

BERRE GOE!



# FITJAR

MEKANISKE VERKSTED

*FRA SKISSE TIL SJØ! - KOMPLETT PÅ SVEISENESET*



# Fitjar Mekaniske Verksted AS

[www.fmvas.no](http://www.fmvas.no)

August 2024

BERRE GOE!



# LYSERE UTSIKTER

## «Etter regn kommer sol» - Nordisk ordtak

Norske skipsverft er igjen ettertraktet. Det viser ordreinngangen og aktivitetsnivået i bransjen. Dette skyldes en kombinasjon av at våre fortrinn blir mer verdsatt, og den økonomiske utviklingen, bla svekkelsen av NOK og rentenivå.

De siste årene har vist at egenskaper som gjennomføringsevne, leveringspresisjon, kvalitet og lojalitet til inngåtte avtaler er «in short supply». Konsekvensene av å velge skipsverft som ikke leverer har økt betydelig, ref. bla utfordringene i tyrkisk skipsbygging. Kostnadmessig har også norsk skipsbygging styrket sin posisjon. Det er svært gledelig at det nylig ble offentliggjort 4 nye brønnbåt-kontrakter ved et norsk verft.

De som produserer i Norge og eksporterer med inntekter i USD, € og £, dvs bla norske oljeselskaper og oppdrettere, har svært gode dager med valutakurser som nå. Våren 2022 passerte NOK/USD 9, nå er den rundt 11. € står i ca 12. Dette er positivt for norsk produksjon og -verdiskaping.

På FMV gjør vi det vi kan for å vidreutvikle butikken. Sommeren 2023 ble «Anton» operativ, og vi landsetter nå fartøy på 900 tonn. Det er kosteffektivt både for våre kunder og oss. Videre er skrogproduksjonen for mindre fartøy (opp til ca 40m lengde) samlet på Fitjar. Slik det er nå er vi konkurransedyktige med polsk skipsbygging også på skrogbygging av arbeidsbåter og bløggebåter. Vi har fylt på i skattekista, og utviklet både nye design av arbeidsbåter og bløggebåter. Ordreboka består bla av 3 x FMV Bjarkøy-klasse arbeidsbåter. Og sammen med SDI har vi utviklet en rekke større bløggebåt-design, bla FMV56 prosjektet som er under bygging.

Selv om det nå er lysere utsikter enn for bare 2 år siden, er det viktig at arbeidet med å få til bedre rammebetingelser for norsk skipsbygging fortsetter. Regjeringa Støre har på mange områder ført det som må betegnes som næringsfiendtlig politikk (bemanningsbyrå-saken, lakseksatten, redusert infrastruktur-satsing mm). LO/Fellesforbundet må innse at mangelen på arbeidskraft er en trussel for norsk skipsbygging, og at verftene ikke kan ansette alle. Statens virkemiddelapparat (Enova, Eksfin mfl) må jobbe mye mer for, og mindre mot, norske verftsarbeidsplasser. Offentlige eide rederi må lære seg (= pålegges?) å prissette kommersiell risiko og verdsette HMS standard og sosiale arbeidsforhold når de evaluerer tilbud fra skipsverft. Sjøforsvaret må bygge ved norske verft. Det meste av dette er ren fornuft, og krever mye godt kun vilje.

Skal man lykkes med skipsbygging må man ha gode folk, både menn og kvinner. Det har FMV. Jentene våre drar sin del av lasset, og bidrar bla også til bedre arbeidsmiljø. Det er knapt en eneste bransje, privat som offentlig, som ikke mangler folk. Kampen om arbeidskraften, både å beholde dem man har og rekruttere nye, blir hardere.

Det samme blir kampen om fornybar energi. Det går sakte med utbygging i Norge, og det er virkelig kostbart. Olje/gassalderen blir lengre enn mange hadde trodd. Vår rene energi bør ikke sløses bort på urealistiske prosjekter som «grønn ammoniakk» eller tøvete som datasentre og elektrisering av sokkelen. Den bør brukes til å lade batterier i bla båter. Batteriteknologien er vel utviklet og gir mye av energien tilført tilbake, noe hverken ammoniakk eller hydrogen er eller gjør.

