

01 | Rosenkilden

06 | NÆRINGSLIVSMAGASINET

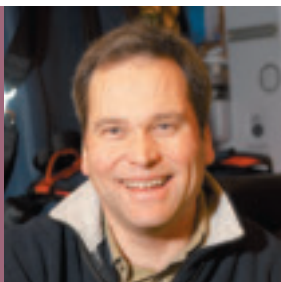
Med fokus på
infrastruktur

- Vi trenger veier
og vi trenger
dem fort.
Finansieringen
blir vi sikkert
enige om, bare
det ikke skal
brukes menings-
løse ressurser til
å finansiere flere
bomstasjoner.

s 42

PROFILEN: HANS MORTEN LOSSIUS **SIDE 4-7**. HVA SKJER MED BOMPENGENE? **SIDE 8-9**. NY I NÆRINGSFORENINGEN: SR-TRANSPORT **SIDE 12-13**. BOKOMTALE: SELSKABE 150 ÅR **SIDE 18-19**. HVA KOSTER BILKØEN PÅ E39? **SIDE 21**. INTERVJU MED HALLGEIR LANGELAND **SIDE 22-23**. UNGE TALENTER **SIDE 24-25**. SLUTT Å HYLE OM KAPP! **SIDE 26-28**. MØTE MED ROGALANDSBENKEN **SIDE 30-31**. BEDRIFTEN I ROSNEKILDEN: L. RØDNE & SØNNER AS **SIDE 34-35**.

4



Folk kjører egoistisk.
- Vi kan stille spørsmålet om det er en menneskerett å kjøre fort, sier Hans Morten Lossius, avdelingsoverlege ved SUS. Er det i det hele tatt en menneskerett å kjøre bil ut fra et samfunnsøkonomisk synspunkt?

8

80% av samferdselstiltak i fylket er bompengefinansiert eller finansiert lokalt på annen måte. Uten Bompengering på Nord-Jæren hadde vi antakelig ikke hatt særlig utvikling av vegnettet i det hele tatt.



- Vi må belønne det å reise kollektivt og "straffe" de som kjører bil, sier Hallgeir Langeland, SVs samferdselspolitiske talsmann og Rogalands eneste representant i Transport- og kommunikasjonskomiteen.

22

- Vi må ikke opptre sutrete, sa Erik Tjemsland fra Stavanger-regionen Næringsutvikling på et møte med Rogalandsbenken om effektiv infrastruktur. Rogaland må ikke fremstå som den forfulgte uskyld. Vi må samle oss om de rette prosjektene og stå sammen og synliggjøre prosjektene.

29

Ansvarlig redaktør: Jostein Soland. **I redaksjonen:** Randi Øglænd, Erik Lindboe, Egil Rugland, Trude Refvem Hembre, Cathrine Gjertsen og Jan Gjerde. **Fotografer:** BITMAP ved Markus Johansson og Eric Johannessen. **Utgiver:** Næringsforeningen i Stavanger-regionen. **Telefon:** 51 51 08 80. **Telefaks:** 51 51 08 81. **E-post:** post@stavanger-chamber.no. **www:** www.stavanger-chamber.no **Opplag:** 14.000. **Forsidefoto:** Eric Johannessen. **Tegning side 3:** Bjørn Helgøy. **Redaksjonen avsluttet** 16. januar 2006

LEDER

For 20 år siden brukte vi 8% av statsbudsjettet til veier. I 2006 skal vi bruke 2,8%. I mellomtiden har bilparken eksplodert.

Bensin-, vei- og motorvognavgifter renner inn i statskassen, men aldri har så lite gått tilbake til veibygging og trafikksikring. Rogaland får som vanlig minst og skaper derfor flest ulykker.

- Det er et paradoks at Vestlandet som står for vel 70% av den eksportrettede verdiskapningen i Norge, har det dårligste veinettet, sier Bjørn Røstad i SR-Transport, som i løpet av et par tiår har bygd opp én av regionens største transportforretninger. Fylkesordfører Roald Bergsaker mener forklaringen på manglende statlige bevilgninger kan skyldes vår manglende planleggingsevne og sentrale myndigheters kunnskap om de utfordringer vi står overfor i Rogaland. Og mer generelt: faren for at Staten regner med at folketette områder har større evne til egenfinansiering enn andre deler av landet. Dette kan vi ikke akseptere. Sier Bergsaker.

ER VI IKKE FLINKE NOK?

De neste 10 årene skal det investeres 10 milliarder kroner i veiprosjekt i Rogaland. 80% skal finansieres med bompenger - altså egenfinansiering. Dette skriver vi samtidig som vi snart skal plukke ned bomstasjonen i Rennfast-sambandet. Rennfast som en særdeles viktig del av Kyststamvegen er 100% brukerfinansiert. Dette har aldri før skjedd i Norge. Igjen: fordi vi ikke har vært flinke nok til å få vår rettmessige del av veimidlene?

Så skal vi starte de neste 10 årene med et perspektiv som er enda verre for vår region...

Det står ikke på penger. De kan hentes inn fra de nevnte avgiftene, eller oljefondet. Innenlands bruk av "oljepenger" ville gi en bedre avkastning for AS Norge enn det fellesskapet får igjen ved å plassere nasjonalformuen i til dels obskure utenlandske aksjer.

Nærmer vi oss et trafikkinfarkt?

Sosialøkonomene i departementene mener å vite hva som er best. Vi skal unngå inflasjon og sikre pensjonsforpliktelsene ved å kjøpe utenlandske aksjer. I stedet for å investere i infrastruktur og framtidig verdiskaping. Hvordan ville Etterkrigs-Norge ha artet seg hvis våre mødre og fedre hadde vært mer opptatt av å sikre seg sine pensjoner enn å investere i ungene sine, i neste generasjon?

NEI!

Vi er rett og slett ikke flinke nok til å møte framtiden midt oppe i all vår rikdom og trivsel. På internasjonale målinger kommer vi dårligst ut på veikvalitet i vid forstand og på utdannelsen i tek.nat.-fag. Det siste er det nå enighet om å gjøre noe med. Det første synes Stortinget ennå ikke å ha forstått.

En rundspørring blant Næringsforeningens medlemmer forteller at over 90% av medlemmene finner trafikkavviklingen på E39 lite tilfredsstillende eller håpløs. Vi er i ferd med å pådra oss et skikkelig trafikkinfarkt. Enkelte bedrifter brenner av mer enn 10 timer i uken på køkjøring. Derfor er det også bred enighet om at strekningen E39 sørover fra Forus må utbedres raskt.

DETTE ER FOR DÅRLIG!

Status pr i dag er at dette ikke kan skje før etter 2015. Kan fylkesordføreren fortelle. Effektiv infrastruktur er et must for næringslivet og et avgjørende element når vi snakker om trivsel og meningsfylt fri tid. Derfor skal vi i denne utgaven av Rosenkilden se nærmere på næringsliv og konkurransekraft - når denne også er avhengig av samferdsel.



E 39 -Om tidstap og tidsgap...

-Av alle livets goder er tiden det mest verdifulle, og dette godet deler vi alle likt, heter det i et gammelt ordspråk.

OM MÅL OG MENING

I en rangering fra World Economic Forum om Norges konkurransemessige fordeler og ulemper kommer landet dårligst ut med kvaliteten på veier og på matematikk og naturvitenskapelig utdanning. Nettopp de forutsetningene som vi skal bygge samfunnet på for å kunne leve det gode liv: ved å skape god flyt når vårt fellesskap skal samhandle. Og ved å skape gode flyt i våre hoder når vi skal regne og beregne.

Det er endelig tverrpolitisk enighet om å satse mer på naturfag slik som på forskning og utvikling.

MEN HVA MED SAMFERDSEL?

Fra Gro Harlem Brundtlands regjering i 1986 fram til Bondeviks i 2005 er samferdsels relative andel blitt redusert med bortimot 2/3 deler på statsbudsjettet. Samtidig har biltrykket økt radikalt både fra næringsliv og privat sektor. Slik at bilbrukerne aldri har tilført Staten mer penger enn i dag. Men heller aldri fått mindre igjen.

Det handler om mål og mening. Og det handler om trivsel. Og det handler om miljø.

TIDSTAPET

Vi kan like eller mislike vårt forhold til bilen. Men vi er alle blitt avhengige av den. Inntil troverdige alternativer foreligger.

Våre folkevalgte har klart å skape et trafikalt mønster i Rogaland som er helt uten mål og mening: Ferjene på Boknafjorden makter ikke å ta biløkningen, Tau-sambandet imøtekommer ikke rimelig krav til seilings-tider, og på E39 mellom Stangeland og Sandved brenner næringsliv og privatpersoner av tid og penger i bilkøer. Fram til 2015 blir det verre dag for dag. For denne strekningen av Kyststamvegen E39 er det ikke satt av en eneste krone de neste 10 årene til forbedringstiltak. I en region som markedsfører seg med stikkordene åpen, energisk og nyskapende står både lokale- og gjennomgangstrafikken. .

Trafikantene opplever trafikkavviklingen som lite tilfredsstillende og håpløs. Sonderinger Næringsforeningen har gjort forteller at 65% av næringslivstrafikken står mellom én og 10 timer i kø hver uke. På årsbasis dreier det seg om nærmere 50 millioner kroner i ekstra kostnader. I tillegg kommer all den tiden privatpersoner taper i meningsløs venting. Rett og slett i tapt tid. I forurensende, kilometerlange køer. Folk tenker egoistisk, tar sjanser - gjerne med ulykker som resultat.

TIDSGAPET

Hvilke innhugg gjør meningsløs venting i folks fri tid? Og hvilke miljøbelastninger?

Det er de yngste familiene som må betale mest - de som har kjøpt seg bolig sør i Sandnes fordi prisene er lavest der. Og som nå må saldere med den knappeste av alle ressurser - egen tid. Fri tid til seg selv og sine barn. I meningsløs venting - på vei til barnehage og dagmamma, fra og til jobb. I Fordi de yngste også er de mest transportkrevende i dagens samfunn.

Vår region skal bli best på verdiskapning. Ved å være åpen, energisk og nyskapende. Her er tid og penger de viktigste innsatsfaktorer. Men disse forutsetter skapende mennesker som trives i samhandling med resten av samfunnet. Da må våre folkevalgte være i stand til å legge de rammene som gjør at tid og mening glir sammen. At ikke tidstapet skaper nye gap - mellom det vi vil og det vi kan. En ny variant av den klassiske Matteus-effekte som sier at den som har, skal få.

Fordi tiden renner bort i meningsløs venting fordi våre folkevalgte og forvaltere ikke makter å regne seg fram til lønnsomheten i vår samferdsel - til beste for deg og meg. For fellesskapet. Og så sitter noen av oss igjen med en tidssaldo som viser at ettersom tidstapet øker, øker gapet mellom det vi får gjort og det vi ville ha gjort.

Var det noen som snakket om tidsklemme?

John Olund



Med nærmere 2.000 timer i Sea King redningshelikopter og luftambulanset har helikopteret vært en del av hverdagen for avdelingsoverlege Hans Morten Lossius ved Stavanger Universitetssjukehus.

I akuttmedisins tjeneste

Stavanger Universitetssjukehus (SUS) kan minne om en byggeplass for tiden. Det skal reises et pasienthotell hvis det nå ikke raser sammen igjen, og om to år står en ny akuttmedisinsk avdeling klar til å huse et miljø som har vakt oppsikt ikke bare nasjonalt, men også internasjonalt. Er ulykken først ute, er sjansene til å overleve størst i Stavanger-regionen.



Tekst: Egil Rugland

Foto: Eric Johanessen/BITMAP

Det akuttmedisinske miljøet er for en stor del lokalisert i Bekkefaret på SUS, men det skal vise seg at det er forgreninger både til Utstein Kloster og Idse. To steder i verden som i utgangspunktet ikke er spesielt forbundet med akuttmedisin.

Idse er et lokalsamfunn ute i fjorden med 100 fastboende sjeler. Utstein har sitt kloster som av naturlige årsaker er forbundet med historie, spøkelser og sakral oppmerksomhet og lite akuttmedisin.

- Over Idse er himmelen alltid blå, sier Hans Morten Lossius, avdelingsoverlege ved Akuttklinikken på SUS.

Og han skulle vite det, for han er bosatt på den idylliske øya som foruten de 100 fastboende sjeler har 400 hytteeiere som også kan trenge akuttmedisinsk hjelp i påkommende tilfeller. I så fall er hjelpen meget nær.

Hans Morten Lossius kommer hastende til vårt møte og unnskylder at forholdene på avdelingen er en smule kaotiske for tiden, rett før arbeidet med den

nye avdelingen skal ta til. Det skal lages en ny inngang til avdelingen, og selv kommer han fra en stor konferanse i samfunnssikkerhet hos en av samarbeidssituasjonene innen akuttmedisin - Universitetet i Stavanger.

2.000 TIMER I HELIKOPTER

- Kan vi ikke ta et bilde i forbindelse med legehelikopteret, foreslår fotografen, og det er en ide som Lossius nok halveis hadde ventet seg. Den innflyttede østfolding er ganske familiær med helikopteret. Med nærmere 2.000 timer i Sea King redningshelikopter og luftambulans har helikopteret vært en del av hverdagen hans.

- Lukten av flybensin får fortsatt adrenalinet til å flyte, sier han.

Hans Morten Lossius tok turnustjenesten i Hammerfest og kom dermed i kontakt med redningshelikoptertjenesten i Banak som kommunelege i Lakselv. Han fortsatte anestesiuutdanningen i Hammerfest og var samtidig medisinsk leder ved redningshelikopterbasen i Banak. I 1993 kom han til Sentralsjukehuset i Rogaland og fortsatt anestesiuutdanningen her, samtidig som han var tilknyttet Banak. I 1996 ble det ytterligere videreutdanning ved Ullevål sykehus, parallelt med vakter

på luftambulansen i Arendal og redningshelikopteret i Banak.

Fra 1998 til 2000 var Lossius seksjons-overlege ved Ullevål sykehus og leder av nødmeldetjenesten (AMK). Han tok doktortgraden i 2003 ved Universitetet i Oslo med avhandlingen: "Advanced life support by specially trained physicians in emergency medical teams". Hovedpoenget i avhandlingen var å kartlegge effekter i akuttmedisinsystemer med spesialutdannede leger.

I 2003 ble Lossius seksjonsoverlege i Akuttmottak og senere avdelingsoverlege ved Akuttklinikken ved SiR, nå Stavanger Universitetssjukehus. Nå tar Lossius oss med på nok et sprang tilbake i tid. Til 1994 da han sammen med nåværende professor i akuttmedisin, Eldar Søreide, utgav et i første omgang nasjonalt tidsskrift for faglige saker innen akuttmedisin på 16 sider og med et opplag på 1.000 eksemplarer.

AKUTTJOURNALEN, SCANDINAVIAS STØRSTE

- Det kom et nytt nummer i desember samme år, og derett med fire årlige utgivelser. I dag er "Akuttjournalen" Skandinavias største særmedisinske tidsskrift med 6.000 abonnenter, sier Lossius.



journalen.com, med 2.000 reelle hits i måneden.

I 1997 ble Akuttjournalen til et aksjeselskap med tilholdssted Idse. Selskapet består av fire tilsatte, hvorav to grafiske designere og to prosjektmedarbeidere som for en stor del er engasjert innenfor konferansesegmentet. Hovedfokus er tidsskriftsproduksjon og akuttmedisinske konferanser.

I 2002 arrangerte selskapet en akuttmedisinsk kongress (TraumaCare 2002) i Stavanger på Clarion Hotell med 1.200 deltakere fra hele verden og med god støtte fra politiske myndigheter og næringslivet i regionen.

Akuttjournalen har nå SUS som en sentral aksjeeier, og solide navn som Tore Lærdal, Odd Rune Torstrup, Leidulf Heskje, Karin Sollid sitter i styret sammen med Eldar Søreide og Hans Morten Lossius.

- SUS ser på denne deltakelsen som del av merkevarebyggingen, sier Lossius. I mai 2006 står nok et betydelig arrangement for døren, den internasjonale hjerte-lungeredningskongressen Resuscitation 2006, som vil samle 2.000

deltagere fra hele verden i det som mange nå omtaler som "Akuttmedisinens Mekka", Stavanger.

MED FARE FOR DØD

- Hva er akuttmedisin?

