

Via Nordica

2012

Á krossgötum **At a Crossroads**

www.vianordica.is

Via Nordica

2012

Nyheter alla kongressdager på www.vianordica.is

Vägbyggandet är en pulsåder och främjar kulturen

På Island har vägbyggandet alltid varit en integrerad del av samhällsutvecklingen. På senare år har det spelat en huvudroll i uppbyggnaden av det nutida samhället. I ett glesbefolkat land kan inte nationen blomstra utan förbindelser och på Island handlar förbindelserna för det mesta om bilkörning och trafik på våra vägar.

Vägbyggandet är ett långsiktigt arbete. Vi måste utveckla vårt kunnande, undersöka material, metoder, natur, äganderätt och juridik – vägbyggandet sträcker sig över en mängd olika varierande kunskapsområden i samhället.

Vägbyggandet är därför ett slags kunskapssökande, samtidigt som det är ett uppförande av konkreta byggnadsverk. Det är viktigt att vi träffas, ordnar konferenser och diskuterar våra erfarenheter och utbyter kunskaper. Vi måste lära av varandra om hur vi bäst kan använda vår kunskap, hur vägarna består och hur trafikanterna upplever sina bilresor. Islänningar som arbetar med vägar och vägtrafik har haft nytta av samarbetet inom NVF och det är tillfredsställande samtidigt som jag vet att de även har haft en del kunskaper att bidra med.

Att bygga väg handlar även om säkerhet. Våra vägar måste vara utformade på ett sådant sätt att vår trygghet garanteras även när vi färdas på bergsvägar, över älvar eller raviner. I händelse av en olycka kan vägens utformning tillsammans med fordonets säkerhetsutrustning minska konsekvenserna.

Vägar är därför också kultur i begreppets vidaste bemärkelse. Vägbyggandet är en pulsåder som i både bokstavig och bildlig mening förenar samhällets alla delar. Kort sagt: Utan vägar kan vi inte existera, de är livsviktiga för oss.

Jag välkomnar er alla till Island och önskar er en trevlig konferens.

Ögmundur Jónasson
inrikesminister, Island

Roads provide a lifeline and creates culture

Since the very beginning, the construction of roads in Iceland has been an inseparable part of its social development. In recent times, it has become a key feature in the evolution of a modern society. A country that is sparsely populated cannot thrive without transport and, in Iceland, transport revolves principally around driving and road traffic.

Road construction is a long-term task. We need to expand our working knowledge and to research materials, methods, nature, ownership rights and legislation – road administration intercepts a vast range of specialised fields throughout our society.

Constructing roads therefore represents a quest for knowledge, just as much as the building of tangible structures. We need to meet, hold conferences and discuss our experiences and know-how. We must learn from each other how best to use our know-how, how to manage the roads and how our drivers are experiencing their travels. Icelandic road people have greatly benefitted from the cooperation they enjoy within the forum of the Nordic Road Association, at the same time I believe Iceland also has a number of things to contribute.

Constructing roads also revolves around safety. Our structures must be designed well enough to guarantee our safety, whether we are driving up a mountain pass, over a river or across a gully. In the event of a mishap, road structures can play just as important a role as the safety equipment of a vehicle.

Roads are therefore also culture in the broadest sense of the term. Road construction is a lifeline, which, in both figurative and practical terms, acts as a bridge for all areas of the national community. In brief: Without roads we would not exist. They are indispensable to us.

I would like to welcome you all to Iceland and wish you every success at this congress.

Ögmundur Jónasson
Minister of the Interior, Iceland



” We need to meet, hold conferences and discuss our experiences and know-how.

Välkommen till

Via Nordica 2012 i Reykjavik

I många avseenden står vi nu vid ett vägskäl vad gäller vägar och vägtrafik. Miljömässig hållbarhet blir en allt större utmaning i vårt dagliga liv. Utsläpp av växthusgaser från bilar som drivs på fossila bränslen påverkar i allt högre grad miljön och det är oacceptabelt att det fortsätter i samma takt de kommande åren. Trots att trafiksäkerheten är bättre i de nordiska länderna än i många andra regioner i världen, kan vi inte acceptera vår situation vad gäller antalet döda eller allvarligt skadade i trafiken. Samtidigt som kraven på att kraftigt minska dessa negativa aspekter av vägtrafiken, höjs fortsatt kraven på en utveckling av vägnätet och ökad mobilitet.

Dessa teman är bland många viktiga ämnen som vi skal diskutera på den första Via Nordica-konferensen som nu arrangeras på Island. På kongressen presenteras resultatet av fyra års arbete av hundratals vägexperter och där introduceras även början på en ny fyraårs-period. Förhoppningsvis kan vi få hjälp med att välja rätt väg bortom vägskälet.

Via Nordica 2012 erbjuder experter och andra inom vårt område en utmärkt möjlighet att utbyta idéer, lära av varandra och knyta nya kontakter. Kongressen är även öppen för experter utanför de nordiska länderna som gärna vill ta del av våra erfarenheter samt bidra med internationella perspektiv till denna nordiska kongress. Med hänvisning till ämnet "Vid ett vägskäl" fokuserar kongressens program på de utmaningar vi står inför idag och vårt behov av att fatta viktiga beslut om vilken väg vi bör ta och åt vilket håll vi bör sträva inom den närmaste framtiden. Under de olika sessionerna kommer vi att diskutera ämnen som t ex Politik och vägmyndigheter, Vägtrafiken blir grönare, Nollvisionen blir global och Mobilitetshantering.

Utställningen, som också äger rum i kongresshallen Harpa, kommer att tillföra intressanta perspektiv och förhoppningsvis bidra till ett framgångsrikt evenemang.

Å Nordiska Vägforum 's (NVF) vägnar har jag den stora äran att önska dig välkommen till Reykjavik. Jag hoppas att Via Nordica 2012 kommer att vara till stor nytta för er alla och att ni kommer att få en trevlig tid under ert kongressdeltagande och besök på Island.

Hreinn Haraldsson

*ordförande i NVF 2008-2012
Generaldirektör för ICERA*



Welcome to

Via Nordica 2012 in Reykjavik

Road traffic and construction of roads is in many ways now at a crossroads. Environmental sustainability is set to increasingly become the main challenge in our daily lives. The environmental impact of greenhouse gas emissions from vehicles that run on fossil fuels has greatly increased and it is unacceptable that this will persist in the years ahead. Even though road safety situation is better in the Nordic countries than in most other regions of the world, we can not tolerate that so many people are still being killed or seriously injured on our roads. The need to significantly reduce these negative aspects of road traffic runs hand in hand with growing demands on the development of road infrastructure and increased mobility.

The themes mentioned above are among the numerous important subjects that will be discussed at this first Via Nordica Conference to be held in Iceland. The congress brings to a close four years' work by hundreds of road experts, who presents their findings and results. It will further mark the beginning of a new four year cycle and hopefully help us choose the right route beyond the crossroads.

Via Nordica 2012 offers experts and others within our field an excellent opportunity to share ideas, learn from each other and establish new contacts. The congress is also open to experts beyond the Nordic countries who would like to share our experiences and bring international elements to this Nordic congress. Under the theme of "At a Crossroads", the programme for the congress focus's on the challenges we face today and the need to make fundamental decisions regarding what routes to take and where to head in the near future. Topics such as "Where in the World is Common Sense", "Road Traffic goes Greener", "Vision Zero goes Global" and "Mobility Management" will be discussed during the various sessions.

The exhibition is also located in the congress hall Harpa and will add interesting elements and hopefully contribute to the success of the event.

On behalf of the Nordic Road Association (NVF) I have the great pleasure to welcome you to Reykjavik in June 2012. I hope that Via Nordica 2012 will be of great benefit to you all and that you will fully enjoy your participation and visit to Iceland.

Hreinn Haraldsson

*Chairman of NVF 2008-2012
General Director of ICERA*



Practical information

The Via Nordica 2012 Congress, takes place at Harpa Concert Hall and Conference Centre, Austurbakki 2, 101 Reykjavík, Iceland.

Chairs

Please be present in the lecture hall at least 10 minutes prior to your session. It is important that sessions stay on schedule. It is vital that all speakers observe their time allotment.

Speakers

All speakers are asked to bring their

presentation at least 15 minutes in advance of the session and upload it in the appropriate folder on the computer in the session hall. Assistant will be on hand in the lecture hall to support speakers.

Coffee breaks

Coffee, tea and refreshments during coffee breaks will be served in the Exhibition area on 1st and 2nd floor.

Badges

All participants are requested to wear their personal badge throughout the Congress. The

badge is the entrance ticket to all sessions. Should you misplace your badge a replacement can be obtained at the Hospitality desk 2nd floor.

Business centre

A Business centre is located on Level K1 in Harpa.

Excursions

Various excursions for participants and accompanying persons are available. Information and tickets can be obtained at the Hospitality desk 2nd floor.

Program – Söndag

Söndag, June 10th

18:00–20:00	Sammankomst (Get together)	Sal: Silfurberg
-------------	----------------------------	------------------------

Program – Måndag

Alla Plenum sessioner kommer att hålls på engelska. Parallella sessioner i Eldborg och Norðurljós hålls på engelska. Parallella session i Silfurberg A och B hålls på skandinaviska med en simultantolkning till engelska.

Måndag, 11 juni

08:00–17:00	Registrering			
09:00	Utställningen öppnas			
09:30–10:30	Öppningsceremoni Hreinn Haraldsson, ordförande för Nordiskt Vägforum (Nordic Road Association, NVF). Hälsningar framförda av indenrigsminister Ögmundur Jónasson samt Jean-François Corté Generalsekretär PIARC och Skirmantas Skrinkas Ordförande BRA.			Sal: Eldborg
10:45–12:15	Plenum 1, Var i världen är sunt förnuft? Politik och vägmyndigheterna Gunnar Wetterberg – Páll Skúlason – Diskussioner. Hur fattas beslut, vem fattar dem och varför? Den svenske historikern Gunnar Wetterberg går igenom de Nordiska ländernas guldålder och hur utvecklingen av vägar och transporter kan leda till en ny guldålder. Professor Páll Skúlason håller föredrag om de metoder som bäst förbättrar beslutsfattande. Sessionen avslutas med en diskussion mellan Gunnar och Páll samt Ögmundur Jónasson, Indenrigsminister, Ingermar Skogö före detta Generaldirektör för Vägverket Sverige och Professor Elisabeth Deakin, UC Berkeley, USA.			Sal: Eldborg
12:15	Utställning öppnas officiellt			
12:15–13:30	Lunch			
13:30–15:00	Eldborg	Norðurljós	Silfurberg A	Silfurberg B
	Session 1-1 Beläggning FoU-pristävling (deltagarnas arbeten) De projekt som tävlar i 2012 års Vägbeläggningspris introduceras. Vinnaren presenteras i slutet av kongressen.	Broar Att bygga med full medvetenhet – Ny kompetens Fallstudier av viktiga broprojekt som innefattar ökad medvetenhet. Uppföljning av införandet av nya europeiska standarder. Forskningsresultat om livscykelmedveten design.	Session 1-3 Informationssystem – IKT På väg mot smartare e-tjänster – Från väg- och trafikdata via standardisering till smarta tjänster Vad är det som behövs för att få smarta e-tjänster att fungera som mest effektivt? Informationens viktiga roll som grundval för beslutsfattande när allvarliga händelser inträffar. Vilka regler bör gälla för tjänster? Politik och normer. Betydelsen av informationens aktualitet och kvalitet.	Session 1-4 Strategisk planering Planering av gränsöverskridande transporter Samarbete inom området för gränsöverskridande transporter mellan de nordiska länderna med tonvikt på infrastrukturer och deras roll. Två projekt kommer att undersökas, Öresundsbron och Torneå-Haparanda-banan, tio år före och tio år efter att de byggdes. Dessa infrastrukturers påverkan på samhället kommer att granskas, liksom för- och nackdelar med ett samarbete mellan länderna.
15:00–15:30	Kaffe paus			
15:30–17:00	Plenum 2, Vägtrafiken blir grönare Jacques Marmy – Lars Stenqvist – Thorsteinn Hermannsson – Ásgeir Ívarsson. Experter från vägtransportbranschen diskuterar framtida ramverk inom vägtransporter. Jacques Marmy, chef för tekniska frågor i International Road Transport Union (IRU), kommer att tala om minskningen av koldioxidutsläpp från tunga fordon. Vice verkställande direktör Lars Stenqvist, Scania, håller föredrag om i vilket sammanhang framtidens fordonsutveckling bör fortsätta. Transportingenjör Þorsteinn Hermannsson och kemiingenjör Ásgeir Ívarsson svarar på frågor hur man på ett effektivt sätt minskar personbilers utsläp i framtiden.			Sal: Eldborg

Exhibition

The Exhibition is located on the 1st and 2nd floor

Gala dinner

Ticket and the number of your table for the Gala dinner should be in your participant kit – if not please contact the Congress Hospitality desk on 2nd floor.


Internet access / café

Wireless internet access is available in Harpa and is free of charge. Internet café is located in exhibition area on 1st floor.

Lunches

A buffet lunch for all registered participants and exhibitors is served in the Exhibition area 1st floor on Monday June 11, Tuesday June 12 and Wednesday June 13

Professional Congress Organizer – PCO

Congress Reykjavík, Conference Management Services Ltd. is the official organizing agency – PCO, for the congress 

The address is: Congress Reykjavík, Engjateigur 5, IS-105 Reykjavík, tel: +354 585 3900, www.congress.is

Registration and Hospitality Desk

Congress Reykjavík is in charge of the registration, accommodation bookings and social arrangements.

Opening hours:

Sunday, June 10	14:00 – 18:00
Monday, June 11	08:00 – 17:00
Tuesday, June 12	08:00 – 17:00
Wednesday, June 13	08:00 – 17:00

Telephones:

Imma (+354 897 5599), Tobba (+354 862 4752) Lára (+354 896 6075) Bryndís (+354 696 5169)

Program – Sunday

Sunday, June 10th

18:00–20:00

Get-together

Hall: **Silfurberg**

Program – Monday

Monday, June 11th

All Plenary sessions will be held in English. Parallel sessions in Eldborg and Norðurljós will be held in English. Paralell sessions in Silfurberg A and B will be held in Scandinavian language with simultaneous translation into English.