Hugo Strøm  
Verftsdirektør

The Latest Greatest  
&  
The Good News



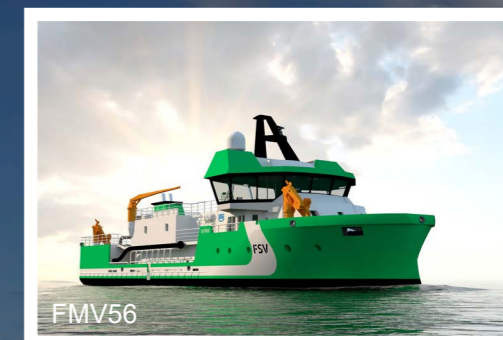
FMV53 - Volt Harvest I



FMV57



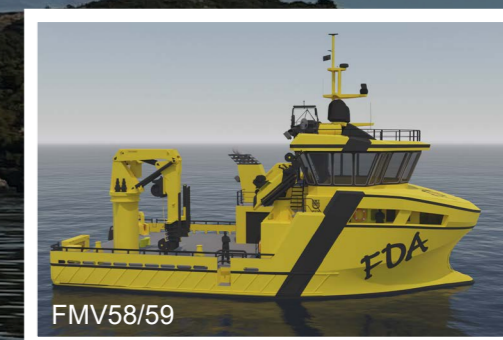
FMV52 - Multi Arctic



FMV56



FMV54 - FDA Mimmi



FMV58/59



FMV55 - Hypomar Ocean 1



FMV60

BERRE GOE!



«Muligheter er som soloppganger.  
Dersom du drøyer for lenge,  
vil du gå glipp av dem.»

- William Arthur Ward

# FITJAR MEKANISKE -

I tillegg til å være en dyktig skipsbygger som skaper betydelige verdier og arbeidsplasser i Norge, er en viktig ambisjon å være et komplett verft for havbruksnæringa. Dette er en reise vi startet rundt 2010, og som har resultert i omfattende designutvikling, bygging av komplette fartøy i Norge, et fleksibelt verftsanlegg som er effektivt for servicearbeider, ombygginger og nybygg, og ikke minst en arbeidsstokk som vet hva det går i og hva som kreves for å bygge kvalitetsfartøy levert som avtalt.

«Lakseskatten» har påvirket nybyggingsaktiviteten negativt, men vi har selvsagt ikke stoppet utviklingsarbeidet. Hva angår design har vi faktisk gitt «full hændel» innen alle designtyper overfor havbruksnæringa; arbeidsbåter (W), kombibåter (W + S&B) prosessbåter (S&B) og nå i 2024 har vi satt god fart også på utvikling av en brønnbåt-designserie (LFC).

## ARBEIDSBÅTER



## KOMBIBÅTER



# FITJAR

## MEKANISKE VERKSTED

## PROSESSBÅTER



## BRØNNBÅTER



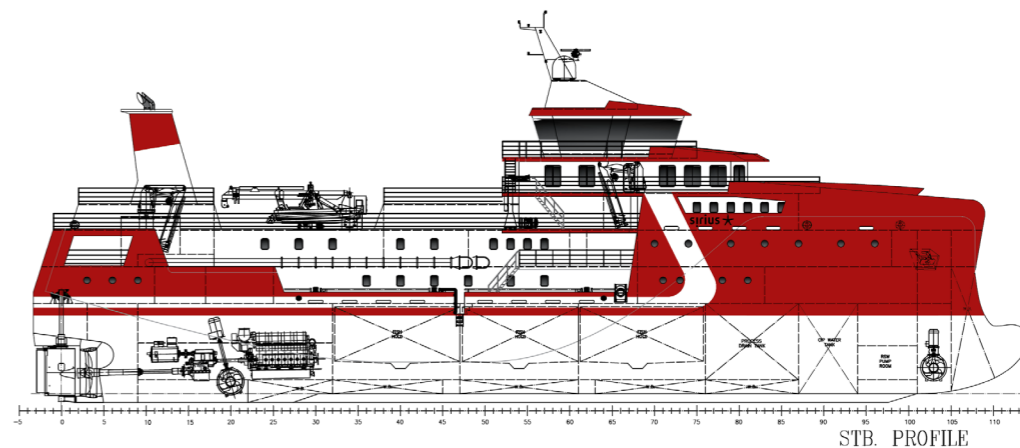
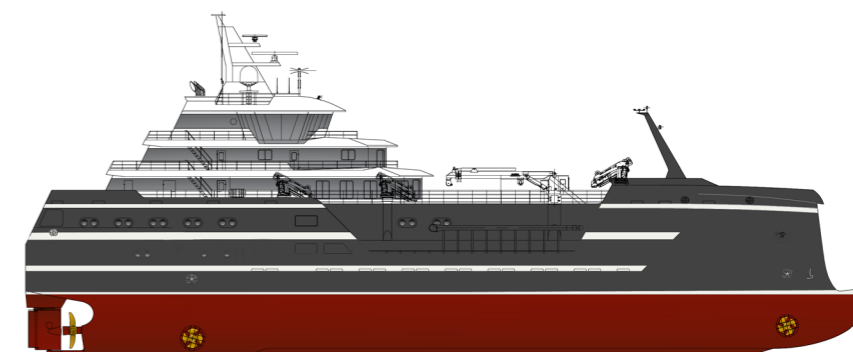
# KOMPLETT VERFT FOR HAVBRUKSNÆRINGA

