjelder å eksportere tanker og teknikk, men dette forspran-

get krymper mens etterspørselen øker. Det er ulønnsomt å frakte papir fra Finland til Shanghai. Vi må utvikle oss og bli bedre på logistikk, understreket Wahlroos. Samtidig blir det mindre penger i det offentlige og stort konkurransekraft. Derfor vil privat finansiering av for eksempel vegger og telekom spille en større rolle i framtida. - Vi i Norden lever i et paradiset for oss selv, men vi må innse utfordringene og gjøre noe med det nå, avsluttet Wahlroos.

- We must realise the challenges

- We live in a corner of the world with no chance to compete, said CEO of the Sampo Group, Björn Wahlroos in his Keynote Speech at the opening of the congress. The Nordic region is handicapped in a global perspective due to high taxation and geographical and demographic handicap. We must develop and improve our logistics.

Hvor mye kan man forlange av en trafikant?

Gunnar Gunnarsson, Vejdirektoratet Island



Det allerviktigste er at trafikanten eller bilisten må være edru, med fastspændt sikkerhedssele og køre med lovlig hastighed. Man kan forlange at bilister kan køre bil, kører altid forsigtigt og tænker først og fremst på kørselen.

Erna Hreinsdóttir, Vejdirektoratet Island



Vejsystemet skal være sådan at det lægger minst mulige krav på trafikanten og vejplanlæggerne skal lægge vægt på at vejene blir sådan at bilisternes fejl ikke betyder at de, eller andre på vejene, kommer til skade eller omkommer.

Ole Heimick Øen, Norges Automobilforbund



- Man bør forlange at trafikanten bruker hodet og opptrer lovlig i trafikken!

Bente Renberg, Statens vegvesen Norge



- Et vanskelig spørsmål. Det er litt avhengig av erfaringene - spennvidden mellom nye og erfarne trafikanter er stor. En må i alle fall forvente at trafikantene følger trafikkreglene.



Det er andra gången som de nordiska och baltiska väg- och transportbibliotekarierna har en monter på Via Nordica. Framifrån står Ingbjörg Paidóttir, Anna Maria Magnusson, Marianne Bluma, Catharina Arvidsson, Katrine Handberg, Risa Mageröy, Katja Mäkilä och Sirpa Haapamäki. (Foto: Thorsten Alm)

Firar godt samarbeid

■ De firar tioårs-jubileum, väg- og transportbibliotekarierna i de åtta nordiska och baltiska länderna.

- De internationella frågorna blir allt vanligare och då fungerar det här nätverket utomordentligt.

När vi får frågor om hur det ser ut med olika saker i Norden eller Baltikum kan vi snabbt få fram informationen, berättar Sirpa Haapamäki från det finska vägbiiblioteket och som var den som för tio år sedan tog initiativ till samarbetet.

Temat för årets utställning på Via Nordica är "Vägen till kunskap" och det är inte bara för dem som använder sig av bibliotekens tjänster. Även för de baltiska länderna har samarbetet varit framgångsrikt.

- Jag är helt ensam bibliotekarie i Litauen så det här samarbetet är viktigt för mig för att bygga upp vår verksamhet, säger Katja Mäkilä på det litauiska vägverket.



Molekylmousse

■ Det svenske firmaet Nynas demonstrerer og serverer noe utenom det vanlige på sin stand. I går var det risotto med parmesanmousse på menyen. To franske kokker lagde risotto med parmesanmousse som falt i smak hos tilskuerne. Men oppskriften er litt utenom det vanlige - de bruker nemlig lecithin som kommer fra soyabønner. - I stedet for å bruke fløte eller fett når vi skal lage parmesan-mousse bruker vi lecithin. Dette stoffet er uten lukt og smak. Når vi visper inn dette og får vi skum som blir helt stivt. Du kan

til og med putte det i fryseren og det holder seg like godt til dagen etter. Grunnen er at lecithin reagerer med molekylene i væsken slik at det blir stivt. I tillegg blir parmesanmaken sterkere enn den ville blitt hvis vi hadde brukt fløte eller fett, forklarer kokkene.

Nynas er for øvrig verdens ledende på oljeapplikasjoner. De har over 800 ansatte og produksjon i Europa og Nord- og Sør-Amerika samt kontor i 30 land. De er opptatt av å utvikle unike muligheter og "Taking oil further" står i fokus.

Martins Dambergs, Latvian State Roads, Latvia

If you are a driver, the point of view on how much you can ask of a driver, is one, for pedestrian it is a totally different one. It's a dilemma.

