

NÆRINGSLIVSMAGASINET

NR. 07 · 2019 · ÅRGANG 25
LØSSALG: 79 KR

Rosenkilden

Selvkjørende fremtid

Rogaland har satt seg i førersetet for testing av selvkjørende busser. Samarbeid mellom næringsliv og det offentlige har gjort at vi om noen år kan få selvkjørende busser som en del av kollektivtilbudet i fylket.

side 6-11



MAGASINET ROSENKILDEN

Næringsforeningens magasin Rosenkilden kommer ut månedlig i et opplag på 14.000. Det distribueres til alle bedrifter og offentlige virksomheter i regionen. Rosenkilden skal være dagsordenssettende i regionens viktigste næringspolitiske saker og gjenspeile aktiviteten i medlemsbedriftene. Næringsforeningens nettside: www.naeringsforeningen.no.

KONTAKTPERSONER

TIPS: Egil Hollund, tlf: 992 93 700,
epost: hollund@naeringsforeningen.no
ANNONSER OG MEDLEMSKAP:
Randi Mannsåker, tlf: 464 12 959,
epost: mannsaaker@naeringsforeningen.no
MEDLEMSMØTER:
Anne Woie, tlf: 995 12 623,
epost: woie@naeringsforeningen.no

KOMMENDE ARRANGEMENTER

MEDLEMSMØTER

13.08 Fra olje- og gassnasjonen til energilandet
29.08 Sommerfest i Dalane
03.09 Leverandørmøte: Equinor
04.09 Anskaffelsesdagen
05.09 Hun spanderer!
06.09 AGENDA: Diskrimineringsreglene



For mer informasjon
og påmelding,
gå til naeringsforeningen.no.

STAVANGER CHAMBER INTERNATIONAL

25.08 Daytrip: Hike to Kjerag
27.08 CV Registration
29.08 Spouse network program
29.08 New in town?
30.08 Face2Face job search
03.09 ENTREPRENEUR 2019



For sign up,
go to rosenkilden.com.

Rosenkilden følger redaktørplakaten.

Ansvarlig redaktør: Harald Minge.

Redaktør: Egil Hollund.

I redaksjonen: Ståle Fraffjord, Lars Idar Waage
og Elianne Strøm Topstad.

Utgivelse/produksjon:

Næringsforeningen i Stavanger-regionen.

Telefon: 51 51 08 80.

Epost: post@naeringsforeningen.no.

www.naeringsforeningen.no

Opplag: 14.000.

Trykk/layout: Kai Hansen Trykkeri

Fotografer: Markus Johansson og

Henrik Moksnes.

Forsidefoto: Henrik Moksnes/BITMAP.

Årgang: 23.

Redaksjonen avsluttet: 2. august 2019.



NORDIC EDGE
2019
side 12



21 TOPPKANDIDATER
SVARER
side 16



TRIVES BEST
I VINDEN
side 30

Innhold

Tror på en selvkjørende bussframtid	6
For første gang i sentrum	8
«Dette blir vanlig om ti år»	10
Nordic Edge - et internasjonalt kinderegg	12
Spaltisten: Sissel Leire	14
Valget 2019	16
Helseklyngen	24
Energilandet på Arendalsuka	26
Politisk roadtrip før valget	28
Profilen: Frank Emil Moen	30
Made in Stavanger	35
Lær av de beste: Covent	36
Bedriften: Dark	40
Spaltisten: Finn Eide	44
Nye medlemmer siden sist	45
Energikommentaren	46
Styrelederen	48
LUNCH	49
Stavanger Chamber Internationals	50
Arbeidsliv	52
Nytt om navn	54

Superbussveien!



HARALD MINGE · Adm. dir. i Næringsforeningen

Mange sperret øynene opp i Stavanger sentrum da en selvkjørende buss rundt midnatt en onsdag i juni beveget seg stille langs Vågen. Et par natteravner rakte ut hendene og ville sitte på hjem.

Om noen få år blir denne løsningen sannsynligvis en realitet for den nye bussveien, men denne gangen dreide det seg om et arrangert opplegg for vårt magasin Rosenkilden, i samarbeid med Forus RPT og Boreal. Hvorfor? Jo, fordi vi med denne reportasjen ønsker at både politikere og fagfolk i offentlig sektor og oss andre skal kunne se for seg en veldig snarlig framtid som vil bety autonome og utslippsfrie kjøretøyer i alminnelig trafikk. Vi ønsker å understreke behovet for at det tas modige teknologivalg — både for å nå utslippsmål og for å by fram et effektivt og foretrukket kollektivsystem. Vi utvikler en bussvei som er skreddersydd for disse løsningene. Løsningene er her allerede, både når det gjelder energi og teknologi. Da må vi sette oss noen klare og tydelige mål. Vi må lage Superbussveien!

Strategier og mål

Tenk deg at du jobber med en strategi. Du skal tenke i et fireårsperspektiv, men også lengre fram. Sett at du er bilforhandler og at du skal vurdere hvor lang tid det tar før hele bilparken er elektrifisert. De første fire årene blir litt vanskelige å vurdere, men ingen er i tvil om at det neppe selges særlig mange biler i Norge som går på fossilt drivstoff i 2030.

Lignende dilemmaer kan vi si at fylkeskommunen har hatt. Det skal fattes beslutninger om framtidsrettet teknologi, men basert på dagens tilgjengelige og sikre løsninger. Disse beslutningene kan i utgangspunktet være «rette» i den forstand at ingen har gjort noen direkte feil, men framstår likevel i ettertid som temmelig latterlige. Fylkeskommunens valg av den forhistoriske trolleybuss-løsningen er kanskje det beste eksempelet i så måte, men at et politisk flertall nylig vedtok at bussene i Ryfast skal gå på diesel, mens Kolumbus anbefalte elbusser, er ikke langt

«Ruter i Oslo har et mål om å ha 50 selvkjørende busser på veien innen 2021! Hva er vårt mål?»

Harald Minge

unna. Fylkeskommunen snudde heldigvis når det gjaldt trolleybuss før noen rakk å henge skjøteledninger opp i luften, og har i senere politiske vedtak tydelig formulert at det er batteribusser som skal frekventere bussveien når den åpner, og med kortest mulig overgangsperioder dersom ny og sikker teknologi, mot formodning, ikke skulle være på plass. Det er bra, men kanskje det er på tide å sette seg noen mål når det gjelder selvkjørende busser også?

I førersetet

På Forus har vi et selskap som har satt seg i førersetet for denne teknologien. Seabrokers har gjennom selskapet Forus PRT over tid testet selvkjørende buss i fast rute på Forus. Boreal gått inn på eiersiden i selskapet. Selv om dette er pionerarbeid, er de ikke alene om å snuse på disse mulighetene. Fra hele landet strømmer det inn søknader til miljødirektoratet om støtte til testing av selvkjørende busser. Kun Gjøvik og Oslo har fått ja. Det er besynderlig, all den tid vi her i regionen bygger Europas lengste bussvei. Et bedre og mer relevant laboratorium for autonome busser er det vanskelig å tenke seg. Vårt forusmiljø har tatt en posisjon og har i prinsippet vært med på å utforme det strenge norske regelverket for denne type framkomstmiddel.

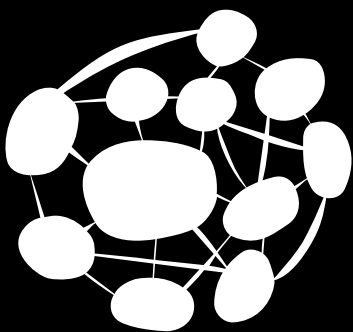
Og akkurat som i spørsmålet om full elektrifisering, er de aller fleste enige om at

det bare er et tidsspørsmål før selvkjørende busser blir framtidens løsning. Spørsmålet er når? Det eneste vi vet med sikkerhet er at teknologiskiftene skjer raskere enn vi tror. Første generasjons autonome busser er allerede på museum.

Ruter i Oslo har et mål om å ha 50 selvkjørende busser på veien innen 2021! Hva er vårt mål? Hos oss foregår nå ytterligere testing, men det bør være en målsetting at autonome busser betjener faste ruter når bussveien står klar. Den delvis utskjulte midtstilte bussveiløsningen vår bør være en utmerket trasé for disse kjøretøyene.

Det tapte slaget om bybane sitter fortsatt dypt i kroppen hos enkelte. Ser man på bussveien som et nederlag og som en dårlig nummer to-løsning i stedet for å åpne øynene for muligheten til å lage et framtidsrettet autonomt, miljøvennlig og attraktivt transportsystem, ender vi opp på løsninger som trolley og diesel i Ryfast. Tiden er inne til å glemme forhistorien og heller se de store mulighetene en smart og fossilfri superbussvei vil representere hvis ambisjonene våre er høye nok.

Dersom bussveien tidligere hadde hatt en rå visjon om utslippsfrie og selvkjørende busser ville sannsynligvis motstanden vært mindre og framdriften bedre. Vaklingen når det gjelder teknologivalg for kollektivtrafikken har hemmet oss.



NÆRINGSFORENINGEN

Gir kraft til vekst

POSTADRESSE
Næringsforeningen i Stavanger-regionen,
Postboks 182, 4001 Stavanger
TELEFON: 51 51 08 80.
E-POST: post@naeringsforeningen.no

NÆRINGSFORENINGEN ER TIL STEDE I HELE STAVANGER-REGIONEN – FRA DALANE I SØR TIL RYFYLKE I NORD.

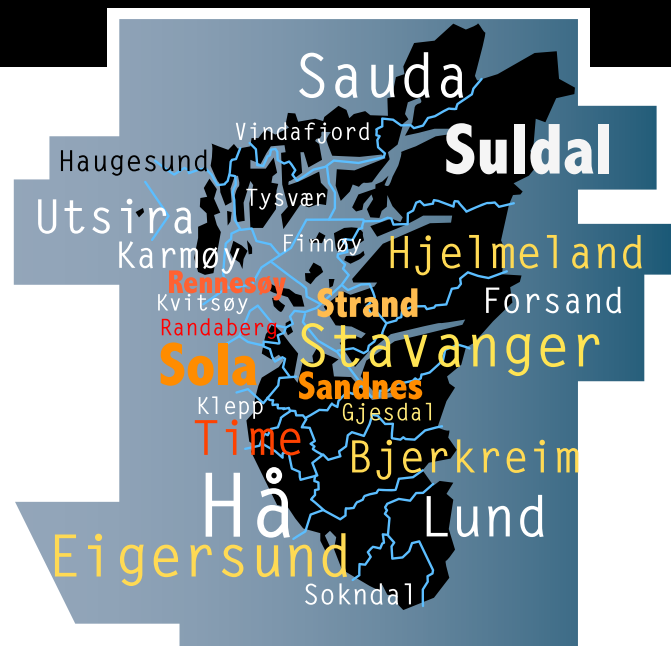
Næringsforeningen har 2.002 medlemsbedrifter, og over hele regionen har vi en lokal tilstedeværelse med egne ressursgrupper. Disse fungerer nærmest som lokalkontor og arbeider med lokale utfordringer, men i et regionalt perspektiv. Et grenseløst næringsliv i en stadig mer grenseløs region. Nå arrangeres det egne medlemsmøter i Egersund, Bryne, Gjesdal, Sandnes, Sola, Risavika, Randaberg, Rennesøy, i Ryfylke og selvfølgelig i Stavanger. Vi er på vårt aller beste når vi får til gode samarbeidsprosjekter – ofte sammen med det offentlige.

VISJON OG VERDIER

«Gir kraft til vekst» er Næringsforeningens visjon. Våre tre utvalgte verdier er «modig, dagsordensettende og godt vertskap». Vertskapsrollen er sentral i en nettverksorganisasjon, og foreningen har lange tradisjoner i å ivareta rollen som samfunnsdebattant og pådriver for å ivareta medlemmenes interesser.

STRATEGISKE FOKUSOMRÅDER

Næringsforeningen har valgt ut sju strategiske fokusområder for perioden 2016 til 2020. De strategiske fokusområdene er infrastruktur, kompetanse, attraktivitet, energi, Den grenseløse smartregionen, Nye muligheter og havnæringene. Innenfor hvert område jobbes det med ulike prosjekter.



26 RESSURSGRUPPER

Næringsforeningen er i underkant av 15 ansatte, men ca. 250 medlemmer er organisert i foreningens 26 ressursgrupper. Disse jobber med spesifikke fagfelt som bygg- og anlegg, energi, teknologi eller matbransjen, eller de kan være geografisk basert. Ressursgruppene er viktige temperaturmålere blant medlemsbedriftene, og i egenskap av sin kompetanse og nettverk løfter de fram viktige saker og ulike prosjekter i samarbeid med administrasjonen. De bidrar også til høringsuttalelser, deltar i offentlige utvalg eller arrangerer medlemsmøter.



RENNESØY

Leder: Cato Østerhus. Tlf: 913 15 547
cato@oster-hus.no



ENERGI

Leder: Kyrre M. Knudsen. Tlf: 938 83 518
kyrre.knudsen@sr-bank.no



FORNYBAR ENERGI

Leder: Rune Hersvik. Tlf: 916 35 724
rune@vind.no



BYGG OG ANLEGG

Leder: Geir Endresen. Tlf: 934 42 960
geir.endresen@kruse-smith.no



MAT

Leder: Inger Lise Aarrestad Rettedal
Tlf: 970 81 415, lise@klostergarden.no



STAVANGER SENTRUM

Leder: Arild Tvedt. Tlf: 906 35 442
arild.tvedt@tvedt-eiendom.no



SANDNES

Leder: Dag Halvorsen. Tlf: 982 67 702
dag@sig-halvorsen.no



RISAVIKA

Leder: Geir Øvrebo. Tlf: 900 79 096
geir.ovrebo@norseagroup.com



FINNØY

Leder: Cathrine Selvaag. Tlf: 905 36 673
cathrine@ryfylkekokken.no



FORUS

Leder: Hans Inge Skadberg. Tlf: 959 32 266
hansinge.skadberg@ikea.com



GJESDAL

Leder: Anniken Øgreid. Tlf: 990 14 409
anniken@alg-land.no



JÆREN

Leder: Gisle Høyland. Tlf: 415 13 585
gislehoy@gmail.com



DALANE

Leder: Geir Sølve Hebnes Sleveland.
Tlf: 924 10 233, geir@grand-egersund.no



RYFYLKE

Leder: Kjell Apeland. Tlf: 913 42 813
ka@hardangerrock.no



DEN GRØNNE LANDSBYEN

Leder: Bent Bergersen. Tlf: 924 47 789
post@mxsportrandaberg.no



INKLUDERENDE ARBEIDSLIV

Leder: Ståle Johan Knutsen. Tlf: 982 38 827
sjk@allservice.no



KREATIVE KOMMERSIELLE NÆRINGER

Leder: Gabriel Schanche Gilje Tlf: 913 00 924
gabriel@plank-arkitekter.no



Leder: Ole-Henry Slette. Tlf: 915 87 410
olsl01@handelsbanken.no



Leder: Yngve Sørlund. Tlf: 941 44
yngve.soerlund@sr-bank.no



Leder: Per Hatlem. Tlf: 918 11 866
per.hatlem@lyse.net



Leder: Christine Wathne Seloter. Tlf: 995 07 261
christine.w.seloter@sr-bank.no



Leder: Christian Friestad. Tlf: 467 61 166
cfr@adeb.no



Leder: Rasmus Pollestad. Tlf: 908 23 154
jensgs@byggmestersoren.no



Leder: Gjermund Dahl. Tlf: 909 93 848
gjermund.dahl@scandichotels.com



Leder: Hanne N. Berentzen. Tlf: 900 234 23
hanne@ostehuset.no



Leder: Martin Sannes Tlf: 994 87 813
m94sannes@gmail.com

NÆRINGSFORENINGENS STYRE



Ådne Kvernland
Leder



Grethe Skundberg
Nestleder



Anne Merethe
Skogland



Leif A. Lorentzen



Camilla Gjetvik



Ingvald Meland



Ragnar Tveterås



Dag Øyvind Meling



Arna Smistad



Næringsadresse
SANDNES

POSTEN NORGE

REMA DISTRIBUSJON

VAGLE NÆRINGSARK

VAGLE, HOMMERSÅK OG STANGELAND

Attraktive næringstomter i Sandnes

Sandnes tomteselskap skaffer og tilrettelegger gode tomter på gode plasser. Å etablere seg i Sandnes skal være et konkurransefortrinn for din bedrift. Her er tre av kjøpsmulighetene akkurat nå – alle med byggeklare tomter.

Vagle Næringspark på Ganddal er et stort næringsområde nær godsterminalen. Perfekt for bedrifter som trenger større areal.

HESTHAMMER



5 tomter solgt!

Hesthammer på Hommersåk er svært godt mottatt. På tre måneder har fem bedrifter kjøpt tomt på det nye næringsområdet. Gunstig pris!

STANGELAND NÆRINGSARK



I godt etablerte Stangeland Næringspark har vi delfelt K1 på 3,8 dekar til salgs. Passer for kontor- /industrivirksomhet. Parkering på egen tomt.

Plass til framtiden

Kontakt oss for mer informasjon

martin.eskeland@sandnes.kommune.no / 993 07 083

Sandnes tomteselskap tilrettelegger muligheter for mennesker og bedrifter i Sandnes kommune. "Næringsadresse Sandnes" er vårt konsept for å sikre bedrifter attraktive tomter. I Sandnes har vi plass til framtiden. Les mer på sandnes-tomteselskap.no

SANDNES
TOMTESELSKAP

Tror på en selvkjørende bussframtid

TEKST: LARS IDAR WAAGE
FOTO: HENRIK MOKSNES/BITMAP



Teknologien utvikles så raskt at selvkjørende busser vil kunne settes inn i trafikk allerede når den nye Bussveien på Nord-Jæren åpner om få år. Ragnar Albretsen og selskapet Forus PRT mener disse bussene vil passe perfekt på den tilrettelagte bussveitraséen. Både Rogaland fylkeskommune og Kolumbus mener selvkjørende busser vil bli en del av det fremtidige kollektivsystemet i fylket.



For første gang i sentrum

Klokken nærmer seg halv ett på natten. Mens mange sentrumsgjester har begynt å tenke på hjemturen, beveger en selvkjørende buss seg langs kaiområdet i Vågen med kurs for Bjergsted.

Den selvkjørende bussen vekker oppsikt. For aller første gang kjører en autonom buss langs Vågen i Stavanger med folk om bord.

Turen som utføres denne sommernatten er en test – og finner sted etter at Stavanger kommune på forespørsel fra Forus PRT og Næringsforeningen har stengt strekningen for annen trafikk et par nattetimer. Målet er å vise hvordan de selvkjørende bussene kan brukes i nær fremtid – også på tilsvarende strekninger. Den aller mest nærliggende er Bussveien.

Det kan – og bør – bli en realitet raskere enn vi tror, mener initiativtaker og eier av test- og driftsselskapet Forus PRT, Ragnar Albretsen. Han mener autonome busser er fremtidens løsning, som bør tas i bruk på Bussveien som skal stå ferdig om noen år.

– Målet vårt er at den dagen Bussveien åpner helt, så vil det gå selvkjørende, elektriske busser på disse traséene. Det er ikke et hårete eller utenkelig mål, det er fremtiden og den kommer forttere enn vi tror, sier Albretsen.

Selvkjørende fremtid

Albretsen, som startet med shipping, er nå en av regionens største aktører innen eiendom og entreprenørvirksomhet. Spesielt sistnevnte opptar ham om dagen. Han vil gjerne være med å bidra til at nye, smarte løsninger tas i bruk. Helst i går. Han er som regel utålmodig når han først har bestemt seg for hva han mener er riktig.

– Teknologien utvikles så kjapt at vi må se fremover, ikke bakover. Da det opprinnelige vedtaket om trolleybusser ble gjort, sov jeg ikke på flere dager. Trolleybusser var en teknologi som ble skrotet da jeg var liten, sukker han oppgitt.

For først vedtok fylket å bruke trolleybusser på den 50 kilometer lange Bussveien som skal stå ferdig 2023. I 2017 ble trolleybusser likevel vraket. I 2019 ble dieselbusser valgt foran el-busser i Ryfast. For Bussveiens del er målet å ha elektriske busser, eventuelt i kombinasjon med biodiesel og biogass.

– Men nå har jeg fortalt fylkesordføreren så mange ganger at elektriske og selvkjørende busser er fremtiden for Bussveien. Tidligere blåste hun nok av meg, men nå tror jeg faktisk hun har begynt å tro på det hun også, sier Albretsen og humrer.

Boreal på lag

Fra 1. juli ble også Boreal med på eiersiden av Forus PRT. Boreal og Seabrokers eier

nå 50 prosent hver av selskapet, et selskap som er en pådriver for å teste ut og drifte autonome kjøretøy i Norge. Boreal ønsker å ligge helt i forkant, også internasjonalt på mobilitet via selvkjørende kjøretøy.

– For Boreal er det viktig å ikke bare være med, men også ligge litt i forkant innen ny teknologi. Vi er et selskap som leverer mobilitetsløsninger, både på vei og bane, og for oss vil det alltid være interessant med fremtidsrettede løsninger, sier Kjetil Førsvoll, administrerende direktør i Boreal.

Han har jobbet med Seabrokers tidligere, og er dermed sikker på at samarbeidet vil gi en del positive effekter og ikke minst resultater.

– Jeg liker galskapen deres, den positive galskapen. De ser muligheter som få andre ser, kjører på og oppnår resultater, forklarer han.