## PROSESSBÅTER

FMV har hittil levert 11 prosessbåter i ulike størrelser og funksjonalitet. I tillegg har vi bygd en kombinert arbeids/bløggébåt av annet design. Vi har bygd om flere fartøy til kombinasjonsdrift, og har FMV56 i ordre for levering i 2025.

I samarbeid med Heimli har vi i perioden 2019-2023 utviklet og bygd 10 prosessbåter av HFMV design. Og sammen med Sirius har vi utviklet større prosessbåt design, med benevnelsen «Aurora». Den første av dette designet er FMV56, som blir levert våren 2025.

Vi har også utviklet nye bløggébåt design av mindre størrelser, som FMV P35 og kombinert arbeids/bløggébåt av FMV «Bjarkøy-klassen».



*Kongespeilet: «Du skal enten ha andel i gode skip, eller i ingen»*



FMV bløggébåt "track record"

- Innovasjon og kvalitet!

# INDUSTRIELL SKIPSBYGGING I NORGE

# - "JA FOR F...!"

De siste 15 årene har vi på FMV satset mye på å få til skipsbygging og industriell verdiskapning i Norge. Vi har forstått at vi har lykket med det. Suksessfaktorene har i hovedsak vært egen vilje til å satse motstrøms, samt dyktighet. «Motstandsbevegelsen» har i det store bildet bestått av den norske stats politikere og byråkrater, samt deler av «virkemiddelapparatet».

For større nybyggingsprosjekter, dvs. fartøy over ca 40m lengde, bygger vi skrogene ved utenlandske verft. Vi har begrenset kapasitet (areal og infrastruktur), og markedet har ikke villig til å betale merkosten ved norsk skrogbygging. Men mindre fartøy av typen «arbeidsbåter» og «bløggébåter» bygger vi komplett hjemme. I perioden 2011-2024 har vi designet og bygd 47 båter komplett ved eget verftsanlegg i Norge. I fartøystørrelser dreier det seg om båter opp til drøye 45m lengde. Kontraktverdiene har vært mellom ca. 10 – 200 MNOK. I skrivende stund (aug24) har vi 3 nybygg i ordre som skal bygges komplett på FMV. Det er avanserte arbeidsbåter av eget FMV design, med byggenr. FMV 58, 59 og 60. Samlet er kontraktverdiene på om lag 500 MNOK.

