

FRAFALL I SKOLEN

Psykiske problemer stopper flest skoleelever

Psykiske problemer er den viktigste årsaken til at nesten hver femte elev i den videregående skole avbryter skolegangen.

Det viser en studie fra Nordisk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning (NIFU).

– Dette er overraskende høye tall, sier forsker Eifred Markussen ved NIFU. Han har sammen med Idunn Seland gjennomført studien blant alle elever på alle trinn i den videregående skolen i Akershus sist skoleår. Hensikten var å finne ut mer om hvorfor nesten hver femte elev lar være å fullføre skolegangen.

Et viktig funn er at forhold uten-

for skolen er en like viktig årsak til frafall som forhold internt på skolen, skriver Dagsavisen.

21 prosent av elevene svarer at de hopper av på grunn av psykiske eller psykososiale problemer. 17 prosent sier de mangler motivasjon. 12 prosent mener de valgte feil utdanningsprogram, og 8 prosent slutter på grunn av fysisk sykdom.

7 prosent oppgir vanskelige forhold hjemme som avgjørende og 4 prosent oppgir rusproblemer, graviditet eller barn som årsak til at det ikke er verdt å fullføre skolegangen. (NTB)



Ludvig Nessa aksjonerer i går utenfor Stortinget, i forbindelse med grunnlovsforslag om forholdet stat/kirke. FOTO: KRISTER SØRBØ, NTB/SCANPIX

STATSKIRKEN AVVIKLET

Under hundre støttet Ludvig Nessas protest

Avviklingen av statskirken fikk snaut hundre mennesker til å slutte seg til Ludvig Nessas protest mot grunnlovsendringen i går.

– Jeg hadde drømt om at vi skulle være noen tusen, sa Nessa mens hans støttespillere vandret syv ganger rundt Stortingsbygningen.

På innsiden forberedte representantene seg på å endre Grunnloven. Fra nå av har ikke Norge lenger den evangelisk-lutherske

religion som statsreligion og Den norske kirke skal heretter selv utnevne sine biskoper og proster.

Samtlige partier på Stortinget står bak forslagene. Det forhindret ikke at Nessa omtalte endringene som et statskupp.

Nessa ble fradømt presteembetet i Den norske kirke i 1991 etter en serie med kraftige utspill og demonstrasjoner mot selvstemt abort. (NTB)

Overordnet strategisk tenkning mangler når dere bygger veier i Norge. En ny måte å tenke på løftet hele økonomien i Nederland, sier rådgiver Adnan Rahman.

«Dere tenker gammeldags. Konservativt. Utdatert.»**VEIBYGGING**

JOHN HULTGREN
SVEINUNG BERG BENTZRØD
Kristiansand

– Samlet reisetid kan gå ned med 135 000 timer – i døgnet – om en sum tilsvarende gjeldende Nasjonale transportplan brukes på noen få hovedveier i Norge, sier Adnan Rahman.

– I det lange løp vil norsk økonomi avhenge av veiforbindelsene. Følger man ikke med, risikerer landet kraftige tilbakeslag.

Det sier mannen som i dag er hovedforedragsholder under Den nasjonale veikonferansen i Kristiansand.

Han er ekspert på makroøkonomisk tenkning rundt samferdsel og er rådgiver for samferdselsmyndigheter i land verden over. Adnan Rahman hevder at norske hovedveier vil gå i et stort pluss om man tar med alle de samfunnsgevinstene som faktisk hører med.

– Motstanden var massiv, kostnadene store. De første regnestykkene var negative. Men da man tillot seg å se på langtidseffektene, og likevel gjennomførte byggingen av en kunstig øy ved havnen i Rotterdam, gjør dette nå underverker med både Nederlands havnekapasiteten og økonomi, sier Rahman, direktør i Cambridge Systematics International.

Dommen

Selskapet har nå studert overordnet transportplanleggingen i Norge, og dommen, som blir kjent i dag, er nådeløs.