Torben Hansen, Vejdirektoratet Danmark

Meget mere end loven siger. Det må være rimeligt at forlange, at trafikanter udviser sund fornuft og fleksibilitet. Alt for mange trafikanter er egoistiske. Det fører til roadrage og uheld.

Tina Jacobsen, Rambøll Danmark

Vi kan godt forlange, at trafikanterne tænker sig om, men vi kan ikke forvente det. De skal også hjælpes, og vores veje skal bygges, så den leder dem på rette vej.

Sanna Kolomainen, Vägförvaltningen, Finland

Man skall kunna kräva att trafikanterna tar körförhållandena i beaktande och att de följer trafikreglerna.



Iskold elektronik

■ Du kører på vejen, og pludselig skrider bilen ud. Senere, da din totalskadede bil er fjernet, opdager du, at der var et næsten usynligt lag is på vejen.

Hvis det står til det finske firma Vaisala, skal vi slippe for den slags ubehagelige overraskelser i fremtiden. Firmaet leverer 'Remote Road Surface State Sensor' - en sensor, der kan sættes på eksemplvis vejskilte, og beregne

isens tykkelse.

- Vores kunder er vejmyndighederne. Vi kalder systemet for 'aktiv vinter varsling', fordi det advarer bilisterne om glat føre, før de selv opdager det. Sensoren kan sammen med intelligente skilte automatisk sænke hastigheden og advare om de glatte forhold, siger Keijo Rekorius, der er sælger i Vaisala og står på stand 23 på udstillingen.

Trafiksikkerhed er blodig alvor

■ Trafiksikkerhed er altid vigtigt, og på standen hos NVF udvalg 52 kan man ved selvsyn opleve at det også er dødelig alvor. Audur Thora Arnadóttir (tv) og hendes kollega Erna Hreinsdóttir fra Islandske Vegagerdin viser autentiske billeder af hvor galt det kan gå med alkohol og kørsel. Audur

er veteran i NVF, og er især glad for de gode seminarer, som udvalget har afholdt.

"Det har været vores mål at samle de bedste resultater og formidle dem til gavn for hele vejsektoren", siger hun. Erna tilføjer, at problemerne tit er de samme på tværs af landegrænserne, hvilket

man kan se ved, at mange kampanjer er ens.

De to glæder sig allerede til næste kongres i deres hjemland i 2012.

Besøg NVF 52 på stand nr. 27a. og hør mere om trafiksikkerhed kl. 15.30 i SAL 5.



Tankestillere av trafiksäkerhet

■ Stefan Agnar Finnsson är splitterny isländsk medlem i NVF 52 Trafiksäkerhet. Han verkar ändå ha fullt på klart vad utskottet ställer ut i sin monter. - Vi har mycket statistik från Norden, visar Finnsson. Man jämför mycket på nordisk basis. Sedan ser vi också på vilken roll farten spelar i t.ex. en olycksituation. Man kan ändra på mycket genom att antingen min-

ska eller öka hastigheten.

Utskottet har också plockat in i sin monter 27 a olika korta reklamfilmer om trafiksäkerhetsåtgärder. De bör man kasta ett öga på då man stannar vid NVF 52 Trafiksäkerhet, om man inte annars får sig en tankeställare. Tack för presentationen av montern, Stefan, och välkommen med i NVF!



Konkreta exempel

■ Danska Charlotte von Scholten från NVF 53 Transportinformatik (ITS) visar en förteckning i den broschyr som delas ut på utskottets monter.

- ITS är ett verktyg för trafiksäkerhet, säger von Scholten - och det gagnar miljön. Utskottet

presenterar på sin monter 30 c en hel samling med effekter av ITS sammankopplade med konkreta exempel. - Det är viktigt att de här sakerna blir bekanta för dem som sysslar med planläggning. NVF-kollegan Per Hedelund instämmer. I tillägg presenterar vi

utskottets färskaste utgåva av transportinformatikordboken, Road Transport Informatics Terminology, berättar han. - Ordboken är ett mönsterexempel på vilken typ av samarbete man kan syssla med inom ramarna för NVF, menar Per Hedelund.

Bättre mål ska rädda liv

Det svenska Vägverket presenterar ett nytt system för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. Förslaget bygger på att etappmålen tas fram tillsammans med andra aktörer. Målen ska också vara bättre knutna till åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

KARIN PAULSSON

SVERIGE ■

Omräknat i antalet dödade beräknas de nya åtgärdsnära etappmålen leda till 250 färre dödade år 2020. Under de senaste åren beräknas i snitt 460 personer per år ha dömts i vägtrafiken. Om de nya etappmålen nås förväntas antalet dödade år 2020 bli omkring 210 personer.

