

DEBATT

Kontakt oss: 70 12 00 00 debatt@smp.no

All utgivelse skjer i henhold til Sunnmørspostens publiseringsvilkår. Vi forbeholder oss retten til å arkivere og utgi i elektronisk form alt som er publisert i Sunnmørsposten. Dette gjelder også innsendt materiale, og innsendt stoff honoreres bare når det er avtalt. Vi forbeholder oss retten til å korte ned. Ubrukte innlegg returneres bare på anmodning.

KRONIKK/SYNSPUNKT:

E-post: debatt@smp.no

Maks 5.600 tegn inkl. mellomrom. Vi forbeholder oss retten til å korte ned. Legg ved portrettfoto.

Har Statens Vegvesen peiling?

TRAFIKK

Det må være lov å spørre, for fastsetting av fartsgrenser virker flere steder helt vilkårlig. Gode, breie og rette veger i områder med liten eller ingen bebyggelse har redusert fartsgrense, f.eks. strekningen før og etter Brastadskiftet på riksveg 39. På smale og krokete veger andre steder, er fartsgrensen 80 km/t, selv om den farten åpenbart er altfor høy etter forholdene, f.eks. i Valldalen, der det nylig var en bussulykke. At Vegvesenet riktig påpeker at det ikke er påbudt å holde maksimal fart, er i beste fall en tynn forklaring. Slike eksempler finnes over hele landet, uforståelige fartsgrenser, som mange steder ikke respekteres. Det blir heller ikke bedre ved at Vegvesenets egne normer for fastsetting av fartsgrenser åpenbart brukes ulikt i ulike distrikt.

I Ålesundstunnelene er det bestemt innført strekningsmåling. Dette vil sannsynligvis føre til redusert fart, ned mot det lovlige for dem som kjører for fort i dag, og under det lovlige for dem som allerede er lovlydige. Men vil det redusere tallet på ulykker i tunnelene? Lite trolig, siden det har vært svært få ulykker i selve tunnelene. Det verste ulykkespunktet nær Ålesundstunnelene er avkjørselen til Valderøya på Ytterland. Her er det 80-grense forbi et svært trafikkert, og ikke altfor oversiktlig kryss. Her er det daglig flere nesten-ulykker, og altfor ofte alvorlige ulykker. Et tafatt

Vegvesen har altfor lenge sett på dette, uten å gjøre noe. I stedet skal det innføres tiltak der potensialet for å redusere antall ulykker er lite. I praksis vil dette mest være skuebrød, slik midtdelerne vest for Lerstad-rundkjøringen er det.

Altfor mange ganger ser vi at det må alvorlige ulykker til, helst dødsulykker, før Vegvesenet foretar seg noe. På Valderøya er det like enkelt å innføre redusert fart som det var på Kverve, der det er 50-sone forbi et tilsvarende kryss. Kombinert med full stopp fra Valderøya, vil det bety en formidabel bedring av trafikksikkerheten. Størst ulykkesrisiko i selve tunnelene er svingen opp til Kverve fra Ålesund. Det er uansvarlig av Vegvesenet at grensen der ikke for lengst er redusert til 60 eller 70 km/t.

Vegvesenets tilsynelatende lemfeldige fartsgrenser svekker respekten for dem. «Gjenglemte» 30- eller 50-skilt der det en gang har foregått et vegarbeid, eller der vegen er uten hindringer etter arbeidstiden, fører til redusert respekt. At redusert fart med mer enn 20 km/t heller ikke varsles i h.t. skiltreglementet, viser at Vegvesenet ikke alltid følger egne regler.

Det kjøres i hovedsak fint på norske veger, selv om fartsgrensene mange steder ikke overholdes godt nok. Det trenger i seg selv ikke være farlig, men er med på å bryte ned den generelle respekten for en viktig del av Vegvesenets trafikksikkerhetsarbeid.

