

Mjøs-kommuner har fått 14 millioner for å utvikle ny brøyte-teknologi

Men sluttproduktet kan ha et marked over hele verden.

TEKST: PER HELGE SELGSTEN

Sommeren er over, og det er meldt regn utpå ettermiddagen. Men det har ennå ikke vært så mye som ei frostnatt rundt Mjøsa når Våre vegger møter et knippe av deltagerne i prosjektet som skal finne ut hvordan de skal bruke de 14 millionene Gjøvik, Hamar, Ringsaker og Lillehammer kommuner har fått for å utvikle ny teknologi for brøyting og annet vintervedlikehold.

Så skal da heller ikke teknologien være klar til denne vinteren.

– Jeg har booket ukentlige møter de neste tre årene, forteller prosjektleder Pål Godard.

– Men vi er bare noen få uker ut i prosjektet, og helt i startfasen. Nå skal vi først finne ut hvilke behov vi har, sier han.

Alle som bruker veien, skal bidra

Behovene skal alle som bruker vintervegene få være med og finne ut av.

Fram til november skal representanter for alle som ferdes på vegene, de som bruker



Pål Godard (fra venstre mot høyre) Roger Nilssen, Tor Simonsen og Per Kristian Bergstrøm er med i prosjektet som skal utvikle ny teknologi til vinterdrift av vegene. I tillegg til representanter for de fire Mjøs-kommunene, er Difi, NHO og Innovasjon Norge med på prosjektmøtene, og bidrar med hjelp og innspill.

vegene i jobben (brøytesjåfører, hjemmehjelpstjenesten, renovasjonssjåfører), Vegvesenet, kommunenes servicesentre og de som styrer vegdriften være med på workshops og brukerundersøkelser for å kartlegge hvordan vintervedlikeholdet fungerer i dag, og hva som mangler eller kan bli bedre.

Fra november til februar–mars skal man jobbe med leverandørene for å finne ut hva de kan komme opp med for å fylle behovene som avdekkes. Deretter skal det lages en kravspesifikasjon, og i mars er det planlagt å lyse ut en anskaffelse. Tanken er å inngå en kontrakt i september neste år.



▶ **Et spørsmål som ofte melder seg for den som skal styre vintervedlikeholdet, er jo rett og slett: Skal vi strø eller brøyte?**



Øveraasen på Gjøvik er verdensledende innen brøyteutstyr for flyplasser, og teknisk sjef Jan Ivar Thorsrud ser med spenning på vinterdriftprosjektet til Mjøskommunene. - Vi har jobbet i mange år med å få flyplasskvalitet på vegbrøyting, noe som kan gjøre behovet for salting mindre, sier han.

Deretter ser man for seg at de to påfølgende vintrene går med til utvikling og testing av nye produkter eller løsninger. 90 prosent av de 14 millionene Mjøskommunene har fått, vil bli brukt til produktutvikling.

En voksende utgiftspost

Det er Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge som står bak millionbevilgningen. Pengene var en del av en pott på 100 millioner som ble gitt til «innovative offentlige anskaffelser» i juni. Offentlig-private prosjekter som tar sikte på å løse samfunnsutfordringer, kunne søke støtte.

Gjøvik kom over ordningen i forbindelse med at kommunen ble såkalt smartby, men fikk beskjed om at sjansen for å få midler ville være større om det var flere kommuner bak søknaden. De fire Mjøskommunene valgte å se nærmere på vinterdrift av vegene.

- Blant annet fordi vi har lokale leverandører av snøryddingsteknologi, forteller Godard, som også er leder for smartbyprosjektet i Gjøvik.

Snørydding er dessuten en voksende post på kommunebudsjettene rundt Mjøsa. Fra 2015 til 2018 økte utgiftene til brøyting i de fire kommunene fra 20 til 50 millioner kroner. Billigere brøyting kan bety mye for kommuneøkonomien.

Strø eller brøyte?

I prosjektet har man allerede rukket å gjøre seg tanker om hvordan brøytetjenesten kan utvikles ved hjelp av ny teknologi.

- Det hadde vært fint med sanntidsinfo på kommunens hjemmesider så man kan se hvor det er brøytet og hvilke veger som står for tur, sier Roger Nilssen. Han er med i prosjektet som leder for servicesenteret i Ringsaker kommune.

- Et spørsmål som ofte melder seg for den som skal styre vintervedlikeholdet, er jo rett og slett: Skal vi strø eller brøyte? Vi sitter litt i blinde i dag, sier vegingeniør Per Kristian Bergstrøm i vegforvaltningen i Hamar kommune og teknisk sjef Tor Simonsen i Ringsaker kommune, som også er involvert i prosjektet.

- Ja, legger Pål Godard til:

- Det hender jo at en brøytesjåfør kjører et par mil for å se om det trengs å brøytes. Og om det trengs eller ikke, finner man gjerne ut ved å stikke en målepinne ned i snøen. Det er klart det er et forbedringspotensial her, sier han.

Hva som skal til for å ta ut det forbedringspotensialet kan prosjektgruppa bare drødle rundt så tidlig i prosjektet som nå. Men hva med å bytte ut målepinne med en sensor som registrerer snødybden, og melder ifra selv?

Stillegående, elektrisk brøyteutstyr som gjør det mulig å jobbe om natta, er en annen idé. Eller selvgående brøytebiler. Eller styrings-

▶ **Målet er selvsagt et produkt som vi har lyst til å kjøpe selv. For vil ikke vi ha det, er det neppe noe marked for det andre steder heller.**

systemer som bruker kunstig intelligens og data fra andre, for eksempel hjemmetjenestens kjørelister, for å sikre effektiv brøyting.

Viktig kravspesifikasjon

- Kravspesifikasjonen til utlysningen av oppdraget blir viktig. Den må beskrive behovet vårt presist, uten å være altfor spesifikk. Men den må heller ikke være så lite spesifikk at vi ender opp med å bestille noe som er helt science fiction, sier Godard.

- Målet er selvsagt et produkt som vi har lyst til å kjøpe selv. For vil ikke vi ha det, er det neppe noe marked for det andre steder heller.

Men det potensielle markedet for et bra produkt er stort - det brøytes for eksempel mye snø i USA og Canada. Og at det nå er mulig å få flere millioner kroner til å utvikle et produkt for dette markedet, har ikke gått leverandørene hus forbi - bare omtalen av tildelinga har fått et titall firmaer til å ta kontakt. ☺