

By- og samfunnsplanlegging,
Postboks 8001,
4068 Stavanger

postmottak.bos@stavanger.kommune.no

13.september 2018

Vennligst finn vedlagt kommentarer til planforslag for IKDP Forus.

Avsendere er både Kverneland Bil AS og Brødrene Kverneland AS.

Vennlig hilsen

(sign)

Ådne Kverneland
Styreleder og eier

Dokumentene sendes elektronisk og er derfor uten fysisk signatur.

Brødrene Kverneland AS
Org.nr 912551733
Vestre Svanholmen 9, 4313 Sandnes

Kverneland Bil AS
Org.nr 977047684
Vestre Svanholmen 9, 4313 Sandnes

IKDP Forus - kommentarer til planforslag på høring

Hovedmål og måloppnåelse

Planens hovedmål (s 25) er tredelt, og den faller gjennom på alle tre målepunkt.

- a) *«Forus og regionen skal bli mer attraktiv for næringsutvikling»:*
Forus blir, gjennom de pålagte begrensningene (at Forus ikke skal konkurrere med andre områder i regionen, og ikke vokse mer enn «ønsket»), parkeringsnormen og de høye rekkefølgekravkostnadene, mye mindre attraktiv for næringsutvikling.
- b) *«Forus skal være et godt sted å bo og jobbe»:*
Fokus er på sosiale møteplasser, sykkel og grønne kvaliteter. Man har overhodet ikke tatt høyde for arbeidstakernes behov for rask og effektiv transport, beskyttelse mot vær og vind, eller for arbeidsgivernes behov for lave leiepriser og tilstedeværende ansatte. Hva angår 'bo' så er det tatt ut av planen, og handelsutvikling tillates ikke.
- c) *«Forus skal være et klimavennlig næringsområde»:*
Forus ser ut til å skulle være eneansvarlig for klimaforliket i regionen. Alle andre tettsteder og næringsområder har 'fri flyt' av biltrafikk, god parkeringsdekning og nye, store veier. Det bygges og skal bygges bedre veier til Ålgård, nedover Jæren, til Randaberg, Tananger og Sandnes Øst, mens Forus skal kveles med veistenginger og null-parkering. Det tjener ikke klimaet at et firma etablerer seg på Skurve eller Vagle hvis de ansatte bor i Stavanger eller Sola og kjører til/fra jobb. Klimaet ville vinne på at folk heller kjøre den kortere veien til Forus. Og det går like raskt å kjøre til Bryne fra Tasta som det tar å sykle til Forus.

Siden midten av 1970-tallet har Forus vært en bemerkelsesverdig suksess som industriområde. Det skyldes i meget stor grad at det har vært plass til de aller fleste som har ønsket å etablere seg, så der er blitt et allsidig og omfattende næringsliv. Reguleringsbestemmelsene har stort sett vært fleksible og de er blitt romslig håndtert av kommunene. De senere år har vi sett eksempler på at for spesifikk regulering har gitt uønskede konsekvenser også på Forus, f.eks når tomteområder har vært regulert til «teppehandel» etc. Når forbrukermarkedet endres, må næringslivet ha mulighet til å tilpasse seg.

Den fremlagte planen vil – både kostnadmessig og i sin meget høye detaljeringsgrad – være et reelt hinder for fremtidig vekst og utvikling. Det tjener verken regionen som hele eller de tre kommunene.

Forus prises ut av markedet

1. Planen reduserer det i dag regulerte BRA på Forus med ca 1 million m² og pålegger samtidig utbyggerne rekkefølgekrav på mellom to og tre milliarder kroner. For å dekke opp de økte kostnadene – med færre m² å leie ut – vil utbyggerne måtte øke leieprisene til det nær dobbelte av hva næringslivet må betale andre steder. Allerede i dag er prisene på Forus høyere enn i de øvrige industriområdene pga tomtepriser, kostnadskrevende opparbeidelse og rekkefølgekrav. Byggingen på Forus vil stoppe opp.
2. Ingen industri/lager/logistikk-bedrifter (dvs arealekstensive næringer) vil betale ca 3.500 kr pr m² på Forus. Det er ikke regningsssvarende. Det finnes langt rimeligere alternativ i industriområder utover Jæren og i Ryfylke, og også i andre byer. Områdene definert til industri etc vil dermed bli liggende brakk, uten aktivitet.

I sum: De nye rekkefølgetiltakene må bort, og rekkefølgetiltakene tilpasses det som normalt tilligger næringsområder, dvs påkrevd utvikling av nødvendig infrastruktur.