## CASE: FMV58 FDA NIKLAS - norsk rederi for drift i norske farvann Andel norsk verdiskapning i nybyggingsprosjektet

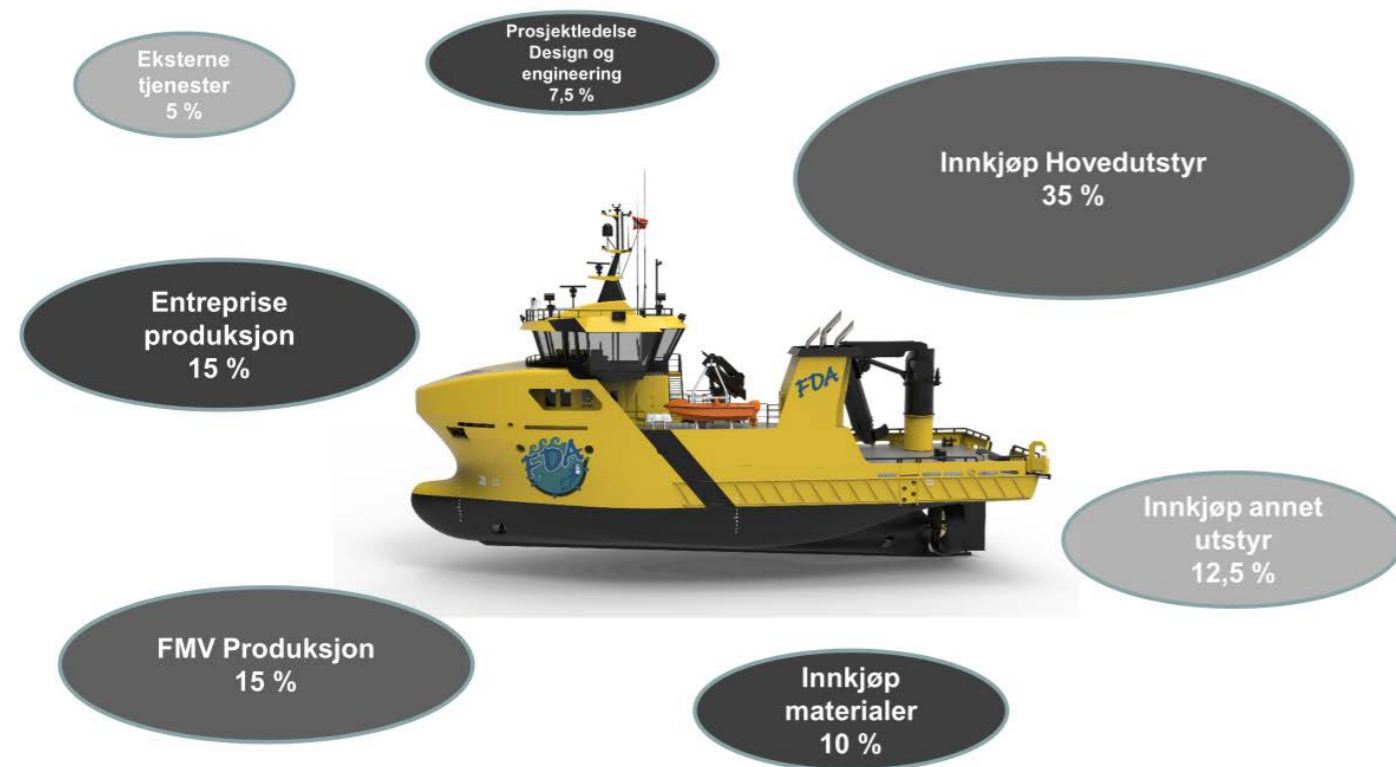
Vi ser på tre ulike gjennomføringsmodeller, FMV leverer designet:

1. Komplette bygging på FMV
2. Skrogbygging i utlandet, utrustning og testing på FMV
3. Komplette bygging ved utenlandsk verft

I forhold til byggekontraktverdi og komplett bygging på «FMV Sveiseneset» vil alternativ 2 "Skrogbygging ved utenlandsk verft" gi 30-35% redusert norsk verdiskapning.

Dersom FMVs involvering kun er å levere designet til et utenlandsk verft for bygging av hele fartøyet vil norsk verdiskapning falle til kun 30-40% av kontraktverdien (alt 3).

## KOSTNADSGRUPPER ARBEIDSBÅT NYBYGG



## Ulike gjennomføringsmodeller vs norsk verdiskapning i prosjektet:

Aktivitet / gjennomføringsmodell	FMV komplett, alt bygd hjemme	FMV utrustning, utenlandsk skrogverft	FMV leverer kun design, utenlandsk byggeverft
Prosjektledelse	100 %	100 %	0 %
Design / engineering	90 %	80 %	70 %
Hovedutstyr	100 %	100 %	50-75%
Annet utstyr	100 %	90 %	25 %
Materialer	100 %	25 %	0 %
FMV Produksjon	100 %	20-25%	0 %
Entreprenørproduksjon	100 %	30-40%	0 %
Eksterne tjenester	100 %	50 %	0 %

## HVA MÅ TIL? DEN STATLIGE «MOTSTANDSBEVEGELSEN» MÅ SNUS TIL Å BLI MEDSPILLERE

Styrkene til norsk skipsbygging (kvalitet, leveringspresisjon, innovasjon og bygging av prototyper, lojalitet til kontrakter, ansvar for sosiale forhold og miljø, lav kommersiell risiko) har blitt høyere verdsatt av «markedet» etter hvert som kroneverdien har krympet og ekstrakostnadene ved tyrkisk skipsbygging har vokst.

Hva skal til for at vi skal kunne øke den nasjonale verdiskapningen fra norsk skipsbygging, og også kunne oppnå mer eksport av norskbygde fartøy framover? Ett viktig element vil være at «Han Stat» slutter å støtte våre utenlandske konkurrenter, og begynner å støtte oss i stedet for. På vesentlige områder er næringspolitikken innrettet slik at vi eksporterer industriarbeidsplasser og verdiskapning, i stedet for fartøy bygd i Norge.