«Jeg liker galskapen deres, den positive galskapen. De ser muligheter som få andre ser, kjører på og oppnår resultater.»

Kjetil Førsvoll

Nytt regelverk

En liten, hvit buss svinger rundt hjørnet av Straen Terrasse, rett ovenfor Stavanger konserthus. Videre passerer den Utenriksterminalen og fortsetter langs Strandkaia. Med en fart på rundt 20 kilometer i timen kan den frakte inntil 15 personer fra Bjergsted inn til Vågen eller Byterminalen. Med et par stopp på en slik rute, kan den altså gjøre nye områder av sentrum mer attraktive, og bedre tilknyttet det øvrige kollektivtilbudet.

– På Forus har vi jo kjørt en selvkjørende buss over tid mellom kollektivtraséen og til næringsbygg. Det er én av mulighetene som ligger i disse bussene og som enkelt utvider

dekningsområdet for kollektivtrafikken.

Rutetrafikk på ordinære ruter langs bussveien er et naturlig neste steg, sier Linn Terese Lohne Marken. Hun er daglig leder i Forus PRT og var selv en del av operatørteamet i fjorårets pilotprosjekt.

Regelverket i Norge er fortsatt under utvikling, og blir svært strengt. Foreløpig får ikke bussene lov å kjøre uten operatør på vanlig, offentlig vei. Forus PRT har vært med å bidra til utviklingen av regelverket i samarbeid med norske myndigheter.

– Strengt tatt har vel Forus RPT vært både en pådriver og en utvikler av det nåværende regelverket. Dette er pionerarbeid, sier Kjetil Førsvoll.

Rask utvikling

Kapasiteten er doblet fra den første utgaven. Siden den teknologiske utviklingen går lynraskt, er den første utgaven av bussene allerede utdatert.

– Den er vel allerede på et bussmuseum, sier Erik Ulriksen og humrer. Han er teknisk ansvarlig og den eneste som har lov til å kjøre den nyeste bussen.

Bussen det refereres til ble testet ut i samarbeidsprosjektet mellom Kolumbus og Forus Næringspark, hvor bussen var en del av rutetrafikken på Forus, og gikk frem til desember 2018. Over 6000 passasjerer prøvde denne i testperioden som blant annet besto av 600 timers kjøring på det offentlige veinettet. For det er målet nå, å få selvkjørende busser ut på veinettet, helt uten førere.

– Teknologien begynner å komme så langt at det er et tidsspørsmål før myndighetene må tillate tester der bussene kjører selv. Jeg tror vi snakker om maksimalt to til tre år. Tenk hvordan dette kan sette Norge og denne regionen på kartet, mener Albretsen.

I Norge gjøres det flere forsøk med selvkjørende busser. I Oslo har Ruter et mål om å ha 50 selvkjørende kjøretøy på veiene innen 2021, og på Kongsberg tester man også ut en tilsvarende buss som gikk i Stavanger i 2018. Her i regionen er Gjesdal med i et større EU-prosjekt for utprøving av flere selvkjørende busser. Dette er et prosjekt som både Kolumbus og Forus PRT er med i.

– Først skal vi ha en ny rute mellom Vestre Svanholmen og bussveien, så blir det en trasé på Madla, sier Marken.



Forus PRT eies av Seabrokers og Boreal. Her ved konserndirektør Frode Albretsen i SeaBrokers, Kjetil Førsvoll, administrerende direktør i Boreal, Linn Therese Marken, daglig leder i Forus PRT og konsernsjef Ragnvald Albretsen i Seabrokers.

Ullandhaug

En liten gjeng unge folk i Vågen ser bussen og roper entusiastisk:

– Se så kult. Kanskje vi kan ta den bussen hjem?

Inne i bussen er det greit med plass for de to passasjerene, journalisten og fotografen, under prøveturen. Operatøren, som er nødt til å være med på turen, styrer bussen med en Xbox-kontroll. Siden bussen styres manuelt, er ikke alle bevegelsene like smidige som når datamaskinen tar over. Under «panseret» er det elektronikk og

datautstyr som er bussens hjerne.

– Hele bussen styres jo av programvare og sensortechnologi. Vi snakker altså om en datamaskin på fire hjul, sier Albretsen.

Både han og Boreal ser store muligheter for denne type kjøretøy i vår region. Bussveien er nevnt, men også det nye sykehuset på Ullandhaug kan være en attraktiv og passende strekning.

– Sykehuset blir liggende tett på universitetet og andre store institusjoner. Et tegn i tiden er at parkeringstettheten blir lavere, og dermed må vi finne gode

alternativer for bruk av bil. Selvkjørende busser kan være en viktig del av en slik løsning, mener Førsvoll.

Bussveien

Da Bussveien først ble vedtatt skulle den være konverterbar til bybane. Midtstilte bussfelt og minimal påvirkning fra øvrig trafikk er derfor gjennomført på store deler av bussveien. Den midtstilte løsningen, med lange nok så rette traséer kan derfor være et godt egnet sted å benytte denne type busser med høy frekvens, for eksempel hvert minutt.

– Når man først skal investere så mye penger i Bussveien må man tenke framtid, man må tenke ut av boksen og på ny teknologi og ikke se seg blind på tradisjonelle mobilitetsløsninger som kanskje er gamle og utdaterte, sier Boreal-direktøren.

Stavanger-regionen var dessuten tidlig ute med testing av elektriske busser. Så tidlig som 1994 ble det gjort forsøk med en elektrisk buss i regi av Stavanger og Omegn Trafikkselskap. Datidens batteriteknologi var derimot lite egnet, fordi batteriene var så tunge.

– I dag kjører vi fem elektriske busser i Kristiansand og oppdragsgiver ønsker to til. Så vil alltid noen være skeptiske når noen kommer med noe nytt. Ragnvald er heldigvis en stabukk på mange områder, og innen teknologi så får han det til dersom han først har bestemt seg, sier Førsvoll.

– Dette er jo ikke noe «hokus pokus.», dette skal vi få til, sier Albretsen bestemt.

Vi ønsker dere alle en fortsatt flott sommer!

... og sliter du hull i kortbuksa så er vi her for deg.

ubr • frislid • tiger of sweden • alberto • milestone • sand • brax • polo ralph lauren • replay
tramarossa • gant • mac • urban pioneers • stenströms • state of art • matinique • barbour

top man

langgata 12, 4306 sandnes
man - fre: 10.00 - 19.00
lør: 10.00 - 16.00
51 66 18 40
post@top-man.no

HERLICALONDON // FOTOGRAF TINE SIMI BRUN

«Dette blir vanlig om ti år»

Verken fylkeskommunen eller Kolumbus kan love selvkjørende busser på Bussveien fra starten, men alle er enige om at de selvkjørende bussene er en del av det fremtidige kollektivtilbudet.

Kolumbus hadde prosjektansvaret for prøveprosjektet på Forus sammen med Forus PRT og Forus Næringspark. De har også vært med på Fabulous20-prosjektet i Gjesdal fra starten, der fremtidens selvkjørende busser skal testes ut på Ålgård.

– Vi tror at innen ti år, dersom vi er litt konservative, vil det være relativt vanlig med selvkjørende busser i Rogaland. Dersom utviklingen av teknologi går enda litt raskere, kan det gå kortere tid, sier Grethe Skundberg, kommunikasjonssjef i Kolumbus og ansvarlig for autonome løsninger.

Hun får støtte av fylkesordfører Solveig Ege Tengesdal, som synes utviklingen er svært spennende.

– Men det forutsetter at vi får infrastrukturen på plass, der bussveien er en viktig brikke. Vi er avhengige av at bussveien blir bygget som planlagt, for det er på slike traséer selvkjørende busser vil ha best effekt, sier hun.

Besparelser

At Bussveien vil spille en nøkkelrolle i en selvkjørende fremtid er også fylkessamferdselssjef Gottfried Heinzerling enig i.

– Bussveien vil være en fantastisk testarena for denne type busser, men det forutsetter av vi ikke inngår flere kompromisser angående Bussveien. Når teknologien er god nok, er mer usikkert. I fagtidsskrifter varierer tidsaspektet fra fem til ti år – til at vi aldri vil nå det høyeste nivået av selvkjørende busser. Men utvikling av denne type teknologi er et globalt fenomen som det nå er stort fokus på, sier Heinzerling.

Politikerne i Rogaland har vedtatt at Bussveien skal ha mål om nullutslipp. For bussenes del vil det bety batteridrevne eller drevet av biodiesel og biogass

– For oss har det vært viktig at nullutslipp står i førersetet, sammen med utprøvd teknologi, sier fylkesordføreren.

Økonomi vil også være et spørsmål.

Fordelen med selvkjørende busser vil være å spare personalkostnader. Kollektivtrafikk er finansiert med 60 prosent subsidier i dag, der personalkostnader utgjør rundt halvparten.

– Dersom vi kan produsere mer gunstig og billigere kollektivtilbud vil dette kunne løse en del utfordringer som kostnadsnivå, mangel på sjåfører og effektivisering av ruter som i dag har dårlig belegg, sier samferdselssjefen.

Større busser

I Kolumbus tror de imidlertid de større selvkjørende bussene vil utvikles raskere enn de små som har blitt testet ut, da flere av de store og kapitalsterke aktørene som for eksempel Volvo og Scania er med i utviklingen.

– De store har et større momentum og mer kapital i ryggen, i motsetning til Navya og EasyMile som er startup-selskaper. Det kan utgjøre en forskjell i farten den videre utviklingen har, forklarer Skundberg.



Slike små, selvkjørende busser kan sammen med større utgaver, bli vanlig i kollektivtrafikken i Rogaland i fremtiden tror både Kolumbus, fylkesordføreren og fylkessamferdselsjefen.

Større busser testes nå ut i Asia, blant annet i Singapore. Her har Volvo og Nanyang Technological University (NTU) utviklet en buss på 12 meter med kapasitet på 80 passasjerer. Etter planen skal lignende busser også testes ut i Göteborg fra neste år.

– De som kanskje er kommet aller lengst er kinesiske Baidu, sier Skundberg.

«Vi tror at innen ti år, dersom vi er litt konservative, vil det være relativt vanlig med selvkjørende busser i Rogaland.»

Grethe Skundberg

Roser engasjementet

Hun legger til at Rogaland Fylkeskommune er veldig langt fremme hva autonom teknologi angår, lenger fremme enn de fleste andre norske fylkeskommunene.

– Vi har all grunn til å rose både fylkespolitikere og fylkesadministrasjon for å se fremover og satse på selvkjørende busser. Det gjør at vi kan være en foregangsregion også for denne type mobilitet, sier hun.

Fylkesordfører Tengesdal sender rosen tilbake til Kolumbus og Forus PRT.

– Langt på vei er det Kolumbus og Forus PRT som har gått foran i dette arbeidet som vi har støttet opp om. De har satt i gang og fulgt opp på eget initiativ, noe jeg synes er flott. Det er litt typisk for Kolumbus, som ser muligheter og snur seg raskt rundt, mener hun.

Hent meg

Kolumbus har allerede en tjeneste kalt «Hent meg» - der man kan bestille transport

fra hjemmet og bli kjørt dit du skal innenfor en gitt sone, til prisen av en bussbillett. Tjenesten er foreløpig kun tilgjengelig i Sauda her i fylket.

– Vår tanke er at selvkjørende busser vil passe godt inn i denne tjenesten, og vår tanke er spesielt å knytte mindre selvkjørende busser til denne, sier Skundberg.

Om Ragnvald Albertsens drøm om å ha autonome busser på Bussveien ikke går i oppfyllelse allerede i 2023, er det derimot store sjanser for at selvkjørende busser kommer i fremtiden.

– Jeg har nok aldri ledd av idéene til Albretsen, sier fylkesordføreren og smiler før hun fortsetter:

– Det er viktig å presisere at vi er mange som vil ha ny og bedre infrastruktur, men dette må både planlegges og finansieres, og at dette nå er en debatt på Nord-Jæren. Jeg tror det kan la seg løse. I så måte ligger jo Bussveien til rette for dette, med rette strekninger og færre hindringer, sier hun.

Nordic Edge - et internasjonalt kinderegg

Nordic Edge har blitt Nord-Europas største og viktigste møteplass for alle som er opptatt av å utvikle bærekraftige byer å bo og leve i. Nå utvides det til andre deler av verden, men først er det hovedkonferanse i Stavanger i september.

TEKST: LARS IDAR WAAGE FOTO: MARIUS VERVIK OG MARIE VON KROGH

På fire år har Nordic Edge med sin årlige konferanse og utstilling tatt en ledende posisjon for å fremme Norden med sine løsninger innen smarte og bærekraftige samfunn. I år vil over 40 medarrangører fra inn- og utland stå for faglig innhold – deriblant EU-kommisjonen.

– Det er definitivt en fjær i hatten at EU-kommisjonen i år er representert i flere sesjoner. Her ligger det hardt arbeid bak, og vi må berømme Stavangerregionens Europakontor i Brussel og deres innsats for å legge til rette for dette, sier Mona Vervik, direktør i Nordic Edge Expo.

Kommisjonen vil selv sagt være involvert i avslutningskonferansen til Triangulum, der Stavanger er én av tre fyrstårnbyer.

– Under Nordic Edge skal de også avslutte noen prosjekter innen Horisont2020, samt vise nye muligheter og finansieringsordninger innen Horisont Europa – Positive City Exchange og Making Cities, sier Karina Lavik, kommunikasjonsrådgiver i Nordic Edge.

EU-Kommisjonen vil delta fra hovedscenen, ha flere sesjoner og workshops under konferansen og selv sagt være involvert i avslutningskonferansen til Triangulum, der Stavanger er én av tre fyrstårnbyer. Oslo politidistrikt, KS, DOGA, UiS og Universitet i Bergen er blant de norske medarrangørene. Det kommer flere europeiske nettverk. Fra Norden kommer blant annet Gate 21, et nettverk av 40 danske byer, Finland stiller med innovasjonssenteret Forum Virium og de seks største finske byene.

Bærekraft

Årets konferanse har temaet «Life Actually» for å gjenspeile at menneskene står i fokus for utviklingen. Teknologien i seg selv skal ikke drive samfunnsutviklingen. Det er samspillet mellom mennesker og teknologi som skaper muligheter.

– Et sentralt tema her blir etikk i en stadig mer digitalisert hverdag. Den raske utviklingen vi er vitne til, åpner for etiske og juridiske dilemmaer og utfordringer. Hvordan det påvirker oss og hvorvidt lovgivningen klarer å henge med står på

«Den raske utviklingen vi er vitne til, åpner for etiske og juridiske dilemmaer og utfordringer og der kanskje lovgivning henger etter.»

Mona Vervik

agendaen, forklarer Vervik.

Flere av arrangementene vil også ha fokus på bærekraft, og enkelte vil ha et yngre publikum enn det som kanskje er vanlig på Nordic Edge Expo. Blant annet vil det toges inn ungdommer fra hele Norge til Next Generation i regi av NTNU, Trondheim kommune og IKT Norge.

– For unge miljøaktivister vil det nok være både nye inspirasjonskilder og en møteplass for likesinnede. Sofie Nordvik er en av hovedtalerne i år. Hun var sentral i organiseringen av skolestreikene og skal samle innspill som hun skal ta med seg til FN's klimatoppmøte i Chile, sier direktøren.

Offentlig og privat

Under middagen på tirsdagen vil det bli delt ut priser fra ICLEI. Oslo er nominert sammen med Zürich og 14 andre, der det deles ut priser innen fire forskjellige kategorier under temaet innovative og bærekraftige anskaffelser.

– ICLEI er et europeisk nettverk, og prisen er stor i europeisk sammenheng. I fjor var Barcelona og Rotterdam blant vinnerne, sier kommunikasjonsrådgiver i Nordic Edge, Karina Lavik.

Rundt halvparten av deltakerne under Nordic Edge Expo er fra det offentlige eller offentlig eide virksomheter og det kommer fra delegasjoner fra hele verden, ikke bare Norden.

– De fleste er fra Europa, men vi har fått et internasjonalt fotfeste og ser fram til å ta i mot deltakere fra store deler av verden. I år arrangerte vi den første Nordic Edge China, med konferanse i Beijing og seminar i Shanghai og Ningbo. Her var det flere

hundre som ikke fikk plass, sier Vervik og fortsetter:

– Det er fantastisk at Nordic Edge Expo på så kort tid har opparbeidet seg et rennomé som en viktig møteplass. Det skal Stavanger være kry av, og at vi i tillegg har et godt, lokalt forankret engasjement gjennom eiere, medarrangører og samarbeidspartnere, sier hun.

Norden ut i verden

Neste år kan det internasjonale fotfestet bli enda større. Da planlegges det konferanser i både Asia og USA, i tillegg til hovedkonferansen i Stavanger. Et av målene er nettopp å utvikle Nordic Edge Expo internasjonalt.

– Nordic Edge tar Norden med seg ut i verden. Der ute er det stor interesse for å høre om hvordan den nordiske modellen fungerer, og vi tar med oss løsninger både fra næringsliv og det offentlige fra alle de fem nordiske landene og viser dem til resten av verden, sier Vervik.

I mellomtiden skal de organisere den nordiske paviljongen under European Utility Week i Paris og representere Stavanger Smart Region på konferanse i Barcelona sammen med Stavanger og Sandnes kommune, UiS og Greater Stavanger. Men først er det Nordic Edge Expo i Stavanger Forum.

– Årets utgave blir som alltid innholdsrik med mange utstillere og et bra program. Jeg gleder meg spesielt til at politiet skal snakke om balansen mellom overvåkning og trygghet og Kim Escherich fra IBM som skal snakke om etikk innen teknologi, og hvor grensene går, sier Vervik.



Nordic Edge Expo 2019 starter 24. september og som i fjor blir det en viktig møteplass for alle som er opptatt av å utvikle bærekraftige byer å bo og leve i.



Mona Vervik, direktør Nordic Edge Expo

Fem høydepunkter under Nordic Edge 2019:

- Lansering av nasjonalt Smartbyveikart i regi av DOGA og Nettverket Smartbyene
- Toppledermøte der de nordiske land deler utfordringer, løsninger og samarbeid i smarte byer, fasilitert av det nordiske smartbynettverket med støtte fra Nordisk ministerråds utøvende organ, Nordic Innovation
- Kompetanse- og teknologioverføring fra olje og gass til nye markeder av Pumps & Pipes Norge
- Ethiske dilemmaer for politi i smarte byer i regi av Oslo Politidistrikt sammen med NTNU, Oslo kommune Beredskapssetat, Bergen kommune og Sporveien
- Lansering av verdens første innovasjonsbarometer i offentlig sektor. Rapporten er utarbeidet av alle de fem nordiske land.

NORDIC EDGE EXPO

- » Etablert: 2015
- » Arrangeres: 24.- 26. september 2019
- » Over 40 medarrangører fra inn- og utland står for konferanseprogrammet
- » Blant samarbeidspartnere er: Nordisk Ministerråd, EU-Kommisjonen, Innovasjon Norge, NTNU, UiS, Microsoft, Cisco, Atea, Rambøll, Stavanger kommune, KS m.fl.
- » 5000 deltakere fra 50 land
- » 250 utstillere
- » 150 foredragsholdere
- » 50/50 privat og offentlig sektor
- » Nett: nordicedge.org



Farvel Facebook

SISSEL LEIRE • styreleder i Kruse Smith

Sosiale medier har blitt en integrert del av hverdagen vår. Promotering av seg selv, både privat og profesjonelt, er på kort tid blitt like naturlig som en prat over hekken med naboen.

Vi gratulerer hverandre med dagen med stor iver, deler bilder av hva vi spiser og når vi trener. Vi heier på alt vi liker – uten rom for refleksjon eller diskusjon og det vi ikke liker deler vi også. Uten å tenke særlig etter, legger vi enorme mengder med data og sensitiv informasjon ut til alles skue. I seg selv ikke et stort problem, men hva gjør det med oss? Hvem eier informasjonen? Og hva blir den brukt til? Facebook tjener store penger på at vi brukere blir avhengige, usiviliserte og ulykkelige. Da deler vi mest, får flere likes og trafikken på plattformen øker. Behov for regulering av innhold og etikk på plattformen kan sees på som en umulig oppgave. Facebook er simpelthen ikke interessert i en slik regulering. Det eneste som kan skape en endring er hvis omdømme eller inntjening kan skades.

Jeg møtte trollet

Lite visste jeg at konsekvensen av å si ja takk til et styreverv i Cultiva – en stiftelse i Kristiansand som skal skape en bedre barndom og by gjennom kunst og kultur – skulle resultere i konspirasjonsteorier rundt mine roller i næringslivet. Cultiva har i dag en forvaltningskapital på to milliarder kroner, der avkastningen blir tildelt til formålet. Det er blant annet besluttet en tildeling på 100 millioner kroner til en kunstsilo, noe som har ført gode debatter, men også destruktive og falske nyheter. Jeg blir beskyldt for å lure til meg byggeoppdrag og være med i hemmelige nettverk der vi har som formål å lure innbyggerne. Jeg blir beskrevet som en som vil ta fra barna og gi til meg selv. Visstnok vil jeg bare ha mer rikdom og makt. Bilder av meg blir lagt ut med de mest forunderlige historier i tekstfeltet. Dette skjer på Facebook og er mitt første møte med «det mørke» nettet – eller Facebook-trollet om du vil. Jeg velger å ikke kommentere sakene som blir lagt ut om meg – det er så innlysende feil det som står og jeg vil ikke gi avsender oppmerksomhet

på noen som helst måte. Jeg hadde lest et par artikler om sosiale medier og problemer de fører med seg. Men, nå stod jeg der altså plutselig selv – hva gjør man da – og hva er egentlig problemet?