- Det er den umiddelbare behandlingen ved akutt kritisk sykdom eller skade, forklarer Lossius. Vitale funksjoner som hjerteaksjon og pust sikres, til kroppen er i stand til å ivareta dette selv. Det kan være ulykker, hjertestans, akutt forgiftning og skader av vold. Alt som kan forårsake fare for død. Akuttmedisinen omfatter ikke bare behandling, men også systemer for beredskap, varslings, pasientflyt for å oppnå optimalt resultat, og avgjørelser som at et legehelikopter skal brukes, og prioriteringer av rett ressurs til rett pasienten og om pasienten skal møtes av et team av spesialister i akuttmottak. Den akuttmedisinske kjede har mange ledd, fra skadested via akuttmottak til intensivavdelingen.

Og da er Lossius inne på det forebyggende og holdningsskapende aspektet i trafikken for eksempel.

FLERE RUSEDE FØRERE PÅ VEIENE

- Forebyggende tiltak kan være å legge trafikken utenom byene og tettstedene. Vi kan se på hviletidspunktene for tungtransportsjåfører. Det er stadig flere rusede førere på veien av alkohol, narkotika eller bruk av tabletter, og folk sovner ved rattet, gjerne på grunn av bruk av medikamenter. Folk kjører egoistisk.

- Vi kan stille spørsmålet om det er en menneskerett å kjøre fort. Skal vi stille strengere krav til ferdigheter og reaksjonsevne hos eldre med førerkort? Er det i det hele tatt en menneskerett å kjøre bil ut fra et samfunnsøkonomisk synspunkt?

- Hva med bruken av mobiltelefon i bil, fartsovertredelser. Vi snakker om holdninger. Det er mye vi kan gjøre for å påvirke før ulykkene skjer, fastslår Lossius.

JERN I ILDEN

Nå kan det virke som om Lossius har mange jern i ilden. Her kommer flere. Lossius har en førsteamanuensis II-stilling ved UiS i akuttmedisin for kritisk syke.

- Folk kjører egoistisk. Vi kan stille spørsmålet om det er en menneskerett å kjøre fort. Skal vi stille strengere krav til ferdigheter og reaksjonsevne hos eldre med førerkort? Er det i det hele tatt en menneskerett å kjøre bil ut fra et samfunnsøkonomisk synspunkt?



På et møte i Næringsforeningen den 13. januar holdt Hans Morten Lossius et innlegg om trafikkskader og behovet for å bygge trygge og gode veier.
- Vi kommer alltid for sent, sa han.
- Ulykken har alt skjedd. Dere kan ligge i forkant og ved å bevilge penger til utbedring av veiene i Rogaland kan dere være med og forhindre ulykker, var hans klare budskap til Rogalandsbenken og andre lokale politikere.

TVERRFAGLIG SAMARBEID

- Noe av det viktigste som skjer i samarbeidet med UiS er å bygge opp forskningsgrupper. Nå har vi snart 20 leger, sykepleiere og ambulansepersonell engasjert i små og store prosjekt ved Det samfunnsvitenskapelige fakultet, Institutt for helsefag, og det skjer en tverrfaglig metodeutvikling. Noe av det mest interessante jeg gjør er å jobbe med denne gruppen som skal bidra til å bygge opp miljøet og kompetansen innen akuttmedisin lokalt.

STERKT MILJØ REGIONALT

- Hvorfor er det akuttmedisinske miljøet så sterkt i Rogaland?

- Det kan blant annet tilbakeføres til en stor innsats fra entreprenører som overlege Olav Eielsen, seksjonsoverlege Sven A. Hapnes og overlege Kristian Lexow, sier Lossius. Det skyldes også næringslivets engasjement innen akuttmedisin, og i særdeleshet Lærdal Medical og Tore Lærdal. Lærdal Medical og Lærdal-fondene har hatt en enorm betydning for utviklingen av miljøet. Tore Lærdal er en betydelig motor i systemet. Og ikke minst

den rekken av faglige arrangementer og internasjonale aktiviteter med utgangspunkt i Stavanger-miljøet. Miljøet har også et godt samarbeid med signalbehandlingsmiljøet på UiS og miljøet i medisinsk teknikk.

FAGUTVIKLING PÅ UTSTEIN KLOSTER

Nå foretar vi en snuoperasjon tilbake til Utstein Kloster og akuttmedisin. En rekke møter og konsensusprosesser på Utstein for omtrent all verdens spesialister innen hjerte- og lungeredning har satt sine spor.

- Nevn Utstein for akuttmedisinere verden rundt, og alle vil forbinde stedet med viktig fagutvikling spesielt innen området hjertestans, sier Lossius. Pasientdata i forbindelse med hjertestans registreres etter en "Utstein-mal" verden over.

LIVET PÅ IDSE

Østfoldingen Hans Morten Lossius er etter hvert blitt rogalending, og som i så mange tilfeller skyldes det kjærligheten. I hans tilfelle i form av en intensivsykepleier fra Stavanger med røtter på Idse.

Sammen fikk de tilbud om å overta familiens småbruk på den lille øya. Etter en kort rådslagning under ett av Oslo-oppholdene, slo de til. Her foregår som nevnt driften av Akuttjournalen i "Idse næringspark", og den allsidige østfoldingen har til og med planer om å starte en Idse Næringsforening.

KATT OG KANINER

På gården har familien 20 dyr, innbefattet åtte katter (se opp Kari Mills), en hund, seks kaniner, tre hester, en høne og en hane. Det er fire ansatte i "næringsparken", og småbruket dekker 23 mål.

Men han har slett ikke aversjon mot byen som i dette tilfellet selvsagt er Stavanger. I båt drar han ofte til byen sammen med sønnen for å studere den mer urbane varianten av livet. Det har satt sine spor hos sønnen.

- Han kan tenke seg å ha hytte i byen, sier fader Hans Morten Lossius, men bare en hytte.

Store mål - små midler

For de fleste er det et sunnhetstegn at det er en viss sammenheng mellom mål og midler. Slik er det ikke i samferdselssektoren. Der blir avstanden mellom mål og midler bare større og større.



Tekst: Jan Gjerde

Foto: Eric Johanessen/BITMAP

Utgangspunktet for problemene er at Staten over de tyve siste årene har bevilget stadig mindre til veier, fra 8% av statsbudsjettet for tyve år siden til rundt 3% i 2004 og 2005. For 2006 er tallet ned i 2,8%. Rogaland er et av de fylkene som kommer dårligst ut i statlige samferdselsbevilgninger, målt etter alle tenkelige kriterier. Vi ligger på toppen i nyetableringer, sysselsetting, verdiskapning og befolkningsøkning, men er de som mottar minst.

PRIORITERINGER GJØRES LOKALT

80% av samferdselstiltak i fylket er bompengefinansiert eller finansiert lokalt på annen måte. I storbyregionen Stavanger/Sandnes er andelen lavere, enn så lenge, men så er omfanget av investeringer også lave. Uten Bompenger på Nord-Jæren hadde vi antakelig ikke hatt særlig utvikling av vegnettet i det hele tatt i perioden 1998 - 2004. Fire felt i Sømmevågen, Storhaugtunnelen og utvidelse av Motorveien fra Lura til Stangeland er de prosjekter som har vist mest igjen. Men da skal det i rettferdighetens navn også føyes til at samferdselspolitikk også handler om trafikkssikkerhet, bedre framkommelighet for kollektivtransport, miljø og trivsel og etablering av gang og syk-

kelstier. Til sammen i overkant av 30 prosjekter er blitt tilgodesett med bompenger fram til 2005. Og dét skal de ha: Kollektivandelen øker - faktisk mest i landet, selv om den sammenlignet med andre storbyregioner fortsatt er lav. **Når det gjelder trafikkssikkerhet er situasjonen ikke tilfredsstillende, i følge politiet. Mens resten av landet har en nedgang i dødsulykker, viser Rogaland dessverre økning både i 2004 og 2005.**

Hvem skal vi så la vår frustrasjon gå ut over når vi sitter i bilkø i stedet for å være produktive eller mister tid til å være sammen med familien? Eller enda verre: Rammes av ulykker fordi trafikkssikkerheten ikke er god nok?

For perioden 2006 - 2015 er det på Nord-Jæren fire prosjekter som skiller seg ut: E39 Stangeland-Sandved, Rv44 Stangeland-Skjæveland og Rv510 Solasplitten og Rv44 omkjøring Klepp. Dette er store prosjekter med høy kost/nytte verdi, og er derfor prioritert. Man vil av dette se at utvidelse av transportkapasiteten på strekningen Stangeland - Bogafjell - Ålgård ikke ligger inne før etter 2015.

Prioriteringene foretas av de formelle politiske organer i fylket og kommuner etter innstillinger fra styringsgruppen for Transportplan Jæren, med representanter for Rogaland Fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg og Klepp, samt Statens vegvesen i Rogaland. Styringsgruppen ledes av fylkesordfører Roald Bergsaker. Det er dette organet som av Stortinget er delegert myndighet

til å opprette Nord-Jæren Bompengeselskap AS til å kreve inn bompengene.

NORD-JÆREN BOMPENGESELSKAP AS, EN SYNLIG AKTØR UTEN FAST ANSATTE

Dette selskapet er kanskje den mest synlige aktøren for folk flest i det store samspillet av politiske, faglige og administrative ressurser som til sammen utgjør samferdselssektoren på Nord-Jæren. 94 % av alle trafikanter som benytter bil i området har et løpende kundeforhold til selskapet, gjennom abonnement på kjørebrikker.

Da er det overraskende at selskapet ikke har noen fast ansatte, men kun består av en innleid daglig leder, pluss et politisk valgt styre med fylkesordføreren som leder.

Det kostet 60 millioner kroner å etablere selve bompengeringen, i tillegg kom 20 millioner til innkjøp av passeringsbrikker og registreringsutstyr. Og det koster om lag 25 mill kroner pr år å drifte anleggene og systemene. Ved selskapets første år utgjorde kostnadene over 25% av avgiftene som ble krevd inn, i dag er andelen nede i under 12,5 %. Passeringssatsene ble økt fra 3. januar 2005. Likevel må det understrekes at passeringsavgiftene på Nord-Jæren fortsatt er lave sammenlignet med andre storbyområder.

Bompengeselskapets daglige leder, Halvor Aarrestad, mener at det er mulig å redusere kostnadene ved driften ytterligere til ned mot 10 %, men her setter Vegdirektoratet sperrer for lokalt kjøpmannskap. Bakgrunnen for dette er at



I dugnadsfylket Rogaland skulle man kanskje ikke ventet så mye bråk om bompenger som det har vært. Forklaringen ligger kanskje i frustrasjon over at Staten og Stortinget opptrer uforutsigbart i samferdselsaker. Det går lang tid fra lokale prosjektvedtak blir gjort på politisk nivå til sentrale planvedtak foreligger

driften av bomstasjonene på Jæren er delt i tre store kontrakter: Drift av selve bomstasjonene, herunder kontakt med alle kundene, ivaretas av Bro- og Tunnellselskapet i Bergen, mens drift av selve innkrevingssystemet (Q-free) og leie av sentralsystem, ivaretas gjennom en kontrakt med selskapet Q-free og Statens vegvesen. Om lag 40% driftskostnadene går til Q-free og Statens vegvesen, og det er denne kontrakten våre lokale politikere vil ha lagt ut på anbud. I følge Aarrestad ligger det her en potensiell innsparing på ca 4 millioner pr år som kunne kommet

framtidige prosjekter til gode.

De første årene var kombinasjonen av lave passeringssatser og høye driftskostnader slik at det ble lite igjen til vegprosjekter, om lag 65 millioner pr år. Nå forventes det at inntektene kommer til å ligge på budsjettett nivå - omkring 210 millioner kroner netto pr år.

Driften av bompengestasjonene og innkrevingen av pengene er outsourcet til Bro- og Tunnellselskapet AS i Bergen. Det opererer en rekke bompengeprojekter over hele landet, inklusiv den prestisjetunge kontrakten for

Svinesundsforbindelsen. Avtalen mellom Bro- og Tunnellselskapet AS og Nord-Jæren Bompengeselskap ble inngått i 2004 etter anbudskonkurranse og har tre års varighet. Det skal presiseres at bompengene innbetales til konto i en lokal bank nær deg.

STORTINGET OPPTRETR UFORUTSIGBART I SAMFERDSELSSAKER

I dugnadsfylket Rogaland skulle man kanskje ikke ventet så mye bråk om bompenger som det har vært. Forklaringen ligger kanskje i frustrasjon over at Staten

og Stortinget opptreter uforutsigbart i samferdselssaker. Det går lang tid fra lokale prosjektvedtak blir gjort på politisk nivå til sentrale planvedtak foreligger - og deretter ytterligere år med lobbying og venting for å få på plass bindende finansieringsbeslutninger. Det mangler ikke på lokal samarbeidsevne- og vilje. Der skal vi fortsette med å ligge først i løypa. Men for den enkelte trafikant er det lettere å se sammenhengen mellom brukerfinansiering og resultat når det gjelder en bestemt bru eller en bestemt tunnel eller en bestemt vegstrekning. Slik er det ikke på Nord-Jæren. Her er det tale om mange prosjekter - og hvor mange som bor nord for Forus vet hvor Hove er, eller

for den saks skyld Skjæveland? Var det en tanke at Nord-Jæren Bompengeselskap tok på seg oppgaven å lage en webside som ga løpende oppdatert informasjon om:

- Hva har vi fått for pengene til nå?
- Hva skal vi få for pengene fra nå og fram til 2011?

I dag er nesten all informasjon på nettet om bompengeordningen på Nord-Jæren begrenset til takstbestemmelser og hjelp til å bestille abonnementer! Bompengeselskapene har faktisk ikke lov til å bruke penger på informasjon til publikum om selve prosjektene som skal finansieres. Det er det Statens vegvesen som har bestemt.

Rogaland Fylkeskommune har laget en "samferdselsportal" for Rogaland på sin nettside med gode sammendrag og lett tilgjengelighet til alle relevante plan-dokumenter - fra Nasjonal Transportplan 2006 - 2015 og Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2004-2015 til de mange delplaner, herunder Handlingsplanen i Transportplan for Nord-Jæren. Men dette er informasjon utformet for den profesjonelle informasjonssøker - og kanskje en og annen graverende journalist. For folk flest fungerer ikke dette som motivasjon.

BOMPENGERINGEN PÅ NORD-JÆREN

Består av: Bomstasjoner på Nord-Jæren og rundt Stavanger.

Takster:
2 kategorier, kr 13 og kr 26.

Varighet:
2001 - 2011. Bompengene skal benyttes til delvis finansiering av prosjekter og tiltak i "Transportplan Nord-Jæren". Transportplan Jæren bygger på den handlingsplanen som kommuner og fylkestinget vedtok i 1997 og som Stortinget sluttet seg til i 1999.

Handlingsdelen i planen ble revidert i 2005. Utbyggings- og finansieringsplanen fra 2005-2015 har en total ramme på ca. 3,6 mrd. kr. hvorav ca. 1,4 mrd. kr. skal finansieres med bompenger.

Planens formål:

Få på plass et godt samordnet transportsystem som er utfordret på en miljøvennlig forsvarlig måte samtidig som det bidrar til å redusere næringslivets transportkostnader og dermed styrke konkurranseevnen.

- Redusere antallet trafikkulykker.
- Redusere antallet støyplagede personer.
- Tilrettelegge for dagens og framtidig befolknings- og næringslivsutvikling.

Innkrevd til nå: 500 mill kroner.

Rogaland fylkeskommune har det overordnede ansvaret for utvikling av samferdsel i Rogaland:
www.rogaland-f.kommune.no/ - avsnitt samferdsel

fakta

Sandnes "kveles" av biler

NÆRINGSFORENINGEN INVITERER TIL MØTE
3. APRIL PÅ QUALITY HOTEL RESIDENCE

Samferdsel må styrkes, og vi må ha flere penger fra staten og veimyndighetene, og det så fort som mulig. Sandnes sentrum "stopper opp" i flere timer hver dag mellom kl.1500 og kl.1700.

Alle veier som fører inn til sentrum er fulle av biler - køene gjør at tilgjengeligheten til Sandnes er svært dårlig i dette tidsrommet - kundene uteblir - og det taper næringslivet på.

Dette er ikke holdbart i det lange løp - vi må ha en løsning snarest. Og vi kan ikke vente til 2015 - først da er fire felt planlagt fra Stangeland til Hove. Før den



tid bør vi ha på plass bro over Gandsfjorden og fire felt til Limavannet. Kost-nytte faktoren er altfor høy til at vi

kan la være å bygge nå! Og det koster altfor mye å stå i kø hver dag!