– Det nya etappmålet och förslaget till arbetssätt kopplar ihop målet med vad som är nödvändigt att göra. Det saknade vi förra gången och det blev en obalans mellan den politiska ambitionen och de beslut och de åtgärder som då måste komma till stånd, säger Claes Tingvall, Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör.

Det var i juni 2006 som Vägverket fick regeringens uppdrag att föreslå ett nytt etappmål för trafik-

säkerhetsutvecklingen och skapa ett nytt underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen. I uppdraget ingick också att låta en oberoende instans utvärdera hur arbetet med att nå Nollvisionen och dess etappmål har utvecklats och genomförts.

Enligt utvärderingen saknade etappmålet om 270 dödade år 2007 en förankring. Det sattes utan samråd med andra aktörer och de var inte heller engagerade i att skapa åtgärder. Målet påverkade inte aktörernas verksamhetsplanering. Nu föreslås ett system för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet som bygger på mätbara mål, årliga uppföljningar samt ökad involvering och ansvarstagande från eller av viktiga aktörer.

– Vi har som måtto för det nya etappmålet att "det som mäts blir gjort". Vi håller nu på att sätta upp ett sekretariat för att göra "smarta" mätningar av det som är viktigt. "Smarta" mätningar är mätningar som styr alla aktörer och som gör att vi hela tiden kan korrigera oss, utan att det för den skull kostar oss en förmögenhet, fortsätter Claes Tingvall.

I dag har Vägverket sektor-

sansvaret och är därmed naturliga samordnare men förslaget är organisationsoberoende för att kunna anpassas till en förändrad myndighetsorganisation inom transportsektorn.

Även i andra nordiska länder pågår liknande diskussioner. I Norge lever också nollvisionen med i de transportpolitiska målen. Där jobbar man också med det som kallas universiell utformning.

Clearer goals for road safety work

The Swedish Road Administration proposes new intermediate goals for road safety, drawn up together with other players concerning improved safety measures. These will be based on an assessment of Vision Zero, introduced in 1997. It is calculated that in recent years 460 people on average were killed annually on Swedish roads; 270 deaths according to the 2007 intermediate goal. With the new intermediate goals fatalities for 2020 should number about 210.



Bättre koppling mellan mål och åtgärder ska minska olyckorna och få ned antalet dödade fram till år 2020.



Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall.

PPP Projects: Experiences for the Future

On Wednesday in Hall 3B via Nordica participants can learn about four different PPP projects in Finland, Norway, Denmark and Sweden.

PETÚR MATTHÍASSON

NORDEN ■ The question is, is PPP better than traditional financing? What are the benefits and what are the downsides? Via Nordica will try to answer those questions and many more. PPP stands for Public-Private-Partnership. Also called Life-Cycle models.

Just to give the reader a glimpse of what will be talked about. Matti Vehviläinen from Finland will talk about the E18 roadproject on the way between Helsinki and Turku. He says that that the main benefit of the life-cycle model in comparison to budget-financed implementation is a quick and cost-effective construction and the degrees of

freedom made possible by responsibility periods of more than 20 years.

The Danish build on the Norwegian experience with a parallell bid. That is to say one bid for a PPP project and one for a traditional DB-project (Design-Build project). In case of the PPP bid being too expensive, the traditional would be preferred. The bidders were asked what they thought about this and they answered that one should make a decision and only ask for one bid. If asked which one they preferred, the big companies said PPP but the small ones said that they preferred traditional DB. The bidders also said they could handle the risk, and that the Road Administrations should be very selective about the costs.

More about this Wednesday in Hall 3B 8:30-10:00



The concrete for the northern bridge at Sepänniemisalmi has been cast, and the southern bridge is open to worksite traffic. Photo: E18 Muurla - Lohja Motorway/Jouni Saaristo



Islandske kvinder løber over hele verden

G. PÉTUR MATTHÍASSON, ISLAND

ISLAND ■ Den 19. juni 1915 fik islandske kvinder valgret, men kun hvis de var 40 år gamle, de næst 15 år skulde så mindskes med et år hvert år. Men i 1920 blev det så at alle kvinder kunne stemme. Men på grund af det fejrer islandske kvinder en kvindefrihedsdag den 19. juni. Og de sidste 19 år har kvinder holdt et kvindeløb i juni-måned. Det blev i år den 7. juni og det er ikke så at kvinder løber sammen kun i Reykjavik, eller ud på landet, nej islandske kvinder løber over hele verden og også på Via Nordica i Helsinki. omkring 20 kvinder på konferencen løb i går. På samme tid løb 15.000 islandske bedstemor, mors, datters og veninder og havde det morsomt sammen.