Problematiske forretningsmodell.

Litt enkelt forklart er Facebooks forretningsmodell å samle informasjon – som de igjen kan selge videre. Facebook er blant verdens mest verdifulle selskaper med sine 2,3 milliarder aktive brukere. De vil vite mest mulig om hva du liker å spise, dine forbruksvaner, hvem din familie og venner er, hvor du drar på ferie og hva du gjør i fritiden din. Og vi deler gladelig! Facebook skiller i prinsippet ikke mellom kakeoppskrifter eller mørke konspirasjonsteorier. Det er problemet! Jeg skulle gjerne meldt inn det som er skrevet om meg til pressens faglige utvalg (PFU) og vist til at det her er snakk om fri fantasi og at ingen «vær varsom plakater» er fulgt. Men, Facebook er ingen nyhetstjeneste med ansvarlig redaktør – det er bare en sosial delingsplattform. Tjenesten er gratis og dermed blir brukeren av tjenesten produktet. Altså du og jeg. Jeg aner ikke hvor mye informasjon Facebook har om meg og heller ikke hva den er verd.

Strengere regulering!

Et annet problem er at dagens regulering, som er utformet av EU for vår del av verden, ikke går til kjernen av problemet, nemlig selskapets forretningsmodell, som er å tjene penger på ekstrem informasjon. Jo mer vi klikker, liker og deler – dess rikere blir Facebook. Dagens regulering går ut på at Facebook selv skal evaluere og luke ut hva som er usannheter og «fake news» samtidig som de spesielt skal følge med før politiske valg. En stab på rundt 40 mennesker, ansatt i Facebook, sitter nå i Dublin og har ansvaret for å fjerne villledende informasjon, falske kontoer og innblanding fra fremmede stater som kan påvirke velgerne. Problemet er selvsagt at det er ekstremt vanskelig å finne ut hva som er falske nyheter, hva som er feil og hva som er villledende – og at det gjøres av Facebook selv! Vi snakker om over to milliarder brukere! Og for å si det sånn: Ingen av disse 40 «oppdagere» noen av løgnene eller konspirasjonene jeg ble utsatt for. Facebook er en kommersiell plattform – og det er vel innlysende at de ikke selv vil ødelegge sitt eget inntekstpotensiale. Det er derfor ikke

nok at de skal reguleres – av seg selv.

Bør du slutte med Facebook?

Brukeren er egentlig ikke det store problemet. Det har alltid vært «mørkemenn» blant oss og mennesker som liker å lage konspirasjonsteorier. Problemet nå er at de som velger å leve litt utenfor vårt demokratiske og opplyste samfunn – de har like stor stemme på Facebook som alle andre. De kan bli likt og delt på denne plattformen i et høyt tempo! Det er også slik at skandaler og negative nyheter – det tiltrekker oss mennesker mye mer enn velformulerte utredninger og brede diskusjoner. Det er også en utfordring at vi alle blir veldig hektiske i våre kommentarer og opplever et naturlig press for veldig raskt enten å like, ikke like, eller kommentere på saker som egentlig fortjener gode dialoger, refleksjons og betenkningstid. Jeg vil gjerne oppfordre deg til å ha et bredt utvalg av venner og diskusjoner i sosiale medier. På den måten kan du bidra til at det ikke skapes ekkokammer med støyende meningslikhet. Vær gjerne tydelig, men ikke glem nyansene!

Takk for meg

Paradoksalt nok kommer jeg til å dele denne artikkelen – på Facebook. Det som er svakheten med Facebook er jo også det geniale – her kan vi like, dele og nå et stort publikum. Det har jeg nytt godt av og jeg har vært en aktiv bruker – i lang tid. Nå er det slutt.

Det var direkte ubehagelig å bli trollet. Jeg synes ikke det er ubehagelig å stå i uenigheter, det har vært en del av min profesjonelle hverdag i næringslivet i årevis. Men å stå forsvarsløs oppe i usannheter og konspirasjonsteorier, det var jeg ikke forberedt på.

Hva med en sosial plattform der menneske får stå i sentrum – ikke forretningsmodellen? Jeg tror mange med meg er villige til å betale for en slik løsning og jeg håper vi snart får se en på markedet. Jeg sier herved takk for meg på Facebook – og sletter profilen min. Litt på grunn av trollingen, litt på grunn av forretningsmodellen og mye på grunn av mitt eget ønske om å være mer tilstede i mitt eget liv og ikke i andres digitale liv. Så får vi se hvor lenge jeg klarer meg før jeg er tilbake. Forhåpentlig på en annen sosial plattform enn Facebook. So long – alle mine Facebook venner. Vi snakkes gjerne over hekken!



Et ledende fullservice advokatfirma med fokus på innovasjon

Simonsen Vogt Wiig er et ledende forretningsjuridisk advokatfirma med kontorer i Stavanger, Oslo, Bergen, Kristiansand, Trondheim, Tromsø, samt Singapore. Våre advokater bistår alle sentrale bransjer innenfor alle forretningsjuridiske fagområder.

Vi er topprangert innenfor bransjer som olje og gass, offshore, shipping, finans og teknologi, og fagområder som finansiering, konkurranserett/offentlige anskaffelser, sjørett, personvern og IT.

Fagdag Offentlige anskaffelser 4. september 2019

I samarbeid med Næringsforeningen i Stavanger arrangerer Simonsen Vogt Wiig fagdag om offentlige anskaffelser for leverandører og oppdragivere. Fagdagen tar opp dagsaktuelle temaer og sentrale utfordringer som leverandørene og oppdragsgivere møter innen dette viktige området. Blant annet vil fire av våre dyktige partnere dele sine kunnskaper og erfaringer innenfor offentlige anskaffelser.

For påmelding se: www.naeringsforeningen.no/moeter/anskaffelsesdagen/



Arne Oftedal
Partner, Stavanger



Trine Lise Fromreide
Partner, Bergen



Tor Stokke
Partner, Oslo



Anne Buan
Assosiert partner, Oslo



Valget 2019:

Dette mener lokale toppkandidater

TEKST: STÅLE FRAFJORD

DE TI SPØRSMÅLENE VI HAR STILT ER:

Det er et bredt politisk flertall på Nord-Jæren både for å ivareta olje- og gassnæringen, fortsatt ønske cruiseturister velkommen, stanse all

utbygging av vindkraft på land, legge til rette for landstrøm og å arbeide for flere utenlandsruter fra Stavanger lufthavn, Sola.

Det viser svarene fra totalt 21 ordfører- og/eller toppkandidater i Sandnes og Stavanger før lokalvalget i september.

Rosenkilden har stilt politikerne fra de ulike partiene ti spørsmål som også har betydning for næringslivet i regionen. I mange av sakene er det bred politisk enighet både om mål og virkemidler, i andre saker er uenigheten større. Det gjelder ikke minst i forhold til bompenger – og rushtidsavgift spesielt.

1. Mener du og ditt parti at olje og gassnæringen bør fases ut, og i så fall når?
2. Hva – om noe – vil ditt parti gjøre for at Stavanger-regionen skal være en energihovedstad også i fremtiden?
3. I hvilken grad bør regionen arbeide for utbygging av flere vindkraftverk på land?
4. Bør regionen opprettholde innføringen av rushtidsavgift i Bymiljøpakken?
5. Bør elektriske biler betale samme bomavgift som andre kjøretøy?
6. Hvilke klimatiltak bør kommunen først og fremst prioritere i henhold til egne miljø- og klimamål?
7. Bør regionen arbeide for flere utenlandsruter til og fra Stavanger lufthavn Sola?
8. Bør regionen ta i mot flere eller færre cruisebåter enn i dag?
9. Bør kommunen legge til rette for innføring av landstrøm?
10. Bør større deler av sentrum i Stavanger/Sandnes være bilfrie?

Senterpartiet, Dagny S. Hausken:

1. Olje- og gassnæringen bør ikke fases ut så langt fram vi ser nå. Men næringen må hele tiden arbeide for å bli mer miljøvennlig, og vi trenger ny teknologi for å minske utslipp ved forbrenning av olje og gass.
2. Vi må lytte til næringens behov og legge til rette for at vi fortsatt skal være en energihovedstad. Da tenker vi også annen energi enn olje og gass. Vi må markedsføre energihovedstaden vår, og bruke vår innflytelse opp mot sentrale myndigheter.
3. Vindkraftanlegg på land må vurderes i hvert enkelt tilfelle, og må være ønsket lokalt dersom det skal være aktuelt. Vårt fokus må nå være å legge til rette for vindkraft på havet.
4. Nei. Dette er for dyrt for innbyggerne og rammer usosialt.
5. Elektriske biller bør betale bomavgift. Nivået kan jo diskuteres.
6. Vi må tenke klima i alt vi gjør, innkjøp og energisparing i bygg. Satse på utbygging av kollektivtilbud, bygge gang- og sykkelstier, grønn by og urbant landbruk.
7. Ja, det er viktig for næringsliv og turisme i Stavangerområdet.
8. Det kan være rom for flere dersom de fordeles ut over hele året og de flyttes ut av indre Vågen. Vi må sette krav i forhold til forurensing og premiere miljøvennlige skip.
9. Ja absolutt, men det er svært krevende å få cruisetrafikken over på landstrøm pga kapasiteten på strømmettet. Svært få båter i dag er laget for å benytte landstrøm.
10. Vi synes det er passe i dag, men kan vurdere å stenge andre områder i samarbeid med næringslivet.



Senterpartiet

Venstre, Jan Erik Sønderland:

1. Nei. Venstre vil ikke fase ut den norske olje- og gassnæringen. Vi vil minimere utslippene fra produksjon, verne sårbare områder fra leting og jobbe internasjonalt for at fornybar kan fortrenge fossil energi i det globale markedet.
2. Vi vil satse stort på fornybar energi og skape nye muligheter for olje- og gassnæringen, herunder i havvind på norsk sokkel. Venstre vil ha tett dialog og tilrettelegge for internasjonale næringslivsnettverk innen fornybar energi og relaterte industrier.
3. Venstre vil ikke ha flere vindkraftverk i regionen.
4. Rushtidsavgiften må opprettholdes. Det er det mest virkningsfulle verktøyet vi har for å redusere køer og få flere til å velge miljøvennlige reisemåter som sykkel og buss.
5. Nei, elektriske biler må alltid ha betydelig lavere bomavgift enn fossile biler.
6. Ferdigstilte bussveier, bevare rushtidsavgiften og ha flere bussavganger. Elektrifisere skipsfarten inkludert supply- og cruiseskip. Kreve nullutslipp i vareleveranser og klimavennlige bygg. Ha bedre sykkelveier og langt flere bysykler tilgjengelig.
7. Ja, absolutt, men da til destinasjoner som er viktige for næringslivet.
8. Dagens antall er absolutt overkommelig og vi har kapasitet til mer, men Venstre vil jobbe for at anløpene spres bedre og jevnere utover året.
9. Ja, absolutt.
10. Ja, vi ønsker flere bilfrie gater i sentrum. Godt kollektivtilbud, nok el-bysykler og tilstrekkelig parkering i randsonen er en forutsetning.



VENSTRE

SV, Erik Faret Sakariassen:

1. SV mener ikke vi bør sette en dato for utfasing av norsk olje og gass, men ønsker ikke å lete etter nye felt. Vi må bruke ressursene vi nå har til å utvikle nye næringsveier og forsterke eksisterende.
2. Det er avgjørende at Equinor fortsatt har hovedkvarter her, og vi er også glad for plasseringen av Nysnø til Stavanger. SV vil stå for en politikk som styrker energibransjen i vår region og beholder kompetansen her.
3. SV ønsker en stans i utbygging av vindkraft på land, og særlig i områder i vår region hvor natur- og arts mangfold utfordres. Vi vil arbeide for mer vindkraftanlegg til havs.
4. Vi ønsker ikke bompenger, men kan åpne for rushtidsavgift om kollektivtilbudet styrkes.
5. Det må vurderes når elektriske biler utgjør en langt større andel av bilparken.
6. Redusere parkeringsmuligheter i sentrale områder og ved store arbeidsplasser. Stille strengere miljøkrav i utbygginger, bedre gang- og sykkelveier, krav om nullutslipp for cruisetrafikken.
7. Nei, vi bør heller kjempe for å etablere lyntog mellom de store byene i Norge og koble oss bedre og mer effektivt sammen med det europeiske tognettet.
8. Betrakkelig færre, og de må ut av indre Vågen. SV mener det må settes krav om nullutslipp fra 2026, og at ingen skip etter da får komme til Stavanger-regionen hvis de forurenser.
9. Ja.
10. Ja, vi mener at gågater er et gode. Samtidig bør det innføres parkeringsavgift ved kjøpesentrene, for å styrke sentrumshandelen.



FMB, Frode Myrhol

1. Nei, vi ønsker ikke å fase ut den viktigste næringen landet og regionen har.
2. Om vi kommer i posisjon så vil vi stille sterke krav til Storting og regjering om at Stavanger beholder og styrker sin posisjon som energihovedstad i Norge.
3. Vi ønsker ikke vindkraftutbygging på land hverken i Stavanger eller Rogaland.
4. Nei, bompenger som finansieringsmetode for det felles samfunnsgodet god infrastruktur er, bør avskaffes. Alle drar nytte av det og staten (alle) bør betale. Ordningen med bompenger er tilfeldig og direkte usosial.
5. El-biler bør selvsagt ikke betale bompenger, det bør heller ikke andre gjøre.
6. Bedre byplanlegging, høy utnyttelse langs kollektivaksene og slutte med å regulere inn nye boligfelt i områder uten arbeidsplasser i umiddelbar nærhet.
7. Ja.
8. Vi kan godt ta i mot samme antall cruisebåter som i dag, men de bør ut av indre havn i Vågen. Cruisebåtene bør flyttes til Bjergsted og vi bør bygge en pir som de kan legges til ved.
9. Ja.
10. Nei, store deler av Stavanger er allerede bilfritt i dag, men vi må få bussene nærmere sentrumskjernen



MDG, Daria Maria Johnsen:

1. Vi må omstille oss bort fra fossil energi snarest, stanse åpning av nye olje og gassfelt på norsk sokkel og starte en planmessig utfasing av petroleumsvirksomheten over en 15-årsperiode.

2. MDG vil gjøre Stavanger til en pådriver i den nasjonale satsingen på offshore havvind. Samtidig vil vi øke produksjonen av biogass ved bruk av oppdrettsavfall, landbruksavfall, avløpslam, matavfall, og andre organiske ressurser.

3. Vi vil bare bygge ut landbasert vindkraft i områder med eksisterende inngrep og infrastruktur, som industriområder. Ny vindkraft skal ikke redusere områder med urørt preg eller andre natur- og friluftslivsverdier. I stedet ønsker vi å satse på vindkraft til havs.

4. Vi ønsker å opprettholde dagens rushtidsavgift og samtidig forbedre kollektivtilbudet, bygge sammenhengende og trygge sykkelveier.

5. Vi vil bevare gratis passering til vi når en minst 20% andel av bilparken. Da kan vi innføre 50% bomavgift, helt til vi når minst 50% andel nullutslippskjøretøy. Tungtransport som bruker nullutslippsteknologi må forbli gratis til vi når samme andel som i bilparken.

6. Kommunen bør skifte ut sin bilpark til nullutslippskjøretøy og beholde sterke incentiver for at flere privatpersoner bytter ut sin fossilbil, prioritere klima- og miljøbevisste tilbydere i sine anbudsrunder og stille tøffe krav til utbyggere og nybygg generelt.

7. Vi er mot flere utenlandsruter så lenge flytrafikken bidrar til store utslipp av klimagasser.

8. Vi vil fase ut dagens fossilbaserte cruiseturisme innen 2025, og stoppe eller kraftig begrense dagens anløp av cruiseskip til næringen omstiller seg. De som ankommer må også legge til kai utenfor sentrumsområdet.

9. Ja, landstrøm må ha en høy prioritet i kommende budsjetter.

10. Vi vil ha flere bilfrie gater og skape åpne møteplasser, grønne lunger og aktiviteter for innbyggerne som gjør sentrum trygt og fremkommelig for alle.

**Arbeiderpartiet, Kari Nessa Nordtun:**

1. Vi vil ikke sette en slutt dato for oljen. Olje- og gassnæringen er landets største næring, og særdeles viktig for arbeidsplasser og næringsgrunnlag i vår region.

2. Stavanger må ta en aktiv rolle for å videreutvikle olje- og gassnæringen. Vi vil jobbe for en grønnere industri, og bidra til etablering og utviklingen av fornybar energi i vår region.

3. Vi mener at vindkraft fortrinnsvis bør bygges til havs.

4. For å redde bymiljøpakken og sikre regionen den utviklingen vi trenger er vi villige til å gi slipp på rushtidsavgiften. Men utviklingen av nullvekstmålet og inntektene må følges nøye dersom dette gjøres.

5. Nei. Det må finnes incentiver for at folk skal fortsette å velge el-bil, derfor har vi sagt at el-biler på sikt kun skal betale halv bomavgift.

6. Bedre og billigere kollektivtilbud og utbygging av sykkel- og gangstier. Kommunen må også velge miljøvennlig ved bygging av offentlige bygg, og bruke sin innkjøpsmakt til å stille miljøkrav til leverandører.

7. Flytrafikk er svært forurensende, og bør ikke økes.

8. Vi ønsker færre cruiseanløp enn i dag, og vi vil ha en annen plassering av cruisebåtene. Vi vil også innføre cruisepassasjeravgift som brukes til miljøtiltak.

9. Ja, gjerne i samarbeid med Rosenberg som har signalisert at dette kan la seg gjennomføre.

10. Vi vil verne om sentrumshandelen, og ikke stenge helt for biler. Men vi vil ha bedre og billigere kollektivtilbud og gode sykkelveier, slik at det blir enkelt og rimelig å reise inn til Stavanger sentrum.

**KrF, Henrik Helleland:**

1. Nei, vi trenger olje og gass i årene som kommer. Det er alt for tidlig å ta stilling til utfasing.

2. Opprettholde fokus på næringen og aktivt legge til rette for utvikling.

3. Vindkraft er og vil bli viktig i framtiden. For Stavanger mener KrF at utbygging må foregå i sjø/hav.

4. KrF ønsker et mer rettferdig system som veiprising.

5. KrF støtter at det blir innført betaling når andelen el-biler overstiger 20 prosent.

6. Det er viktig å bruke gulrøtter i stedet for avgifter. KrF vil støtt ulike tiltak som biogass, kollektivtransport og arbeid med ny teknologi.

7. Ja, det er viktig for vår region at det er lett å komme seg direkte til Stavanger.

8. Fornuftig tilpassing. Men om en skal beholde nåværende anløp må skipene flyttes lengre ut av Vågen og samtidig være mer miljøvennlig. Vi må heller ikke se bort i fra at cruisetrafikken og turistene bidrar til viktig næring ikke minst gjennom guidede turer rundt i distriktet og i Nye Stavanger.

9. Ja.

10. Nei, de som må bruke bil skal vi legge til rette for. Småhandelen er også viktig for de butikkene som velger å etablere seg her. Når kollektivtrafikken øker, vil naturlig nok biltrafikken minke.

**Pensjonistpartiet, Karl W. Sandvig:**

1. Nei.

2. Legge forholdene godt til rette for næringen.

3. PP er imot landbaserte vindmølleanlegg.

4. PP vil fjerne rushtidsavgiften

5. Ja, så tidlig som mulig.

6. Sette større krav til transportsektoren, cruisetrafikken og bygg- og anleggsbransjen.

7. Ja.

8. Ja.

9. Ja.

10. Nei.



Høyre, John Peter Hernes:

1. Nei. Norsk olje og gass er en del av løsningen og en viktig del av energimiksen også når vi når togradersmålet som er satt i Paris. Kapital, kompetanse og teknologi fra denne næringen vil være avgjørende for å nå våre utslippsmål både nasjonalt og globalt.
2. Vi vil sikre at vi er en god vertskapskommune for olja i mange år enda, samtidig som vi vil jobbe for at andre energiformer finner det naturlig å etablere seg i vår sterke industriklunge for energi.
3. Vi mener at det nå må være en stopp i den landbaserte vindkraftutbyggingen. Opprusting av gamle vannkraftverk kan gi oss den kraften vi trenger.
4. Halvert rushtidsavgift er nødvendig for å gjennomføre bymiljøpakken både fordi den har en trafikkavvisende effekt og er avgjørende for å finansiere prosjektene i Bymiljøpakken.
5. Stortinget har vedtatt at de kan betale en sats på maksimalt 50 prosent – og det bør de gjøre når antallet elbiler overstiger 20 prosent av totalen i bomsystemene.
6. Stavanger må kutte mest utslipp innen veitransport, da er bymiljøpakken, mer urban byutvikling og en bred elektrifisering av sektoren viktig. Samtidig må vi redusere utslippene fra bygg, og sjøtrafikken må ha mer landstrøm og bli elektrifisert i større grad.
7. Ja, det er viktig for næringslivet og for reiselivet.
8. Vi må sette et tak på antall cruiseskip, og skipene skal flyttes lengre ut. Trafikken bør også spres mer utover året, og vi må stille vi strengere miljøkrav til cruiseskip.
9. Ja, vi har allerede landstrøm for supplyskip i regionen – som sparer svære utslipp, og det skal vi også få på plass for cruise.
10. Ja, vi vil ha flere gågater, og vil gjennomføre dette i samarbeid med beboere og næringsdrivende.