Den 3.april blir det møte om temaet på Sandnes.

Ressursgruppen for Sandnes og Jæren, Næringsforeningen i Stavanger-regionen



Med hendene på rattet

Fylkesordfører Roald Bergsaker stiller gjerne opp når snorer skal klippes. Men hans fokus er på de prosesser og beslutninger som leder fram til resultater. Ikke minst gjelder dette i samferdselspolitikken



Tekst: Jan Gjerde

Foto: Markus Johansson/BITMAP

- Dette og neste år blir viktige år for samferdsel i Rogaland. Nå ser vi resultatene av mange års politisk arbeid og planlegging: Vi får oppstart på Finnfast, T-forbindelsen på Haugalandet, fire felt på Rv 44 fra Stangeland til Skjæveland, omkjøringsvei i Klepp, dobbeltsporet på Jærbanen og utvidelse av Tjensvollkrysset. Dette er prosjekter som ikke bare vil merkes lokalt, men som vi ha store ringvirkninger for hele regionen, sier Bergsaker.

Er det fristende å tenke på utvidelse av bompengerperioden utover 2011 på Nord-Jæren? spør Rosenkilden.

- Det vil ikke skje i min periode som fylkesordfører. Fylkestinget har vedtatt at bompengefinansiering blant annet skal komme i tillegg til statlige bevilgninger - ikke som en løsning som kommer i stedet, sier Bergsaker bestemt.

Hvorfor kommer Rogaland forholdsvis dårlig ut når det gjelder statlige samferdselskroner?

- Jeg tror at det kan ha tre årsaker. Vi har ikke vært gode nok til å ha ferdige planer på plass når muligheten for statlige midler eventuelt foreligger. Dessuten kjenner ikke sentrale myndigheter godt nok den dynamikk og sterke vekst det er i næringsliv, befolkningsutvikling og trafikk i Rogaland. Til sist: Det er en fare for at Staten regner med at folketette områder har større evne til egenfinansiering enn

andre deler av landet. Dette kan vi ikke akseptere.

E39 har vært det sentrale grepet i vår region. Kan Ryfast bli oppfattet som et litt råflott sidespor i denne sammenhengen?

- Nei, overhodet ikke. Det er nær full politisk enighet om at Ryfylke må få en fjordkrysningsforbindelse til Nord-Jæren. Ryfast har ingen negativ eller utsettende betydning for de andre store samferdselsprosjektene i fylket. Selve fjordkrysningsprosjektet skal brukerfinansieres 100 prosent. Dette prosjektet har stor samfunnsøkonomisk kost/nytteverdi. Dessuten utløser det statlige midler som vil bety mye for transportsystemet på Nord-Jæren.

Næringslivet på Nord-Jæren roper på raske grep for å få løst opp køene på E39 fra Sandnes/Sola til Bogafjell. Slik planleggingsstatus er nå, kan ikke noe skje før etter 2015?

- Vi vil få en betydelig lettelse på E39 når Rv44 blir bygget ut, og vi får en lettere tilknytning mellom E39 og Rv 44 ved Stangeland. Her har vi oppstart i år og vil være ferdige i 2007. Men etter hvert som vi i årene framover vil få en ytterligere byutvikling i områdene sør-øst i Sandnes, vil behovet for utvidelse av E39 melde seg med full styrke. Status pr i dag er at dette ikke kan skje før etter 2015. Men planleggingen må starte nå, understreker Bergsaker.

Du skal lede Vestlandsrådet i 2006? Hva kan det bety for Rogaland?

- Viktige politiske spørsmål som

går på regionstruktur i Norge kommer nå på dagsorden for fullt. En fergefri stamveiforbindelse som binder vestlandsfylkene sammen, vil få enorm betydning for regionens næringsutvikling, miljø og trivsel. Rogfast er inne i Nasjonal Transportplan, nå gjelder det å forsere planlegging og finansierings-arbeidet. Ellers er jeg opptatt av at Haugalandspakken nå er vedtatt. En del av denne skal bompengefinansieres, og vil få stor betydning for utviklingen av fylket.

- Men etter hvert som vi i årene framover vil få en ytterligere byutvikling i områdene sør-øst i Sandnes, vil behovet for utvidelse av E39 melde seg med full styrke. Status pr i dag er at dette ikke kan skje før etter 2015. Men planleggingen må starte nå, understreker fylkesordfører Roald Bergsaker.





Sjåførene våre skal ikke bare ha sertifikat for å kunne kjøre store kjøretøy. De må også ha kompetanse og sertifikater på flere andre områder, for eksempel sertifikater for håndtering av farlig gods, truck'er og kraner. Det ligger nærmest i dagen at "bare" det å flytte et vogntog på 50 - 60 tonn vinterstid krever kunnskaper utover det ordinære, sier Bjørn Røstad, daglig leder i SR-Transport

SR-Transport

Det Tananger-baserte selskapet SR-Transport så dagens lys i 1983, da Bjørn Røstad startet bedriften sammen med kameraten Per Sivertsen. Fra sin spede start med to semitrailere og en omsetning på én million kroner det første året, har transportbedriften vokst til en av regionens større transportører, med 30 ansatte og 20 egne vogntog.



Tekst: Erik Lindboe
Foto: Bjørn Stubberud

I tillegg kommer det 20 innleide kjøretøy, slik at bilparken omfatter alt fra den minste varebil til den største semitraileren som laster opp til 60 tonn. Den årlige omsetningen lander på rundt 75 millioner kroner. For å trygge drift og ikke minst ekspansjonsmuligheter ble SR-Transport et nytt medlem i TS-familien i fjor, med en 50/50 prosentandel fordelt på Stangeland og Bjørn Røstad. - Dette var resultatet av strategiske vurderinger, og vi er overbevist om at dette var riktige vurderinger, sier daglig leder Bjørn Røstad til Rosenkilden. - Storfordelene i form av bedre innkjøp og større volum er åpenbare, og vi ser allerede nå at selskapene drar veksler på hverandres kompetanse.

KOMPETANSE SOM SUKSESSFAKTOR
Og det er nettopp kompetanse som Bjørn Røstad peker ut som en av suksessfaktorene i SR-Transport.

- Det finnes noen som undervurderer transportyrket, hvilket er fullstendig feilaktig oppfatning. Sjåførene våre skal ikke bare ha sertifikat for å kunne kjøre store kjøretøy. De må også ha kompetanse og sertifikater på flere andre områder, for eksempel for håndtering av farlig gods, truck'er og kraner. Det ligger nærmest i dagen at "bare" det å flytte et vogntog på 50 - 60 tonn vinterstid krever kunnskaper utover det ordinære. Sjåførene våre kjører mellom to og tre millioner kilometer i året for bedriften. Hver eneste sjåfør kjør-

rer 10 ganger så langt som en vanlig bilist. Og så lenge du er på veien, så representerer hver eneste kilometer en viss risiko for at noe kan skje. Derfor må folkene våre kunne sitt fag. De skal ha så høy kompetanse at de kan rangeres blant de aller beste, og skal lønnes deretter. Vi mener helt klart at de som satser på HMS og "nullskadefilosofi", er de som på sikt blir de beste og sikreste transportbedriftene.

I noen grad kan både båt og tog avhjelpe transportsituasjonen, mener Bjørn Røstad. Han fortsetter likevel: - Men bare inntil en viss grense. Vi snakker om bruk av både tid og penger.

MED LOGISTIKKEN PÅ Plass

I skrytebrosjyren står det å lese at SR-Transport skal være en pålitelig og kunnskapsrik leverandør av de beste og mest kostnadseffektive transportløsningene.

- Da må logistikken være på plass?
- De gule lappenens tid var en saga blott for lenge siden. I dag styrer vi driften ved hjelp av 10 personer i administrasjonen og et velutviklet logistikkprogram, som vi for øvrig var med på å utvikle. Med så mange folk og biler i sving er dette avgjørende for å kunne drive rasjonelt og samtidig ha detaljoversikt over virksomheten til enhver tid. Om ikke lenge vil også alle bilene våre knyttes direkte til dataprogrammet, og da vil vi kunne se hvor

bilene er - døgnet rundt. Logistikken er også avgjørende for å ha oversikten over hver enkelt sending. Den hjelper oss å få fulle lass og samtidig betjene flere kunder på samme bil.

- Hvordan ser kundeporteføljen ut?
- Rundt 90% av kundene våre er knyttet til oljeindustrien og oljerelatert virksomhet. Vi kjører bl.a. for Smedvig, Maersk, Dolphin, Transocean, IKM gruppen, Norske Shell, MI Swaco, Swire og Sumitomo. Ca. 10% av omsetningen vår stammer fra andre oppdrag, for det meste i Norge og andre land i Europa.

- Med såpass stor andel kunder fra én og samme bransje, merker dere da konjunktursvingningene?

- De siste årene har vi merket at aktivitetene på norsk sokkel stagnerte. Men prognosene for de neste fem årene er positive. Leteaktivitetene er i ferd med å ta seg opp igjen, ikke minst nordover i landet. Derfor har vi også blitt medeiere i en bedrift i Alta - Alta Logistics AS, der vi disponerer en 20 mål stor tomt og dypvannskai. Alta ligger strategisk til i forhold til både Hammerfest og Murmansk. Her er det enkelt å laste om fra båt til bil, og kjøreturen til Murmansk tar bare 12 timer - hvilket er mye kortere i forhold til å la båten gå rundt hele norskekysten.

ALTERNATIVER?

- Er båt og tog alternativer til landeveien?
- I noen grad kan både båt og tog avhjelpe transportsituasjonen, mener Bjørn Røstad. Han fortsetter likevel:

- Men bare inntil en viss grense. Vi snakker om bruk av både tid og penger. Hør bare her: Først skal varene fraktes

med bil til jernbanen, for så å lastes om der. Så skal varene transporteres til riktig destinasjon, for deretter å lastes om på bil og transporteres til mottakeren. Det ligger i sakens natur at bransjen vår har muligheten til å yte en helt annen fleksibilitet og service overfor kundene. Vi er ikke avhengig av at transportmiddelet vårt må kjøre kl. 16.03. Dersom en kunde ringer lørdag kveld, kan vi være på veien på så kort varsel at det er ingen andre transportmidler som kan konkurrere med oss. En kunde i Kristiansund vil dermed få varen i løpet av neste dag.

INFRASTRUKTUREN MÅ FORBEDRES!

Daglig leder Bjørn Røstad legger ikke fingrene imellom når det gjelder standarden på norske veier, og viser bl.a. til at SR-Transport kjører via Sverige og Finland for å komme til Hammerfest!

- Norske veier er altfor dårlige, konstaterer han og fortsetter: - Det er et paradoks at Vestlandet, som står for 70% av verdiskapingen i Norge, har det dårligste veinettet. Å kjøre nordover langs Vestlandskysten forsøker vi å unngå så sant vi kan. Landeveien er landets viktigste kommunikasjonsruter, og den dårlige standarden går ut over både brukere, produsenter og kunder.

Konkurransemessig er dette vanskelig å forholde seg til. Det er på høy tid at myndighetene griper fatt i dette og virkelig gjør noe for å forbedre infrastrukturen.

Og det nytter ikke å flikke på dagens veinett. Her må det skikkelig oppgradering og nybygging til. Myndighetene må snart fatte at de må legge forholdene til rette for næringslivet.

- Det er et paradoks at Vestlandet, som står for 70% av verdiskapingen i Norge, har det dårligste veinettet. Å kjøre nordover langs Vestlandskysten forsøker vi å unngå så sant vi kan.



Daglig leder Bjørn Røstad legger ikke fingrene imellom når det gjelder sin karakteristikk av standarden på norske veier,

- Noen mener at Staten bør bruke oljepenger til dette?

- Infrastrukturen er livsviktig så vel for næringslivet som for folk flest. I dag ser vi at store deler av veinettet vårt ikke tilfredsstiller dagens krav, og ikke har det kapasitet nok til å sluke unna den voksende trafikkmengden, heller. Vi havner i bilkøer hver eneste dag, selv om vi forsøker å unngå dem. Vi ser at Stavanger sentrum er i ferd med å kveles av trafikken, likeså motorveien nær Sandnes og ved Sola Sjø nær flyplassen. Sentralhavn i Risavika og godssentral i Ganddal er omtrent rett rundt hjørnet. Vel og bra, men hvem har tenkt på veinettet mellom disse to knutepunktene? Og se på kaoset på Jåttå hver gang Viking har hjemmekamp. Det er jo utrolig at de bygde ny stadion uten å sørge for at veinett og jernbane var noenlunde dimensjonert for forflytningen av tusenvis av mennesker inn og ut av området på kort tid. Det er ikke rart at folk reagerer. For å summere opp: Vi kommer ikke utenom en skikkelig opprustning av infrastrukturen.

Sammenlignet med Sentral-Europa har vi en merkostnad på nesten 3 kroner pr. km. Dette er kostnader som går ut over verdiskapingen, og som hemmer rasjonell drift. Bruk av nasjonens oljepenger til å ruste opp infrastrukturen, bør være en fornuftig anvendelse av felles midler.

INNSYN OG UTSYN

Reguleringsplan for utvidelse av E 39 til fire felt fra Stangeland til Sandved

Dagens trafikk på E39 på strekningen mellom Sandved og Stangeland er i det mest belastede snittet på ca. 24 000 kjt. i gjennomsnittlig årsdøgntrafikk, ÅDT. Gjennom store deler av døgnet overskrides kapasitetsgrensen på dagens vei som også er en forholdsvis ulykkesbelastet strekning. Etablering av ny Rv44 Stangeland-Skjæveland vil forbedre trafikkavviklingen noe, men det vil fremdeles etter at dette prosjektet er etablert, være betydelig trafikkavviklingsproblemer på den aktuelle strekningen på E39. Dette tilsier at behovet for en utbedret hovedvei er til stede.

Statens vegvesen - www.vegvesen.no/horinger

Satsing på Hydrogen: Strategisk råd oppnevnt

Olje- og energidepartementet og Samferdselsdepartementet har oppnevnt et strategisk råd for myndighetenes satsing på hydrogen. Opprettelsen av Hydrogenrådet er et viktig ledd i gjennomføringen av strategien for satsing på hydrogen som energibærer innenfor transport og stasjonær energiforsyning. - Satsingen på hydrogen må ses i et langsiktig perspektiv og er forbundet med usikkerhet.

Pressemelding fra Olje- og energidepartementet og Samferdselsdepartementet

Flertallet støtter bomringen

58 prosent av befolkningen i Oslo og Akershus støtter fortsatt innkreving av bompenger under forutsetning av at pengene går kollektivtransport, veiutbygging og tiltak som reduserer miljøproblemene. Undersøkelsen viser blant annet at færre enn før ønsker bomringen dit pepper'n gror. Nå er det bare 34 prosent av de spurte som uansett vil ha bompengeringen fjernet.

Nettavisen 06.01.06

Bomring til ingen nytte i Oslo

Oslo-regionen har slitt med køproblemer i flere tiår. Biltrafikken i Oslo har siden innføringen av bomringen i 1990 hatt moderat vekst, men fremkommeligheten i rushtiden er nærmest uforandret, viser en rapport fra Transportøkonomisk Institutt (TØI). I Bergen derimot har hovedveiutbyggingen gitt forbedret fremkommelighet, selv om biltrafikken har økt kraftig på 1990-tallet. Siden bompengen ble opprettet i 1986, har alle midler blitt brukt på veiutbygging.

Jon Einar Kolberg for Nettavisen

Bomringen i Trondheim nedlegges

Fra 1.1.2006 vil bomringen i Trondheim være nedlagt. For nærmere informasjon vises til www.bomringen.no

Nyhetsmelding på nettsiden til Norvegfinans

Universell globalisering

Vesten har skapt en materiell infrastruktur av vitenskap og teknologi, markedsøkonomi, moderne rett og statlig byråkrati. Denne infrastrukturen er blitt universell, og det finnes ingen alternativer til den.

68-er inspiratoren, filosofen og sosiologen Jürgen Habermas til Aftenbladet

Bompenger - ikke et fundament

Fylkestinget i Rogaland mener bompenger skal være et supplement til statlig finansiering og ikke fundamentet for utvikling av nødvendige samferdselstiltak. Økningen i andelen ekstraordinær finansiering er derfor uakseptabel.