- Dagens Enova bidrar til storstilt eksport av norske industriarbeidsplasser. Stjerne-eksempelet er Enovas oppbygging av tyrkisk skipsbyggingsindustri i konkurranse med vår egen (vi vil tro Enova er i gang med det samme overfor indisk skipsbyggingsindustri nå som Regjeringa Støre nylig har inngått en handelsavtale med India).

For fartøystyper vi bygger i Norge er det fullt mulig å avgrense Enovas støtte til EØS-området. Og med noe vilje, som man har utvist i rikt monn i Tyrkia og Spania bla, kan man finne ordninger for å gradere støttebeløp innad i EØS/EU området (a la norsk verft = 100% støtte, EØS-verft = 50% støtte, utenfor EØS = 0 støtte). Videre er Enovas tildelingene i svært stor grad innrettet mot rederi / fartøyeiere, og ikke mot verfts-næringen som de facto er den næringen som bidrar overlegent mest til norske distrikts-arbeidsplasser (og arbeidsplasser i våre største byer også for den del). Et rystende, nylig eksempel på Enovas ansvarsløse opptreden er en betingelsesløs tildeling på 300 MNOK til et nederlandsk rederi med postkasse-kontor i Bergen.

- Hva angår andre aktører i et virkemiddelapparat som ikke virker spesielt godt for norske arbeidsplasser og verdiskapning, for eksempel Eksfin og Innovasjon Norge, så må de også i langt større grad innrette sin virksomhet til fordel for norske verft. Eksfin har, som Enova, bidratt til ødelagte markeder for skipsbygging innen ferger, fiskefartøy og delvis brønnbåter.

Ett argument som brukes for å forsvare idiotiet med å gi utenlandske konkurrenter milliarder i norske subsidier er «norsk innhold» når for eksempel norske rederi takker for betydelige statlige tildelinger ved å gi byggekontrakten til utenlandske verft. For det første ville det «norske innholdet» vært svært mye større om et norsk verft hadde fått byggekontrakten, for det andre ville det offentlige fått langt større skatte/avgiftsinntekter og flere industriarbeidsplasser «i distriktene», for det tredje ville de norske rederiene fått bedre fartøy og levert som avtalt. Man kan også ta med i argumentasjonen en rekke andre positive konsekvenser av norsk vs utenlandsk bygging (sosialt ansvar, miljø, innovasjonsgrad, investeringer i verfts-infrastruktur mfl).

Nærings/industri-politikken norske regjeringer har ført de siste 15-20 årene har vært miserabel for oss som liker norske industriarbeidsplasser og -verdiskapning. Støre/Vedum har vidreført dette, og utmerket seg bla. ved en amatørmessig prosess ved innføring av «lakseskatt», krig mot bemanningsselskaper som gjør en vanskelig arbeidskraft-situasjon enda mer utfordrende og kostnadskrevende (den krigen må Støre/Vedum tape), en eksportstrategi som eksporterer industriarbeidsplasser, samt uvilje mot å få virkemiddelapparatet til å virke for og ikke mot norsk skipsbygging.

Norsk skipsbygging eksisterer på grunn av sin dyktighet, og på tross av en ignorant og inkompetent stat. Vi kjenner ikke til noen andre myndigheter som opptre så næringsfientlig mot egen skipsbyggingsindustri.

*"Norske skipsverft har ikke ønske om å sette andre i skyggen, men vi krever vår rettmessige plass i solen hva angår statlige støtteordninger og virkemidler"*  
- Hugo Strand

# FMV WORKBOATS

# - DE VIRKER SVÆRT GODT!

FMV tilbyr design og bygging av arbeidsbåter, både katamaraner og enskrogsfartøy. Siden 2010 har vi utviklet og bygd en rekke HFMV katamaran design (Heimli – FMV) i ulike størrelser. Designene har vi gitt navn etter ansatte, «Sørfonn-klassen» (LxB 15 x12m) har vært bestselgeren.

I 2022 startet vi utviklingsarbeid med en egen enskrogs FMV arbeidsbåt-designserie. Det første fartøyet var FMV54 «Mimmi», overlevert i aug24. Fartøyet har lengde 34m, og betegnelsen «FMV Senja-klassen». Vi har også designet «FMV Bjarkøy-klassen», med lengde 26.4m. Av dette designet har vi nå 3 fartøy i ordre. Vi er i gang med utviklingen av et design på ca. 20 m lengde.