KOLBJØRN RØRSTAD
Valderøya



STREKNINGSMÅLING: I Ålesundstunnelene er det innført strekningsmåling av hastighet. Vil det redusere tallet på ulykker, spør Kolbjørn Rørstad. FOTO: STAALE WATTØ

Når nettene blir smarte



KRONIKK

HARALD YNDESTAD
professor v/NTNU Ålesund

IT

Moore' Lov har ført til at mengden av informasjon i elektronikk fordobles i løpet av to år. Når denne mengden øker, samles data fra større og større organisasjoner.

Først ble det samlet data mellom elektroniske komponenter. Etter hvert kom informasjonen fra instrumentering, industriell produksjon, hele bedrifter, mellom bedrifter og fra et globalt nettverk. Det globale nettverk vokser videre og samler informasjon fra millioner av sensorer og mobiltelefoner. Umerkelig blir nettet utvidet, fra et Internett av computere, til et Internett mellom personer og et Internett av ting. Et internett av ting, med sensorer i kameraer, i veger, i biler, i hus, i satellitter osv. Nettet samler informasjon om oss, og om alt omkring oss. Umerkelig lager nettet Big data statiske profiler av oss alle, for Big Service tjenester til oss alle.

Computere er elektroniske maskiner. Elektroniske maskiner deler informasjon, og ivaretar en forutsigbar styring av mekaniske maskiner, tjenester og organisasjoner. Når elektroniske maskiner styrer det meste rundt oss, preger det våre organisasjoner og vår tankemåte. Elektroniske maskiner er som mekaniske maskiner. De realiserer de mål og de oppgaver de er bedt om å ivareta. Men når ting begynner å bli komplisert, blir det vanskeligere å identifisere hva som er det beste mål. Umer-

kelig begynner en å innføre Smart teknologi. Smart teknologi som overvåker egen yteevne, og som velger egne optimale mål. Computere blir da noe mer enn elektroniske maskiner. Teknologi får tillagt fri vilje til sette egne mål, for å optimalisere egne tjenester.

Slik blir computere ikke lenger forutsigbare maskiner. De blir selvgående organisasjoner som lærer ved å gjøre tilfeldige feil, for så å redusere kostnaden fra tilfeldige feil. Umerkelig blir nettet noe annet enn en maskin. Det blir en organisme som optimaliserer egne mål. Når nettene blir smarte, har vi allerede mistet oversikten, og nettet sitter i førersetet.

Smart Samferdsel. Om morgenen tar jeg mobilen, for å se på klokken. På mobilen står det. I dag tar det 7 minutter å kjøre på jobb, normal trafikk. Denne tjenesten er kommet umerkelig, uten at jeg har bedt om det. Så hvordan kan mobilen vite dette? Svaret er at den vet alt om meg. Den har også tilgang til nettet, som har tilgang til posisjonen til tusenvis av andre mobiltelefoner i biler på vegnettet.

Når det smarte nettet kjenner posisjonen til alle biler, kan det lage kjøremønstre for alle veger. Så kan det levere meldinger til alle mobiltelefoner om korteste reiserute. Når tjenesten først er etablert, utvikles umerkelig nye tjenester som reklame, betalingsformidling, informasjon om vegstandard, hoteller osv. Umerkelig tar nettverket også kontroll over all samferdsel i hele vegnettet, tilsvarende det vi har i lufttrafikken. Etter hvert overvåker nettet trafikksikkerhet, optimaliserer trafikkavvikling og kapasiteten i en sømløs samferdsel på vann og på land.



INTERNETT: Nettet samler informasjon om oss

– Snart vet mobilen også alt om kroppen min. Den blir min personlige trener og min personlige lege

Vi burde vite bedre når vi gjer vedtaka

BYUTVIKLING

Det er på tide å vedgå følgende: I saker som gjeld plassering av kjøpesenter og offentlige institusjoner, er vi politikarar altfor slappe. Vi burde vite betre og handle annleis når vi gjer vedtaka våre.