Fylkestingets vedtak til uttalelse - Nasjonal Transportplan 2004 -2015

Passeringsoversikt for deg og Storebror

Har du opprettet en avtale i et AutoPASS-anlegg kan du selv gå inn og sjekke dine passeringer. Denne tjenesten koster kr 15 pr kjøretøy pr mnd og det er 6 mnd bindingstid. Dersom du har ett kjøretøy på avtalen, vil du få en faktura på kr 90,-

Bro og Tunnelselskapet AS
www.brotunnel.no

Veien og livet

Det finnes ingen vei til lykken. Lykken er veien.

"Veikontoret"

AKSJEÅRET 2006

Næringsforeningen avholdt den 6. januar sitt tradisjonelle møte om aksjeutsiktene for det nye året. Gudleik Njå (Aon Grieg Investor) fra Næringsforeningens ressursgruppe for kapitalforvaltningen ledet møtet. Kristoffer Stensrud fra Stavanger Fondsforvaltning (Skagen Fondene) og Peter Hermanrud fra First Securities var innledere.

Etter tre meget gode år i det norske aksjemarkedet er både Stensrud og Hermanrud "forsiktig optimistiske" for utviklingen i 2006. Selv om markedene har steget mye, er norske aksjer sett i forhold til for eksempel pris/bok og pris/inntjening "fair" priset ifølge de to.

Selskapene tjener gode penger, og forholdet mellom pris/inntjening er det samme i dag som for 12 mnd siden. De forventer også en positiv utvikling i de fleste utenlandske aksjemarkeder, og forventer at denne oppgangen kan vare en stund til.

ANBEFALINGER FOR 2006:

Kristoffer Stensrud:

- o Norske Skog - kaster kortene (nå skal den sikkert opp)
- o Rica - "ble man ikke Rik a" - men prøver igjen - bedre pris, struktur
- o Golden Ocean - fortsatt svakt tørrlastmarked gir gode muligheter
- o TTS - tar gevinst
- o Office Line - fortsatt Hold

Nye selskaper:

- o Seadrill
- o Norsk Hydro
- o Gange Rolf /Bonheur
- o TFDS/OVDS

Peter Hermanrud:

Noen aksjer som du kan putte under hodeputen:

- o Orkla: Sikker, stabil inntjening. Ikke dyr.

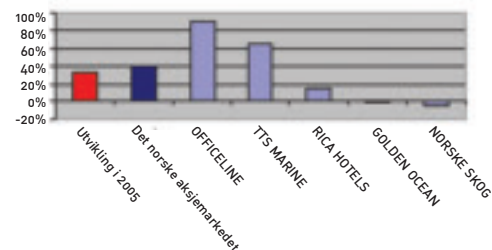
Et par potensielle overraskelser

- o DNB: Ikke dyr, liten inntjeningsrisiko
- o Pan Fish: Neppe dyr, gode markedsutsikter

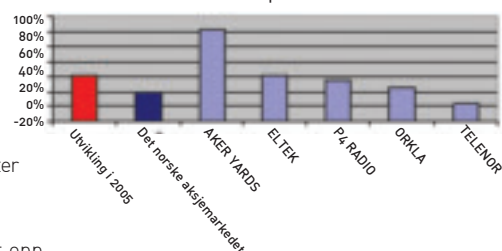
Og langt ut på risikostigen

- o Eastern Drilling: Får kontrakt i år som sikrer inntjeningen, kan bli kjøpt opp
- o DNO - dobling eller halvering, et morsomt lodd med enormt potensial og ditto risk

Kristoffer Stensruds spådommer for 2006



Peter Hermanruds spådommer for 2006



Endelig er den her - BMW 316i.
Ekte kjøreglede skreddersydd for norske avgifter.



Nye BMW 316i
Sedan

www.bmw.no



The Ultimate
Driving Machine

BMW introduserer nå 316i Sedan med 115 hk.

Pris fra kr. 307.800,- inkl. frakt og reg. omkostninger levert Oslo. Kontakt din BMW forhandler nå!

Gunstig finansiering gjennom BMW Financial Services. Avbildet modell kan avvike fra standard.

Asker & Bærum: Tronrud Bil Asker & Bærum AS, tlf: 66 10 99 00 • **Arendal:** Hava Bil AS, tlf: 37 05 92 22 • **Bergen:** Jæger Sentrum AS, tlf: 55 60 63 00 • **Bodø:** Østbyen Bil AS, tlf: 75 54 00 00 • **Drammen:** Tronrud Bil Drammen AS, tlf: 32 27 60 00 • **Fredrikstad:** Tronrud Bil Fredrikstad AS, tlf: 69 35 16 40 • **Førde:** Biltreff AS, tlf: 57 72 56 60 • **Gardermoen:** Autozentrum Gardermoen AS, tlf: 63 94 24 80 • **Gjøvik:** Sulland Auto AS, tlf: 61 14 07 00 • **Hamar:** Sulland Auto AS, tlf: 62 53 66 50 • **Haugesund:** Bavaria Haugesund AS, tlf: 52 85 91 00 • **Hønefoss:** Tronrud Bil AS, tlf: 32 17 99 50 • **Kristiansand:** Hava Bil AS, tlf: 38 14 54 30 • **Lillehammer:** Sulland Auto AS, tlf: 61 24 87 86 • **Lillestrøm:** Stenshagen Bil Lillestrøm AS, tlf: 64 84 73 00 • **Molde:** Reitan Auto AS, tlf: 71 20 14 10 • **Moss:** Tronrud Bil Moss AS, tlf: 69 26 24 00 • **Oslo:** Autozentrum AS, tlf: 23 37 72 20 • **Stenshagen Bil Oslo AS:** tlf: 22 51 56 00 • **Skien:** Bilsalongen AS, tlf: 35 58 35 00 • **Stavanger:** Bavaria AS, tlf: 51 63 60 00 • **Tromsø:** Trondsen Bil AS, tlf: 77 64 88 20 • **Trondheim:** Strandveien Auto AS, tlf: 73 87 50 00 • **Tønsberg:** Tronrud Bil Vestfold AS, tlf: 33 30 05 00 • **Ålesund:** Brages Bilforretning AS, tlf: 70 17 82 00 - **Finn din forhandler på www.bmw.no** - Forbruk v/blandet kjøring: 0,77 l/mil. CO2 utslipp: 184 g/km

Møter i Næringsforeningen 3. feb. - 9. mars

Lunsmøte i Rosenkildehuset Fredag 3. februar kl. 1100 - 1230

HVORDAN EØS-RETTE KAN FÅ EN BETYDNING FOR DEN NASJONALE SKATTERETTEN

Skatteretten er i utgangspunktet ikke omfattet av EØS-avtalen. Staten må imidlertid respektere de grunnleggende EØS-regler, herunder reglene om fri bevegelse og statsstøttereglene.

Rettspraksis viser at dette har virkning også på skatteområdet.

- Hva er konsekvensene?
- Hva bringer fremtiden?

Foredragsholder:

Peter Dyrberg, advokat i Advokatfirmaet Schjødt AS.

Seminar i Rosenkildehuset, samarbeid med Stavanger-regionen Næringsutvikling Tirsdag 7. februar kl. 1200 - 1600

EN NÆRINGSVENNLIG OFFENTLIG SEKTOR SOM KONKURRANSEFORTRINN FOR REGIONEN

En langsiktig, koordinert utvikling av næringsarealer og en effektivisering av byggesaksbehandlinger er viktige satsninger i Strategisk Næringsplan for Stavanger-regionen. Seminaret ser på resultatene fra arbeidet med disse prosjektene.

Del 1: **Arealbehov og lokaliseringspreferanser for næringslivet.** Situasjonen i Stavanger-regionen med fokus på muligheter og utfordringer

- Oppfølgende strategiarbeid
- Innspill og råd fra salen

Del 2: **Effektivisering av byggesaksbehandlingen i kommunene**

- Elektronisk byggesaksbehandling. Hvilket tilbud er tilgjengelig på nett i dag?
- Hva er viktige fokusområder i forhold til videreutvikling av løsningen?
- Innspill og råd fra salen

Foredragsholdere: Paal Grini, konsulent Asplan Viak AS og Erik Tjemsland, adm.dir. Stavanger-regionen Næringsutvikling.

Seminar i Rosenkildehuset Tirsdag 14. og 21. februar kl. 1200 - 1530

INTRODUKSJONSKURS I STYREARBEID

Fokus på styrearbeid er økende både nasjonalt og internasjonalt. Kurset gir innsikt og kompetanse i styrearbeid og passer for aksjonærer, bedriftsledere, styremedlemmer (også ansatte-representanter) og andre som skal bistå styret eller har interesse for styrearbeid. Kursets formål er å høyne kompetansen til styrene i Næringsforeningens medlemsbedrifter og å øke kvinneandelen i styrene.

14. februar:

- Rammer for styreinstitusjonen: god styreskikk, lovens rammebetingelser, aksjelovens krav til rapportering, forsvarlig egenkapital.
- Styremedlemmers ansvar: grunnleggende vilkår for erstatning, årsakssammenheng, tap, hvem kan kreve erstatning, cases.

21. februar:

- Styrets funksjoner: strategifunksjonen, kontrollfunksjonen, servicefunksjonen, andre funksjoner.
- Styrearbeid i praksis: struktur og prosesser.

Foredragsholdere:

14. februar: Hilde L. Krogh, statsaut. revisor Ernst & Young AS og Runshaug Foss, advokat Tor ProJure Advokatfirma DA.

21. februar: Marianne Eskeland, seniorrådgiver økonomi og anskaffelse Petoro AS og Åge K. Seldal, statsautorisert revisor/partner KPMG AS.

Seminar i Atlantic Hall Onsdag 15. februar kl. 0800 - 1600

MØTEDAGEN 06

- Klart du kan selge mer i lokalmarkedet!
- Ønsker ditt firma større nettverk og flere kunder?
- Vil du ha business-møter med andre medlemmer i Næringsforeningen?

Møtedagen er en dag med effektive salgsmøter hvor alt er lagt til rette for at deltakerne kan knytte nye forretningsforbindelser og utvide kundekretsen. Alle får mulighet til å ha stand og det vil bli spennende foredrag. Om kvelden blir det sosialt samvær.

Arrangementet er i samarbeid med Høydepunkt.

Lunsmøte i Rosenkildehuset Fredag 17. februar kl. 1100 - 1230

DEN GODE ARBEIDSPLASSEN

I et stadig mer krevende marked er det viktigere for den enkelte bedrift å sikre seg kompetente arbeidstakere. I dette ligger behovet for faglig velkvalifiserte arbeidstakere som kan bidra til å utvikle de beste løsningene for bedriften, men også arbeidstakere som kan bidra til å skape effektive og inspirerende arbeidsmiljø.

Foredragsholdere:

Bjørn Risa, adm. direktør i Risa AS orienterer om hva de gjør for å sikre seg de beste folkene og det mest aktive arbeidsmiljøet. Terje Skjørestad, adm. direktør i Sandnes Pro-Service AS redegjør for hva de har gjort for å skape et trygt og godt arbeidsmiljø som har gitt stor personlig vekst og utvikling for arbeidstakerne.

Lunsmøte i Rosenkildehuset Fredag 24. februar kl. 1100 - 1300

DEN REGIONALE VERDISKAPER

- Hva er hensikten med banken - den regionale verdiskaper.
- Risikostyring i banksektoren, læring for andre virksomheter.

Foredragsholdere:

Frode Bø, direktør risikostyring SpareBank 1 SR-Bank og Jan Friestad, banksjef SpareBank 1 SR-Bank

Bedriftsbesøk hos Asplan Viak AS Tirsdag 7. mars kl. 1100 - 1300

BYUTVIKLING OG STAVANGER SENTRUMS KONKURRANSEKRAFT

Vi besøker Asplan Viak som arbeider innenfor et bredt spekter av rådgivningstjenester - fra befolkningsprognoser, konsekvensanalyser og konjunkturrapporter til alle former for mulighetsstudier, byformingsoppgaver og prosjekteringsoppgaver knyttet til bygg, landskap og anlegg.

I møtet vil Samarbeid for Sentrum bli presentert.

Innspill ved:

Trine Sylten, kontorleder og Lasse Bjerved, prosjektleder Asplan Viak Stavanger m.fl.

Seminar i Rosenkildehuset Torsdag 9. mars kl. 1200 - 1600

NY ARBEIDSMILJØLOV - TILBAKE TIL START...

Den arbeidsmiljøloven som forrige Storting anført av Bondevik-regjeringen fikk vedtatt, er blitt endret og til dels reversert av det nye Storting anført av Stoltenberg-regjeringen. Etter mye frem og tilbake er det grunn til å stille spørsmålet: Hva er nytt?

- Generelt om den nye arbeidsmiljøloven
- De nye arbeidstidsreglene: arbeidstidens lengde, overtid og arbeidsfri.
- Midlertidig ansettelse
- Likebehandling og diskriminering
- Stillingsvernreglene - suspensjon og retten til å stå i stilling
- Varslere (whistleblowers) - grensen mellom ytringsfrihet og lojalitetsplikt
- Virksomhetsoverdragelse, herunder forholdet til reservasjonsrett, valgtrett, pensjonsrettigheter og tariffavtaler
- Prosessregler og tvisteløsning, herunder tvisteløsningsnemnd.

Foredragsholdere:

John Heitmann, Johan Helgø, David Brambani, Kjersti Olsen og Thomas Smedsvig fra Advokatfirma Smedsvig Heitmann DA



STEDET FOR JUBILEER, BRYLLUP, KONFIRMASJONER OG ANDRE STORE BEGIVENHETER

Rosenkildehuset

et annerledes tilbud til ditt arrangement

i  av byen

www.stavanger-chamber.no

Ikke akkurat maksvær....

Det er nesten noe naturstridig over at en næringsvirksomhet går hen og fyller 150 år. Og som kroner jubileumsåret med å få tilbake konsesjonen på den delen av virksomheten som det hele startet med. Når foreligger også jubileumsboken.



Tekst: Jan Gjerde

DSD ble etablert i 1855 som "et allmenntillegelig foretak til felles beste". Formålet var å sørge for at byen fikk et dampskip bestemt for farten mellom Stavanger og de omkringliggende landdistrikter. Det var Stavanger Handelsforening (som fra 1991 ble en del av Næringsforeningen) som var fadder for foretaket. De næringsdrivende drev sine forretninger, men deltok også i politikken, tok på seg kommu-

nale tillitsverv, gikk inn i risikable konsortier, engasjerte seg i religiøse, humanitære og kulturelle foretagender og satt i hverandres styre. Etter et stort debattmøte i foreningen høsten 1854, besluttet styret at det skulle kontraheres et moderne dampskip!

HANDELSFORENINGEN STO BAK

Saken ble lagt fram for generalforsamlingen i foreningen den 9. november 1854. Den sluttet seg til styrets forslag. DSDs videre historie til denne dag kan beskrives med tre ord: Utfordringer, utfordringer, utfordringer. Hjuldamperen Ryfylke ble verken trafikalt, teknisk eller økonomisk

den suksess man hadde forventet til å begynne med. Etter kort tid kom selskapet i pengemangel. Fødselen var så trang at etter halvannet år trakk hele direksjonen seg. I 1857 var det forslag om å avvikle hele selskapet, men frammøte til generalforsamlingen var så svakt, at forslaget ikke kunne tas under votering.

MOTGANG MØTT MED OFFENSIV SATSING

Det var samspill med det offentlige som reddet selskapet. Fra 1858 fikk det statsstøtte til drift av rutene på "de ryfylske fjorder" og dertil kom postgodtgjørelse. Selskapet utvidet samtidig forretnings-



Hjuldamperen "Ryfylke" gjorde gode penger som bukseringsskip, her for byens stolthet, fregatten "Imperiator" i 1876. Bildet er malt av tollbetjent Halvor Pedersen, far til bokens billedredaktør.

grunnlaget ved å etablere ruter til Haugesund og Bergen. Det var denne offensive satsing som la grunnlaget for selskapets overlevelse og videre utvikling.

Når boken om SELKABE nå foreligger, skrevet av historikeren Dag Bakka jr, er den en innbydelse til å lære akkurat denne virksomheten nærmere å kjenne. La det derfor være sagt, at denne boken går inn i rekken av etter hvert mange bedriftshistorier som vil bli viktige kilder når regionens næringshistorie en gang skal skrives. Denne boken er full av byhistorie, næringshistorie, politisk historie og regionhistorie. Den er spennende, fordi den gir et utrustet bilde av den

dramatikk som fulgte i sporet av - eller forårsaket - de mange omstillinger virksomheten har gjennomgått.