**Rødt, Mímir Kristjánsson:**

1. Framfor en markedsstyrt kollaps i olja ønsker vi en planmessig omstilling til ny, grønn industri med satsing på skipsbygging, havvind, mineraler, sjømat, fisk, kraftkrevende, pumpeteknologi, romfartsindustri, IT-teknologi, karbonfangst, moderne skogindustri etc.
2. Det avgjørende for at Stavanger skal forbli Norges energihovedstad er å sikre at Equinor fortsatt styres her fra byen. I tillegg ønsker vi å gjøre Stavanger-regionen til en foregangsregion for karbonfangst- og lagring.
3. Vi sier nei til utbygging av store nye vindparker på land, og vil vi satse tyngre på havvind.
4. Vi støtter bruken av rushtidsavgift for å sikre en jevnere flyt av trafikk døgnet gjennom. Derimot er vi skeptiske til dagens bomring, som vi anser for å være usosial.
5. Særfordelene til el-biler i bomringen bør fases ut på sikt. Men før den tid bør dagens bomring fases ut.
6. En reduksjon av den enormt klimafiendtlige cruisetrafikken til Stavanger er det suverent viktigste tiltaket for å nå kommunens klimamål. Samtidig bør kollektivtilbudet i byen styrkes. Vi ønsker bygging av bybane og forsøk med gratis kollektivtransport på enkelte bussruter.
7. Nei, regionen bør arbeide for å bygge lyntog fra Stavanger til Oslo, samt etablere flere båttruter fra Stavanger og til havner i England og på kontinentet.
8. Cruisetrafikken medfører store belastning for Stavanger sentrum. Vi vil sette et tak på antall cruiseanløp på 52 skip i året – ett i uka i snitt.
9. Kommunen bør legge til rette for landstrømanlegg for cruiseskip i samarbeid med Rosenberg verft.
10. Ja, Rødt ønsker levende og bilfrie bysentrum. Vi er åpne for å se på om ikke flere gater også kan stenges for biltrafikk.

**Frp, Leif Arne Moi Nilsen:**

1. Overhode ikke. Norsk olje- og gassnæring er den mest miljøvennlige olje- og gassnæring i verden. Det vil føre til økte utspill, et sterkere Russland, og et mer utrygt Europa.
2. Aktivt tiltrekke de nye aktørene på sokkelen til Stavanger, fremsnakke næringen, og legge til rette for aktivitet.
3. Det er viktigere å oppgradere eldre vannkraftanlegg. Vår region vil ha nok strøm, og det er dumt å bygge ned norsk natur for å sende strøm til Tyskland.
4. Nei.
5. Frp er imot ekstra skatter og er imot at elbiler skal få innført dette. Selv om det er urettferdig ovenfor bensin og dieselbil-eiere.
6. Det var galskap å innføre 80% målet, men elektrifisering av transportsektoren er det viktigste og enkleste. Ikke innfør nye skatter og avgifter på elbiler.
7. Ja.
8. Flere, men innerst i Vågen bør de ikke lenger ligge. Derfor skal vi bygge ut Holmen og ny kai i Bjergsted.
9. Ja.
10. Partiene bør slutte å bruke sentrum som sin egen politiske lekegrind og teste ut politisk ideologi. Det er viktig at sentrum har like betingelser som kjøpesentrene.



«Vi må sette et tak på antall cruiseskip, og skipene skal flyttes lengre ut.»

John Peter Hernes (H)

MDG, Erlend Kristensen:

1. Nei, men vi mener at det er en svært god ide å slutte å lete etter mer olje, da vi antakelig ikke kommer til å pumpe opp det vi nå frem i tid måtte oppdage av olje.
2. Vi ønsker at vår region aktivt skal posisjonere oss som en havvind-nasjon. Målet er å kunne eksportere ekspertisen også til andre land og at Norge skal bli en foretrukket leverandør til en stadig voksende og fremtidsrettet og internasjonal havvind-næring.
3. Vi ønsker ikke at det bygges vindparker på land, hvor dette går ut over uberørt natur. Men vi kan tenke oss at det i allerede utbygde områder, f.eks langs motorveier, industriparker og innen landbruket, kan settes opp vindmøller.
4. Skal vi nå nullvekstmålet må vi ha rushtidsavgifter. Men vi ønsker å redusere bompengebelastningen mest mulig, ved for eksempel å kutte i unødvendige veibygginger.
5. Vi mener at det er altfor tidlig å innføre bompenger for elbiler.
6. Følge opp og helst overoppfylle nullvekstmålet. Prioritere å investere i elbusser, autonome elbusser, elvarebiler og elbåter. Satse på og støtte kjøp av el-sykler, tilrettelegge for trygge og gode sykkelveier.
7. Nei, men vi ønsker at det skal satses stort på elektriske fly.
8. Vi bør ta imot færre cruisebåter.
9. Vi ønsker at det tilbys landstrøm og krav om tilkobling til dette og at båtene må ankre opp andre steder enn midt i byen.
10. Ja, vi må gi gatene tilbake til folket. Skape mer liv og flere grønne lunger.

**SV, Heidi Bjerga:**

1. SV mener det ikke skal åpnes for mer leting etter olje. Vi mener Norge skal være fossilfritt innen 2040.
2. SV vil styrke forskning og innovasjon med mål om gradvis utfasing av oljeproduksjonen, og vil omdanne Equinor til et energiselskap. Vi må ha større fokus på effektivisering og bedre utnyttelse av eksisterende vannkraftanlegg i tillegg til å redusere forbruket.
3. Sandnes SV har sagt nei til vindkraft på land siden 2013.
4. Rushtidsavgift er et verktøy for å fordele trafikken på veinettet. Det bidrar til at flere velger andre løsninger som kollektiv, sykkel og gange, og sikrer framkommelighet for nyttetransporten og reduserte klimautslipp.
5. Elektriske biler bør betale halv avgift. Hvis det viser seg at vi ikke får redusert bruk av personbil - inkludert elbil, må vi vurdere om de må betale full avgift.
6. Kommunen må legge til rette for bedre kollektivløsninger, og bygge barnehager i nærheten av der folk bor. I tillegg må alle kommunale bygg energieffektiviseres.
7. SV mener at kommunene ikke skal bruke økonomiske ressurser på dette.
8. Regionen må kreve landstrøm. Det kan regulere hvor mange cruisebåter som kommer.
9. Kommunen i samarbeid med ENOVA bør sikre landstrøm. Regjeringen bør øke midlene til ENOVA, slik at flere havner kan legge til rette for landstrøm.
10. Vi har ikke stengt av sentrum i Sandnes for biler, men har vedtatt å gjøre Ruten om til park. Bedre tilrettelegging for kollektiv, og for parkering på knutepunkt vil redusere bilbruken i sentrum.

**Høyre, Inger Klippen**

1. Olje- og gassnæringen er fortsatt ryggraden i norsk økonomi og svært viktig for nåværende og fremtidige arbeidsplasser. Vi mener at olje- og gassnæringen er viktig for omstillingen til flere bærekraftige næringer og det grønne skiftet.
2. Det er viktig at næringslivet, utdanning og forskning i regionen fortsatt tiltrekker seg de beste folkene. Stavanger-regionen skal være den ubestridte energihovedstaden i Norge.
3. Vi anbefaler ikke at det tildeles flere konsesjoner for vindkraft på land. Vi vil fortsatt være positive til en videreutvikling av vindkraft til havs.
4. Vi jobber for en halvering av rushtidsavgiften i pågående reforhandlinger, dvs at bilister med bombrikke skal betale kr 25,- totalt for passering i rushtiden og kr 17,- utenom rushtiden. Fjernes krav om nullvekst og det kommer mer penger fra staten, er det ikke et mål i seg selv for Høyre å opprettholde rushtidsavgiften.
5. Når elektriske biler utgjør en andel på 20% av trafikken kan de betale inntil halv bomavgift. Dette mener vi er riktig, dersom det reduserer rushtidsavgiften.
6. Utbygging av kollektivtransport, at det blir lettere for gående og syklende, landstrøm til skip, utvikling av miljøteknologi/smarte byer og mer miljøvennlige bygg.
7. Ja. Det er viktig at vi fortsatt arbeider for flere direkteruter til og fra regionen.
8. Det er ikke et mål i seg selv å ta i mot flere cruisebåter dersom det ikke gir positive bidrag til regionen. Alternative steder for cruisebåter bør vurderes og tilrettelegges med landstrøm.
9. Ja, absolutt.
10. Nei.

**Frp, Pål Morten Borgli:**

1. Nei, vi mener Norge må utnytte posisjonen som olje- og gassnasjon også i fremtiden.
2. Vi må først og fremst være på tilbudssiden og olje- og gassoptimister. Vi må samtidig være omstillingsvillige og attraktive for nyetableringer.
3. Nei, det er helt unødvendig å legge vindmøller i vakker Rogalandsnatur.
4. Nei, rushtidsavgiften er hemmende for regionen og veldig kostbar og urettferdig. Hele bompengereordningen må avvikles.
5. Når folkevalgte har stimulert innbyggerne til å velge el-biler må vi stå ved de lovnadene. Gratis for alle - også el-biler.
6. Riktige og viktige investeringer i veier og kollektivløsninger. Sikre god håndtering og gjenvinning av søppel.
7. Ja vi må heie på fly som viktig transportmiddel. Reiser vi mer, kommer det flere ruter.
8. Selvfølgelig må vi ønske flere turister velkommen til regionen.
9. Dersom rederiene etterspør dette, bør energinasjonen være på tilbudssiden.
10. Vi forlenger nå Gågata i Sandnes og det holder. Bilen er og blir viktig for sentrum også.



SP, Martin S. Håland:

1. Olje og gassnæringen vil fases ut når alternative energikilder er tilgjengelige i tilstrekkelig omfang.
2. Senterpartiet vil bidra til å ivareta denne posisjonen gjennom å legge til rette for utvikling av fornybar energi og styrke arbeidet med alternative fremtidsretta og miljøvennlige energikilder.
3. Vindkraft på land bør begrenses til de områder som allerede er innvilget konsesjon.
4. Nei.
5. Så snart som mulig.
6. IVARs forbrenningsanlegg på Forus står for 25 prosent av kommunens samlede utslipp. Senterpartiet vil arbeide for en vesentlig reduksjon av dette utslippet. Flere bydeler i Sandnes trenger bedre direkteruter/ kollektivruter for å kunne redusere bilkjøring. Vi ser også et stort behov for å ta vare på landbruksarealene for fortsatt karbonfangst.
7. Ja. Rogaland er et sterkt nærings- og reiselivsfylke der flere utenlandsruter styrker dette.
8. Med tanke på reduksjon av klimautslipp bør ikke cruisebåter med fossilt brennstoff øke. Ønsker utslippsfrie cruisebåter velkommen.
9. Landstrøm kan være et godt virkemiddel for å begrense klimautslipp fra båter. Her som ellers er det greit at forurensere er med og betaler.
10. Bussveien gjennom Sandnes vil redusere vesentlige deler av sentrum for biltrafikk. SP mener det er tilstrekkelig med ønske om et levende sentrum både for de med bil og sykkel/gange



Senterpartiet

FNB, Ellen Karin Moen:

1. Nei, vi mener at oljenæringen, som er viktig for regionen, skal bestå, men at vi også skal arbeide for å bygge opp andre næringer.
2. Beholde oljenæringen og oppgradere de eksisterende vannkraftverkene til å kunne hente ut potensialet av kraft. Det er også en voksende grad av forskning og teknologi i regionen, som er verdifull for verdiskapningen.
3. Vi er imot utbygging av vindmøller og synes det er en avgjørelse som skal kunne tas lokalt. All vindkraftbygging, og hærverk av naturen opp mot kost/nytte bør stanses.
4. Nei, FNB Sandnes er totalt imot bompenger og det er ikke et alternativ for oss å være fornøyd med en halvering av rushtidsavgiften.
5. Nei, ingen biler bør betale.
6. Oppsamling av plast, oppgradering av vannkraft, høyere pris for knoksing av biler, lage kaiparkering for cruisebåter utenfor Stavanger Havn og ta i bruk Risavika som cruisebåthavn.
7. Ja.
8. Flere – men kun om havnene blir tilrettelagt i forhold til mottak og skipene gradvis mindre forurensende.
9. Ja.
10. Nei. Stenging av sentrum for biler er i ferd med å skje allerede i dag med bomringen og det skader næringer som ligger i sentrum.



ALL INCLUSIVE GOOD FOR BUSINESS

VELKOMMEN TIL BUSINESS CENTER STAVANGER

Velg mellom enkle cellekontor eller flere kontorplasser sammen i Stavanger sentrum. Bemannet resepsjon. Nevnte vi at det er ca 30 andre spennende bedrifter også på huset? Topp kvaliteter og mange kjekke frynsegoder. All inclusive sier vi.

www.business-center.no

INTERESSERT I Å LEIE KONTOR? Kontakt Merethe Svensen/ms@ogreid.no/+47 948 88 908

**BUSINESS
CENTER**
STAVANGER

**ØGREID
EIENDOM**

**Arbeiderpartiet,
Stanley Wirak:**

1. Nei, i femti år har oljevirkksomheten vært til velsignelse for vår region og landet. Nå skal vi jobbe med det grønne skiftet - ikke i konkurranse med oljevirkksomheten, men sammen med den.

2. Fortsette det gode samarbeidet, snakke regionen og vår kunnskap opp i alle sammenhenger.

3. Den tiden er nok over nå. Framtiden ligger i utviklingen av teknologi for havmøller.

4. Nei, absolutt ikke. Trafikken går nå ned, togtrafikken går opp og flere og flere bruker buss, sykkel eller gange. Vi må fortsette med flere gulerøtter og mindre pisk.

5. Nå starter vi med halv avgift, slik Stortinget har bestemt at vi kan gjøre. Så får vi se utviklingen an. Jeg tror det er lurt å fremdeles ha incentiver slik at flere kjører el-biler. Men da må el bilene tas ut av trafikkteellingen som viser om vi oppnår nullvekstmålet.

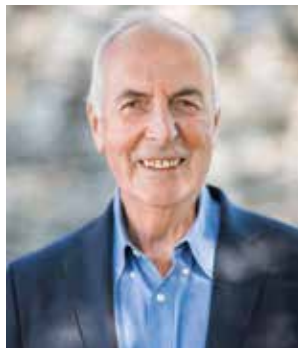
6. Det viktigste kommunen kan gjøre er å arbeide for å sikre miljøkvalitet i jord, vann og luft som fremmer god helse og godt miljø.

7. Nei, dette klarer flyselskapene utmerket selv. Vi må bruke våre krefter på å gjøre regionen attraktiv som reisemål. Det er en del av den reiselivsstrategi som vi i Sandnes har utarbeidet.

8. Ja, men kanskje kan vi få flere inn Høgsfjorden? Det er endel av vår reiselivssatsing.

9. Absolutt!

10. I Sandnes har vi ikke problem med dette nå, men vi må følge utviklingen. I de fleste land i Europa er utviklingen at større og større områder i det tettete sentrum gjøres bilfri. Vi må få parkeringshus og parkeringsplasser i kort avstand i en ring rundt sentrum.

**Venstre, Julian F. Osorio:**

1. Venstre mener at det er feil å sette en sluttdato på oljenæringen. Vi må bruke kompetansen i næringen i den videre omstillingen til fornybart og grønn energi.

2. Energi og forskningsmiljøene er allerede etablert på UIS. Disse må vi satse på videre. Vi må også styrke forskningsmiljøene i havvind på Haugalandet, og vi bruke kompetansen i oljenæringen i den videre omstillingen til fornybarsamfunnet og grønn energi.

3. Mange av vindkraftprosjektene i dag ikke forenelige med klassisk naturvern, og vi vil derfor føre en restriktiv praksis med utdeling av konsesjoner.

4. Rushtidsavgiften bidrar til mindre kø, renere luft på hele Nord-Jæren og et bedre kollektivtilbud på sikt. Vi vil at Staten skal ta et økt ansvar for kollektivsatsing og veibygging lokalt, i tillegg til å jobbe for en mer sosialt rettferdig rushtidsavgift.

5. El-biler bør betale 50% takst fra når de utgjør 25% av trafikken slik at de bidrar til viktige samferdselsprosjekter.

6. Ferdigstille bussveien, bevare en balansert rushtidsavgift og ha flere bussavganger, slik at flere personreiser flyttes til kollektiv. Ha bedre sykkelveier og langt flere bysykler tilgjengelig. Bolig- og næringsutbygging skal prioriteres langs kollektivaksen,

7. Ja, absolutt, men da til destinasjoner som er viktige for næringslivet.

8. Dagens antall er absolutt overkommelig og vi har kapasitet til mer, men Venstre vil jobbe for at anløpene spres bedre og jevnere utover året.

9. Ja, Venstre vil presse på for å sikre tilgang til landstrøm ved Sandnes Havn.

10. Vi ønsker flere bilfrie gater i sentrum slik at folk trives bedre og oppholder seg lengre i byen. Godt kollektivtilbud, nok el-bysykler og tilstrekkelig parkering i randsonen er en forutsetning.



VENSTRE

KrF, Oddny Helen Turøy:

1. Nei, vi har ikke satt en dato for stopp i norsk olje- og gassproduksjon. KrF ønsker en målrettet satsing på utvinning av olje fra eksisterende felt på norsk sokkel, for å sikre en god og ansvarlig forvaltning av de ressursene en allerede har funnet.

2. Vi har bygget opp en kompetanse innen dette feltet i vår region, som vi kan bruke inn i andre næringer, og for å bedre utnytte andre energikilder.

3. Vi bør ikke bygge ut mer vindkraft på land, men heller se på mulighetene for å flytte vindkraft til havs.

4. Ja, men redusert. Om vi skal klare å gjøre noe med køene på veiene, må vi ha virkemidler for å spre trafikken. Og vi ser at det virker.

5. Nei, men de bør betale halv bomavgift. Og det bør skje snarest - noe en kan få til om det blir enighet i styringsgruppa.

6. Legge til rette for bedre kollektivtrafikk, og bedre sykkel- og gangstier, bruke flere el-biler i ulike tjenester i kommunen, bygge energi-effektive bygg, ha en egen strategi for håndtering av plast og herreløst avfall og redusere marin forsøpling.

7. Ja, om det er markert for det.

8. Regionen kan godt ta i mot cruisebåter - det er bra for næringslivet. Men vi bør kunne stille strengere krav i forhold til utslipp.

9. Ja.

10. Nei, ikke ut over de planene som allerede finnes. Vi bør ha steder i sentrum som er bilfrie - og det har vi.

**Rødt, Ronny Koldal:**

1. 90% av olje- og gassnæringen bør bli faset ut innen 2030. Men næringen kan ikke fases ut før alle arbeidstakere er ivarettatt med ny, arbeidsplass relevant for deres kompetanse.

2. Rødt Sandnes ønsker at kompetansen fra offshore-næringen skal forbli i regionen og at nye, grønne næringer skal utvikles i regionen ved hjelp av denne kompetansen.

3. Vi støtter ikke utbygging av vindkraftverk på land, men heller til havs.

4. Nei. Rødt Sandnes er imot rushtidsavgift og bompenger da de rammer befolkningen usosialt.

5. Rødt Sandnes ønsker en avvikling av bompengesystemet for alle motoriserte kjøretøy.

6. Et bedre og billigere kollektivtilbud

7. Nei.

8. Færre.

9. Ja.

10. Nei.



Rødt



FRA DET MINSTE PARKERINGSSKILT VIA FLAGG OG BANNERE – TIL STORE BYGGESKILT OG LEKRE FASADELØSNINGER.



I det hele tatt – vi sørger for skiltingen, og vi hjelper deg å finne løsningen som er best for ditt behov der og da. Dette gjelder også dekor i kontor og butikk, bildekor, skjerm-løsninger og print på storformat.



Kort sagt: Vi har mye å skilte med!



Ta kontakt med Rune Waage på mobil 47 93 32 30. Han er kjapt på plass hos deg for å bidra med fornuftige løsninger.



**ROGALAND
SKILTDESIGN**

Kontorveien 12, 4033 Stavanger
Telefon 51 30 30 10
post@rogalandskilt.no
rogalandskilt.net

Arild Kristensen er daglig leder for Norwegian Smart Care Cluster. Han ser fram mot en høst preget av Arendalsuka, Nordic Edge og en avklaring om Innovasjon Norge viderefører klyngestatusen.

Helseklynge i modning vil vokse videre

Stavanger-regionen har en smart helsenæring i vekst.
Klyngen står foran en spennende høst.

TEKST: FRODE BERGE

Både næringsliv og politikere i regionen har oljesmellen fra 2014 friskt i minne. En oljepris som på kort tid raste fra 120 dollar fatet til 20 dollartallet ga regionen et økonomisk svingslag som vi fortsatt kjenner etterdønningene av.

Nedturen ga samtidig stimulans til en av de kraftigste omstillingsdugnadene i nyere stavanger-sk historie. Helseklyngen Norwegian Smart Care Cluster (NSCC) er blant de håndfaste resultatene av omstillingsoffensiven. Klyngen har hatt en spennende utvikling, og står nå ved et veiskille.

Aktiv klynge

Norwegian Smart Care Clusters formål er å bygge norsk helseindustri gjennom å fremme bærekraftige løsninger som

gir et bedre liv for brukerne samt kostnadseffektive og kvalitetssikrede leveranser av helse & omsorgstjenester.