08:00–17:00	Registration			
09:00	Exhibition open – Exhibition area 1st floor			
09:30–10:30	Opening ceremony <i>Hreinn Haraldsson, the chairman of the Nordic Road Association, will open the congress. Ögmundur Jónasson, the Minister of interior, Jean-François Corté Secretary General of PIARC and Skirmantas Skrinkas Chairman of BRA will address the congress.</i>			Hall: Eldborg
10:45–12:15	Plenary session 1, Where in the world is common sense? – Politics and road authorities Gunnar Wetterberg – Páll Skúlason – Discussions. <i>How are decisions made, who makes them and why. The Swedish historian Gunnar Wetterberg will be going over the golden ages of the Nordic countries and how the development of roads and transport can lead to a new golden age. Professor Páll Skúlason will talk about the best methods for improving decision making. The session will conclude with a discussion between Gunnar and Páll, Ögmundur Jónasson, Minister of the Interior, Ingemar Skogö former Director General of Swedish road administration and Professor Elizabeth Deakin, UC Berkely, USA.</i>			Hall: Eldborg
12:15	Official opening of exhibition – Exhibition area 1st floor			
12:15–13:30	Lunch			
13:30–15:00	Eldborg	Norðurljós	Silfurberg A	Silfurberg B
	Session 1-1 Road pavements R&D prize competition (contributors' results) <i>Projects that are competing for the 2012 Road pavements prize will be introduced. The winner will be announced at the end of the congress.</i>	Session 1-2 Bridges Building with total awareness – New competence <i>Case studies on major bridge projects involving increased awareness. Follow-up of adoption of new European standards. Research results of life-cycle aware design.</i>	Session 1-3 Information systems – ICT On the way to smart e-services – From road and traffic data through standardization to smart services <i>What is required to make smart e-services work most effectively? The importance of information as a basis for decision making when serious events occur. What framework is required for services? Politics and norms. The importance of the most up-to-date information and its quality. Presentation of a new shortfilm focusing on this question.</i>	Session 1-4 Strategic planning Planning of cross border transport <i>Collaboration in the field of cross-border transport between Nordic countries with an emphasis on infrastructures and their role. Two projects will be examined, the Öresund bridge and the Haparanda-Tornio project, ten years before and ten years after their construction. The impact of these infrastructures on the community will be examined, as well as the pros and cons of collaboration between countries.</i>
15:00–15:30	Coffee break			
15:30–17:00	Plenary session 2, Road traffic goes greener Jacques Marmy – Lars Stenqvist – Thorsteinn Hermannsson – Ásgeir Ívarsson. <i>Experts from the road transport industry will discuss the future framework in road transport. Jacques Marmy, head of technical affairs in the International Road Transport Union (IRU) will talk about the reduction of CO₂ emissions from heavy vehicles. Senior vice president Lars Stenqvist, Scania, will talk about in what context the future of vehicle development should continue. Þorsteinn R. Hermannsson transportation engineer and Ásgeir Ívarsson chemical engineer from Mannvit Engineering, will talk about efficient measures to decrease private vehicle emissions in a local context.</i>			Hall: Eldborg

Transporter skapar n

Han har föreslagit en ny nordisk union med danska drottning Margrethe som statsöverhuvud. Han menar att bättre kommunikationer kan bli första steget mot ett fördjupat nordiskt samarbete, som kan lägga grunden för en ny nordisk guldålder.

TEXT OCH FOTO: Göran Fält

Gunnar Wetterberg är historiker och samhällspolitisk chef på akademikerförbundet Saco, med förmåga att skapa rubriker. Mest omtalat är kanske hans förslag om att de fem nordiska länderna borde gå samman i en ny union.

Statsman. Han har även skrivit en uppmärksam bok om Axel Oxenstierna, rikskanslern som på 1600-talet lade grunden för det svenska stormaktsväldet.

- Han är Sverige-Finlands störste statsman genom tiderna. Och Danmarks "slugaste fiende". Han spelar en väldig roll i Nordens historia.

- Jag tänker ta avstamp i Oxenstierna och hans tid, när Sverige-Finland vänder sig utåt och börjar ta en europeisk roll.

Oxenstierna ville förbättra kommunikationerna för att få ut den tidens exportprodukter. Han går mycket systematiskt in för att öppna vägar till Bergslagen och Småland. Vägvesendet spelar en viktig roll i det bygge som han gör.



Gunnar Wetterberg

- Det har funnits ett par avgörande skeden i historien, när utvecklingen har tagit språng framåt. Då har alltid kommunikationer och infrastruktur varit en viktig del för att det hela ska lyckas.

Järnvägen. Nästa stora expansionsfas i Norden kommer under andra halvan av 1800-talet. Då hjälper järnvägen till

att binda samman länderna och lägga grunden för industrialiseringen. En lång period som börjar på 1860-talet och sträcker sig in i 1900-talet. Vägarnas tur att rustas upp kommer inte förrän på 1920-talet.

Gunnar Wetterberg menar att Norden nu står vi inför en liknande startpunkt, när de fem länderna ska hävda sig i globaliseringen.

- Tidigare har vi varit väldigt inriktade på att varje enskilt land ska knytas samman och bindas ihop, nu måste vi tänka i termer av hela Norden. Om vi kan få en nordisk resursbas ger det en mycket starkare grund för den framtida tillväxten. Vi bör utveckla vägar, järnvägar, flyg och sjöfart i ett nordiskt perspektiv. Och få det att samspela med den digitala kommunikationen.

” När företagen och människorna går över gränserna så ställer det krav på de fysiska kommunikationerna. *Gunnar Wetterberg*

ny nordisk guldålder

Öresundsbron är exempel på samnordisk infrastruktur av den typ som kan bereda väg för en ny nordisk guldålder, enligt historikern Gunnar Wetterberg.

Union. Är det en del av din idé om en nordisk union?

– Långt innan vi gör en union så är det klokt att försöka dra så mycket nytta som möjligt av varandra. På 1950-talet var nordisk integration ett mycket politiskt projekt. Men under de senaste 20 åren har människorna och företagen gjort mycket mer för den nordiska sammanflätningen än politiken. När företagen och människorna går över gränserna så ställer det krav på de fysiska kommunikationerna.

Vad skulle vinsterna vara med en nordisk union?

– Det ena spåret handlar om att göra Nordens röst hörd i världen. Tillsammans är vi en av de tio, tolv största

ekonomierna och skulle vara en självskriven medlem av G20-gruppen. I dag har vi svårare att få våra intressen tillgodosedda.

Drottning. – Det andra spåret är att om vi integreras mer kan vi utnyttja våra resurser bättre än om vi är fem länder var för sig.

Och med drottning Margrethe som statsöverhuvud?

– Jag backade från det förslaget när jag skrev i Nordiska rådets årsbok, det väckte så starka reaktioner. Man kanske får tänka sig en malaysisk lösning, där turas delstaternas sultaner om att vara statsöverhuvud. Då skulle vi bli den enda stat i världen som är republik och monarki på samma gång. ■

English summary

He has proposed a new Nordic federation, with the Danish queen Margrethe as head of state, in the same way as during the 14th century. He argues that improved transports and infrastructure can be an important step towards creating a new golden age in the Nordic countries. The road building Swedish chancellor Axel Oxenstierna is a prominent example from the 17th century. Swedish historian Gunnar Wetterberg is a keen supporter of Nordic cooperation and a man who knows how to create headlines and interesting discussions.

” Konstruksjon av store hengebruer skjer flere steder og er en verdensomfattende prosess. Bjørn Isaksen, Statens vegvesen

Å by bevisst

– Den spesielle utfordringen for oss er for små trafikkmengder, sier Bjørn Isaksen

TEKST: Håkon Aurlien FOTO: Børre Stensvold/Statens vegvesen

Det er ikke nemt Bjørn Isaksen er leder kontor for bruplanlegging og –prosjektering i Statens vegvesen Vegdirektoratet.



Bjørn Isaksen

Utfordringer. Han arbeider nå med utviklingen av nye bruer for en fergefri kystriksveg, men følger tett byggingen av den 1310 meter lange Hardangerbrua i Vest-Norge. En slank to-felts konstruksjon gir andre tekniske utfordringer enn bruer med flere kjørebaner.

Strukturell design. Fra 2006 var han tungt involvert i konstruksjonen av hengebrua som skal krysse Eidsfjord, en sidearm av Hardangerfjorden. Brua får to kjørebaner, hver 4,5 meter lange, og i tillegg et 3,25 meter bredt fotgjengerfelt.

Bygga og smalt

å konstruere lange bruer
ksen.

Den 1310 meter lange Hardangerbrua i Vest-Norge. En slank to-felts konstruksjon gir andre tekniske utfordringer enn bruer med flere kjørebaneer.

– Det var veldig viktig for oss å utvikle en strukturell design som gir en stabil bru med lang livslengde. Derfor var det kritisk å utvikle bruelementer som er enkle å komme til for inspeksjon og vedlikehold, sier han.

Fire prosjekter. I presentasjonen vil Isaksen beskrive belastningene Hardangebrua er konstruert for, fordeling av trafikk- og vindkrefter og analyser av aerodynamisk stabilitet. Han vil også vise inspeksjonsutstyr, avfuktingssystem for kjørebanelementene i stål, spesielle dempere montert mellom seksjonene samt noen bilder fra byggingen som nå er i gang.

Fire bruprosjekter skal presenteres i sesjonen: Over Fehmarn belt i Danmark, Partihalls og Slussen i Sverige og Hardangerbrua i Norge. ■

English summary

The session will present case studies on major bridge projects involving increased awareness. It will follow-up adoption of new European standards and show research results of life-cycle aware design. Bjørn Isaksen is head of the bridge design department at the Norwegian Public Roads Administration and will present the two lane 1310 meter Hardangerbrua suspension bridge. Projects from Denmark and Sweden will also be presented.

Når alvorlige hendelser skjer på transportnettet er det viktig for å kunne handle riktig at god, relevant og korrekt informasjon er tilgjengelig for den som skal ta beslutninger. Bildet er hentet fra julestormen i Vest-Norge i 2011.

” For å kunne levere gode nasjonale webtjenester er det viktig at det legges politisk til rette for å etablere bærekraftige modeller for datadeling og samhandling .
Ellen Strandenæs,
Jernbaneverket

Smartere e-tjenester i Norden

Hva er viktig for å få smarte webtjenester til å virke mest effektivt? - Det er at det legges til rette for å etablere bærekraftige modeller for datadeling og samhandling mellom flere parter og mellom flere land, sier Ellen Strandenæs.

TEKST: Håkon Aurlien FOTO: Arne Veum

Hun arbeider i dag i Jernbaneverket i Norge og jobbet tidligere i Statens vegvesen. Under NVF-konferansen håper hun å bidra til diskusjoner om hvordan data skal samles inn, bearbeides og presenteres av transportetatene i årene som kommer.



Ellen Strandenæs

Samordning. - Når alvorlige hendelser skjer på transportnettet er det viktig for å kunne handle riktig at god, relevant og korrekt informasjon er tilgjengelig for den som skal ta beslutninger. Vi har en rekke svært gode webtjenester som er laget for å løse viktige samfunnsoppgaver og som har kostet svært mye å etablere. Ved videreutvikling av disse er vi avhengige av standardisering og samordning av datafangst, kvalitetsbegreper og formater, sier hun.

Sammen med fem kolleger orienterer Strandenæs om status og muligheter innen datakvalitet, funksjonalitet, organisering og teknikk.

Geografisk infrastruktur. Fra Sverige presenteres oppbygningen av en nasjonal geografisk infrastruktur, www.geoportal.se, hvor deltagende parter inkluderer blant annet Forsvaret, Lantmäteriet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Sveriges Kommuner och Landsting, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Statistiska centralbyrån, Sveriges geologiska undersökning, SMHI og Trafikverket.

Fra Færøylene presenteres tjenesten www.kortal.fo som knytter sammen geodata fra Landsverk, Føroya Tele, Klaksvik og Torshavn kommuner, Kort- og matrikelstyrelsen, Miljøstyrelsen og strømleverandøren SEV.

Prisingsmodeller. Fra Norge presenteres www.skrednett.no, en tjeneste som kombinerer grunnlagsdata fra den nasjonale geografiske infrastrukturen i Norge, Norge Digitalt, sammen med innsamlete opplysninger om skred og skredrisiko fra NGU, NVE, Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Forsvarets militærgeografiske tjeneste.

Trafikverket i Finland arbeider med å produsere Inspire transportnett, et datasett som sammenstiller vegnett, jernbane og

farledsdata fra systemene VägDataBank, Sjöfartsled Register, JärnVägBurk.

Sesjonen vil også se kort på hvordan PSI direktivet og prisingsmodeller er implementert. ■

English summary

A review of national GIS web services highlights different aspects of political initiatives regarding data gathering, sharing and collaboration, deliveries and usage leading to better services, fewer accidents and increased effectivity. The session presents portals from Sweden, the Faroe Islands, Norway Finland, with a cursory glance at the implementation of the PSI directive.

Hur påverkar trafiklösningarna samhällsutvecklingen är ett av frågorna som diskuteras i session 1-4. Bilden visar godståg på Haparandabanan.

Samverkan för gränslös trafik

– Det finns bra exempel på att aktörer i olika länder kan samverka för att få till stånd lyckade gränsöverskridande trafiklösningar, även om situationen är komplex och många parter berörs.

TEXT: Göran Fält FOTO: Monica Näslund og Göran Fält

” **Inte sällan krävs åtgärder som påverkar flera olika transportslag samtidigt.** *Susanne Ingo*

Det säger Susanne Ingo som är moderator för sessionen om gränsöverskridande transporter.

Öresundsbron och Torneå-Haparandabanan är två framgångsrika nordiska utvecklingsprojekt där de gemensamma trafiklösningarna spelat en avgörande roll.

Förutsättningarna. Hur påverkar trafiklösningarna samhällsutvecklingen och vilka är de avgörande förutsättningarna för beslut om att binda ihop transportsystemet mellan länderna? De frågorna diskuteras i session 1-4, som leds av Susanne Ingo, utvecklingsstrateg på Trafikverket.

Svårt. – En av de största utmaningarna med att få till bra gränsöverskridande transportlösningar är att så många olika aktörer behöver bestämma sig i rätt tid. Det verkar särskilt svårt att få statliga aktörer att bestämma sig. Det som kanske förefaller naturligt i det lokala perspektivet och som prioriteras i regionen kan vara svårt att få gehör för från nationella myndigheter, regering och riksdag, säger Susanne Ingo.

Det är inte alltid som en åtgärd i nationens



Susanne Ingo

gränstrakter prioriteras i den hårda konkurrensen om nationella resurser. Det är kanske inte heller så lätt att, i en tid av stor osäkerhet, se nyttan av gränsöverskridande transportlösningar på många års sikt.

Kostsamma. – Dessutom är projekten ofta komplicerade. Det kan krävas kostsamma infrastrukturinvesteringar som i Öresund eller avancerade tekniska anpassningar, som för att hantera transporter på järnvägar med olika spårvidd i Finland och Sverige.

– Inte sällan krävs åtgärder som påverkar flera olika transportslag samtidigt. Detta blir extra komplicerat när flera statliga myndigheter behöver samordna sig. Ofta kommer även EU:s regelverk och beslutsprocesser in i bilden. Men de kan också vara en förutsättning som forcerar fram beslut.

Spännande. *Vad hoppas du uppnå med din session?*

– Jag hoppas att de som deltar förstå att det pågår en mycket spännande utveckling i våra gränstrakter, och att det finns bra exempel på

att man kan samverka för att få till stånd lyckade lösningar.

– I bästa fall får vi också tips och nya insikter som vi kan ha nytta av när vi kommer hem. Både Öresundsförbindelsen och den samordnade utvecklingen i Haparanda Torneå är exempel på satsningar som varit framgångsrika. ■

English summary

Collaboration in the field of cross-border transport between Nordic countries with an emphasis on infrastructures and their role. Two projects will be examined, the Öresund bridge and the Haparanda-Tornio project, ten years before and ten years after their construction. The impact of these infrastructures on the community will be examined, as well as the pros and cons of collaboration between countries.

At skabe en ny t

Vi må tænke anderledes, vi må tænke grønnere, og vi må tænke på miljøet. Det er de fleste enige om, men alligevel vil de fleste stadigvæk sætte sig ind i sin egen bil og køre alene til arbejdet.

TEXT: G. Pétur Matthíasson FOTO: Karin Beate Nøsterud/Norden.org

Det er ikke nemt at få mennesker til at tænke helt nye ting. Alligevel skal man i Plenum 2 diskutere hvordan trafikken kan blive grønnere. Thorsteinn Hermannsson vil snakke om, hvordan man kan nedsætte CO₂ og andet udslip i fremtiden.

