

Spørsmålet som MÅ stilles: Buss eller bybane?

■ Side 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 18 og 19



Rosenkilden

NÆRINGSLIVS-
MAGASINET
NR. 5 - 2010
ÅRGANG 17

Kineserne inntar Forus

China Offshore Services Ltd.'s etablering på Forus er et eksempel på at offensive kinesere vil gjøre seg sterkt gjeldende her i regionen i årene som kommer. Nå er de ute etter kompetansen vår.

Historien om Tjensvollkrysset

Alt var klart for å bygge Tjensvollkrysset i to plan, men etter råd fra Statens Vegvesen valgte bystyret i Stavanger å droppe disse planene. Les om hva som egentlig skjedde, og hvilke prosesser som ledet til dagens utskjelte resultat.

Rennesøy + Stavanger = sant!

"Det er en strålende morgen i mai, året er 2020 og Rennesøy er slått sammen med Stavanger". Slik begynner Rennesøy-ordfører og gjesteskribent Ommund Vareberg sin scenarioartikkel i dette nummeret av Rosenkilden.

■ Side 28-29

■ Side 36-37

■ Side 34-35

	50	På Food Story vet de hvor maten kommer fra, hvem som har laget den og hva den inneholder. - Disse kvalitetskravene danner grunnlaget for alle varene du finner i hyllene våre, på kafémenyen og i Food Story-pakken sier Silje Veen, som er en av partnerne.	54	- Jeg er blitt glad i Stavanger, men innser at jeg aldri kan bli en ekte siddis, smiler Christine Sagen Helgø. Nå har hun vært tre perioder i kommunalpolitikken, og det nærmer seg kommunevalg i 2011. Hva nå?
44	Det er slett ikke rart at Karton Nilsen jr, gleder seg til åpningen av Sørmarka Arena. Han ble så overveldet da han i vinter møtte 10.000 mer eller mindre skøytekyndige mennesker på isen på Stokkavatnet at han kjøpte nye klappskøyter.	48	Sola Strand Hotels siste tilvekst er et velværesenter i tidens ånd, der du ifølge reklamen kan nyte en frydefull sanseopplevelse og få muligheten til å koble av og samle ny energi. Og spa-avdelingen går så det suser, forteller administrerende direktør Gisle Steffensen.	

Rosenkilden følger redaktørplakaten. Ansvarlig redaktør: Jostein Soland. Redaktør: Harald Minge. I redaksjonen: Egil Hollund, Erik Lindboe, Egil Rugland, Frode Berge, Trude Refvem Hembre, Cathrine Gjertsen og Elianne Strøm. Utgivelse/produksjon/layout: Næringsforeningen i Stavanger-regionen. Telefon: 51 51 08 80. Telefaks: 51 51 08 81. E-post: post@stavanger-chamber.no. www.rosenkilden.no. Opplag: 14.000. Trykk: Kai Hansen Trykkeri AS. Fotograf: Philip Tornes/BITMAP. Årgang: 17. Redaksjonen avsluttet: 22. mai 2010.



INNHold

LEDER	SIDE 3	BP MED NYTT SYSTEM FOR	
KILDEN	SIDE 4-5	KOMPETANSESTYRING	SIDE 40-41
ENIGE OG TRO INNTIL BYBANEN FALLER	SIDE 6-14	STAVANGER MED I INTERNASJONALT	
IKKE RÅD TIL LANGT HVILESKJÆR	SIDE 15	FORSKNINGSPROSJEKT	SIDE 42
- BYBANE ER DYREST OG BEST	SIDE 16-17	IDRETTENS KONSERTHUS	SIDE 44-45
FESTBREMSER SOM ER ALENE		2010 - DET STORE OLJEÅRET	SIDE 46
MOT OVERMAKTEN	SIDE 18-19	SPA OG HISTORISK SUS PÅ SOLA	SIDE 48-49
HØYHUS PÅ FORUS KAN FORTSATT		RENT MEL I POSEN	SIDE 50-51
BLI VIRKELIGHET	SIDE 22-23	TO MINISTRE ÅPNET ÅRETS MATJAKT	SIDE 53
VAREHANDELRAPPORTEN	SIDE 24-26	LEDEREN FOR BYUTVIKLING	SIDE 54-56
KINESERNE INNTAR FORUS	SIDE 28-29	- HVA MER BØR VI VÆRE FOR BEREDT PÅ?	SIDE 58-59
ACERGY PÅ SUBSEA-TOKT TIL KINA	SIDE 30	NYTT FRA BRUSSEL	SIDE 60
DET GODE LIV PÅ RENNESØY	SIDE 34-35	KOMMUNIKATØREN	SIDE 62
DERFOR BLE DET IKKE TO PLAN		STYRELEDEREN	SIDE 64
I TJENSVOLLKRYSET	SIDE 36-37	MØTER I NÆRINGSFORENINGEN	SIDE 65
- EIGANESTUNNELEN SKULLE		NYTT OM NAVN	SIDE 66-67
KOMME RASKT	SIDE 38		

Bybane til besvær

LEDER 2—3

Bybanen er langt fra på skinner! Nå skal tallknuserne i finansdepartementet vurdere en konseptvalgutredning fra Rogaland som allerede har fått svært hard medfart av landets fremste fagekspertise. Men verst av alt er det kanskje at fylkets samferdselssjef og prosjektdirektøren for Bybanekontoret er på kollisjonskurs i oppfatningen når det gjelder framdriften av bybanen.

I dette nummeret av Rosenkilden stiller vi noen spørsmål vi mener er betimelige i forbindelse med bybaneprosjektet. Flertallet i fylkestinget har nettopp gått inn for den såkalte konsekvensutredningen som konkluderer med at en dedikert bybane er å foretrekke, men ikke alle er like sikre på at det er smart. Til nå har det stort sett hersket lydighet i rekkene i de politiske partiene. Konsensus-tankegangen er sterk, og mantraet er at vi må stå sammen og demonstrere enighet for ikke å miste prioritet sentralt. Beskjeden fra Hallgeir Langeland og Magnhild Meltveit Kleppa er klar: Dere må få opp dampen lokalt før vi kan hjelpe, heter det.

Men på fylkets transportkonferanse i april smalt det. Arvid Strand fra Transportøkonomisk institutt (TØI) var invitert, og han har ikke mye til overs for bybaneprosjektet. Strand og fagekspertisen ved TØI er ikke i tvil om at en såkalt busway, eller en høykvalitets bussløsning på egne traseer, er en mye bedre løsning enn bane – først og fremst fordi den er mye billigere. Da han på konferansen påpekte at bybaneprosjektet followlig var et feilgrep, ble han i ettertid nærmest karakterisert som useriøs av bybanekontorets prosjektdirektør. Greit nok, det må TØI-toppen selvsagt tåle.

Men debatten Strand har satt i gang er selvsagt helt på sin plass, og vi ønsker den i aller høyeste grad velkommen. Å tro at enighet og troskap er det som skal til for å nå gjennom med et så kostbart prosjekt, er feilslått. Det store spørsmålet er om de som sitter med kalkulatorene i departementet synes at bybaneprosjektet er en god ide. I finansdepartementet har de god greie på tall, men er kanskje ikke så knivskarpe på kollektivløsninger. Det gjør ingenting, for da innhenter de bare ekspertråd fra et av de instituttene de har en rammeavtale med. Og ett av dem er jammen Transportøkonomisk Institutt.

At fagfolkene nå slår hverandre i hodet med rapportene sine er en ubetinget styrke. Vi har dyp respekt for den omfattende og kvalitetstunge konseptvalgutredningen som er laget, men den har overhodet ikke vondt av å bli satt under ild fra eksterne eksperter som ikke er påvirket av et sterkt politisk ønske om å bygge skinner mellom Stavanger og Sandnes og Forus og Sola. Det pussige nå er at begge sider beskylder hverandre for ikke å ville høre på fakta. Sitatet "i've made up my mind, dont confuse me with the facts" brukes av alle.

Hva som er den beste løsningen er ikke godt å si, men noen vil ha det til at det ikke lenger er snakk om det ene eller andre. Fylkets samferdselssjef, Gunnar Eiterjord, har et synspunkt som ser ut til å bre om seg. Han mener det gjelder å komme raskt i gang med å bygge en egen kollektiv-trase for buss, men som

lett kan konverteres til bane når tiden er inne og økonomien er på plass. Denne banen vil man kunne ta i bruk etter hvert som de mindre strekningene står ferdige, og Eiterjord vil dermed bli i stand til å løse de akutte trafikkutfordringene som venter i løpet av de neste årene. Fram mot 2040 er det beregnet at kommunene på Nord-Jæren vil vokse med 1000.000 innbyggere. En bybane vil det ta lang tid å bygge, hvis det i det hele tatt er realistisk å tro på de statlige ekstrabevilgningene som er nødvendige.

Men under det samme taket som Eiterjord, og med samme arbeidsgiver, sitter bybanekontorets ledelse og hevder at samferdselssjefen forslag er lite hensiktsmessig. Fra den kanten

mener man at det kun må tenkes bane fra dag en, og at all utbygging av kollektivtraseer foreløpig må parkeres.

Hvordan er det mulig å drive en helhetlig samferdselspolitikk under slike forhold? Hva innebærer det at bybanekontoret og samferdselssjefen ikke står sammen i synet på et så viktig prosjekt? Er det slik at bybanekontoret kun tenker bane for enhver pris, mens samferdselssjefen er opptatt av hva som er den optimale kollektivløsningen – både på kort og lang sikt? Dersom ikke dette forholdet blir avklart vil disse motsetningene kunne skape problemer framover. Åpenbart er det behov for noen avklaringer og tydelig politisk lederskap.

Konseptvalgutredningen er en ønskedrøm, men spørsmålet er om den går i oppfyllelse. Vi tilhører de som tror at vi må holde fast ved bybanevisjonen, men umiddelbart komme i gang med bussløsninger i de kommende bybanetraseene. I prinsippet er det ingen forskjell, spesielt dersom vi ser på de nye høykvalitets bussløsningene som til forveksling ligner en bybane, bare med hjul i stedet for skinner.

Hva er billigst? De fleste hevder at en bussløsning koster halvparten av en bybane, men at driftskostnadene for en bybane er lavere. Med de budsjettssignalene som kommer fra finansministeren i disse dager virker det imidlertid langt mer realistisk å få aksept for en lavere investering enn en høy – selv om man lover god avkastning over mange tiår. Vi skal for øvrig huske på at bybanen krever omfattende bompengainntekter, og da må man være sikre på at det rimeligste alternativet velges – i hvert fall hvis det er godt nok. De siste måneders debatt, for eksempel om Tjensvollkrysset, viser tydelig hvordan folk reagerer på dårlig anvendte samferdselspengene.

Bybanen er et fantastisk prosjekt, og jernbanen skal være ryggraden i kollektivsystemet vårt. 14. Desember i fjor åpnet Magnhild Meltveit Kleppa dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger – den første helhetlige jernbaneutbyggingen i Norge siden Gardermobanen. Vi skal unne oss å ha hårete mål, men samtidig er det likegyldig hvilken farge katten har, bare den fan- ger mus.



En glorie uten helgen

I vårt samfunn er det ingen som kan vite alt. Men i sum sitter vi på den kunnskapen som driver samfunnet. Vårt felles kunnskapsnivå vil i sin tur bestemme hvilke kvaliteter vi kan utvikle i fellesskap. Her taper den gammelmodige sjefen – ”meg alene vite mest og derfor best” – for lederen som vet å bygge relasjoner.

Hvordan har vår felles evne vært til å løse ett av næringslivets – og derfor samfunnets – mest kritiske spørsmål: Tilgjengelighet? Lett tilgjengelighet har vært vårt konkurransefortrinn. Vi har snakket om ”10 minutters regionen”. Er godsterminalen i Ganddal, Tjensvollkrysset, Ryfast og Bybanen – resultat av sjefs- eller lederarbeid?

SJEF OG LEDER

Vi tar en snaritur til Brussel der svenske Emily von Sydow skriver om politikk, kunnskap og ledelse i sin bok ”Margot Wallström” (2009). Von Sydow gir en inngående presentasjon av kanskje Skandinavias viktigste politiker, svenske Wallström. Hun har vært EU-kommisjonær og visepresident i EU-kommisjonen i rundt regnet 10 år, og framstår som selve personliggjøringen av ”Den svenska modellen”. I sin analyse av Wallström diskuterer bl.a. von Sydow forholdet mellom sjef og posisjon – med utgangspunkt i en svært så klar mening om hva politikk egentlig går ut på:

- Politik är att vilja – inte att kunna. Engasjement over tid - for eksempel i miljøbevegelsen – kan være mer meritterende enn en doktorgrad i kjemi.

- Hon (Wallström) brukar säga att vara chef är en position, och att vara ledare är en relasjon.

Vilje til relasjon har nettopp vært Wallströms nøkkel til suksess på den internasjonale arenaen – samtidig som hennes åpenhet og evne til å lede gjennom andre har satt henne i skarp kontrast til maktpolitikeren Göran Persson. Det skulle bli en isfront mellom Sveriges to fremste sosialdemokrater, statsminister Göran Persson og Sveriges EU-kommisjonær i Brussel, Margot Wallström. I internasjonal politikk sto Wallström fram som ”den svenske modellen”. Etter hvert er Wallströms posisjon blitt svekket fordi relasjon er blitt idealisert på bekostning av kunnskap. I EU er fortsatt kunnskap makt.

VITEN OG FORSTÅELSE

Professor Kjell A. Nordström skriver flere ganger i sin siste bok ”Karaokekapitalismen” om ledelse for menneskeheten: Skal vi kopiere andre eller lage vår egen framtid? Vi må være nysgjerrige på det selvsagte svaret, og Nordström viser oss i boka ”Funky Business” hvordan vi kan konkurrere på kompetanse. Vi må ikke overlate til politikere og direktører å forstå og tolke drivkreftene bak morgendagens samfunn. Og vi legger til: - Vi får ta vår del av denne kritikken...

I fjor møtte vi Nordström i Telenors kundemagasin ”Trigger” der han skriver følgende: - Göran Persson ble spurt: ”Skal du senke skatten på sterkøl?” ”Nei!” Og på nytt: ”Skal du senke skatten på sterkøl?” Nok en gang: ”Nei!” Så begynte alle å kjøpe sterkøl på nettet fra Tyskland. Til slutt ble derfor svaret ”Ja”. Ølet koster fem spenn literen i Tyskland. Det er klart det forandrer vilkårene, også for en statsminister. Sier Nordström.

Med denne historien gir Nordström en aldri så liten illustrasjon på hva en ”statssjef” kan si ut fra sin posisjon – og ikke ut

fra viten og forståelse. Vi antar at Margot Wallström ville visst å ha brukt sine relasjoner – sitt nettverk – for å bli oppdatert i internett og netthandel. For det var denne ”nyskapningen” i handel Persson ikke forstod.

Ledelse handler om å vite og forstå hvordan dagens teknologi åpner for nye nisjer og nye vinnere.

VILJE OG RELASJON

Godsterminalen i Ganddalen, Tjensvollkrysset, Ryfast og Bybanen. Her har det vært nok av politisk vilje, men med tilsynelatende en svært så svak evne til ledelse gjennom relasjoner.

All internasjonal tenkning går ut på å utvikle ”transportnav” eller HUB-er – der ulike transportmedier kobles sammen. Da meldingen kom om at Shellraffineriet i Risavika skulle rives, var det mulig å realisere planer fra Arne Rettedals tid: Å trekke jernbanen til Risavika med en terminal for tog og skip – koblet opp mot E39 og med flyplassen som nabo. Ganddalen var fortsatt på tegnebrettet. Næringsforeningens forsøk på å dagsordensette denne muligheten ble møtt med et unisont nei fra høyreordførerne i Sandnes, Stavanger og fylkeskommunen: - Vi kunne miste hele godsterminalen...

I dag er Risavika Havns største utfordring – forbindelsen til overordnet veinett og Ganddalen.

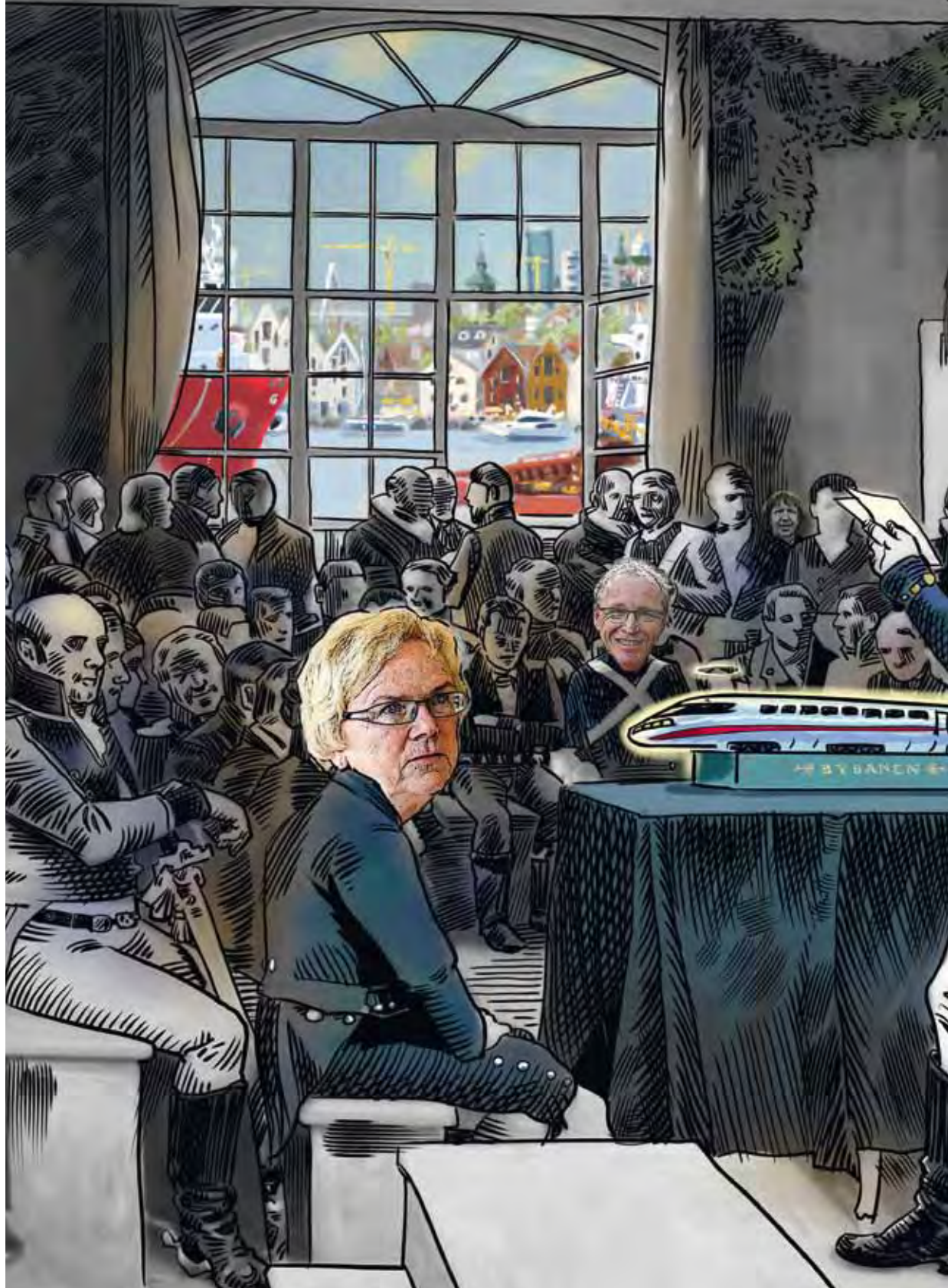
Da Næringsforeningen i 1999 lanserte Ryfast, ble det oppfattet som en Judas-gjerning mot Høgsfjorderet. Alle kost-nytteberegninger tilsa at Ryfast var løsningen. Gjennom framtidsrettet planarbeid kunne en slik også avlaste presset mot landbruksarealene på Jæren. Rogaland bygger nå ned mest matjord i landet. Ryfast ville snart vært en realitet hvis Stavanger hadde hatt bedre relasjoner til egne innbyggere på Hundvåg.

Tjensvollkrysset synes å være et resultat av relasjoner som glapp. Verken samferdselsministeren eller Stavangerordføreren er i stand til å finne ”Helgenen til Glorien” – når folk etterlyser ”sjefen”. Snakket vi ikke om politikk som vilje – med relasjon til viten?

Bybanen er blitt et politisk prestisjeprosjekt – som nå slaktes av Transportøkonomisk institutt (TØI). Vi er rett og slett for få til at dette kan bli lønnsomt, sier TØI – som er myndighetenes rådgiver i transportspørsmål. Vi kan insistere på at framtidig byutvikling skal styres av bybanen, men med TØIs standpunkt vet vi at Statens penger vil sitte langt inne. Den mest effektive kollektiv-løsningen synes å ligge i busstraseer som senere kan sporlegges. Da kommer vi i gang nå – hvis vi kan skape de riktige relasjoner.

De nevnte prosjektene forteller om forholdet mellom vilje og viten, mellom sjefing og ledelse. I et kunnskapsdrevet samfunn trenger vi ledere som samler fellesskapet gjennom relasjonsbygging. Vår manglende evne til å bygge ut kritisk infrastruktur svekker vår framtidige konkurransekraft. Slik framstår Tjensvollkrysset som en glorie uten helgen...

SVARET ER BYBANE, HVA VAR SPØRSMÅLET?



Enige og tro innt



til bybanen faller

SVARET ER BYBANE, HVA VAR SPØRSMÅLET?

I've made up my mind, don't



En historie om enighet, uenighet, tro og tvil

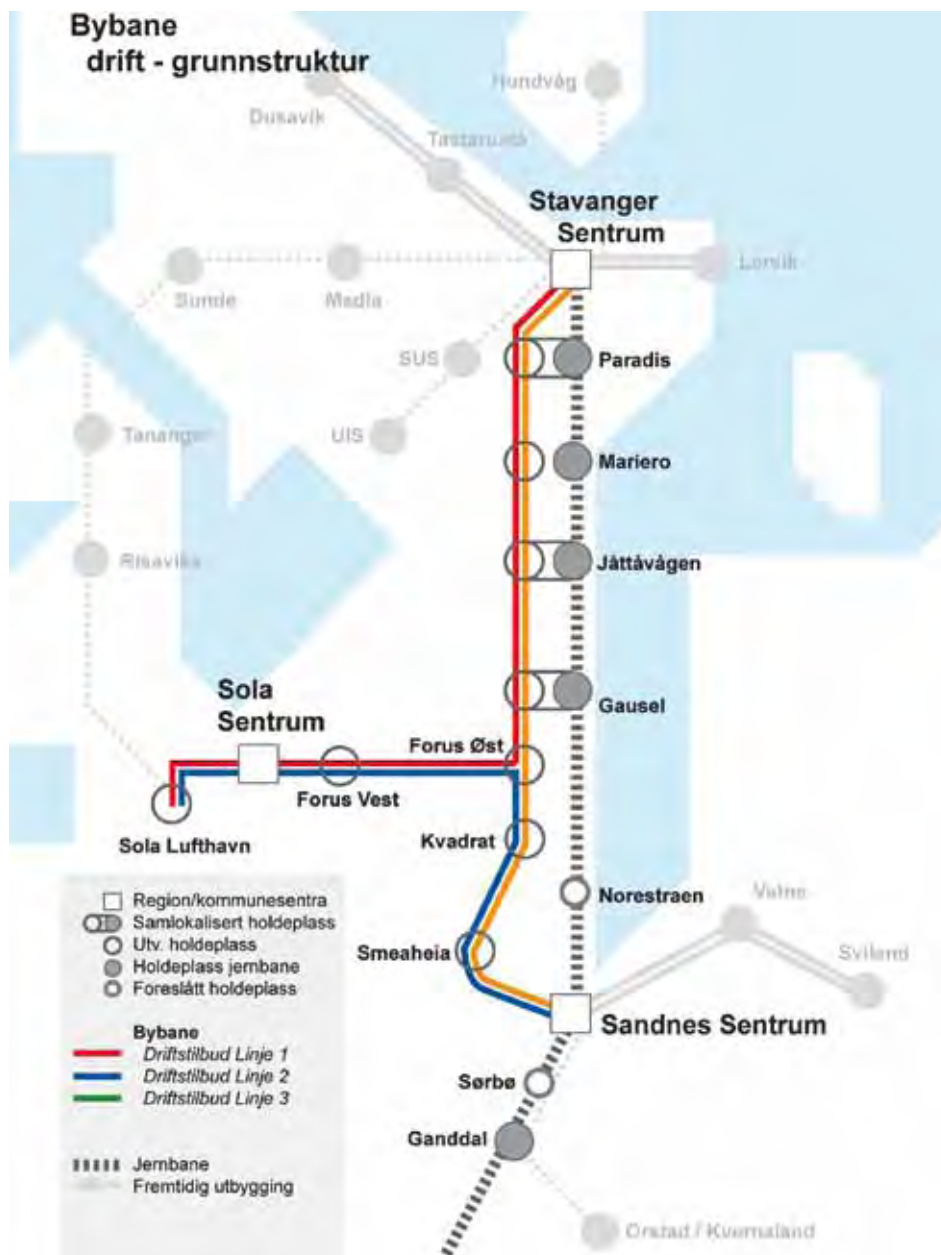
"Bybane er et feilgrep"!

Forsker Arvid Strand fra Transportøkonomisk institutt tar en liten kunstopause i foredraget for at tilhørerne i Stavanger forum skal la budskapet synke inn. Men de fleste er i besittelse av både skylapper og hørselvern. Om en uke skal de uansett stemme ja til bybane i fylkestinget. Noe annet ville vært uhørt.

"Et kritisk blick fra sidelinja", var tittelen på foredraget til avdelingslederen ved Transportøkonomisk institutt. I et ellers forutsigbart program under fylkeskom-



Tekst: Harald Minge



munens transportkonferanse var det åpenbart behov for en friskus som kunne provosere litt. Men dette var ingen redaktør som kom med et såkalt skråblikk eller en kåsør som i en trivelig tone satte saker og ting litt på spissen. Det var en av landets fremste eksperter på kollektivtrafikk som gjennomførte en offentlig henrettelse av regionens våteste infrastrukturdrøm.

BREV SOM SKAPTE HODEBRY

Da salven fra talerstolen var avfyrt og røyken hadde lagt seg la strategene på bybanekontoret sine hoder i bløt for å finne ut hvordan ødeleggelsene i det minste kunne reduseres. En slik salve bare dager

før saken om bybanen skulle behandles i fylkestinget var absolutt ikke bra. Dermed sendte prosjektdirektør Georg Karl Gundersen brev til Strands overordnede, Lasse Fridstrøm, for å høre om Strand opptredte på vegne av seg selv, eller om han virkelig representerte sin arbeidsgiver i denne saken. Kunne strand isoleres som en særling og løs kanon på dekk?

Svaret var rimelig kontant. I brevet tilbake het det følgende: "Etter å ha gjennomgått Arvid Strands manus og presentasjon, kan jeg også tilføye at jeg stiller meg fullt og helt bak de vurderingene som der kommer til uttrykk". Syrlig påpekte Fridstrøm videre at instituttet for sin del praktiserte ytringsfrihet, spesielt

confuse me with the facts!