Dette gjennom å skape økt konkurransekraft for bedriftene som opererer innen helse- og velferdsteknologi ved utvikling av et nasjonal testsenter, samt å bidra til både forskning og utvikling på feltet, at bedriftene når ut på det internasjonale markedet og til styrking og oppskalering av selskaper i tidlig fase.

Klyngen er en viktig aktør som jobber med tiltak identifisert i Stortingsmelding 18 – Helsenæringen, som kom i vår.

Flere

NSCC er ett av flere klyngeprosjekter som har sett dagens lys i Stavanger-regionen de siste fem årene. Andre aktører på

området er Norwegian Tunnel Safety Cluster, Norwegian Energy Solutions og Nordic Edge Smartbyklyngen. NSCC har avdelingskontor i Bergen, og vil i høst åpne en avdeling i Agder.

Norwegian Smart Care Cluster (NSCC)

er et klyngeprosjekt i det nasjonale klyngeprogrammet – Norwegian Innovation Clusters. NSCC har 120 bedrifter og 45 kommuner/offentlige aktører som deltakere. Klyngen ble etablert i 2014 og omfatter virksomheter innen helse- og velferdsteknologi. NSCC har en medlemsmasse som spenner fra tungvektene som Atea og Tieto, til mindre aktører som ContinYou og Tidewave.

«På det tidspunktet sto vi ovenfor et svært umodent marked.
Nå opplever vi veldig god veksttakt, særlig hos de mindre selskapene.
Potensialet for videre vekst og utvikling er stort.»

Arild Kristensen

Daglig leder Arild Kristensen har vært vitne til en oppløftende utvikling på det helseteknologiske området siden etableringen i 2014.

– På det tidspunktet sto vi ovenfor et svært umodent marked. Nå opplever vi veldig god veksttakt, særlig hos de mindre selskapene. Potensialet for videre vekst og utvikling er stort, sier Kristensen.

Helse Campus Stavanger

Etableringen av Helse Campus Stavanger er definitivt et av høydepunktene i NSCC korte klyngehistorie.

– Målet vårt er jo å bidra til å bygge opp innovasjonssystemet rundt denne viktige næringen. I dette arbeidet utgjør Helse Campus Stavanger en hjørnestein. Første prosjekt er et fysisk testsenter for

ny teknologi og løsninger som åpnes i Innovasjonsparken 25. september. Vi er veldig glade for at tunge aktører som SUS, UiS og Stavanger kommune står bak, dette vil og tiltrekke seg interessante bedrifter.

Aktører

NSCC-lederen understreker også betydningen av at det offentlige engasjerer seg i utviklingen av ny, smart helse- og velfredsteknologi. Særlig kommunene og staten er blytunge aktører på «etterspørselssiden». Kommunene gjennom ansvar for tjenester innen pleie og omsorg, staten gjennom sitt ansvar for spesialisthelsetjenesten/sykehusene.

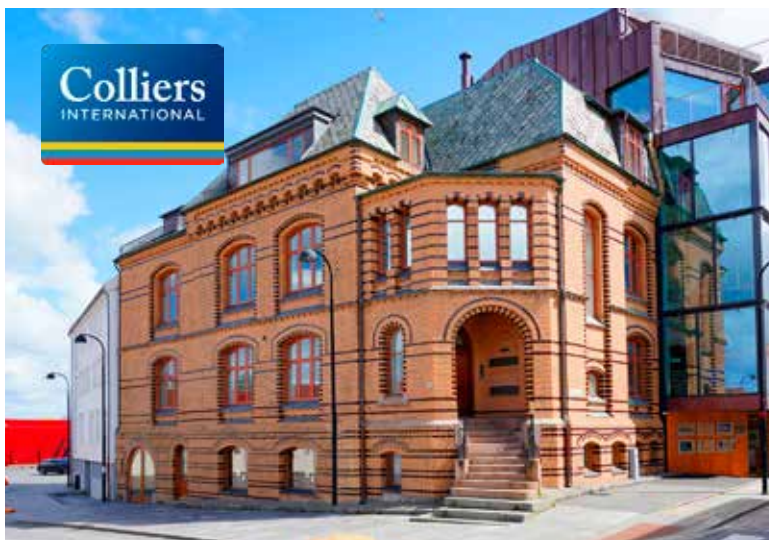
– Blant kommunene på Jæren har vi vært vitne til en kraftig økning i engasjementet for å bidra til nye

teknologiske løsninger som kan øke kvaliteten på tjenestene innen helse, pleie og omsorg. Dette er jo en modningsprosess også for kommunene. Nå er de veldig «på», noe vi blant ser i prosjektet Digi Rogaland.

Ny søknad

Arild Kristensen og resten av NSCC-laget står foran en spennende høst, med arrangement på Arendalsuka i august, og sterk tilstedeværelse på Nordic Edge i september.

I tillegg er det slik at den eksisterende klyngestatusen hos Innovasjon Norge, som gir betydelige, årlige økonomiske tilskudd, utløper i 2019. Nå er søknad om forlengelse av klyngestatusen under utarbeiding, og skal sendes av gårde i september.



TIL SALGS

Skansegt 13a,
Skansekaia i Stavanger sentrum

En meget attraktiv og spesiell eiendom. Teglstensbygning bygget 1897 for C. Middelthons Dampskipsekspedisjon. Historisk praktbygg med sjel, atmosfære og særpreg. Totalrenovert 2005. Meget god stand. Flott utsikt til sjø. Bygningen står p.t. klar for nye leietakere.

1. etg	Kontor ca 147 m ² BTA
2. etg	Kontor ca 150 m ² BTA
3. etg	Kontor ca 140 m ² BTA
Kjeller	Egen seksjon, er ikke en del av eiendommen som tilbys for salg

Ta kontakt:

Thomas J. Middelthon, Partner
thomas.middelthon@colliers.no, mob. 901 34 575

Jostein Gjerde, Eiendomsrådgiver
jostein.gjerde@colliers.no, mob. 950 84 559

www.colliers.no



Fra fjorårets debatt som Næringsforeningen arrangerte under Arendalsuka. I år står Energilandet på dagsorden under møtet i Arendal Gamle Rådhus. (Foto: Egil Hollund).

Energilandet på Arendalsuka

Også i år deltar Næringsforeningen på Arendalsuka. Det overordnede temaet foreningen ønsker å løfte opp på et nasjonalt nivå er energilandet – og gjerne med stor E.

TEKST: STÅLE FRAFJORD

Vi ønsker å sette energidiskusjonen på den nasjonale agendaen. Dersom regionen skal bli det energisenteret vi ønsker å være, må vi også ta del i energidiskusjonene på et nasjonalt nivå – uavhengig hvor de foregår. Derfor blir temaet på møtet under Arendalsuka «Fra olje- og gassnasjon til energilandet», sier strategidirektør Inger Tone Ødegård i Næringsforeningen.

Utgangspunktet er like enkelt som det er vanskelig: Verden vil trenge mer energi, samtidig som utslippene må ned. Da kan Norge fortsatt spille en nøkkelrolle som global energinasjon i årene fremover.

– Spørsmålet er hva som skjer når en globalt ledende norsk olje- og gassklynge setter seg i førersetet for å videreutvikle industrien og omstille den til framtidsrettede, bærekraftige energiløsninger. Det er noe av det vi

ønsker å drøfte under møtet i Arendalsuka, sier Ødegård.

Møtet finner sted tirsdag 13. august fra klokken 08.00, og også i år går arrangementet av stabelen i Arendal Gamle Rådhus. Blant innleiderne er ny rektor ved UiS, Klaus Mohn, direktør i Nysnø, Siri Kalvig, samt representanter fra Equinor og Zero.

Olje- og gassindustrien er kanskje først og fremst et teknologieventyr. Spørsmålet er hvordan 50 år med høy kompetanse og mye erfaring kan brukes inn mot andre forretningsområder innen energi og til å redusere utslipp. Med toneangivende aktører som Equinor og Shell i førersetet har klyngen Norwegian Energy Solutions store ambisjoner. Målet er at Norge skal ta skrittet fra å være en olje- og gassnasjon til å bli en bredt anlagt energinasjon.

– Vi må ikke glemme hvor vi kommer fra og hvordan vi skal bygge opp dette over tid. Vi har et ønske i den politiske debatten å skape forståelse for at man ikke bare kan sette en strek for olje og gass i dag. Alt må sees inn i en sammenheng, sier Ødegård.

Hun viser blant annet til at i 2025 skal 25 prosent av Equinors forskningsmidler gå til reduserte utslipp og nye energiløsninger.

– I kjølvannet står en meget kompetent leverandørindustri som har levert spesialløsninger til en industri med eksepsjonelt høye krav. Det nyetablerte fornybarfondet Nysnø med Siri Kalvig i spissen investerer i selskaper som løser klimautfordringer på en smart og lønnsom måte. Det gir grobunn for ny klimavennlig virksomhet og teknologiutvikling, sier Inger Tone Ødegård.

En rekke aktører fra regionen samarbeider i år i forbindelse med sin deltakelse under Arendalsuka. Både representanter fra Universitetet, Greater Stavanger, Nordic Edge, Næringsforeningen og flere av klyngene drar til Arendal.

– Mange ønsker å være til stede, og selv om Næringsforeningen selv kun har et arrangement stiller vi selvfølgelig opp sammen med de andre. Arendalsuka samler en rekke aktører fra norsk samfunnsliv, og har blitt en stor møteplass. Energispørsmålet er så viktig og som næringsforening ønsker vi å være i det offentlige rom med denne debatten og sette en dagsorden.

Møtet under Arendalsuka som Næringsforeningen arrangerer er gratis.

STAVANGER SENTRUM

NÆRINGSLOKALER I ALLE STØRRELSER

SJØUTSIKT



**Sentralt, like ved
Stavanger sentrum.**

Nye næringsbygg med eller uten skreddersøm!

Helt i sjøkanten i Stavanger nord kommer byens største næringsprosjekt. Vil du ha lokaler sammen med blant annet; Handelshøyskolen BI, Noroff, Stavanger kommune, hjemmebaserte tjenester, NAV, GMC, og Miris. Vi har ledige lokaler i sjøkanten, med fleksible løsninger og størrelser, mulighet for kontorfellesskap og varierte innflytningsdatoer. Trenger du et helt bygg, et halvt bygg eller mindre lokaler, ta kontakt med Lars Stangeland i dag og han vil vise deg både utsikten og mulighetene.

Unike størrelser midt i Stavanger • BREEAM-sertifisert og Passivhus • Fleksible innflytningsmuligheter
Barnehage, restaurant og utecafé • Treningssenter • Business center

BYFJORDPARKEN.NO

Kontakt Lars Stangeland på 913 40 190
 lars.stangeland@gmc.no

**BYFJORD
PARKEN**

Politisk road-trip før valget

Lokale og regionale politikere skal lære mer om lokalt næringsliv og regionale felles utfordringer. I august legger derfor nær 30 politikere fra de fleste partier ut på en regional roadtrip på Nord-Jæren.

TEKST: STÅLE FRAFJORD FOTO: HENRIK MOKSNES/BITMAP

Valgkampen foran kommune- og fylkestingsvalget 9. september er i gang, og ulike meningsmålinger viser at det endelige resultatet i kampen om makt og ordførerverv kan bli mer spennende enn på lenge. Det dreier seg langt fra bare om bymiljøpakker og rushtidsavgift, men også om verdier og premisser for utviklingen i en region i omstilling. Det innebærer også hvilke forutsetninger næringslivet skal forholde seg til, et næringsliv som i mindre grad er opptatt av kommunegrenser og ulike konstellasjoner i den enkelte kommune.

Næringsforeningen har tatt initiativ til å samle flest mulig av toppkandidatene i en innleid buss og legge ut på en liten mini-turne et par uker før selve valgdagen. Formålet er både å fremme regionalt samarbeid og skape en felles forståelse blant politikere fra forskjellige kommuner.

– Vi har leid en buss og invitert nær 30 toppkandidater fra alle partier som stiller til valg i Sandnes, Stavanger og fylket for å bli med på en besøksrunde 27. august til lokale bedrifter. Vi ønsker å se på og drøfte ulike næringspolitiske tema, sier Tormod Andreassen, næringspolitisk leder i Næringsforeningen.

Så langt har responsen blant politikerne vært svært positiv.

– Tanken er å besøke tre-fire bedrifter som ikke bare representerer seg selv, men som også besitter allmenne problemstillinger knyttet til eksempelvis energi eller infrastruktur. Vi kommer blant annet til å kjøre Transportkorridor Vest – som er en veldig viktig sak for næringslivet å få på plass, sier Andreassen.

I løpet av turen blir det lagt opp til mindre debatter for å drøfte ulike problemstillinger, men ikke i form av

tradisjonelle partidebatter med tilhørere.

– Det dreier seg i større grad om å diskutere problemstillinger og utfordringer sammen med bedriftene, sette seg inn på et møterom og åpne opp for en dialog på tvers av kommunegrensene og forvaltningsnivå, sier Andreassen.

Behovet for et felles regionalt samarbeid er også litt av tanken bak arrangementet.

– For å si det med den russiske ubåtkapteinen i Harald Heide Steen jr's skikkelse: Det er jo ingen grenser under vann. Vi er så tett sammenvevd på Nord-Jæren, og det politikerne fra Sandnes gjør får også konsekvenser for Stavanger - og omvendt. Vi trenger et regionalt samarbeid, og noe av det vi i Næringsforeningen har savnet til tider er nettopp at man løfter blikket og tar et regionalt ansvar. Det er også noe veldig mange av våre medlemsbedrifter er opptatt av, sier Andreassen.

Energi vil være et naturlig tema som drøftes på den aktuelle rundturen.

– I disse dager, hvor det grønne skiftet er på dagsorden, er det også viktig for Næringsforeningen å få frem at vi ikke må glemme hva vi lever av i regionen. Vi skal jobbe med nye muligheter og nye energiløsninger og de skal løftes frem. Men det er også viktig at regionen har lokale politikere som ikke snakker

ned en næring og en kompetanse som er bygget opp i denne regionen gjennom 40 år, sier Andreassen.

Politikerne skal i løpet av dagen besøke bedriftene Equinor, Boreal-transport og Sig. Halvorsen.

«I disse dager, hvor det grønne skiftet er på dagsorden, er det også viktig for Næringsforeningen å få frem at vi ikke må glemme hva vi lever av i regionen.»

Tormod Andreassen





Tormod Andreassen, næringspolitisk leder i Næringsforeningen, tar med seg nær 30 lokale toppkandidater og legger ut på en liten mini turne til lokale bedrifter før årets kommune- og fylkestingsvalg.

Sikkerhetsmakulering av
PAPIR // ARKIV // DATA



FRETEX
sikkerhetsmakulering

ER DIN **SENSITIVE**
INFORMASJON I
TRYGGE HENDER?

Kontakt: hei@fretex.no // Telefon: 23 68 11 70



Frank Emil Moen er i vinden – som så ofte før. Denne gang handler det blant annet om vindkraft.

Trives best i vinden

Man skulle kanskje tro at en Norges fremste eksperter på taskekrabben, var av den litt langsomme sorten som beveger seg varsomt og forsiktig i farvannet. Men også skallet kan bedra.

TEKST: STÅLE FRAFJORD FOTO: HENRIK MOKSNES

FRANK EMIL MOEN

- » Alder: 52 år
- » Bosted: Egersund
- » Sivil status: Gift, to barn
- » Aktuell: Utvikler bak flere prosjekter i Dalane

utgave av en lærebok på nær 800 sider om livet i havet.

Merkelapper

Frank Emil Moen har mange merkelapper - noen vil også si hatter: Marinbiolog, lektor, avdelingsleder, utvikler, daglig leder, dykker, lokalpolitiker, gruppeleder og prosjektleder er noen av dem – i tillegg spiller han fortsatt undervannsrugby på høyt nasjonalt nivå (PS! Det ble bronse under NM-uka i Stavanger siste helga i juni). Han har stort sett alltid flere prosjekter gående samtidig, og har vært involvert i mye av det som har skjedd i Dalane-regionen siden han som nyutdannet marinbiolog slo seg ned i regionen i 1993.

– Tanken var å jobbe et år ved Dalane videregående skole før en planlagt jordomseiling og videre doktorgradsstudier ved NTNU. At det ble Egersund var litt tilfeldig. Jeg var på jakt etter et sted der jeg fortsatt kunne spille undervannsrugby, og fikk en 130 prosents stilling ved Dalane videregående, sier Moen.

Fra nord

Jordomseilingen ble det aldri noe av. Kjæresten – og hun som senere skulle bli hans ektefelle - ble gravid og flyttet etter til Egersund. Resten er en rikholdig historie.

Opprinnelig er Moen nordlending. Foreldrene ble imidlertid lei av dårlige somre på 70-tallet, flyttet syddover og slo seg ned i Åmot ved Modum da Frank Emil Moen var 4 år. Men Moen har alltid vært mer tiltrukket av havet enn innlandet. Da ungdomsskolen var unnagjort flyttet han nordover igjen med familien for å ta gymnaset og naturfaglinje på Sortland videregående. Deretter fulgte noen måneder med rekefiske og loddefiske, og ett år i militæret før han dro videre til Trondheim, utdannet seg til marinbiolog og skrev hovedfagsoppgaven om taskekrabben - den største spiselige krabbearten som finnes naturlig i norske farvann.

Om den vet Moen mer enn de fleste, og det kan han snakke om i det uendelige. Noe av det kan man fortsatt lese i boken han har forfattet om «Dyreliv i Havet», en bok som har kommet i seks utgaver, er solgt i over 30 000 eksemplarer, oversatt til flere språk og utførlig illustrert med fotografier av fotografen Erling Svensen fra Egersund.

Frank Emil Moen (52) trives like godt under vann som i vinden. I tillegg har han av en eller annen grunn alltid rukket å være litt i forkant av utviklingen. Og når den endelig har innhentet ham og blitt allmenn, har han som regel allerede vært i gang med noe nytt.

I disse dager handler det blant annet om å få etablert Egersund Energy hub – hvor en rekke bedrifter har bestemt seg for å samlokaliseres og der Moen hjelper til med å finne arbeid og bygge opp kompetanse slik at man kan levere både

til on- og offshore vind. Samtidig sitter han også i ledelsen i Norwegian Offshore Wind Cluster der det jobbes med å bli den foretrukne leverandøren innenfor flytende vind spesielt, og i tillegg arbeider han for å få energioperatørutdanningen ved Dalane videregående lokalisert sammen med næringsaktørene gjennom et tett privat/offentlig samarbeid.

Det er relativt mye når man egentlig er daglig leder i Energy Innovation, på «fritiden» gruppeleder for Arbeiderpartiet, sitter i en del styrer og i tillegg forbereder 7.

Internett

– Vi har veldig mye mer materiale, og dette er et arbeid vi ikke er ferdige med. På grunn av politikken har jeg ikke hatt tid til å jobbe med dette de siste årene, men det har jeg planer om å ta igjen. Jeg har lenge tenkt på å digitalisere hele boken.

Digitalisering er et område det Moen også har drevet nybrottsarbeid. Da han begynte på Dalane videregående skole som lektor i 1993, var data og internett fortsatt i sin spede begynnelse.

– Jeg var en av de første som klarte å få internettforbindelse i Egersund gjennom GSM og mobiltelefon, og laget min egen hjemmeside i 1994. Da begynte jeg også å publisere bokmaterialet. Samtidig så jeg nok også potensialet i bruken av digitale hjelpemidler i forbindelse med opplæring. Jeg søkte og fikk penger til å starte et pilotprosjekt, en klasse fikk bærbare PC'er og trådløs internett tilgang og filosofien var at elevene i mye større grad skulle være innholdsprodusenter. Det gikk veldig bra og ble starten på et mye større prosjekt, og de første kull med elever gikk ut med de beste realfagsresultatene noensinne.

Digitalisering

Nybrottsarbeid baller ofte på seg. På begynnelsen av 2000-tallet var det ikke flust med digitale hjelpemidler, og Moen gikk i gang med et nytt prosjekt sammen med Rogaland og Hordaland fylkeskommune. Fra departementet fikk de 50 millioner kroner til å utvikle digitale læremidler for videregående opplæring, noe som ble starten på Nasjonal digital læringsarena (NDLA). Moen satt som utviklingsleder for prosjektet i flere år, før han en dag bestemte seg for å gjøre noe helt annet.

– Jeg er først og fremst en utvikler. Jeg er ikke best på langsiktig gjennomføring og administrasjon. Når et prosjekt er i havn, må det skje noe nytt. Jeg fikk en forespørsel om å lede et utviklingsprosjekt med etableringen av et landbasert marint akvakulturanlegg på Eigerøy, og prosjekterte først et anlegg for settefiskproduksjon av torsk. Så kom finanskrisen i 2008, og mye gikk ut av ballongen. Torskeoppdrett – som da var under kraftig utvikling i Norge – brøt totalt sammen, og grunnlaget for å selge settefisk forsant.

Etter et par år i Egersund Aqua, gikk Moen over til et nytt prosjekt. Denne gang handlet det om energi, der målet i utgangspunktet var å se på muligheten for å etablere et fagmiljø i samarbeid med næringslivet. Arbeidet resulterte blant annet i en søknad for opprettelse av en egen linje ved Dalane for vindteknikere.

Halvorsen

– Politikerne i Rogaland fylkeskommune lot seg ikke overtale, og dermed måtte vi gå rett til politikere på nasjonalt nivå. Dette var før valget i 2011, og vi hadde mye besøk av politikere til Dalane videregående. SV styrte

den gang undervisningsdepartementet, og var positive. Selv innstillingen fra departementet var negativ, men først og fremst ved hjelp av Kristin Halvorsen fikk vi dette på plass.