Grønnere. Hermannsson siger, at den største udfordring er, at få folk til at begynde på nye ting, ændre de rutiner, som de kender og bruger i dag – at ændre tankegangen.

– Bilmotoren har været uændret i mange, mange årtier og på samme tid er brug af biler i Island hele tiden steget kraftigt. Det kalder på en forandring i tankegangen, begynde at være miljøvenlig indenfor transportsektoren, mindske energiforbruget og sætte grønnere transport på dagsordenen, siger Thorsteinn Hermannsson.

Han vil sammen med Ásgeir Ívarsson i deres foredrag oplyse om, hvor Island står i henhold til miljøvenlig transport, og hvordan man skal opnå målet. – Det bliver ikke så let, selv om mange tror det, siger Hermannsson.

Økonomisk krise. Han mener, at Via Nordica er et meget vigtigt forum til at formidle viden og know-how mellem transportverdenen i Norden. Folk i alle nordiske lande tackler de samme problemer til daglig, og de er tit helt anderledes end i Sydeuropa eller på andre kontinenter.

– Man skændes om virkningerne af CO₂-emissioner på miljøet, og hvilken betydning emissionerne vil have i de kommende år. Især har folk, der står i den økonomiske krise, nævnt, at der ikke er tid til at beskæftige sig med noget, der kan siges at være fremtidige problemer. Økonomiske



Thorsteinn Hermannsson

undersøgelser indikerer dog, at det mest effektive tiltag til at reducere drivhusgasser betaler sig i det lange løb, siger han.

– Privatbilen vil være det primære transportmiddel i de kommende årtier. Men vi skal bruge den på en fornuftig måde, reducere energiforbruget og arbejde på at skifte til vedvarende energi, siger han.

Mobility Management. Ifølge Hermannsson tyder udenlandsk erfaring med styrelse af trafikken (Mobility Management) i byområder på, at det er muligt at reducere brugen af privatbiler til ture til og fra arbejde og skole betydeligt. Med så meget som op til en fjerdedel.

” Især har folk, der står i den økonomiske krise, nævnt, at der ikke er tid til at beskæftige sig med noget, der kan siges at være fremtidige problemer. *Thorsteinn Hermannsson*

ankegang

I Plenum 2 skal man diskutere hvordan trafikken kan blive grønnere. Thorsteinn Hermannsson vil snakke om hvordan man kan nedsætte CO₂ og andet udslip i fremtiden.

– Byer i Holland og Danmark er kendt for mange cyklister, men det kommer ikke af sig selv, mener Hermannsson.

Men hvad mener han så om elbilen?

– Den vil sandsynligvis afløse benzinbilen. De er begyndt at dukke op én efter én på gaderne, men det varer mange år, inden der bliver flere elbiler end benzinbiler. Island alene har mere end 200.000 biler og i et normalt år, importerer man omkring 15.000 nye personbiler. Når elbiler kommer i masseproduktion, og vil være økonomiske, så vil det alligevel tage mange år at forny vores biler, siger han.

Bystruktur. Således vil det tage lang tid, men hvad med den offentlige transport? Hermannsson siger, at det har meget med strukturen af byer at gøre,

afstanden mellem hjem og arbejde og skole og afstanden til tjenester som butikker.

– I store og meget tætte byer kan man måske forvente, at den offentlige transport vil nå en andel på 50 procent. I en lille by som Reykjavik, selvom den er struktureret omkring privatbiler, er afstanden ikke så stor. Ifølge en undersøgelse bor omkring 30 procent af befolkningen mindre end to kilometer fra arbejde og 60 procent inden for 5 kilometer. Hvis væksten i trafikken reduceres i fremtiden, forventer man, at folk vil tage kortere ture på cykle eller til fods og lange ture med offentlig transport, forklarer han. ■

English summary

We have to think differently – think green energy. The environment is high in our thoughts yet most people sit alone in their private cars. In Plenum 2 one will discuss how the traffic is getting greener. Thorsteinn Hermannsson will discuss how the biggest problem is to get people to think differently, to break with their every day routine. Even though many think that one shouldn't be thinking about this in the middle of an economic crisis, Hermannsson points out that study's show that effective ways to reduce greenhouse gasses will be economically sane in the long run.

Program – Tisdag

Alla Plenum sessioner kommer att hålls på engelska. Parallella sessioner i Eldborg och Norðurljós hålls på engelska. Parallella session i Silfurberg A och B hålls på skandinaviska med en simultantolkning till engelska.

Tisdag, 12 juni

08:00–17:00	Registrering			
09:00–10:30	Plenum 3, Nollvisionen blir global Sal: Eldborg Claes Tingvall – Diensh Sethi – Anders Eugensson. <i>Claes Tingvall, en av nollvisionens initiativtagare, diskuterar nya utmaningar inom offentliga investeringar och behovet av samarbete mellan icke-statliga organisationer och marknadsenheter. Diensh Sethi diskuterar trafikolyckor som et växanda folkhälsoproblem. Anders Eugensson från Volvo diskuterar Volvos mål att säkerställa att ingen dödas eller kommer allvarligt til skade i en ny Volvobil år 2020.</i>			
10:30–10:45	Kaffe paus			
10:45–12:15	Eldborg Session 2-1 Vägens konstruktion Markundersökningar, vägbeläggning, materialmodeller, livscykelkostnader och kapitalförvaltning Markundersökningar för vägprojekt samt utmaningar och framtida lösningar inom vägbeläggning och vägteknik diskuteras. Materialmodeller för att stabilisera jord, livscykelkostnader och kapitalförvaltning kommer också att undersökas i detta sammanhang.	Norðurljós Session 2-2 ITS ITS – främjer effektivitet och hållbarhet i transportsektorn. Vilka är fördelarna med europeiskt samarbete? Under sammanträdet diskuteras europeiskt samarbete inom ITS (Intelligent Transport Systems). De stora europeiska projekten eSafety och EasyWay diskuteras med avseende på hur de påverkar både större företag och små- och medelstora företag samt hur de påverkar myndigheter och politiken.	Silfurberg A Session 2-3 Environment Vatten och naturmiljön – mångfald i miljön – varför och hur? Hur hanterar vi bäst vatten- och landsbygdsområden i våra vägprojekt? En diskussion om hanteringen av dagvatten i Danmark och vilka konsekvenser som följer av EU:s vattendirektiv till väghållare. Dessutom diskuteras hur Norge arbetar med entreprenörer för att minimera negativa effekter på landskap och biologisk mångfald.	Silfurberg B Session 2-4 Tillgänglighet Tillgänglighet för alla/ universell design Vikten av att ta hänsyn till alla trafikanter när det gäller tillgänglighet för alla. Detta tar den universella designen hänsyn till. Seminariet lägger tonvikten på transportinfrastruktur och resan i sin helhet. Lösningar kan man hitta i de nordiska länderna. Exempel tas från vägar i Reykjavik och tillgängligheten diskuteras, samt även gemensamma utrymmen och granskningar av tillgängligheten.
12:15–13:30	Lunch			
13:30–15:00	Plenum 4, Mobilitetshandling – Nätverksoperationer Sal: Eldborg Elizabeth Deakin – Charlotte Vithen. <i>Elizabeth Deakin, professor vid University of California, Berkeley, diskuterar mobilitetshandling och attityder till den på båda sidor av Atlanten. Charlotte Vithen, chef Vägar och trafik i det danska Vejdirektoratet, håller föredrag om hur de har integrerat så kallade nätverksoperationer.</i>			
15:00–15:30	Kaffe paus			
15:30–17:00	Session 3-1 Trafiksäkerhet Framgångsfaktorer för trafiksäkerheten i de nordiska länderna Framgångar inom trafiksäkerhet i de nordiska länderna. Nollvisionen måste ha mål. Översikt över framgångsrikt arbete inom trafiksäkerhet.	Session 3-2 NordFoU Nordisk Forskning och utvecklandet av väg- och trafiksystemet Vad är NordFoU och hur går samarbetet till? Aktuella projekt som genomförs inom detta ramverk kommer även att presenteras, Pavement Performance-modeller, det nordiska systemet för trafikklassificering m.m.	Session 3-3 Organisering och marknad Upphandlingsförfaranden och -rutiner Organisationer av marknaden. Finns det en nordisk modell? Effekten av förändringar i institutionell organisering i Finland och Sverige. Erfarenheter av olika avtal (PPP och Matriseformen).	Session 3-4 Beläggning m.fl. Miljöfokus på vägar och beläggningar Hur kan miljöpåverkan få en roll med i spelet? Hur kan vägar spara energi? Viktiga miljöfördelar från återvinning av asfalt. Statusen på varmblandad asfalt.
19:00–24:00	Bankett – Laugardalshöll			

Utställning – öppen



Program – Tuesday

All Plenary sessions will be held in English. Parallel sessions in Eldborg and Norðurljós will be held in English. Paralell sessions in Silfurberg A and B will be held in Scandinavian language with simultaneous translation into English.

Tuesday, June 12th

08:00–17:00	Registration			
09:00–10:30	Plenary session 3, Vision zero goes global Claes Tingvall – Diensh Sethi – Anders Eugensson. <i>Claes Tingvall, the father of vision zero, discusses the new challenges of public investment and the need for collaboration between NGO's and market entities. Diensh Sethi will discuss traffic accidents as growing public health issue. Anders Eugensson from Volvo will discuss Volvo's objective of ensuring that no-one is killed in a new Volvo car by the year 2020.</i>			Hall: Eldborg
10:30–10:45	Coffee Break			
	Eldborg	Norðurljós	Silfurberg A	Silfurberg B
10:45–12:15	Session 2-1	Session 2-2	Session 2-3	Session 2-4
	Road construction Ground investigations, pavement design, material models, life cycle costs and asset management <i>Ground investigation for road projects as well as challenges and future solutions in pavement design and road engineering will be discussed. Material models for stabilizing soil, life cycle cost analysis and asset management will also be examined in this context.</i>	ITS ITS – booster of efficiency and sustainability in the transport sector. What are the benefits of European cooperation? <i>The session discusses European cooperation in the field of ITS (Intelligent Transport Systems). Major European projects eSafety and Easyway are discussed in view of how they impact both larger corporations and SMEs and how they influence authorities and policy making.</i>	Environment Water and the natural environment – environmental diversity – why and how? <i>How are we handling water and rural areas in road projects. There will be discussion on handling of road water in Denmark and on the consequences of the EU Water Frame Directive to road owners. Also how Norway is working with contractors to minimize the negative effects on the landscape and biodiversity.</i>	Access Accessibility for all/Universal design <i>The importance of taking all road users into account when it comes to access for all. Universal design takes this into account. The emphasis of the seminar will be on transport infrastructure and the whole journey. Solutions that are to be found in Nordic countries. Examples will be taken of routes in Reykjavík and access will be discussed, as well as shared spaces and audits on accessibility for all.</i>
12:15–13:30	Lunch			
13:30–15:00	Plenary session 4, Mobility management – Network operation Elizabeth Deakin – Charlotte Vithen. <i>Elizabeth Deakin, a professor at the Univeristy of California, Berkeley, will discuss mobility management and attitudes to it on both sides of the Atlantic. Charlotte Vithen, Director Roads and Traffic in the Danish Road Directorate, will talk about how they have integrated what is known as Network Operations.</i>			Hall: Eldborg
15:00–15:30	Coffee break			
15:30–17:00	Session 3-1	Session 3-2	Session 3-3	Session 3-4
	Traffic safety Success factors for road safety in the Nordic countries <i>Road safety success in the Nordic countries. Vision zero must have goals. Overview of successful work in the field of traffic safety.</i>	NordFoU Nordic research and development of traffic and road systems <i>What is NordFoU and how does it work? There will also be information on actual projects carried out within this framework like Pavement Performance Models, Nordic system for classification of traffic e.t.c.</i>	Organization of the market Contracting procedures and practices <i>Organisation of the market. Is there a Nordic model? Impact of changes in institutional organisation in Finland and Sweden. Renewed contract strategy for Operations and Maintenance, Denmark.</i>	Road pavements et.al Environmental focus on roads and pavements <i>How can environmental impact be part of the tender? How can roads save energy? Significant environmental benefits from recycling asphalt. Status on Warm Mix Asphalt.</i>
19:00–24:00	Banquet at Laugardalshöll			

Exhibition open



Foto: Hennierte Erke, Eftersnuð/Stans vegvesen

” Kopplingen mellan infrastruktur och fordon är det stora nu och några år framåt. *Claes Tingvall*

Claes Tingvall –

Han har hånats för nollvision, hastighetskameror och mitträcken. I snart 20 år har Claes Tingvall envist hållit fast vid sina tankar om trafiksäkerhet.
– Vi har människors liv i våra händer. Det får man inte ta lätt på.

TEXT: Monica Näslund och Göran Fält FOTO: Göran Fält

Claes Tingvall är en av Trafikverkets mest efterfrågade tjänstemän. Han är ofta på väg till möten med olika aktörer inom näringsliv, andra myndigheter eller akademien. Om någon har Claes Tingvall gett trafiksäkerheten ett ansikte.

Trafiksäkerhet. Är Sverige bäst i världen på trafiksäkerhet?

– Totalt sett ja, men långt ifrån i alla delar. När det gäller strategi är vi bäst, men inte på att genomföra.

Vilken är den största utmaningen?

– Den största utmaningen är att det finns en massa myter om vad som är bra att göra,

men som inte stämmer. Många saker, som i grunden inte är så svåra att genomföra, möter en mytbild som är svår genomtränglig. Det går till slut, men det tar lång tid. Till gamla myter hör exempelvis att förmågan att köra bil är viktig, att vilolyckor är särskilt farliga, att äldre är farliga i trafiken, att hastighet inte är så viktig. De flesta av myterna har den egenheten att det är precis tvärtom.

Hastigheter. – Man får inte bara vänner när man ska ändra på kunskapen om saker och ting, trots att det finns forskning. Å andra sidan är tjusningen med trafiksäkerhet det oerhörda engagemang som finns hos många medborgare, och som man ibland missar för att det finns ett motstånd.

– När vi talar om hastigheter och hastighetskameror blir man upprörd över det och talar om samhällets inskränkning av individens frihet. När hastighetskameror började sättas upp på svenska vägar skrattade andra länder åt oss eftersom tanken var att sätta fast så få som möjligt. Man skrattat tystnade. Kamerorna ger effekt.

– Jag tror det har övergått till social norm. Folk tänker att vi får ställa upp på detta, men då ska det vara rättvist och gälla alla. Ingen säger stolt, att jag har åkt fast tre gånger i kamerorna.

Förklara. Vad vill du uppnå med ditt föredrag?

– Jag vill förklara att nollvisionen är accept-

nollvisionären

– Vi har människors liv i våra händer. Det får man inte ta lätt på, säger Claes Tingvall, direktör för trafiksäkerhet på Trafikverket.

erad i alla viktiga globala och nationella sammanhang, det är genomförande vi håller på med nu. Kopplingen mellan infrastruktur och fordon är det stora nu och några år framåt. Men det är viktigt att förklara att det inte handlar om komplicerad kommunikation, utan om ganska handfasta saker; hastighetsgränser anpassade till framtidens fordon, väglinjer och skyltar som kan läsas av bilen etc.

Undrande. Vilka förväntningar har du på Via Nordica?

– På det stora hela vill jag att de som utgör själva själen i NVF nu på allvar förstår vad vi måste göra i framtiden.