Bybaneentusiast Hallgeir Langeland vil ikke ha motforestillinger som kan rokke ved dagens bybaneplaner.



Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa krever en rask lokal avklaring.



Roald Bergsaker fikk seg en tankevekker, og forventer at innvendingene mot bybanen blir tatt alvorlig.



Kristine Gramstad frykter at kombinasjonen politisk press og lokal utredning kan føre til at noe blir oversett.

i de tilfellene hvor foredragsholderne blir bedt om å være kritiske. Brevvekslingen ble referert i Stavanger Aftenblad og bybanemotstanderne, som det riktignok er få av, fikk et nytt poeng. Her vil man ikke ha debatt eller synspunkter som ikke passer inn i regnestykket, ble det påstått.

KLIPPEFAST FLERTALL

Men flertallet i fylkestinget var likevel klippefast under voteringen. Høyre, Venstre, KrF, Ap og SV stemte for bybane som foretrukket løsning, i tråd med det som er konklusjonen i fylkeskommunens egen konseptvalgutredning. Her gjelder det nemlig å holde farten og framdriften oppe. I Oslo sitter de og venter på at vi skal bli ferdige med planleggingen. Både Magnhild Meltveit Kleppa og Hallgeir Langeland gjentar så ofte de kan at de avventer den lokale prosessen. Da er

kravet at alle må støtte lojalt opp om beslutningene, selv om noen mener at de muligens fattes på et for tynt grunnlag, og på tross av at nye elementer og interessante alternativer dukker opp. Og selv om landets fremste fagmiljø sier at bybane representerer en unødvendig lite effektiv måte å løse transportutfordringene på Nord-Jæren på.

Etter fylkeskommunens transportkonferanse traff Rosenkilden samferdselsministeren i Tjensvollkrysset. Prislappen er på rundt 115 millioner kroner, uten en eneste trafikkflyteeffekt. Køene blir imidlertid lengre med nytt kryss. Kleppa måtte bare smile av hele prosjektet, som hun mener er et resultat av at det har gått for lang tid mellom planlegging og realisering. Hennes poeng er at forutsetningene kan endre seg underveis. Dermed kan et prosjekt som tilsynelatende virket vel-

lykket under planleggingen framstå som fullstendig meningsløst når det står ferdig. Men alternativet kan være verre. Alle vet at store samferdselsprosjekter kan revne og statlige penger utebli dersom signalene som sendes inn fra provinsen til hovedstaden er utydelige. Samtidig er det heller ikke håp dersom de faglige vurderingene som legges til grunn for tallknuserne i finansdepartementet ikke holder mål. Er det det som nå er i ferd med å skje?

- FIKK MEG EN TANKEVEKKER

Roald Bergsaker, tidligere fylkesordfører og ordfører i Sandnes, har svelget noen kameler i sitt liv for å få gjennomført store infrastrukturprosjekter. Han satt i salen i Stavanger Forum da Arvid Strand nedsablet det som har blitt betegnet som regionens viktigste kollektivprosjekt.

SVARET ER BYBANE, HVA VAR SPØRSMÅLET?

”Alle forsøk på å slå ned kritikk er som å begrave h



Selv om landets fremste fagmiljø sier at bybane representerer en nødvendig lite effektiv måte å løse transportutfordringene på Nord-Jæren på, er flertallet i fylkestinget på banesporet.

- Jeg fikk meg en tankevekker, og forventer at innvendingene fra TØI blir tatt alvorlig. Å besvare disse påstandene er nødvendig, ellers kan det til slutt etablere seg en opinion som ikke aksepterer beslutningsgrunnlaget.

- Men da kan vel prosessen bli forsinket?

- Nei, å besvare innspill som dette er jo nettopp en del av prosessen. Og hvis påstandene fra TØI ikke kan besvares på en fornuftig måte har vi jo en ny situasjon.

Bergsaker kjempet lenge for Høgsfjord-forbindelsen. Så kom Ryfast-alternativet, og alt ble snudd på hodet.

- Jeg har alltid ment at Høgsfjord var best, men siden Ryfast-vedtaket ble fattet har jeg stilt meg bak dette. Tvilen til Ryfast har ikke blitt mindre ettersom kostnadene steg og trafikkallene ble strukket, men det var likevel for dyrt å

snu. Dessuten ville det tatt for lang tid.

- Og Godsterminalen havnet på Ganddal, mens mange mente at den burde vært plassert i Risavika?

- Vi opplevde en god del press i den prosessen, blant annet fra Næringsforeningen, men den dag i dag er jeg ikke i tvil om at beslutningen var rett. For selv om motargumentene var gode måtte vi hindre at vi tapte prioritert, og det ville ha skjedd dersom vi hadde fått utsettelse og nye planer, sier han. Når det gjelder bybanen tror han på en kombinasjon av bane på hjul og skinner.

- En mellomløsning er trolig best. Det viktigste må være å etablere traseene først, og så sette inn busser. Så får bane komme etter hvert. Min vurdering var at dobbelsporet og bybanen måtte kombineres, men så viste det seg ifølge Jernbaneverket at det ikke lot seg gjøre.

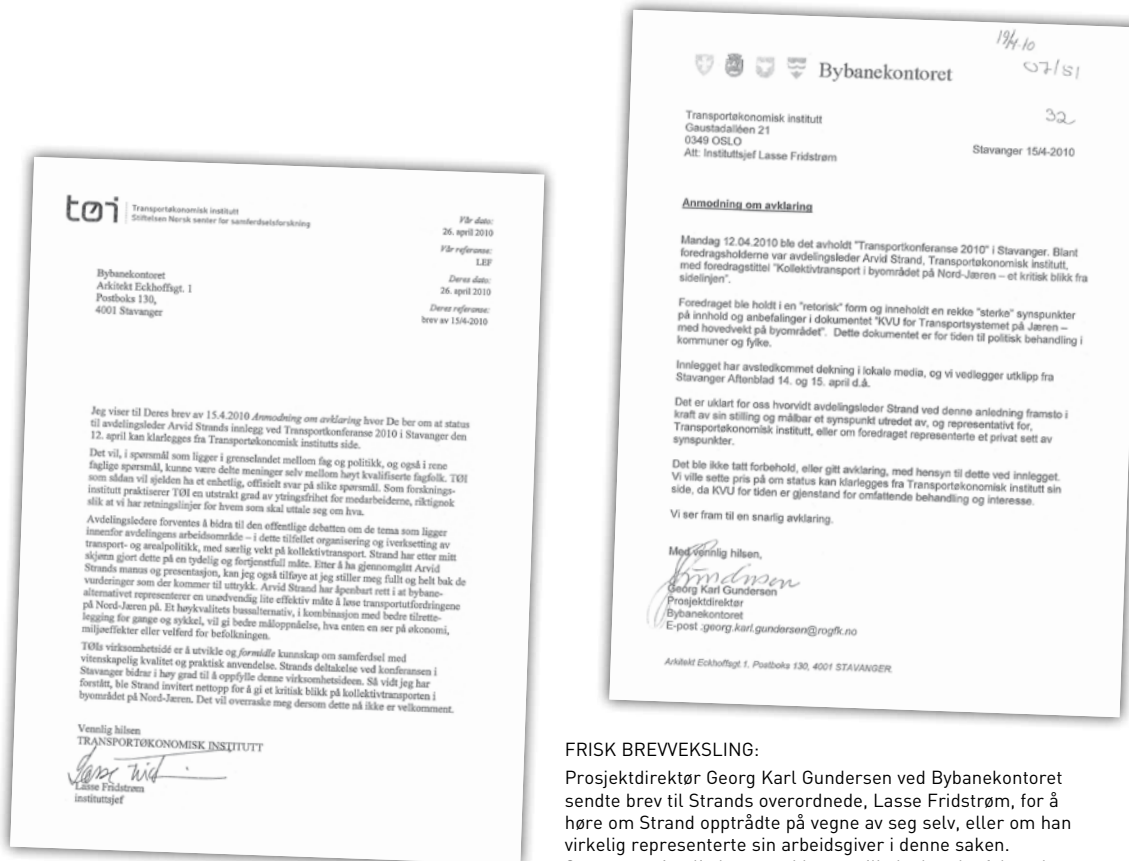
Dessverre.

NÅR AVISEN SVIKTET

I Bergen har bybanedebatten rast i mange år. Det viste seg at de som ville ha skinner framfor hjul under vognene hadde en sentral medspiller, nemlig regionens viktigste avis. I en masteroppgave utført av medievitner Ingrid Milde ble det dokumentert at Bergens Tidendes dekning var preget av propaganda og manglende balanse. Det personlige engasjementet til en journalist fikk prege dekningen – som var uten de nødvendige motforestillinger. Avdelingsleder Kjell Werner Johansen ved TØI kunne tilby flere analyser av kollektivløsninger i Bergen som stilte spørsmål ved bybanen, men ifølge ham selv var dette noe BT ikke ønsket å fokusere på. Men Bergen er heldigvis utstyrt med to aviser, og dermed kunne Bergensavisen

i odet i sanden. Brevet Bybanekontoret sendte til TØI hører jo ikke hjemme noen plass.

KRISTINE GRAMSTAD (AP)



FRISK BREVEKSLING:

Prosjektdirektør Georg Karl Gundersen ved Bybanekontoret sendte brev til Strands overordnede, Lasse Fridstrøm, for å høre om Strand opptrådte på vegne av seg selv, eller om han virkelig representerte sin arbeidsgiver i denne saken. Svaret var rimelig kontant. I brevet tilbake het det følgende: "Etter å ha gjennomgått Arvid Strands manus og presentasjon, kan jeg også tilføye at jeg stiller meg fullt og helt bak de vurderingene som der kommer til uttrykk".

være korrektivet når storebror sviktet. Likevel, de nødvendige kontrollsystemene var satt ut av funksjon. Motforestillingene i beslutningsprosessene uteble og samfunnsdebatten redusert, het det i masteroppgaven.

Bybaneentusiast Hallgeir Langeland krever action og vil ikke ha motforestillinger som kan rokke ved dagens planer. Da samferdselssjef Gunnar Eiterjord forsøkte seg med noen betraktninger rundt det han mente var mulige alternative løsningsalternativer, fikk han SV-politikeren på nakken. Langeland rykket ut i Stavanger Aftenblad og syntes det "var underlig at det nå på tampen plutselig dukket opp alternativer som tydeligvis forsinket prosessen". Videre sådde han tvil rundt Eiterjords motiver: "Jeg begynner å lure på hva Gunnar Eiterjord egentlig er ute på", sa han, og rundet av med at det tydeligvis

var behov for sterkere politisk styring – underforstått: samferdselssjefen og fageksperten må tøyles.

FÅTT PÅPAKK FØR

- Jeg har fått påpakk fra Langeland før. Den gangen stilte jeg meg kritisk til om det var grunnlag for jernbane mellom Skudenes og Aksdal, smiler Gunnar Eiterjord. Samferdselssjefen skal selvfølgelig stille seg bak de politiske vedtakene som blir fattet, inkludert at han har ansvaret for å løse akutte utfordringer når det gjelder trafikk- og kollektivløsninger. Selv om han ønsker bane, tror han på en gradvis utbygging hvor det først bygges kollektivfelt som senere kan oppgraderes til bybane.

- Poenget er at vi må komme i gang! Selv om vi skulle få fullfinansiert en bybane, vil det arbeidet ta lang tid. De

kollektivfeltene vi bygger nå, vil bli tilrettelagt slik at det bare er å legge skinner når tiden er inne. Bybane er selve Rolls Roycen, men det er ikke sikkert du har råd til den første gang du kjøper bil.

- Hva er målet? Et best mulig kollektivtilbud eller bybane?

- Utvilsomt en best mulig kollektivløsning – så raskt som mulig. Og jeg har ikke lagt skjul på at et såkalt høyverdig buss-tilbud også er bra. De kritiske spørsmålene som nå kommer må vi forvente. Men jeg tror bybane er et spørsmål om når, og ikke om. Så vil finansieringsmulighetene bestemme tempoet. I mellomtiden bør vi trinnvis klargjøre traseene og komme i gang med et skikkelig busstilbud. Det viktigste vi kan gjøre nå er å ha to tanker i hodet samtidig.

- Konseptvalgutredningen blir nå overlatt til tallknuserne i

SVARET ER BYBANE, HVA VAR SPØRSMÅLET?

Inntil videre bør vi trinnvis klargjøre igang med et skikkelig busstilbud.



Buss er ikke det samme som før! Her vises eksempler på såkalte høystandard bussløsninger fra de europeiske byene Caen og Rouen. Nærmere bybane kommer du ikke.

Finansdepartementet. Er det realistisk å tro at staten vil stille opp med så mye penger som bybanen krever? Det er nødvendig med en ekstrapott på 1,5 milliarder kroner?

- Jeg vil overlate det svaret til politikerne, men jeg vil også advare mot å bli for nøkterne og visjonsløse når vi skal planlegge framtidens infrastruktur.

- Hvorfor er bybane bedre enn et høyverdig busstilbud i de samme traseene? Ifølge konseptvalgutredningen er jo effekten nøyaktig den samme.

- Bane har nok en sterkere effekt når det gjelder å strukturere arealbruken. Dermed er banen et byutviklingsgrep i seg selv. I tillegg blir bane oppfattet som mer høyverdig av folk flest, sier han.

"I'VE MADE UP MY MIND, DON'T CONFUSE MED WIDTH FACTS"

"I've made up my mind, don't confuse med width facts". Vi er tilbake på fylkets transportkonferanse. Den eneste trøsten til de som sitter og vrir seg i stolen over Arvid Strands giftige retorikk er at samferdselsministeren har forlatt lokalet. Dette hadde hun definitivt ikke hatt godt av å høre, tenkte nok noen.

Kristine Gramstad var der! Hun er Arbeiderpartiets gruppeleder i fylkestinget. Arvid Strands betraktninger synes hun var interessante, men stemte likevel for bybane i fylkestinget. Nå vil hun ha mer debatt og flere innspill fra eksterne fagfolk av Arvid Strands kaliber.

- Når så viktige beslutninger skal fattes er det viktig med kritiske røster. Alle forsøk på å slå ned kritikk er som å begrave hodet i sanden. Brevet bybanekontoret sendte til TØI hører jo ikke hjemme noen plass. Slik kan vi rett og slett ikke

behandle foredragsholdere som vi inviterer til å komme med kritiske innspill, sier hun.

- Dere stemte ja i fylkestinget?

- Det gjorde vi, og bakgrunnen for det er den langsiktige fordelen med bane. En bybane tåler mye bedre kapasitetsøkning enn busway. I tillegg er bybane billigere å drifte. Men vi stemte ikke for uten forbehold. Vi har gitt klar melding om at vi ser store utfordringer på finansieringssiden, både på selve bybaneinvesteringen og på drift av kollektivtilbudet.

- Men føler du at konseptvalgutredningen er et godt nok grunnlag – spesielt med tanke på synspunktene til fagekspertisen på TØI?

- Utfordringen med konseptvalgutredningen er at utredningen gjøres uavhengig av økonomi. Det vil si at man lager en idealsituasjon, hvor diskusjonen blir

traseene for å komme

Gunnar Eiterjord,
samferdselssjef



SUPERBUSSEN SOM KAN DANKE UT SKINNENE

En såkalt høystandard bussløsning med egne traseer vil koste halvparten av en bybane å anlegge, og driftskostnadene vil være langt lavere. Det slås fast i en rapport utført av Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Det var i fjor at TØI utredet mulighetene for såkalt superbuss i Norge. Man tok utgangspunkt i bybane og sammenlignet med en bussløsning av tilsvarende standard. Dermed er det ikke snakk om en oppjustering av dagens busstilbud, men snarere en slags bybane med gummihjul med høyere prioritering og egne traseer. Poenget var at passasjerene knapt skulle merke forskjell mellom bane og hjul. Vognene lignet og komforten var den samme. Mens bybane på Nord-Jæren ikke vil være ferdig før 10-15 år, kan en superbussordning iverksettes langt tidligere. Fleksibiliteten er en helt annen, og det kan gjennomføres på steder hvor det ikke ligger til rette for baneløsninger. I 2008 var fylkeskommunens samferdselsutvalg på studietur i Kent til England. Der fikk de se et høyverdig, effektivt og moderne buss-system fungere i en by som kan sammenlignes med Stavanger. På egne veier kom bussene fram, billetter ble løst på automater på stasjonene og en dataskjerm viste når neste buss var ventet inn på "perrongen". Odd Arild Kvaløy og fylkets samferdselssjef var nyfrelst og uttalte seg samstemt i Stavanger Aftenblad: "Bybane eller ei, vi må snarest komme i gang med en kraftig bussatsing. Vi kan ikke bare sitte og vente på bybanen og tro at den skal løse alle våre utfordringer". Senere dristet Kvaløy seg til et medieutspill som ikke vekket den store begeistringen da han foreslo at bybanen først kunne tilrettelegges for buss, og senere utvikles til bane.

hva vi vil ha om vi kan velge fra øverste hylle. Debatten blir dermed noe kunstig så lenge det ikke foreligger finansiering eller vurderinger av samfunnsnytt. Konsekvensene av å velge det ene eller det andre blir dermed uklare. Dessuten fanger ikke utredningen opp nåbildet og de akutte utfordringene vi har i dag. I tillegg ble utredningen gjort før dobbeltsporet sto ferdig. Våre fagfolk har gjort en god jobb med en krevende konseptvalgutredning, men å både drive saken politisk og å utrede saken lokalt kan ha ført til at vi har oversett momenter av den typen Strand peker på. Derfor er jeg veldig spent på hvordan den blir mottatt i departementet. Har de inntrykk av at vi har anvendt pengene fornuftig? Er utnytelsen god?, spør hun.

- Men flertallet i fylkeskommunen virker klippefast?

- I øyeblikket gjelder konsensus, og vi framstår som drivende og samlende. Men er vi egentlig så samstemte? Det får vi svar på når Jærenpakke 2 til en prislapp på 20 milliarder skal diskuteres. Det er da den egentlige diskusjonen kommer.

- Hva er det viktigste nå? Bybane eller et best mulig utbygd kollektivsystem?

- Et meget godt spørsmål! Mange har lagt betydelig prestisje ned i bybaneprojektet og det preger nok debatten. Målet må selvsagt være å ha et best mulig utbygd kollektivsystem. Vi mener at bybane er det beste alternativet om vi får det finansiert. Men busway som etter hvert kan konverteres til bybane er ikke noe dårlig plan B om det skulle vise seg umulig å få finansiert bybane.

- Har det kommet fram informasjon den siste tiden som har fått deg til å endre oppfatning?

- Arvid Strand mente at vi overfokuserte på kollektivtransport og var for lite opptatt av å legge til rette for andre reise måter, som for eksempel gang- og sykkelveier. Kanskje er vi for opptatt av bane og glemmer helheten? Dette er ting å ta med i den videre diskusjonen.

NORHEIMS REGNESTYKKE

Arne Norheim representerer Høyre i bystyret i Sandnes, men med sin bakgrunn som næringslivsleder er han ikke uvant med å betjene kalkulatoren.

- Jeg lagde meg et lite regnestykke som sier litt om hva en bybane koster fram mot 2040. Det er ikke småpenger. Hver Sandnes-borger mellom 18 og 80 år må, ifølge mine omtrentlige beregninger, betale 100.000 kroner i bompenger for at vi skal kunne betjene dette, sier han.

Høyre i Sandnes slutter opp om byba-

SVARET ER BYBANE, HVA VAR SPØRSMÅLET?

- Jeg ble egentlig ganske overrasket fordi foredraget dreide seg om en overforenkling av kompliserte spørsmål.

Georg Karl Gundersen,
prosjektdirektør Bybanekontoret

Sagt fra talerstolen av Arvid Strand:

Det som imidlertid overrasker meg at det er så stor oppslutning om å anvende mye penger på et bane-system, heller enn å satse på et bussystem av høy kvalitet som kan realiseres i mye større omfang innenfor samme tidsrom gitt samme økonomiske ramme.

Det bør være et grunnleggende prinsipp at det alternativet må velges som kan gi mest kollektiv infrastruktur for pengene - og som samtidig fanger inn flest kollektivtrafikanter.

Siden et høyklasse busskonsept gir samme omfang av kollektivtrafikanter som et bybanesystem, men til 2,5 milliard lavere kostnad, må det være fornuftig å satse på dette alternativet. Mest mulig kollektivtransport per krone, kan være et slagord.

Her har jeg vanskelig for å tro det KVV-en forteller, nemlig at det er rimeligere å drifte et banesystem enn et høyklasse bussystem. Dette ville jeg ha regnet på en gang til, om jeg var lokalpolitiker eller lokal byråkrat. Finansdepartementets kvalitetssikrere vil uansett komme til å se nærmere på dette.

Innbyggerne på Nord-Jæren har derfor ikke råd til det ti år lange hvileskjæret som det antakelig representerer å forlate bussporet til fordel for et bybanespor.

nealternativet, men ikke uten intern diskusjon.

- Jeg har nok tilhørt de som har ment at bussalternativet er mer fleksibelt og realistisk. Samtidig er det viktig at vi står sammen om dette. Det viktigste er at vi får en bybane på plass i forkant av utviklingen i Sandnes Øst. Når folk først har begynt å velge bil er det vanskelig å få dem til å endre vaner, sier Norheim.

STRAND MØTTE "ENIGHETEN"

Strand er i ferd med å runde av foredraget. "Innbyggerne på Nord-Jæren har ikke råd til det ti år lange hvileskjæret som det antakelig representerer å forlate bussporet til fordel for et bybanespor", sier han. Dermed er det over, og ordstyrer Odd Arild Kvaløy, erklært bybaneskeptiker, skal runde av. Foredragsholderen stusser litt over at Kvaløy må forsikre forsamlingen om at han ikke kjenner foredragsholderen fra før. I salen sitter

bybanekontorets Georg Karl Gundersen. Han får seg ikke til å ta ordet.

- Jeg ble egentlig ganske overrasket fordi foredraget dreide seg om en overforenkling av kompliserte spørsmål. For foredragsholderen var det øyensynlig bare investeringene som betød noe og livsløpsbetraktningene syntes helt fraværende. Når han da snakket om hva vi kunne brukt alle pengene vi sparte ved å velge bussløsning på, syntes jeg det ble uvirkelig.

- Så skrev du et brev til Transportøkonomisk Institutt?

- Jeg står inne for innholdet. Brevet var jo et direkte spørsmål om foredragsholderen representerte instituttet eller kun seg selv. Det er kjent at TØI tidligere har beklaget uttalelser fra samme person, så det var betimelig å få avklart den aktuelle situasjonen.

På flyet hjem undret Arvid Strand seg litt over seansen i Stavanger Forum.



- Opplevelsen var todelt. På den ene siden var det nesten ingen som tok ordet etter foredraget mitt, bortsett fra 2-3 stykker som mente det jeg sa var hinsides enhver fornuft, men i vrisleområdet etterpå ble jeg kontaktet av mange som syntes at betraktningene mine var interessante.

- Så fikk sjefen din et brev fra bybanekontoret?

- Det stemmer, og det var helt uhørt.

- Har dere opplevd noe slikt før?

- Ikke meg bekjent.

- Ikke råd til ti år langt hvileskjær

- Det er ikke sammenheng mellom premisser og konklusjon i bybaneutredningen fra Rogaland! Det virker som bygging av bybane allerede er bestemt, uavhengig av faktorer som pris og trafikkgrunnlag, sier Arvid Strand ved Transportøkonomisk institutt.

Han talte flertallet midt imot på fylkets transportkonferanse, og i dette intervjuet utdyper avdelingslederen ved TØI sine synspunkter. Han oppsummerer sine viktigste innvendinger slik:

- Et sentralt poeng i konseptvalgutredningen (KVU) er at bane har en byformende kraft. Bygger man en slik trase vil boliger og næringsaktivitet trekkes mot linjen. Men mitt spørsmål er om det er avgjørende at det legges skinner i den separate kollektivtransporttraseen. Er det ikke traseens eksistens som er viktig? Og når en høyverdig bussløsning koster 2,6 milliarder kroner mindre enn bane - penger som kan brukes til ytterligere kollektivtiltak og kanskje tilrettelegging for gange og sykkel - er det grunn til å tenke seg om, sier Strand.

VANSKELIG MED FINANSIERING

Han tror det blir vanskelig å få KVU-en gjennom i det statlige kvalitetssikrings-systemet; et system hvor store prosjekter med behov for statlige investeringsmidler eller andre former for statlig involvering, eksempelvis bompengefinansiering, må behandles.

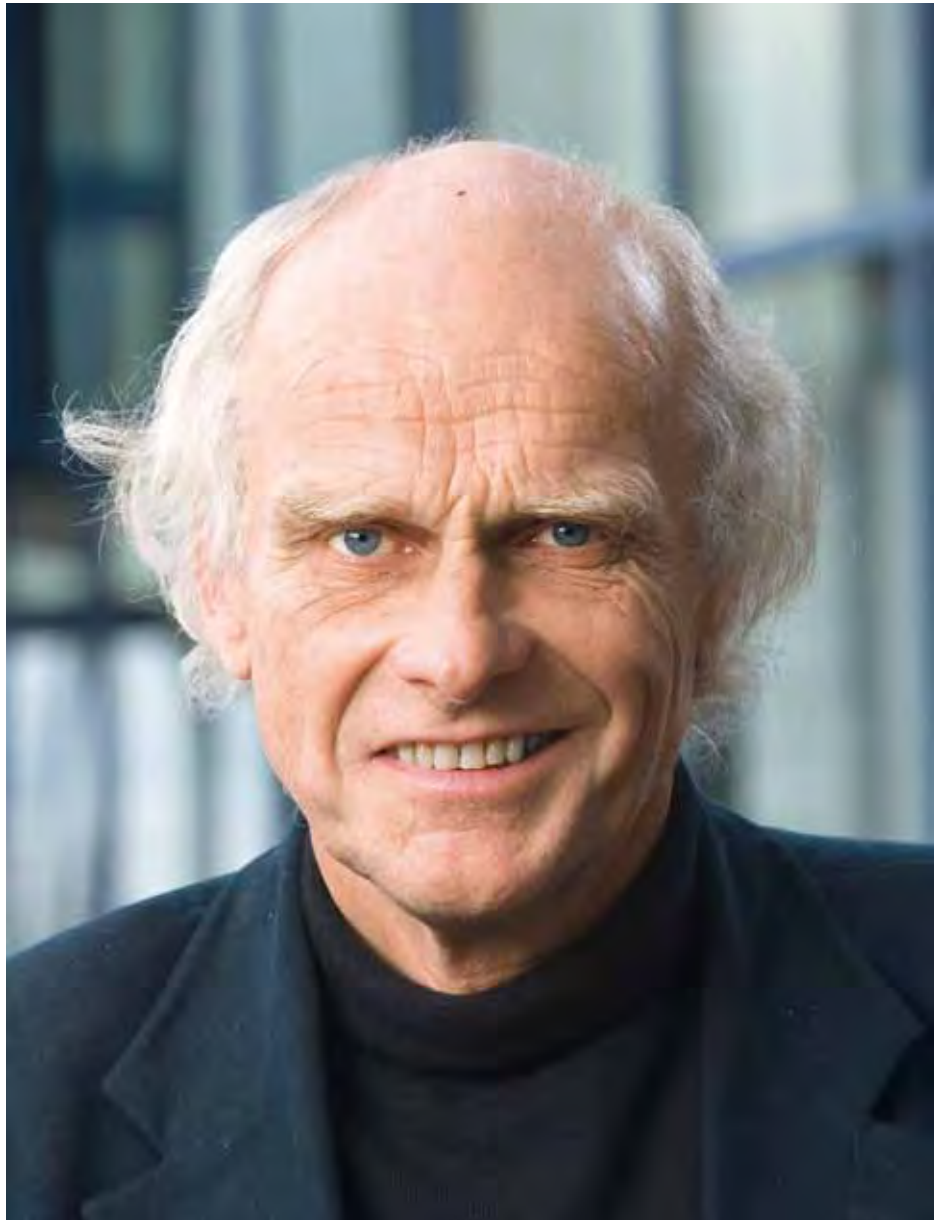
- Hva betyr det at vi har et politisk flertall i fylkestinget?