I ein kronikk som er sendt til mange aviser i landet, skriv Siri Holmboe Høibo, prosjektleder for Arkitektur og byutvikling, at politikarane ikkje brukar kunnskapen sin for å skape miljø og møteplassar i sentrum sjølv om

vi veit at dette er medverkande til at folk vil vere i byane. Eg fekk vere med på diskusjonen om dette under Arendalsuka.

Ho har heilt rett. Vi har kunnskapen om at det skal både butikkar, arbeidsplassar, trivelege møteplassar og bustader til for å gjere eit sentrum attraktivt. Vi veit også at dei unge damene som reiser ut for å ta utdanning, men som altfor sjeldan kjem heim att til fylket, seier dei ønskjer attraktive bysentrum. Likevel gjer vi vedtak som gong på gong verkar

motsett. Kommunepolitikarane er pressa fram av utbyggjarar som ofte har ein kortsiktig plan om å tene pengar. Fylkespolitikarane som får desse vedtaka på høyring, vert pressa av både kommunepolitikarar og utbyggjaren. Ofte er det store selskap som står bak med sterke pengeinteresser og gode lobbyistar og talsmenn.

Det er ikkje administrasjonen i kommunane eller i fylket som er dei største syndarane. Fagfolka der følgjer ofte planen som er vedtatt og tilrår løysingar

– Det kan hende at nettet blir så smart, at det gir ikke fra seg mer informasjon enn nettet selv er tjent med

HARALD YNDESTAD,
professor v/NTNU Ålesund



, og om alt omkring oss. Umerkelig lager nettet Big data statistiske profiler av oss alle.

Når Smart samferdsel optimaliserer seg selv, vil det umerkelig bli slik, at bilen betaler vegavgift til nettet i sann tid etter sted, trafikk, vegstandard, bilens kjøreegenskaper, osv. Paradokset er at nettet lærer ved at noen tar kostnaden med å følge egne kjøremønstre. Umerkelig, uten at noen egentlig har bedt om det, flyttes dataene fra det offentlige og til en lukket sky i nettet. Dersom offentlig forvaltning mister tilgang til dataene, kan de også umerkelig miste veggrep.

Smart media. Det neste jeg gjør om morgenen, er å sjekke nyhetene på mobilen, for å se om verden består. Jeg legger merke til at enkelte annonser forfølger meg. Umerkelig, utvikles et Smart media som optimaliserer egne kostnader, ved å levere selektiv reklame etter brukerprofiler. Når nettet blir smart, vil det også kunne levere mediefinformasjon etter brukerprofiler. Samtidig mister vi et åpent media slik vi kjenner det i dag.

Mediebransjen har tatt grep ved å ta i bruk Big Data for å

overvåke trender i samfunnet. Trender for boligpriser, arbeidsmarked, kriminalitet, helse osv. Dette krever en offentlig åpen tilgjengelig informasjon. Det har vi ingen garanti for. Det kan hende at nettet blir så smart, at det gir ikke fra seg mer informasjon enn nettet selv er tjent med. Et åpent media kan forsvinne umerkelig, om det ikke har en åpen tilgang til data.

Smart helsevesen. Når jeg har sittet stille en stund, prikker det i hånleddet fra min elektro-

niske klokke. Den forteller meg at jeg allerede har sittet for lenge, og det er på tide å reise seg. Nye nyttige helsetjenester kommer på mobilen, umerkelig. Plutselig har jeg daglig statikk over hvor mye jeg har vært aktiv, puls og søvnrytme, min turløype, osv. Det kommer flere sensorer som måler tilstander i kroppen. Snart vet mobilen også alt om kroppen min. Den blir min personlige trener og min personlige lege, som forteller meg hvordan jeg har det i dag. Mobilen bygger opp min helse-

profil, sammen med millioner av andre profiler rundt i verden.

Helsevesenet er en gigantisk forvalter av data. Samtidig flyttes umerkelig data og offentlige helsetjenester, over i et globalt Smart helsenettverk, der vi alle får våre helseprofiler, og ingen har kontroll over hvor dataene lander.