DESIGN: FMV W34M Senjaklassen



DESIGN: FMV W27M Bjarkøyklassen



DESIGN: FMV W20M

HFMV katamaran-fartøyene har bevist sin godhet i drift hos en rekke rederi og oppdrettere.

Og 2.håndsverdien har i de fleste tilfeller vært høyere enn kontraktsprisen ved bygging. Dette viser at å velge FMV som byggeverft er et godt valg.



Om kapasitet kan FMV også bygge arbeidsbåter av andres design. I 2023 leverte vi FMV52 «Multi Artic» og i 2024 «Multi Superior». Begge designet av Solstrand Trading.

## UTVIKLING

Det har vært en betydelig utvikling innen norsk havbruk siden vi begynte å designe og bygge arbeidsbåter i 2010. Kravene til designene i den delen av arbeidsbåtmarkedet FMV har betjent hittil har endret seg. Det vises i form av økte winch/kran løftekapasiteter, større deksareal, mannskapsfasiliteter for døgndrift og de siste årene også maskinerikonfigurasjoner (batteri / hybrid) og kombinasjonsbåter (arbeidsbåter / bløggébåter).

For arbeidsbåter framover blir det enda større fokus på å redusere CO2 utslipp, samt også på utvidelse av bruksområder og driftstid. Vi tror også det kan bli flere ombygginger, a la FMV 6895 «Multi Safety», forlenget og ombygd til kombinert arbeids/bløggébåt i 2023, og FMV218 «Niklas» som fikk installert batteripakke på 1450 kWh våren 2024.

## CO2 UTSLIPPSREDUKSJON - urealistiske målsettinger og dårlige metoder?

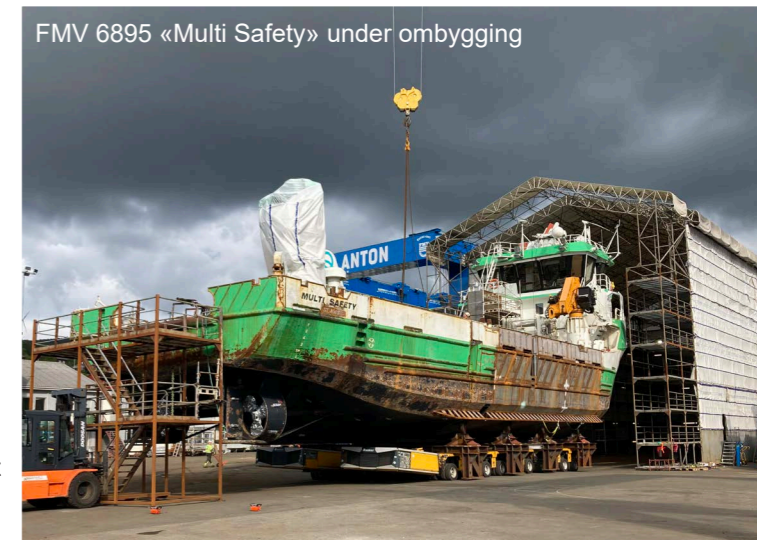
Regjeringen har en ambisjon om å halvere klimagassutslippene fra norsk innenriks sjøfart og fiske innen 2030, i forhold til utslippene i 2005. Dette innebærer en reduksjon fra 4 440 ktonn CO2 til 2 220 ktonn CO2. Dette er et svært krevende mål, som i hovedsak er tenkt ved at fartøy (seilende og nybygg) går over til «grønn teknologi» i form av motorkonfigurasjoner som tar i bruk LNG, hydrogen, ammoniakk, innblanding av biodiesel og biogass, samt hel/del-elektrifisering (batteripakker). Det heter seg videre at planene skal være realistiske, ta hensyn til teknisk modenhet, tilgjengelighet av «grønt drivstoff», og ha lavest mulig samfunnsmessig kostnad.



FMV52 «Multi Artic» levert 2023 fra FMV. Fartøyet har en batteripakke på 1000 kWh om bord. FSV har beregnet at de vil spare 340 tonn CO2-utslipp årlig. Enova ga støtte og gjorde dette økonomisk mulig for rederiet.



FMV218 «Niklas». Levert fra FMV i 2016. Fartøyet er solid bygd og har fremdeles framtiden foran seg. Våren 2024 installerte vi batteripakke på 1450 kWh om bord. Enova ga støtte og gjorde dette økonomisk mulig for rederiet.