- Jeg vet ikke hvor sterkt dette flertallet er, men det kan jo også tenkes at noen av partiene synes det er mer komfortabelt at prosjektet blir stoppet i Oslo enn at de selv må ta et upopulært standpunkt lokalt.

LANGT HVILESKJÆR

Strand er spesielt opptatt av tiden som går fra nå og fram til en eventuell løsning står ferdig.

- Innbyggerne på Nord-Jæren har ikke råd til det ti år lange hvileskjæret som det antakelig representerer å forlate bussporet til fordel for et bybanespor. Hvis en velger å gå for den dyrere baneløsningen, må en vente i mange år på dette nye systemet, samtidig som en må gjøre utbedringer i det eksisterende kollektive systemet som stadig blir dårligere på grunn av stadig vanskeligere framkommelighet. Hvis kollektivtransporten "stagnerer", det



- Når en høyverdig bussløsning koster 2,6 milliarder kroner mindre enn bane - penger som kan brukes til ytterligere kollektivtiltak og kanskje tilrettelegging for gange og sykkel - er det grunn til å tenke seg om, sier Arvid Strand.

vil si beholder rutetilbud, vogntilbud og takster på dagens nivå, vil det erfaringsmessig føre til en årlig nedgang i antall kollektivpassasjerer på 1,6 prosent, sier Strand som nettopp tror at gjennomføringsaspektet er undervurdert.

- Hvis regionen satser på et høyklasse bussystem, kan det i årene framover systematisk legges til rette for det fra dag én. Dagens veisystem kan da utvikles til stadig å bli en bedre infrastruktur ved å ta bort flaskehalser som gir framkommelighetsproblemer - samtidig som investeringene inngår i den langsiktige planen med å skape busstraseer for det framtidige

høyklasse bussystemet, sier han.

POSITIV ÅND

Strand ønsker likevel å få fram den positive ånden når det gjelder kollektivtiltak i regionen, og som KVU-en er et klart uttrykk for:

- Det legges opp til en snuoperasjon i transportpolitikken og det gir håp om en bedre framtid for de kollektivreisende på Jæren. Men denne framtiden vil bli enda bedre og komme i stand enda raskere om man etablerer et integrert høyklasse bussystem på egne traseer, avslutter han.

SVARET ER BYBANE, HVA VAR SPØRSMÅLET?

- Bybane er dyrest og best

- Bybane er den dyreste løsningen, men også den beste, sier prosjektdirektør Georg Karl Gundersen ved Bybanekontoret. Nå håper han at debatten framover vil preges av faglig substans.

Bybanekontoret skal drive fram planarbeidet for bybanetraseene, og er et samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. Prosjektdirektør Georg Karl Gundersen venter nå på at samferdsels- og finansdepartementet skal kvalitetssikre konseptvalgutredningen.

- Det er en omfattende utredning som nå foreligger. Når en stor tanke fødes er det viktig at man i et tidlig stadium ser på alternative måter å løse utfordringene på, og at man har etablert tilstrekkelig distanse til prosjektet.

Konseptvalgutredningen ble derfor forankret med et perspektiv på framtidig transportløsning i statsetatene, fylket og kommunene. Bybanekontoret var deltaker, men ikke pådriver. I dette tilfelle ble alternativene kombibane, busway og bybane vurdert som kjernen i det framtidige kollektivsystem. Styringsgruppe, en prosjektgruppe og et sekretariat bestående av de fremste fagfolkene som kan oppdrives, landet på at en dedikert bybane samlet sett var den beste løsningen. Utredningen er svært omfattende og har vært utviklet i løpet av en toårsperiode, sier Gundersen, som – spesielt i lys av debatten som har gått den siste måneden – synes det er viktig å få fram tyngden i konsekvensutredningen.

- Jeg synes nok at diskusjonen har vært preget av sideliggende forhold, spesielt når det gjelder økonomi og spørsmålet om bane kontra bussløsninger. Selv har jeg bakgrunn fra oljebransjen

DETTE ER BYBANEKONTORET:

Fem personer er ansatt på fulltid, og i tillegg er konsulenter knyttet til kontoret. To nyansatte begynner i juni, og etter hvert vil ti personer jobbe ved kontoret. Det jobbes nå med å få på plass logo, webside og andre identitetsbyggende elementer. Kontoret har en viktig jobb foran seg for å fortelle om egen eksistens, om hvorfor vi trenger en bybane og hva det vil bety for regionens befolkning.

som kjennetegnes av vektlegging på faglige vurderinger og grundig utredningsarbeid når nye prosjekter skal i gang. Å observere så vidt sterk retorikk og forenklinger, er derfor ikke alltid lett å forholde seg til, synes han.

- BUSS IKKE BILLIGERE

Gundersen har ingen tro på at en busway-løsning på sikt blir billigere enn en dedikert bybane.

- Vi er klare over at investeringen er betydelig høyere for en bybane, men livsløpsøkonomien for en bane dersom vi ser på hele levealderen er bedre. Ett eksempel på at driftskostnadene blir lavere er at økonomien i en transportløsning er avhengig av sjåførkostnader. Disse kan utgjøre fra en halvdel til to tredjedeler av driftskostnadene. De systemene som frakter mye folk per sjåfør er derfor sterke. Og dersom passasjerkapasiteten til en bybane er 250 passasjerer, mens en buss tar hundre, utgjør dette en stor forskjell.

- Men hvorfor er bybane å foretrekke foran busway dersom det kjøres i den samme traseen? I utredningen framgår det vel at du får den samme kollektiveffekten enten du velger buss eller bane?

- La oss ta det siste først:

Konseptvalgutredningen har, i motsetning til hva flere hevder, aldri gjort beregninger på at vi får samme effekt med tanke på kollektivandel og passasjertall av buss som for bane, men man valgte rett og slett å sidestille disse alternativene som et utgangspunkt. Imidlertid poengterer konseptvalgutredningen at en bybaneløsning gir høyest sannsynlighet for at kollektivmålet oppnås, sier Gundersen, og



Grafikk utlånt av Bybanekontoret.

nevner noen eksempler på hvorfor bane vinner over buss:

KVALITET AVGJØR

- Kvaliteten på kollektivtilbudet avgjør bruken. I så måte er bane i en særklasse. Ved å legge skinner har du tatt et byutviklingsgrep som gjør at det bygges en virksomhet langs sporet. Vi vet at attraktiviteten er høyest på bane, komforten bedre og energiforbruket lavere. Miljømessig er bane suverent, og det er ingen tvil om at det høye antallet busser som kreves for å kunne tilby det samme tilbudet som en bybane vil være en stor belastning i byområdene. Bane tar dessuten mindre plass. Vi tror at en bybane blir en merkevare og derfor mye brukt. Det har jo skjedd i andre byer, sier han, men understreker at bybanekontoret ikke bare tenker bane, men også totalitet.

- Bybanen er en viktig del av løsningen, men skal fungere i samspill med sykkel, buss, tog og bil for at vi skal få et optimalt transportsystem.

TROR IKKE PÅ KONVERTERING

Flere har tatt til orde for at vi med dagens trafikkutfordringer ikke kan vente med å få en bybane på plass, men at vi umiddelbart bør bygge traseer for buss som lett lar seg konvertere til bane på et senere tidspunkt. Det er en løsning bybanekonto-



Prosjektdirektør Georg Karl Gundersen ved bybanekontoret har ingen tro på at en bussløsning på sikt blir billigere enn en dedikert bybane. Foto: Philip Tørnes.

ret mener er lite formålstjenlig.

- Vi tror det er viktig at vi i forkant bestemmer oss for om vi vil ha bane eller busway. Skal vi først bygge trase for buss for så senere å legge skinner, må det graves to ganger, og det er sjelden praktisk eller lønnsomt. Trolig vil en bybane da bli opp mot 30 prosent dyrere. Å grave dette strekket to ganger er vel strengt tatt en god grunn til å la være å grave

den første gangen? Tenk dessuten på den negative omdømme-effekten vi ville fått når gatene igjen måtte stenges for å gjennomføre dobbeltarbeid.

- Men det tar lang tid å bygge bybanen, mens kollektivutfordringene er akutte. Er det ikke viktig å komme i gang, slik som man nå gjør i Hillevåg?

- Jeg tror du alltid må vite hva trinn to skal være før du kan begynne på trinn en,

for at det skal bli et godt resultat. Inntil videre tror jeg det er lurt å prioritere ulike andre tiltak som kan bedre trafikkflyten, i hvert fall i påvente av at bybanetraseen blir klarlagt. Det viktige nå er at vi samler oss om en løsning og en framdrift, basert på rasjonelle konklusjoner som er trukket i utredningsarbeidet, sier Gundersen.

SVARET ER BYBANE, HVA VAR SPØRSMÅLET?

Festbremsen som er alene

- Jeg har mesteparten av min politiske karriere bak meg. Bare derfor kan jeg føre denne kampen, men først og fremst gjør jeg det fordi konseptvalgutredningen (KVU) ikke er god nok, sier Odd Arild Kvaløy (Sp). Lederen for fylkets samferdselsutvalg er omtrent den eneste som ytrer seg mot bybaneplanene som flertallet har sluttet opp om.

- Fylkets konseptvalgutredning inneholder to viktige feil. Derfor blir konklusjonen så gal, sier Odd Arild Kvaløy, som mener det ikke finnes et eneste fagmiljø å støtte seg på for de som vil ha bybane framfor en høystandard bussløsning.

- For det første er det ikke utredet alternativ bruk av de tre milliardene som vi kan spare med å velge buss framfor bane. Her er det bare å liste opp muligheter som utbygd sykkelnett og reduserte takster for kollektivtrafikk. For det andre er jeg sterkt tvilende til at driftskostnadene med en bane er lavere enn busalternativet. Her snakker vi tross alt om kjent og ukjent teknologi – og bane er langt mer komplisert på driftssiden, sier Kvaløy, som presenterte sitt eget forslag under det siste møtet i fylkestinget.

ET LUFTSLOTT

- Konseptvalgutredningen konkluderer med at kollektivbrukeffekten blir den samme – enten det gjelder buss eller bane. Nå det ene alternativet blir dobbelt så dyrt som det andre, og krever 1,5 milliard i ekstraordinære bidrag fra Staten, snakker vi om et luftslott. Ekstraordinære midler finnes som kjent ikke, sier Kvaløy. Han er sikker på at konseptvalgutredningens konklusjon blir avvist av departementet.

- Nå skal dette kvalitetssikres, og jeg er overbevist om at prosjektet ikke vil gå gjennom. Når landets fremste fagmiljø, i dette tilfellet TØI, fraråder bybane til fordel for billigere og mer fleksible løsninger, er det en faktor som vil veie tungt, sier Kvaløy.

Enigheten og flertallet som hersker i fylket når det gjelder bybane tror han kan koste regionen dyrt.

- At vi kan stå samlet i viktige saker er

vanligvis en styrke, men i dette tilfellet hemmer konsensustankegangen oss fordi vi lukker øyne og ører og dermed ikke er åpne for de beste og mest fornuftige løsningene. Det viktigste er tydeligvis å gå i takt. Hvis vi vil ha noe gjennom i Oslo nytter det ikke med resolusjoner og samstemthet. Hvis det faglige innholdet ikke er godt nok blir det plukket fra hverandre. Vi klarer ikke å lure makten, sier han.

2 - At vi kan stå samlet i viktige saker er vanligvis en styrke, men i dette tilfellet hemmer konsensustankegangen oss fordi vi lukker øyne og ører og dermed ikke er åpne for de beste og mest fornuftige løsningene.

IKKE KRITISK DISTANSE

- Men er ikke dette et ordinært eksempel på en tapt politisk sak for Senterpartiet?

- Nei, og for all del: jeg har lært meg å leve med tapte saker. En parallell er Ryfast, hvor jeg etterlevde prinsippet om at hvis du ikke får den du elsker, så får du elske den du får. Men i dette tilfellet føler jeg at debatten har uteblitt og at prosessen har vært uten kritisk distanse. Fylket har jo selv styrt konseptvalgutredningen, og toppen ble nådd da de samme personene som lagde rapporten skrev hørings-



uttalelsen da saken kom på høring fra Vegdirektoratet. Svaret var selvsagt gitt på forhånd. Da jeg etterlyste innspill fra ekstern fagkompetanse ble jeg spurt om jeg ikke hadde tillit til rådmannen. Her er det bukken som passer havresekken.

Nå frykter Kvaløy at bybanefokusert vil føre til lammelse i kollektivtrafikken.

- Vi har utfordringer vi må møte nå! Det er bare å komme i gang med bygging av kollektivfelt for busser som kan konverteres til bane når tiden er inne. Det gjør vi jo allerede nå på distansen Haukåsveien-Breidablikkveien i Hillevåg. Hva vil skje i

ne mot overmakten



- Vi ber innbyggerne om å delta i dugnaden og vil kreve inn enorme summer i bompenger. Da må vi i hvert fall bruke pengene fornuftig. Når du kan oppnå den samme effekten for halve prisen, som i dette tilfellet, bør valget være enkelt, sier Odd Arild Kvaløy.

mellomtiden dersom vi skal vente 10-15 år på en bybane? Den kan jo ikke brukes før den står helt ferdig.

Det skal brukes bompenger til selve bybaneinvesteringen, men ikke til driften. Enorme investeringer står for tur i den såkalte Jærenpakke 2. Da mener Kvaløy at vi må tenke på hva pengene brukes til.

- Vi ber innbyggerne om å delta i dugnaden og vil kreve inn enorme summer i bompenger. Da må vi i hvert fall bruke pengene fornuftig. Når du kan oppnå den samme effekten for halve prisen, som i dette tilfellet, bør valget være enkelt.

Hva er vi ute etter? Jo, effektiv framkommelighet på en miljømessig, sikker og framtidsrettet måte. Nå man i stedet sier at svaret er bybane, hvordan få det til?, er vi på ville veier.

GJØR DET VANSKELIG FOR KLEPPA

- Din partifelle og samferdselsminister, Magnhild Meltveit Kleppa, får snart denne saken på bordet. Hun har etterlyst lokal framdrift, og det får hun jo nå?

- Det hun trenger er holdbar dokumentasjon. Dersom grunnlaget er tynt og arbeidet fra hjemfylket blir preget av

resolusjoner, gir vi henne en vanskelig oppgave.

- Hva er din vurdering av den politiske stemningen i denne saken i fylkestinget?

- Jeg får mange henvendelser fra folk som er enige med meg, men som ikke tør å si det høyt. Dessuten er jeg overbevist om at det i betydelig grad foregår diskusjoner i partiene – spesielt Høyre, Ap og KrF, avslutter han.

>>
>>

ARENA. FOREDRAG MED FILOSOF
HENRIK SYSE, SANDNES 25. MAI

INVESTOR

>>
>>

>>
>>

ARENA. FOREDRAG MED FILOSOF
HENRIK SYSE, SANDNES 25. MAI

LOKAL GRÜNDER

>>
>>

Vi skaper arenaer der våre kunder møtes til faglig påfyll, nyttig meningsutveksling og stimulerende sosial mingling. Her treffer du folk som vil det samme som deg, nemlig å bli enda bedre på å gjøre gode forretninger.

Nettverk. Muligheter. Og din bedrift.

SpareBank
SR-BANK 

Networking

Et produkt fra Lufthansa.

Med over 200 destinasjoner verden over er du alltid der dine forretninger gjøres.

Vi flyr deg dit jobben din fører deg, uansett hvor det er. Smidige forbindelser og høy punktlighet gjør at nettverket ditt kan fungere like godt som vårt. Kontakt ditt reisebyrå eller besøk lufthansa.com for mer informasjon.



There's no better way to fly.

Lufthansa

Høyhus på Forus kan fortsatt

De to planlagte høyhusene til SR-Bank og Seabrokers på Forus fikk begge en knekk da Finanskrisen slo til for fullt, men kan fortsatt bli en virkelighet. – Jeg ser ikke bort fra at en kunne få til en raskere realisering om vi gikk sammen med SR-Bank og bygget ett høyhus i stedet for to, sier salgs- og kontraktsansvarlig Rolf Aarthun i Seabrokers.



Tekst: Egil Hollund

Det er på direkte spørsmål fra Rosenkilden at Aarthun sier at Seabrokers ikke er fremmede for tanken om å realisere høyhusvisjonen sammen med SpareBank1 SR-Bank.

– Det er en spennende tanke, sier Aarthun til Rosenkilden.

Han understreker samtidig at det langt fra er eneste farbare vei for prosjektet. På generelt grunnlag er han likevel usikker på om Forus er modent for to slike gigantbygninger samtidig, og at det dermed kan være en løsning å bygge ett i stedet for to.

SR-Bank på sin side har nå tatt fram igjen planene om nybygg som ble lagt på is da finanskrisen slo til for fullt for snart to år siden. De ønsker ikke å avvise noen

alternativer i den delen av prosessen.

– Vi er inne i en prosess der vi vurderer alle muligheter for framtidig lokalisering av hovedkontoret til SpareBank 1 SR-Bank. Vi sitter med høyhusplanene, men vurderer nå også andre løsninger både når det gjelder plassering og type bygning. Vi er usikre på om et høyhus er et riktig valg for oss, forteller Thor-Christian Haugland, konserndirektør for kommunikasjon i SR-Bank.

NORGES HØYESTE

Begge de to store høyhusene er planlagt på Forus der kommunene Stavanger, Sola og Sandnes møtes. SR-Bank sin tomt ligger på Stokka i Sandnes kommune, mens Seabrokers har skissert en løsning for World Trade Center like over grensen til Stavanger. Prosjektet til SR-Bank er kalt Føniks. Det er planlagt i 24 etasjer og 115 meter høyt.

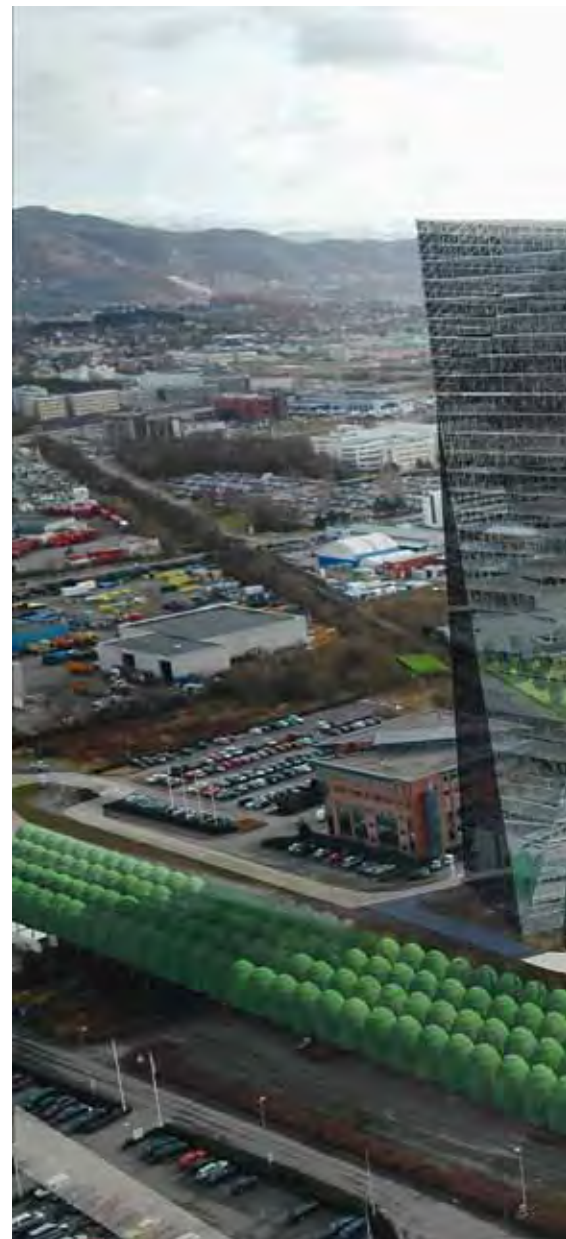
Seabrokers World Trade Center er tegnet med hele 34 etasjer og 121 meter – og vil med det rage høyere enn Oslo Plaza og dermed bli Norges høyeste bygning. Ideen er å skape et World Trade Center (WTC) med hovedvekt på olje og energi. Det finnes 340 WTC-sentre i 91 land.

SR-Bank la sine planer på is da finanskrisen satte inn, mens Seabrokers sitt prosjekt også fikk seg en knekk av samme grunn.

– Vi hadde ikke forventet at det skulle skje mye på kort sikt med WTC-planene, men finanskrisen har nok gjort at vi har blitt forsinket og heller fokusert på andre prosjekter, sier Aarthun.

KONKLUDERER I LØPET AV ÅRET

SR-Bank vil høyst sannsynlig konkludere i løpet av året hva de vil gjøre med Føniks-planene og framtidig lokalisering for banken. I dag har de hovedkontor på Bjergsted og felles stabs- og støttefunk-



sjoner lokalisert både på Bjergsted og på Forus, til sammen over 500 ansatte.

– Selv om finanskrisen er over, har den ført til en rekke forandringer innenfor bank og finans og gjort at vi tenker annerledes. Vi tror også at det vil skje minst like store forandringer framover. Derfor er vi nå opptatt av å identifisere en bygning som er tilpasset det framtidsbildet vi ser for oss, sier Haugland.

Det kan bli Føniks eller en annen løsning på den samme tomt, det kan bli at banken flytter inn i nye eller eksisterende lokaler et annet sted. Haugland regner det imidlertid som rimelig sikkert at banken ikke vil bli værende med hovedkontoret på Bjergsted.

I LØPET AV TI ÅR

Seabrokers har et langt perspektiv på

Fakta

- SR-Bank lanserte i 2008 planer om å bygge høyhus på 24-etasjer på Stokka i Sandnes. Bygningen ville ha en kapasitet på 2000 ansatte, være 115 meter høyt og romme bankens hovedkontor. Planene ble lagt på is på grunn av finanskrisen, men er nå tatt fram igjen og vurderes sammen med flere løsninger.
- Samme år presenterte Seabrokers en visjon for et hus på 34 etasjer og en høyde på 121 meter. Dette vil i så fall bli Norges høyeste. Bygningen skal romme et World Trade Center. Selskapet jobber fortsatt med planene i et lengre perspektiv.

Går Seabrokers og SR-Bank sammen?



WTC og Føniks ville sammen blitt giganter på Forus. Illustrasjon: Brandsberg-Dahl Arkitektkontor.

World Trade Center-planene.

- Det ligger store utfordringer i løypen før det kan bli en realitet. Du har den kommunale biten med reguleringsplan og den politiske prosessen, og ikke minst markedet. Dette blir høyst sannsynlig et dyrt bygg å reise og vi trenger derfor solide leietakere, påpeker Aarhun.

Han er likevel rimelig sikker på at det blir noe av planene, i en eller annen form.

- I løpet av de neste ti årene, har vi nok bygget World Trade Center eller et tilsvarende signalbygg på den aktuelle tomten. Det fortjener Forus, som i dag kanskje framstår som litt kjedelig, sier Aarhun.

Framtiden vil vise om og når World Trade Center- og Føniks-planene reiser seg fra asken etter finanskrisen og blir realisert.



- Forus fortjener et høyt signalbygg, sier Rolf Aarhun i Seabrokers.



- Vi nå opptatt av å identifisere en bygning som er tilpasset det framtidsbildet vi ser for oss for banken, sier Thor-Christian Haugland i SR-Bank.

Varehandelrapporten:

Bydelene styrker seg og]

De fleste har vekst, men fortsatt preger finanskrisen deler av varehandelen i Rogaland, viser den siste varehandelrapporten.



Tekst: Trude Refvem Hembre

Varehandelsrapporten er en årlig analyse om detaljhandelsnæringen i fire fylker på Sørvestlandet. Over halvparten av bedriftene melder om økt omsetning i første kvartal av 2010. Rundt 25 prosent melder likevel om nedgang i den samme perioden, noe som tyder på at finanskrisen fremdeles har betydning for bransjen.

Tore Medhus, konserndirektør bedrifts-marked i SpareBank 1 SR-Bank, sier at målet med prosjektet er å bidra til utviklingen av detaljhandelen og relevant personlig tjenesteyting innen ulike segmenter der hovedaktørene er selvstendige detaljister og tjenesteytere. Rapporten skal være et arbeidsverktøy for eiere og interessenter, stimulere til diskusjon og nyutvikling og være et verktøy for å fatte bedre beslutninger.

TRENDER I VAREHANDELEN

Hvilke hovedtrender ser du for Stavanger-regionen i årets rapport?

–Stavanger-regionen hadde en omsetning på 20 milliarder kroner i 2009, en vekst på 3,8 prosent fra 2008. Dette er noe bedre enn landsgjennomsnittet, som ligger på tre prosent, og omtrent på linje med utviklingen for Rogaland sett under ett, forteller Medhus.

De fleste handelssentrene i regionen kan notere seg med vekst det siste året, med unntak av Stavanger Sentrum og

Forus, som begge har hatt en tilbakegang i perioden. Sterkest prosentvis vekst finner vi på Bryne.

BYDELENE STYRKER SEG I STAVANGER

Både Madla, Hillevåg, Hinna og Hundvåg kan vise til økt omsetning det siste året, mens Stavanger sentrum for andre år på rad har hatt en reduksjon i sin omsetning. Også på Forus har omsetningsutviklingen vært svakt negativ. Stavanger sentrum er fremdeles en av regionens største handelssentra med en omsetning på 2,6 milliarder kroner i 2009.

LURA VOKSER - FORUS STÅR PÅ STEDET HVIL

Lura, som både omfatter Kvadrat og IKEA, er ikke uventet det største handelsområdet i Stavanger-regionen, med en samlet omsetning innenfor detaljhandel på 3,2 milliarder kroner. De har hatt en vekst på 2,2 prosent fra 2008 til 2009, og antas å ha tatt andeler fra Forus. Forus har stagnert i den samme perioden, og taper andeler både innenfor møbel, elektro og byggvarer.