Säkerhet uppstår och kommer att uppstå i samspelet mellan väg, fordon och människa, och detta samspel måste förstås av varje part i systemet för att det ska fungera. Jag är lite undrande över varför folk som sysslar med infrastruktur inte lär sig tillräckligt om den nya generationens bilar, det är nämligen avgörande för att förstå vad vi måste åstadkomma.

Claes Tingvall föreläser tillsammans med Dinesh Sethi från WHO och Anders Eugensson från Volvo i plenum 3 – Nollvisionen blir global. Trafiksäkerhet behandlas även i session 3-1, Framgångsfaktorer för trafiksäkerheten i de nordiska länderna. ■

English summary

He has been taunted for vision zero, speed cameras and median barriers. But for almost 20 years Claes Tingvall, director of traffic safety at the Swedish Transport Administration, has adhered to his ideas of road safety.

– Vision zero is now accepted in all important global and national forums, now we are working with the realization. The connection between infrastructure and vehicle is the big issue. Safety is accomplished by the interplay between road, vehicle and man. We need to understand every part of this system.

” Det faglige felt er ikke det eneste, som arbejdet drejer sig om, det er også vigtigt, at vi lærer vores kolleger i de andre nordiske lande at kende.

Haraldur Sigursteinsson, leder for udvalget Vejens Konstruktion



I sessionen vil man kunne vise hovedpunkterne vedrørende vejens konstruktion i alt fra grundundersøgelser til klimaforandrings virkning på konstruktionen.

Fra bund til bærelag:

Vejens konstruktion

– Vores største udfordring i udvalget har været fordeling af viden. Vi har med vores arbejde kunnet dele oplysninger om vores arbejdsfelt, nyheder i feltet og praksis i hvert land.

TEKST OG FOTO: G. Petúr Mathiasson

Det siger Haraldur Sigursteinsson, leder i sessionen og formand for udvalget Vejens Konstruktion.

Arbejdsgrupper. Udvalgets arbejde og virksomhedsområde bliver præsenteret i session 2-1 og 5-2 samt præsentationer på postere og video i udvalgets stand nummer 10 på udstillingen.

– Vi har haft fire aktive arbejdsgrupper, som har arbejdet med grundundersøgelser for vejkonstruktioner, dimensionering af ny vej samt forstærkning af ældre veje, blandt andet med stabilisering. Vi har også set på "life cycle costing" (LCC) og klimaforandringernes virkning på vejens konstruktion, siger Sigursteinsson .

– Men det faglige felt er ikke det eneste, som arbejdet drejer sig om, det er også vigtigt, at vi lærer vores kolleger i de andre nordiske lænderne at kende, og derfor har årsmøderne haft stor betydning for vores arbejde i udvalget, siger han videre.

Nedbrydning. Haraldur Sigursteinsson siger, at udvalget håber, at de i sessionen vil kunne vise hovedpunkterne vedrørende vejens konstruktion i alt fra grundundersøgel-



Haraldur Sigursteinsson

ser til klimaforandrings virkning på konstruktionen.

– Vi håber, at man vil høre noget nyt og interessant om teknik og arbejdsmetoder vedrørende vejbygning fra bund til bærelag, og hvad

det er, som spiller den største rolle, når vejbygningen er færdig, siger han.

Sigursteinsson spørger også som udvalget vil: "Hvad med livtidsudgifterne, og hvordan vi kan forbedre vejens bestandighed mod eksterne ændringer som nedbrydning fra trafikken og klimaet?"

Familiemøde. For de fleste som kommer til Island nu, har Via Nordica en stor betydning. Det gælder også Vejens konstruktion.

– Vi ser på Via Nordica som et stort familiemøde. Vi får mulighed for at vise, hvad vi har gjort og kan oplyse lidt om vores interessante arbejdsområde. Vi får også mulighed for at høre, hvad andre medlemmer laver inden for vej og trafik sektoren, siger Haraldur Sigursteinsson og tilføjer:

– På udstillingen håber vi på at se noget nyt og spændende, noget som kan lede til bedre løsninger i vores projekter, og som vi kan bruge i vores arbejde. Vi vil møde venner og kollegaer fra alle de nordiske lande og lære nye at kende. Det hele er meget interessant. ■

English summary

Exchange of information, of knowhow, is most important for the technical committee Road Construction. The committee has had four active groups looking at different aspects of constructing a road and all will be discussed in the session. The session leader mentions also the important of the social aspect and how Via Nordica is like a family meeting for all that have to do with roads in the Nordic countries.

” ITS må bli et anerkjent virkemiddel som bidrar til å nå transportpolitiske mål. *Kjersti Leiren Boag, Statens vegvesen*

EasyWay skal blant annet harmonisere trafikkinformasjon.



Like tjenester i hele Europa

Prosjektet EasyWay harmoniserer ITS-tjenester overfor trafikanter i 27 land i Europa.

TEKST OG FOTO: Henriette Erken Busterud

EU-prosjektet EasyWay har som mål at trafikantene skal få forutsigbare tjenester og informasjon når de ferdes i Europa. Dette skal jeg fortelle om i foredraget mitt, som skal være med i bakteppet for en diskusjon om fordelene med europeisk samarbeid om intelligente transportsystemer (ITS), sier Kjersti Leiren Boag fra Statens vegvesen.

Hun er en av foredragsholderne i parallellsesjonen om ITS under «grønnere vegtrafikk». De andre som skal belyse dette er Charlotte Vithen, Risto Kulmala, Niclas Nygren og Per Hedelund.

Harmonisere. En av tjenestene som EasyWay skal harmonisere er trafikkinformasjon. – Når alle land bruker en felles standard for trafikkmeldinger som ikke er avhengig av språk, kan dette bli kodet om til ditt språk uansett hvor du kjører. Dermed blir informasjon om vær og kjøreforhold, trafikk, reisetider og hendelser langs vegnettet tilgjengelig og presentert likt i hele Europa, forklarer Leiren Boag.

Godstransporten. Det er ikke bare privatbil-



Kjersti Leiren Boag

ister som vil få glede av EasyWay-arbeidet. I tillegg til trafikkinformasjon jobber man med tjenester for styring og overvåking av trafikk og systemer som får godstransporten til å gli lettere. Multimodal informasjon er et annet viktig område. Innsatsen skal gå hånd i hånd med EUs transportpolitiske mål om miljø og sikkerhet.

Utfordringer. - For prosjektet EasyWay er utfordringen å få alle land til å ta i bruk felles retningslinjer slik at tjenestene overfor trafikantene er harmoniserte. For fagfeltet er det viktigste at ITS blir et anerkjent virkemiddel som bidrar til at man når transportpolitiske mål. For å få større aksept er det viktig å få fram effekter av ITS-tiltak, både når det gjelder sikkerhet og økonomi, understreker Leiren Boag.

– Jeg ser fram til kongressen, og det er viktig å være her for å bygge nettverk og for å få faglig påfyll. Det er også en anledning til å delta på

sesjoner som ikke er innen mitt fagfelt slik at jeg kan utvide horisonten litt, sier Leiren Boag. ■

English summary

The EasyWay project has the overall aim of coordinating deployment of ITS services in Europe. This will provide road users with seamless cross-border services, e.g. traffic information on the TERN (Trans-European Road Network). EasyWay has developed common guidelines for deploying ITS services. The acceptance of these in the 27 member countries will be a key factor for success.

Å spille på lag med naturen; det er et av hovedbudskapene til de norske foreleserne i denne sesjonen.

” Å være en profesjonell byggherre på miljøområdet er et ledelsesspørsmål. Det krever at alle involverte forstår oppgaven. *Elisabeth Kongsbakk og Astrid Brekke Skrindo, Statens vegvesen*

Skånsom vegbygging

Et moderne veganlegg er et stort naturinngrep. Da er det viktig å planlegge og bygge veger som gjør minst mulig skade på naturen.

TEKST: Kjell Wold FOTO: Henriette E. Busterud/Statens vegvesen

Negative effekter et veganlegg får på naturmangfoldet er avhengig av hvordan vegen blir bygget.

– Eksempler fra Norge viser vegbygging som gir mindre negativ effekt på naturlandskapet enn om de presenterte verkøyene ikke var tatt i bruk, forteller Elisabeth Kongsbakk og Astrid Brekke Skrindo i Statens vegvesen.

Ledelse. Deres presentasjon skjer i sesjon 2-3. Der vil også den danske geologen Marianne Grauert holde foredrag om effekten av veivann på miljøet.

– Å være en profesjonell byggherre på miljøområdet er et ledelsesspørsmål. Det krever at alle involverte forstår oppgaven, og at både byggherre og entreprenør føler seg forpliktet i forhold til sluttresultatet, sier Elisabeth Kongsbakk og Astrid Brekke Skrindo i Statens vegvesen og skisserer med det den største utfordringen innenfor deres fagfelt:

– Å bygge veg i naturlandskap krever at alle involverte i alle ledd har samme forståelse og drar i samme retning. Det er ofte utfordrende.

Lagspill. Når det bygges veg i naturområder, må en spille på lag med naturen slik at vegen tilpasses landskap og sideterreng best mulig for at naturen kan ta tilbake størst mulig areal etter utbyggingen.



Elisabeth Kongsbakk



Astrid Brekke Skrindo

De norske ekspertene sier de gleder seg til kongressen og flere av befaringsene. Med sitt foredrag håper de å vekke interessen blant andre fagfolk.

– Vi ønsker å vise at erfaringene våre kan og bør brukes, sier de.

Forankre. Felles for alle nordiske land er at planlegging av vegprosjekter tar lang tid og involverer mange mennesker. Bare svært sjelden vil de samme fagfolkene være med gjennom hele prosessen fra overordnet plan til ferdig veg åpnes.

– For å få til det trengs kunnskap om de naturlige økologiske prosessene og forholdene langs vegen. Det betyr å kjenne til effekten fragmentering av økosystemer har, hva som skal til for å hindre erosjon ved graving i forskjellige jordtyper, og plantenes evne til gjenvekst. Vi må kombinere kunnskap om biologi og landskap for å velge riktige grep ved utforming av vegkroppen, massehåndtering og revegeteringsmetoder, forteller de.

– Gode intensjoner om å ta vare på naturmangfold i en tidlig planfase, kan lett forsvinne på vegen hvis det ikke arbeides systematisk med å forankre, kommunisere og konkretisere prosjektets naturvennlige profil i alle ledd og i alle faser av prosjektets livsløp, påpeker Kongsbakk og Skrindo. ■

English summary

Road construction projects cause significant degradation of habitats. Technical intervention and degradation of habitats is the greatest threat to biological diversity. The aim of our presentation is to demonstrate tools that can help us minimise this negative impact: adaptation of the road model and roadsides, contractual rig and ground protection plan, natural revegetation from indigenous topsoil and a 'green session' at the site to involve the contractors in the environmental issues.



” Min avsikt är att lyfta fram de grundläggande behov som vi alla har och visa att det är fullt möjligt att sammanfoga dem med ett vackert stadsrum.

Roger Johansson, Sweco

Tillgängligt samhälle för alla

I denna sesjonen vill man visa på hur de nordiska länderna utformar olika delar av framför allt gator, torg och bytespunkter för att göra dem tillgängliga för alla. Denne bilden er från Bergen i Norge.

Karin Renström på konsultföretaget Vectura föreläser tillsammans med Roger Johansson från konsultföretaget Sweco på Via Nordica om tillgänglighet för funktionsnedsatta, ett ämne som engagerar dem båda.

TEXT: Kerstin Ericsson FOTO: Knut Opeide/Statens vegvesen, Sven Renström och Sweco

“**V**ad är den största utmaningen inom det projekt du ska prata om?

– Jag har svårt att peka på bara en utmaning, säger Karin Renström, seniorkonsult i trafikplanering på Vectura i Uppsala.

– Jag är frustrerad över att många beslutsfattare inte förstår hur viktigt det är att göra samhället mer tillgängligt för alla och därmed avsätta resurser för det. Den andra utmaningen är att sprida kunskapen i alla led, eftersom det behövs för att slutprodukten ska vara användbar.

Form och funktion. Roger Johansson är trafikplanerare på Sweco i Göteborg:

– För mig ligger utmaningen i att finna väl balanserade lösningar där form, funktion och krav vägs samman så att beteende, regelverk och gaturum är samstämmiga, säger Roger. – Ett väl avvägt integrerat stadsrum, uppfattas av de flesta som en tillgång och utgör inte ett hinder utan en brygga för barn, äldre och människor med nedsatta funktioner, säger Johansson.

Vad önskar du uppnå med ditt föredrag?

– Min avsikt är att lyfta fram de grundläggande behov som vi alla har och visa att det är fullt möjligt att sammanfoga dem med ett



Karin Renström



Roger Johansson

vackert stadsrum, säger Roger Johansson.

– De som lyssnar kan få en bild av hur ett väl fungerande stadsrum kan se ut och att det går att förena form och funktion.

Erfarenheter. Karin Renström vill visa på hur de nordiska länderna utformar olika delar av framför allt gator, torg och bytespunkter för att göra dem tillgängliga för alla.

– Jag hoppas att deltagarna ska upptäcka att det är mycket som vi gör lika,

att vi tagit vara på varandras erfarenheter. Jag önskar att de som lyssnar ska få nyttigt kunskap som de kan använda för att göra samhället mer tillgängligt.

Vilka förväntningar har du på Via Nordica?

– Jag har varit med på tre kongresser tidigare och vet att man alltid knyter nya kontakter, upplivar gamla och får höra något på föredragen som man inte vetat om tidigare, säger Karin Renström.

– Nätverket med engagerade människor i

branschen odlas, det är den viktigaste delen av Via Nordica. Föreläsningarna är det bästa som finns att lyssna på i vår bransch i Norden just nu. Och jag får möjlighet att på plats träffa många av dem som jag pratat med per telefon under året, menar Roger Johansson. ■

English summary

Karin Renström from Uppsala and Roger Johansson from Gothenburg are consultants in traffic planning. They lecture on how to make the society accessible for everyone. It is important for decision-makers to allocate resources for this purpose. A well-balanced, integrated urban space is often conceived as an asset and a bridge for children, senior citizens and disabled people. Both Karin and Roger consider meeting colleagues from the Nordic countries and sharing each other's experiences among the best benefits with this conference.

– Vi skal mere er

I fremtiden må vejmyndighederne ændre fokus fra alene at anlægge og vedligeholde veje til også at være en servicevirksomhed. Den danske vej- og trafikchef fortæller om Network Operations, og hvordan Danmark har grebet udfordringen an.

TEKST: Christina Wildfang Nissen FOTO: GAB

“**N**ogle kolleger har spurgt mig, om arbejdet med Network Operations ikke bare er det, som vi allerede gør i dag, og hvorfor vi så ikke bare fortsætter med det? Det skal vi også, men vi skal også gøre mere end det, og det skal vi, fordi den verden vi lever i konstant udvikler og forandrer sig.

Paradigmeskifte. Ordene kommer fra Charlotte Vithen, vej- og trafikchef i Vejdirektoratet i Danmark, og hun er ikke i tvivl. Et paradigmeskifte er på vej for vejmyndighederne i Europa. Og det hedder Network Operations.

Med Network Operations går rollen som vejmyndighed fra primært at være infrastrukturforvalter, men hovedfokus på

at bygge og vedligeholde veje, til at være netværksoperatør med øget fokus på trafikanterne og trafikafviklingen.

Serviceniveau. – Hvorfor er det vigtigt, at vejmyndighederne udvider deres rolle?