Utbyggingen av vindkraft var fortsatt på planleggingsstadiet, og møtte også den gang motstand – av ulike årsaker. Vindkraftverk ble utsatt, prisene på turbiner steg og kraftprisene gikk ned. Energiselskapene la planer til side og solgte prosjektene til Norsk Vind Energi – som senere har tjent gode penger.

Moen på sin side gikk over til en helt ny bransje, og ble overraskende for mange daglig leder i Egersund Betongteknikk, en stilling han satt i helt til han for to år siden ble spurt om å overta ledelsen av Energy Innovation, et senter som i dag er etablert på Langholmen i Egersund.

Posisjoner

– På dette tidspunkt hadde det allerede begynt å skje noe innenfor vindkraftutbygging. Byggingen var allerede i gang, og det kom til å bli konkurranse om å ta posisjoner. Vi etablerte et treningstårn og har startet sertifiserings- og treningsarbeidet som kreves for på jobbe i vind-bransjen eller med oppdrag i vindbransjen. Den andre



«Når jeg forteller at Egersund vindkraft produserer mer enn dobbelt så mye som alle ni vannkraftverkene til Dalane Energi til sammen, blir folk veldig forundret.»

Frank Emil Moen

delen av virksomheten innebærer flere innovasjonsprosjekt, blant annet knyttet til produksjon og smart bruk av strøm.

Ungdommen sier ja til vindkraft på land, meldte Stavanger Aftenblad før sommeren – samme dag som Fylkesmannen sa nei til planer om utbygging av 11 nye hytteområder tilsvarende 750 fotballbaner i Sauda. Blant de godt voksne har skepsisen til vindmøller på land blir betydelig mer negativ det siste året. Mange peker på at naturområdene må vernes, andre er mer skeptisk til behovet for alternative energikilder.

Overrasket

– Hvordan forholder du deg til den kritikken?

– Denne debatten har man også hatt i andre land og den er kommet til Norge med full tyngde. Jeg er nok noe overrasket over at motstanden er blitt så stor, men synes vel også at noen har fått mye plass og at medier overdriver slik man ofte gjør når ting blir polarisert. Ser man på folkemeningen er man i Norge generelt positive til bygging av vindkraft, men ikke på bekostning av urørt natur. Det er der slaget står. Men det er mye manglende kunnskap ute og går. Mange vet ikke hvor mye vindkraft faktisk produserer. Når jeg forteller at Egersund vindkraft produserer mer enn dobbelt så mye som alle ni vannkraftverkene til Dalane Energi til sammen, blir folk veldig forundret. Det samme når jeg viser til at utbyggingen av vannkraftverket ved Åseral Nord, tilsvarer produksjonen av vindkraft fra tre vindturbiner og representerer et inngrep i naturen som er mye større. Men samtidig stusser også jeg over noen av de konsesjonene som er gitt, blant annet i Trøndelag.

– Er du blant dem som opplever kritikken som dobbeltmoral når den også kommer fra folk som kjører til fjells i helgene og til områder hvor stadig nye hyttefelt bygges ut?

– Ja, og det er et paradoks også at de som er mest notorisk motstander på nett, jobber i oljebransjen. En del av dem er også klimafornektere. Det er en pussig konstellasjon av motstandere, som tar mye plass.

Trapper ned

Det brede engasjementet har også ført til at han foran valget for åtte år siden ble rekruttert inn i politikken. De fire siste årene har han vært gruppeleder i Egersund Arbeiderparti. Han står fortsatt på listen, men velger å trappe ned det politiske arbeidet fra neste år.

– Det tar for mye tid. Jeg er gruppeleder, nestleder i partiet, sitter i formannskapet og kommunestyret – blant annet. Summen blir alt for mye. Jeg kommer til å stå på listen, men trekker meg som gruppeleder. Nå har jeg lyst til å gjøre en jobb med digitaliseringsprosjektet av boken og ny utgave.

– Tilbake til utgangspunktet?

– Det er det som er meningen...

NORDIC EDGE

Velkommen til Nordens største møteplass
for alle som er opptatt av å utvikle
bærekraftige og gode byer å bo i.

nordicedgeexpo.org

ACTU-
AL!

Stavanger, 24.-26. september, 2019

Hovedsamarbeidspartnere:

AT&T



Microsoft

RAMBOLL

SpareBank 1



STAVANGER KOMMUNE



Podbike

En velomobil - altså en lukket el-sykel på fire hjul, der man både sykler og sitter beskyttet mot vær og vind. Med Podbike vil man få elektrisk hjelp opptil 25 km/t dersom man bruker pedalene, mens høyere hastigheter trenger hjelp fra deg som syklist, vind og tyngdekraft. Maksfarten er 60 km/t, men den vil bremse lett ved hastigheter over 50 km/t, og velomobilen er tillatt på både sykkelstier og på bilvei. En Podbike er ikke bredere enn en vanlig sykkelvogn og parkering er ikke noe problem. Stående okkuperer den bare 1/8 av en vanlig parkeringsplass. Podbike er designet med fokus på brukervennlighet, sikkerhet, lavt vedlikehold og høy bærekraft. Ved å kombinere praktisk bruk og komfort fra biler med lav miljøpåvirkning og sunn livsstil fra sykling. Velomobilen blir laget av enkle og gjenbrukbare materialer, som sammen med høy effektivitet resulterer i transport med minimal miljøpåvirkning. Podbike er designet og utviklet av Podbike AS på Forus.





Leverer verdensklasse fra Bjerkreim

I bakken opp mot avkjørselen til Lauperak på E39 i Bjerkreim står det plutselig et skilt til industriområdet Birkemo. Der nede står det Covent med store bokstaver i rødt. Bedriften som leverer ventilasjonsanlegg til nær halvparten av norske næringsbygg.

TEKST OG FOTO: LARS IDAR WAAGE

Ansatt, eier og daglig leder. Ivar Hovland har hatt mange ulike roller i Covent, men snart blir han pensjonist og overlater roret til andre.



50 prosent er kanskje å ta litt i, men det er over 40 prosent av næringsbygg i Norge som har et Covent-aggregat, sier Ivar Hovland om smiler.

Den daglige lederen sitter på kontoret sitt med utsikt over parkeringsplassen, E39 rett ovenfor og Bjerkreimselva på nedsiden. Selv om laksesesongen er godt i gang, er det ingen fiskere synlige på nedsiden av industribygget.

Overlater roret

Elleve mål med bygningsmasse huser ventilasjonsbedriften Covent som siden 1973 har jobbet for å levere de beste ventilasjonsaggregatene man kan få tak i. Likevel er det kanskje et nytt navn for uinnvidde.

– Ventilasjonsbransjen og oss selv er kanskje ikke så flinke til å fortelle hvem vi er og hva vi står for. Våre produkter er jo de minst synlige i et bygg, og ingen merker det med mindre det er dårlig luft. Hadde vi satt farge på luften, hadde folk forstått viktigheten av god ventilasjon, forklarer Hovland.

Når intervjuet gjøres er han fortsatt daglig leder, men 1. august kom Egil Brastad Hansen inn som ny daglig leder fra jobben som teknisk direktør i Kverneland Group. Fra en industribedrift til en annen. Ivar Hovland gir seg imidlertid ikke med en gang, men blir med på en overlappingsperiode ut året.

– Hansen vil tilføre oss industriell kompetanse, for det er her vi har størst utviklingspotensial. Vi kan bli flinkere å produsere, sier han.

«Hadde vi satt farge på luften, hadde folk forstått viktigheten av god ventilasjon.»

Ivar Hovland

Langsiktighet

De siste 17 årene har Hovland vært daglig leder i Bjerkreims-bedriften og i flere år var han inne på eiersiden og eide 70 prosent av aksjene mellom 2008 og 2011. I 2011 kjøpte det spanske familiekonsernet Soler & Palau hele Covent. I motsetning til andre utenlandske eiere i norske bedrifter, har ikke det spanske konsernet hatt noe ønske om å flytte produksjonen ut av landet, snarere tvert imot. Å beholde kompetansen i Norge blir sett på som et stort konkurransefortrinn.

– Eierne har vært langsiktige i sin tankegang og vil videreutvikle sine lokale bedrifter. Nettopp det er vi glade for, sier Hovland.

Covent ble etablert av Sigbjørn Jensen og Paul Tengedal i 1973. Gjennom både oppturer, nedturer, eiere som har gått konkurs har bedriften utviklet seg til Norges største produsent av ventilasjonssystemer.

– Covent skal ha fokus på det vi kan være gode på. Ikke spre oss for mye, da

mister vi fokus og blir dårligere. Derfor har vi vært veldig bevisste på at vi ikke kan konkurrere på pris, men kvalitet, forklarer Hovland.

Strengere krav

I 2016 hadde de rekordomsetning grunnet leveranser til Johan Sverdrup på 316 millioner kroner. Næringsbygg, offshore og marine er de tre områdene bedriften satser på, der næringsbygg står for 70 prosent av omsetningen.

– Jeg skulle ønske at myndighetene stilte større krav til varmegjenvinning i næringsbygg. Kravet i dag er 80 prosent, mens våre produkter kan levere inntil 92 prosent. De som er opptatt av energi og en grønn profil, velger det høyeste, mens mange nøyer seg med å tilfredsstille kravet, forklarer den daglige lederen.

I Danmark stilte de strengere krav enn de fleste produsenter kunne levere. Derfor fikk Covent oppdrag fra danske entreprenører om å utvikle sine produkter



Man kan så vidt skimte Covents bygg fra E39, og de fleste av oss kjører bare forbi uten å vite at Norges største leverandør av ventilasjonssystemer ligger nettopp her.

til å møte disse kravene. Gjennom produktutvikling klarte Covent å levere innenfor de strengere danske kravene, og fikk dermed et nytt marked.

– Alle trenger noe å strekke seg etter. I Norge er vi opptatt av at alle skal kunne klare det, fremfor å sette strenge krav som vil utvikle hele bransjen, mener Hovland.

Kompetanse

Norge er fortsatt det største og viktigste markedet for bedriften, men de eksporterer til flere europeiske land, blant annet Polen, Italia, Frankrike og Belgia. Tidligere i år åpnet de også et salgskontor i Sverige, og håper på større internasjonal vekst.

– Vårt største salgspotensial ligger i det europeiske markedet, der vi har store muligheter for vekst. Det handler om hvor langt vi skal strekke oss og er helt opp til hvordan vi selv ønsker å utnytte dette, mener han og fortsetter:

– Grunnen til at vi i sin tid gikk inn på eiersiden, var at vi så et stort potensial i både produktene og bedriften. Vi så muligheter som ikke ble utnyttet, som gjorde dette til en spennende selskap.

Å produsere ventilasjonsaggregat er industri, men fagfeltene som kreves for å

utvikle og produsere ventilasjonsanlegg i verdenstoppen er mange. Tverrfaglighet og interesse for andre områder enn sitt eget, er derfor viktig.

– Å jobbe i en produksjonsbedrift som oss er spennende, for det er så bred kompetanse. Vi har iallfall 12 ulike fagområder som må jobbe sammen, og man lærer stadig noe nytt, forteller Hovland.

Lokal tilhørighet

Flertallet av de ansatte er lokale, faktisk veldig lokale. Mellom 80 og 90 prosent bor i Bjerkreim eller Eigersund. Den lokale tilhørigheten har vært viktig for utviklingen av selskapet, og de har ingen planer om å flytte fra nåværende lokasjon, selv om de kanskje må ekspandere på et tidspunkt.

– Utenom leide lokaler i Eigersund for offshoreproduksjonen, har vi alt vi trenger her. Vi eier 30 mål med land og 11 mål er under tak, noe som betyr at vi har god plass for ytterligere ekspansjon, sier sjefen.

Covents suksess har ikke kommet av seg selv, og den lokale kompetansen som er bygget opp over flere tiår, kommer godt med når produktene skal videreutvikles og selges inn i nye markeder.

– For oss har det handlet om å se

potensialet tidlig, og gjøre ting riktig og fokusere på produktet og imaget til selskapet. Vi skal drive med energieffektivisering innen ventilasjon, og det er vi blant de aller beste på i dag, sier Hovland stolt.

Om noen måneder er Hovlands tid i Covent over. Den nye lederen har tatt over oppgaven med å lede Bjerkreimsbedriften videre inn i fremtiden. Sjefen sjøl har derimot ingen spesielle planer.

– Nei, jeg har ingen konkrete planer for hva jeg skal gjøre som pensjonist. Jeg får ta det som det kommer, når den tid kommer, avslutter han.

COVENT AS

- » Etablert: 1973
- » Daglig leder: Ivar Hovland (Egil Brastad Hansen fra 1. august)
- » Forretningsområde: Ventilasjon
- » Lokalisering: Bjerkreim
- » Omsetning: 275 millioner NOK
- » Antall ansatte: 110
- » Internett: www.covent.no

På tide å lufte seg litt?



Ta en time-out. Bli med FjordEvents på RIB-tur!

Ypperlig som teambuilding, firmatur eller kunde-event. Vi syr sammen fullt opplegg med aktiviteter og herlig lunsj eller middag etterpå.



Eller bare en kjapp luftetur på en time eller to? Velkommen ombord!

FJORD

events



Mer informasjon og booking: www.fjordevents.no | post@fjordevents.no | +47 97 94 20 00

Det ser lyst ut for Dark

Seks arkitekter i Stavanger gikk sammen med et av Norges største arkitektbyråer og startet opp for seg selv. Nå skal de selge seg inn med tverrfaglighet og fremtidsrettede løsninger.

TEKST OG FOTO: LARS IDAR WAAGE

Foreløpig god plass i lokalene til Dark Stavanger i Ryfylkegata. Jostein Korsnes og Gunn Elin Smørdal Birkenes håper å fylle lokalene enda mer i tiden fremover.



«Se på Forus for eksempel. En enorm mengde med utdaterte bygg som ikke tilfredsstiller dagens krav til utforming, løsninger eller teknisk stand.»

Jostein Korsnes

Høsten 2018 sto de seks med en drøm om å starte for seg selv, men i samarbeid med andre. Valget falt på Dark-gruppen som i dag har hovedkontor i Oslo og over 100 ansatte. Det ble en god match og senhøsten startet de opp.

– Jeg kom inn 1. januar da vi startet opp for fullt. Nå er vi 11 ansatte. Dark ble valgt fordi vi mente de ville være best for oss med en kultur og faglig fokus som føles veldig riktig, og en bedrift som investerer i de ansatte, sier interiørarkitekt Gunn Elin Smørdal Birkenes.

Frem til sommeren fungerte hun som daglig leder og skal fra høsten ta permisjon for å gjøre seg ferdig med en etterutdanning. Målet har vært å bygge opp et stort og tverrfaglig miljø på kontoret, som gjør at de enklere kan komme frem til robuste løsninger sammen med kundene. Gjerne så tidlig i prosjektet som mulig. Fra 1. juli var Jostein Korsnes på plass som daglig leder. Han har 12 års ledererfaring fra bransjen.

– Utrolig spennende å se alle arkitektfagene samlet på ett kontor som dette. Her har vi arkitekter, interiørarkitekter, landskapsarkitekter og folk med god erfaring fra kommunen og byutvikling, sier den daglige lederen.

VR-teknologi

Mens Stavanger-kontoret er rykende ferskt, kan hovedkontoret i Oslo skilte med mange store og viktige prosjekter som Agropolis, Økern Portal, Oslo Skatehall og Node i Drammen. De har også stått bak to av byggene i Barcode i Oslo.

– Jeg har fulgt dem i mange år fra sidelinjen og de er et av de mest kvalitetsbevisste og interessante fagmiljøene i Norge, sier Korsnes.

For gjengen i Stavanger har det fra starten vært viktig å finne sin nisje, samt å bruke nettverket lokalt for å sette sitt preg på regionen. Her vil lokalkunnskapen og bruk av ny teknologi være avgjørende.

– En av våre arkitekter er spesialist på VR. Vi har investert mye i denne kompetansen fordi det er et viktig verktøy og vil gi kundene en helt annen opplevelse av prosjektene. Derfor brukes denne kompetansen også av våre søsterselskaper i Oslo, forklarer Birkenes.

Ved bruk av VR kan kundene gå inn i prosjektet, inn i både omgivelser og bygg. Her kan de se på høyder og omliggende bebyggelse, solforhold, romlighet, overflater, farger og velge ut møbler fra et bibliotek og plassere disse. På denne måten

skapes et mer realistisk bilde av hvordan prosjektet blir til slutt enn ved tegninger i 2D eller 3D.

– Bruk av VR er et bevisst valg fra vår side, og dette er bare starten. Sammen med lokalkunnskapen skal vi løse prosjektene sammen med kundene, mener interiørarkitekten.

Stavanger er en internasjonal by, og det er stor konkurranse fra hele Skandinavia på de største prosjektene. Samtidig kan det være en fordel å kjenne de lokale forholdene, de politiske prosessene og samfunnsdebatten.

– For oss vil det være en fordel å ha store Dark i ryggen, samtidig som vi er tett

på de lokale forholdene, entreprenørene og byggherrene, mener Birkenes og fortsetter:

– Noen i Oslo velger kanskje å ha nettsidene sine på engelsk, en oppdragsgiver på Jæren vil kanskje ikke være like begeistret for det. Viktig å kjenne til disse små tingene, sier hun.

Bærekraft

I Stavanger-regionen ligger det også mange muligheter innen transformasjon. Gamle bygninger som må oppgraderes til dagens standard.

– For vår region er det spesielt mange bygg som trenger rehabilitering, sier Birkenes og får støtte av Korsnes.



VR-teknologi blir viktigere og viktigere i bransjen. Dark Stavangers Karen Marie Eiken demonstrerer VR og arkitektur og hvordan kundene kan oppleve prosjektene på et tidlig tidspunkt.

– Se på Forus for eksempel. En enorm mengde med utdaterte bygg som ikke tilfredsstiller dagens krav til utforming, løsninger eller teknisk stand, mener han.

Selv om energieffektive bygninger i dag er et krav, savner Korsnes mer fokus på energi og bygninger her i regionen.

– Veldig mye spennende skjer på energifronten, men ikke når det gjelder bygninger. Her har vi med målet om å være energihovedstad en mulighet, sier han.

Men innen arkitektur er energi kun én faktor innen bærekraft. Materialvalg og eventuell gjenbruk, miljømessig bærekraft og sosial bærekraft er alle momenter som spiller inn.

– For oss handler det om hvordan vi løser prosjektene våre. Bygningene må tåle påkjenningene som klimaendringene fører med seg, og klimaavtrykket skal reduseres hele tiden.

Mange tenker på energi og materialer og den miljømessige biten av bærekraft. Når det bygges tettere og høyere i byene må også sosial bærekraft spille inn.

– Også arealer, hvordan vi utnytter disse og hvordan vi lager gode planløsninger for å bedre livskvaliteten når man må bo tettere, er viktig, påpeker Korsnes og forsetter:

– En familie kan kanskje bo i en mindre bolig fordi planløsningen er bedre. Så må vi heller ikke glemme å bygge både gode

møteplasser og gode plasser for å være alene.

Samfunnsutvikling

Grøntområder, krav til uterom, vegetasjon og biodiversitet kalles i dag for blågrønn faktor. I et bærekraftsperspektiv vil disse faktorene spille en større rolle i fremtiden. Birkenes mener at det er positivt med flere grønne tak og balkonger.

– Arkitektene er gjerne i forkant, mens entreprenørene henger litt etter, sier hun

– Samtidig er det naturlig å være skeptisk. Det er selvsagt skummelt å være tidlig ute med nye løsninger. Men med de beste fagfolkene på laget må man stole litt på dem og bidra til at byggebransjen videreutvikler seg, skyter Korsnes inn.

Korsnes tror nyutdannede arkitekter kjenner mer på samfunnsrollen nå enn tidligere. At de er mer bevisste på hva som rører seg i samfunnet og hvilken retning diskusjonene tar, men at dette ikke er unikt for arkitektbransjen.

– Jeg tror det gjelder mange yrkesgrupper, men det ligger nært til arkitekt hjertet å bidra til samfunnsutviklingen, mener han.

Han tror også denne bevisstheten påvirker både arbeidstakere og bedrifter ved valg av arbeidssted og lokalisering. De vil bo og jobbe sentrumsnært og ikke på områder som for eksempel Forus.

Avhengighet av kollektivtilbud eller bil, frister ikke.

– Bedrifter i dag ønsker seg nærmere sentrum. Se på diskusjonen rundt Paradis for eksempel, som er veldig aktuell. Vi må planlegge for fremtiden, med mer fortetting og mer arealeffektiv bruk i sentrumsnære områder, sier Korsnes.

I lokalene i Ryfylkegata 22 er det fortsatt romslig og god plass til eventuelle kolleger. Samme dag har Dark Stavanger unnagjort et jobbintervju og er rigget for ytterligere ekspansjon.

– Hvor er Dark Stavanger om fem år?

– Da kan vi vise til flotte referanseprosjekter som er blitt gjennomført og vi er 20 personer på kontoret, helt i tet på bærekraft og leverer prosjekter med høy kvalitet, avslutter Korsnes.

