

Blir det bøter fra Kolumbus for tomkjøring?

Sigurd Gjesteland

Miljøbevisst sjåfør, Sandnes

NORD-JÆREN: Som bussjåfør for Nettbuss har jeg latt meg imponere av den gode kontrollen Kolumbus har på hvor busse- ne befinner seg til en hver tid, at de kjører riktige rutetraseer og til riktige tider.

Ilegger bøter

Hvis det skjer avvik ilegger Kolumbus bøter til Nettbuss. Dette er i tråd med anbuds- betingelsene. Det er imidlertid noe jeg har problemer med å forstå i denne forbindelse, og det er at det ikke kan være lov å redusere tomkjøring hvis mulig.

Jeg vil nevne to eksempler hvor jeg selv har gjort dette i god tro, men i etterkant har blitt fortalt at det kunne ha resultert i bøter (håper ikke det skjedde).

Eksempel 1: På ettermiddager kjører to busser samtidig fra Sandnes til Ålgård på enkelte avganger. En hovedbuss og en dubleringsbuss. Jeg kjørte dublerings- bussen, og da jeg kom til Figgjo gikk de siste passasjerene av. Dermed hadde jeg tom buss og kjørte korteste vei tilbake til Sandnes. I dette tilfelle skulle jeg likevel ha fortsatt gjennom trange gater i Ålgård og rundt Fiskebekk-traseen med tom buss for ikke å risikere bot fra Kolumbus?

Eksempel 2: Fra Høle Barne- og ung- domsskole kjøres det to skolebussavgan- ger på ettermiddagene, kl. 13.05 og kl. 14.05. En buss går til Ims, Besagel og Hor- ve, og en buss går til Lauvik, Gjesteland og Osaland. Det hender fra tid til annen at det ikke kommer elever på avgangen kl. 13.05 til Lauvik, Gjesteland og Osaland. Bussen skal til tross for dette kjøre traseen ettersom det står på skiftplanen?

Det er uforståelig for meg hvorfor det ikke kan være lov å spare tomkjøring i disse eksemplene. Det strider etter min mening mot all sunn fornuft. Hva med miljøhensyn?

Ber om avklaring

Skulle ønske at Kolumbus kan bekrefte eller avkreft om det kan medføre bøter for disse to tilfellene. Det finnes kanskje argumenter som jeg ikke ser, og det ville vært fint å få dette helt avklart.

Nå har alle sjåførene i Nettbuss fått inn- kalling til sjåførsmøte og jeg regner med at det med bøter fra Kolumbus vil bli et vik- tig tema ettersom Kolumbus har gitt sig- naler om at de vil bli enda strengere med å ilegge bøter ved avvik.



– Det er uforståelig for meg hvorfor det ikke kan være lov å spare tomkjøring. Det strider etter min mening mot all sunn fornuft. Hva med miljøhensyn? spør Sigurd Gjesteland.
ULRIKKE VALVIK MITCHELL

Kort og godt!

Korte innlegg, rett på sak kommer lettere i avisa

– og blir mer lest

Send til: debatt@aftenbladet.no



«Hittil har lukket teknologi dessverre ikke vært noen kommersiell suksess», skriver Bård Misund.

SCANPIX

Lukkede anlegg har fortsatt en vei å gå

MILJØ: Selv om oppdretterne i dag tjener gode penger, er det ikke gitt at næringen, og Norge, har råd til å flytte produksjonen i «fjøs».

Bård Misund

Havøkonom, Handelshøgskolen ved UiS

Hallgeir Langeland og Kjetil Nilsen i Naturvernforbundet (NVF) oppfordret politikerne i Nye Stavanger til å kreve at all ny oppdrettsaktivitet i kommunen skal skje i lukkede anlegg i Aftenbladet 22.10. Mitt svar (2.11.) var at en fortsatt har altfor lite kunnskap om matfisk- produksjon i lukkede anlegg til å kunne stille slike krav.

Ikke kommersiell suksess

Forskere på feltet har uttalt at det fort- satt er en vei å gå før en kan begynne å masseprodusere laks i lukkede anlegg. Teknologi som er utviklet for å løse noen problemer, kan ofte skape nye problemer. Noe som fungerer i småska- la fungerer kanskje ikke så godt i stor skala. Dette er utfordringer som må lø- ses først. Men det betyr ikke at en skal slutte med å prøve å utvikle løsninger

for lukkede matfiskanlegg. Tvert imot, satsing på denne typen teknologi, bør fortsette. Kanskje vil en lykkes på et eller annet tidspunkt. Hittil har luk- ket teknologi dessverre ikke vært noen kommersiell suksess.