NEDGANG I MØBLER, ELEKTRO OG BYGGVARER

Etterdønningene etter finanskrisen kan spores i en generell omsetningsnedgang innenfor varegruppene møbler, elektro og byggvare. På landsbasis hadde disse gruppene en samlet nedgang på henholdsvis 4,9 og 1,8 prosent fra 2008 til 2009. I Stavanger-regionen hadde de samme varegruppene en nedgang på henholdsvis 1,9 og 6,7 prosent, altså en bedre utvikling innenfor møbler og elektro, men sterkere reduksjon i byggvare enn landsgjennomsnittet.

Det er likevel interne forskjeller innenfor regionen. Statistikken viser prosentvis vekst i møbelsalget på Lura og Hillevåg, mens særlig Forus har tapt omsetning innenfor denne varegruppen, ifølge Medhus.

STOR VEKST I SPORT

Det siste året har vært et hyggelig år for

forretningsdrivende innenfor sport- og fritidsbransjen. Denne næringen hadde en vekst på hele 9,5 på landsbasis, og også i Stavanger-regionen har denne næringen hatt en sterk positiv utvikling (10,5 prosent vekst) – og passerte 1 milliard kroner i samlet årlig omsetning i 2009. Ikke uventet er det "sportsbyen" Forus som har sterkest vekst innenfor denne gruppen, med en vekst på nærmere 30 prosent fra 2008 til 2009.

KJØPESENTRER PÅ STEDET HVIL

Kjøpesentrene i Stavanger sentrum har en stabil omsetningsutvikling fra 2008 til 2009, og gjør det dermed noe bedre enn forretningene utenfor kjøpesentrene.

BAKGRUNN OG FORMÅL

Varehandelsrapporten er utarbeidet på oppdrag fra SpareBank 1 SR-Bank og har historisk sett bestått av utarbeidelse av rapport med historiske data fra handelen og framtidsutsikter. Den ble i sin tid utarbeidet som følge av et initiativ fra BYEN (Sentrumsforeningen i Stavanger), og fram til 2006 ble rapporten kun gjennomført i Rogaland. Fra 2007 og fram til i dag har varehandelsrapporten omfattet Rogaland, Hordaland, Aust- og Vest Agder. Kilde til data er SSB og Kvarud analyse, mens Asplan Viak har bearbeidet og kvalitetssikret data.

Bryne er best



Tore Medhus, konserndirektør bedriftsmarked i SpareBank 1 SR-Bank, sier at målet med prosjektet er å bidra til utviklingen av detaljhandelen og relevant personlig tjenesteyting innen ulike segmenter der hovedaktørene er selvstendige detaljister og tjenesteyttere.

Kvadrat har også en svært beskjeden omsetningsøkning (0,37 prosent), mens kjøpesentrene i Sandnes sentrum har hatt en vekst på 4,2 prosent det siste året. Det er særlig Maxi-senteret som har hatt sterkest vekst.

Veksten på M44 er fortsatt sterk, og utgjør sammen med Bryne Torg nærmere 60 prosent av den samlede handelen på Bryne.

Utviklingstrender i de viktigste handelsområder i Stavanger-regionen:

Handelsområde	2008	2009	Endring
Bryne	1108955	1198940	8,1 %
Forus	1229018	1228281	-0,1 %
Hillevåg-Mariero	1706169	1811076	6,1 %
Hinna	393092	415918	5,8 %
Lura	3169524	3239519	2,2 %
Madla	885470	928168	4,8 %
Nærbø	327857	338837	3,3 %
Sandnes sentrum	1862099	1919464	3,1 %
Sola	838877	877693	4,6 %
Stavanger sentrum	2655822	2615817	-1,5 %

Kilde: SSB og Kvarud analyse, Asplan Viak har bearbeidet og kvalitetssikret data.
Tall oppgitt i tusen

Varehandelrapporten på nett

SR Bank har utviklet et arbeidsverktøy for å måle varehandel og personlig tjenesteyting for Hordaland, Rogaland, Aust-Agder og Vest-Agder.

Nyheten i år er at rapporten er interaktiv på web, slik at du kan hente ut info etter behov. Vi inviterer til seminarer fra Bergen i nord til Kristianund i sør for å demonstrere bruk og nytteverdi for brukerne, sier Sigmund Bræk, prosjektansvarlig for Varehandelsrapporten i SpareBank 1 SR-Bank.

FAKTABASERT SYNSING

I hovedtrekk er dette kunnskap i konsentrert form om varehandelen og dets utvikling. Det jeg synes er det mest spennende er at faktabasert synsing er bedre enn bare synsing. På den interaktive nettløsningen har vi lagt vekt på et enkelt brukergrensesnitt som gjør det lett som lek en å hente fram interessant data.

Her kan du få info basert på vare og helt ned på detaljnivå. Du kan se utviklingen over tid og se sammenligninger med andre områder, sier Bræk.

VERKTØY FOR Å TA BESLUTNINGER

Hvorfor har dere utarbeidet analysen og hvem har bruk for den?

Målgruppen er først og fremst butikkbransjen, daglig ledere og offentlig sektor. Det som er viktig for oss er at



den gir grunnlag for bedre beslutninger og strategisk satsing. Du kan også bruke den som et diskusjonsgrunnlag med ansatte og laste ned info til bruk i din forretningsplan eller til dine presentasjoner. For at vi skal kunne lage en god rapport, er vi avhengig av at handelen selv bidrar med input. Vi har en forventningsindeks i løsningen og jo flere som deltar, jo bedre blir beslutningsgrunnlaget for den enkelte. Dette er en oppfordring om at varehandelen bør delta for at rapporten skal få en enda større nytteverdi. Videre

har vi som formål å dele kompetanse med våre kunder og med regionen generelt. Informasjonen er åpen for alle, sier Bræk, og understreker at det handler om å bli bedre rustet til å ta beslutninger.

I samarbeid med Næringsforeningen i Stavanger-regionen blir analysen presentert i åpent møte på Amfi Madla 9. juni.

Websiden slippes på seminarer i Haugesund, Stavanger, Bryne og Egersund fra 7. til 10. juni og du kan melde deg på her: www.sr-bank.no/arrangement

Halleraker slakter NHOs tograpport

Stortingsrepresentant Øyvind Halleraker (H) slakter NHOs utredning om høyhastighetstog. - Det er flott at NHO endelig kommer ut av skapet og tar til orde for høyhastighetstog. Men at de legger opp til en konflikt mellom et intercity-triangel på Østlandet og høyhastighetsbane til de store byene, overrasker meg, sier Halleraker.

Bakgrunnen for NHOs utspill er en rapporten utarbeidet av Bjørn Sund i Advansia AS, som er gjort på vegne av organisasjonen. Sund sier til VG at det er viktigere å prioritere utbygging i området rundt Oslo, enn å bygge lyntog til Bergen og Trondheim. Stavanger blir ikke en gang nevnt.

- Det som ligger til grunn for de bombastiske uttalelsene er et notat på sju sider. Jeg vil minne om at da regjeringen bevilget 50 millioner kroner til en utredning om høyhastighetstog i Norge, var NHO imot dette. Nå forlanger de nærmest byggestart over natten på Østlandet, basert på dette notatet. Det vitner ikke akkurat om soliditet, sier Halleraker til Rosenkilden.

Hordaland-representanten Halleraker er Høyres ivrigste forkjemper for høyhastighetstog på Stortinget. I motsetning til NHO, mener han ikke et intercity-triangel på Østlandet kommer i konflikt med høyhastighetstog til de store byene. Snarere tvert imot.

- Skal vi få effektive høyhastighetstog mellom de store byene, er vi avhengig av at nettet rundt Oslo er forberedt på det. En intercity-forbindelse på Østlandet og et høyhastighetsnett, er to sider av samme sak, sier Halleraker.

Han understreker samtidig at et intercity-triangel først og fremst handler om forbindelsen mellom hovedstaden og de mindre byene på Østlandet. Er det en strekning som skal prioriteres foran andre - er det Stavanger-Bergen.

- Stavanger og Bergen er i norsk sammenheng to enorme næringsklustere som hele landet er avhengige av går bra. Her trenger vi kjappere mobilitet og lavere kostnader. Vi snakker om en distanse det tar 4,5 time å reise med bil, mens tilsvarende strekning tar under to timer på tog; Østlandet, understreker Halleraker.

Nå oppfordrer han NHO til å ta inn over

seg den kraftige mobilitetsforbedringen høyhastighetstog kan representere for næringslivet i hele landet. Dette er noe andre land har oppdaget for lengst. Et høyhastighetstog mellom Bergen, Stavanger og Oslo kan erstatte rundt 100 flyavganger daglig.

- Det er et helt annet markedssegment og et helt annet ledd i samfunnsutviklingen. Men jeg er redd Østlandet er mest opptatt av høyhastighetstog til svenskengrensen enn til resten av landet, sier han.

Halleraker er imidlertid glad for at NHO har meldt seg på i debatten.

- Jeg er enig med NHO i at høyhastighetstog må finansieres utenfor statsbudsjettet. Vi deler også skepsisen til at Jernbaneverket skal stå bak en slik utbygging, i alle fall i den formen det har i dag, sier Halleraker.

Han minner om at det har vært motstand østfra tidligere når det har vært snakk om jernbane i Norge. Hadde det vært opp til stortingsrepresentantene fra Østlandet, hadde nok heller ikke Bergensbanen blitt bygget i sin tid.

Av Egil Hollund

ENDA ET KONGEBYGG PÅ GANG



Seabrokers
Eiendom AS

Seabrokers har gjennom de siste årene markert seg som en innovativ eiendomsutvikler på Forus. Her har vi i løpet av 5 år levert over 112.000 m² kontorlokaler for regionens næringsliv.

Det er 62 m² hver eneste dag!

Samtlige bygg er ledende i den tekniske og arkitektoniske utviklingen.

Forusbeen 76

Seabrokers Eiendom lanserer nå et nytt prosjekt midt i hjertet av Forus. Et ambisiøst bygg med frekke detaljer og den velutprøvde atriumsløsningen som skaper lys, miljøvennlighet og arbeidsmiljø av velkjent Seabrokerskvalitet. Bygget tilbys ett eller flere ambisiøse selskap med ønske om spennende arkitektur, gode kvaliteter og energivennlige løsninger.

Vi tar sikte på å oppnå energiklasse B for dette bygget. Det innebærer at energiforbruket for leietaker vil være ca. 57% lavere enn i et gjennomsnittlig norsk kontorbygg.

Ring oss på 51 80 00 00 om du vil vite mer om prosjektet!

Seabrokersgruppen ble startet i 1982. Vi jobber aktivt innenfor områdene skipsmegling, utvikling og drift av eiendom, radarbasert havovervåking og entreprenørvirksomhet. Gruppens hovedkontor er plassert i Stavanger, men vi har også kontorer i Bergen, Aberdeen og Rio de Janeiro. Seabrokers AS, Forusbeen 78, 4033 Stavanger, tlf: 51 80 00 00. Se www.seabrokers.no for mer informasjon

SEABROKERS GROUP
STAVANGER - BERGEN - ABERDEEN - RIO DE JANEIRO



Kinesere på kompetansejakt

China Offshore Services Ltd.'s etablering på Forus er et spennende og illustrerende eksempel på at offensive kinesere vil gjøre seg sterkt gjeldende her i regionen i årene som kommer.



Tekst: Frode Berge
Foto: Philip Tornes/BITMAP

Kinesisk økonomi vokser uavbrutt med om lag 10 prosent i året. Markedsmulighetene er massive, og mye av fokuset rettes mot økende norske investeringer i Kina. De største pengestrømmene går imidlertid andre veien, og har form av omfattende kinesiske investeringer ute. For norsk og rogalandsk næringsliv har erkjennelsen for alvor sunket inn: Kina, med sine 1,3 milliarder innbyggere, og vedvarende økonomisk vekst, utgjør et marked med uante muligheter. Samtidig gir store kinesiske overskudd i handelsbalansen landet økonomiske muskler til omfattende oppkjøp, blant annet i Norge. Teknologisuget og behovet for markedsadgang er stort, og øverst på ønskelisten står ofte virksomheter innen olje, gass og fornybar energi. Betalingsvilligheten for slike selskaper er stor, og mange øyenbryn hevet seg da det statseide kinesiske selskapet China Offshore Services Ltd. (COSL) for knappe to år siden bladd opp hele 12,7 milliarder kroner for det norske boreriggsselskapet Awilco.

OFFENSIV STRATEGI

Jørgen Arnesen er Vice President Operations i COSL. Hans vurderinger av motivasjonen bak dette betydelige kinesiske oppkjøpet tjener som en god illustrasjon på den offensive internasjonale kinesiske investeringsatferden generelt.

- China Oilfield Services Ltd. (COSL) kjøpte norske Awilco Offshore sommeren 2008. Det nye selskapet, COSL Drilling Europe, har hovedkontor på Forus og besitter en riggflåte på 12 boreenheter og to boligrigger.
- I tillegg eier og driver COSL råoljetankskip, kjemikalietankere, seismikkbåter og spesialfartøyer som benyttes i forbindelse med oljeleting og utvinning.
- Norge har selskapet 170 ansatte, og omsatte i fjor for 770 millioner kroner.

- Jeg tror det var tre hovedgrunner til COSLs kjøp av Awilco. For det første fikk de nye eierne med denne tilgang til 12 nye og moderne rigger. For det andre er det viktig for selskapet å komme ut av Kina, og få innpass i nye markeder. Og for det tredje er aktivitetene på norsk sokkel anerkjent for sine høye standarder i forhold til teknologi og sikkerhet. Dermed blir innpass på norsk sokkel et nyttig springbrett for videre satsing andre steder i verden.

Denne typen oppkjøp vil alltid innebære usikkerhet for de lederne og ansatte som får nye eiere. Arnesen opplever imidlertid dette eierskiftet som positivt.

- Da nyheten om at vi var kjøpt opp av kinesiske COSL kom i 2008, ble denne godt mottatt her hos oss. Vi fikk nye eiere som var, og er, genuint opptatt av å utvikle selskapet videre. Eiere som trenger kompetansen og teknologien vår, og som vil bruke mye ressurser på å utvikle denne videre. Alternativet kunne lett ha blitt andre vestlige selskaper som hadde slått oss sammen med andre, eller lagt oss ned.

KULTURFORSKJELLER

China Offshore Services Ltd. (COSL) er et stort selskap som i dag dominerer det innenlandske oljeservicemarkedet i Kina fullstendig, med en markedsandel på 80%-90%. Størrelse og egentyngde til tross, oppkjøpet av Awilco blir betraktet som viktig både symbolsk og substansielt. Prestisjen knyttet til overtakelsen har gitt et ekstra sterkt behov for å lykkes. Dette har, etter Jørgen Arnesen sin vurdering, bidratt til å bygge bro over de forskjellene i norsk og kinesisk bedriftskultur som lett kunne blitt en utfordring.

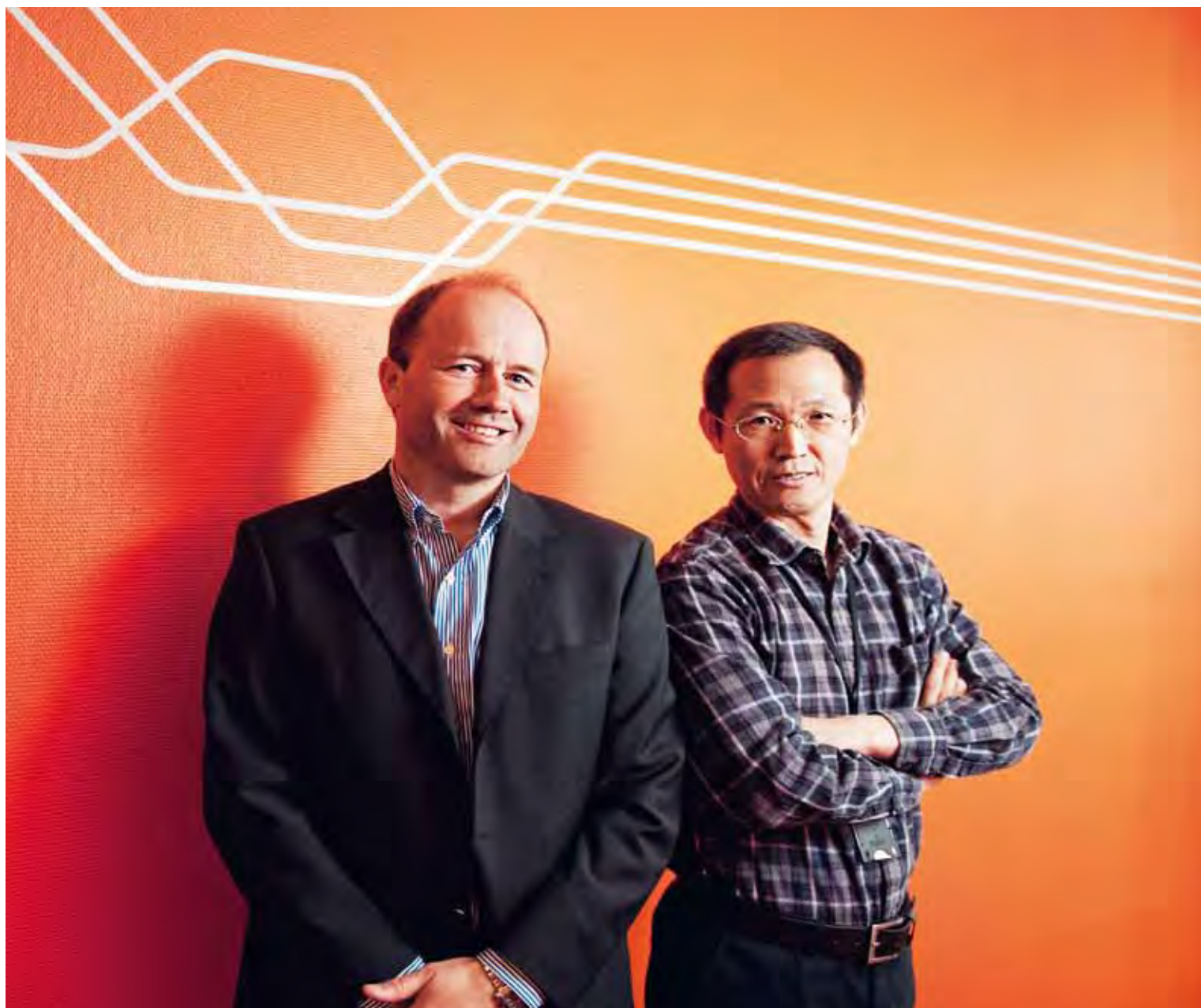
- Det er ikke til komme bort ifra at ledelsesfilosofien og bedriftskulturen her hjemme er mer basert på flate strukturer og utstrakt delegering av myndighet nedover i organisasjonen, enn hva tilfellet er i Kina. Samtidig hadde jeg forventet at forskjellene var større. Den rollen jeg har i selskapet innebærer at jeg deltar på toppledersamlingene våre i Kina. Her er både fokus og omgangsform forbausende likt det jeg er vant til i Norge. Prioriteringene er krystallklare og rettet mot teknologiutvikling, HMS, kostnadseffektivisering og å "komme seg ut i verden".

Kineserne kan nok lære noe av oss i forhold til involvering og delegering, mens vi har en del å lære av dem når det gjelder stayeregenskaper og det å være lojale mot fastlagte strategier over tid."

Så vil bare tiden vise hvor godt COSL vil lykkes både i Norge og andre steder i verden. Sikkert er det i alle fall at selskapet har finansielle muskler og offensive planer. Selskapet har blant annet tre rigger under bygging i Kina, og som skal operere på norsk sokkel.

- COSL Drilling Europe er i dag 170 ansatte i Norge og i Kina, og skal opp i 700 ansatte i 2012. Den norske organisasjonen vil få en gradvis mer sentral plass i selskapet i årene som kommer, avslutter Arnesen.





COSL Drilling og visepresident Jørgen Arnesen har skapt et spennende norsk-kinesisk forretningsmiljø i selskapets lokaler på Forus.
Til høyre på bildet: CFO Li Baozhong.

SIKKERHET FOR BEDRIFTER OG PRIVATE

www.noralarm.no

- Alarmsystemer
- Adgangskontroll
- Ran-/trusselalarm
- Video-overvåking
- Fast- og mobilt vakthold
- NorAlarm Live - 24/7/365 mottak og analyse av video, lyd og hendelser

51 89 00 00



NorAlarm – et selskap i Lyse-gruppen

Et lite merke med stor verdi!



Acergy på subsea-tokt til Kina

Acergy har spisskompetanse på dypt vann, og kinesisk oljeindustri er for alvor på vei dypt ned under havoverflaten. For senior vice president Øyvind Mikaelson er dette en god kombinasjon og han øyner muligheten for milliardkontrakter.

Acergy (tidligere Stolt Offshore) er blant aktørene med regional forankring som satser hardt i Kina. Selskapet åpner i disse dager kontor i Beijing, og har planer om å bygge seg opp raskt. Øyvind Mikaelson er stavangermannen som nå leder Kina-offensiven fra Acergys kontor i London. Han ser bokstavelig talt et hav av muligheter i "Midtens Rike".

- Kina er som et som et stort tog som ruller raskere og raskere. Vi er et selskap som i løpet av de siste 30 årene, og med utgangspunkt i norsk sokkel, har bygget opp sterk kompetanse innen alle aspekter av undervannsoperasjoner. Vi er særlig sterke på dypt vann, og i krevende omgivelser generelt. I Kina foregår i dag mye av aktivitetene på grunt vann, men de er på vei ned på stadig større dyp. Her har vi mye å bidra med, og vi vil være med å konkurrere om kontrakter på flere milliarder dollar, sier Øyvind Mikaelson.



Øyvind Mikaelson leder Acergys Kina-satsing fra selskapet sine kontorer i London.

NORSKE FORTRINN

Mikaelson har nylig flyttet til London-kontoret. Her har han, i tillegg til Kina, ansvaret for Acergys aktiviteter i resten av Asia, Europa, Canada og Australia. Han understreker at den "norske" delen av selskapet, som holder til i Dusavika, vil få en gradvis mer sentral plass i Acergy sin Kina-satsing i tiden som kommer.

- I tillegg til vår særegne kompetanse som subsea-selskap innebærer den norske forankringen vår ytterlige konkurransefortrinn. Norske erfaringer innen helse, miljø og sikkerhet er etterspurt ute, og

- Acergy er et selskap med spisskompetanse innen undervannsløsninger.
- Selskapet planlegger, designer, installerer og vedlikeholder ulike typer olje- og gassinstallasjoner i ulike deler av verden.
- Acergys kontor i Norge ligger i Dusavika, utenfor Stavanger.

det norske forvaltningsregimet nyter stor respekt. I tillegg er norske oljeselskaper og leverandører gjennomgående gode til å planlegge, lede og gjennomføre komplekse prosjekter. På disse områdene har vi mye å bidra i et marked som det kinesiske.

I likhet med de fleste andre norske industriledere som er etablert i Kina, har Mikaelson merket seg kinesernes kraftige teknologisug.

- Vi ser at kinesiske selskaper er svært offensive internasjonalt i forhold til oppkjøp av selskaper og lisenser. Landet har store ressurser i form av mennesker og kapital, og er veldig innstilt på å sikre seg tilgang på den beste teknologien. Dette gir et selskap som Acergy både muligheter og utfordringer, avslutter en optimistisk Øyvind Mikaelson.

Det er vi som gir deg prikken over i'en



Microsoft Dynamics i bunn – vår kompetanse på toppen

Slikt blir det brukervennlige og besparende ERP-løsninger av, noe mer enn 200 kunder over hele landet alt har fått erfare. Organisasjonen vår er kjent for kvalitet og gjennomføringsevne. Vi lever av tillit og tar vare på kundene våre også etter at løsningen er levert.

Unike bransjeløsninger

For å spisse utnyttelsen, funksjonaliteten og flyten i prosessene har vi utviklet spesialtilpassede løsninger for en rekke ulike bransjer – deriblant elektro- og VVS-entreprenører, håndverkere, bygg & anlegg. Ta kontakt med oss, så forteller vi deg mer om hvem vi er og hva vi kan gjøre for din bedrift!



51 96 37 80 • post@navicom.no • www.navicom.no

NaviCom
BRANSJETILPASSET ERP

SCAN TECH: Finnestadsvingen 23
Produksjonshall: 1300 m²
Vedlikeholdshall: 1100 m²
Lagerhall: 3500 m²
Testhall: 500 m²



SCAN TECH EKSPANDERER. NÅ ER VI PÅ Plass I VÅRE 12.000 FLUNKENDE NYE M² I DUSAVIK!

I mai flyttet Scan Tech inn i nytt, skreddersydd bygg. Med økt kapasitet kan vi ta på oss nye, spennende oppdrag. Bygget er perfekt tilpasset videre utvidelser og gjør oss i stand til å møte utfordrende og spennende år, samtidig som det også gir oss rom for å utvikle nye produkter. Vi er stolte av vårt nye bygg og vi er stolte over hva vi har gjort frem til nå. Bygget markerer en ny tidsregning for oss og vi gleder oss til å vokse videre. Velkommen til oss i Finnestadsvingen 23!

Design, produksjon, service, salg og utleie av
 Vinsjer og Reelere - Steam Generatorer
 Kompressorer - Kraner - HPU'er - HydroDigger
 Høytrykks Varmtvannsvaskere - ATEX Ovner
 Vannjet - Anker - Fendere

Design &
Engineering

Maintenance &
Modification

Well Testing
Support

Subsea

Lifting
Technology

Marine
Products



Kamerater.

Heldigvis er Indridi Sigurdsson med på leken. Verner du om dine medspillere? Vær bevisst på det. Alle fortjener å bli behandlet med respekt og vennlighet. Bli med å stoppe mobbing i ditt nærmiljø.

Viking er mer enn en fotballklubb. Vi er også engasjert i skoleungdommens hverdag. Vårt viktigste regionale samfunnsprosjekt heter VENNSKAP OG ENTUSIASME MED VIKING. Hvert år besøker flere hundre flotte 7.- klassinger Viking Stadion, hvor spillere og trenerapparat tar i mot dem. Her får de delta i diskusjoner om viktige verdier som kameratskap, holdninger, toleranse og en sunn livsstil. Det er god lagånd som teller, enten man er i klasserommet, på fotballbanen eller på fritidsklubben.

Sammen skaper vi store øyeblikk.



www.viking-fk.no



MEDIEHUSET
Stavanger Aftenblad

>>
>>

DET VAR VANSKELIG
Å TA GODE BILDER
AV UNDERSØKELSEN
SOM VISER AT VI HAR
DE MEST FORNØYDE
KUNDENE*.

SÅ DA TOK VI BARE
BILDER AV DE
FORNØYDE KUNDENE
I STEDET.

DETTE ER TOM HENRIK ROSSELAND
DAGLIG LEDER, DATAPLAN

>>
>>

Trenger du pensjonsløsninger
for din bedrift? Ta kontakt med
våre rådgivere på 02008, eller
se www.sr-bank.no/næringsliv.

* Aalund Business Research, 2010



Nettverk. Muligheter. Og din bedrift.

SpareBank
SR-BANK





Rennesøy-ordfører Ommund Vareberg drømmer seg bort, og skriver om hvor bra det gikk med Rennesøy etter at man slo seg sammen med Stavanger. Lavere eien-
domsskatt, bedre kommunale tjenester og økt næringsaktivitet ble resultatet. Og de som trodde på demokratisk underskudd tok feil.