Transporten stoppes

3. Planen påpeker korrekt at næringslivet lider under at varebiler etc står i kø, men overser at det koster minst like mye når kontoransatte og andre taper tid pga transportproblemer (ta bussen eller sykle til/fra møter fordi de ikke har parkering, gå lange distanser fra p-husene, tilpasse arbeidsdagen til bussrutene, etc). Næringslivstransport er langt mer en varetransport.
4. Ingen steder i planen omtales arbeidstakernes behov eller ønsker. Reisetid og –komfort er helt utelatt, det samme er konsekvensene av parkeringsdekningen.
5. Med 0,3 p-plasser per 100m² – som skal brukes til HC, gjester etc – er det definert inn nullparkering. Ingen ansatte skal få kjøre bil til jobb. Svært mange vil oppfordre firmaene sine til å lokalisere seg andre steder hvor livet blir mer praktisk og enkelt. Parkeringsdekningen må økes kraftig.
6. Parkeringsdekningen er den samme over hele Forus, både innenfor og utenfor kjerneområdene. Industri- og kombinertbedriftene som er tenkt lokalisert langt unna bussveien har i stor grad behov for firmabiler til varetransport og lignende, og deres ansatte har stort behov for bil både til/fra jobb og for å komme til møter og andre ærend i løpet av dagen. Disse områdene må kompenseres for lang avstand med langt bedre parkeringsdekning.
7. Null flateparkering betyr at ingen vil kunne benytte de skisserte tannlegene eller frisørene. De får ikke livsgrunnlag.
8. Planen er laget for at bilkjøring innenfor Forus skal bli nesten umulig. Man skal ha i mente at planområdet er ca 3 km langt og ca 3 km bredt. Det er om lag like langt som fra Vagle industriområde til Vågen i Sandnes, eller fra Paradis til Kalhammeren. Bilkjøring er nødvendig.
9. Parkeringsbegrensningene begrunnes med at det er overdekning av parkering. For det første ble angjeldende telling gjort en fin sommerdag hvor mange var på ferie og det var greit å sykle. For det andre skal man i planen fjerne midlertidig parkering og fortette på eksisterende parkeringsareal, så dette forsvinner.
10. De aller fleste som arbeider på Forus bor helt andre steder enn langs bussveien eller sykkelstamveien. Det er langt, tidkrevende og værutsatt å skulle ta seg fram til disse transportkanalene fra der de ansatte faktisk bor.
11. De nye bomringene er allerede et privatbilreducerende virkemiddel.

I sum: Parkeringsnormen må økes betydelig i alle områder. Flateparkering må inn der det er handel.

Blågrønt og oppvekstmiljø?

12. Forus har vokst og blomstret i mange år uten vannspeil eller parker eller andre 'naturlige kvaliteter'. De ansatte på Forus er på jobb. De går ikke tur.
13. Planen hadde opprinnelig mål om å skape et bysentrum med mange tilbud til beboere og besøkende. I planen er det verken boligutvikling eller steder som vil tiltrekke besøkende. Da er det meningsløst å skulle skape «urbane kvaliteter» som møteplasser, parker, kaffesteder mm. Det er ingen som vil bruke dem. Likeledes faller argumentet om «hensynet til godt leve og oppvekstmiljø» (s 9).

14. Styringsgruppen vurderte desember 2016 boligutvikling og besluttet å ta dette ut av planen, fordi «hovedformålet med planen er næringsutvikling». Likevel preges planen kraftig av tilrettelegging for beboere, barn og unge. Se f.eks tekst side 21, hvor 'barn og unge' ønsker seg 'et sted du kan bo og jobbe', 'ting å gjøre', 'liv etter kl 16', 'et sted å gå på søndager' etc. Se videre tekst side 22 hvor naboer, lag og foreninger og andre private ønsker seg 'flere spisesteder', 'små parker', grønne områder lett tilgjengelig for beboere', 'flere aktiviteter på Forus området på kveldstid og i helgene' etc.
15. Planen følger opp slike ønsker med store grøntstrukturer, vannspeil, historiefortelling, idrett/møteplasser/kultur etc. Dette må forkastes siden bolig og oppvekstmiljø ikke lenger inngår i planen. Utbygging nær boligområder kan få rekkefølgetiltak i detaljregulering når det måtte skje.

I sum: Dersom Forus skal utvikles til et urbant område, må man også tillate stor utbygging av bolig og handel. Enten må det blågrønne ut av planen, eller bolig/handel må inn i meget stor skala.