Smart bank. Når jeg går inn i min nettbank får jeg samtidig en oversikt over min økonomi og normaløkonomi. Banken vet altså alt om mitt økonomiske forbruksmønster, og den har en økonomisk profil av oss alle. Når nettbankene blir smarte, vil den optimalisere egen verdiskaping. Umerkelig blir alle kunder behandlet forskjellig, ut fra sin økonomiske profil. Kundernes data optimaliserer bankens verdiskaping.

Smart grid. Min mobil registrerer mitt eget strømforbruk i sann tid. Dataen forteller samtidig noe om all aktivitet i huset. Snart kommer nye strømmålere inn i alle hus. Da kan strømleverandørene tolke aktiviteten i alle hus, og lage aktivitetsprofiler over oss alle. Samtidig vokser det fram en global Smart grid energi forvaltning, der alle blir konsumenter og produsenter av energi. Umerkelig vil et Smart grid optimalisere all produksjon og distribusjon av energi. Hvem skal da eie dataene.

Når nettene er blitt smarte, ligger verdiene ikke lenger i harde pakker, men i myke data. Spørsmålet blir da, hvem som skal være eiere av dataene i smarte nett. Hva som skal være private data, og som skal være offentlige tilgjengelige data.

som tek vare på by/tettstad sentrum.

I Ålesund by som er byen for heile Sunnmøre, fell politikarane for argument om at Thon ikkje får etablere seg på Moa, så blir det ein annan region som får nytte godt av etableringa. Men spør ein om kva dette vil ha å seie for butikkane og livet i byen.

Og kvar er diskusjonen om kinoen på Moa som no skal inn i Thon sitt bygg. Var ikkje det ny kino i Ålesund by som skulle kome? Og kva gjer kommunen

med egne lokale på Moa?

Vi har diskusjonar om Digerne- neset og om butikkar i Rauma som ville etablere seg utanom bysentrum. Kvar gong blir det ein diskusjon der dei fleste fell for argumentasjonen om pengar eller arbeidsplassar sjølv om det truleg ville bli både meir folk, pengar og arbeidsplassar viss vi held på planane om å styrkje bysentera.

Vi kan også spørje oss om vedtaket om bygging av det nye sjukehuset for Nordmøre og Romsdal på Hjelset var så lurt i

høve til byutvikling, tilgjenge for pasientane og miljøet. Der var det den umogelege konkurransen mellom Kristiansund og Molde som enda med eit kompromiss som ikkje skapte fred likevel. Sjukehuset burde ha vore plassert i Kristiansund sentrum eller i Molde sentrum i byutviklingsperspektiv.

Sameleis ser vi i diskusjonar når det gjeld å ta vare på kvaliteta som bygdesentera og bysentera våre har. Kvaliteta som er med på å skape identitet og opplevingar blir ofte ofra på

pengealteret utan at ein tar nokre rundar for å sjå om ein kan få til både utvikling og bevaring av dei fine detaljane som er med på å gi særpreg.

I siste kommune- og fylkestingsval spurte Venstre nokre tilfeldig utvalde unge damer som enten budde her, hadde flytta ut eller var å veg frå Møre og Romsdal, om kva som skulle til for at dei vart verande/kom attende. Vi fekk to eintydige svar. Dei ville ha trivelege sentrum med mange ulike møteplassar – og dei ville ha god

kollektiv trafikk. Vi prøver å oppfylle begge deler for å endre folkestatistikken vår som viser at vi eksporterer unge damer ut av fylket.

Det er alvorleg, ikkje berre for reproduksjonen, men mest kanskje for at vi misser den tankekrafta og utviklingspreget desse damene ville ha sett på næringslivet, samfunnslivet og det frivillige livet i Møre og Romsdal.

GUNN BERIT GJERDE (V)
Fylkesvaraordfører