LOGISTIKK
FORENINGEN.NO

Logistikkfestivalen 2010

Velkommen til årsmøte i Logistikkforeningen Rogaland.
Torsdag 10. juni kl 18.00 på Hall Toll i Stavanger.

- Andreas Kallestein fra Solstad Shipping gir oss en oppdatering på offshore logistikk.
- Studietur planlegges
- ONS -arrangement
- Årsmøtesaker med valg

God servering og løsning på alle logistikknotter

Påmelding til OddEgilL@cargonet.no
Se ellers www.Logistikkforeningen.no for mer info

Det gode liv på Rennesøy

Det er en strålende morgen i mai og året er 2020. Jeg sitter på terrassen min og ser mot den gamle kommunegrensen mellom Stavanger og Rennesøy som var midt på Åmøy. I fire år var jeg den nærmeste naboen i Rennesøy til Stavanger, og det så ikke så veldig annerledes ut "på den andre siden".

Fem år er gått siden Rennesøy kommune ble en del av "nye Stavanger". Sammenslåingen som ble gjort på frivillig basis i 2015 etter folkeavstemningen i 2012 ble for alle en suksess. Da sammenslåingen var et faktum, startet et stort planarbeid for å stake ut kursen for Rennesøy i en bykommune. Politikerne så inn i glasskula med et perspektiv på minst 40 år og satte langsiktige grenser som dagens bystyre faktisk må forholde seg til.

Det tjenestetilbudet vi hadde da vi gikk inn i Stavanger, ble i det store og hele beholdt. De eldre har tilbud om plass på pleiehjemmet på Rennesøy eller i de nye omsorgsboligene som ble bygget for to år siden på Mosterøy. Datteren min som nå er blitt 13 år går på ungdomsskolen på Rennesøy slik som jeg gjorde. Den eneste endringen som skjedde i forhold til skolestruktur var at elevene på Austre Åmøy begynte på Mosterøy. Men det skjedde flere år før sammenslåingen.

HALV EIENDOMSSKATT

Jeg har akkurat hentet dagens post og Stavanger Aftenblad. Blar gjennom regningsbunken og finner der avdraget på de kommunale avgiftene. Jeg husker godt de kommunale avgiftene vi hadde i Rennesøy. 10.000 i kommunale avgifter og i 2012 ble det innført eiendomsskatt på bolig som også utgjorde 10.000 kroner for en vanlig enebolig. Eiendomsskatten ble selvsagt tvangsinnført av Sigbjørn Johnsen med garantier om trekk i overføringene om det ikke ble gjort av kommunen selv. Jaja, regningen fra Stavanger kommune var bare på halve beløpet av

det en hadde i gamle Rennesøy. Det er da jeg kom til å tenke på forhenværende teknisk sjef i Rennesøy, Ole Jan Bertelsen, som sa at ; "jeg stoler ikke på noen som måler vannforbruk i m2 og ikke m3". M2 er til syvende og sist ikke så verst det hel-

Fem år er gått siden Rennesøy kommune ble en del av "nye Stavanger". Sammenslåingen som ble gjort på frivillig basis i 2015 etter folkeavstemningen i 2012 ble for alle en suksess.

ler. Også tilknytningsavgiften på vann og kloakk er i dag bare en brøkdel av det den var i "gamle dager".

Forsiden av Stavanger Aftenblad er preget av overskriften "Stavanger er Norges grønneste by". NHO har i årets grønn by-rangering for tredje året på rad kåret Stavanger til den grønneste byen i Norge med utgangspunkt i grønn næringsutvikling. FOU-vindmøllene til Lyse, GE og Statoil i gamle Rennesøy og Europas største og grønneste datasenter på Hodne blir fremhevet som enestående. Bystyret vedtok i fjor å bygge det nye vitensenteret i Mortavika som et ledd i å befeste sin posisjon som en grønn by. Første spadestikket skal tas i neste uke da siste ferje legger fra kai og blir erstattet av Rogfast.

NY GRØNNSTRUKTUR PÅ RENNESØY

Grønnstrukturen i Rennesøy, som var en del av forhandlingene med Stavanger før sammenslåingen, er kommet på plass. Grønnstrukturen var asfalt, nemlig sykkel og gangveier. For å kunne fortsette en høy vekst var det en forutsetning at 40 km med g/s veier ble bygget de første fire årene etter sammenslåingen. Trygge skoleveier og turveier med kvalitet i fin natur

var av sammenfallende interesse. Den investeringen var et løft som Rennesøy kommune alene ville ha brukt 30 år å få på plass.

Mange av dem som fryktet at det vil bli et demokratisk underskudd og utradering i forhold til medbestemmelse i bystyret fra Rennesøy tok feil. Kumuleringskulturen blant innbyggerne i gamle Rennesøy gjorde seg så gjeldende at ¼ av bystyremedlemmene som ble valgt i fjor kom fra Rennesøy. Også alle de som var ansatt i Rennesøy beholdt jobbene sine. Naturlig avgang ved nådd pensjonsalder ble en del av rasjonaliseringsgevinsten som ble tatt over flere år.

Triangelet Risavika, Hanasand og Kårstø er blitt det desidert sterkeste havnetriangelet i Europa i forhold til petroleumsnæringen. Byggingen av et gigantisk LNG-anlegg og inntoget av basevirksomheten på Hanasand, som tidligere var i Risavika, har gjort at Risavika har fått utvikle seg til den hub-en hva containervirksomhet angår som var målet. I år når Risavika målet som er 300.000 containere.

FRA NÅ AV BLIR DET TVANG

Kommunestrukturutvalget som ble satt ned av regjeringen i 2019 skal i neste uke legge frem sin innstilling. Lederen av utvalget, Gunnar Berge, var i forrige uke tydelig på at kommunene hadde misbrukt sin siste sjanse til selv å finne hverandre. Endringen vil innebære kort prosess uten medbestemmelse fra kommunene selv og en eliminering av 330 ordførerkjeder. Stimuleringsmidlene som Rennesøy nøy godt av eksisterer ikke lenger, kun lovnader om at effektiviseringsgevinsten av nye sammenslåinger skal dras inn i form av reduksjon i rammetilskuddet. Framsynte politikere i Rennesøy og en befolkning som så mulighetene, gjorde at Rennesøy gikk fra å være Norges mest attraktive bostedskommune til å bli Norges mest attraktive bydel.

Gjesteskribent:

Ommund Vareberg

Ommund Vareberg (H) er ordfører i Randaberg, og har lenge jobbet for å så kommunen sammen med Stavanger. I dette scenarioet beskriver han livet etter sammenslåingen.

Derfor ble det ikke to pla:



Opprinnelig skulle dette toplanskrysset bygges på Tjensvoll, der Madlaveien skulle gå rett frem under dagens rundkjøring. Illustrasjon: Statens vegvesen



I 2006 vedtok bystyret i Stavanger en ny reguleringsplan, der man droppet toplanskrysset til fordel for den løsningen som nå ser dagens lys. Illustrasjon: Statens vegvesen

Alt var klart for å bygge Tjensvollkrysset i to plan, men etter råd fra Statens vegvesen valgte bystyret i Stavanger å droppe disse planene. – Vi kan ikke bygge bilveier for å håndtere den framtidige trafikkveksten, er konklusjonen til Hildegunn Hausken, transportplansjef i Stavanger kommune.



Tekst: Egil Hollund

Allerede da Hovedplanen for Ytre Ringvei vest ble vedtatt i 1979, viste den at det skulle bygges et toplanskryss på Tjensvoll. Utpå 90-tallet ble disse planene for alvor tatt fram fra skrivebordsskuffen. I 1994 startet planprosessen og i 1999 ble en endelig reguleringsplan vedtatt. Et team bestående av Telje, Torp og Aasen arkitektkontor, 13.3 landskapsarkitekter, Scandiaplan og Dr.tech Olav Olsen laget løsningen Mosvannskameratene – som dannet grunnlaget for reguleringsplanen. I korte trekk skulle Madlaveien føres under krysset og E39, forteller overingeniør Iqbal Mohammad i Stavanger kommune. Krysset var med i handlingsplanen for Nasjonal Transportplan (NTP) og skulle bygges i perioden 2002 til 2004.

– Det var meningen å begynne så snart som mulig etter at planen var vedtatt. Krysset var et prioritert stamveiprojekt i perioden fra 1998 til 2007, forteller Mohammad.

Hadde pengene kommet når de skulle, hadde nok krysset blitt bygget i to plan.

1979

– Hovedplanen for Ytre Ringvei vest vedtas med toplanskryss på Tjensvoll.

1994

– Planoppstart for toplanskryss.

1996

– Løsningen for toplanskryss på Tjensvoll utarbeides.

1997

– Tjensvollkrysset blir prioritert i NTP, med planlagt oppstart i 2002.

1999

– Reguleringsplanen for toplanskryss vedtas i bystyret i Stavanger.

2002

– Forslaget om E39 gjennom Eiganes-tunnelen legges fram.

UTSATT OG ENDRET

Slik skulle det imidlertid ikke gå. Pengene fra staten ble forsinket. Samtidig skjedde det svært mye i forhold til E39 og framtidig transportplanlegging i Stavanger kommune.

- Planene om toplanskryss endret seg da det ble bestemt at en framtidig E39 ikke lenger skulle gå over Tjensvoll, men føres gjennom Eiganestunnelen. På initiativ fra Statens vegvesen, ble derfor planene tatt fram en gang til, forteller Hausken.

I 2004 ble det laget en ny alternativanalyse. Den konkluderte med at et toplanskryss ville gi vesentlig bedre trafikkavvikling. Samtidig mente man i analysen at et forbedret ettplanskryss med gang og sykkelbro over, ville være en god løsning som kunne håndtere en trafikkvekst på mellom 10 og 20 prosent. Når det gjelder støvforhold og framkommeligheten for syklende og gående – ble begge alternativene vurdert omtrent likt i analysen.

Begge alternativene la også opp til at rundkjøringen i krysset ved Eiganesveien og E39 ble fjernet – og at det ble laget en undergang for gående. Dette arbeidet ble påbegynt allerede samme år og ferdigstilt i 2005.

NED MED 30 PROSENT

Etter en samlet vurdering bestemte derfor flertallet av politikerne i Stavanger å gå for en forbedret utgave av dagens kryss i ett plan med en gang- og sykkelbro over. I 2006 ble derfor reguleringsplanen for krysset enstemmig vedtatt i bystyret. Politikerne støttet seg på konklusjonen til Statens vegvesen om at E39 gjennom Eiganestunnelen ville føre til en trafikkreduksjon i Tjensvollkrysset på 30 prosent. Samtidig ville et toplanskryss bli dyrere, mindre gunstig for kollektivtrafikken og mer ruvende i landskapet. Den gangen håpet Statens vegvesen og politikerne på byggestart for Eiganestunnelen i 2009 – og at anlegget ville stå ferdig i 2012.

Slik har det ikke gått. Tjensvollkrysset nærmer seg nå ferdigstilling – mens reguleringsplanen for Eiganestunnelen fortsatt ikke er endelig vedtatt. Går alt etter planen, håper Statens vegvesen nå at Eiganestunnelen står klar sommeren 2016.



Iqbal Mohammad og Hildegunn Hausken i Stavanger kommune er tindrende klare på at Eiganestunnelen ikke bør skyves ut i tid. Skjer det, kan problemene i Tjensvollkrysset bli store. Foto: Egil Hollund

Planene om toplanskryss endret seg da det ble bestemt at en framtidig E39 ikke lenger skulle gå over Tjensvoll, men føres gjennom Eiganestunnelen.

TRAFIKKVEKSTEN FORTSETTER

Samtidig øker trafikken pga. befolkningsveksten på veiene i og rundt Tjensvollkrysset mer enn tidligere forutsatt. Da arbeidet med toplanskrysset på Tjensvoll startet på 90-tallet, var trafikken gjennom krysset rundt 25 prosent lavere enn i dag. Selv om trafikken i krysset vil gå ned med 30 prosent når Eiganestunnelen åpner i 2016, vil man trolig likevel ikke ha mindre trafikk gjennom krysset enn da politikerne bestemte seg for toplanskryss på 90-tallet. Siden ferjetrafikken forsvinner vil frekvensen blir noe bedret, men trafikkveksten vil fortsette. Ifølge trafikkanalysen for Eiganestunnelen, vil Tjensvollkrysset har rundt 25 prosent mer trafikk enn i dag i 2035. Trafikken vil altså øke betydelig – selv om Eiganestunnelen bygges og E39 flyttes bort fra Tjensvoll.

- Prognosene viser at trafikkveksten vil fortsette. Kommer veksten som økt biltrafikk, vil trafikkavviklingen bryte sammen mange steder i regionen. Derfor må vi jobbe iherdig for å få på plass en

bybane, et bedre busstilbud og et bedre gang- og sykkeltilbud. Vi kan uansett ikke bygge oss ut av trafikkveksten. Det blir midlertidig bedre, men dersom vi ikke gjør noen grep, vil vi få problemer og spise opp kapasiteten i krysset, sier Hausken.

Slår prognosene til, må privatbilandelen i Stavanger-regionen reduseres fra dagens 60 prosent til under 50 for at vi skal klare veksten med det vegnettet vi har til rådighet i dag.

KATASTROFE UTEN EIGANESTUNNELEN

Både Hausken og prosjektleder i Statens vegvesen, Leif Lindefjell, mener at dersom man hadde bygget ut kapasiteten i Tjensvollkrysset – hadde man bare flyttet problemene til neste kryss.

- Men følger man den logikken, vil man da i det hele tatt kunne bygge veier? Medfører ikke alltid økt kapasitet ett sted en risiko for en ny flaskehals et annet sted?

- Jo, men gi det nye Tjensvollkrysset en sjanse. Trafikkavviklingen vil bli bedre. Når Eiganestunnelen kommer, vil også ferjekøene bli borte og svingbevegelsene i trafikken dermed mindre. Det har også mye å si, påpeker Lindefjell.

Lindefjell og Hausken er tindrende klare på at kryssløsningen som er valgt på Tjensvoll er helt avhengig av at Eiganestunnelen kommer. Og at tunnelen kommer når den skal. Noe annet vil være katastrofalt for trafikksituasjonen i Stavanger.

2004

- Ny alternativanalyse for Tjensvollkrysset legges fram.

2004

- Rundkjøringen ved Eiganesveien/E39 legges om.

2006

- Ny undergang og trafikk-løsning Eiganesveien/E39 ferdigstilles.

2006

- Reguleringsplanen med et forbedret ettplanskryss med gang- og sykkelring vedtas.

2008

- Arbeidet med nytt Tjensvollkryss starter opp.

2010

- Det nye Tjensvollkrysset står ferdig.

BLA OM

>>>

- Eiganestunnelen skulle komme raskt

- Eiganestunnelen skulle komme raskt og det man sparte på bygge Tjensvollkrysset i ett plan skulle overføres til tunnelen, sier ordfører Leif Johan Sevland (H). Han beklager at dette ikke har slått til.

Sevland sier til Rosenkilden at han og resten av det politiske flertallet i Stavanger baserte sin avgjørelse på disse forutsetningene fra veimyndighetene da de gikk fra planene om å bygge to plan på Tjensvoll.

- Underveis har Tjensvollkrysset dessverre blitt dyrere. Og som om ikke det skulle være nok; veimyndighetene har brukt de resterende midlene fra det nye krysset til andre prosjekter enn Eiganestunnelen, sier Sevland.

Og som kjent. Eiganestunnelen har tatt mye lenger tid enn først planlagt. Hadde tidsplanen fra 2005 blitt fulgt, hadde arbeidet med Eiganestunnelen allerede vært godt i gang og åpningen to år unna. Nå skal det siste forslaget til reguleringsplan opp til behandling i Stavanger bystyre før sommeren.

- I ettertid er det beklagelig å konstatere at Eiganestunnelen er utsatt i tid og at vi heller ikke har garanti for at besparelsene fra den valgte løsning i Tjensvollkrysset tilføres tunnelforslaget. Stavanger kommune vil imidlertid gjøre det vi kan for at Eiganestunnelen skal realiseres så raskt som mulig, sier Sevland. Statens vegvesen håper nå at arbeidet med Eiganestunnelen kan starte opp rundt årsskiftet 2012/2013 – og at hele Ryfast-prosjektet og Eiganestunnelen kan stå ferdig sommeren 2016. Prosjektet ligger inne i Nasjonal Transportplan (NTP) – men er avhengig av behandling i Stortinget før det kan realiseres.



- Det er beklagelig å konstatere at Eiganestunnelen er utsatt i tid og at vi heller ikke har garanti for at besparelsene fra den valgte løsning i Tjensvollkrysset tilføres tunnelforslaget, sier Leif Johan Sevland.

Han ville ha to plan

Han var en av de få politikerne som mente det var galt å endre planene for Tjensvollkrysset. Tidligere gruppeleder og formannskapsmedlem Odd Jostein Zazzera (Frp), mener ettertiden har vist at han hadde rett.

- I forbindelse med Eiganestunnelen og planene for E39, kom spørsmålet om å endre planene for Tjensvollkrysset opp. Fremskrittspartiet var det eneste partiet som ville stå på den opprinnelige planen, sier Zazzera til Rosenkilden.

Den tidligere Frp-kjempen i Stavanger mente den gangen, og mener fortsatt, at trafikkøkningen gjennom Tjensvollkrysset uansett blir såpass høy at toplanskrysset burde vært bygget.

- Vi skal jo alle gjennom Tjensvollkrysset. Den enorme befolkningsutviklingen i regionen og aktivitetsøkningen på Tananger, ville forsvart et toplanskryss uansett, sier Zazzera.

Han skylder på ordfører Leif Johan Sevland og administrasjonen i Stavanger kommune, som han mener sammen markedsførte løsningen med ett plan og fikk med seg flertallet.

- Det er takket være dem at vi nå får denne sykkelrundkjøringen som nå ser dagens lys, sier Zazzera.



Odd Jostein Zazzera (Frp).



Altså...ehh...
This...ehh...thing...
...is good for...ehh...
...everything..?

Learn to speak with confidence

Berlitz®

Ta et språkkurs idag!

907 97 431
www.berlitz.no



EN LYKKELIG AFTEN PÅ BANKETT

Når en mariehøne sitter på hånden din kan du ønske deg noe før den flyr. Har du derimot høytflyvende ønsker for din neste bankett? Vi tar oss av alt fra invitasjoner til bordplan, teknikk, transport, underholdning, servering og dekor.

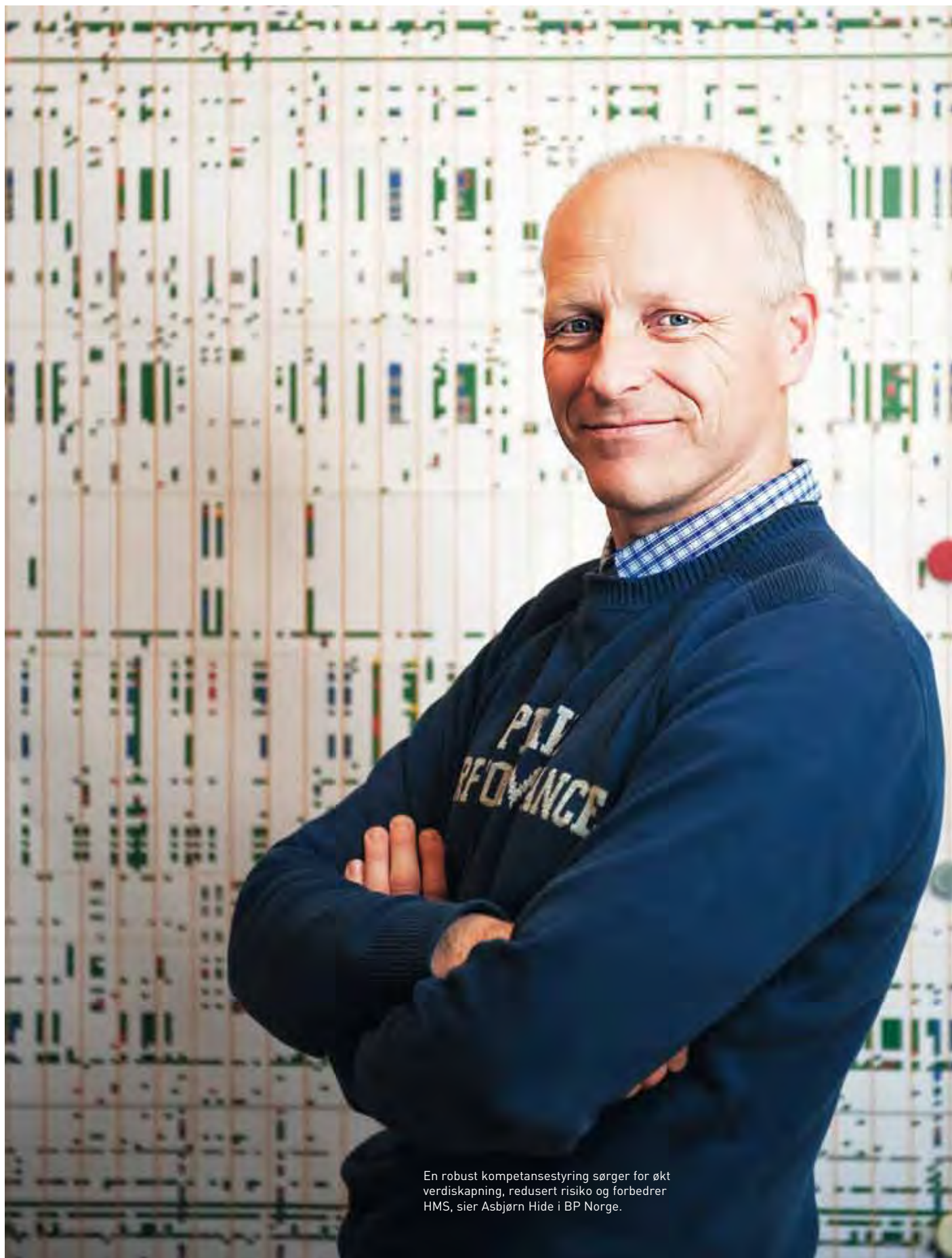
Se lykkebringer.no for månedens tilbud!



stavanger forum
stavangerforum.no

Ingen arrangementer er like, men alle er like viktige

BP med nytt system for ko:



En robust kompetansestyring sørger for økt verdiskapning, redusert risiko og forbedrer HMS, sier Asbjørn Hilde i BP Norge.

BP Norge er en lærende og kompetansedrevet organisasjon. Resultatene for bedriften er gode, og Stavanger-kontorets bidrag er synlige innenfor en rekke områder - både lokalt og internasjonalt. – Utfordringen er å få tak i de gode hodene og å fremelske den kulturen der alle gjør det riktige, sier Asbjørn Hide, teamleder for kompetansestyring i BP.



Tekst: Trude Refvem Hembre
Foto: Philip Tornes/BITMAP

- Internt i BP Norge har vi hatt et eget prosjekt for styring av kompetanse i mange år. Prosjektet har satt en ny standard for hvordan dette kan gjøres i en bedrift som kjennetegnes av kompliserte og risikofylte arbeidsprosesser i samspill med avansert teknologi. Målsetningen for prosjektet har vært todelt. Den første og viktigste er å sørge for at sterk styring av kompetanse bidrar til å redusere uhell og ulykker offshore. Den andre er å bidra til økt effektivitet og verdiskapning, sier Asbjørn Hide som har vært prosjektleder for selskapets kompetansesikringsprosjekt. Dette er nå et ferdig utviklet styringsverktøy, Kompas. Hide er sivilingeniør med ti års erfaring i BP og ti år i Phillips Petroleum.

- Min motivasjon for å drive prosjektet har vært visjonen om null skade og null ulykke i vår virksomhet som er kompleks og derfor trenger et omfattende system. En person ble drept på Gyda-feltet i 2002 (drives nå av Talisman) i forbindelse med en løfteoperasjon og en person ble alvorlig skadet på Valhall (2004). Dette førte til at Oljedirektoratet (nå Petroleumstilsynet) ga oss påbud om å iverksette ulike tiltak, forteller Hide.

- Det er viktig å etterleve prosedyrer og ikke ta snarveier for å sikre at vi ikke setter andres liv i fare. Vi må ha et kontinuerlig fokus på kompetanse og sikkerhet, det nytter ikke å lene seg tilbake og tro at vi er sikret. Jeg tror det er viktig å bevare ydmykheten for at vi alltid kan være eksponert for ulykker. Nettopp det motiverer oss til kontinuerlig forbedring, sier Asbjørn Hide.

BP har kartlagt sikkerhetskritisk kompetanse og minimumskompetanse i styringsverktøyet sitt og laget en modell for kompetansestyring. Alle rollene som det er behov for offshore er definert med kravspesifikasjon og de 420 ansatte off-

shore er registrert i Kompas. Systemet varsler automatisk hvilke kurs og seminarer som kreves, hvor de kan gjennomføres og beregnet tid. Det er mulig å ta ut rapporter til ulike formål. Til enhver tid kan BP derfor via rapportmodulen få oversikt på kompetansesammensetningen og -behov.

- Men det som er vel så viktig, er at Kompas nå er fullt ut integrert i de halvårlige medarbeidersamtalene som gjennomføres. Lederne bruker nå verktøyet, noe som er essensielt for en vedvarende styring av den interne kompetansen, ifølge Hide.

LÆRING FRA ULYKKER

- Jeg har trålet gjennom utallige ulykkesrapporter for å sikre at vi tar høyde for andres erfaring. Triksen er å lære fra andres ulykker, ikke erfare dem selv. Det er da du er smart, sier Hide.

Hvor lang tid og hvor mye ressurser er brukt i dette kompetansesikringsprosjektet?

- Prosjektet var beregnet til to år, men det var mye mer omfattende enn vi trodde. Vi fem som jobbet med dette brukte fem år og flere millioner på å utvikle databasen, sier prosjektansvarlig. I databasen er det definert over 125 roller som det er behov for offshore og 700 ulike krav. En person jobber fulltid med oppdatering av matrisen. Nå kan verktøyet selges til andre operatører.

MEST ETTERTRAKTEDE OLJEARBEIDERNE PÅ NORSK SØKKEL

BP Norge AS er blant de større operatørene på norsk sokkel og har operatøransvaret for feltene Valhall, Ula, Hod og Tambar i sørlige Nordsjøen. I tillegg er Skarv-feltet utenfor Helgelandskysten under utbygging. Totalt har BP Norge 16 lisenser, hvorav 12 av disse som operatør. Selskapet har ca 740 ansatte, omtrent halvparten har høyere utdanning. BP Norge har hovedkontor på Forus. Målet er å skape de mest ettertraktede oljearbeiderne på norsk sokkel.

Kompetanse i BP Norge er defi-

nert som minimumskompetanse og sikkerhetskritisk kompetanse. Minimumskompetanse er bl.a. utdanning, kurs og andre kompetansetiltak, men vel så viktig er den etablerte erfaringsoverføringen som skjer via organisert jobbtrening (OJT). OJT er den opplæringen som må finne sted på arbeidsplassen og som ikke dekkes av kurs eller annen virksomhet.