Bokens tyngdepunkt ligger på de siste femti årene. 25 av disse har Folke Hermansen satt sitt preg på selskapets strategi og utvikling. Boken kan også leses som en beretning om moderne gründerskap og lederskap i praksis. Om endringsledelse, konflikthåndtering, og dristighet i finansielle disposisjoner. Om bedriftskultur og kjerneverdier bygget opp over generasjoner og som har tålt møtet med globale utfordringer. Studenter på BI og NHH kan gjerne lese den som en lærebok.

Boken er full av bilder, billedtekster som er små epistler i seg selv, og "marginetekster". Som senior forlegger, redaktør og grafisk fagmann er billedredaktør Halvor Pedersen uovertruffen på dette området.

*Dag Bakka jr.
Selskabet*

Det Stavangerske Dampskibsselskab 150 år. 248 sider, rikt illustrert.

125 attraktive boliger pluss noe ekstra!

En helt ny måte å bo på i Stavanger

HINNA *pluss*



ensign reklamebyrå

Salget starter i mars!

Ta kontakt med megler for mer informasjon eller for å registrere deg som interessent.

- Hyggelig og serviceinnstilt vertskap som gjør hverdagen din lettere
- Serviceområde på ca. 300 kvm med bla. salong, selskapsrom og gjesterom
- Resepsjon som tilbyr enkel servering, magasiner og aviser
- Et bredt tilbud av servicetjenester som innkjøp, feriepass av bolig osv.
- Stor felles takterrasse for alle beboere
- Treningsrom med apparater og treningsutstyr
- Opplevelsestilbud som f.eks. konserter, reiser, mat- og vinkurs
- 125 attraktive leiligheter med størrelser fra ca. 60 til 120 kvm
- Beplantet uteområde med hagemøbler og lekeapparater



Ved å tilby boliger med service og opplevelser, bringer vi noe av servicen kjent fra hoteller inn i boligprosjekter.



FÆRRE BEKYMNINGER, FLERE MULIGHETER

www.hinnapluss.no



Det er vi som selger Hinna Pluss!

Egil Lie, mobil 40 40 80 90, e-post egil.lie@abcenter.no eller

Nina Sandvik, mobil 40 40 80 91, e-post nina.sandvik@abcenter.no

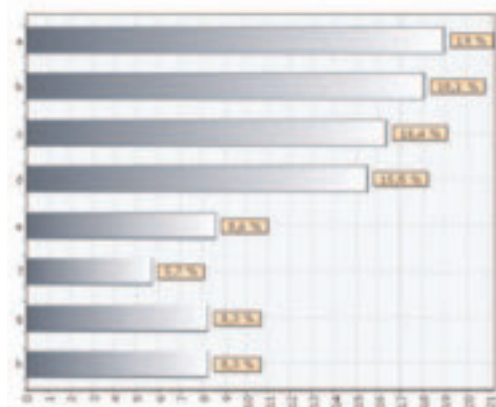
ABCenter, Verkgaten 24-26, 4006 Stavanger



Over 10 timer i kø

Næringsforeningen gjorde en sondering blant sine 2.500 medlemmer i tidsrommet 16.-23. desember 2005, for å kartlegge hvor viktig medlemmene mener veistrekningen E39 sør for Sandnes er for dem.

4. 4. Hvor mye tid bruker din bedrift i kø-kjøring på strekningen Stangeland og sørover i løpet av en uke?



Alternatives	Value	Percent
a mindre enn en halv time	66	19 %
b en halv til en time	63	18,1 %
c over en time	57	16,4 %
d over to timer	54	15,5 %
e over tre timer	30	8,6 %
f over fire timer	20	5,7 %
g mellom fem og ti timer	29	8,3 %
h mer enn 10 timer	29	8,3 %
Total	348	



Tekst: Trude Refvem Hembre

369 medlemmer (16,2 %) responderte på den elektroniske spørreundersøkelsen (questback).

86,7 % av respondentene bruker E39 på strekningen Stangeland og sørover til transport, og halvparten av respondentene bruker strekningen flere ganger daglig.

OVER 10 TIMER I KØ UKENTLIG

På spørsmål om hvor mye tid din bedrift bruker i kø-kjøring i løpet av en uke, svarte 37,1 % at de brukte under en time, og 8,3 % at de brukte over 10 timer i uka.

VIKTIG MED RASK UTBEDRING

96,7 % var enig i at det var viktig å få utbedret denne strekningen raskt, og omtrent like mange mente at politikerne burde gripe fatt i saken straks.

HVA KOSTER KØ-KJØRING NÆRINGSLIVET?

Medlemmene ble spurt om å anslå kostnaden ved kø-kjøring. Her fikk vi svar som viste fra kr. 0 til 4,4 millioner i året. Totalt anslår de 189 medlemmene som har oppgitt kostnadsanslag at de bruker 527.240 kroner pr uke. Det blir i gjennomsnitt 2.790 pr bedrift. På årsbasis bruker 199 bedrifter kr 48.886.600 kroner i køkjøring på E39 fra Stangeland og sørover. I gjennomsnitt bruker en bedrift nesten 275.000 i kø-kjøring årlig.

MANGE KOMMENTARER

Vi fikk nesten tre A4-sider med kommentarer til denne saken fra medlemmene våre. Her er et lite utdrag:

- Situasjonene på den aktuelle strekningen har blitt vesentlig forverret i løpet av de siste årene. Tiltak må settes inn umiddelbart for å utbedre infrastruktur mellom Stavanger og Jæren.
- Det er en skandale at dette ikke allerede er løst. Bedrifter i regionen taper enorme summer, og samfunnsøkonomisk er dette helt uforsvarlig. I tillegg kommer

miljølempen med masse kjøretøyer i kø og økte utslipp.

- Trafikksituasjonen i, rundt og gjennom Sandnes er mildt sagt håpløs. Vi har lokalisert kontoret på Forus, og nå er det så gale at medarbeidere vurderer å flytte for å unngå køene til nesten alle døgnetider. Sandnes kommune har i sin kommuneplan etablering av boligområder i området Sviland - Skårli. Dette vil ytterligere forsterke problemet med E39, og trafikken gjennom og rundt Sandnes.

- En av hovedoppgavene til det offentlige er at det skaffes til veie transportårer som er tjenlige for utviklingen av samfunnet. Her har politikerne sviktet i mange år og satset på at forbrukerne skal bidra utover skattesatsene. Det er en skam. Våre fremsynte forfedre maktet å bygge ut jernbanenettet for rundt hundre år siden da Norge var et lutfattig land. I dag flommer Norge over av penger og våre folkevalgte evner ikke å opprettholde et fremtidsrettet veinett. Slå kommunene på Nord-Jæren sammen og begynn å leve. Det må være oppgaven til våre politikere.

Soria Moria-erklæringen slår fast at Regjeringen skal øke kollektivandelen og flytte mer transport over på sjø og bane. Vi må belønne det å reise kollektivt og "straffe" de som kjører bil når det finnes et godt kollektivtilbud, sier Hallgeir Langeland til Rosenkilden, SVs samferdselspolitiske talsmann og Rogalands eneste representant i Transport- og kommunikasjonskomitéen.



Tekst: Randi Øglænd
Foto: Eric Johannessen/BITMAP

FRA EN SAMTALE MELLOM:

Hallgeir Langeland, SVs samferdselspolitiske talsmann og forkjemper for å utvikle Norge som stor miljønasjon og Jostein Soland, administrerende direktør i Næringsforeningen i Stavanger-regionen og forkjemper for regional verdiskaping gjennom oppvekst og trivsel.

Jostein Soland:

- Næringsforeningen har forståelse for ditt synspunkt vedrørende overføring av trafikk fra privatbilisme til kollektive løsninger. Men er det mulig med den bosetningsstrukturen og det arbeids- og fritidsmønsteret vi har i Stavanger-regionen i dag å bygge ut et kollektivtilbud som vil imøtekomme de krav moderne mennesker stiller?

Hallgeir Langeland:

- Virkelig moderne mennesker velger kollektivtilbud dersom det er tilrettelagt for det. Se bare på veksten på Jærbanen. Tilbudet kan bli mye bedre i Stavanger-regionen. Der ønsker jeg å bidra, men drahjelpa lokalt må også være til stede. Veifokus og krav om utbygging av veinettet er overdøvende, mens kravene til kollektivtilbudet er nærmest fraværende. Når skal Næringsforeningen være pådriver for Bybanen på Nord-Jæren? Dere og andre lokale pressgrupper må nå på banen og presse på for å få utviklet kollektivtilbudet.

- Mener du at det er mulighet for og vilje til å bygge dette ut og prise dette på en måte som gjør av vi kan realisere kollektivprinsippet for folk flest?
- Soria Moria-erklæringen slår fast at

Regjeringen skal øke kollektivandelen. Vi må belønne det å reise kollektivt og "straffe" dem som kjører bil. Kanskje Stavanger bør gjøre som Stockholm. Der har de innført en egen avgift i rushtrafikken. Bortsett fra for elektriske biler og hybridbiler. Resultatet er at salg av slike miljøvennlige biler er steget. Men vi bør gjøre det så vanskelig som mulig for folk å bruke bil i sentrum. Personlig har jeg alltid vært i mot parkeringshuset på Jorenholmen. Det er en fordel for alle med færre biler, det gir renere luft og mindre støy.

- Men hvis målet om et tilfredsstillende kollektivtilbud for folk flest ikke er mulig å virkeliggjøre i dag, hva skal en da gjøre i mellomtiden? Skal alt fortsette slik det er - eller skal en bygge ut en moderne hovedinfrastruktur som senere kan transformeres til banetraseer?

- Det har alltid vært spørsmålet - for de som vil ha mer veier. Det vi bør gjøre er å ta vekk biler fra veiene. Da blir det slutt på køene, og det gjør vi ved å satse på kollektivtilbudet.

- Hvis det er slik at det er et overordnet politisk mål at seks timers dagen blir realisert - et ønske om å gi mennesker (enkeltvis og familien) mer fritid - hvilket synspunkt har du da på den kjensgjerning at folk i stadig større grad må bruke verdifull tid på å sitte i kø?

En sondering blant våre medlemmer tyder på at 5,7 % bruker over fire timer i uken, 8,3 % bruker mellom fem og ti timer i uken og 8,3 % bruker over ti timer i uken på å stå i kø på strekningen Stangeland og sørover.

Har det da ikke mindre samfunnsøkonomiske konsekvenser å få vekk meningsløse køer?

- Svaret er igjen å satse på kollektivtrafikk, subsidiært å få folk til å gå over til

mer miljøvennlige biler. Og nytter ikke det, må vi få miljøløkk, for å beskytte de som bor i nærheten av veier. Miljøløkkene gir viktige miljøgevinster. Dessuten, har du noen gang sett noen byer der det ikke eksisterer trafikkproblemer og køer, der næringslivet ikke taper penger på å stå i kø? Eller - blir køene mindre av at vi bygger flere veier?

- Vi ser også at ingen andre regioner har så lang oversitting på ferjer som Boknafjordsambandet, og for så vidt også Ryfast.

- Det er riktig. Vi godtar ikke den høye oversittingsprosenten. Dette er vi i ferd med å gjøre noe med. Vi har nå en flertallsregjering, og regjeringens representanter fra Rogaland, Magnhild Meltveit Kleppa, Eirin Sund og meg selv har hatt møte med samferdselsministeren. Problemer med Boknafjordsambandet, Finnfast og Tausambandet er tatt opp og vil bli fulgt opp videre.

- Målinger viser at Rogaland har fått mindre statlige investeringsmidler til infrastruktur pr. innbygger enn alle andre kommuner i landet. Hva vil du gjøre for at Rogaland får sin del av veiløftet?

- Andre kommuner mener at Rogaland får mest, for eksempel til utbygging av jernbanenettet. Slike statistikker finnes over alt. Denne regjeringen har bevilget totalt 460 millioner mer til samferdselsbudsjettet enn den forrige regjeringen. Det gjør at alle fylkene vil få mer tilskudd, også Rogaland. Og bevilgningene vil øke i årene fremover.

Rosenkilden kan legge til at det er gledelig at veksten i kollektivbruken nasjonalt øker mest i Stavanger-regionen. Men regionen ligger i utgangspunktet svært dårlig an.

MODERNE mennesker velger kollektivtilbud

Ta vekk biler fra veiene.
Da blir det slutt på køene.
Det gjør vi ved å satse på
kollektivtilbudet, sier
Halgeir Langeland, SVs
samferdselspolitiske
talsmann og Rogaland sin
eneste representant i
Transport- og kommunika-
sjonskomitéen.





Utvikle unge talenter

- Uten påfyll fra de unge vil bedriften stagnere. Og stagnerer vi, kan vi bare legge ned, sier Jan Erik Rugland, leder for National Oilwell Varco sine kontorer i Stavanger. Sammen med Eric Solér og Inge Brigt Aarbakke holdt Rugland et innlegg om temaet "Talentutvikling" i Næringsforeningen tirsdag 24. januar.

Å utvikle, motivere og beholde unge talenter er en stor utfordring for de fleste bedrifter. I National Oilwell Varcos lokaler på Forus er den viktigste strategien å gi talentene takhøyde.



Tekst: Katrine Mathiesen

Foto: Eric Johannessen/BITMAP

- Vi må la de unge få lov til å gjøre feil. Bare de ikke gjør den samme feilen to ganger. Vi tror det er sånn du skaper gode medarbeidere, sier leder for National Oilwell Varco sine kontorer i Stavanger, Jan Erik Rugland. I staben sin har han alt fra ufaglærte til doktoringeniører. Målet hans er at de ansatte skal trives og utvikle seg.

HITEC KJØPT OPP AV NATIONAL OILWELL

I 2000 ble den lokale Stavanger-bedriften Hitec kjøpt opp av den amerikanske giganten National Oilwell. Hitec var en lokal gründerbedrift etablert av Jon Gjedebo i 1985, mens National Oilwell Varco går tilbake til oljeindustriens spede

barndom i USA i 1860-årene. Avdelingen i Stavanger designer, fabrikkerer, ferdigstiller og selger komplette systemer og løsninger til olje- og gassvirksomheten. Hovedbeskjeftigelsen er utstyr til styring av boreprosessen.

Bedriften består av en blanding av nye talenter og de som har vært med siden Hitec ble etablert. Kombinasjonen erfaring og nytt blod er nødvendig. At National Oilwell tok over eierskapet, endret ikke filosofien: det skal fortsatt være kjekt å gå på jobb!

STAGNASJON ER FIENDEN

- Vi har et ungt miljø i en gammel bedrift. Vi hører til i en høyteknologisk bransje og er derfor avhengige av ansatte som utvikler seg. Vi er pent nødt til å følge med på det som skjer, sier Rugland.

I så måte er de unge livsviktige for bedriften:

- Uten påfyll fra de unge vil bedriften stagnere. Og stagnerer vi, kan vi bare

legge ned. Derfor må de oppleve at det er høyt under taket, og at de kan få bidra med det de har, legger Rugland til.

40-50 NYE MEDARBEIDERE

I fjor fikk National Oilwell Varco 50 prosent mer å gjøre enn året før. De regner med samme økning i løpet av neste år. Derfor skal de ansette mellom 40 og 50 nye medarbeidere i Stavanger i året som kommer. Samtidig har arbeidsledigheten sunket, og bedrifter må anstrenge seg for å få de best kvalifiserte folkene. Det å tiltrekke talentene er derfor en utfordring de jobber mye med.

- Vi fokuserer på arbeidsmiljø. Det er en kombinasjon av å ha gode kolleger og utfordringer i jobben. Det skal være godt samarbeid på tvers av - og mellom avdelingene, sier Rugland.

Det er viktig at selskapet har en sosial profil, det kan tiltrekke nye, unge talenter. De årlige teambuilding-turene sørger for en god stemning. Rugland overselger ikke

det i en ansettelsesprosess, men innser at det betyr mye for bedriften.

- Vi tilbyr konkurransedyktig lønn, men vi overbyr ikke de andre bedriftene, sier Rugland.

Bedriften har, ifølge Rugland, et enormt spekter av utfordringer. Alt fra å utvikle høyteknologi - til å forbedre eksisterende produkter. Prosjektene varierer i størrelse fra én million kroner til 600-700 millioner.