Islandske kvinder på via Nordica løb sammen i søndags. Alle kvinder får en T-shirt og guldmédalje. Foto: Henrik Kettunen

Endret klima krever ny beredskap

Endring i klima gjør at værgudene har overtaket på Statens vegvesen. Kraftig snø- og regnvær, flom og skred fører til stengte veier og det må en større innsats til for å holde veiene åpne.

HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

KLIMA Klimascenariene for år 2100 viser at snittemperaturen i Norge vil øke med mellom 1,5 og 6 grader, alt etter hvor i landet det er. I fjor ble det blant annet registrert 270 millimeter regn og opptil 70 cm snø i løpet av et døgn på enkelte steder i Norge. I mai gikk det et leirras som stengte E6 ti mil nord for Lillehammer. Bruer og veier har kollapset på grunn av flom og E 18 på Sørlandet måtte stenges på grunn av snøkaos. For å være bedre forberedt på konsekvensene av endret klima har Statens vegvesen blant annet startet et klimaprojekt.

Annen beredskap

Varmere klima og kraftig nedbør fører til at vi for eksempel får nye typer skred eller skred på nye steder og tette vannløp som kan gi oversvømmelser. Vi må se hvor faren er størst og prioritere etter nye kriterier. Havet stiger, stormflo og bølger øker i kraft og bølgene slår stadig sterkere inn over land. Det gjør at vi vurderer om ferjekaier og veier og bruer langs kysten må legges høyere over vannstanden, sier Gordana Petkovic,



Endret klima får konsekvenser for vegnettet (Foto: Statens vegvesen)

vic, som leder Statens vegvesens klimaprojekt. - Og vi må forebygge mer og øke beredskapen der vi ikke kan forebygge, legger hun til.

Forutser flom

Statens vegvesen og entreprenørene får varsler om store nedbørmengder og flom. For å øke beredskapen har Statens vegvesen også utviklet et værdatakart.

- Ved å bruke dette kan man forutse skredfare og store vannmengder og gjøre tiltak som hin-

drer skader på og langs veien. For eksempel kan man se når det kommer mer vann enn dreneringssystemet langs veien tåler, sier Petkovic.

Statens vegvesen har for øvrig en kriseorganisasjon som også skal tre i kraft etter behov ved store flommer og andre værrelaterte hendelser.

Kostnader

Store mengder nedbør koster Statens vegvesen flere ti-talls millioner hvert år - i tillegg forfaller

en del av vegnettet fortere enn det ellers ville gjort. I Statens vegvesens driftsbudsjetter er det ikke penger til å rette opp alle flomskadene. Bare på en konstruksjon var det nødreparasjon og skader for 4,5 millioner i fjor.

De to siste årene har det årlig blitt brukt mellom 50 og 100 millioner kroner på å rydde opp etter ras og flom hvert år. I tillegg kommer et stort omfang mindre utbedringsarbeider som gjøres i forbindelse med funksjonskontrakter.

On alert for climatic changes

Climatic changes with heavy precipitations, floods and landslides close down roads. This costs the NPRA between NOK 50 and 100 million every year. Gordana Petkovic, leader of the NPRAs climate project, states that one must assess risks, prioritise measures according to new criteria and increase preparations for hazards which cannot be prevented. One must also consider whether ferry terminals, roads and bridges along the coast should be constructed higher above sea-level. The NPRA has developed a weather data chart in order to predict damage from slides and precipitation.



Prosjektleder Gordana Petkovic, Statens vegvesen. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Hvor hver eneste centimeter har stor betydning

Teknisk tur. Helsingfors vision om tilgjengelighet for alle

G. PÉTUR MATTHÍASSON

Man skal ikke køre langt med busen for at komme til en lille park, hvor man samtidig med at lære de

unge om trafikken, laver undersøgelser om hvad er bedst for de handicappede i trafikken.