– Trafikanterne forventer et højt service-niveau, og trafikmængderne vokser løbende med tilhørende trængselsproblemer, som ikke kan løses alene ved at udbygge vejnettet. De samfundsøkonomiske konsekvenser af begrænset fremkommelighed er markante, og konkurrencesituationen på trafikområdet skærpes for eksempel med flere private aktører på markedet for blot at nævne nogle, siger Charlotte Vithen.

Strategi. Vejdirektoratets mål er at få trafikanterne nemt og sikkert frem. Og for at nå

det mål, er det nødvendigt med konstant fokus på kunden, trafikanten, ved at sikre fremkommelighed på vejene og et godt samarbejde i sektoren.

– Vejdirektoratet har valgt at udarbejde en strategi for vores rolle som Network Operator og en handlingsplan. Dette er med til at konkretisere og målrette indsatsen inden for området, men dernæst skal det jo forankres i organisationen,” fortæller Charlotte Vithen.

Udfordring. Og det er bestemt en udfordring.

– For mange vejmyndigheder vil det være et stort skifte at skulle ændre fokus. Det er en ny måde at tænke på, og på nogle måder vil det også betyde en ændring i prioritering af indsatsområder eller opgaver, siger hun.

– Men når vi som vejmyndigheder ser på fremtiden, transportsektoren og infrastrukt-

” For mange vejmyndigheder vil det være et stort skifte at skulle ændre fokus. Det er en ny måde at tænke på, og på nogle måder vil det også betyde en ændring i prioritering. *Charlotte Vithen, Vejdirektoratet*

nd blot lave veje

Charlotte Vithen vil fortælle mere om, hvordan Danmark helt specifikt er i gang med at implementere en Network Operations-strategi i Vejdirektoratet.

turen, så bliver Network Operations et af de vigtigste strategiske indsatsområder for at imødegå stigende trafikale udfordringer.”

Inspirere. – *Hvad vil du gerne opnå med dit foredrag?*

– Det er mit mål, at jeg med mit foredrag kan bidrage til at formidle Vejdirektoratets erfaringer med at håndtere og tackle nogle af de udfordringer, som vi som vejmyndighed står over for. Hensigten er, at dette kan inspirere andre vejmyndigheder i deres strategiske arbejde.”

– *Hvad er dine forventninger til konferencen? Hvad vil du gerne have med hjem?*

– Jeg ser meget frem til at få muligheden for at præsentere Vejdirektoratets arbejde med Network

Operator og derigennem at kunne få en dialog med andre kolleger om udfordringer og muligheder på dette felt, herunder deres reaktioner og kommentarer. Herudover forventer at jeg at få viden, idéer og inspiration med hjem på en række andre felter som har relevans for mit ansvarsområde.”

Implementere. Charlotte Vithen vil sammen med Elizabeth Deakin, University of California, være forelæser i Plenum 4 – Mobility Management – Network Operations. ■

English summary

Network Operations is a concept recognizing that road authorities in the future must change their focus from not only building and operating roads but also being service organizations. In addition to developing a strategy, also an action plan has been elaborated to prioritize the measures identified in the strategy and to transform them into concrete projects and activities. The presentation will focus on the Road Directorate's goal as a network operator, the specific measures and the initial experience with the implementation.

” Tunnel safety has been questioned after the many big tunnel accidents in Central Europe and as a result the European Union has ordered directive measures.

Tunnel safety has been questioned after the many big tunnel accidents in Central Europe. Ulf Lindström's presentation covers tunnel safety issues.

Research on urgent issues

This session concentrates on different areas of road research according to the issues considered urgent and important in the Nordic countries at the present.

TEXT: Lauri Ali-Mattila PHOTO: Statens vegvesen/Knut Opeide

Most of these research and development projects are undertaken together with some or all Nordic countries. This is exactly how it is supposed to be and the whole essence of the NVE.

Key issue. Road maintenance and the costs of pavements and their performance is the key issue in all Nordic countries. This is the subject of Susanne Balzer's presentation. Cost-effective repavement practices require good models for the behaviour of road surfaces. This is the motivation for developing performance models for maintenance planning. The project produces performance models to be used in the Nordic countries in the future. These are based on the Swedish long-term pavement performance program.

Standardize. All of the Nordic countries are participating in the NorSIKT project (Nordic System for Intelligent Classification of Traffic), whose aim is to standardize the system for classification of motor vehicles in all Nordic countries. By means of this standardisation the costs of the measuring equipment for road data collecting and monitoring can be reduced and a common Nordic market for manufacturing of equipment can be created. The project reviews the methods used in the

Nordic countries and develops a common classification of the different types of properties like vehicle length, weight, number of axles, type of fuel etc. Each country can then adopt the classification best suitable for its own needs. The presentation is given by Torgeir Vaa.

High costs. Ulf Lindström's presentation covers tunnel safety issues. Tunnel safety has been questioned after the many big tunnel accidents in Central Europe and as a result the European Union has ordered directive measures. Now the Nordic countries also have to implement these new directives. The very high total costs (40 million €) of the European project reflect the importance of the issue on the European level. The Nordic road administrations have discussed the strategies for selecting the most important and the most relevant results for their own use. The purpose of the project is to identify and to prioritise their own needs for improving tunnel safety in the Nordic countries.

Database. The ETSI project (Bridge with an appropriate life cycle), presented by Matti Piispanen, aims at clarifying the different aspects of planning the bridge life cycle. The project develops tools to improve the cost evaluation of the different phases of the

bridge life cycle. The goal is to standardise these processes in order to permit the use of this knowledge in procurements as well. The data collected in the project will be saved in a special database. ■

Summary

This session concentrates on different areas of road research undertaken together with some or all Nordic countries. Presentations are given of some urgent issues; cost-effective repavement practices; the need to standardize the system for classification of motor vehicles for road data collecting; the tunnel safety issues and the need to clarify the different aspects of planning the bridge life cycle in order to build cost models.

«Finnes det en nordisk modell?» vil være et sentralt spørsmål i denne sesjonen.

” Her har nok EU-direktivene hatt større betydning fordi dette i større grad har vært forpliktende. *Bjørn Erik Selnes, Statens vegvesen*

Den nordiske modellen

Kan en samfunnsmodell som kombinerer demokrati og generøse velferdssordninger med høy produktivitet og vekst fungere som modell innen veg og infrastruktur?

TEKST: Mark S. Berger FOTO: Søren Sigfusson/Norden.org og Statens vegvesen

Da prosjektet «felles nordisk anleggsmarked» la fram sine anbefalinger på kongressen i Helsingfors for fire år siden, understreket direktør Jan-Erik Enestam i Nordisk råd at modellen gir oss et konkurransefortrinn, og anbefalte et det nordiske samarbeidet på infrastrukturens side videreutvikles ut fra den nordiske modellen, forklarer Bjørn Erik Selnes fra Vegdirektoratet og belyser dermed bakgrunnen for det sentrale spørsmålet som stilles i denne sesjonen.

EU-direktiv. Selnes har lang erfaring fra nordisk samarbeid. Ifølge ham har det nordiske samarbeidet vært verdifullt. Samtidig påpeker han at det har vært vanskelig å få til en samordning av lover og regelverk mellom landene.

– Her har nok EU-direktivene hatt større betydning fordi dette i større grad har vært forpliktende, forteller han.

Store forskjeller. De nordiske veg- og trafikkverkene har de siste årene vært gjennom betydelige omorganiseringer.

– Dette har skjedd i ulik grad og i ulikt tempo, og har ført til store forskjeller både i organisasjon og bemanning i de nordiske landene.



Bjørn Erik Selnes

Finland og Norge må sies å utgjøre ytterpunktene i de fire største landene, mener Selnes.

Forskjellene er så store at han mener det er grunn til å stille spørsmålet om vi har en nordisk modell innenfor veg- og trafikkområdet. Utvalg «Organisering og marked» belyser dette i to seminarer, sesjon 3-3 og sesjon 5-4.

Likheter. I sesjon 3-3 vil Bjørn Erik Selnes belyse den nordiske modellen og ta for seg likheter og ulikheter. De nye trafikkverkene i Sverige og Finland presenteres sett fra sentralt hold ved Stefan Engdahl som er leder for investeringsdivisjonen i det svenske trafikverket og sett fra et regionalt hold ved Rita Piirainen som er leder for den regionale ELY-sentralen i Nyland.

Prosjektchef Magnus Lundberg tar for seg erfaringene fra de nordiske PP-prosjektene og utviklingen av totalentrepriser med funksjonskrav og Jonathan Hermansen som er strategisk innkjøper i driftsdivisjonen, presenterer den nye danske konkurransemodellen for drift.

Viktige. – Etter en periode med nasjonale reformer og omorganiseringer vil det nordiske og internasjonale samarbeidet være viktigere enn noen gang. Da representerer kongressen i Reykjavik et skritt på denne veien, sier Selnes. ■

English summary

Is there such a thing as a Nordic model for roads and infrastructure? Bjørn Erik Selnes from the Directorate of Public Roads in Norway will address this question. The effect of the new transport agencies in Sweden and Finland will be discussed by key representatives from these two countries. Experience gained from Nordic public-private partnership projects will be presented, and the new Danish tendering procedure for operating contracts is also on the programme.

Millioner og miljø med den rigtige be

Den danske vejtrafik udleder masser af drivhusgasser, og tendensen er stigende i takt med flere biler på vejene. Men ved at nedsætte rullemodstanden på vejene kan vi spare både CO₂ og brændstof.

TEKST: Christina Wildfang Nissen FOTO: Colourbox og NCC Roads

Ole-Jan Nielsen fra NCC Roads kalder sig selv for en asfaltmand. Belægninger på vejene har beskæftiget ham i en årrække, og især hvordan vejsektoren kan bidrage til at nedsætte CO₂-forureningen.

Irriterede. Det skønnes, at 25 procent af den CO₂, der udledes på vejene, skyldes rullemodstand. Og derfor tog Ole-Jan Nielsen for cirka fire år siden initiativet til et forskningsprojekt, der handler om energibesparende veje.

– Det irriterede mig, at vi i Danmark ikke var længere fremme på området. Ved at nedbringe rullemodstanden vil vi kunne nedbringe



Ole-Jan Nielsen

vi får belægningerne til at bevare rullemodstanden, når biler kører på dem hver eneste dag. Og det skal vi forske endnu mere i, lyder det fra Ole-Jan Nielsen.

Fremtiden. Han håber, at rullemodstand og den energibesparende vej vil være et

brændstofforbruget og derigennem spare CO₂, siger han.

Forske. – Danmark er i front på dette område, og vi kan lave rigtigt gode energibesparende belægninger. Det interes-

sant er jo så, hvordan vi får belægningerne til at bevare rullemodstanden, når biler kører på dem hver eneste dag. Og det skal vi forske endnu mere i, lyder det fra Ole-Jan Nielsen.

interessant emne for mange af deltagerne på Via Nordica, for som han siger:

– Fremtidens belægning er en, der reducerer rullemodstanden. Og vi skal have mange flere af sådanne belægninger på alle vores veje.

300 mill DKK. Ole-Jan Nielsen vil fortælle om de danske forskningsresultater og rullemodstand tirsdag den 12. juni i session 3-4. Her kan du også høre mere om varmblandet asfalt og genbrugsasfalt.

Ved at reducere rullemodstanden, forventer forskere, at der kan spares tre til fem procent af brændstofforbruget, svarende til minimum 48 millioner liter brændstof årligt

at spare lægning

Ved at reducere rullemodstanden, forventer forskere, at der kan spares tre til fem procent af brændstofforbruget.

i Danmark. Det vil kunne give 45.000 ton mindre drivhusgasser i form af CO₂ og 76 ton mindre kvælstofoxider NO_x.

Rent samfundsøkonomisk vil der ideelt kunne opnås en nytteeffekt på 300 millioner kroner per år i Danmark. ■

” Danmark er i front på dette område, og vi kan lave rigtig gode energibesparende belægninger.

Ole-Jan Nielsen, NCC Roads

English summary

Vehicle traffic continue to grow, and car and tyre manufacturers face a challenge to produce cars that cause less pollution. The road sector, however, can also make a contribution towards reducing CO₂ emissions by developing and using new energy-saving pavement types that cause less rolling resistance between the vehicle tyres and the road and thereby reduce fuel consumption. New energy-saving asphalt surfaces will provide lower rolling resistance. This means the road surface is smooth and less “rough” so vehicles require less fuel when travelling.

Program – Onsdag

Alla Plenum sessioner kommer att hålls på engelska. Parallella sessioner i Eldborg och Norðurljós hålls på engelska. Parallella session i Silfurberg A och B hålls på skandinaviska med en simultantolkning till engelska.

Onsdag, 13 juni

08:00–12:00	Registrering			
	Eldborg	Norðurljós	Silfurberg A	Silfurberg B
09:00–10:30	Session 4-1	Session 4-2	Session 4-3	Session 4-4
	Tunnlar Riskbedömning, livscykelkostnader, effektivt tunnelbygge Effektivt tunnelbygge av högsta kvalitet Utveckling av det bästa tillvägagångssättet med särskilt fokus på riskerna med tunnelbygget. Planering av underhåll av berg genom att tillämpa analys av livscykelkostnader.	Fordon och transport Effektivare trafikledning, trafiksäkerhet och inspektioner Introduktion till det bästa arbetssättet när det gäller tung trafik. Inspektion av transportfordon, Interaktion mellan transportfordon och vägar.	Transport i städer Stadstransportpaketet – Strategier för samverkan "Stadstransportpaketet" består av strategiska redskap som används i stadsutveckling i ett större sammanhang. Dessa paket innefattar ofta motstridiga politiska åsikter. Utvecklingen av transport-system och markanvändning planeras i förhållande till varandra för att uppnå maximal samverkan.	Kompetens Kompetensutveckling och rekrytering Presentation av temagruppens arbete under perioden. Fortsatta utbildningsincitament i Norge och Sverige. Ändringar som har skett i Finland.
10:30–11:00	Kaffe paus			
11:00–12:30	Session 5-1	Session 5-2	Session 5-3	Session 5-4
	Utformning av vägar och gator Flexibilitet i staden Presentation av utskottets arbete under perioden. Modell för att beräkna kapaciteten för stadstrafikens infrastruktur. Vad är den perfekta bytespunkten för resenärer. "Shared space".	Vägens konstruktion m.fl. Klimatförändringar – Påverkan och väghållarnas anpassning Klimatförändringen i de nordiska länderna fram till sekelskiftet. Klimat- och transportprojekt i Norge och påverkan på vägbyggen. Anpassning till klimatförändringar i Norden och CEDR-länderna samt påverkan på underhåll och drift diskuteras.	Drift och underhåll Vinterunderhåll i de nordiska länderna Presentation av utskottets arbete under perioden 2008-2012. En introduktion till lägesrapporten och litteraturoversikten med information om specifika projekt. Presentation av ett nordiskt projekt om utveckling av metoder för att testa kvaliteten på saltspridningen. Presentation av situationen på Island vad gäller underhåll och drift under minskad finansiering.	Organisering och marknad m.fl. Viktiga siffror, riktlinjer Lönsamhetsanalyser Viktiga siffror vid vägkonstruktioner och hur de tillämpas på marknadsenheter.
12:30–14:00	Lunch			
14:00–15:30	Plenum 5, Framtiden bortom horisonten Raul Rojas – Eeva Linkama – Ari Trausti Gudmundsson. Framtiden. Eeva Linkama håller föredrag om finländarnas vision för framtiden och ett nytt sätt att tackla stads- och transportpolitik. Raul Rojas från Berlins universitet bedriver experiment med autonoma bilar och ser på dagens fordon som gårdagens hästar. Ari Trausti Gudmundsson blickar mot framtiden och tror att människan inte själv kan avgöra hur det kommer att gå, eftersom vi också måste ta hänsyn till naturens mäktiga krafter.			Sal: Eldborg
15:30–16:00	Kaffe paus			
16:00–16:45	NVF:s priser: bropriset, Beläggningars FoU pris och kompetensutvecklingspriset.			Sal: Eldborg
16:45–17:15	Kongressen avslutas, Norge tar emot ordförandeskapet i NVF			



Program – Wednesday

All Plenary sessions will be held in English. Parallel sessions in Eldborg and Norðurljós will be held in English. Paralell sessions in Silfurberg A and B will be held in Scandinavian language with simultaneous translation into English.