Knapphet i markedet

Langeland og Nilsen (7.11.) mener at oppdrettsnæringen har så høy lønn- somhet at den har råd til å flytte pro- duksjon av matfisk inn i lukkede an- legg. Men har den det? Dagens gode lønnsomhet i oppdrettsnæringen skyl- des knapphet i markedene som følge av at produksjonen av oppdrettslaks har stagnert. Stortingspolitikkerne, med statsminister Erna Solberg i spissen, har stilt som krav at lus- og rømmings- problemene i næringen må løses før den vil få lov å utvide. Blir miljøutford- ringene løst, f.eks. med lukket tekno- logi, vil næringen igjen få lov å vokse. Produksjonen vil da gå opp og laksepri- sen ned, slik at dagens høye lønnsom- het vil være et forbigående fenomen.

Det blir derfor feil å vurdere opp- drettsnæringens fremtidiglønnsomhet basert på dagens ekstraordinære lønn- somhet uten å ta hensyn til fremtidige endringer i tilbud og etterspørsel av laks.

Det er heller ikke sikkert at norsk hav- bruk vil være like konkurransedyk- tig. Som Langeland og Nilsen skriver, investeres det for tiden store beløp i lukkede anlegg. At noen av de stør- ste investeringene ikke skjer i Norge, bør være et tankekors. Norsk og uten- landsk kapital satser nå i USA, Kina, Japan, Dubai, Sør-Afrika, og i Europa. Langt nærmere de store laksemarke- dene, som gir disse anleggene (hvis de lykkes) et relativt stort økonomisk for- sprang i forhold til norske produsenter med samme teknologi. I motsetning til åpne merder, kan lukkede anlegg i prinsippet plasseres hvor som helst i verden. Det er derfor viktig å huske på at hverken teknologi eller kapital er stedbunden, men flyter fritt over lan- degrensene.

Selv om oppdretterne i dag tjener gode penger, er det ikke gitt at nærin- gen, og Norge, har råd til å flytte pro- duksjonen i «fjøs». Resultatet kan være tap av konkurransefortrinn, lønnsom- het, skatteinntekter og sysselsetning. Det nytter ikke å satse på at «nød» skal drive innovasjonen fremover når de nakne kvinnene ikke lenger spinner i Norge.

Lytt til barna, behold gulfargen på Nylund!

ØSTRE BYDEL: Dropp det historiske og se fremover. Behold den gule fargen på Nylund skole.

Kjell Haave

Stavanger

I forbindelse med oppussingen av Nylund skole og fargevalg uttalte byan- tikvar Hanne Windsholt til Aftenbladet at «det historiske aspektet var ein vik- tig del av vurderinga». Og historisk har skolen opprinnelig vært grå. Hva så? Har gråfargen kulturhistorisk verdi? Er gråfargen en del av det arkitektoniske uttrykket i denne forenklede utgaven av jugendstilen? Ligger det bevarings-

verdige verdier i gråfargen? Nei og at- ter nei.

Hva med den lille hagen...?

Det finnes fargerike ungdomsbygg spredd utover store deler av Storhaug, Våland, Kampen og andre sentrumsnære områ- der. Så hva er det da som er det historis- ke aspektet? Jo, det må altså være noe så enkelt som at den var grå før, og derfor skal den være grå nå. Hva med den lil- le hagen i den gamle skolegården som i dag er en flott og morsom lekeplass der elevene kan boltre seg? I min tid som elev på denne grå mastodonten av et bygg, fikk vi ikke lov å gå inn i hagen. I et «historisk aspekt» burde kanskje le- keplassen tilbakeføres til en hage som

ingen får bruke igjen? For utemiljøet er også en del av den totale, arkitektoniske løsningen eller...?

Barnas trivsel

Jeg innrømmer gjerne at dette er litt spissformulert og nesten sarkastisk, men rent stilhistorisk er det ingenting som krever en gråfarge på dette bygget bortsett fra at skolen var grå før. Dropp det historiske og se fremover. Behold den gule fargen. Lytt til barna av mange grunner. En av de viktigste er barnas en- gasjement og trivsel. Ingenting av kul- turhistorisk verdi går tapt om Nylund skole får lyse i gult. Tvert om, den blir et synlig symbol på en bydel preget av et flott, fargerikt fellesskap.