FMV 6895 «Multi Safety» under ombygging

DNV har, under betydelig usikkerhet og med en kalkulator som runder ned der den kan, beregnet at kostnadene ved dette for seilende skip og nybygg vil være 69 mrd kr, og kostnadene for infrastruktur bunkring/lading samt produksjon av «grønt drivstoff» vil være 14 mrd kr. Til sammen 83 mrd kr (DNV rapport av feb23).

Oppfatningen om at noen skrivebordstigre i Oslobygda (Klima- og miljødepartementet) har «tatt alt for mye Møllers tran» er i ferd med å vinne 110% oppslutning. Utrolig nok kuttet Enova i Trondheim nærmest på dagen all støtte til «Batteri i fartøy» programmet våren 2024. Enova må tro det er mulig å få til produksjon av «grønn hydrogen / ammoniakk» snarligen (noe selv ikke YARA tror på lengre), og strør om seg med enorme subsidiebeløp til rederi som søker.

Saken er at for å kunne benytte «grønn fuel/energi» i båter må man ha «grønn elektrisitet» (eller atomkraft) til produksjon av fuel/ energien. Det har vi ikke. Og planer om elektrifisering av sokkelen, batterifabrikk, Google datasenter i Skien oa energikrevende industrielle satsinger tilsier at vi ikke kommer til å få det heller. Det er vanskelig å se realismen i CO2 målsettingen og fornuften i Enovas opptreden. Det synes å være amatørernes amatører i Oslo og Trondheim som kjører dette løpet.

FMV skal fortsette å gjøre det vi kan for å designe og bygge fartøy som reduserer klimagass-utslipp. Det gjør vi ved å designe fartøyene riktig (størrelse, skrogform, funksjonalitet etc), bygge kvalitetsfartøy som fungerer, har lang levetid og stor utnyttelsesgrad, samt ha en realistisk tilnærming til «grønn teknologi». Vi skal vurdere nye «grønne fuel/energi-typer», og kanskje forberede nye design for den slags. Men vi skal ikke gi våre kunder dårlige råd eller bedrive tilkarringsvirksomhet for å få statlige midler som burde vært nytt for bedre.

**"SELVGJORT ER VELGJORT"**

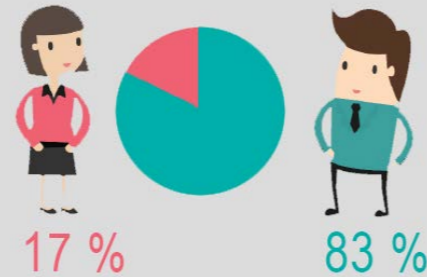
# SKIPSBYGGERE

**FMV har nå ca 100 dyktige, fast ansatte, med standpunkt til sin stand.** I tillegg har vi ekstrahjelp og lærlinger. Total er vi ca 120 skipsbyggere, hvorav ca 80 norske, 35 polske og 5 fra Lituen.

De siste årene har vi omsatt for om lag 600 MNOK / år. Med fartøy som bygges komplett på FMV gir det økonomiske ringvirkninger langt ut over verft som setter bort skrogbygging til utlandet. Våre ansatte har god fagkunnskap og høy arbeidsmoral. Hva angår formell utdanning er det 15 med universitet/høyskole/fagskole utdanning, og 32 som har ett eller flere fagbrev.

Behovet for arbeidskraft er stort, og kampen om den blir tøffere (om du ikke vet det så les Regjeringens Perspektivmelding av aug24). Vi trenger alle som ønsker å være / bli skipsbyggere, både kvinner og menn. Diskusjonene «født sånn eller blitt sånn», «kvinnekamp og kvinnemakt» eller hvilket kjønn som er best til hva, lar vi alle ligge. På et skipsverft som vårt er oppgavene mange og varierte, og vi har plass til alle som vil være med å bygge båter.

**Antall fast ansatte:** 101 stk (84 menn, 17 kvinner)  
**Deltidsansatte og lærlinger:** 19 stk  
**Nasjonalitet:** 79 norske, 36 polske og 5 fra Lituen.  
**Snittalder:** 48,4 år (menn – 49,2 år/kvinner – 44,6 År)  
**Antall uteksaminerte lærlinger de siste fire årene:** 12 stk



**FMV har behov for ansatte** med teoretisk og yrkesfaglig kompetanse på stadig høyere nivå. Vi konkurrerer i et internasjonalt marked, og fartøy som bygges i dag er på mange områder vesentlig mer komplisert enn for bare 10-15 år siden. Byggekostnaden har økt betydelig i samme periode, og spesielt mye etter C19 pandemien. Dette medfører at feil/mangler og forsinkelser i arbeidsutførelse og leveranser koster verftet stadig mer. Det samme gjør sykefravær.