DE UNGE ØNSKER SELVREALISERING

- Nyansatte hos oss får muligheter til å reise. Vi har blant annet ansatte utstasjonert i USA, Singapore, Kina og Korea. Det kan være svært attraktivt for unge som ennå ikke har etablert seg, sier Rugland, som selv benyttet seg av muligheten da han kom inn i bedriften.

Rugland mener at nyutdannede 25-åringer i dag stiller krav til selvrealisering. De ønsker en bedrift som kan være med å utvikle dem videre. De ønsker å bli tatt på alvor og vil ikke arbeide i skyggen av andre over lang tid.

PROSJEKTARBEID GIR ØKT VARIASJON

- Det er en vanskelig balansekunst med å få de unge på et spor som utvikler dem,

samtidig som det er til det beste for bedriften. Vi organiserer nesten alle i bedriften gjennom prosjektarbeid. På denne måten viser den enkeltes arbeid tydelig igjen, sier Rugland.

Unge i dag skifter oftere arbeidsgiver fordi de søker nye utfordringer og nye kolleger. Det å organisere arbeidet i prosjekter gir de ansatte mulighet til å arbeide med forskjellige mennesker og med forskjellige oppgaver. Det fører til større utvikling hos av den enkelte.

Selv kom han inn i bedriften som nyutdannet i 1993, og har vært der siden:

- Fordi jeg har vært utstasjonert og vært i så mange forskjellige prosjekter, føler jeg at jeg har jobbet i flere bedrifter uten å måtte si opp.

POSITIVT Å ARBEIDE FOR EN LØNNSOM BEDRIFT

Bedriften har nylig ansatt 10 nye medarbeidere. Blant disse er det høy formal-kompetanse, men halvparten har mindre enn to års yrkeserfaring. De er utdannet både fra Norge og utlandet. De som ansettes på verkstedet som lærlinger får også muligheten til for å utdanne seg videre innen ingeniørfag instrument/PLS etter at de har fått fagbrevet. Innen automasjon.

- Akkurat hva som gjør oss så attraktiv er litt vanskelig å si, men jeg tror det å arbeide i en lønnsom bedrift er svært positivt. De ansatte har et krav om inntjening og kan se at egen innsats gir avkastning, sier Rugland.

Og lønnsomme er de. National Oilwell Varco i Stavanger har oppdrag helt fram til 2008. Så langt fram i tid har de aldri kunnet "se" tidligere.

NYANSATTE MED SKITT PÅ HENDENE

Når nyansatte kommer inn i National Oilwell Varco i Stavanger, får de ofte en tur offshore sammen med en av de mer erfarne i bedriften. Her får de se i praksis hva bedriften produserer og forstår helheten raskere. Det er en utfordring, men verdien er stor:

- Vi opplever at de nyansatte finner seg raskere til rette om de får en tidlig tur ut på rigg. I tillegg opplever de hvordan oljeindustrien fungerer. Det er en spesiell kultur med guts og en vilje til å få ting til. Alle hjelper til og tar i et tak. Vi ønsker at våre ansatte skal lære av dette, de må kunne bli litt skitne på hendene selv om de er sivilingeniører, sier Rugland.

Perspektivanalyse om logistikk



**STAVANGER
REGIONEN**
NÆRINGSUTVIKLING

I 2001 gjennomførte Rogalandsforskning en perspektivanalyse for utvikling av transport og logistikk knutepunkt i Stavanger-regionen. Analysen ble utført før utbyggingen av Risavika var vedtatt, før Sola fikk oppgradert og utvidet terminalen og før godsterminalen i Gandal ble igangsatt. Fem år har passert og prosjektene er i god gang, men i dag er pulsen i næringslivet vårt en helt annen. Vi må jobbe målrettet både regionalt og nasjonalt for å få de nødvendige endringene som trengs for å bli et logistikk knutepunkt.

Anbefalingen fra 2001 var å gjennomføre en skritt for skritt strategi som tok hensyn til den løpende utviklingen. Nå er det på tide å følge opp studien og identifisere nye mål og mulige barrierer.

Stavanger-regionen Næringsutvikling tar initiativ til en ny perspektivanalyse i regi av IRIS (tidligere RF). Arbeidet starter opp i løpet av våren og får en styringsgruppe som representerer bredden av brukere.

ELEMENTER SOM ER VIKTIGE Å BELYSE ER:

- Hvordan løser en utfordringen i transportkorridorene på veiene mellom Risavika (Tananger) og Rennfast?
- Transportkorridoren mellom Ganddal og Sola/Risavika
- Mulighetene som utbygging i nordområdene gir, mens senteret for logistikk og vedlikehold av utstyr for bruk i forbindelse med all brønn og boreaktivitet

stort sett ligger i vår region.

- Northern Maritim Corridor (NMC) som er et EU program som utreder en ny transportkorridor mellom Nordsjøhavnene nordover mot Barentsregionen.
- Hvordan kan vi bedre sameksistensen mellom næring og beboere i terminalnærområdene og langs transportaksene?
- Kan en effektivisert kollektivtransportløsning som bybane være en del av løsningen?

Innspill til hva vi bør legge vekt på i dette arbeidet mottas med takk. Send en e-post til Birger Haraldseid: birger.haraldseid@greaterstavanger.com

KPMG skaper
verdi av
kunnskap

Våre revisorer, advokater og rådgivere skaper verdi av kunnskap gjennom sin spisskompetanse, tværfaglighet og bransjekunnskap. Vårt arbeid skal bidra til et godt beslutningsgrunnlag for våre kunder.

KPMG er et ledende kompetansehus. Vår visjon er å skape verdi av kunnskap for våre kunder, våre ansatte og kapitalmarkedet.

www.kpmg.no

Internett, nettverk og sikkerhet. Der du er.

Rask respons - ingen telefonkø.

Hesbynett as • telefon 51 53 20 53 • www.hesbynett.no

HESBYNETT

Norges største leverandør av massasjestoler

Bestselgeren til bedrifter som investerer i HMS tiltak



Belastningslidelser er årsak til nesten halvparten av all sykefravær i Norge. Når kroppen knirker og hodet streiker, er massasjestolen tilgjengelig for deres ansatte.

Inada leverer markedets mest profesjonelle massasjestoler. Stolene masserer både nakke, rygg, sete, lår og legger, med seks ulike massasjeteknikker.

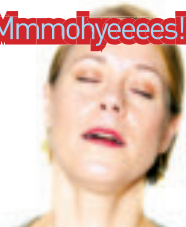
MASSASJESTOL

Inada Medical 2002 - leasing fra 730,- pr mnd

Kontakt oss: for gratis test på din bedrift, og se vårt utvalg i vår butikk: man-fre 10.00-17.00, tors 10.00-19.00, lør 11.00-15.00.

www.velvaere-grossisten.no - Hillevågsveien 70, Stavanger (Bikubå) - Tlf 51 82 83 00

Mmmohyeees!



PRICEWATERHOUSECOOPERS 

*Kostnadseffektiv revisjon
Bedriftsrådgivning
Generasjonsskifte
Risikostyring
Juridisk bistand
Skatterådgivning*

PricewaterhouseCoopers DA
Forus Atrium
Postboks 8017
N-4068 Stavanger
Telefon 02316

<http://www.pwc.com>

REGNSKAP

BILAGSFØRING
FAKTURERING
LØNN OG PERSONAL
BETALING
RESKONTRO OPPFØLGING
ÅRSOPPGJØR
LIGNINGSPAPIRER
KONSOLIDERING

ØKONOMI/RÅDGIVING

BUDSJETTERING
BUDSJETTOPPFØLGING
LIKVIDITETSPROGNOSER
FINANSIERING/VALUTA
RAPPORTERING/ANALYSE

Vi tar ansvar for hele eller deler av økonomifunksjonen i din bedrift. Alt fra regnskap og lønn, til strategisk økonomistyring og rådgiving.

adekvat

mye mer enn regnskapstjenester

Kontakt oss på telefon 51 41 44 00
www.adekvat.as



MT Realtime AS

Kristen Høyer Mathiassen er definitivt en av byens engasjerte borgere, og dette er også en medvirkende årsak til at han gikk inn i politikken.



Slutt å hyle om kapp!

På få år har trafikksituasjonen i Stavanger-regionen endret seg betydelig. Mens vi tidligere kom oss lett og elegant inn og ut av byen - ja, regionen for den saks skyld, så står vi nå og stanger i trafikk-køer hver eneste dag. Rushtiden ser ut til å bli stadig lengre. Noen bekymrer seg, mens andre ergrer seg. Enda flere klager sin store nød over køer på E39, ved flyplassen, i Stavanger sentrum - der både veinett og antallet parkeringsplasser sårt trenger en oppgradering.



Tekst: Erik Lindboe

Foto: Eric Johannessen/BITMAP

Noen vil hevde at vi klager med god grunn, for vi er slett ikke vant til å bruke noe særlig tid på å stå i kø. Reisetid til jobben? Nei, det har vært noe de har strevd med rundt europeiske storbyer, samt til en viss grad på Østlandet - i Oslo-regionen. Men det er slett ikke alle som henger seg på klagekoret og syter over hvor ille det står til. Kiropraktor, politiker og bystyremedlem Kristen Høyer Mathiassen (H) fra Stavanger er en av dem som ikke er enig i krisemaksimeringen av trafikk- og parkeringsforholdene i Stavanger.

- Det er på tide at vi slutter å hyle om kapp om hvor ille vi har det, og hvor umulig det er å finne parkering i Stavanger sentrum. Situasjonen er ikke så ille som enkelte vil ha det til. Dessuten er det slik at når en ting blir gjentatt ofte nok, så blir den gjerne inn i folks bevissthet som en sannhet. Dette må vi gjøre noe med. Vi må snu denne negative tankegangen til noe positivt.

ENGASJEMENT

Kristen Høyer Mathiassen er definitivt en av byens engasjerte borgere, og dette er også en medvirkende årsak til at han gikk inn i politikken.

- Vi er jo veldig glad i byen vår, sier han. - Stavanger er en vakker by som har veldig mye å by på, ikke minst en fantastisk bykjerne med aner helt fra

Middelalderen. Dette skal vi ta vare på, og vi må forvalte vår arv etter beste evne. Nå er jo politikk å finne de beste løsninger på utfordringene. Det er også slik at i politikk må vi ta hensyn til hverandre, vi må komme fram til kompromisser og søke flertallsløsninger i en rekke saker. Slik sett kan det være en smule frustrerende å måtte både gi og ta, men bunnen i det hele må være å gjøre det beste for vår kjære by.

SPENNENDE TID

Det aner oss at den godeste Høyer Mathiassen kunne gjort en god jobb som selger i reiselivet. Vi kan ikke unngå å legge merke til engasjementet hans:

- Vi er inne i en spennende periode nå, der trafikk tetthet og parkering står høyt oppe på agendaen, sier han med referanse til sitt engasjement i bystyre og innen kultur- og byutvikling.

- Spørsmålene vi må ta stilling til dreier seg om hvor vi skal parkere, hvordan skal vi parkere, hvordan vi skal ta hånd om den økende biltrafikken. Det er ikke lenge siden at vi kunne sette oss i bilen og kjøre rett hjem fra sentrum. I dag er dette annerledes. Er du ute i "rett" tid, blir du stående og stange i Bergelands-tunnellen og Kannik både lenge og vel. Eller det tar deg en halvtime å kjøre et par usle kilometer fra Kvadrat til Stangeland.

- Er det mulig å redusere antallet biler gjennom sentrum?

- Det er flere tiltak som kan avhjelpe situasjonen. For eksempel Ryfast, som vi virkelig ser fram til med glede. Denne forbindelsen vil gi oss en ekstra tilknytning til Hundvåg. Den trafikken fra

Hundvåg som ikke skal til sentrum kan vi lede vekk til E39 og andre destinasjoner i distriktet. Ikke minst vil Ryfast avhjelpe situasjonen på den sterkt belastede Bybrua.

- Noen hevder at Staten bør bruke av Oljefondet for å bygge bedre veier?

- Trafikksituasjonen er resultatet av flere forhold, ikke bare dårlig veinett. Det er klart at infrastrukturen betyr mye for noen og enhver, men dersom vi skal se på løsninger, så må vi se det hele i et bredere perspektiv. Nye og bedre veier er én ting. Hvordan vi styrer trafikken er en annen. Kollektivtilbudet er også en medvirkende faktor. Jeg tror vi skal være forsiktige med å pøse på med oljepenger. Det er allment akseptert at dette lett kan bli inflasjonsdrivende og forstyrre de stabile økonomiske forholdene vi har i Norge.

PARKERING

En rekke parkeringsprosjekter ligger på beddingen i Stavanger, klar til å settes ut i livet eller klar til å realitetsbehandles i de rette organer. Høsten 2005 ble det vedtatt å bygge et flunkende nytt parkeringshus i Olav Kyrresgate.

- Dette vil gi i overkant av 300 sårt tiltrengte p-plasser omtrent midt i byen, og vi ser også på muligheten av å knytte dette anlegget til Straensenteret og p-anlegget ved Posten. Dessuten har vi behov for å erstatte de p-plassene vi mistet ved Havneringen i byggingen av Blå promenade. Forresten - promenaden rundt kaien er blitt virkelig flott!

- Hva med Nytorget?

- Vi snur og vender hver eneste stein for å finne gode løsninger, kommer det kjapt fra Kristen Høyer Mathiassen. - I disse dager legges det fram forslag om å bygge et større p-anlegg på Nytorget, mens planene om å bygge på Jorenholmen legges vekk.

- Jorenholmen er nokså omdiskutert?

- I bunn og grunn har jeg aldri helt forstått at dette skal være et forargelsens bygg. Det er byens mest brukte p-hus, det er effektivt og fungerer bra. Men jeg forstår jo innvendingene om den store trafikken i selve bykjernen, og vi må også finne løsninger for å unngå at sentrum kveles. Pr. i dag vil jeg si nei til å bygge på Jorenholmen, men forutsetningen er at vi får 600 permanente parkeringsplasser på Nytorget, sier Kristen Høyer Mathiassen og fortsetter:

- På Nytorget må vi sørge for så rask framdrift som bare mulig, med ett års regulering og to års bygging. Hvis så ikke skjer, vil jeg gå inn for at p-huset på Jorenholmen får utvide.

GRATIS PÅ JERNBANELOKKET?

Kristen Høyer Mathiassen har flere kort i ermet:

- Det er en fiks idé at vi skal stå og stampe midt i Stavangers indrefilét, når vi har et fullgodt alternativ et steinkast fra gågatene og butikkene. På toppen av Jernbanelokket og i St. Olav er det plenty av ledige plasser døgnet rundt. Mitt ønske

er at både du og jeg og alle andre oppdager denne muligheten som ligger der, rett foran nesene våre. Jeg er rimelig sikker på at avstanden fra Jernbanelokket til Domkirkeplassen ikke avviker stort fra strekningen sentrum av Kvadrat til ytterkanten av parkeringsplassen deres. Forskjellen er at Kvadrat har vært fantastiske i sin markedsføring av parkeringsmulighetene.

- Og så er parkeringen der gratis?

- Vi må snu de negative tankebanene til det positive. Parkering på Jernbanelokket har en rekke fordeler: Strekningen bort til Domkirken og gågatene og butikkene er marginal. Du får samtidig røre litt på deg og anledning til en kort spasertur gjennom en nyopprustet bypark. Gjett om helsen har godt av det! Du er med på å redusere trafikken rundt Havneringen, du får oppleve et sentrum med trange gater, små spesialbutikker og større butikkentra med lange åpningstider. Kjøttvarene får du hos gode, gamle Ildø, og kafeene ligger der på rekke og rad - Ostehuset og Food Story og Tante Molla og hva de nå heter alle sammen. En tur til sentrum er en opplevelse i seg selv!

Her er mitt forslag: La parkeringen på Jernbanelokket være helt gratis en periode. Det vil hjelpe til med å snu folks oppfatning i riktig retning, og vil etter hvert gå inn i folks bevissthet som et reelt alternativ. Folk vil bli vant med å benytte seg av dette flotte tilbudet, og før vi aner det er vi kommet inn i en positiv spiral. Og

hva med å la folk som jobber i sentrum parkere her? Du snakker om Kinder-egg!