Helsingfors har en plan om at byen skal være lige tilgængelig for alle. Det vil dog tage et stykke tid. Det

Selv om parken er lille findes der mange ting

er jo mange forskellige grupper man skal tage hensyn til. Det er for eksempel ikke nok at se på hvad

de blinde har brug for. Omgivelserne skal også afpasses til de der kører rullestol. Så hvis man skal komme

over gaden har de blinde brug for en kantsten men det er selvfølgelig ikke godt nok for rullestolen. Derfor må man finde en løsning der er god nok for begge grupper. Det gør man så med en lille rampe der er 15 cm lang og har 4 centimeters højdeforskel. Det er hver-

tfald det man fundet ud af er den bedste løsning for alle.

Hvis man vil tænke i tilgængelighed så må man tage extra hensyn til detaljerne.

Natura 2000 and Road Planning

The Natura 2000 session (Hall 3B) this afternoon consists of three presentations by Danish and Finnish speakers. Natura 2000 is the European Unionwide network of protected areas, recognised as 'sites of Community importance' under the EC Habitats Directive.

INGE FOSSELIE

CLIMATE The first presentation gives a general view of the Habitats Directive with focus on management of the requirements. Erik Buchwald, The Danish Agency for Spatial and Environmental Planning, describes the framework of the directive and what the stricter administrative practice mean,

for instance in regard of member countries' interpretation of the precautionary principle. The competent authorities are responsible for the protection when they assess plans or projects.

Consequences

The second and third presentations describe the consequences when planning road projects in Finland and Denmark. A Finnish case presented by Tarja Söderman, Finnish Environment Institute, describes the work on planning and designing a road project in Borgå, southern Finland, in connection with the Environmental Impact Statement. The aim was to construct a new road to the Kilpilahti industrial area, one of the largest che-

mical industry centers in Northern Europe and the biggest harbour in Finland.

Natura 2000 sites

Ulla Rose Andersen, COWI Consultancy, Denmark, presents a Danish case on an Environmental Impact Statement for a new national road. The planned motorway Herning - Århus passes through the forests around Silkeborg, a nature hot-spot in Denmark. The area is designated as a Natura 2000 site according to the Habitats Directive. The permission for road construction from the responsible authorities is given on terms of conditions including a number of mitigation measures. Denmark has designated 254 Natura 2000 sites.



Ylläs naturpark. Vägen är byggd för några år sen, kallas Ylläs Maisematie, som betyder landskapsväg. Foto: Henrik Kettonen

Dagens visa ord:

"Hvorfor være stor når man er lykkelig som lille"
(ukendt ophav)