– Dere tenker gammeldags. Konservativt. Utdatert. For smått. Dere mangler helt en balanse mellom hva som er viktig lokalt og hva som er

Fakta**Norske veier i pluss**

► Norske forhåndsregninger for samfunnsøkonomisk kost/nytte av veiprojekter havner stort sett i minus. Andre land, som England, beregner en gevinst med fem pund hvor for hvert pund som investeres, for utvalgte motorveiprojekter.

► Cambridge Systematics beregner at en satsing på utvalgte motorveiprojekter i Norge kan gi en samfunnsøkonomisk gevinst på 3,49 for hver krone investert, om effektive motorveier mellom Oslo-Bergen og Kristiansand-Stavanger bygges.

Løftet Rotterdam

► Arbeidene med landvinningsprosjektet Maasvlakte ved Rotterdam havn begynte i 2008. En kostnytteanalyse (KBA) av Cambridge Systematics viste at det kostbare og omstridte prosjektet ville ha store samfunnsmessige velferdseffekter, sammenlignet med om man lot være å gjøre noe. KBA-en tok med effekter for de næringsdrivende, brukerne, og eksterne effekter for natur og miljø.

► Prosjektet gjør havnen i Rotterdam 20 prosent større. Den skal bli ferdig neste år.

viktig for Norge, sier Rahman (48).

– Det er i beslutningsprosessen dere trår feil. Gevinstene ved langtidsinvesteringer i de store transportårene, økonomisk og sosialt, tas ikke med, på samme måte som man ikke først gjorde i Nederland. Han oppsummerer:

• Transportavhengig industri er avgjørende for norsk økonomi. Behovet øker, men veikapasiteten holder ikke følge.

- Norges tilnærming til veibygging fanger ikke opp langtidsgevinstene ved investeringer for hele regioner. Derfor havner samfunnsøkonomiske regnestykker konsekvent i minus.
- Store politiske beslutningsprosesser, de som avgjør utbygging, er fokusert på prosjekt for prosjekt, ikke på landet under ett.

Rahmans selskap har laget scenarier for en satsing på noen få hovedveier i Norge, mellom Oslo og Bergen, Oslo-Kristiansand-Stavanger og Oslo-Trondheim.

Ved å satse på i alt seks korridorer til en totalpris av 137,5 milliarder norske kroner vil antall kilometer kjøretøyene på veiene tilbakelegger i år 2036 gå ned med 28 prosent. Samlet reisetid vil gå ned med 44 prosent, nesten 135 000 timer, om dagen, beregner Cambridge Systematics.

Investeringer i et slikt hovedveisystem vil ifølge beregninger gi 3,49 kroner igjen for hver krone som investeres.

– Med tanke på hvor kostbart det er å bygge vei i Norge er det enda viktigere å se på langtids- og nasjonale effekter, ikke minst folks bedre livskvalitet. Dette er ikke lett. Men Norge risikerer økonomisk tilbakeslag om man ikke følger med, sier Rahman.

Det er Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) som arrangerer dagens storkonferanse om vei.

Mye å hente

– Dette er svært spennende. Og vi har mye vi må se på når det kommer til de samfunnsmessige gevinstene, i Norge.

Slik kommenterer veidirektør Terje Moe Gustavsen kritikken fra Adnan Rahman.

john.hultgren@aftenposten.no
sveinung.bentzrod@aftenposten.no

**Legevakt alle dager**

Hverdager: 08.00-22.00, Lørdag: 10.00-22.00
Søndag: 10.00-22.00

Tlf. 22 95 75 00
www.volvat.no



Volvat
INNGÅR I CAPIO EUROPA

SE
AFTENPOSTEN
AFTEN I MORGEN
GJØR DEG KLAR FOR
VERDENS
FØRSTE



**MØBEL
MARATON**

OSLOS
KOSELIGSTE
MØBEL-
BUTIKK

42:195
TIMER
MED
UTROLIGE
TILBUD