Wednesday, June 13th

08:00–12:00	Registration			
	Eldborg	Norðurljós	Silfurberg A	Silfurberg B
09:00–10:30	Session 4-1	Session 4-2	Session 4-3	Session 4-4
	<p>Tunnels</p> <p>Risk assessment, Life Cycle Costs, Efficient tunnel construction</p> <p><i>Efficient tunnel construction with optimal quality. Development of best practice methodology with a special focus on the risks of tunnel construction. Planning maintenance of rock by applying life cycle cost analysis.</i></p>	<p>Vehicles and transport</p> <p>More efficient traffic management, road safety and inspections</p> <p><i>Introduction to best working procedures with regard to heavy traffic. Inspection of transport vehicles. Interaction between transport vehicles and roads.</i></p>	<p>Urban transport</p> <p>Urban transport packages – Strategies for synergy</p> <p><i>“Urban transport packages” are strategic tools used in a larger context of urban development. These packages often address conflicting political views. Transport systems and land use development are planned in relation to each other in order to achieve maximum synergy .</i></p>	<p>Competence</p> <p>Skills development and recruitment</p> <p><i>Presentation of the theme group’s work during the period. Continuing education incentives in Norway and Sweden. Changes that have occurred in Finland.</i></p>
10:30–11:00	Coffee break			
11:00–12:30	Session 5-1	Session 5-2	Session 5-3	Session 5-4
	<p>Design of roads and streets</p> <p>Flexibility in the city</p> <p><i>Conclusions of the committee’s work during the period. Model used to calculate capacity of urban traffic infrastructure. What is the ideal transition point with regard to travellers. “Shared space”.</i></p>	<p>Road construction et.al</p> <p>Climate change – Effects and road owner’s adaptation</p> <p><i>Climate change in the Nordic countries until the turn of the century; The Climate and transport project in Norway and effect on road construction; Adapting to climate change in the Nordic and the CEDR countries as well as effect on maintenance and operation will be discussed.</i></p>	<p>Operations and Maintenance</p> <p>Winter maintenance in the Nordic countries</p> <p><i>Presentation of the committee’s work in the 2008-2012 period. An introduction to the status report and the literature overview, with information on specific projects. Presentation of a Nordic project regarding the development of methods to test the quality of salt distribution. Presentation on the situation in Iceland concerning maintenance and operation in case of diminished funding.</i></p>	<p>Organization and market et.al</p> <p>Key figures, benchmarking</p> <p><i>Key figures in road construction and how they apply to market entities.</i></p>
12:30–14:00	Lunch			
14:00–15:30	<p>Plenary session 5, The future beyond the crossroads</p> <p>Raul Rojas – Eeva Linkama – Ari Trausti Gudmundsson. <i>The future. Eeva Linkama will speak about the Finns’ vision for the future and the new generation approach in urban and transport policy. Prof. Raul Rojas from the University of Berlin conducts experiments with autonomous cars and looks upon today’s vehicles as yesterday’s horses. Ari Trausti Gudmundsson looks to the future and believes that man alone cannot determine how it will be, since the mighty forces of nature also have to be taken into account.</i></p>			Hall: Eldborg
15:30–16:00	Coffee break			
16:00–16:45	NVF Prizes: the Bridge prize, the Road pavement r&d prize and the Skill development prize			Hall: Eldborg
16:45–17:15	Closing of the conference, Norway assumes the chairmanship of NVF			



Foto: Knut Opeitide/Statenes vegvesen

Den nye modellen, TRANSIT, beregner ulykkesfrekvenser, skadeomfang, konsekvenser og brannfrekvenser i gamle og nye tunneler.

”Arbeidet ligger i et grenseland mellom kunnskap om tunneler, datainnsamling og kunnskap innenfor matematikk/statistikk og modellbygging. Arild Ragnøy, Statens vegvesen

Ny modell for risiko- beregning i tunneler

Norske og sveitsiske vegmyndigheter har i samarbeid med Universitetet i Zürich og konsulentfirmaet Hoj laget en modell for beregning av risiko i vegtunneler kalt TRANSIT.

TEKST: Kjell Wold FOTO: Knut Opeide/Statens vegvesen

Den nye modellen som beregner ulykkesfrekvenser, skadeomfang, konsekvenser og brannfrekvenser presenteres under Via Nordica på Island.

Generisk. – Modellen er bygget opp som en generisk modell. Den er generell og kan tilpasses enhver tunnel eller system av tunneler, sier sjefingeniør ved Trafikksikkerhetsseksjonen i det norske Vegdirektoratet, Arild Ragnøy.

Tunnelene deles opp i enhetlige seksjoner basert på samme stigning, kurveradius, feltkonstellasjon og lignende, hvoretter sammenhengen med ulykkes- og brannrisiko moduleres på det enkelte segment.

Gamle og nye. –I tillegg til inndeling i enhetlige seksjoner med geometriske og trafikale variable deles tunnelen inn i fire soner i hver trafikketning etter plassering i forhold til tunnelportalen, 50 meter før portalen, første 50 meter i tunnelen, neste 100 meter, midtsonen og så videre, sier Ragnøy.

Modellen kan brukes på både gamle og nye vegtunneler.

– Hovedhensikten med beregningsmodellen er å bygge mest mulig sikre vegtunneler og ta



Arild Ragnøy

vare på kunnskapen vi får både i eksisterende og nye tunneler, forklarer han.

Interesse. Andre skandinaviske land vil trolig også kalibrere og benytte modellen snart. Interessen har særlig vært stor i

Sverige, Finland og Island.

– Hva er den største utfordringen innenfor fagfeltet ditt?

– Denne type modellarbeid er meget krevende ressursmessig både som egen arbeidskapasitet og hva økonomiske rammer til kjøp av tjenester angår. Arbeidet ligger i et grenseland mellom kunnskap om tunneler, datainnsamling og kunnskap innenfor matematikk/statistikk og modellbygging. Miljøet i Norden er meget begrenset, svarer Ragnøy.

Utviklingstrekk. – Hva ønsker du å oppnå med foredraget ditt?

– Spre informasjon om hva vi har deltatt på og fått til. Og at vi er nødt til å forene oss i Norden dersom vi skal kunne komme videre, og bredere, med denne type arbeid. Avslutningsvis at det altså finnes en modell som kan anvendes og at Norge har forhåpninger

om at resten av Norden også vil ta i bruk det arbeidet som er gjort.

– Hvilke forventninger har du til Via Nordica?

– Via Nordica er alltid en flott anledning til å treffe nordiske kollegaer og drøfte faglige utfordringer og utviklingstrekk innenfor forskjellige fagområder. ■

English summary

TRANSIT is a model for assessing risk in road tunnels. It models the frequency, severity and consequences of accidents as well as the frequency of fires. The model is general and can be adapted for any tunnel or system of tunnels. The tunnels are divided into uniform sections based on characteristics such as gradient, curve radius and lane configuration. The relationship between these characteristics and the risk of accident or fire is modelled for each section.

90 procent av varuvärdet för gods transporteras på väg i EU. Lastbilen är oundgänglig på korta avstånd. Det är något av det man kommer att ta upp vid denna sessionens sex föredrag.

” För fackområdet Fordon och Transporter är utmaningen oftast internationell. *Mårten Johansson, NVF's utskott Fordon och transporter*

“Lastbilen är oundgänglig på korta avstånd”

– Behovet av godstransporter på väg ökar. Högkapacitetslastbilar, 60 ton och 25,25 meter har på ett framgångsrikt sätt medverkat till effektivare vägtransporter och minskad miljöpåverkan i Sverige, Finland, Holland, Danmark och Norge.

TEXT: G. Pétur Matthíasson FOTO: Knut Opeide/Statens vegvesen

Det säger Mårten Johansson som är ordförande för NVF's utskott Fordon och transporter.

Utveckling. – NVF har medverkat till denna positiva utveckling. Jämfört med EU's fordon för internationell trafik så minskar våra nordiska högkapacitetsfordon bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen med cirka 16 procent, säger Johansson.

– 90 procent av varuvärdet för gods transporteras på väg i EU. Lastbilen är oundgänglig på korta avstånd.

Det är något av det man kommer att ta upp vid sessionens sex föredrag. Man vill se på best practice, anormal transporter, säkerhet, samspelet mellan tunga fordon och vägen, inspektioner och förbättring av bromsar.

Internationell. Mårten Johansson säger om sessionen 4-2 att många års NVF-arbete är klart och resultaten finns nu i NVF's rapporter.

– För fackområdet Fordon och Transporter är utmaningen oftast internationell – att föra ut resultatet till beslutsfattare i nationella myndigheter, beslutsfattare inom EU, beslutsfattare i UN ECE (United Nations Economic Commission for Europe) och beslutsfattare inom



Mårten Johansson

internationell standardisering. Ett förslag har till exempel lyfts till UN ECE i Geneve och handlar om ändrade regler för bromsar på tunga fordon, säger Johansson.

Möjligheter. Men vad vill han som ledare av sessionen uppnå?

– I sessionen som hålls kan beslutsfattare och andra intressenter inom fordon och transporter knyta kontakter och diskutera med föredragshållarna som är experter inom sina områden. Via Nordica innebär värdefulla möjligheter till erfarenhetsutbyte och internationella kontakter, menar Mårten Johansson.

Dödolyckorna. Trafiksäkerhet har självfallet stor betydelse för den tunga trafiken:

– Nästan hälften av dödolyckorna i Sverige med lastbil inblandad sker med mötande trafik. Att bygga mer motorvägar eller att montera anordningar som separerar trafiken på befintliga vägar kan vara åtgärder för ökad trafiksäkerhet, menar Johansson.

– Regler och lagstiftning om fordon och transporter beslutas dessutom i allt mindre omfattning exklusivt av nationella myndigheter

utan i stället sker besluten gemensamt mellan länder. NVF Fordon och Transporters arbete kan då vara ett stöd till nationella myndigheters experter, eller politiker som har rösträtt i olika frågor, säger han till sist. ■

English summary

The need for transport of goods is increasing, 60 ton trucks 25,25 m long are more effective and have led to less pollution in several countries, says Mårten Johansson the leader of NVF's technical committee Vehicles and transport. He says that NVF has been a part of that positive development, gas use and CO₂ emissions is therefore 16% less. This and other aspects of heavy traffic will be discussed in the session.



Med trafikproblemen i centrum

Trafikproblemen i många nordiska städers centrum är överhängande. Städernas läge, det historiska byggnadsbeståndet och tidigare trafiklösningar ställer stora krav på dagens och framtidens trafiklösningar.

Historiska byggnadsbeståndet och tidigare trafiklösningar ställer stora krav på dagens och framtidens trafiklösningar. "Bergensprogrammet" (bilden) har som mål att bygga ett system för lätt spårtrafik i Bergen.

TEXT: Lauri Ali-Mattila FOTO: Knut Opeide/Statens vegvesen

Alla dessa faktorer berör i olika grad städerna som presenteras i session 4-3: Bergen, Malmö och Tammerfors (Tampere på finska).

Bergen. Rune Herdlevaer presenterar projektet "Bergensprogrammet", som redan pågått i tio år. Projektets mål är att bygga ett system för lätt spårtrafik i Bergen. Det finansieras huvudsakligen genom för fordon fastställda tullavgifter (bompengene).

Bergensprogrammet förutsätter ett intensivt samarbete på tre administrativa nivåer: kommun, fylkeskommune och staten. Utan ett sådant samarbete skulle projektet inte kunna genomföras.

I dagens läge planerar man att ytterligare utvidga spårväglösningarna i sydlig, nordlig och västlig riktning. Ansenliga summor används för att göra miljövänliga trafikinvesteringar.

Malmö. En stad som växer kraftigt tillsammans med sina grannstäder, Köpenhamn och Lund, är Malmö. Efter byggandet av

Öresundsbron stod det klart att utvecklandet av trafiksystemet krävde ytterligare investeringar. Tilläggsinvesteringarna allokerades till att utveckla spårvägssystemet och öka kapaciteten i järnvägssystemet. På grund av projektets storleksklass deltog, förutom Malmö stad, också Region Skåne och staten i projektet. Man fattade tillsammans beslutet att bygga en järnvägstunnel (Citytunneln) med tre stationer under Malmö centrum. Projektet framskred väl och det goda samarbetet parterna emellan gjorde det möjligt att finna en gemensam politisk syn på projektets mål. Projektet presenteras av Klas Nydahl.

Tammerfors. Nordens största inlandsstad är Tammerfors och den är byggd på ett näs mellan två sjöar. Ur trafiksynpunkt har den alltså ett mycket besvärligt läge. Liknande lösningar som tidigare fungerar inte längre – man måste hitta nya. Risto Laaksonen berättar i sin presentation om lösningarna i Tammerfors nya gatunätsplan. Man planerar att bygga ett spårvägslinjenät i staden och vill förstärka gång- och cykeltrafikens ställning i stadens centrum. Man föreslår en tunnelloösning i stället för strandleden som nu fungerar som

genomfartsled för trafiken som löper genom staden. Detta innebär att strandområdet i sin helhet kunde användas för medborgarnas rekreation. ■

English summary

Urban traffic is a problem also in Nordic countries. Main planning projects are going on in Bergen, Malmö and Tampere. In each case the problem is the conflict between the traffic going through the city centre and urban structures. The main idea behind Bergensprogrammet is to solve the problems with a tram system. In Malmö and Tampere the solution is to build a tunnel under the city centre.

” Vi har stor nytte av det nordiske samarbeidet. Blant annet har vi samarbeidet tett med danskene.

Tore Hoven, Statens vegvesen

Bransjen har stort behov for flere fagfolk. Statens vegvesen har vært pådriver for et nytt deltidsstudium i veg- og trafikkfag her ved Norges tekniske naturvitenskaplige universitet (NTNU) i Trondheim.

“Enormt behov for kompetanse”

– Vi må ta et krafttak og samarbeide med universitet og næringslivet for å få flere til å velge våre fag. Vi må også satse mer på etter- og videreutdanning.

TEKST OG FOTO: Henriette Erken Busterud

Det sier Tore Hoven som leder Senter for kompetanseutvikling i Statens vegvesen. Han skal snakke om kompetanseutfordringen og hvordan Statens vegvesen har jobbet med dette – og vise hvordan nordisk samarbeid kan gi resultater.

Rekruttering. I denne sesjonen skal ellers Jens E. Pedersen presentere temagruppens arbeid med kompetanseutvikling og rekruttering. Britt-Marie Majbäck skal foredra om Sveriges inspirasjon til å etablere KIA og Jukka Hopeavuori skal snakke om Finland i forandring.