DARK STAVANGER AS

- » Etablert: 2018
- » Daglig leder: Jostein Korsnes
- » Forretningsområde: Arkitektkontor
- » Omsetning: 10 millioner NOK (budsjett 2019)
- » Internett: darkarkitekter.no



KALLESTEN

Revisjon OG Regnskap AS

DAGENS TEKNOLOGI
+ PÅLITELIG, UAVHENGIG PARTNER
+ KUNNSKAP OG ERFARING

= TRYGG ØKONOMISTYRING

www.kallesten.no

Regnskap + Revisjon + Rådgivning



Fy, fly – skamme seg

FINN EIDE • partner og advokat i Deloitte Advokatfirma

Det siste drøye året har vært preget av forskjellige typer skam. Vi har blant annet blitt introdusert for flyskam, cruiseskam og fritidsbåtskam. Også investorer, forvaltere og næringsliv har begynt å skamme seg.

Statoil skiftet våren 2018 navn til Equinor – i skammen over navnet som forbandt dem med olje- og gassproduksjon, en produksjon de for øvrig ufortrødent fortsetter med. Det politisk korrekte er i dag å være skeptisk til oljeindustrien.

Mye av skammen har sin bakgrunn i vissheten om at klimagassutslippene må ned. Parisavtalen, som ble inngått i 2015, pålegger alle land å utarbeide en nasjonal plan for hvordan de skal kutte i klimagassutslipp. Planen skal inneholde et mål for hvor mye landet skal kutte. Norge har forpliktet seg til å kutte 40% i klimautslipp innen 2030, i ikke-kvotepliktig sektor. Skamme seg den som ikke bidrar til å nå målene.

Må ned

De aller fleste av oss har heldigvis tatt innover seg at forbruk og forurensning må ned – og at verden står overfor en gedigen trussel om det ikke gjøres noe. For oss nordmenn er det lett å grønvaske seg litt ved å kjøpe el-bil i stedet for fossilbil – ikke bare får man mer bil for pengene, man kjøper seg også god samvittighet for lokale utslipp. For kloden hjelper det dog ikke all verden, da produksjon av bil og batterier forurenser betydelig. Ikke er det slik at piggdekkene på en el-bil bidrar til mindre svevestøv enn piggdekkene på en fossil bil heller.

Når tiltakene krever noe av den enkelte, ser det ut til at det blir mer utfordrende. Vi flyr mer, og lengre, enn noen gang – og du skal ikke ta mange flyturene til varmere strøk før du har bidratt til mer utslipp enn ett år med bilkjøring. Den globale flytrafikken utgjør i dag ca 2% av verdens karbon-fotavtrykk – og er skremmende nok i seg selv. Det som er enda mer skremmende, er hva datatrafikk og datasentre krever av energi og utslipp. Allerede i dag er visstnok IKT sektoren en større utslippskilde globalt enn flytrafikken, og i 2040 er det

spådd at databruk vil stå for 14 % av verdens karbonfotavtrykk. Det virker jo så uskyldig å sitte hjemme i sin egen stue å se på Netflix, men forurensen gjør det..

Utfordring

Men, tilbake til skam og lokalt næringsliv. Investorer og næringsliv tenker også miljø, og det kommer til å bli en utfordring for vår region fremover. Det har blitt skammelig å investere i oljerelatert virksomhet. Oljefondet besluttet i vår at de ikke lenger skal investere i olje- og gassproduserende selskaper, riktignok begrunnet i sårbarhet ved oljeprisfall – men nok også motivert av miljøperspektivet. Ser en på det norske flaggskipet Equinor, som altså fortsatt produserer olje og gass, har aksjekursen falt med 15% fra nyttår, selv om oljeprisen i samme periode har steget med 18%. Mange tror at dette kan skyldes ESG-effekten. ESG står for Environmental, Social & Governance – og fokuserer på selskapenes påvirkning av miljøet, sosial profil og selskapsstyring.

En ny generasjonen investorer er

selskapsstyring, mens en ikke så lett kommer seg bort fra at en bidrar til oljeproduksjon, enten direkte eller indirekte.

Fare

En vel så stor fare som lave oljepriser vil fremover være «den politiske korrekthet»; det vil i stadig større grad bli politisk korrekt å avsky oljeindustrien – uten at en har noen bedre alternativer til å løse energibehovet, ofte tvert imot. For både myndigheter, politikere og næringsliv i vår region blir det således viktig å fremsnakke oljeindustrien på en faktabasert måte – samtidig som det selvsagt må stilles krav til kontinuerlig forbedring av de miljø- og sikkerhetsmessige sider i bransjen.

Jeg har ingen svar på hvordan en skal møte denne utfordringen, men det som er sikkert, er at det vil være stort behov for både olje og gass i mange tiår fremover. Videre er det sikkert at norsk gass bidrar til en renere klode enn om man skal bruke kull som energikilde i de land vi eksporterer vår gass til. Og

«For både myndigheter, politikere og næringsliv i vår region blir det således viktig å fremsnakke oljeindustrien på en faktabasert måte.»

Finn Eide

mer opptatt av hvordan deres penger blir forvaltet med tanke på den etiske/moralske delen (bærekraft), enn maksimal avkastning uten hensyn til hvordan profitten oppstår – og det er positivt i seg selv. Investormiljøenes vektning av ESG er en alvorlig, men også viktig/berettiget, utfordring for vår oljetunge region. Våre selskaper kan lett bli flinke både hva angår sosial profil og

endelig er det sikkert at vår region har mye både å tilby og utrette for denne viktige næringen i mange tiår fremover.

Misforstå meg rett, vi må alle jobbe for at vi lokalt, nasjonalt og globalt når klimamålene, men vi må basere våre beslutninger på helhetlig tenkning, basert på fakta – og ikke føleri, spill for galleriet, populisme og annet som tidvis preger debatten.

NYE MEDLEMMER SIDEN SIST

KAMI COLLECTION AS

Beliggenhet: Stavanger
Kontaktperson: Kirsti Steinnes, 928 89 816,
post@kamicollection.com
Web: kamicollection.com

Kvinner bruker mye tid og energi på å føle seg vel. Klær spiller en vesentlig rolle. Kami Collection er utviklet med tanke på at alle kvinner har en unik figur. Dette er designet som gjør det enkelt å se godt ut. Enkelt å se profesjonell ut. Og enkelt å føle seg komfortabel. Feminine arbeidsklær – føle deg vel og flytt fokus bort fra deg selv og til den jobben du skal gjøre.



IL GELATO

Beliggenhet: Egersund
Kontaktperson: Geir Tengs, post@ilgelato.no
Web: ilgelato.no

IL Gelato AS er drevet av ekteparet Hedda og Geir Tengs. Geir tar seg av produksjon av Gelato og leverer til restauranter, kafeer og utsalgsteder. Produksjonen av Gelato foregår på Smakeriet, Bystasjonen i Sandnes. Her finnes også en stor Gelato serveringsdisk. Et populært konsept er å lage små produksjoner på spesialbestillinger. IL Gelato AS har også ansvar for driften av Egersund Chokoladefabrikk & Co, godt gjemt blant middelalderbygninger på Hauen. Her er det Hedda som har ansvar som bestyrerinne. Sjokoladen blir også solgt til andre utsalgsteder i Norge, samt på Smakeriet i Sandnes. På Hauen har selskapet også mange aktiviteter med sjokolade som fokus. Både for bedrifter og private tilstelninger. Sjokoladen og Gelato har mottatt prisen Årets Nyskaper på Gladmat tre år på rad.



ABC TURBUSSE

Beliggenhet: Stavanger
Kontaktperson: Andreas Nyhus, 51 56 70 10,
post@buss.no
Web: buss.no

ABC Turbusser er lokalisert i Stavanger og ble etablert i desember 1998. Selskapet har i dag fem ansatte og leverer tjenester via sine åtte busser til kommuner, bedrifter, lag og organisasjoner i regionen. ABC Turbusser er uavhengige og selvstendige, og har fått veldig gode tilbakemeldinger fra små og store bedrifter.



NORSK SOLAR

Beliggenhet: Stavanger
Kontaktperson: Are Selstad, 908 28 498,
as@nordsolar.com
Web: nordsolar.com

Norsk Solar is a Norwegian developer of solar power plants with a long-term Build-Own-Operate strategy. The company is a subsidiary of the largest private developer of wind parks in Norway, and with a proven track record, expertise, network and established partners. Norsk Solar is a part of the NV group, owned by Norsk Vind (NV), established in 1996. NV is Norway's largest private wind power producer and an important contributor of renewable energy. The NV group has several technology and energy companies in the portfolio, maintaining a disciplined focus on creating sustainable, ethical and clean energy for the future.



SIMON AF SANDE BRYGGERIER AS

Beliggenhet: Stavanger
Kontaktperson: Tore Bakken, 982 35 840,
tore@simonsande.no Web: simonsande.no

Simon af Sande Bryggerier AS er et norsk selskap som utvikler, produserer og selger fritidsboliger og boliger med høy standard, lokal tilknytning og begge beina plantet godt på bakken. Simon af Sande Bryggerier utvikler sine egne konsepter med respekt for lokal byggeskikk og solid arkitektur, kundenes forventninger til originalitet og funksjonalitet, og med respekt for naturen, mennesket og miljøet. Selskapet bruker materialer som er naturlige og bærekraftige og samarbeidspartnere som respekterer og leverer slik det skal være.



EIGERØY BÅT OG MOTOR AS

Beliggenhet: Egersund
Kontaktperson: Torgunn Seglem, 47 25 91 62,
post@eigeroy.no
Web: eigeroy.no

Eigerøy Båt og Motor AS ble startet i 1993 og hovedaktiviteten var mekanisk verksted og reparasjon av båter. I dag drives firmaet av Jan Oddvar Seglem og Torgunn Seglem. Eigerøy Båt og Motor AS er lokalisert på Eigerøy med kaianlegg, butikk, verksted og lagerhall. Eigerøy Båt og Motor tilbyr tjenester innen:

- Reparasjon av båter og motorer.
- Ræling og mudring for kai og båtthus.
- Dreie- og fresearbeid.
- Stålarbeid med sveising.
- Heising med mobilkraner.
- Vinterlagring av båter.
- Frakt med lekter.
- Kontroll av kraner mm.



ANNONSER OG INNSTIKK

Størrelse angitt med BxH.
Prisene er medlemspris.

Helside: 230x310 mm, 194x280 kr. 19.750,-
Halvside: 194x136 mm (liggende) kr. 11.950,-
Kvartside: 194x67,5 mm (liggende) kr. 6.750,-
Innstikk: Pris etter avtale. Fem prosent rabatt for medlemmer.



Tid for endring og ettertanke

BJØRN VIDAR LERØEN • kommentator og forfatter

Det er bekymringsfylt at oljegiganten ExxonMobil forlater norsk sokkel. Bekymringene forsterkes ved at det meste på norsk sokkel åpenbart er til salgs. Det er likevel et lyspunkt at nye selskaper kommer til, men det er beklagelig at flere av de store forlater oss, fordi de har en teknologi og erfaring som vi fortsatt har bruk for. Det overordnede inntrykk er at norsk sokkels attraktivitet er svekket. Vi står overfor et markert skifte i aktørbildet.

Norsk sokkel er i dag for store deler en moden petroleumspровins. De største funn antas å være gjort. De store forventninger til et nytt olje- og gasseventyr i nord er nedjustert, men overraskelser kan likevel aldri utelukkes. Oppdagelsen av Johan Sverdrup-feltet i den modne delen av Nordsjøen bekrefter dette. Sverdrup motvirker det fall i olje-produksjonen som vi har sett fra inngangen av det nye århundre. Feltet bidrar sterkt til en forlengelse av den norske oljealderen.

Med modenheten følger andre prioriteringer. For noen selskaper – i hovedsak de største – blir norsk sokkel mindre attraktiv. Andre øyner derimot nye muligheter. Okea er et eksempel på dette. Selskapet med Erik Haugane og Ola Borten Moe i spissen har overtatt Draugenfeltet fra Norske Shell. Deres satsing er spennende. Nå er selskapet kommet på børs.

Mangfold

Det er viktig med mangfold. Vi startet vår oljehistorie med å motstå fristelsen til å gi eksklusive rettigheter til et enkelt oljeselskap og dernest til å nasjonalisere hele virksomheten. Det ble avgjørende suksesskriterier i den norske modellen. Vi bygget opp et sterkt statsoljeselskap, men skjønte samtidig verdien av konkurranse. Dernest skjønte vi nødvendigheten av å tilpasse oss endrede markeds- og konkurransebetingelser. Derfor børsnoterte vi statsoljeselskapet. Dette er noen av hovedgrunnene til at den norske oljemodellen i dag omtales med respekt. Den eneste som ville kunne finne på å kalle oss svake og udugelige er Twitter-kongen i Det hvite hus. Donald Trump skulle i så tilfelle få til svar at Norge har tilbudt amerikanske oljeselskaper store muligheter, at de amerikanske oljeselskapene har bidratt sterkt til å bygge kompetanse og formue i Norge. Nordsjøen bidro i mange år til USAs forsyningssikkerhet.

Ved en skillevei

Når ExxonMobil nå forlater oss, står vi

ved en skillevei. Selskapet var blant de første som søkte om leteliser på norsk sokkel. Selskapet fikk lisens nummer 001, 002 og 003. Den 19. juli 1966 klokken 08.20 startet selskapet boringen av den første letebrønnen på norsk sokkel i blokk 8/3 i leteliser PL003 med boreriggen Ocean Traveler. Exxon mobil bygde seg opp til å bli et av de største selskapene på norsk sokkel med hensyn til volum. Allerede før letevirksomheten startet hadde selskapet vært her lenge. Esso etablerte seg som selger av oljeprodukter i Norge allerede i 1893. I 1960 sto Essos raffineri på Slagentangen ferdig. Her ble de første fat olje fra norsk sokkel raffinert. Vi snakker om en lang og stolt historie med solide bidrag til utvikling av det Norge vi kjenner i dag som en moderne velferdsstat, rik på penger og teknologi.

Norsk sokkels attraktivitet er ikke lenger hva den en gang var. Noen vil nok se på dette som en god nyhet, en rask fremrykking mot en total avvikling av petroleumsvirksomheten utenfor våre kyster. Det blir et snevert og kortsiktig perspektiv. De sterke ønsker om en rask avvikling av petroleumsvirksomheten for å få til en overgang til det fossilfrie samfunn, er selvfølgelig et norsk anliggende, men mye, mye mer.

Viktig gass

Oljeproduksjonen fra feltene på norsk sokkel betyr i den store sammenheng relativt lite. Gass betyr etter hvert mye mer, i det minste for Europa, som henter en vesentlig del av sine gassforsyninger fra norsk sokkel. Der gassen finner vei, er det i hovedsak kullet som må vike. Den norske klimadebatten er imidlertid ikke farget av slike fakta. I kampen mot kullet i Europa er gass fra norsk sokkel et avgjørende bidrag. Norsk klimadebatt preges i dag ikke bare av en kamp mot oljen, men også mot gassen. Et fremtredende argument er at staten eksponeres for en uforsvarlig risiko ved å satse på gassprosjekter med mange tiårs varighet. Gass kan bli utkonkurrert av andre energiformer, og staten kan

bli sittende igjen med svarteper. Men så lenge gass er et så viktig alternativ til kull, må vi spørre hvem som skal levere gassen. Det finnes nok av alternativer til Norge. Det gjelder også olje. I denne sammenheng er det all grunn til å merke seg at Equinors internasjonale produksjon nå er i ferd med å nærme seg de volumer som selskaper produserer på norsk sokkel.

Hvor raskt?

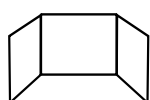
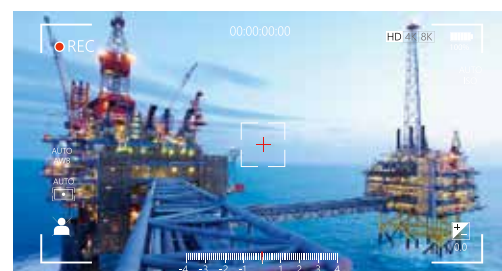
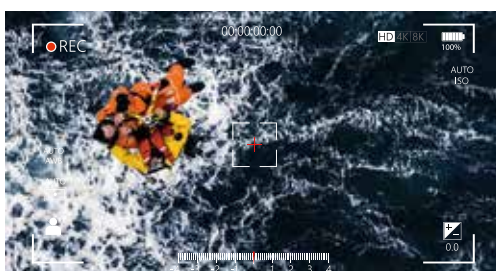
De fleste av oss vil være enige om at der fornybar energi kan erstatte fossil energi, er dette en riktig løsning. Spørsmålet er likevel hvor fort det kan gå. En av de som har bråhast er miljø- og klimaminister Ola Elvestuen, som denne sommeren har sendt følgende hilsen til oss: «Folk må ta inn over seg at vi skal slutte helt med fossile drivstoff. Fra motorsaga til cruiseskipet. Alt må vekk». Denne uttalelsen representerer ingen samlet regjering. Det spriker mellom de fire regjeringspartnerne. Det er de to minste mot de to største. Men det er likevel en trend i tiden, en økende bekymring for det globale klima og en økende motstand mot fossilindustrien. Oljeselskapene har flere kunder enn venner. Elvestuen og Venstre vil ha en radikal nedgang i den norske olje- og gassproduksjonen. Om få år skal biler med forbrenningsmotor fases ut til fordel for elbiler. Ingen land kan vise til større andel elektrisk i den totale bilparken enn Norge. Den rike oljestaten har hatt både evne og vilje til å subsidiere satsingen på elbiler. Langsamt går det imidlertid opp for politikerne at staten på denne måten går glipp av titalls milliarder kroner som en konsekvens.

Et oljeland som vil bli karbonfritt, må vende seg fra sin olje- og gassproduksjon. Det er enkel logikk. Vi kan ta med kullet på Svalbard i samme rennet.

ExxonMobils exit fra Norge er tankevekkende, ikke minst i betydningen av at industrien har mange alternativer for å produsere den energi som verden fortsatt vil trenge en god stund.

Erfarne fotografer for barske forhold

OFFSHORE FOTO & FILMPRODUKSJON



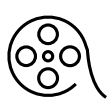
STAND



PRINT



FOTO



FILM

BITMAP*

MULTIVISUAL

51 84 92 30 www.bitmap.no



Hvem tar ansvaret for ny E39?

ÅDNE KVERNELAND • Styreleder i Næringsforeningen

Selskapet Nye veier skulle sørge for raskere, billigere og mer helhetlig utbygging. Dersom ikke staten snart tar ansvar, eller kommunene tar det ansvaret Stortinget burde ha tatt, kan vi ende opp med det motsatte på den nye E39 mellom Ålgård og Kristiansand.

Alt virket så lovende. Nye veier, statlig plan og en samferdselsminister fra Rogaland som lovet veien ferdig til 2027. Nå står det i stampe fordi Stortinget overlater de upopulære og vanskelige avgjørelsene til lokalpolitikkerne. Bjerkreim vil ikke fatte et nødvendig vedtak, Eigersund har utsatt å bestemme seg og fylkeskommunen har ennå ikke gitt nødvendig garanti til veien.

Forståelig

I Bjerkreim handler det om at de ikke vil si ja til bomstasjoner på en statlig vei. Slik jeg tolker dem, mener de at det er staten som må vedta bommene, siden det er et statlig prosjekt. Det er et standpunkt vi kan skjønne, ikke minst nå midt i valgkampen. Bompenger er upopulært og det er Stortinget som har bestemt at en vesentlig del av vår viktige infrastruktur skal finansieres med bompenger.

I Eigersund handler det også om bompenger, men det handler ikke minst om hvor langt fra byen den nye veien skal gå. De vil gjerne vite hvor staten ønsker å bygge den nye veien, før de sier ja til bompenger. Her har staten, det vil si Vegvesenet, ikke konkludert – og derfor har politikerne i Eigersund utsatt saken. Det er også svært forståelig.

Fylkeskommunen vil helst ikke garantere for lånene til den nye veien, grunnet et allerede meget høyt garantiansvar. Og hva er egentlig poenget

med at fattige fylkeskommuner skal garantere for låneopptak til statlige veier, i et land der ikke akkurat staten har et likviditetsproblem? Du skal være ganske langt inne i Finansdepartementet for å skjønne det.

Stykkevis og delt

Resultatet er uansett at Nye veier nå vurderer å gå videre med kommunene som er positive og har vedtatt finansieringen. Det vil si at vi får ny firefelts vei fra Lyngdal til Lund fra den ene siden og i Gjesdal kommune fra den andre siden. Dersom det blir det endelige resultatet, er det en fallitterklæring for hele intensjonen bak Nye veier; raskere, billigere og mer helhetlig. Og selv om det er bedre enn ingenting, vil vi fortsatt ha milevis med farlig og gammeldags europavei. For det er faktisk liv det handler om. Sikkerheten på E39 er ganske enkelt ikke god nok. Jo lenger vi venter, jo flere liv vil gå tapt.

Ny E39 vil samtidig bedre framkommeligheten dramatisk. Reisetiden mellom Stavanger og Kristiansand vil bli redusert til under to timer. Til tross for kostbare bompenger, vil det spare næringslivet for enorme summer hvert eneste år og bidra til å styrke vår konkurransekraft. Dette vil heller ikke bli mindre viktig i framtiden. Tørr vi minne om at også helelektriske biler og lastebiler er avhengig av god framkommelighet?

Og når vi er inne på bærekraft;

kortere avstand vil bety lavere utslipp. I kombinasjon med en stadig større andel elektriske kjøretøy, er det i seg selv grunn nok til at staten burde tatt hele regningen for veiprojektet. Da hadde vi også sluppet hele bompengedebatten og den lokale beslutningsvegringen.