BAKSIDEN

PROGRAM

Tisdag 10 juni / Tuesday 10 June

Session 3, salarna 3a, 3b, 3c, 5 /

Session 3, Halls 3a, 3b, 3c, 5 8.30-10.00

KAFFEPÅUS / COFFEE BREAK 10.00-10.30

Plenum 2, sal 5/

Plenary Session 2, Hall 5 10.30-12.00

LUNCH 12.00-13.30

Ett tillgängligt Helsingfors /

An Accessible Helsinki 13.00-14.30

Session 4, salarna 3a, 3b, 3c, 5 /

Session 4, Halls 3a, 3b, 3c, 5 13.30-15.00

KAFFEPÅUS / COFFEE BREAK 15.00-15.30

Ett tillgängligt Helsingfors /

An Accessible Helsinki 15.00-16.30

Session 5, salarna 3a, 3b, 5 /

Session 5, Halls 3a, 3b, 5 15.30-17.00

PAUS / BREAK

Bankett, Mässcentrum /

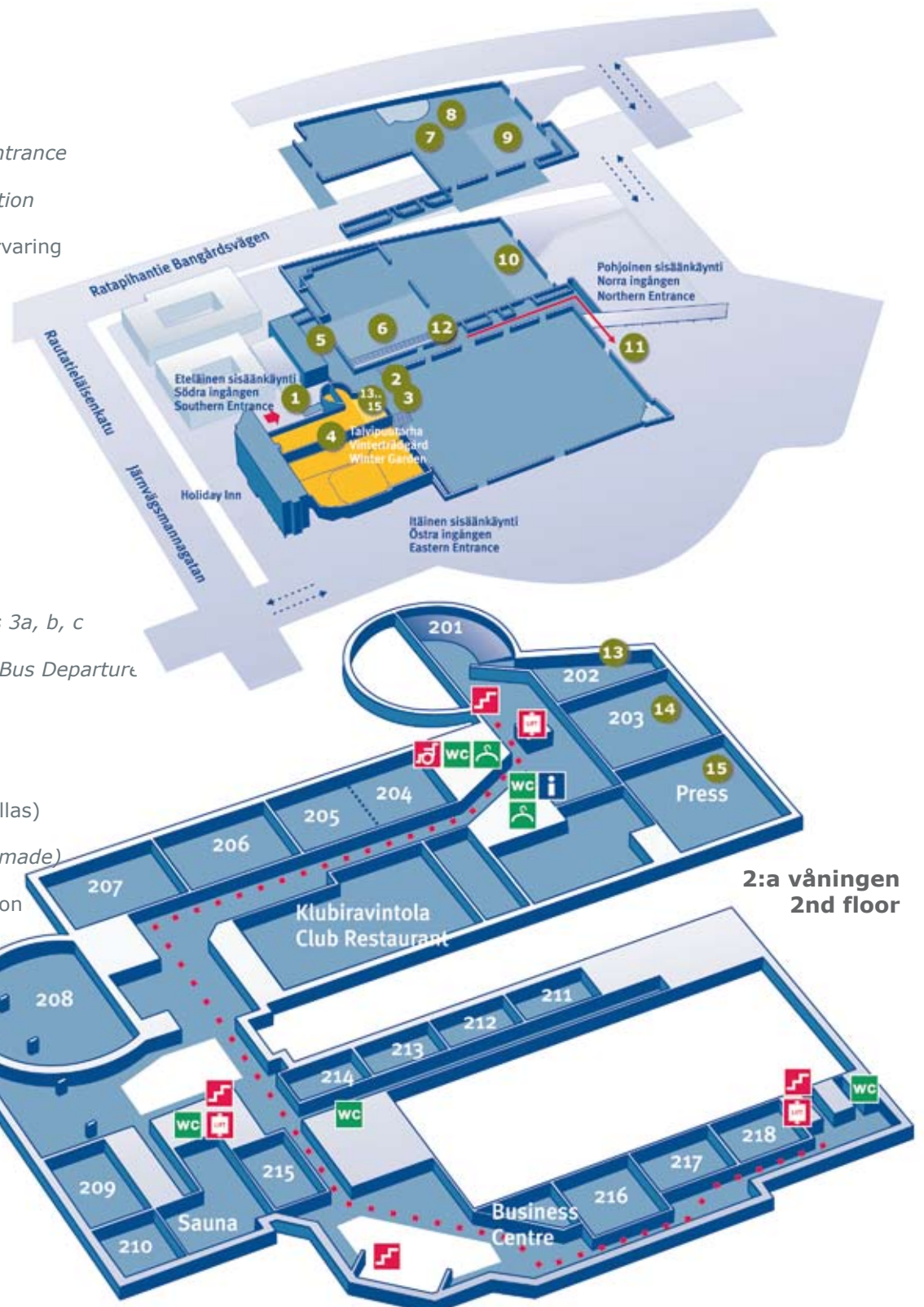
Banquet, Fair Centre 19.00-00.30



Abstraktion fra åbningen af Via Nordica 08, Teckning: Ditte Kilsgaard Møller

Vad är var? What is where?

- 1 Huvudingång/Main Entrance
- 2 Registrering/Registration
- 3 Garderob och väskförvaring /Cloakroom
- 4 Lunchområde /Lunch Area
- 5 Get Together
- 6 Bankett/Banquet
- 7 Utställning/Exhibition
- 8 Information
- 9 Sal 5/Hall 5
- 10 Salarna 3a, b, c/Halls 3a, b, c
- 11 Bussarnas startplats/Bus Departure
- 12 Första hjälp/First Aid
- 13 Speakers' Room
- 14 Mötesrum (kan beställas) /Meeting Room (reservations can be made)
- 15 Pressrum och redaktion /Press Room and Editorial Office



Redaktion, kongresstidningen

Ansvarig: Mikaela Jussila, Finland

Chefredaktör: Helge Rong, Norge

Journalist: Thorsten Alm, Sverige

Journalist: Andrew Langkjær, Danmark

Journalist: G. Pétur Matthíasson, Island

Journalist: Henriette Erken Busterud, Norge

Journalist: Karin Paulsson, Sverige

Journalist: Mikkel Bruun, Danmark

Journalist: Inge Fosselie, Norge

Lay-out: Hilde Strangstadstuen, Norge

Lay-out: Ditte Kilsgaard Møller, Danmark

Redaktionen håller till i 2:a våningen. Vi tar gärna emot besök och idéer till möjliga artiklar i de kommande tidningarna. Du får en färsk tidning tisdagen och onsdagen den 10 och 11 juni, samt en pdf-utgåva efter kongressen. Nr. 1 är producerat på förhand.