**I følge en Sintef-kartlegging i industri- og bygg/anleggsbransjen var følgende kompetanse (egenskaper og kvaliteter) for fagarbeidere viktigst i 2016:**

- Sikker arbeidsutførelse
- Fagkompetanse, å kunne selve «håndverket» godt
- Selvstendig arbeidsutførelse og vurdering av hva som skal utføres
- Yrkesstolthet
- Overholde tidsfrister
- Interesse for egenutvikling

**Den samme rapporten predikerte at følgende kompetanse kom til å bli mer etterspurt om 10 år (dvs i 2026):**

- IKT kunnskaper, å beherske digitale verktøy
- Kulturforståelse
- Språkferdigheter

# - DET ER Plass TIL FLERE PÅ FMV



«Gøy på landet, gøy på landet, sånt no hak'ke de i by'n»

## JENTENE PÅ FMV SVEISENESET

Av våre ca 100 fast ansatte er 17 jenter. I tillegg har vi 12 jenter som er «del-ansatt / ekstrahjelp» innen forpleining. FMV er en relativt stor kvinnearbeidsplass, og vi har plass til flere. I produksjonen er det oppgaver som hvor fysisk styrke er en fordel, men også her kan de fleste oppgaver løses godt uavhengig av om man er mann eller kvinne.

FMV-jentene jobber innen admin/regnskap, engineering, forpleining og lager/logistikk.

Vi har erfart at kvinnelige ansatte, i tillegg til å gjøre jobben godt, bidrar til bedre arbeidsmiljø, utvidet perspektiv og kanskje en «mykere» kommunikasjon i noen tilfeller. Sykefraværet i snitt er noe høyere, men vi er svært glade for at vi har såpass mange «Berre Goe jenter!».

**«Den rette mann på rette sted er som regel en kvinne»**

- Svensk ordtak

## ARBEIDSKRAFT, EN UTFORDRING

Den største utfordringa FMV har i dag er å beholde våre fast ansatte, og rekruttere nye. Det er også et økende problem å få tak i nok ekstern arbeidskraft for å kunne bygge komplette fartøy hos oss. Vi er en sikker arbeidsplass, tilbyr interessante arbeidsoppgaver i et godt arbeidsmiljø, og er den største private arbeidsgiveren i Fitjar kommune.

Den beste medisinen vil være å klare og øke fortjenesten, dvs øke overskuddet, slik at vi kan tilby bedre betingelser til ansatte samt utvikle verftets infrastruktur og tjenestetilbud. Vi jobber hver dag med å bli bedre skipsbyggere, i alt vi foretar oss. Det er forbannet irriterende å oppleve hvordan Staten opptre, bla med et virkemiddelapparat som strør om seg med fellesskapets penger til fordel for våre konkurrenter i utlandet, fører krig mot bemanningsselskaper som tilbyr arbeidskraft vi er avhengige av men ikke får tak i, bedriver årelater verdier skapt langs kysten (lakseskatt og annet), og overprioriterer Oslo-området i form av statlige arbeidsplasser, vei/banesatsinger, kulturmidler og makt.

SSB fjottebolle-statistikk viser at verdiskapningen per innbygger i Oslo er 96% høyere enn for snittet av resten av landet. Dette er et argument som brukes hyppig for å overprioritere Oslo på bekostning av alle oss andre.

«Hva med å legge ned Oslo?», spør DN-redaktør Erikstad retorisk.

«Helt ok», svarer folket i vest, sør og nord»  
*Inge Halstensen, kronikk i DN feb23 «Vestlandskolonien på hovedstadens brede rygg»*

Det burde vært et «kystopprør» 24/7/365 inntil fornuften inntar sin rettmessige plass og overprioriteringen av Oslo-området tar slutt.



«Hva med å legge ned Oslo?»  
«Helt ok!»

BERRE GOE!



*"BERRE GOE (KVINN)FOLK"*



## Fitjar Mekaniske Verksted AS

Tlf. 53 45 72 00

[post@fmvas.no](mailto:post@fmvas.no)

[www.fmvas.no](http://www.fmvas.no)

Havnavegen 22, 5419 Fitjar