Ansvar

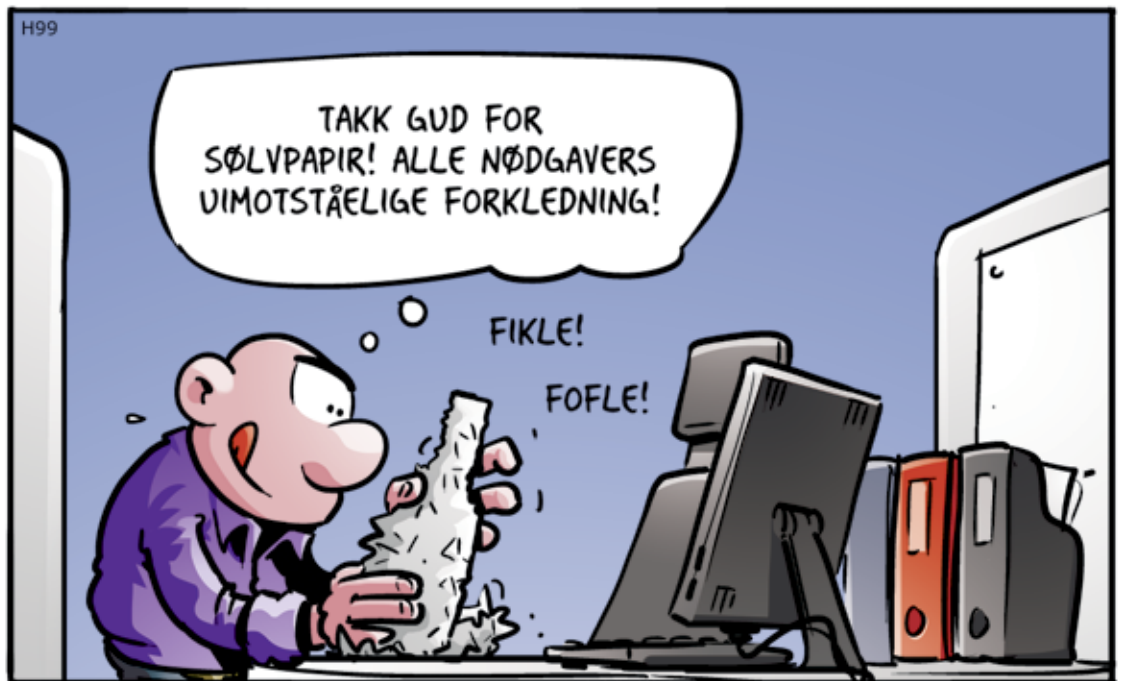
Tilbake sitter vi da og venter på at noen tar ansvaret. Er kommunene villige til å se helheten, ta upopulære bomavgjørelser og svelge kameler? Eller er det for mye å håpe på at Stortinget tar ansvaret for å bygge en statlig europavei, inkludert finansiering og eventuelle bompenger? Det er selvsagt flott at lokale interesser høres og får si sin mening, men det er ikke naturlig at enkeltkommuner skal kunne si nei til veiprojekter som skal binde sammen landsdeler.

Men til tross for at det er Stortinget som burde satt seg i førersetet, må vi likevel håpe på de lokale kommunestyrene kommer til fornuft og sier ja til ny E39 nå. Skjer ikke det, frykter jeg at den nye veien ikke vil stå ferdig før lenge etter 2030. Det ville vært sterkt beklagelig; med trafiksikkerheten, de reisende, næringslivet og miljøet som de store taperne.

Tenk om vi en gang ble i stand til å bygge veier raskt og helhetlig, så rimelig som mulig og uten at det går flere tiår fra planleggingen starter – til det hele faktisk står ferdig?

«Er kommunene villige til å se helheten, ta upopulære bomavgjørelser og svelge kameler? Eller er det for mye å håpe på at Stortinget tar ansvaret for å bygge en statlig europavei, inkludert finansiering og eventuelle bompenger?»

Ådne Kverneland



Local elections – where do the parties stand?

There is a clear political drive to preserve the region's most important industry, and to welcome the same amount of cruise tourists. To stop all development of land-based wind energy, and to facilitate shore power and lobby for more International routes from Stavanger airport, Sola.

This is the indication given by 21 mayors and/or top candidates in Sandnes and Stavanger prior to the municipal elections in September.

Rosenkilden posed 10 questions regarding climate and environment, topics effecting many businesses in the region. In some cases, the parties are in political agreement regarding goals and action, in other cases the political objectives are varied and not so aligned. One example of this would be the road tolls and rush-hour fees.



The top candidates

Political Road trip

Stavanger Chamber of Commerce invites local and regional politicians to a road trip to learn more about the business sector and the mutual challenges facing businesses in the region. Thirty politicians representing most parties will on this road trip travelling through North Jæren in August.

The election campaign ahead of the municipal and county elections on the 9th September has started, and the various opinion polls show that the battle for power and position could be more exciting than in a long time. Far from only being about road tolls and rush hour fees, it's about values and premises for development in a region going through change and restructuring. This includes any prerequisites the business sector will have to adhere to, a sector less concerned with municipal borders and constellations.

Stavanger Chamber of Commerce has initiated this bus tour with as many top candidates as possible ahead of election day. The purpose to bring about cooperation and a mutual understanding between the politicians from the various municipalities.



Tormod Andreassen from the chamber will be joining as many top candidates as possible ahead of election day.

Profile: It's a breeze



Frank Emil Moen works in the wind industry.

Frank Emil Moen (52) has always been ahead of the game, and when technology catches up with him, he's normally on to the next project.

These days it's all about establishing Egersund Energihub – where quite a few companies have decided to collocate. Moen is assisting with finding work and building up the competence needed in order to deliver services to both on and offshore wind farms. Simultaneously Moen is also on the board of Norwegian Offshore Wind Cluster, whose goal it is to become the preferred provider to offshore wind energy. In addition, he is also lobbying towards establishing an Energy Operator degree at local college, Dalane Videregående, through a private/public sector collaboration.

Quite an achievement for a man whose real job is as CEO at Energy Innovation. He is also involved in local Labour party politics, sits on numerous boards and is preparing the 7th edition of an 800-page textbook on marine life.



Self-driven bus in Stavanger.

Self-driving buses

For the past two years Forus PRT, Forus Næringspark and Kolumbus have tested out a self-driving bus in Forus. Transport company Boreal, a shareholder in Forus PRT, now want electrical self-driven buses

to be used on all bus roads from 2023. The County Council and Kolumbus believe the future is self-driven buses, however don't think it's possible for all buses to be self-driven by 2023.

UPCOMING SCI ACTIVITIES

25.08 Daytrip: Hike to Kjerag
27.08 CV Registration
29.08 Spouse network program
29.08 New in town?
30.08 Face2Face job search
03.09 ENTREPRENEUR 2019

More events to be confirmed – remember to check the event calendar.

Stavanger Chamber International (SCI) – The Regions largest International Network

- » Regional welcome programme for newcomers
- » Area Orientation courseday
- » Out Country Orientation course
- » Repatriation Course
- » Cultural awareness
- » Networking
- » Introduction to Norwegian activities and sports
- » Job training sessions for spouses

Contacts: Randi Mannsåker and Inger Tone Ødegård

Skal fikse traineestillinger til regionen

Næringsforeningen og Universitetet i Stavanger samarbeider om et traineeprosjekt som skal gjøre regionen mer attraktiv for studenter og nyutdannede. Nå er Kristine Berg Marhaug ansatt som prosjektleder.

TEKST OG FOTO: LARS IDAR WAAGE

Nå i august starter hun arbeidet med å kartlegge både de enkelte bedriftenes og regionens behov for kompetanse i tillegg til å få bedriftene med på programmet som er et unikt samarbeid mellom næringslivet og akademien.

– Kombinasjonen Næringsforeningen og Universitetet i Stavanger synes jeg er veldig spennende. To institusjoner som begge gjør en god jobb og som sammen skal utvikle dette programmet, forklarer den nye prosjektlederen.

Hun har bred erfaring fra prosjektarbeid

selv om hun er utdannet idrettsfysioterapeut. I vår avsluttet hun andre året på Handelshøyskolen ved UiS, men tar nå fatt på trainee-prosjektet på fulltid.

– Vi må se på hva som skjer i regionen, få en oversikt. Veldig mye skjer innen teknologi, digitalisering og bærekraft. Alle er spennende områder vi må utforske videre og finne riktig kompetanse, mener hun.

9/10 får jobb

Stavanger-regionen har et stort behov for å beholde og tiltrekke seg den

rette kompetansen. Gjennom den nye trainee-ordningen skal regionens næringsliv kunne velge nyutdannede toppkandidater fra øverste hylle – ikke bare fra vårt eget universitet og regionale utdanningsinstitusjoner, men også fra andre av landets ledende høyskoler og universiteter.

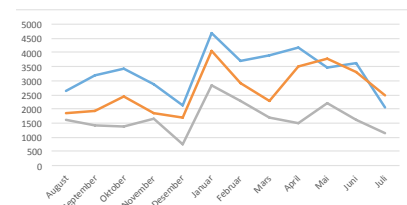
– For vår del ser vi verdien av at det kan tilbys et spesialopplegg i regionene hvor nyutdannede kan få sin første relevante jobberfaring. I tillegg er det verdifullt å få erfaring med hvilke behov næringslivet har



Kristine Berg Marhaug er ansatt som prosjektleder for trainee-prosjektet i regi av Næringsforeningen og Universitet i Stavanger.

Juli 2019

2055
utlyste jobber



Det ble registrert 2055 ledige stillinger i løpet av juli i Rogaland. Det er 17,7 prosent lavere enn tilsvarende måned i fjor, men likevel er tilfanget av nyutlyste jobber betydelig. Nettoledigheten ligger på 2,4 prosent, noe som helt på landsgjennomsnittet.

«Samhandling mellom næringsliv og studenter er kjernen. Vi bygger på denne måten relasjoner mellom fremtidige arbeidstakere og bedrifter.»

Harald Minge

og en generell nytte av et tett samarbeid med næringslivet i regionen, forklarer Egil C. Svela ved Handelshøyskolen ved UiS.

Kandidatene får en unik mulighet til arbeidserfaring og all erfaring fra lignende prosjekter viser dessuten at ni av ti trainee-er får fast jobb etter endt periode. I tillegg tilbys et utviklingsprogram for trainee-ene som innebærer en rekke kompetanse- og nettverkssamlinger – både gjennom Næringsforeningen og UiS.

– De største bedriftene har allerede et apparat for dette, men nå vil de mindre få sjansen til å finne både relevant arbeidskraft og kompetanse, samtidig som oppfølgingen ikke bare skjer ute i bedriftene, men via universitetet og Næringsforeningen. Dette vil være til stor hjelp for både bedriftene og kandidatene, mener Svela og får støtte av Harald Minge.

– Samhandling mellom næringsliv og studenter er kjernen. Vi bygger på denne måten relasjoner mellom fremtidige arbeidstakere og bedrifter, mener han.

Attraktivitet

Viktig kompetanse forsvinner gjerne ut av regionen, enten ved at nyutdannede flytter til andre regioner hvor det finnes relevante jobber, eller at kandidater som opprinnelig er fra regionen ikke flytter hjem etter endte studier. Gjennom prosjektet blir derfor begge deler viktig.

– For Næringsforeningen er det viktig at vi samarbeider med universitetet for å styrke regionen som kompetanseregion. Vi må alle løfte kompetansen i bedriftene og gjøre regionen mer attraktiv, både som studentby og som en by å jobbe i, sier Minge.

For universitetets del kan dette også øke anseelsen nasjonalt. Et samarbeid som kan gi kandidatene verdifull jobberfaring rett etter studiene er ettertraktet og populært. I fjor hadde flere store bedrifter over 1000 søkere til sine trainee-stillinger.

– Hvis studenter vet at det er lettere å få jobb her, så er det større sjanse for at de blir her. Det er verdifullt for denne regionen. Jo større dette tilbudet blir, dess bedre er det, alt dette vil også øke vår attraktivitet, sier Svela.

Minge ser på det som en vinn-vinn situasjon for alle parter.

– Grunnen til at vi ønsker å gjennomføre dette er todelt. Våre medlemsbedrifter kan velge kandidater fra øverste hylle, med nyutdannede og flinke folk og disse nyutdannede studentene får muligheten til å komme seg ut i arbeidslivet, i relevante jobber, forklarer Minge.

Fremtiden

Flere bedrifter har meldt sin interesse til trainee-programmet, men for å bli så bra som mulig trengs enda flere. Prosjektleder Marhaug vil dermed ta kontakt med regionens bedrifter utover høsten for å finne løsninger alle vil tjene på.

– Kommunikasjonen mot bedriftene blir viktig. Jeg skal selge prosjektet inn, men jeg tror alle ser verdien av et så viktig prosjekt som kan gi så mye viktig kompetanse tilbake, sier Marhaug.

Selv mener hun det er viktig å tenke langsiktig og fremtidig, ikke se tilbake på hvordan ting har blitt løst tidligere.

– Gjennom tidligere arbeid har jeg blitt trukket mot ledelse, og nå med relevant utdannelse fra UiS skal jeg se fremover og gjøre dette trainee-prosjektet så bra som overhodet mulig. Dette er en kjempesjanse for både næringslivet og studentene, mener hun.

Administrerende direktør Harald Minge er også glad for å ha Marhaug på plass, og gleder seg til fortsettelsen.

– Nå har vi fått på plass en dyktig prosjektleder og vi skal utnytte potensialet i regionen slik at næringslivet kan sikres god rekruttering, avslutter Minge.

	jul.18	jul.19
Ledere	28	45
Ingeniør- og IKT-fag	468	311
Undervisning	84	88
Akademiske yrker	56	82
Helse, pleie og omsorg	378	348
Barne- og ungdomsarbeid	24	85
Meglere og konsulenter	101	106
Kontorarbeid	109	125
Butikk- og salgsarbeid	217	150
Jordbruk, skogbruk og fiske	7	2
Bygg og anlegg	522	244
Industriarbeid	238	228
Reiseliv og transport	137	144
Serviceyrker og annet arbeid	120	94
Uoppgitt	10	3
Totalt	2499	2055

Tallgrunnlaget til rekrutteringsindeksen utarbeides av NAV og presenteres hver måned i Rosenkilden. Indeksen viser hvor mange nye stillinger som ble lyst ut i løpet av hele måneden.

NYTT OM NAVN



ANNA-KARIN ANDERSEN Ny daglig leder i Zaptec Sweden

Anna-Karin Andersen begynner i ZAPTEC som daglig Leder (VD) ved vårt svenske kontor. Hun skal bli med å bygge opp ZAPTEC Sweden AB og vi gleder oss til å jobbe med henne for å kopiere den lokale suksessen til det svenske markedet. Hun kommer fra Utellus AB som fungerende daglig leder.



KETIL WAAL Ny prosjektleder i Depro

Ketil Waal (36) er ansatt som prosjektleder i Depro fra 01.06.2019. Han kommer fra stillingen som prosjektleder hos Dwellop. Ketil har tidligere jobbet som service engineer hos Dwellop og automatikkmechaniker hos Mantena AS, Stavanger. Han har fagbrev som automatikkmechaniker.



KAI-STURLA HETLAND Ny prosjektleder i Depro

Kai-Sturla Hetland (29) er ansatt som prosjektleder i Depro fra 01.06.2019. Han kommer fra stillingen som Piping Lead hos Aker Solutions. Kai-Sturla har fagbrev i Platearbeiderfaget og Maskinteknikk. Han er ingeniør med over 10 års erfaring innen Subsea og Topside.



SANDER BRIMSØE THOMASSEN Ny rådgiver i Visindi

Sander Brimsøe Thomassen begynner i Visindi Stavanger som rådgiver – research og analyse. Han har en bachelorgrad fra Handelshøyskolen BI og vil inngå i Visindi teamet som bistår med topplederutvelgelser, styrerekruttering og evaluering. Sander kommer fra rollen som styreleder i Samskipnaden i Stavanger og vil fortsette i vervet. Han frater sin stilling i Lyse Dialog og begynner i Visindi fra og med 1. juni.



HEGE OLSNES Ny Senior manager i Sopra Steria

Hege D. Olsnes har leder- og prosjektledererfaring fra Equinor og internasjonal konsulentvirksomhet. Hege er Senior Manager i Sopra Sterias forretningsrådgivningsmiljø i Stavanger.



TOR VIGESDAL Ny sikkerhetsrådgiver i Netsecurity

Vi ønsker Tor Vigedal velkommen som ny sikkerhetsrådgiver i Netsecurity. Tor har over 30 års erfaring innen IT, og har de siste 10 årene fokusert på IT/informasjonsikkerhet. Hans erfaring spenner fra oljeservice til produksjonsbedrifter til ASP. Han har de siste fem årene jobbet i Cegal, hvor han også har vært ansvarlig for implementering av ISO 27001. I tillegg er han aktiv i SANS.



ODA HAUGEN MYKLEBUST Ny konsulent i Sopra Steria

Oda har bakgrunn som sertifisert rådgiver innen implementering av Microsofts forretningsystem med fokus på Dynamics 365. Oda er konsulent i Sopra Sterias enhet for forretningsrådgivning.



ANETT AARRESTAD RAVNDAL Ny juridisk direktør i Justify

Anett har bakgrunn som dommerfullmektig i Oslo tingrett, senioradvokat i Kluge Advokatfirma og er sertifisert advokatkemler. Hun er en del av ledergruppa og vil jobbe i krysningfeltet mellom juss og teknologi for å bygge morgendagens tjenester sammen med resten av teamet. Hovedbasen hennes vil være ved vårt nyetablerte kontor sammen med Finstart Nordic i Kongens gate 12 i Oslo, men hun vil også være å treffe i Stavanger.



TOR KRISTIAN HØIVIK Ny karriererådgiver i AS3 Employment

Tor Kristian Høivik er ansatt som karriererådgiver i AS3 Employment AS, Rogaland. Tor Kristian kommer fra hotell- og restaurant bransjen og har de siste 7 årene jobbet som salgs- og opplæringsansvarlig i Norrøna Storkjøkken AS.

ANNONSER OG INNSTIKK

Størrelse angitt med BxH.
Prisene er medlemspris.

Helside: 230x310 mm, 194x280 kr. 19.750,-
Halvside: 194x136 mm (liggende) kr. 11.950,-
Kvartside: 194x67,5 mm (liggende) kr. 6.750,-
Innstikk: Pris etter avtale. Fem prosent rabatt for medlemmer.

NYTT OM NAVN



GISLE TUNGLAND
Ny leder i AS3 Employment

Gisle Tungland er ansatt som leder i AS3 Employment AS, Rogaland. Tungland har mer enn 20 års ledererfaring fra ulike bransjer, de seneste årene fra bemannings- og rekrutteringsbransjen. Han kommer fra stillingen som adm.dir. for Amesto People Holding og konserndirektør i Amesto Group. Tungland er masterutdannet fra BI og cand.mag. i øk/adm. fra UiS.



CARINA KALDHEIM
Ny selger i Ineo Eiendom

Ineo Eiendom styrker laget med å ansette sin egen selger, Carina Kaldheim. Kaldheim har en bachelorgrad i eiendomsmegling fra BI og har jobbet som eiendomsmegler de siste syv årene. De tre siste årene hos Eiendomsmegler Vest. Hun begynte i sin stilling hos Ineo Eiendom den 1. juni.



LARS HENRIK ØSTEVOLD
Ny partner i NOR PR

Lars Henrik Østevold (1973) er partner i NOR PR og jobber spesielt med kommunikasjonsstrategier, medierådgivning og forretningsutvikling. Han har også en særlig kompetanse rundt salgsprosesser, relasjonsbygging og formidling. Østevold har 17 års erfaring fra legemiddelindustrien hvor han har jobbet både nasjonalt og nordisk. Han har bakgrunn fra både befalsskolen og Sjøkrigsskolen og har tilbrakt 7 år som operativ i Sjøforsvaret. Han har også utdanning fra Handelshøyskolen BI.



ASGEIR BØE SAND
Ny prosjektleder i Stavanger Sentrum

Stavanger Sentrum AS styrker seg ytterligere på utviklingen av handelen og har ansatt Asgeir Bøe Sand som har erfaring fra Varner-gruppen. Asgeir har jobbet over 20 år i Varner-gruppen og i Volt siden 2010.

De siste seks årene har han blant annet hatt regionansvar for Bergen, Haugesund, Stavanger, Sandnes og Kristiansand og har i det samme tidsrom vært en del av driftsgruppen i Norge. I tillegg er han medlem av Næringsforeningens ressursgruppe for Stavanger sentrum og har sittet i styret i Stavanger Sentrum AS.

Noen ser etter feil ting
Vi ser etter nye tomter!

I Favoritthus lar vi oss begeistre av de mulighetene en tomt gir, enten den kommer i form av ubebygd mark eller gammel bygningsmasse klar for transformasjon og nytt liv.

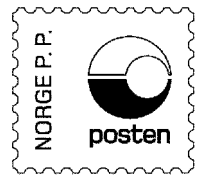
VI SØKER TOMTEOMRÅDER

Ingen tomt er for liten eller for stor og målet vårt er alltid det samme - å utvikle leilighetsprosjekter, eneboliger og rekkehus som skaper begeistring hos boligkjøpere i alle aldersgrupper.

Kontakt Fridtjov Middelthon
fm@favoritthus.no / tlf. 959 38 357
www.favoritthus.no/tomtekjop

F FAVORITTHUS

Returadresse:
Næringsforeningen
i Stavanger-regionen
Postboks 182
4001 Stavanger



/bli en del av
/ REGIONENS BESTE
BUSINESS CLUSTER



→ Les mer om våre nybygg på www.hinnapark.no



HINNA PARK