SENTRUMSNÆRE BOLIGER

Kristen Høyer Mathiassen er også opp-tatt av all boligbyggingen som foregår nær sentrum. Badedammen, Store Blå og Siri-skjær/Lervig er populære utbyg-gingsområder som vil bidra til å endre østre bydel i positiv retning, men som også vil bidra til å utvikle trafikkbildet.

- Vi må i alle fall sørge for at det enkelte boligprosjekt blir pålagt å sørge for tilstrekkelig antall parkeringsplasser i sine egne anlegg. Tidligere har enkelte benyttet seg av muligheten til å "frikjøpe" p-plasser, altså kjøpe dem av andre, da dette var rimeligere enn å bygge dem selv. Muligheten for et p-hus i østre bydel har også vært luftet. Eller hva med et kombi-anlegg, der bedrifter disponerer p-plassene i arbeidstiden, og beboerne resten av døgnet? Vi snakker altså om alternative og kreative løsninger. Samtidig må vi legge forholdene til rette for kollektivtilbudene. Antallet kollektiv-reiser til/fra sentrum øker jevnt og trutt. Her er et forslag til næringslivet i sen-trum: Hva med å inngå en bedriftsavtale med Columbus om redusert pris på månedskort? avslutter Kristen Høyer Mathiassen.



**"Forandring
er det
eneste
konstante"**

Katrina Alford Kyllø [Advokatfullmektig]

Endringsprosesser preger i stigende grad både enkeltmennesker og virksomheter. Når vi har fått ord på oss til å være nytenkende og annerledes i advokatbransjen, er det blant annet fordi vi har arbeidet tett med våre kunder og forbindelser. Vi er vant til utfordringer innen arbeidsforhold, selskap, skatt og kontrakter.

Advokatfirma Helliesen_Kvernberg AS.
Telefon 51 84 12 20 www.lawyer.no

HELLIESEN_KVERNBORG
ENGASJERTE_MENNESKER

Hva kan vi vente oss av en rød-grønn næringspolitikk?



Statssekretær Frode Berge ble utfordret på Norrøna-konferansen.

Han sa bl.a.

- Regjeringen ønsker et bedre samspill med de ulike delene av næringslivet for å videreutvikle næringspolitikken.

Norrøna-konferanse 2005, den 39. i rekken, satte hovedfokus på at konkurransekraften i stadig større grad påvirkes av de globale utfordringene. For vår region betyr konkurransekraft bl.a. å utvikle tiltrekningskraft - i kampen om de gode hoder og flinke hender...



Tekst: Jan Gjerde

- Hvorfor snakker vi om regional konkurransekraft?
- Hvordan skal vi avgrense regioner - nasjonalt og internasjonalt?
- Hvilke elementer må vi legge i konkurransekraft?
- Hvordan må vi utvikle tiltrekningskraft?
- Hvordan ser en region ut i det nasjonale og internasjonale konkurrentbildet?

Dette var den tematiske rammen om konferansen, og da kan det være nyttig å høre hvilke tanker en ny regjering har tenkt om næringspolitikken. Statssekretær Frode Berge ble utfordret.

Han tok sats med to viktige utsagn: - Regjeringen ønsker et bedre samspill med de ulike delene av næringslivet, både store og små bedrifter, for å videreutvikle næringspolitikken. Vi ønsker å ha nær kontakt med de ulike delene av landet om spørsmål knyttet til verdiskaping og næringsutvikling. Og videre: - Resten av landet kan ha noe å lære av det som har skjedd og skjer i Rogaland. Ellers gikk Berge inn på følgende tema:

DYKTIGE PÅ OMSTILLING

- Rogaland har et bredt sammensatt næringsliv. Regionen har imidlertid noen særtrekk som skiller den fra andre deler av landet. Rogaland og den øvrige Vestlandsregionen har en andel konkurranseutsatt industrivirksomhet betydelig over landsgjennomsnittet. Dette har sammenheng med petroleumsrettet virksomhet, men også andre industrier står

sterkere her enn ellers i landet. Dette er en indikasjon på at industrien her har vært dyktig på omstilling som har sikret konkurransekraft i krevende markeder. Som en illustrasjon er det positivt å registrere at samtlige vestlandsfylker ligger an til å sette eksportrekord i år. Eksporten fra denne regionen vil øke mer enn i resten av landet. Bedriftene i Rogaland vil slå rekorden fra 2000.

GLOBALISERING = MULIGHETER

- Den økonomiske globaliseringen gir utfordringer og muligheter for hele vårt konkurranseutsatte næringsliv. Dette er noe som Rogaland har erfart gjennom sine utstrakte økonomiske forbindelser med omverdenen. Det er sterkere konkurranse i vare- og tjenestemarkedene. Konkurransen øker også om investeringer innenfor foretak som får stadig mer virksomhet globalt.

- Kompetanse, nyskaping og innovasjon har sammen med våre rike naturressurser hele tiden vært et hovedgrunnlag for verdiskaping i det konkurranseutsatte næringslivet. Et framtrædende eksempel er petroleumsvirksomheten. Denne har utgangspunkt i ressursene på sokkelen. Grunnlaget for den verdiskapende virksomheten er likevel den tunge kompetansen og evnen til å finne innovative løsninger som har vokst fram innenfor denne næringen, framholdt Berge.

KRAFTTILGANG OG ENERGIPRISER AVGJØRENDE

- Rogaland har viktige bedrifter innenfor prosessindustrien. For hele prosessindustrien - og særlig den kraftkrevende industrien - er rammevilkårene på kraftområdet svært viktige. Hydro på Karmøy har for eksempel alene et årlig kraftforbruk på 5 TWh. Rikelig tilgang til rimelig

elektrisk kraft var en hovedgrunn til at de kraftkrevende bedriftene i sin tid ble etablert i vårt land.

- Det har over en lengre periode skjedd store endringer i rammene for industriens krafttilgang. Energiloven fra begynnelsen av 1990-tallet endret det generelle kraftmarkedet, der prisen på kraft i større grad har reflektert kraftens reelle verdi. Norge og Norden var tidlig ute på dette området, og vi har blant annet fått en nordisk kraftbørs. EUs indre marked og EØS-avtalen har også lagt nye rammer for organisering av kraftmarkedet i Europa og for statlig støtte til næringsvirksomhet. Regjeringen vil imidlertid arbeide for å finne ordninger som sikrer industrien kraft. Vi mener at vi skal få til dette innenfor rammen av EØS-regelverket.

NATURGASS OG KLIMAGASSER

- Regjeringen ønsker en forsterket satsing på å ta gassen i bruk, både til miljøvennlig energiforsyning, i industrien og på andre måter. Økt produksjon av miljøvennlig gasskraft er en viktig del av regjeringens sterke satsing på innenlands bruk av gass. Derfor foreslår vi at det bevilges 20 mill. kroner i 2006 til oppstart av tidskritiske prosjekter knyttet til CO₂-håndtering og anvendelse av CO₂. Dette forslaget kommer i tillegg til satsingen på teknologiutvikling gjennom Gassnova og forskning på CO₂-håndtering gjennom Forskningsrådet.

- Det er også mange spennende muligheter for økt direkte bruk av gass, hos både husholdninger og næringsliv. Naturgass brukes i noen grad i industrien i dag, men det er et betydelig potensial for økt foredling av denne naturressursen i norsk industri.



BERGEN

MANDAG
4 AVGANGER



BERGEN

TIRSDAG
4 AVGANGER



BERGEN

ONSDAG
4 AVGANGER



BERGEN

TORSDAG
4 AVGANGER



BERGEN

FREDAG
4 AVGANGER



BERGEN

LØRDAG
1 AVGANG



BERGEN

SØNDAG
2 AVGANGER



OSLO

ALLE DAGER
36 AVGANGER I UKEN

GOD FORRETNINGSSANS

NY RUTE STAVANGER - BERGEN FRA 195,- ÉN VEI
FLYS FRA 13. MARS

norwegian.no

Alle priser gjelder én vei og er inkludert skatter og avgifter. På enkelte dager og avganger kan det være få eller ingen ledige plasser til annonsert pris. Sjekk vår lavpriskalender. Bestill på www.norwegian.no eller SMS. Ved bestilling på telefon 815 21 815, hos ditt reisebyrå eller hos Narvesen, tilkommer et servicehonorar. Spesielle betingelser gjelder. Antall plasser er begrenset. Medfølgende barn t.o.m. 15 år får rabatt. Forbehold om pris-, regel-, avgifts- og valutaendringer.

Det enkle er ikke alltid det beste...



Overlat business-portrettene til oss!

BITMAP*

Tlf. 51 84 92 30

Kvitsøygt. 91, 4014 Stavanger, post@bitmap.no, www.bitmap.no

REKLAMEFOTO SCANNING DIGITAL UTSKRIFT MESSEDEKOR BILDEDATABASE



Sammen for økte bevilgninger!



Hans Morten Lossius, avdelingsoverlege ved SUS, hadde innlegg om trafiksikkerhet og trafikkuylker: - Det er 12.000 personskader årlig med 300 dødsfall, mens tallet trafikkskade i realiteten er nærmere 40.000.



Eirin Sund (med ryggen til) snakket engasjert om hvordan de rød-grønne arbeider for å bedre vilkårene for effektiv infrastruktur i Rogaland. Jorunn Strand Vestbø (til høyre), ordfører i Finnøy kommune, og Hanne Hermanrud, vegsjef i Statens vegvesen, fulgte nøye med.



Fra venstre: Gunnar Kvasheim V, Ketil Solvik Olsen FrP, Eirin Sund Ap og Hallgeir Langeland SV, alle på Rogalandsbenken vil at næringslivet i



Tekst: Egil Rugland

Foto: Eric Johannessen/BITMAP

Stortingsbenken skulle besvare spørsmålet om hvordan de lokale politikere kan sørge for at Rogaland får sin hardt tiltrengte del av veiinvesteringer og hvordan vi kan bedre trafiksikkerheten.

Hans Morten Lossius, avdelingsoverlege ved SUS var var først ute. Han presenterte følgende fakta: Av 1.200 dødsfall forårsaket av skade, skriver 300 seg fra trafikkskader. Det er 12.000 personskader årlig med 300 dødsfall, mens tallet tra-

fikkskade i realiteten er nærmere 40.000.

- Er dette akseptabelt, spurte Lossius, og hvis forsamlingen hadde hatt anledning til å svare, ville det blitt et klart nei.

Spesielt etter at Lossius presenterte et eksempel fra virkeligheten som kan ramme oss alle. En familie på fire er på vei til Hydra en weekend. På Vigrestad skjer en frontkollisjon med en lastebil. Mor dør, far og datter blir kritisk skadet, mens sønn kommer lettere fra det. Lastebilsjåføren blir sykemeldet og senere uføretrygdet.

Lossius' hovedpoeng:

Samferdselspolitikere kan gjøre noe med situasjonen ut fra politiske og økono-

miske prioriteringer.

Fylkessamferdselssjef Gunnar Eiterjord understreket deretter transportsystemenes betydning for verdiskaping og som bidrag til å bygge en robust og arbeidsmarkedsregion. Gode veier en forutsetning for å bygge en bærekraftig region. Samferdselsinvesteringer er fremfor alt lønnsomme.

- Næringslivet i regionen og på Vestlandet er trafikkintensivt, sa Eiterjord. Men gjenspeiler det seg i statens satsing på trafikkinfrastruktur i regionen?

Dette siste kan vi alle besvare med nei. Hva kan vi så gjøre? Eiterjord understreket at ikke bare ligger Rogaland på bunn når det gjelder investeringer til trafikkin-

- Trafikkskader er ett av de største helseproblemer vi har. Slik innledet avdelingsoverlege Hans Morten Lossius ved Akuttklinikken på Stavanger Universitetssjukehus Næringsforeningens møtet om effektiv infrastruktur fredag 13. januar. Et møte mellom næringslivet i regionen og Rogalandsbenken på Stortinget.



Odd W. Bøe, (til venstre) ordfører i Strand, mente at det haster med å få nye gassferjer



Eirin Sund var enig med Lossius i at vi må gjøre noe for å bedre trafikksikkerheten.



Stavanger-regionen skal stå samlet og presse på politikerne for at regionen skal få mer penger til samferdsel.



Anders Mjelde, leder for politisk utvalg for byutvikling i Sandnes (FrP), vil ha fortgang i arbeidet med E39 fra Stangeland og sørover. - tilstanden er nå helt uakseptabel, hevdet han.

frastruktur, men Norge ligger i internasjonal sammenheng også på bunn. 80% av samferdselsutbyggingen i Rogaland skjer gjennom bompengefinansiering og ekstraordinære investeringer. - Et bedre veinett gir færre trafikkulykker, sa Eiterjord.

Når det gjelder trafikkulykker viser tallene nedgang på landsbasis, bortsett fra i Rogaland hvor ulykkesfrekvensen fortsatt er foruroligende høy, kom det frem i Eiterjords innlegg.

Eiterjord avsluttet med å tildele følgende arbeidsoppgaver til de politiske partiene:

SV kan bruke finansministeren aktivt. AP kan konsentrere seg om å bearbeide

statsministeren og utnytte posisjonen i finanskomiteen. Høyre fikk Kyststamveien og E-134 som oppgave. KrF trafikksikring, SP distriktsoppgaver og FrP sjøtransport og ansvaret for å passe på de andre.

Direktør Inge Oliversen, Nor Sea Group ledet debatten og konfronterte Rogalandsbenken med de dystre investeringsstallene til veiformål i regionen.

Fra regjeringsspartihold kom det forsikringer om økte bevilgninger til sektoren på 2,2 milliarder kroner fra neste budsjettår, men Inge Oliversens klare kritikk om manglende innsats fra Rogalandsbenken førte ikke til de store innrømmelser fra noe hold. På den annen side tok Oliversen også på seg nærings-

livshatten og tilbød samarbeid med politikerne for å få tilført en større andel midler til regionen.

Vi lar direktør Erik Tjemsland, Stavanger-regionen næringsutvikling, oppsummere situasjonen og debatten slik:

- Vi må ikke opptre sutrete, sa Tjemsland. Rogaland må ikke fremstå som den forfulgte uskyld. Vi må samle oss om de rette prosjektene og stå sammen og synliggjøre prosjektene.

De avsluttende kommentarene fra politikerhold var helt i tråd med Tjemsland formaning. Dokumentasjon, synliggjøring, bredde og prioritering gikk igjen fra alle hold.



Pål Jacob Jacobsen

Stavanger-regionens Europakontor
pal@onemarket.be
www.one-market.org

En flyplass bare for menn ?

EUs direktiver, institusjonelle forandringer og "co-decision procedure" er enkel i forhold til beslutningsprosessen rundt Ryfast og Rogfast.

Jeg hang med en tid, men nå har jeg gitt opp med å forstå hva som skjer og hvem som bestemmer - men tunneler og broer blir det når rogalendingene først har bestemt seg.

Nå er ikke broer og tunneler den delen av infrastrukturen som jeg som jevnlig besøkende til regionen benytter mest. For meg og andre i min situasjon berører flyplassen og taxi vår hverdag mer.

Etter en vakker nedtur over fjell og fjorder lander man på en av Europas mest maskuline flyplasser. En flyplass skapt for store mannlige oljearbeidere som behøver pølser, øl, tax-free og kaffe.

Den nye fine bokhandelen gir flyplassen et litt mykere preg, men det er langt fra nok til at man føler at man kommer til en Europeisk Kulturhovedstad.

Taxisjåførene redder ankomsten - rene biler, smart og passasjervennlig teknologi og hyggelige sjåfører retter opp mye av det dårlige inntrykket fra flyplassen.

Kulturhovedstaden Cork2005 forsto hvor viktige taxisjåførene er og laget et eget guidekurs for dem. En flott ide - spesielt når man både passerer Hafrsfjord med vikingkultur og samlingen av Norge, og Domkirken som har vært i drift fra 1125. Tenk om sjåførene kunne fortelle litt om dette på veien inn til sentrum?

På et seminar om flymarkedet her i Brussel presenterte man to vinnere for 2005/06: forbrukerne og de regionale flyplassene. Således burde jeg glede meg til å komme ut til flyplassen igjen - to vinnere som møtes. Men noen vinnerfølelse får jeg ikke - pølser, øl og tax-free igjen - ingen regionale stemning eller produkter å ta med seg hjem slik som regionale flyplasser rundt i Europa er så flinke til.

Men Sola er jo ingen riktig regional flyplass - den er jo bare en filial til et sentralisert monopol - og her ligger nok problemet og utfordringen vår.