Hoven sier alle de nordiske landene sliter med at det utdannes for få veg- og trafikkingeniører. – Vi og bransjen har et enormt behov. I Norge har vi et vegbudsjett som er høyere enn tidligere, og med økt aktivitet må vi ha flere fagfolk, sier Hoven.

Kompetansesenter. Senter for kompetanseutvikling er en nyvinning i Statens vegvesen som koordinerer kompetansetiltak. – Målet er også å få til et tettere samarbeid med bransjen om kompetanseutvikling for å ivareta vårt sektoransvar, sier Hoven som altså leder denne enheten.



Tore Hoven

Videreutdanning. Statens vegvesen har vært pådriver for et nytt deltidsstudium i veg- og trafikkfag ved Norges teknisk-naturvitenskaplige universitet (NTNU)

– Kursene er kurante å ta som en del av jobben. Det er også mulig å sette sammen kursene og masteroppgave til en mastergrad, opplyser Hoven.

Satser. Statens vegvesen har samarbeidsavtaler med 16 Universitet og høyskoler. – Rundt 250 studenter får sommerjobb og 140 skriver gradsoppgaver hos oss. Vi har også et omfattende trainee-program som årlig har flere hundre søkere til 30 plasser, forteller Hoven.

Nytte. Hoven sier de nordiske landene har mye å lære av hverandre. – Vi har stor nytte av det nordiske samarbeidet. Blant annet har vi samarbeidet tett med danskene. De har kopiert «Næringslivsringen» vår som er et bransjesamarbeid. Og vi har kopiert deres idé når det gjelder etter- og videreutdanning da vi opprettet Senter for kompetanseutvikling.

– Jeg ser fram til kongressen – det blir en fin markering av fire års samarbeid. Den er også en fin arena for å utveksle informasjon og knytte kontakter, avslutter Hoven. ■

English summary

To meet the demand for more employees with competence in road and traffic engineering, the Norwegian Public Roads Association cooperates with several institutions of higher education and with contracting and consultancy enterprises to motivate more students to choose these fields. Continuing professional development is another key strategy for achieving the same goal. Through the NNV, the Nordic road administrations share ideas that may result in a greater pool of employees with the desired competence.

Det är nio kvalitetsmål knutna till den ideala bytespunkten. Detta är en illustration på kvalitetsmålet «Den hållbara bytespunkten».



«Trafik och transportplanering går hand i hand med planering av bebyggelse och samhälle»

Göteborgsregionen har som mål att fördubbla antalet kollektivresande före 2025. En viktig faktor för att nå detta mål kommer att vara kvaliteten på bytespunkterna.

TEXT: Mark S. Berger ILL. /FOTO: Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

Ylva Löf är planeringschef på Göteborgsregionens kommunalförbund (GR). I sitt föredrag, «Den ideala bytespunkten – med resenären i centrum», vill Löf bland annat berätta om visioner och kvalitetsmål för hur den ideala bytespunkten kan utformas. En bytespunkt är en plats i staden där kollektivtrafiklinjer möts och resenärer kan byta färdmedel.

Vägledande. Bakgrunden är att Göteborgsregionen i år 2009 satte som mål att fördubbla antalet kollektivresor före år 2025. Projektet har fått namnet K 2020.

– Vi har också sedan ett antal år en väl förankrad strukturbild för regionens utveckling, som idag är vägledande för kommunernas fysiska planering. En av nycklarna i struktur bilden är utvecklingen av stationssamhällen och knutpunkter, bland annat för att förstärka en bebyggelsemässig struktur som stödjer kollektivtrafiken. Att utveckla ideala knutpunkter, hur ser en sådan ut och för vilka funktioner ska vi planera? säger Löf.

Mångfacetterad. Nio kvalitetsmål är knutna till Den ideala bytespunkten, från Den trygga bytespunkten till Den karismatiska bytespunkten.



Ylva Löf

– Finns det ideala bytespunkter, och hur vill du i så fall beskriva dem?

– Att den ideala knutpunkten finns är kanske svårt, men utifrån de nio kvalitets kriterierna, kan vi föra en mer mångfacetterad och strukturerad dialog när vi

planerar knutpunkter. De är ofta platser där många intressen möts och där vi måste planera på ett medvetet sätt för att åstadkomma en god miljö både för möten och resande.

Exempel. Hon ser fram emot att utveckla temat inför de nordiska kollegorna i Reykjavik.

– Jag vill belysa och betona vikten av att trafik och transportplanering går hand i hand med planering av bebyggelse och samhälle, exemplifierat av det arbete vi gjort kring knutpunkter och stationssamhällen inom K 2020. Jag vill också visa på några konkreta exempel.

– Vilka förväntningar har du på Via Nordica?

– Det ska bli spännande att möta nordiska kollegor inom trafik och transporter. NVF har ett brett verksamhetsområde och det tycker jag ska bli intressant att ta del av. Självklart ska det också bli roligt att besöka Reykjavik.

I session 5-1 kan du också höra Per Strömgrens föreläsning om kapacitet och köberäkningsmodeller för motorväg. ■

English summary

In her presentation Ylva Löf, head of comprehensive planning in the Göteborg Region Association of Local Authorities, will describe visions and quality criteria for the ideal interchange. She will also shed light on how traffic and transport planning go hand in hand with zoning and social planning. In session 5-1 you will have the opportunity to hear Per Strömgren lecture on capacity and congestion modelling for motorways.

I denne sesjonen får man blant annet høre om arbeidet med klimatilpasning som gjøres i CEDR.

” Vi har mange felles utfordringer og mye å lære av hverandre i Europa. Gordana Petkovic, Statens vegvesen

Klimatilpasning hele tiden

– Vi må tenke tilpasning til klima i alt vi skal gjøre. Hele tiden. Dette er ikke noe en jobber med bare i en bestemt periode.

TEKST: Henriette Erken Busterud FOTO: Statens vegvesen

Det sier Gordana Petkovic som har ledet klimaarbeidet i Statens vegvesen. I sesjonen om Klimaforandringer – påvirkninger og vegholders tilpasning skal Petkovic fortelle om arbeidet med klimatilpasning som gjøres i CEDR (vegdirektørens europeiske organisasjon). Jostein Mamen, Per Otto Aursand og Eira Järviluoma skal også holde innlegg om hvordan klimaendringer påvirker vegnettet i Europa og hva som bør gjøres.

Lære. – Vi har mange felles utfordringer og mye å lære av hverandre i Europa. I Østerrike er de gode på snøskred. I Norge har vi nyttige dynamiske kartportaler som er viktig for beredskapen. Danmark jobber med flomkart og havnivåstigning. Og i England har de kommet langt med det strategiske planarbeidet for klimatilpasning, forteller Petkovic.

Usikkerhet. – I stedet for å vente på noen sikre tall om hvordan fremtidig klima blir, må vi heller tenke på hva en veg eller konstruksjon tåler – og når den skal slutte å tåle det den blir utsatt for, påpeker Petkovic.

– Hvis du bygger ei bru som skal stå i hundre



Gordana Petkovic

takles, fortsetter hun.

Informasjon. Petkovic sier den største utfordringen er å få folk til å forstå at klimatilpasning må inn i alt vi gjør – både planlegging, prosjektering og drift og vedlikehold påvirkes av endret klima.

– Jo tidligere en tenker på klimaendringer jo enklere blir det å håndtere dem. Det kan være enklere å endre en formel i regelverket, enn å få alle oss til å endre vanene våre.

Forventninger. – Jeg forventer at det blir en ekte konferanse under Via Nordica. Ofte er konferanser så vidt sammensatt at det ikke blir skikkelig kommunikasjon. Via Nordica dekker mange felt, men likevel er det en nordisk ramme som gjør at en får nyttig tips og infor-

masjon av hverandre. Det blir spennende å reise til Island og den nye konserthallen – og å lære litt islandsk, sier Petkovic. ■

English summary

The Conference of European Directors of Roads (CEDR) has a task group addressing the theme of how the road network is impacted by climate change and what should be done. The countries of Europe have many common challenges and much to learn from each other. In order to succeed in adapting to climate change, awareness must permeate activities at every stage – from the planning and implementation of new projects to operations and maintenance.

” How can we develop and use our infrastructure in a totally new way to boost competitiveness and economic growth. *Eeva Linkama, Ministry of Communication*



Professor: ” Today’s vehicle comparable to yesterday’s

The Plenary session 5 is a kind of conclusion of the congress. Main themes are broad question concerning the whole future of the transportation sector and its connections with the development of the society.

Text: Lauri Ali-Mattila PHOTO: Karin Beate Nøsterud/Norden.org and Via Nordica 2012

Professor Raúl Rojas Gonzalez is a specialist of robotics and artificial intelligence and in his presentation he investigates the possibilities of the future of the automobile itself.

Berlin. His challenging view is that today’s vehicles are comparable to yesterday’s horses. His aim is the future’s autonomous car. His vision is not science fiction. The prototype vehicle has been tested in the streets of Berlin. It succeeded to drive 80 kilometers an hour in the midtown Berlin without any accidents or dangerous risk

situations. If you are stuck to Isaac Asimov’s famous three robotic rules, so be prepared – one more is needed.

The robotic skills needed for complicated metropolitan traffic situations professor Rojas has developed by winning twice the world championship in football-playing robots.

Prize-winning. Also Ari Trausti Gudmundsson is a polymath. By being an Icelandic geophysicist by education, he can tell us that sometimes and somewhere on our earth road-building can have problems




Eeva Linkama

in a tectonic scale. Nature is not something we can control but nevertheless we can live in a reasonable harmony with it. Besides being a scientist Ari Trausti is also a prize-winning author of poetry and short stories. He even

was a candidate in Icelandic presidential elections.

New mindset. Like in almost any country in Europe, Finland has also gone through

es are
horses”



How can we develop and use our infrastructure in a totally new way to boost competitiveness and economic growth. Old ways do not function any more, according to one the contributors in this session.

very fundamental changes in organising the administration of the transport sector. Transport administration agency reform was made in 2008-09. The main aim was to find organisational structure to improve productivity. Three separate agencies of road, railway and maritime sectors were united to the Finnish Transport Agency of today.

The new mindset of "Transport Revolution" was founded on this ground. Behind this were the main challenges of Finnish society, slowing economic productivity growth, ageing population and cost pres-

ures caused by these factors. New kind of mindset was needed and new solutions must be sought from the different starting points.

Courage. The prime mover in these actions has very often been Eeva Linkama from the Ministry of Communication. She has carried the flag for the urgent need for a change in transport policy and new type of operating culture. For many years she has demanded a new answer to the question: how can we develop and use our infrastructure in a totally new way to boost competitiveness and economic growth. Old ways

do not function any more. We need courage, innovativeness and enthusiasm to change our ways to new goal-oriented direction in order to find solution for today's problems. We have to learn how to achieve more by spending less.

Revolution. The new mindset of 'Transport Revolution' has been a considerable success. Its ideas are strongly presented in the new Government Programme. It is also influenced heavily to new Transport Policy Report submitted to the Government in the spring of 2012. ■

” Det gamle ordsprog er i fuld kraft: ”Krisen lærer nøgen kvinde at spinde”.

Björn Ólafsson

Vintertjeneste er af stor betydning for de nordiske lande. Björn Ólafsson fra Island vil fokusere på hvad man gør i økonomisk krise.

“Krisen i Island har også været gavnlig”

Vintertjeneste er af stor betydning for de nordiske lande. Udvalg Drift och underhåll vil i sin session behandle den tjeneste. En af forelæserene er Björn Ólafsson fra Island og han vil fokusere på hvad man gør i økonomisk krise og masse nedskæringer.

TEKST: G. Pétur Matthiasson FOTO: ICERA/Viktor Arnar Ingólfsson

Den største udfordring for vinterservicen er at søge på hvilken måde det er muligt at imødekomme de store nedskæringer i budgettet som har fundet sted efter den store krise, som Island stadigvæk går igennem. Samtidig er enhedskostningerne steget betydeligt på grund af faldet af den islandske valuta og stigningen i verdens brændstof, siger Björn Ólafsson.

Udnyttelse. – Indtil nu har der været fremskridt, men det skal mere til for at nå enderne sammen. Set fra samfundets og trafikantens øjne er mere nedskæringer meget bekymrende, således at al opmærksomhed er nu lagt på at udnytte udstyr og materiale, som for eksempel salt, bedre. Det er klart at ruteoptimering, at måle saltindholdet i vejen og dynamisk overvågning af saltbrug er faktorer, der skal fremmes og forbedres. Undervisning og uddannelse hos medarbejderne i vintertjenesten er også meget vigtigt, mener han.

– Vi har opnået det uden større risiko med trafikikkerheden og det har været et af det vigtigste formål siden krisen ramte os i eft-



Björn Ólafsson

eråret 2008, fortsætter Ólafsson.

Perspektiver. Björn Ólafsson håber at levere et foredrag at konferencen der viser den erfaring han og det islandske vejvæsen har fået. Han siger at man har lært det af den alvorlige krise at det er en situation hvor man må tænke alle aspekter på nyt, se på alle forskellige perspektiver som man ikke har gjort tidligere, når kapitalen var ikke så begrænsende.

Optimere. – På denne måde har krisen været gavnlig på grund af at i denne situation har vi været nødt til at søge alle mulige måder til at optimere ressourcerne, måder folk ikke engang havde tænkt på før. Det gamle ordsprog er i fuld kraft: “Krisen lærer nøgen kvinde at spinde.”, siger han og legger til.

– Hvad jeg håber at få ud af denne konference er en deling af viden og erfaring mellem de nordiske lande, hvert land har jo en stærk for-

sknings- og udviklingsarbejde og der er vigtigt for landene til at følge med hvad der sker. ■

English summary

Winter service is very important for all the Nordic countries. The technical committee Operations and maintenance will focus on this. The Icelandic Björn Ólafsson will go through how the Icelandic Road Administration managed to cut costs after the financial crisis in 2008. How the ICERA had to look at everything again to save money with the focus on not diminishing traffic safety for travellers in wintry Iceland.

Asfaltläggning. Det är viktigt att vi mäter på samma sätt. Om man mäter kostnad för lagd asfalt per ton i Sverige och per kvadratmeter i Norge blir det svårt att jämföra.

” Om man mäter kostnad för lagd asfalt per ton i Sverige och per kvadratmeter i Norge blir det svårt att jämföra. Jan-Olof Andersson, Trafikverket

Viktigt att mäta på samma sätt

– Vi behöver mäta på samma sätt, för att kunna jämföra utvecklingen i olika branscher och länder och kunna plocka godbitarna från varje land.

TEXT: Göran Fält FOTO: Lars Lindström och Kerstin Ericsson

Det säger Jan-Olof Andersson från Trafikverket, som ska tala om olika nyckeltal för väginvesteringar samt drift och underhåll av vägar.

Jämförbart. Det går ut på att kunna mäta olika nyckeltal och koppla det till marknadens prisutveckling, produktivitetsutveckling, konjunktur och branschstruktur.

– Varför är det så viktigt att mäta detta?

– Det handlar om att få mer för pengarna och att kunna mäta det i någon form. Helst ska vi kunna se om olika agerande leder till olika resultat. Det handlar både om hur beställaren och leverantören agerar. Vi behöver mäta på samma sätt, så att det vi mäter blir jämförbart, dels mellan branscher, dels mellan länder.

Jan-Olof Andersson kommer att prata om ett antal nyckeltal: Konjunktur, prisutveckling och branschstruktur. Den sistnämnda kan exempelvis mätas i antal aktörer och genomsnittligt antal anbudslämnare.