BIDRAR TIL HMS

-Særlig risikofylte aktiviteter er identifisert, og prinsippet er at før man får utføre disse på egen hånd, så må man demonstrere for selskapet at man er i stand til å utføre de på en sikker og effektiv måte. Dette er sikret gjennom en verifikasjonsaktivitet.

Den interne styringen av kompetansen er ikke mulig uten den avanserte databasen Kompas. Denne gir status til enhver tid, og holder bl.a. rede på den enkeltes opplærings- og repetisjonsbehov. BP Norge har en uttalt målsetning om å ha færre alvorlige ulykker, og BP's sterke styring av kompetanse skal bidra til det.

TIPS TIL ANDRE

Hvilke råd vil du gi andre som ønsker å oppnå bedre utnyttelse av intern kompetanse?

-Vil man styre kompetansen skikkelig, må man ikke undervurdere kompleksiteten. Kompleksiteten i kompetansestyringen er proporsjonal med kompleksiteten i aktivitetene, teknologien og organiseringen. For små og mellomstore bedrifter med mindre komplekse operasjoner, kan alle lage et excel-ark med oversikt over kompetanse. Da vil en enkelt kunne avdekke kompetansegap. For større bedrifter med avansert teknologi vil man fort få behov for en skreddersydd database for å kunne styre kompetansen på en effektiv måte. Asbjørn Hide og hans team har erfart at dette er en lærerik og spennende prosess!

Stavanger med i internasjonalt forskningsprosjekt

Forskerne Martin Gjelsvik (Iris) og Oluf Langhelle (UiS) er sentrale i et ambisiøst forskningsprosjekt hvor partene er de 12 byene i alliansen World Energy Cities. Under Offshore Technology Conference (OTC) i Houston møttes forskere i en workshop for å stake ut den videre kursen. Fire prosjektideer er nå lansert.

- Nettverket mellom byene har eksistert lenge, men vi har vært på leting etter å gi samarbeidet konkret innhold. Det føler jeg vi har nå, sier forskningssjef Martin Gjelsvik. Stavanger - spesielt med påtrykk fra Greater Stavanger - har sammen med Calgary drevet fram samarbeidet. Når forskere fra vertsbyen, Halifax, Perth, Calgary og Aberdeen møttes til en to dagers samling i Houston, var det professor Oluf Langhelle som ledet workshoppen.

- Jeg var koordinator på dette møtet og det forrige som fant sted i Stavanger 15. februar. Nå er det viktig å sørge for framdrift og etablere dette forumet på mer permanent basis. Neste skritt er at de fire prosjektideene revideres, samtidig som vi identifiserer partnere på universitetene i de ulike byene. Dessuten må vi jobbe med finansieringen, sier han.

ENERGIBYER MED FELLE UTFORDRINGER

Forskningsprosjektet er fundamentert på at de 12 energibyene har felles utfordringer. De er alle produsenter og stor-konsumenter av olje- og gass. Dermed kan man gjøre sammenligninger og finne fram til beste praksis, men også sammenligne seg med byer utenfor. De to påpeker at det foreløpig er gjort lite forskning av denne typen, og at målet er å få ut publikasjoner.

- Vi tror at forskning av denne typen gir



Forskerne Oluf Langhelle (UiS) og Martin Gjelsvik (Iris) er sentrale i et ambisiøst forskningsprosjekt hvor partene er de 12 byene i alliansen World Energy Cities.



det beslutningsgrunnlaget som er nødvendig for å utvikle disse byene - spesielt i lys av utfordringene i forbindelse med klimautslipp. Hva må skje når olje- og gassbyene skal over på mer bærekraftige energiløsninger, spør Gjelsvik.

FIRE PROSJEKTER

Konferansen i Houston førte til fire prosjektideer som det nå jobbes videre med. De kan kort og forenklet oppsummeres slik:

1. Studier av regionale innovasjonssystemer og hvordan disse påvirkes av nye miljøkrav. Hva krever dette av ny teknologi og hvordan må strategiene endres?

2. På grunn av klimautfordringene er fremtiden usikker for energibyene. Dermed må det lages ulike framtidsscenarioer. Dette prosjektet ledes av Martin Gjelsvik som har vært sentral i scenario-

strategien i Stavanger-regionen.

3. Hva gjør byene i forhold til klima? Hva har de iverksatt av politiske grep? Har man tatt steget fra olje- og gass til energi? De politiske systemene er forskjellige men hvilket handlingsrom har byene i forhold til den nasjonale politikken? Dette arbeidet ledes av Oluf Langhelle ved UiS.

4. Hvordan er energiplanleggingen integrert i den tradisjonelle byplanleggingen? Hvordan påvirker dette avgjørelser som blir tatt i forbindelse med infrastruktur-løsninger, utvikling av boligområder etc.?

- Vår mål er å være representert i alle fire prosjektene. Samtidig skal det mye til at alle fire går gjennom nåløyet, ikke minst på grunn av behovet for finansiering, sier de to.

Av: Harald Minge



75 ÅR

og sprekere enn noen gang!

BYGG • ANLEGG • BOLIG OG EIENDOMSUTVIKLING • BYGGFORNYELSE



KRUSE SMITH 75år
www.kruse-smith.no

BILIA FORUS FEIRER 1. ÅR!

**SPENNENDE
JUBILEUMS-
TILBUD!**



Bilia Forus (tidligere BilForum) selger Volvo, Ford og Renault og kan derved tilby et av regionens bredeste modellutvalg av personbiler og lette varebiler.

Hos oss finner du også et godt utvalg av verkstedkontrollerte brukte biler med tilstandsrapport. Bilia Forus har autorisert verksted for Volvo, Renault og Ford og eget skadeverksted for disse merkene. Vi kan også tilby dekkhotell, bilvask og bilpleie.

I vår rikholdige butikk finner du det meste av tilbehør til våre bilmerker. Vi er også en av Norges største forhandlere av Gaupen vare- og båthengere. Bilia Forus forhandler også Thule takbokser og transportsystemer, takbokser fra Skiguard og annet bilrekvisita.



VELKOMMEN!

Bilia Forus - din billeverandør uansett behov!

Maskinveien 1. Tlf. 51 81 05 00

Man+ons-fre 8.30-16.30, tirs 8.30-20.00, lør 10.00-14.00

www.bilia.no - betjent med eDialog24 - døgnet rundt, året rundt

bilia
Nordens største bilkjede

Snart åpner han idrettens

Whitney Houston kommer forhåpentlig 6. juni. Isleggingen tar for alvor til i august. 1. oktober blir det en formell åpning av Sørmarka Arena, med åpen dag 2. og 3. oktober. Det er noe daglig leder Karton Nilsen jr. gleder seg til. Han er allerede i startstilling på isflaten i den 15.000 m² store hallen.



Tekst: Egil Rugland
Foto: Philip Tornes/BITMAP

Nå er Sørmarka Flerbrukshall som det offisielt heter kanskje mer betegnende for de aktivitetene som skal skje i hallen. For det er ikke bare snakk om skøyter. Det blir en arena for kunsthopp, curling, klatring, ishockey og av alle ting en barnehage med plass til 150 fremtidshåp. Men det vil også bli en hall som kan huse en rekke andre arrangementer som konserter, hundestillinger, bilutstillinger, data-gathering à la Vikingskipet på Hamar, isdisco bare for å nevne noe, og det blir kafé med plass til 200. Det er aktiviteter som går inn i kommersiell virksomhet i hallen som er nødvendig for å få driften i balanse.

- Dette blir idrettens konserthus, sier Karton Nilsen jr.

Det er slett ikke rart at Karton Nilsen jr, med fortid som hotelldirektør på Clarion Hotell og Smart Hotel, gleder seg. Ikke minst på bakgrunn av at han forvillet seg ut på Stokkavatnet i vinter og ble overveldet over å møte 10.000 mer eller mindre skøytekyndige mennesker på isen. Han ble så overveldet at han kjøpte



Daglig leder Karton Nilsen jr er allerede i trening til åpningen av Sørmarka Arena 1. oktober.

nye skøyter, intet mindre enn klappskøyter.

OVERVELDET

Overveldet ble også denne rapportør under befaringen i hallen under ledelse av Karton Nilsen jr. Det dukket opp minner fra fordums skøyting på Mosvatnet, Breiavatnet og en skøyteinteresse i fedrelandet som har gjort tider som 16,32,6, 15,46,6 og 2,17,4 til en del av dagligtalen. Men aldri tidligere har denne regionen fått lagt forholdene til rette slik at det kan vokse opp en regional skøyteløper som kan ta opp arven etter Håvard Bøkko, forhåpentlig i en blidere utgave.

PÅ TOPP INTERNASJONALT

- Dette er en treningshall som det bare finnes rundt 13 av i verden, sier Nilsen jr. I europeisk sammenheng er den blant de aller største med hensyn til publikumskapasitet. I norsk sammenheng er Sørmarka Arena Norges tredje største

rom etter Telenor Arena og Vikingskipet.

Det har vært planer om overbygg og tak helt siden 1990-tallet i takt med milde vintre og begrenset bruk av kunstisbanen i Sørmarka som stod ferdig i 1981. Prosjektet er drevet frem av en entusiastisk skøytegjeng under ledelse av ildsjelen Tor Helge Hetland, og en forening av kommunale krefter i Stavanger, Sola, Randaberg og Sandnes med statlig og fylkeskommunal støtte i tillegg. Det er en regional satsing helt i Norgestoppen innen idrett i fedrelandet.

Sørmarka Arena er ett av fire ledd i en regional idrettslig satsing som også omfatter friidrettshall i Sandnes, fotballhall i Randaberg og en eventuell satsing i Sola. Det er en satsing med en økonomisk ramme på godt over 1/2 milliard kroner. Friidrettshallen i Sandnes vil stå ferdig i mars 2011, fotballhallen vil stå ferdig årsskiftet 2011/2012.

Nå er Sørmarka Arena i ferd med å bli realisert med tidtakeranlegg og alt tilbe-



hør på plass med en prislapp på 330 millioner kroner selv om kanskje ikke alle de involverte kommunene har vært rungende enige til enhver tid.

En ny Håvard Bøkkø eller Maren Haugli er ikke det primære målet for Sørmarka

Arena.

- Vi kan gjerne dyrke frem eliteidrettsutøvere, men dette er først og fremst et tilbud for alle, sier Karton Nilsen jr. Det er lagt opp til gratis bruk for skoleelever i grunnskolen og barnehager på dagtid. Hallen vil bli åpen fra kl 08.00-22.00. På ettermiddagstid vil organisert idrett og publikum overta. I helgene vil det bli åpent for publikumsskøyting utenom eventuelle stevner. Vi regner med at hallen årlig vil tilrekke seg mellom 150.000 og 200 000 besøkende.

Hallen vil være islagt i seks til syv måneder i året, og kan bli arrangementssted for både NM, Norges Cup, World Cup og EM. Hvis publikumsinteressen overgår de budsjetterte 150 000 til 200 000, kan det bli aktuelt å forlenge issesongen ytterligere.

Publikumskapasiteten er 4000 på skøyte løp, mens det på konsertarrangementer er kapasitet på inntil 15 000.

FOLKEHELSEN

- På den bakgrunn er dette en hall som vil bidra til å styrke folkehelsen, intet mindre, sier Karton Nilsen jr. Vi har planer om å legge opp til Milå, et breddetilbud til folk som kan tenke seg å gå 10.000 meter på skøyter.

Det føyer seg inn i rekken av regionale breddetiltak som Nordsjørittet, Sesilåmi og Siddisløpet bare for å nevne noen.

Sørmarka Arena er også aktuell til å overta breddeaktivitetene i ishockeyen etter at treningshallen på Tjensvoll blir revet.

- Vi har muligheten til å sette opp et vant hvis det skulle bli aktuelt å tilpasse oss breddeatsingen i ishockey, sier Nilsen jr.

Nå vil det også etter alt å dømme bli hektisk aktivitet på de seks curlingbanene som står klare for spill. Klatreglade har

også noe å se opp og frem til.

- I klatrekretser har de døpt klatreveggen på 900 m² for Monsterveggen, humrer Karton Nilsen jr. Veggen er 17 meter høy, har 4000 tak, og er Skandinavias høyeste.

NÆRINGSLIVSSAMARBEID

Det er formelig som det kribler i både Nilsens og rapportørens bein. Det er en kribling som spesielt Nilsen håper skal forplante seg til næringslivet.

- Vi tror at Sørmarka Arena kan bli viktig for næringslivet i regionen. Ikke bare for at ansatte kan holde seg i form. Det kan også bli bokstavelig talt en arena for nettverksbygging som et ledd i kundepleie. I samarbeid med sponsorselskapet Confiro som ledes av Hans Øyvind Sagen, kan vi tilby sponsorpakker i forskjellige varianter. Det er fullt mulig å få et produkt eller firmanavn knyttet til for eksempel klatreveggene og curlingbanene. Bruken av hallen for skoleelever på dagtid er gratis, men her kan næringslivet gå inn som sponsor av transport til og fra hallen. Det går inn i et opplegg vi har kalt FRISK-programmet.

Sørmarka Arena er med i en storstueallianse sammen med Stavanger Forum som et ledd i en felles satsing på messer og konferanser.

Sørmarka Arena vil organisatorisk knytte til seg omkring 20 personer. En rekke aktiviteter vil bli satt ut til eksterne partnere. Det er lagt opp elektronisk bestilling av billetter blant annet med tanke på å holde kostnadene nede.

Da er det bare å legge seg i trening når isflaten med tykkelse på 2 cm står klar 1. oktober.



**Din lokale kompetansepartner:
Revisjon. Virksomhetsutvikling.
Internkontroll. Skatt og avgift.***

PricewaterhouseCoopers, Pb 1508, 5505 Haugesund
PricewaterhouseCoopers, Pb 8017, 4068 Stavanger
www.pwc.no - 02316

*connectedthinking

PRICEWATERHOUSECOOPERS 

2010 – Det store oljeåret

Høsten 2010 blir særdeles viktig for arbeidsplasser og næringsliv i Rogaland. Da skal det avgjøres om mulighetene fortsatt vil ligge åpne for oljeutvinning i Lofoten og Vesterålen. Dette blir hovedtemaet på Norrøna-konferansen som arrangeres torsdag 3. juni i Sandnes.

Norrøna-konferansen er en av Norges mest tradisjonsrike industrikonferanser. Den avholdes i år samtidig med at høringsprosessen knyttet til forvaltningsplanen for Lofoten og Vesterålen er på sitt mest intense. Og det står mye på spill, ikke minst for oljeindustrien i Rogaland.

STORE VERDIER

Oljedirektoratet har samlet inn seismikk i området i flere omganger. Denne informasjonen utgjør en viktig del av grunnlaget for den beslutningen Stortinget skal ta om det skal gjennomføres en konsekvensutredning i forhold til oljeutvinning utenfor Lofoten og Vesterålen. Med utgangspunkt i de innsamlede seismiske dataene har Oljedirektoratet gjennomført en økonomisk verdisetting av petroleumsressursene. Anslagene viser at ressursene har en fremtidig nettoverdi på rundt 500 milliarder kroner.



Gro Brækken

Lars Haltbrekken

For å synliggjøre merverdien ved stegvis utforskning i området har Oljedirektoratet også beregnet verdien ved hjelp av scenarier. I scenarioene varierer lønnsomheten fra 10 milliarder til om lag 1 400 milliarder kroner. I denne sammenheng er det viktig å understreke at all den tid disse beregningene kun er basert på seismikk, så er usikkerheten stor. Det vil være nødvendig å gjennomføre prøveboringer for å få mer presis kunnskap om hvor store verdier det her er snakk om. Usikkerheten til tross: Det er etter alle solemerker store olje- og gassmengder under havbunnen i disse områdene.

SÅRBART MILJØ

I tillegg til de seismiske undersøkelsene

har det vært gjennomført omfattende miljø- og risikovurderinger knyttet til mulig oljeutvinning i disse områdene. Hovedrapporten som er utarbeidet under ledelse av Norsk Polarinstitutt viser at de viktigste fiskebestandene er i god forfatning, mens de fleste bestandene av sjøfugl har endret seg negativt med urovekkende hastighet. Risikoen for ulykker knyttet til skipstrafikk eller petroleumsaktivitet vurderes som lav, men de miljø- og samfunnsmessige konsekvensene av slike hendelser kan være betydelige.

Norrøna-konferansen vil i praksis fungere som en bred Rogalands-høring om dette hyperaktuelle temaet: Behovet for tilgang til nye leteområder generelt, og oljeaktivitet i nordområdene spesielt.

Programmet er spennende, og inkluderer bidrag fra Hege Marie Norheim (direktør for Statoils nordområdeinitiativ), Gro Brækken (administrerende direktør i Oljearbeidernes Landsforening, OLF), Svein- Oskar Nuland (administrerende direktør, Aker Solutions, Eigersund), Lars Haltbrekken (leder, Norges Naturvernforbund) og sentrale energipolitikere fra rogalandsbenken på Stortinget. For komplett konferanseprogram, se: www.rosenkilden.no

Av Frode Berge



Statens vegvesen

Ryfast-masse tilsalgs

Statens vegvesen vil ved gjennomføring av Ryfast-prosjektet, få betydelige mengder overskuddsmasse. Forutsatt Stortingets godkjenning av prosjektet, vil masse i henhold til gjeldende planer være tilgjengelig fra 2013 og utover.

På vegne av Ryfast-prosjektet er Step Change Management engasjert for å kartlegge mulige prosjekter og interessenter som kan anvende massen fra Ryfast-prosjektet. Grunneiere, entrepenører, eiendomsutviklere eller andre interesserte, bes ta kontakt for en videre dialog.

For nærmere informasjon, ta kontakt snarest og senest innen 15. juni 2010

Step Change Management AS v/Inge Oliversen
Tlf. 911 33 085, e-post Inge@SCMgt.no

vegvesen.no

>>
>>

DET VAR VANSKELIG
Å TA GODE BILDER
AV UNDERSØKELSEN
SOM VISER AT VI HAR
DE MEST FORNØYDE
KUNDENE*.

SÅ DA TOK VI BARE
BILDER AV DE
FORNØYDE KUNDENE
I STEDET.

DETTE ER JOSTEIN KVAMME
ASS. DIREKTØR, SUB SEA SERVICES AS

>>
>>

Trenger du pensjonsløsninger
for din bedrift? Ta kontakt med
våre rådgivere på 02008, eller
se www.sr-bank.no/næringsliv.

* Aalund Business Research, 2010



Nettverk. Muligheter. Og din bedrift.

SpareBank
SR-BANK 

Spa og historisk sus på

Sola Strand Hotels siste tilvekst er Nordsjøbadet Spa - et velværesenter i tidens ånd, der du ifølge reklamen kan nyte en frydefull sanseopplevelse og få muligheten til å koble av og samle ny energi. Og spa-avdelingen går så det suser, forteller administrerende direktør Gisle Steffensen. Ikke minst er det smikfullt i helgene, da lokalbefolkningen fyller velværesenteret til siste plass.



Tekst: Erik Lindboe
Foto: Philip Tornes, BITMAP/
Sola Strand Hotel

- Isolert sett er det ikke sikkert at vi tjener så voldsomt mye på spasenteret, sier direktøren. Men vi ser allerede nå tydelige spin-off-effekter. Er folk først kommet inn dørene her, så nyter de gjerne en bedre lunsj eller middag i tillegg til overnatting.

HISTORIEN

Solastrandens Nordsjøbad så dagens lys i 1914, rett før utbruddet av 1. verdenskrig. Det var Stavanger-mannen og restauratøren R. Christoffersen som startet opp det som etter hvert skulle bli et av landets historiske hoteller. Forretningen gikk dårlig de første årene, inntil det legendariske paret Ellen og Axel Lund overtok eiendommen. Etter oppussing ble stedet reåpnet i 1928 under navnet Sola Strandhytte. Axel Lund hadde store planer om å utvikle stedet til noe særegent. Allerede i 1930 skjedde det flere banebrytende ting: Etablissementet ble omdøpt til Sola Strand Hotel, og den godeste Axel Lund kjøpte hele røkesalongen fra cruiseskipet Montroyal, som ble hugget opp ved Stavanger Skipsopphugging. Røkesalongen ble bygget nøyaktig opp igjen som et tillegg til hotellet. Ikke nok med det: Da den gamle fregatten Kong Sverre ble hugget opp, kjøpte Axel Lund materialer fra skipet og brukte dette til bygging av en ny spisesal. Gulvet her er fra banjerdekket på skipet, som for øvrig ble kalt Europas skrekk! Spisesalen – kalt Sverresalen, svømmebasseng og ny værelsesfløy stod ferdig ved innvielsen av Stavanger Lufthavn i 1937.

KRIG OG FRED

Under krigen inntok okkupasjonsmakten hotellet, deretter allierte tropper. Da Ellen og Axel Lund igjen overtok hotellet i 1946, var det ingenting igjen av inventar og utstyr. En omfattende renovering måtte til, men våren 1947 ble det atter åpnet for gjester. I 1950 opprettet ekteparet Lund en stiftelse – Ellen & Axel Lunds stiftelse, og overførte Sola Strand Hotel til denne. I stiftelsens målsetting heter det blant annet at hotellet skal drives som et førsteklasses turisthotell, og at eventuelt overskudd skal gå til opplæringen i hotell- og restaurantbransjen. Som en konsekvens av dette ble Norsk Hotellfagskole flyttet fra Oslo til Sola i 1952 og ble her til 1974, da skolen flyttet til Ullandhaug. En tid lå hotelldriften helt nede. Etter hvert ble hotellet delvis sesongåpnet, og full helårsdrift ble gjenopptatt fra 1982.

STAVANGER-GUTTER I LEDELSEN

En annen kjent hotellpersonlighet overtok ledelsen og bygde gradvis opp Sola Strand Hotell til nye høyder. Jan Johnsen – hotellmannen, politikeren og ildsjelen bak Sykehuset i våre hender – gjøvløs på oppgaven med å oppgradere og renovere hotellet, som var temmelig nedslitt. Og i kjølvannet etter ham overtok Gisle Steffensen roret, også han ekte Stavanger-gutt.

RINGEN ER SLUTTET

Administrerende direktør Gisle Steffensen kom til Sola i januar 2002, etter mange år i "utlendighet". Som en kuriositet kan vi nevne at Gisle Steffensens første jobb i bransjen var som kjøkkenhjelp på Sola Strand Hotel i 1964. Sommerjobb, må vite. Dette har tydeligvis gitt mersmak og



ble innledningen til en livslang karriere. Grunnopplæringen fikk han ved Hotel Atlantic i Stavanger, hvor han senere kom tilbake som restaurantdirektør.

- Nå er ringen sluttet, jeg er tilbake der jeg først startet, sier Gisle Steffensen og synes det er godt å være hjemme igjen etter flere hotellår i utlandet, Oslo,



Nordsjøbadet Spa tilbyr en frydefyll sanseopplevelse i detaljrike omgivelser.



Gisle Steffensen, administrerende direktør ved Sola Strand Hotel

”Her er det ikke snakk om utbytte til aksjonærer, her er det ingen som har et sugerør inn i kassen. Overskuddet pløyes tilbake i driften.



Bergen, hotell og catering i Nordsjøen, pluss ansvar for innkvartering og bevertning under OL på Lillehammer, for å nevne noe fra yrkeskarrieren hans.

PRIVILEGIUM

At hotellet er underlagt Ellen & Axel Lunds stiftelse er såvisst et gode, påpe-

ker Gisle Steffensen:

- Her er det ikke snakk om utbytte til aksjonærer, her er det ingen som har et sugerør inn i kassen. Overskuddet pløyes tilbake i driften, og en del av overskuddet går til stipender til videreutdanning i bransjen. Det sier seg selv at det på mange måter er en takknemlig oppgave

å drive virksomheten på denne måten, ja – det er et privilegium. Men la meg føye til at vi er en vanlig stiftelse som driver næringsvirksomhet. Dette betyr at vi betaler skatt som enhver annen bedrift.

KONTINUERLIG OPPGRADERING

- I over 30 år har vi systematisk bygget opp Sola Strand Hotell til det moderne anlegget vi ser i dag. Hele eiendomsmassen er renovert, og gjestene tilbys i dag 91 oppgraderte rom. Bare siden jeg kom hit i 2002 har vi brukt 20 millioner kroner på dette. Nordsjøsenderet, konferansesalen med den fantastiske utsikten, stod ferdig for 11 år siden. Til sommeren river vi den gamle konferanseavdelingen og setter opp et flunkende nytt toetasjers bygg som skal inneholde konferansefasiliteter i første og 56 nye dobbeltrom i andre etasje. Flere dobbeltrom betyr at flere familier velger oss. I utgangspunktet er vi heldig plassert, et steinkast fra stranden, med golfbane som nærmeste nabo, nær by og fornøyer. Og i 2014 fyller hotellet 100 år. Vi har noen tanker på lur i den forbindelse..., avslutter Gisle Steffensen hemmelighetsfullt.

Gründere med rent mel i

”Gode smaker blir enda bedre når de deles. Vi spiser ikke bare for å bli mette, vi spiser for å leve. Og det aller kjekkeste er å dele et måltid med andre” – står det på veggen hos Food Story i Hospitalgata.



Tekst: Elianne Strøm
Foto: Philip Tornes/BITMAP

Food Story handler om mat og måltider; om opplevelse, sanselighet, samhörighet - og historier.

På Food Story vet de hvor maten kommer fra, hvem som har laget den og hva den inneholder. - Vi velger alltid varene våre ut fra følgende krav: Smak, renhet, design og historie. Disse kvalitetskravene danner grunnlaget for alle varene du finner i hyllene våre, på kafémenyen og i Food Story-pakken sier Silje Veen, som er en av partnerne.

RENT MEL I POSEN

Maten hos Food Story er fri for kunstige tilsetningsstoffer, smaksforsterkere, konserveringsmidler, sprøytemidler og genmodifiserte ingredienser.

- Maten skal ikke bare være sunn å spise, den skal også være sunn for miljøet. I den grad det er mulig, benytter vi organiske og kortreiste produkter, sier Veen. Vi håndplukker leverandører som er personlig stolte over produktene sine - og som har grunn til å være det.

Hun og kollega, Maren Skjelde er svært opptatt av å kunne oppmuntre mennesker til å lage mat sammen og ikke minst være nøye med hva en får i seg.

- Vi ønsker å ligge foran. Vi har hatt de samme byggesteinene i 10 år, mulig vi var litt tidlig ute den gang, men flere og flere er opptatt av dette nå, sier Skjelde, som er salgsansvarlig.

FOTFORMSKO OG INSTANT KARMA

Food Story åpnet for første gang i



Maren Skjelde og Silje Veen er opptatt av å inspirere til bedre kosthold og gode måltidsopplevelser.

Stavanger i 2003. Da hadde allerede Veen og de andre partnerne jobbet noen år med konsept, idé og utforming. Tanken bak det hele var å gjøre noe kommersielt med grønn mat.

- Tidligere var dette med økologisk mat litt fotformsko, men heldigvis traff vi godt, og en voksende interesse for sunn og frisk mat gjør at vi er blitt tatt godt i mot.