Rosenkilden distribueres til private og offentlige virksomheter på hele **Jæren og i Ryfylke**.

Priser: (størrelser angitt med BxH)

Helside: (Utfallende) 210x297 mm, 186x270 Kr. 17.500.-

Halvside: 186x134 mm (ligg.) Kr. 10.000.-

Kvartside: 186x65 mm (ligg) Kr. 5.500.-

Innstikk: pris etter avtale. Fem prosent rabatt for medlemmer. For mer informasjon kontakt:

Randi Øglænd på telefon: **51 51 08 87** eller e-post: **randi@stavanger-chamber.no**.

Frist for innlevering av materiell for neste nummer er 13. februar
Trykk: Kai Hansen Trykkerie AS

Styrearbeid med samfunnsansvar - er det mulig?



For tredje året på rad inviterer StyreAkademiet i Rogaland til Den Regionale Styredagen. Og for andre gang deles Prisen for Godt Styrearbeid ut. Dagen er torsdag 30. mars og stedet er Hall Tolv på kaien i Stavanger. SpareBank 1 SR-Bank er sponsor for arrangementet. I år har vi et meget spennende program for styredagen, sier Åse Velure, som er leder for StyreAkademiet i Rogaland. Hun forteller at tema for året arrangement er "samfunnsansvar".

KJENTE NAVN

- Vi ønsker å sette søkelyset på styrenes rolle i forhold til viktige samfunnsverdier, utdyper hun. Dette er et av de temaene vi har utfordret foredragsholderne på. Disse er kjente navn som hotellkongen Petter Stordalen, industrimannen og velgjøreren Trond Mohn, advokaten Finn Eide og Eli Sætersmoen, styreproff med fartstid fra bl.a. styrene til Statoil, ErgoEgo, ISCO Group og SuperOffice.

- Vi spør rett og slett om hvordan et styre, som per definisjon utelukkende skal jobbe for virksomhetens beste, kan se ting i et større perspektiv og ta et samfunnsansvar, sier hun. Og hva med etikken? Vi lever i et av verdens rikeste land, og i den mest verdiskapende regionen av landet, og har bak oss det som for mange er det beste året i historien.

LOKAL DEBATT

- Foredragsholderne våre er da også valgt fordi de hver på sine områder har vist at det går an å tjene penger og samtidig vise en uegennyttig side ved seg selv og det arbeidet de utfører i styrene. Den Regionale Styredagen vil også ha en paneldebatt med lokale deltakere, blant andre SpareBank 1 SR-Banks toppsjef Terje Vareberg.

PRIS FOR GOD STYRELEDELSE 2005

Konferansen avsluttes også i år med utdeling av pris for God Styreledelse 2005. Prisen går til en styreleder i Rogaland som har utmerket seg i sitt styre eller sin bedrift med svært dyktig styreledelse. Juryen, ledet av Åse Velure i StyreAkademiet, inviterer nå til nominering av gode kandidater. Styrelederne vurderes på bakgrunn av ulike kriterier, deriblant hvordan styreleder setter etikk på dagsorden, det strategiske arbeidet og styrets egen funksjon. Toppen på arrangementet blir nok for mange kåringen av den beste styrelederen i 2005. - Hensikten med prisen er å synliggjøre godt styrearbeid og god styreledelse, og samtidig skape blest om gode forbilder. I fjor gikk prisen til Inger Østensjø for hennes arbeid som styreleder ved Rogaland Teater.

www.styreakademiet.no/rogaland

UTSTEIN KLOSTER



– når omgivelser og atmosfære betyr noe –

Kurs og konferanser
Selskapsarrangementer
18 rom - 27 sengeplasser
Eget kjøkken med alle rettigheter

Telefon 51 72 47 05
utstein@online.no
www.utstein-kloster.no



MASKINENTREPRENØR
51 44 40 00

Entreprenørarbeid	Prosjektering
Graving	Sprengning
Transport	Salg av matjord
Rivningsarbeid	Salg av grus og pukk

Alltid på plass!



T. STANGELAND MASKIN A/S - Entreprenør med sentral godkjenning
Postboks 21, 4064 Stavanger, Tlf. 51 44 40 00, Fax. 51 44 40 01 - post@tsmaskin.no - tsmaskin.no



I samarbeid med verftet Brødrene Aa, har L. Rødne & Sønner AS produsert fem båter i det slitesterke materialet karbonfiber. I romjulen leverte Rødne inn bestilling på båt nummer seks. Karbonfiberbåtene er lettere enn vanlige båter. Vektreduksjonen på skroget fører til høyere fart og bedre økonomi. Miljøgevinstene er også store.

Brobyggeren i havgapet

Nå skal alt på anbud, inkludert ambulanseskyss til sjøs og rute-
trafikk mellom øyer og fastland. For Norges største hurtigbåt-
rederi, L. Rødne & Sønner AS, betyr det økt konkurranse lokalt,
men også et hav av muligheter i andre deler av landet. Nylig vant
Rødne, sammen med Stavangerske, kampen om all hurtigbåt-
trafikk i Ryfylke. Litt av en start på året da selskapet runder de 50.



Tekst: Cathrine Gjertsen

Foto: Eric johannessen/BITMAP

- Før var alt fylkesdelt; Rogaland valgte Stavangerske og Hordaland hadde HSD (Hardanger Sunnhordlandske Dampskips-selskap). Nå blir båttrafikken satt ut på anbud, og konkurransen er spisset. Det er både en trussel og en utfordring for oss, sier daglig leder i L. Rødne & Sønner, Lars Rødne.

L. Rødne & Sønner ser ut til å ta vare på de mulighetene som åpner seg. De har i et par år hatt ansvaret for ambulanseskyss i Austevoll kommune. Nylig signerte de også en fem års kontrakt med Hordaland Fylkeskommune om Rosendalsruten.

- Rosendalsruten går mellom Rosendal, Os, Flesland og Bergen. Den er ny og passer oss godt. Båttørrelsen vår passer bra til ruten. Vi er best på mindre hurtiggående fartøy, de store passasjer-rutene får andre ta seg av, sier Rødne.

SPREK 50-ÅRING

L. Rødne & Sønner begynte i det små. - I 1956 kjøpte bestefar, Ludvik Rødne, en båt fra Stavanger kommune som hadde gått i passasjertrafikk mellom byøyene og Stavanger. Han malte den rød og døpte den "Øygut". Forespørsler om frakt av skoleungdom, prest og konfirmanter strømmet på, og hurtigbåtrederiet var i gang, forteller daglig leder Lars Rødne.

50 år senere har rederiet 16 spesialbygde båter, rundt 140.000 kaianløp i året og 75 fast ansatte. Hovedkontoret ligger fremdeles på Sjernarøy, mens salgskontoret er lokalisert på Skagenkaia i Stavanger.



- Rutetrafikk er fremdeles en av våre hovedoppgaver. Hvert år reiser en halv million passasjerer med våre ruter, forteller Lars Rødne.

SYKETRANSPORT TIL SJØS

Forruten rute- og turisttrafikk har Rødne vært involvert i ambulanseskyss til sjøs i Ryfylke siden 1970. - Vi har beredskap for 25 000 personer fordelt på ti kommuner. To ambulanserbåter med topp moderne utstyr, og teknologiske hjelpemidler er klar dersom noe skulle skje, forsikrer Lars Rødne.

Begge båtene er spesialbygde for Rødne. "Rygerdoktoren" som ble levert i 2002, var en den første rene lege- og ambulanserbåten som ble bygget her i landet. Ambulanserbåten satte standarden for slike båter og verftet som samarbeidet med rederiet, bygger nå ambulanse-

båter basert på Rødnes modell til andre aktører.

VERDENS FØRSTE KARBONFIBERBÅT

"Rygerdoktoren" var også den første båten for kommersiell, sivil drift som noensinne var blitt bygget i karbonfiber. I samarbeid med verftet Brødrene Aa har de produsert fem båter i det slitesterke materialet. I romjulen leverte Rødne inn bestilling på båt nummer seks.

Karbonfiberbåtene er lettere enn vanlige båter. Vektreduksjonen på skroget fører til høyere fart og bedre økonomi. Miljøgevinstene er også store.

- Farten øker med et lettere skrog, noe som er uhyre viktig for en ambulanserbåt. Rutebåter kan bruke mindre motorer enn normalt, noe som betyr mindre støy og mindre diesel, sier Rødne.

PRAKTISKE BÅTENTUSIASTER

L. Rødne & Sønner har siden 2002 investert i overkant av 150 millioner i nye båter. Utviklingen av båter som "Rygerdoktoren" har tatt tid, men resultatene har vakt internasjonal oppsikt. - Verftet mener nok at vi er kresne kunder, innrømmer Rødne. - Vi er praktiske og løsningsorienterte. Vi har bidratt til å legge listen for hvilken type utstyr båtene skal ha, og da helt ned på detaljnivå. Mange mener nok at vi henger oss opp i bagateller, men når det kommer til den praktiske hverdagen og folk skal drifte båtene, er funksjonalitet ned til minste detalj av avgjørende betydning for driftsikkerheten, hevder Lars Rødne.

Offisielle konferanser eller fortrolige styremøter? 100%!



Ved enden eller midt på langsiden? Valget er ditt. Tekniker Per Henriksen plasserer ONS-sjef Kjell Ursin Smith i begivenhetenes sentrum.

Morgenmøte? Middagsmøte? Muntre møter?

Radisson SAS Atlantic Hotel og Radisson SAS Royal Hotel er byens mest drevne hotellpar – med kultur, historie og erfaring i ryggmargen. Plassert i byens hjerte og med et vell av muligheter innenfor veggene. Vi har ressursene, entusiasmen og de rette omgivelsene. Vi sørger for at du får alt du trenger. At du blir 100% fornøyd. Og at prisen blir som avtalt. Og én ting garanterer vi. Finner du noe å sette fingeren på, setter vi hotellet på hodet for å rette opp feilen. Klarer vi det ikke, tar vi regningen. Det er en modig beslutning. Men den kommer fra toppen. Og fra hjertet. 100%. Ta med deg en kollega, hele styret, eller alle dine medarbeidere. Er dere kanskje flere hundre? Vi takler alt!

Vi har et hav av små og store møterom, gode restauranter og barer for både business & pleasure!

Ta kontakt for et godt 1. kvartals tilbud!

Ring 51 76 00 03 eller besøk oss på www.stavanger.radissonsas.com

Easy to book. Easy to use. Easy to find.
meetings.radissonsas.com

Radisson SAS
HOTELS & RESORTS



litt av en kontorstol!

- vis fram resten, annonsér i Rosenkilden

Rosenkilden når alle næringsdrivende fra Sauda i nord til Hå i sør, med et opplag på 14.000

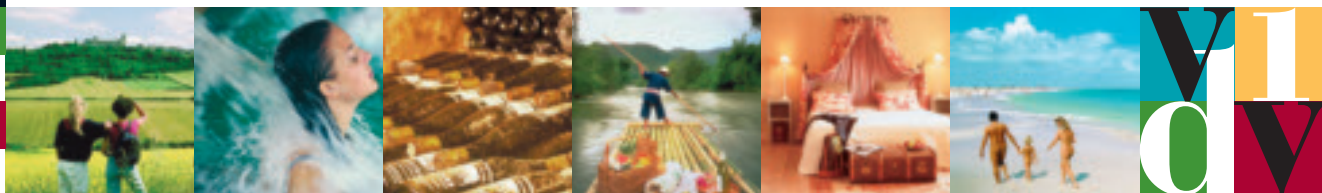
Rosenkilden 
Effektivt - fordi vi når beslutningstakerne



RELOAD

Spennende og annerledes ferieopplevelser

spa & thalasso | naturisme | fot & sykkelturner | golf | mat & vinopplevelser
storby | fotballreiser | gruppereiser eller ferien du til nå bare har drømt om



Lars Hertervigsgate 3, postboks 427, 4002 Stavanger, Norway, t 51 52 71 40, f 51 53 24 30, vidy@vidyreiser.no, www.vidyreiser.no

reiser 



litt av en restaurant!

- vis fram resten, annonsér i Rosenkilden

Rosenkilden når alle næringsdrivende fra Sauda i nord til Hå i sør, med et opplag på 14.000

Rosenkilden 
Effektivt - fordi vi når beslutningstakerne

onix
kranportalen

onix
sertifikatbanken

onix
vedlikehold

onix
personell

Smarte løsninger for deg som driver med utstyr eller personell

Onix Software as_Vassbotnen 15_4313 Sandnes Tlf +47_51639360 Faks +47_51639379

www.onix.no





Atle Eide

Meningsløs tid i kø!

Den samfunnsmessige gevinsten av litt tempo vil bli formidabel - er det ikke på tide med litt nytenkning, kjære politikere?

Det snakkes så mye om kortere arbeidstid. Seks timers arbeidsdag er det mange i vår nye regjering som mener er veien å gå. Mer fritid til bruk sammen med familie, til venner, til hobby og annen meningsfull aktivitet. Mindre stress og mer livsglede er andre verdifulle argumenter.

Hva om vi kopler argumentene over mot infrastruktur og sier at det handler ikke om å jobbe mindre, vi trenger jo den arbeidskraften vi har i vårt lille land. Oppgavene er så mange og menneskene så få at tiden vil rett og slett ikke strekke til i forhold til de varene som skal produseres og den servicen som skal ytes, om vi arbeider færre timer. Samtidig er det jo ikke tvil om at vi vil ha glede av mer fritid.

Så la oss ta timer fra all den meningsløse tiden vi bruker i kø, fordi våre politikere gjør hodeløse prioriteringer når det gjelder infrastrutur. For eksempel vil en firefelts motorvei fra Sandnes til Figgjo gi titusenvise av mennesker en time mer fritid hver dag. Det utgjør fem timer i uken og tilsvarer nesten den så omtalte seks timers dagen. Hva en bro over Gandsfjorden ville gjøre for de mange tusen som

bor i Hommersåk-området, kan det jo lett regnes på, for ikke å snakke om hvilken fritid som utløses når vi forhåpentligvis får på plass Ryfast og Finnfast.

Den samfunnsmessige gevinsten av litt tempo her ville bli formidabel - er det ikke på tide med litt nytenkning kjære politikere?

Næringsforeningen i Stavanger-regionen har i alle år satt fokus på infrastruktur fordi det går inn i kjernen av det vi arbeider med; trivsel og verdiskapning. Kødannelse vi ser i regionen og mangelfull fremdrift i utbygging av broer og tunneller koster formidable beløp for selv de minste næringsdrivende, i tillegg til at det stjeler fritid fra våre ansatte. I dialogen med politikere opplever vi manglende evne til å skjære gjennom, manglende vilje til nytenkning; ja, rett og slett manglende vilje til å skape gode konkurransevilkår for næringslivet. Det burde ikke være så vanskelig å få til et felles løft her, en felles front mot de bevilgende sentrale myndigheter. Vi trenger veier og vi trenger dem fort; finansieringen blir vi sikkert enige om, bare det ikke skal brukes meningsløse ressurser til å finansiere flere bomstasjoner.

Så ved inngangen til det nye året ber vi ikke om tempo, vi simpelthen forlanger det, kjære ordførere.

Dette er viktig om vi ønsker et konkurransekraftig Rogaland i fremtiden!

Atle Eide
Styreleder

Vit at vi er der.

SpareBank 1 SR-Bank

Hvor hadde vi vært hvis alle bare hadde sagt javel?

Vi vil noe her i regionen. Helt siden noen sentrale personer fikk gehør for hvor hovedstaden for oljeindustrien skulle ligge, har både viljen og selvbevisstheten økt. Et felles forum for samfunnsdebatt har i denne perioden vokst til å bli landets største næringsforening. Næringsforeningen i Stavanger-regionen lever et uhyre aktivt liv, og med tydelig røst gjør vi mye for å styrke regionen både nasjonalt og internasjonalt. Men mange uløste oppgaver står foran oss. Derfor trenger vi også flere medlemmer. Og Næringsforeningen har mye å tilby den enkelte: Inspirerende møter, sterke nettverk, politisk tyngde og diskusjoner hvor takhøyden er stor. **Javel? Akkurat!**



MELD DEG INN I DAG!

Jo flere stemmer vi har, jo sterkere står vi.
Og en sterkere Næringsforening, gir en sterkere region.
Gå inn på **www.stavanger-chamber.no** og finn ut mer hva vi kan tilby deg!