System. – Olika nyckeltal kan vara intressanta att jämföra mellan länderna. Då blir det ganska viktigt att vi mäter samma sak. Och det är



Jan-Olof Andersson

inte alltid helt självklart. Om man mäter kostnad för lagd asfalt per ton i Sverige och per kvadratmeter i Norge blir det svårt att jämföra.

Utmaningen är att få fram data, en del länder har bara manuella data, andra har mer utvecklade system. Varje land mäter själv på detaljnivå. De gemensamma nyckeltal man fått fram är oftast på mer övergripande nivå.

Godbitarna. – Vad skulle vinsten vara med bättre jämförbarhet mellan de nordiska länderna?

– Om ett nyckeltal utvecklar sig i positiv riktning vill vi gärna veta vad man gör i det landet, som inte andra gör. Då kan vi plocka godbitarna från varje land.

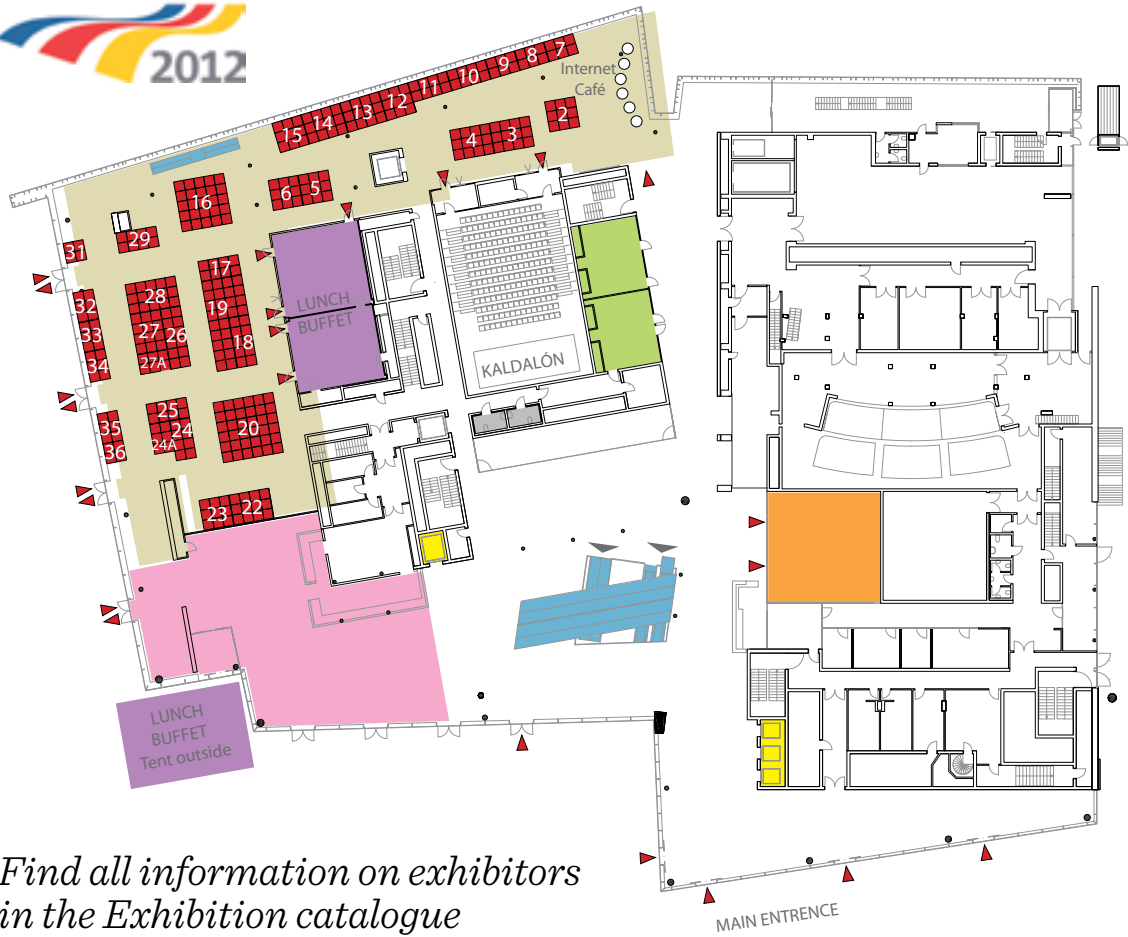
Vad vill du uppnå med ditt föredrag?

– Att beskriva mer övergripande nyckeltal och skillnaderna mellan länderna samt beskriva den utmaning vi har inom området. Vi har ambitioner i Sverige att börja mäta produktiviteten inom olika områden. Vi vill mäta systematiskt

vad olika saker kostar per enhet inom ett stort antal områden för investering, drift och underhåll. Det har vi inte gjort på ett strukturerat sätt tidigare, säger Jan-Olof Andersson. ■

English summary

Jan-Olof Lindström from Trafikverket will speak about benchmarking and key figures in road construction and maintenance, and how they apply to market entities. – We need to measure key figures in the same way, in order to be able to compare development in different branches and countries, so we can pick the best practices from each country.

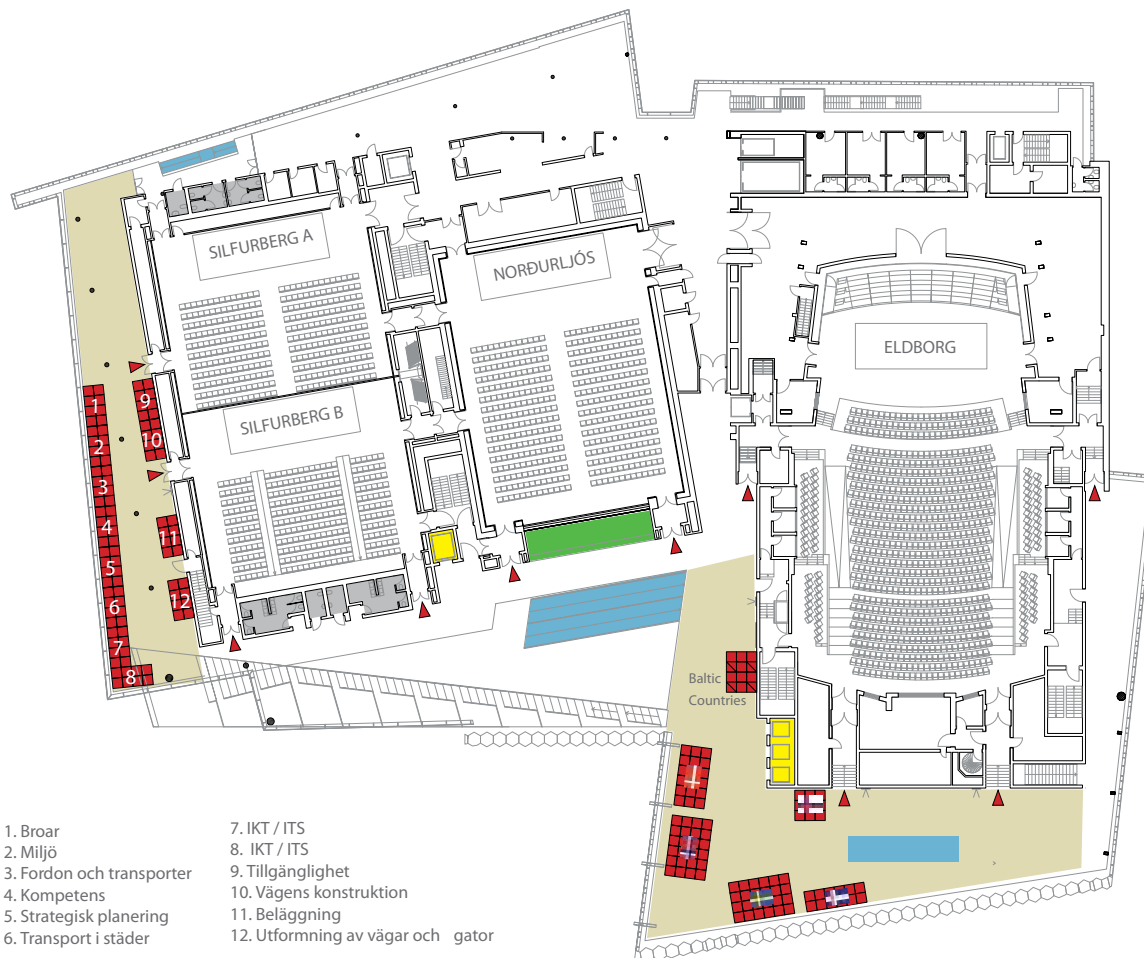


1ST LEVEL

- EXHIBITION AREA
- MEETING ROOM
- BISTRO
- COAT RACK
- WC
- ELEVATORS
- STAIRS
- ENTRANCE
- TO PARKING
- AVAILABLE AREAS
1M X 1M
- BOOKED AREAS
- COLUMN

SCALE 1:500 / A4

*Find all information on exhibitors
in the Exhibition catalogue*



2ND LEVEL

- EXHIBITION AREA
- REGISTRATION DESK
- WC
- ELEVATORS
- STAIRS
- ENTRANCE
- AVAILABLE AREAS
1M X 1M
- BOOKED AREAS
- COLUMN

SCALE 1:500 / A4

1. Broar
2. Miljö
3. Fordon och transporter
4. Kompetens
5. Strategisk planering
6. Transport i städer
7. IKT / ITS
8. IKT / ITS
9. Tillgänglighet
10. Vägens konstruktion
11. Beläggning
12. Utformning av vägar och gator



Map Index

- 1 Harpa – Conference Venue
- 2 Hotel Reykjavik Centrum
- 3 Hotel Plaza
- 4 CityCenter hotel
- 5 Icelandair hotel Marina
- 6 Radisson Blue Saga
- 7 Hotel Thingholt
- 8 Hotel Skjaldbreid
- 9 Hotel Klöpp
- 10 Arnarhvoll
- 11 Fosshotel Barón
- 12 Fosshotel Lind
- 13 Best Western
- 14 Icelandair hotel Natura
- 15 Hotel Cabin
- 16 Grand Hotel Reykjavik
- 17 Laugardalshöll – Banquet Venue
- 18 Laugardalslaug
Largest swimming pool in Reykjavik
- 19 Vesturbæjar Swimming Pool



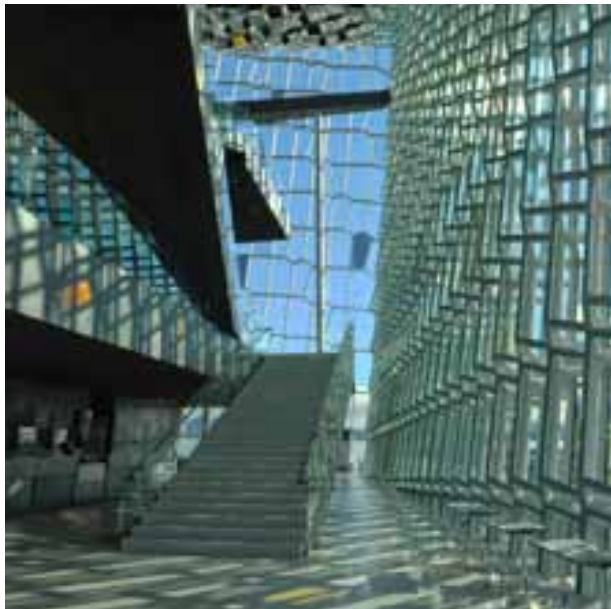
All photos: Odd Stefan Thorisson

Harpa

The congress Via Nordica 2012 is held in a new Concert and Conference Centre in Reykjavik, called Harpa (the Harp). It is designed by the Danish architects, HLA and the Icelandic architects Batterið. The facades with the striking appearance were designed by HLA and the Icelandic-Danish artist Ólafur Eliasson. The owner is Austurhöfn owned by the Icelandic state and the town Reykjavik. The contractor was IAV.

Even though there only one year since Harpa was opened there has already been visited by one million guests which is three times the entire number of Icelanders.

You will find more information about Harpa at www.harpa.is



“ In order to keep up with the times, we need to broaden our perspective and include other transport modes.

Marit Due Langaas, Norwegian Public Roads Administration



More than roads in the future

In the coming four-year period the NVF will no longer limit its activities to the road sector, even though the organisation's name remains unchanged.

TEXT: Henriette Erken Busterud ILLUSTRATION: Kyrre Wedvik/Statens vegvesen

“ In order to keep up with the times, we need to broaden our perspective and include other transport modes. The NVF Board has adopted this policy in its new strategic plan. Several committees are already working on topics that make this change sensible – for instance, ITS, bridges and tunnels,” says Marit Due Langaas of the Norwegian Public Roads Administration. She will serve as NVF Secretary when Norway takes over the chairmanship of the organisation.

More English. “The Board has also discussed the question of language. We will continue to use the Scandinavian languages as much as possible. But in order to share experience, it is essential to understand what is being said. So English can be used when it is needed: No one should feel left out due to language differences. We also want to recruit younger members, and should take into consideration the fact that many younger people in both Finland and Iceland are more comfortable using English than Danish, Swedish or Norwegian. In addition, there are a number of countries and organisations outside the Nordic region that want to stay informed about NVF activities, so we will have more English



Marit Due Langaas

on our website than previously,” Ms Due Langaas adds.

Realistic ambitions. Ms Due Langaas advises the committees to choose a suitable level of ambitions.

“Some of the committee meetings have been poorly attended, and we want to limit the amount of extra work and travel required of committee members. The committees are primarily a forum for communication and networking, where members can share their experience, expertise and methods. There is no need to launch an R&D project or devote a lot of time to writing reports. There's more to be gained from organising open meetings and seminars that non-members can also attend.”

“Getting together to become acquainted is important. But instead of everyone travelling to meetings two or three times a year, organising virtual meetings can be just as useful. With members from 320 enterprises and organisations, internet-based systems are indispensable.”

High expectations. When asked about her expectations for Via Nordica, Ms Due Langaas replies: “Our Icelandic hosts have put together an exciting programme in a fabulous building. I'm looking forward to meeting both old and new members and anticipate many interesting discussions and presentations. And of course, I hope that the sun will shine on multitudes of enthusiastic participants!”

Norway next. “Iceland has held the chairmanship of the NVF during the past four-year period, for the first time since the organisation was founded in 1935. I would like to thank them for having discharged this responsibility in a superb manner. And now, we in Norway are looking forward to welcoming everyone to the next Via Nordica, which will be held on 6–8 June 2016 in Trondheim. We aim to stage an exhilarating event both professionally and socially in this hub of technology and higher education in central Norway,” says the new NVF Secretary, who is eager to see how well the Nordic voice will be heard in an ever more globalised world. ■



Come inside

Visit www.vianordica.is

Our sponsors:



Via Nordica

2012

Á krossgötum **At a Crossroads**

www.vianordica.is



Utgivare

Nordiskt Vägforum (NVF)
www.nvfnorden.org

Ansvarig utgivare

G. Petur Matthiasson
g.petur.matthiasson@vegagerdin.is

Redaktör

Mark S. Berger

Iredaktionen

Lauri Ali-Mattila
Håkon Aurlien
Henriette E. Busterud
Kerstin Ericsson
Göran Fält
Christine Widfang Nissen
Eva Tigerström
Kjell Wold

Grafisk formgivning

Kyrre Wedvik, Grafisk senter,
Statens vegvesen

Tryck

Oddi Printing Ltd, Reykjavik

Pressläggning 24 maj 2012