Food Story ønsker å inspirere mennesker til bedre kosthold, rikere mat- og måltidsopplevelser og et bedre liv.

- Folk er opptatt av kosthold og mye har skjedd siden vi startet. De yngre er

mer bevisste enn tidligere og er med på å lære opp den eldre generasjonen, forklarer hun. Vi gjør det mulig for våre gjester å velge økologisk, fair trade og kortreist mat. Både i kaféen og hjemme eller i gave til andre.

DEN SOM ER MED PÅ LEKEN FÅR SMAKE STEKEN

Food Story tilbyr alle som ønsker muligheten til å utfolde seg på kjøkkenet hjemme sammen med venner og familie. Ved å abonnere på Food Story-pakken får du et byggesett for en førsteklasses hel-



Maten på Food Story er sunn og frisk og helt uten tilsetningsstoffer.



gemiddag annenhver fredag. Pakken ble introdusert i 2003 og er veldig populær. Den har nå 300 abonnenter.

- Det tar ca. en halv time å lage. Tidkrevende sauser og marinader er tilberedt på forhånd av oss, forklarer Veen.

Food Story-pakken skal inspirere familier til å lage mat sammen. Gjennom pakkene ønsker de å gi folk opplæring i mat, både å lage den, smake den og ha interesse for den. De er også i gang med en avtale for bedrifter om levering av pakkene direkte til arbeidsplassen.

- Dersom det er flere en åtte personer i samme bedrift som bestiller pakken, leverer vi fraktfritt til bedriften, sier Skjelde.

ØSTLANDSK VRI

I 2008 åpnet Food Story serveringssted midt på Grünerløkka i Oslo og østlending-

gene ser ut til å trives i vestlandskonseptet.

- Vår første kafé i Oslo var opprinnelig på Vinderen, og vi hadde i en overgangsperiode kun en liten butikk på Grünerløkka. Når sjansen bød seg, følte vi at miljøet på Grünerløkka var mer riktig for oss og vi bestemte oss derfor for å utvide med kafé, sier Veen.

Selv om de har klart å snike inn pølse fra Albert Ldsøe i disken på Grünerløkka, er Food Story opptatt av å bruke lokale råvarer og produsenter.

- Ved å velge en lokal produsert vare støtter man opp om de lokale særegenhetene som finnes rundt om i landet, sier hun.

- Østlendingene er nok mer vant til å bruke tid på spesialforretninger. De kommer gjerne innom og tar med seg et brød og chilipaste, før de går videre til

grønnsakshandleren ved siden av, legger Skjelde til.

IT'S YOUR CHOICE

I sommer åpner Food Story enda et serveringssted. I det nye Choice-hotellet på Løkkeveien kan vi fra slutten av juli få med oss nybakt brød og nykvernet kaffe på vei gjennom byen.

Food Story har inngått samarbeid med Comfort Hotel Square, som er et bed and breakfast- hotell, og skal stå for serveringen på hotellet.

- Choice er opptatt av at gjestene skal kunne få en fullverdig økologisk frokost dersom de ønsker det, og det passer perfekt til oss, sier Veen. De er dessuten opptatt av miljø og service og vi kan lære mye av dem. Samarbeidet har vært utrolig bra.

- Det er enestående og ikke fullt så vanlig at et hotell velger å sette ut driften av restauranten. Vi gleder oss til å flytte inn, og vi synes beliggenheten er spennende, sier Skjelde. Hun håper at flere spennende prosjekt utenfor bykjernen vil være med på å utvide byen.

I tillegg til frokost, lunsj og middag skal Food Story for første gang drive bar. Jentene gleder seg stort og har mange idéer. Drinkene vil naturligvis også være økologiske.

- Vi har jo allerede økologisk vin og øl, og ikke minst vår juiceserie fra Safteriet på Ullandhaug. Det er viktig at vår merkevare også kommer med i barkonseptet, avslutter Skjelde.

Og historien fortsetter – følg med.

ASP Det eneste du trenger er tilgang til internett!



HESBYNETT

ASP fra Hesbynett

- Gir tilgang til kontoret når som helst og fra hvor som helst
- Reduserer IT-kostnadene
- En sikker og stabil løsning
- Passer for bedrifter med ansatte på farten

Kontakt oss for løsningsforslag!
Ring 51 53 20 53 eller send e-post til
salg@hesbynett



Nellie Nooryani, bedriftsrådgiver i SpareBank 1 SR- Bank og Ivar Anton Nøttestad, leder i Madla speidergruppe.

- Medlemsnett gjør jobben for oss

Etter at speiderleder Ivar Anton Nøttestad fikk Medlemsnett, har han brukt mer tid på det han faktisk skal gjøre: Lede 500 speidere ut i naturen.

- Nå har vi kvittet oss med alle papirene, sier Nøttestad.

Nøttestad husker hvordan administrasjonen av de 500 medlemmene var før teknologien gjorde sitt inntog.

- Alt ble gjort manuelt. Brev, frimerker og registrering av utgifter. Nå går det av seg selv, smiler han.

Gjennom Medlemsnett fakturerer Nøttestad speidermedlemmene for kontingent, turer og utstyr. I tillegg har han oversikt over medlemmenes e-post adresser og mobilnummer.

- I løpet av få tastetrykk kan jeg informere en gruppe om å møte et bestemt sted. Det er svært praktisk, sier Nøttestad, som hyppig benytter seg av sms- og e-post tjenesten.

- Jeg bruker tjenestene til å informere om ulike samlinger. Invitasjoner til speidersamlinger sendes ut via Medlemsnett, og samme sted registreres påmeldinger og innbetalinger. Det er enkelt, i tillegg til at jeg har full kontroll, forklarer han.

Nøttestad var blant de første som tok i bruk medlemsnett, og har dermed fått være med å videreutvikle tjenesten.

- Vi går til kundene våre når vi skal oppgradere tjenesten. De bruker Medlemsnett daglig, og kommer med gode innspill. Det er viktig for oss at de er fornøyde, sier bedriftsrådgiver Nellie Nooryani i SpareBank 1 SR-Bank.

- I løpet av få tastetrykk kan jeg informere en gruppe om å møte et bestemt sted. Det er svært praktisk, sier Nøttestad, som hyppig benytter seg av sms- og e-post tjenesten.

Medlemsnett inneholder eFaktura, avtalegiro og OCR. Lag og foreninger får derfor en automatisert håndtering av kontingentbehandling og andre fakturakrav. Medlemsnett har også en innebygd SMS og e-post tjeneste med mulighet til å sende meldinger til enkeltmedlemmer, bestemte aldersgrupper og lag.

Er dette noe for deg? Ta kontakt på 02008 for en uforpliktende samtale.

To ministre åpnet årets matjakt 52—53

Landbruks- og matminister Lars Peder Brekk og fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen åpnet Det norske måltid, årets jakt på de beste råvarene og produktene Mat-Norge har å by på. Jakten ender med prisutdeling og Årets Måltid i Stavanger i november.

Nytt av året er det at Ganefart og Det Norske Måltid har slått sine krefter sammen til en felles lansering av årets konkurranser, og intet mindre enn to ministre stilte opp for å markere at dette er viktige satsinger for matkulturen og det lokale næringslivet. Begge konkurransene har i et større perspektiv betydning for Norge som reisemål.

Næringsforeningen i Stavanger-regionen er som kjent prosjekteier for Det Norske Måltid, mens Stiftelsen Norsk Matkultur er prosjektleder. Konkurransen kårer Årets råvare sjø, Årets Råvare land og Årets produkt. Ganefart arrangeres av Norges Bygdekvinnevalg, og kårer landets beste spisested langs vei og sjø.

- Det handler om folkeopplysning, næringsutvikling og verdiskapning i distriktene, fremhevet Jostein Soland, administrerende direktør i Næringsforeningen i Stavanger-regionen, under åpningen i Oslo.

Næringsforeningen er initiativtaker til Det Norske Måltid og har oppnådd et bredt og landsomfattende samarbeid bak denne satsingen. Neste år går planene enda lengre.

- Da ser vi for oss at det blir en fullskala TV-produksjon på linje med Amanda eller Gullruten, sa Soland.

Tanken er å samle folkets oppmerksomhet rundt maten i beste sendetid.

LEVENDE MATKULTUR

Våre to matministre kunne under åpningen i Oslo slå fast at Norge har mye å by på. Nå gjelder det at vi viser det fram, for turister og reisende, men også for hele det norske folk, som trenger å oppdage



Harald Osa fra prosjektledelsen i Det Norske Måltid, konsernsjef Leif Teksum i DnB NOR, landbruks- og matminister Lars Peder Brekk, leder i Norges Bygdekvinnevalg, Kathrine Kleveland, Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen og administrerende direktør Jostein Soland i Næringsforeningen deler gleden over å se norske råvarer og matkultur presentert på norske spisesteder. Foto: Unn Karin Olsen

hva som finnes av matskatter i eget fylke og eget land. Her er det Det Norske Måltid kommer inn. Leter du etter de beste spisestedene langs veien, er det Ganefart som skal gi svaret.

- Både Ganefart og Det Norske Måltid støtter opp om det reiselivet trenger, levende bygder, et levende kulturlandskap og en levende identitetsbærende matkultur, sa landbruks- og matminister Lars Peder Brekk, som tok seg av selve åpningen.

Han oppfordret folk til å ringe inn sine anbefalinger om gode spisesteder langs veien på Ganefarts tipstelefon. Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen tok stafettspinnen videre og avrundet seansen. Hun presiserte viktigheten av at fiskerier næringen har større fokus på hjemmemarkedet.

- Jeg har et sterkt ønske om å se sjømaten servert langs kystleia og langs landeveien, og vil gjerne se stoltheten hos de som serverer den, sa Lisbeth Berg-Hansen.

LOKAL MOBILISERING

Ganefart og Det Norske Måltid skal på den ene siden bidra til å øke oppmerksomheten om alt det gode som faktisk finnes på matområdet, og for det andre bidra til at det blir bedre. For å gjennomføre konkurranser i alle deler av landet, må det mobiliseres til. Ganefart er mulig gjennom stort innsats blant mange av de 15.000 medlemmene i Norges Bygdekvinnevalg. I Det Norske Måltid er det et lokalt lag i Norges Kjøkkemesternes Landsforening som trekker i trådene når produkter og råvarer skal vurderes. Med seg har de komiteer bredt sammensatt fra lokalt næringsliv.

- Om vi ikke er kjent for å ha de beste spisestedene langs veien i dette landet, er det viktig å vise fram de som er skikkelig gode, mener Kathrine Kleveland, leder i Norges Bygdekvinnevalg.

Av: Egil Hollund

Ring som før bare billigere!

www.hesbynett.no
tlf: 51 53 20 53

Spar penger på IP-telefoni!

- Utnytt internettkapasiteten
- Bruk utstyret du har i dag
- Ring som før, bare billigere!

Hesbynett hjelper deg nå,
ring 51 53 20 53

HESBYNETT

54—55

PROFILEREN



- Området rundt Domkirken og Byparken er ett av de flotteste i byen, sier Christine Sagen Helgø.

Lederen for byutvikling

Et spørsmål til menigmann og menigkvinne om hvor Rådhuset er i Stavanger, ville resultert i lett hoderisting og et svar i retning: - Vett'kje eg. Men det er lokalisert i Øvre Kleivegate 15. Det er her den politiske toppledelsen i byen befinner seg. Det gjelder også leder for kommunalstyret for byutvikling, Christine Sagen Helgø (42), sammen med Sevland og di.



Tekst: Egil Rugland
Foto: Philip Tornes/BITMAP

- Gå ned to trapper og så ta til høyre, var veibeskrivelsen fra resepsjonen i Rådhuset.

Denne fremtredende posisjonen i lokalpolitikken kan tyde på at Christine Sagen Helgø er et politisk dyr som har levd og åndet for politikken fra hun var noen never store. Men nei.

- I tiden som juridisk student ved Universitetet i Bergen var jeg riktignok samfunnsengasjert og aktiv i Studentersamfunnet, men ikke i politiken, sier hun.

Men aktivitetene i Bergen førte ikke bare til juridicum men også til et møte med Johan Helgø fra Stavanger. Det ble giftemål og flytting til Stavanger i 1996 og med jobb som rådgiver på fylkestyrgdekontoret i Rogaland.

Fortsatt var det ingenting som tydet på en politisk karriere.

- Før kommunevalget i 1999 ble jeg spurt om å stå på Høyre-listen, sier Sagen Helgø. Jeg forventet ikke på noen måte å bli valgt inn, sier hun.

RETT INN I FORMANNSKAPET

Men hun ble valgt inn ikke bare i bystyret, men suste inn i formannskapet på direkten.

- Det var ingen strykninger på meg. Det var vel fordi jeg ikke var kjent. Dermed kom jeg foran mange på listen. Det kom som et stort sjokk. Det var overraskende å komme i en posisjon til å være med på å bestemme og påvirke det som skjer i byen.

Nå har sjokket tydelig gitt seg, og hun har gått fra rollen som politisk rådgiver til rollen som leder av kommunalstyret for byutvikling, også kalt kommunalråd.

Christine Sagen Helgø er fra Holmestrand, en by med status som trafikal flaskehals i sin tid uten at vi et

øyeblikk antyder at det er grunnen til engasjementet i byutvikling. Men infrastruktur henger sammen med byutvikling har vi hørt.

- Forskjell på Stavanger i 1996 og 2010? Stor utvikling innen kultur

- Det har skjedd en stor og positiv utvikling fra 1996, sier hun. Det gjelder spesielt innen kultur med utgangspunkt i det som skjedde i forbindelse med statusen som europeisk kulturhovedstad. Nå gjelder det å legge forholdene til rette for en enda bedre utvikling særlig når det gjelder infrastrukturen omkring kulturen. Det viktige som har skjedd er at vi

”Jeg er opptatt av sentrum, det er framfor alt viktig å få et sentrum for alle aldersgrupper.

har våget å satse på kulturutvikling med utgangspunkt i Bjergsted-visjonen.

UNIK KULTURARENA

- Det er en utbygging som ikke bare dreier seg om et nytt konserthus, men det innebærer også byggingen av en videregående skole, en kulturskole for barn og utdanningen i musikk og dans ved universitetet. Det er på denne måten skapt en unik arena for kultur. Det gir muligheten for å begynne i kulturskolen, gå over i videregående skole og videre til musikk og dans ved universitetet og ende opp som musiker i symfoniorkesteret, sier kommunalråden og styrelederen i Konserthuset.

MEN DET HAR SKJEDD MER.

- I tillegg har Stavanger kommune kjøpt opp bygninger som gjør at vi kan utvikle denne satsingen videre. Da tenker jeg på Norges Bank-bygget, Nedre Strandgate (tidligere Straen Interiør) og hermetikkla-

boratoriet. Nå har kommunen også kjøpt Tou Scene. Eiendommen kostet 60 millioner. Kommunen har laget en mulighetsstudie som vil koste 300 millioner kroner å gjennomføre. Denne utviklingsplanen må sees i et langtidsperspektiv. I første omgang får vi på Tou Scene på plass ateliermuligheter for utøvende kunstnere og øvingslokaler for band. Det gir ikke bare kulturlivet en unik mulighet for utvikling, men det er også ledd i en strategisk byutvikling.

KREATIVT

- Vi kan på denne måten beholde det kreative miljøet i en bydel som er i transformasjon fra industri til boligområde og næringsvirksomhet med forankring i Urban Sjøfront. Det blir en kulturakse fra Bjergsted til Storhaug.

Men det har så langt ikke vært noen publikumsvalfart til Tou Scene. Det kan skyldes sløvheter, men kanskje også at Tou Scene er en smule utenfor allfarvei, prøver vi oss en smule kjetterisk.

- Tou Scene er allerede godt besøkt i dag. Stavanger er en tett by, og det er ikke langt fra sentrum til Tou, parerer Sagen Helgø. Men denne aksen vil bringe østre bydel tettere til sentrum.

Det kalles byutvikling, og det er nærliggende å spørre om hva Sagen Helgø legger i begrepet.

- Byutvikling skal bidra til at Stavanger blir en god by å bo i for alle. Det vi politikere kan gjøre er å legge til rette de fysiske rammene for utviklingen.

TUSENÅRSSTEDET

En av rammene heter tusenårsstedet, også kalt Torget. Et sted som enten blir lovprist eller skjelt ut alt etter som.

- Tusenårsstedet er blitt flott sammenlignet med da jeg kom hit i 1996, sier Sagen Helgø. Det er nå blitt en åpen akse til Domkirken og Kongsgård skole. Det åpner opp og får vist de flotte byggene fra Vågen. I likhet med andre store byer har vi fått en stor åpen plass. Det er en plass som kommer til sin rett under konserter

og fungerte strålende under 2008-åpningen. Det er klart det blåser, men slik er det jo på Vestlandet.

Den blå promenade er i ferd med å bli fullført, men nå i innspurten er deler av sentrum preget av graving. Kongsgårdbakken er åpnet igjen, men Nedre Strandgaten er stengt. Det graves.

- Denne gravingen henger også sammen med at ledningsnett under bakken måtte skiftes, sier Sagen Helgø. Det er beklagelig at det i perioder graves så mye i sentrum og jeg forstår frustrasjonen. Men dette er en naturlig del av byutviklingen, og vi har noen infrastrukturelle utfordringer i Stavanger som vi må løse. Det vil bli bedre.

TJENSVOLLKRYSSET

Det skal det også bli i Tjensvollkrysset, og vi må innrømme at vi er litt i tvende sinn om vi skal bringe opp temaet selv om det ikke er et kommunalt hovedanliggende.

- Siden jeg kom hit i 1996 er det helt klart at trafikken har økt kolossalt, og jeg vil nøye meg med å si at det er Statens vegvesen som er ansvarlig for krysset, og det vil gjøre trafikkavviklingen noe bedre enn den var. Spesielt vil det bli bedre tilrettelagt for myke trafikanter. Jeg er glad for at fylkeskommunen trakk innsigelsene mot reguleringen av Eiganestunnelen. Det er nå en godkjent prosess med Eiganestunnelen og den er med i Nasjonal Transportplan. Gjennomføringen av Eiganestunnelen og Ryfast vil gjøre at trafikkavviklingen blir bedre i fremtiden.

BYBANE

- På den annen side må vi bare innse at vi kan ikke bygge oss ut av de infrastrukturelle problemene. Det er helt avgjørende for den videre utviklingen at vi får til en bybaneløsning. Stavanger er den tettest befolkede byen i landet. Vi må få kollektivtransporten på plass med bybane. I 2040 vil Forus ha 60 000 arbeidsplasser, og da sier det seg selv at vi må ha på plass kollektive løsninger med bybane, og vi må planlegge i et langtidsperspektiv når det gjelder investeringer. Det vil vi få igjen for. Det er nødvendig med store infrastrukturelle løst for å takle fremtiden. En bybane med avgang hvert 15 minutt er en mer effektiv og miljøvennlig løsning enn utbygging av busstilbudet.

La oss komme tilbake til sentrumskjernen. Vi begynner i Paradis. Et område som mange har karakterisert som indrefilten i byen. I øyeblikket er det snakk om en seig indrefilet. Det var tegn til hallelujastemning da Aker Solutions gikk inn for flytting til Paradis. Men verken Aker eller kommunen var lenge i Paradis. Aker skrinla planene, og indrefilet venter fortsatt på å bli tilberedt og fortært.

PARADIS

- Paradis vil bli et fantastisk område med urbane kvaliteter når det blir utviklet. Vi håper å få til en avklaring i dette området. Vi er i dialog med Jernbaneverket, og vi ønsker å utvikle Paradis med næring, boliger og et friområde med båtplasser og kafeer. Jernbaneverket har kommet med innsigelser og ønsker å ha hovedbanegården i Paradis. Vi har forelått Kvalaberg som alternativ. En utbygging av Paradis vil styrke og utvide sentrum i Stavanger. Det vil også bety flere arbeidsplasser i sentrum. Alle fremtidige arbeidsplasser kan ikke ligge på Forus.

Det er ikke langt fra Paradis til Nytorget.



”Jeg er blitt glad i Stavanger, men innser at jeg aldri kan bli en ekte siddis.

NYTORGET

- Det er et område som er i ferd med å få en giv med etableringen av butikkene i Mediegården i det gamle Aftenbladbygget. Nytorget er viktig fordi vi må ta vare på møteplassene i byen. Det er et område som kan utvikles til et kulturtorg. Nå er Petrikirken pusset opp. Nytorget er i dag bundet opp som parkeringsplass. Det kan bli lokaliseringen til en ny kino under bakken i tilknytning til parkeringsanlegget under Bergeland. Tenk deg selv å gå direkte fra parkeringsanlegget til en kino og så komme opp i dagen på et torg med kafeer og forskjellige kulturaktiviteter. Det er en løsning som kan berike område og forlenge sentrumsaksen inn mot østre bydel.

Christine Sagen Helgø er selv en flittig bruker av sentrum.

- Jeg er opptatt av sentrum, det er fremfor alt viktig å få et sentrum for alle aldersgrupper.

Geoparken er et godt tiltak for barn og ungdom. Vi må skape arenaer for barn, lage små lommer med klatrestativer i tillegg til butikker, restauranter og kafeer.

- Vi har et fantastisk barne- og ungdomsteater i denne byen, og vi er flinke på næring, men vi må også tilrettelegge for at barn kan gis mulighet til fysiske aktiviteter. Vi må bare innse at barn er blitt mer inaktive og tyngre. Vi må tilrettelegge forholdene slik at barn får et tilbud utenom den organiserte idretten. Det er allerede gode tiltak som geoparken, skatehallen på Storhaug, men vi trenger nå å bygge flere svømmehaller.

ARKITEKTURPLAN

- Det er nå i gang arbeidet med å utarbeide en arkitekturplan for Stavanger, sier Sagen Helgø. Oslo har allerede en slik plan, Trondheim og Bergen er i gang med arbeidet. Den skal definere hva vi vil ha. Det er ingen tvil om at arkitektur er grunnlaget for et godt miljø og bedre livskvalitet. Stavanger har Europas største trehusbebyggelse. Den må vi ta vare på samtidig som vi må utvikle nye bygg. Personlig ser jeg på Domkirken og Byparken som kanskje det flotteste området i byen, og jeg har forhåpninger om at Konserthuset som står ferdig i 2012 blir et bygg vi kan være stolte av. Det har en arkitekturløsning som vil gi kvalitet tilbake til byen.

Christine Sagen Helgø bor i Bjørnøygaten på Eiganes sammen med mann og to barn. 42-åringen føler ingen påtrengende 40-årskrise.

- Men jeg trener mer enn tidligere, og har gått både Sesilåmi og Birkebeineren. Fysisk aktivitet gir grunnlag for god livskvalitet.

Livskvaliteten blir sannsynligvis opprettholdt også på familiehytte på Sjernerøy og på Haukeli.

- Jeg er blitt glad i Stavanger, men innser at jeg aldri kan bli en ekte siddis, smiler hun.

Christine Sagen Helgø har nå vært tre perioder i kommunalpolitikken. Det nærmer seg kommunalvalg i 2011.

- Politiske ambisjoner?

- Det er å gjøre en så god jobb for byen som mulig og særlig på området byutvikling, svarer Christine Sagen Helgø.

GASTRONOMISK INSTITUTT



Måltidets Hus og Gastronomisk Institutt tilbyr et smakfullt alternativ for møter og bedriftslunsjer. Vårt kjøkkenteater gjør lunsjen til en innovativ og lærerik opplevelse for deg og dine forretningsforbindelser. Dere vil sitte på «første rad» rundt kjøkkenbenken hos noen av Norges fremste kokker og på menyen står sesongens utvalgte råvarer.

Vi tilbereder og serverer en 3-retters meny med alkoholfri drikke og tempoet for måltidet bestemmer dere selv.

Et kjøkkenteater har som gjennomsnittlig varighet ca 1 times tid fra ankomst til avsluttende kaffekopp.

En kjøkkenteaterlunsj har en pris på Kr 750,- pr pers ved min. 15 personer. Dette inkluderer 3-retters meny og drikke.

Kjøkkenteateret booker dere på mail lke@gastronomi.no eller pr tlf: 51 87 59 30



Opplev en smak
av Matfylket
Rogaland i
Måltidets Hus.

FASETT

I godt selskap på Forus



Tvillinggården tilbyr nye og moderne kontorfasiliteter av høy kvalitet for behov fra 20 til 2500 kvm.

Sammen med selskaper som Steenstrup Stordrange, BDO Noraudit, RC Consultants, Block Watne, Proffice, Visindi, Trallfa Industrier m.fl. blir du en del av et dynamisk og inspirerende miljø. Lokalene er av meget høy kvalitet og må oppleves!

Kontaktpersoner:

Trallfa: Merete Underhaug, 918 33 913, merete@trallfa.no

Megler: Tomas Hegre, 971 98 222, tomas.hegre@em1.no

Se mer på **trallfa.no**



UiS-ekspertisen om naturkatastrofene:

– Hva mer bør vi være for

Askeskyer, svineinfluensa og global oppvarming – hvordan påvirkes du av det som skjer rundt deg? Ifølge Odd Einar Olsen, professor ved samfunnssikkerhet på UiS har vi mennesker høy aksept for naturkatastrofer, men vi er ikke så opptatt av hva som skjer i framtiden.



Tekst: Elianne Strøm

– Vi aksepterer lettere hendelser som ingen kan lastes for, kontra situasjoner som er menneskeskapt. Situasjoner vi kjenner til er dessuten også lettere å avverge, sier han.

ASKETAP FOR FLYINDUSTRIEN

Selv om helserisikoen i Norge ble vurdert som liten, har askeskyen fra Island ført til at flypassasjerer har stått askefast rundt om i hele Europa. Rundt 100.000 flyginger ble kansellert. Ikke siden andre verdenskrig har en hendelse hatt større konsekvenser for luftfarten. Den internasjonale lufttransportorganisasjonen (IATA) anslår at flyindustrien tapte 10 milliarder kroner på krisen, mens FN turistorganisasjon (UNWTO) anslår et tap for turistindustrien på 13,5 milliarder. Stegningen av luftrommet medførte også at akutthjelp og planlagte operasjoner med ambulansehelikoptre og ambulansfly ble kansellert på kort varsel – og satte dermed menneskeliv i fare.

– Selv om vulkanutbruddet på Island ikke medførte store trusler for oss her hjemme, er jo dette et godt eksempel på hvordan naturkatastrofer påvirker livene våre, sier Olsen.

AKSEPTERER NATURKATASTROFER

Kriser og katastrofer preger samfunn både nasjonalt og internasjonalt. Årsakene kan være natur og klima, eller mennesker og teknologi. Ifølge Olsen kan kriser også ha sin årsak i infrastrukturelle forhold som energiforsyning, vannforsyning eller kommunikasjon og transportnett. Økende teknologisk kompleksitet gjør samfunnet mer sårbart. Hva som skremmer oss er altså ikke nødvendigvis naturkatastrofer, ifølge Olsen.

– Ut i fra et generelt nivå er det stor aksept for naturkatastrofer. Man blir irritert, men en aksepterer at det ikke er noe vi kan kontrollere, sier han. Vi aksepterer også ulykker, men dersom noen med overlegg prøver å skade andre, som for eksempel terror, har vi ingen toleranse.

Ifølge Olsen og undersøkelser som er gjort, er det også slik at det som er ukjent og det som vi ikke ser skaper mer frykt enn det som kan sees.



Slik ser askeskyen som har skapt store problemer for luftfarten i Europa ut.

– Det som vi kjenner til kan vi også være forberedt på. Her ved Norges kyst er vi vant til vær og vind og har beredskapsplaner mot dette. Vi kan avverge mye og er vant til situasjonen. Undersøkelser viser at vi er mer opptatt av det som gir konsekvenser nå enn det som kan skje i framtiden.

LANGVARIGE KONSEKVENSER

Det er mye vi kan beskytte oss mot, men

Best på arbeidsplassergonomi

- Ny kontorpult?
- Nye møteromsmøbler?
- Planløsning og møblering av store kontorbygg?
- Eller bare hjelp til å stille inn kontorstolen?



ERGONOMI konsulent

Kontormøbler med funksjon & design

www.ergonomikonsulenten.as • telefon: 51 95 89 80

Vi møblerer for næringslivet



E.ON Ruhrgas

Noen av våre fornøyde kunder: • Wintershall • Seadrill

• Marathon Petroleum • Seawell • JWC (Nato) • Deloitte • Oceaneering • LETP Smith International • Tjeltna Eiendom • Malm Orstad • BG-Norge • Sola Kommune • Viju

beredt på?



det som kommer overraskende på oss er vanskelig å håndtere. Situasjoner som rammer økonomiske sentre vil ramme oss kraftigere enn jordskjelv på Haiti, ifølge Olsen. Han mener at visse situasjoner og hendelser som ikke rammer oss direkte likevel kan ramme oss indirekte dersom de går over lenger tid.

- Hvis Katla også får et utbrudd, og vi i en to års periode stadig opplever askeskyer som hindrer flytrafikk, vil nok

de aller fleste av oss legge om reisevaner og planlegge annerledes enn tidligere. Også hel-sevesenet måtte ha satt i gang beredskapsplaner, og byer vil for eksempel måtte bygge opp medisindepot slik at man fikk tak i viktige medisiner i flere byer som tidligere ble fraktet med helikoptre, avslutter Olsen.



Odd Einar Olsen

Business as usual

Selv om askeskyer fremdeles truer på himmelen og kan sette en stopper for reiseglade nordmenn, ser det ikke ut som vi tar dette så veldig alvorlig. Informasjonssjef hos Star Tour, Elisabeth Larsen-Vonstett, sier til Rosenkilden at det er business as usual hos dem.

- Det virker som om nordmenn er både solhungrige og pragmatiske etter en lang vinter, og ikke minst med forrige sommer som regnet bort friskt i minne. Vi merker ikke noe til flere avbestillinger enn van-

lig, hverken fra Rogaland spesielt eller hele landet generelt. Mange har vel etter hvert også oppdaget at det å reise på en charterferie er det økonomisk tryggeste du kan velge i usikre asketider. Dersom reisen blir kansellert, er vi som reisearrangør, ansvarlige for å gi deg pengene tilbake, både for fly og hotell. Vi sørger også for at du har tak over hodet og mat i magen mens vi venter på å kunne få deg trygt tilbake til Norge etter endt ferie hvis en askesky har ført til forsinkelser, sier hun.

REKORDHØY VEKST PÅ MOBILNETT

Store, uventede hendelser resulterer ofte i kraftig trafikkvekst i mobilnettet. Trøbbel etter askeskyen fra Island gjorde at nordmenn ringte mer med mobilen. NetComs kommunikasjonssjef, Øyvind Vederhus, har uttalt at det kokte i NetComs mobilnett etter at askeskyen satte en brå stopp for folks reiseplaner. Ifølge Vederhus var veksten etter vulkanutbruddet en av de sjeldnere, og kan sammenlignes med økningen man ser i julen, SMS-høytid nummer én i Norge.

VULKANSKASKE

Vulkansk aske består av svært finkornede partikler av stein eller mineraler som er mindre enn to mm i diameter, og som blir sprøytet ut fra en vulkanåpning. De finkornede partiklene kan fraktes mange kilometer, og ender opp som et støvlignende lag over himmelen. Dette er kjent som et «askefall».

Vulkansk aske har en tendens til å kile fast maskineri. Dette representerer en stor trussel mot fly og helikoptre som flyr nær eller gjennom askeskyer. Motorer har en tendens til å stoppe, og drivstoff- og vannsystemer ombord kan tilsmusses og siden trenge reparasjoner.

De finkornede askepartiklene kan forbli høyt oppe i atmosfæren i mange år, og spres over hele verden av vinder i stor høyde. I noen tilfeller kan høye konsentrasjoner av vulkansk aske også forårsake klimaforandringer.

SAMFUNNSSIKKERHET

Samfunnssikkerhet er et fagområde der en studerer ekstraordinære hendelser og påkjenninger som det moderne samfunnet utsettes for. Trusler mot sikkerhet og robusthet i samfunnet kan være både natur- og menneskeskapt. Eksempler på dette er økologiske endringer som påvirker klima og naturforhold, endringer i infrastruktur som energi- og vannforsyning, kommunikasjon og transport, men også endringer i sosiale relasjoner og atferd som kan føre til organisert kriminalitet eller terrorisme.



Pål Jacob Jacobsen

Stavanger-regionens Europakontor
 pal@onemarket.be
 www.stavangerregion.eu

Nye energimoter i Brussel

Da Romano Prodi var president i Europakommisjonen 1999-2004 kunne han ikke holde en tale uten å snakke om hydrogensamfunnet som han og hans kommisjon trodde så mye på. Under Andris Piebalgs tid som energikommisjonær 2004-2009 endret bildet seg. Russerne skrudde igjen gasskranen og sammen med klimautfordringene inspirerte dette EU-lederne til å lage en felles energi- og klimastrategi.

Hydrogensamfunnet ble lagt i en skuff og forsyningssikkerhet, vind og Clean Coal /CCS kom på moten.

Nå har EU kastet seg ut i en ny periode med tyske Günther Oettinger som energikommisjonær. Energibildet for Europa har nå forandret seg på nytt. Lavere forbruk i Europa har sammen med det økte tilbudet av skifergass endret markedssituasjonen i Europa. Gass er nå konkurransekraftig med kull og gass, og er en bra balansekraft for ustabil fornybar energi. Og med mer LNG, NorthStream og kanskje Nabucco på plass så er gassforsyningen til Europa sikrere enn på lenge.

Hva kan vi så forvente oss på motefronten i Brussel?

Gasslobbyen har lenge vært svak i Brussel. Den har sammen med kullobbyen fokusert på CCS (Karbonfjerning og lagring) – men egentlig så har dette indirekte vært støtte til kull. Nå tror jeg at de skiller lag, og at gasslobbyen kommer til å presentere seg mye sterkere som et økonomisk og miljømessig alternativ til kull og også som et alternativ til CCS (konvertere fra kull til gass).

CCS har kommet langt med direktiver og demonstrasjonsprosjekter, men kan få tøffe tider framover med motstand fra mange hold – fra medlemslandene som sliter økonomisk, fra gasslobbyen som ser gass som et rent alternativ og miljøbevegelsen som har betraktet CCS som et nødvendig onde.

Vindlobbyen er veldig sterk i Brussel og den nye Europakommisjonens vilje til å koble nettene sammen over grensene og rundt Nordsjøen og Østersjøen gir vindbransjen en sterk posisjon i lang tid framover.

Atomkraften tør ingen i Brussel å snakke høyt om, men på den usynlige agendaen ligger den fortsatt godt og trygt.

Sett fra Brussel kan det derfor se ut som om Statoil og den norske regjering med utsettelsen av CCS på Mongstad, oppfører seg som riktige moteløver – ser tidlig hva som er på gang og endrer strategi.

MESSE – DEKOR – SKILT



Sjekk mulighetene på våre nye nettsider

www.bitmap.no

BITMAP*

Lervigsveien 22, 4014 Stavanger, Tlf. 51 84 92 30
post@bitmap.no, www.bitmap.no

REKLAMEFOTO SCANNING DIGITAL UTSKRIFT SKILT MESSEDEKOR BILDEDATABASE



Hypnotisører, importører og paintballarrangører

En passe stor bank for gode forbindelser

Kontakt oss for en samtale om deg og bedriften din.
Ring oss i dag: 51 67 68 08

Liv Ingjerd Grude
rådgiver



Sandnes Sparebank
Næringsliv

Vestre Svanholmen 4, Forus
www.sandnes-sparebank.no

Gå inn på rosenkilden.no – vår møteplass på nett!



- Nye debattsider med mulighet for både kommentarer, leserinnlegg og replikker.
- Nyheter oppdateres hver dag.
- Egne nyhetssider for ressursgruppene.
- Egen seksjon for INN-Rogaland.
- Søkbart arkiv – nå også i papirutgaven av Rosenkilden.
- Nyheter om alle medlemsbedriftene våre i andre nettmedier.
- Les papirmagasinet Rosenkilden online.
- Møtekalender gir deg hele oversikten over møter og arrangement – og du kan melde deg på online.
- Egne medlemssider der du blant annet kan legge inn nyheter om din bedrift.
- Les om hvem som har byttet jobb og send inn melding om nyansettelser både til papir og nett.

- En global konkurransesituasjon

- Forus konkurrerer med Oslo, London og Østen. Vi trenger rammebetingelser som fortsatt gjør oss konkurransedyktige nasjonalt og internasjonalt, sier Erik Tjemsland, administrerende direktør i Forus Næringspark. Han var en av over 160 som deltok på det årlige Forus-møtet.

Tjemsland dro på møtet fram en rekke eksempler på forhold som myndighetene avgjør: Lokaliseringsstyring, rekkefølgen mellom utbygging og infrastrukturbygging, kostnadsbidrag fra utbyggere, kvalitetskrav til utforming av infrastruktur, grøntanlegg og bygg, veiprising, parkeringsnormer og parkeringsavgifter på privat grunn.

- Næringslivet på Forus er preget av å være internasjonalt orientert i en global konkurransesituasjon. Det er ikke slik at bare i dag foregår omstrukturering. Det vil være kontinuerlige forandringer de neste 30 til 40 årene. Det vil i den perioden bli tatt viktige lokaliseringsbeslutninger, og da ikke nødvendigvis om man skal være på Forus, i Stavanger sentrum eller omvendt. De viktige lokaliseringsspørsmålene handler om å være i Stavanger-regionen, alternativt i Oslo, London eller i Østen, sa Tjemsland.

Forus-møtet er et samarbeid mellom

Næringsforeningens ressursgruppe for Forus og Forus Næringspark. Møtet tar for seg utfordringene og utviklingen i regionens største næringsområde.

Og utfordringene er ikke små. Utviklingen de siste årene har vært enorm - og ser heller ikke ut til å stoppe opp med det første. I 2003 var det rundt 20.000 som hadde sin arbeidsplass på Forus. I dag er dette tallet rundt 35.000, fordelt på rundt 1000 bedrifter innen energi, industri, tjenester og handel. Forventet utvikling tilsier at Forus vil huse rundt 60.000 arbeidstakere i 2040.

- Utviklingen vil ikke være lineær, men følge konjunktursvingningene, påpekte Tjemsland.

Og selv om utfordringene er store, synes Tjemsland det var betryggende å høre Christine Sagen Helgø, leder for byutvikling i Stavanger kommune. Hun tok for seg visjoner og utfordringer for framtidens næringsområde på Forus. Sentralt i dette er selvsagt veier og infrastruktur.

- Området skal bli mer tilgjengelig. Dobbeltsporet har åpnet. Vi holder i dag på med å regulere en sykkelstamvei. Den er det mange som ikke har hørt om, men jeg tror den kan avhjelpe mye. Bybane vil også være sentralt når det gjelder å få til økt kollektivbruk, sa Helgø.

- STERKERE URBANISERING

Helgø var også opptatt av at utviklingen på Forus går mot sterkere urbanisering. Allerede har området fått sin første restaurant. Boligområdene spiser seg stadig tettere innpå og kravene til flere servicetilbud forventer hun vil øke.

- Gater, parker og turstier er alle slike eksempler. Mange nye arbeidsplasser vil også være rene kontormiljøer med større krav til arkitektur og miljø, påpekte Helgø.

Av: Egil Hollund



Over 160 personer deltok på årets Forus-møte.



Næringslokaler i Stavangerområdet



Til leie: Kontor – butikk – serveringssted – kjøpesenter

www.ogreid.no - tlf.: +47 51 85 40 00 - mail: post@ogreid.no



Siri Skaar, styreleder i Næringsforeningen.

Risikovegring eller risikostyring?

Det har de siste ukene vært mye snakk om risiko; risikoen for flere askeskyer, risikoen for at Katla bryter ut eller risikoen for en oljekatastrofe i norske farvann slik vi nå ser i Mexicogolfen.

Det meste av det vi foretar oss innebærer risiko! Ferdes du i trafikken, enten som bilist, syklist eller fotgjenger, utsettes du for risiko for å havne i en trafikkulykke. Reiser vi med båt eller fly innebærer dette også en risiko for at noe galt eller uforutsett skal skje – enten i form av askeskyer, streik, dårlig vær eller menneskelig svikt.

Så hva gjør vi da med all denne risikoen? Det nytter ikke å holde seg hjemme, for de fleste ulykker skjer jo som kjent nettopp der. Vi kan faktisk ikke klare å leve uten at det er elementer av risiko rundt oss. Heldigvis blir vi stadig flinkere til å vurdere, kvantifisere og til å påvirke ulike typer risiko. Jeg leste en gang at sannsynligheten for å havne i en flyulykke var lavere enn sannsynligheten for å bli sparket i hjel av en struts. Nå husker jeg ikke alle detaljene rundt denne statistikken – det er mulig det bare var relevant for beboere i land der det faktisk finnes struts – men uansett om det ikke er så vitenskapelig, så gir det oss en indikasjon på at risikoen er lav.

Mange typer risiko kan man også styre – man kan redusere sannsynligheten eller konsekvensene og dermed den totale risikoen. I eksempelet trafikkulykker ser man at faktorer som veistandard, holdningskampanjer og kontroller bidrar til å redusere sannsynligheten for ulykker, samtidig som sikkerhetsutstyr som hjelm, bilbelte og airbag bidrar til å redusere konsekvensene. I forhold til naturens overraskelser som jordskjelv og tornadoer forsøker man også å styre risikoen gjennom best mulig varsling, forsterkede bygninger etc.

SEROS – Senter for risikostyring og samfunnssikkerhet er et av Universitetet i Stavangers (UiS) bidrag til å styrke kompetansen

vår på nettopp dette området. Målet er å fremskaffe tilstrekkelig informasjon og struktur for å kunne styre risiko i samfunnet og balansere konflikten mellom det å utforske muligheter på den ene side og unngå ulykker og katastrofer på den andre. Senteret påpeker selv at det alt for ofte ser det ut som om risikostyring krever en ulykke for å komme på den politiske dagsordenen. Dette gir ofte overreaksjoner og uheldige prioriteringer.

Stavangerregionens fremste industri er basert på nettopp risikostyring. Vårt næringsliv har tung teknologisk kompetanse og sterkt fokus på HMS. I samhandling mellom SEROS og næringslivet kan man i stadig større grad kvantifisere eksempelvis risiko forbundet med utvinning av olje og gass, samtidig som man kan styre og redusere denne risikoen gjennom en kontinuerlig teknologisk utvikling. Samlet sett har vi mange tiårs erfaring med sikkerhetsstyring her i regionen, og det er denne erfaringen vi trenger når det skal vurderes om det kan være forsvarlig å åpne for leting i Lofoten og Vesterålen.

Vi skal selvfølgelig ikke ta unødvendig risiko på egne eller andres vegne, men vi må ikke bli handlingslammet i vår redsel for det uforutsette. Målet må være risikostyring, ikke risikovegring, og med de ressursene denne regionen har å by på skulle vi ha mye å tilføre de beslutningsprosesser som pågår både nasjonalt og internasjonalt.

Siri Skaar

Møter i Næringsforeningen juni og august 2010

04. Juni

Kl. 08:30-12:00

BI Stavanger

Lederskolen: Hvordan jobber de beste lederne og hva kjenne- tegner dem?

Blant foredragsholderne på dette halvdagsseminaret er adm. direktør i SR-Bank, Terje Vareberg. I år går han av som toppsjef i banken, men kan se tilbake på et langt liv som leder i mange spennende selskaper.

09. juni

Kl. 07:45

AMFI Madla

Varehandelsrapporten 2010

SpareBank 1 SR-Bank presenterer Varehandelsrapporten. Banken i samarbeid med Asplan Viak har utviklet et arbeidsverktøy for å måle varehandel og personlig tjenesteyting. Rapporten er de siste årene møtt med stor interesse både i næringslivet og innen offentlig sektor, og er en viktig diagnosestiller for regionens næringsliv.

25. august

Kl. 16:00

Stavanger Forum/ONS

Nettverksmøte for unge i energibransjen: Sustainable energy - illusion or reality?

Blant foredragsholderne kommer: Dale Nijoka fra Ernst & Young, Øystein Dahle, kjent som ekspert på energi, miljøvern og friluftsliv, Erling

Sande fra Stortingets energi- og miljøkomite og Eimund Nygård fra Lyse Energi.

Det tilbys guidede tematurer på ONS i forkant av arrangementet, turene vil bli ledet av pensjonistforeningen til Statoil. I tillegg til faglig innhold blir det også servert mat og drikke. Arrangementet avsluttes med felles buss til Vågen og videre sosialt samvær på ONS festival.

Arrangementet passer for alle unge i energibransjen som ønsker faglig og sosialt påfyll.

31. august

Kl. 19:00

Rosenkildehuset

Styrehjulet

Næringsforeningen i samarbeid med Styreakademiet Rogaland inviterer til solid og praktisk forankret kompetanse program i styrearbeid. Styrehjulet passer for alle som sitter i en styreposisjon i dag, eller ønsker å bygge opp kompetanse for å ta del i regionens pulserende næringsliv i nær fremtid. Styrehjulet er fordelt på fire samlinger.

Tema 31.august: Se fremover – neste år

Mål og budsjettplaner for viktige strategivurderinger, beslutninger/prosjekter, kontrollaktiviteter og revisjoner.

30. august

Kl. 10.00

Clarion Hotel Stavanger

Rogaland på børs

Investorseminar i samarbeid med DnB NOR Markets. Børsnoterte selskaper med base i Rogaland presenterer seg for sitt lokale publikum.

Nye medlemmer

Næringsforeningen i Stavanger-regionen har fått flere nye medlemmer siden 1.april. Her er de nye medlemmene:

Annetur AS
Bemy Maskin & Transport AS
BrandIT
Brunel Energy Norge AS
Byggservice Egersund AS
Dalane Energi IKS
Daniel Engen Productions
Egersund Betongteknikk AS
Egersund Fisk AS
Ervik Shipping AS
Gjesdal Møbelfabrikk AS
Hakkebakkeskogen
Private Barnehage AS
Haugesundregionens Næringsforening
Headhunter-Agency Norge AS
Intrum Justitia AS
J. Tollefsen AS
Klepp Næringspark AS
Klimaservice AS
Kort & Godt Fosshagen
Kristiansen & Selmer - Olsen AS
KS Norwegian Edelsplitt
LÉVA Urban Design
Lund Kommune
M & G Elektro AS
MacArtney Norge AS
Olavstoppen AS
ProNav AS
Rogaland Arbeiderparti
Scandic Hotels
ScreenCancer AS
SemaGroup
Sørmarka Flerbrukshall IKS
VIA Travel Egersund
Xina AS



GOLFPAKKE FOR HELE FAMILIEN FRA 2.295,-*

(2 voksne + 2 barn) stort familierom inkl.
frokost samt en runde på Pay & Play banen!

*2010 priser.



UTSIKTEN

utsikten.no • 38 35 88 00

Utsikten er Sørlandets nyeste Kurs, Konferanse og Eventhotell, Listers Kjøkken, Norges vakreste GolfPark, moderne KunstSenter og utendørs Amfi.



Birgitte Rødsæther
ProJure Advokatfirma

Birgitte Rødsæther er ansatt ved ProJure Advokatfirma. Rødsæther har lang erfaring innen arbeidsrett og andre HR-relaterte fagområder. Hun har god kjennskap til olje- og gassnæringen da hun kommer fra jobb som advokat gjennom 13 år i fagforening med medlemmer i næringen. Hun har erfaring fra alle typer juridisk bistand på sine fagområder, herunder prosedyre.



Einar Nonås
Konsulent og leveransesjef i Proplan

Einar Nonås (39) er ansatt som ny konsulent- og leveransesjef i Proplan. Nonås sitt hovedarbeidsområde vil være videreutvikling av Proplans metodeverk for installasjon, konfigurasjon og vedlikehold av software til å understøtte våre kunders forretningsprosesser. Einar Nonås har de siste seks årene jobbet som Business System Manager i Roxar ASA, med ansvar for Roxars regnskaps- og logistikk-løsninger, timefangst, lønn, reiseregning og konsernets datavarehusløsning.



Eirik Sandal
Konsulent i NaviCom

Eirik Sandal er ansatt som ny konsulent i NaviCom. Sandal er utdannet siviløkonom og har jobbet som konsulent på Microsoft Dynamics NAV og LS Retail Butikkdatasystem i flere år. Han har lang erfaring med systemene og kunnskap om en rekke ulike bransjer og utfordringer de står overfor.



Gina Blomberg
Konsulent i NaviCom

Gina Blomberg er ansatt som ny konsulent i NaviCom. Blomberg er utdannet økonom og har jobbet som konsulent på Microsoft Dynamics NAV og LS Retail Butikkdatasystem i en årrekke.



Vidar Jensen
Konsulent i NaviCom

Vidar Jensen er ansatt som ny som konsulent i NaviCom. Jensen har arbeidet med programmering siden begynnelsen av 80-tallet. Han er opprinnelig utdannet elektroingeniør og har opparbeidet seg solid erfaring som systemutvikler og designer på ulike applikasjoner og i ulike programmeringsspråk. Han kjenner blant annet Microsoft Dynamics ERP-systemene ut og inn, og har kunnskap om både XAL, AX og NAV.



Hans-Erik Zweidorff
Utvikler i NaviCom

Hans-Erik Zweidorff er ansatt som ny utvikler i NaviCom. Zweidorff har jobbet som systemutvikler og programmerer på ulike applikasjoner og ulike programmeringsspråk siden 1984. Han kjenner blant annet Microsoft Dynamics ERP-systemene ut og inn, og har kunnskap om både XAL, AX og NAV.



Sigve Skretting
Seniorrådgiver i iPax

Sigve Skretting er ansatt som seniorrådgiver i iPax. Skretting har ti års erfaring som daglig leder for Gladmat AS, og har nylig bidratt til å hente WACS sin verdenskongress for 2014 hjem til Norge og Stavanger. Skretting leder Sterling Academy på Hjelmeland og har også vært rådgiver for regionale matfestivaler som for eksempel Mersmak i Skien.



Ørjan Misje
Utvikler i NaviCom.

Ørjan Misje er ansatt ny som utvikler i NaviCom. Misje har en solid datafaglig utdanning på toppen av sin ingeniørutdanning. Han har jobbet som systemutvikler og programmerer på ulike applikasjoner og ulike programmeringsspråk i en årrekke og har solid erfaring med problemløsning i ulike bransjer.


Anne Solheim
Seniorrådgiver i iPax

Anne Solheim er ansatt som seniorrådgiver hos iPax. Solheim kommer fra IRIS, hvor hun var ansatt som forsker på innovasjon. Hun har erfaring fra prosjekter med fokus

på næringsutvikling og innovasjon, EU-prosjekter og regional utvikling. Solheim er utdannet cand.polit. iPax er et bransjeuavhengig rådgivningsselskap som tilbyr rådgivning og ledelse av prosjekter i skjæringspunktet mellom offentlig, privat og internasjonal virksomhet. iPax har videre spesialkompetanse innen mat- og energisektorene.


Anita Berg
Konsulent i NaviCom

Anita Berg er ansatt som ny som konsulent i NaviCom. Berg har en solid utdanning bestående av markedsøkonomi og informasjonsvitenskap. Hun har i tillegg flere års erfaring med Microsoft

Dynamics NAV / LS Retail og god kjennskap til utfordringer i ulike bransjer.



Inger Therese Veen, partner og
Roar Dybing, daglig leder i Mosaïque

Å rekruttere er ikke nødvendigvis det samme som å finne den perfekte kandidaten. Graden av suksess når du rekrutterer påvirkes av hvor du leter, hvem du spør og hvordan prosessene arbeider for å kvalitetssikre resultatet. Det er et faktum at feilansettelser koster tid, frustrasjoner, ubehageligheter - i sum mer penger enn vi liker å tenke på. Samtidig vet vi at den rette kandidaten er verd sin vekt i gull.

Så enkelt. Så vanskelig.

”Våre kunder er også blant de største!”

Mosaïque består av et godt sammensatt team. Hver enkelt av våre ansatte har et stort kontaktnett og en etterspurt spisskompetanse innenfor sitt fagfelt. Kjemien innad i selskapet bidrar positivt i prosessen. Vi kompletterer hverandre slik at vi kan bistå ditt firma på en optimal måte gjennom hele oppdraget.

Rekruttering satt i system

På bakgrunn av mange års relevant erfaring har vi utviklet og systematisert relevant verktøy på en måte som gir svært effektive og gode resultater.

På vår kundeliste finner du blant andre: Bouvet, Norske Shell, Fabricom, IBM, Aker Drilling, Centrica, Bureau Veritas, KPMG, E.ON Ruhrgas og mange flere.

MOSAÏQUE Headhunting

EN KLOK INVESTERING

Verkgaten 62, 4013 Stavanger. Telefon 51 85 41 60. E-post: info@mosaique.no • www.mosaique.no

STØRST UTENFOR OSLO

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

Priser 2010: (størrelser angitt med BxH)

Helside: (utfallende) 210x297 mm, 186x270

Halvside: 186x134 mm (ligg.)

Kvartside: 186x65 mm (ligg)

Innstikk: pris etter avtale. Fem prosent rabatt for medlemmer.

Kr. 18.000.-

Kr. 10.600.-

Kr. 5.800.-

For mer informasjon kontakt:

Helge Gunnar Nesse på telefon: 51 51 08 85 eller 952 16 622 eller e-post: nesse@stavanger-chamber.no.

Frist for innlevering av materiell for neste nummer er 14. juni
Trykk: Kai Hansen Trykkeri AS



Vi finner
fremdeles
de beste
kandidatene

Corridor slår seg
sammen med
verdensledende
rekrutteringsselskap

Randstad er verdens nest største aktør innenfor rekruttering og utleie av konsulenter. I Norge tilbyr vi rekruttering og utleie innenfor økonomi, IT, engineering og HR & administrasjon. Hos oss er det spesialister som rekrutterer spesialister. Våre rådgivere har utdannelse og operativ erfaring fra faget de rekrutterer til. Dette skaper grunnlaget for at Randstad finner de beste kandidatene. Ikke nødvendigvis de flinkeste, men alltid de best egnede.
Kontakt oss på telefon 51 63 80 00 eller på www.randstad.no