Lokale interessenter er ikke hørt

16. Det er verd å merke seg at meningene til «Grunneiere» ikke omtales i planen overhodet. På side 22 er det fire linjer om at grunneierne skulle 'informeres' og 'forberedes på offentlig høring'.
17. Næringslivet er ikke blitt hørt. Man har intervjuet fem industri/kombinertbedrifter som allerede er på Forus, og som har relativt nye bygg med god parkering. Ingen kontorbedrifter er spurt.
18. Ansatte er ikke blitt spurt overhodet. Reisetid, møtevirksomhet, bosted, antrekkskrav etc er tema som burde vært tatt opp, men er ignorert. Ansatte med høy kompetanse er ettertraktet arbeidskraft og vil påvirke sine arbeidsgivere ift hvor firma skal lokaliseres.

I sum: Dersom planarbeidet skal videreføres, må alle kategorier lokale interessenter høres – og det man lærer, må føre til endringer gjennom hele planen.

Forus bremses aktivt

19. Planen sier i klartekst at «utbyggingspotensialet på Forus er svært stort sammenlignet med ønsket og realistisk utbygging fram til 2040» (s 10).
20. Planen målsetter seg «arealberedskap som bidrar til å dekke regionens behov for næringsareal i og ut over planperioden» og «arealberedskap som muliggjør nyetableringer av strategisk viktige virksomheter» (s.9 i planen). Dette betyr i realiteten: Ikke bygge ut nå, fordi vi skal ha arealer i bakhånd til en fremtidig utvikling om 20-30 år – hvis den kommer. Med andre ord: Vi skal unnlate å bygge ut Forus for å kunne bygge ut en annen gang. Bremsene er på.
21. Alternativet med «en vesentlig større utbyggingskapasitet kunne få store konsekvenser for vedtatte planer i kommunene Sandnes, Stavanger, Randaberg og Sola, og ringvirkninger for ønsket utvikling av bolig og næring i øvrige kommuner». Man planlegger altså bevisst for at Forus – det mest sentrale området i hele regionen, med kortest avstand til alt – skal få en lavere utbygging for å ikke sinke andre kommuner i regionen.

Verken Stavanger, Sandnes, Sola eller Randaberg ville vært hva de er i dag – med tanke på boliger/befolkning, skatteinngang, handel og næringsliv for øvrig – hvis det ikke hadde vært for aktiviteten på Forus. Målet er at Forus skal være «en drivkraft for framtidens næringsliv i regionen og landet.» Samtidig som planen faktisk målsetter seg å *redusere* veksten på Forus.

Hvis Forus skal overleve og vokse, må planen legge til rette for dette, ikke for det motsatte. Forus er det mest sentrale området i regionen, med kort avstand til både bysentrene og alle tettbebygde områder i de tre kommunene. Man må etterstrebe å utnytte dette potensialet, ikke hindre det.

Faktisk helt sant: Ingen tiltak for næringslivet

22. På side 24 presenteres en ni-punkts-liste om aktuelle tiltak for å få til et framtidig Forus som er innovativt og tiltrekker seg dyktige bedrifter og talenter. Her er listen med kommentarer:

1. Utforme attraktive stedkvaliteter	JA, det er gjort – til overmål – men til en kostnad som næringslivet ikke vil være i stand til eller villig til å betale. Ingen flytter til et område med dobbel husleie.
2. Få høyere befolkningstetthet på og ved Forus	NEI, ingen økning i befolkningstettheten.
3. Visjon, identitet og markedsføring	NEI, det er ikke omtalt i planen.
4. Lage transportkorridor til Ullandhaug og flyplass	NEI, det er ikke omtalt i planen.
5. Utvikle en delingsøkonomi for Forus	NEI, ikke annet enn å nevne at delingsøkonomi er en kjekk sak.
6. Senter for teknologisk innovasjon	NEI, dette er ikke innpasset i planen.
7. Interkommunalt samarbeid	Uklart hva dette betyr. Men planen påpeker at interkommunalt samarbeid om parkeringspolitikk for hele storbyområdet ikke er påbegynt. Så antakelig NEI.
8. Redusere bedrifters driftskostnader	TVERT IMOT, her blir leiekostnadene doblet.
9. Bli verdensledende på nye energiløsninger	NEI, ikke annet enn å nevne at regionen må slutte å være så petroleumsavhengig.

I sum ivaretar planen ingen av de ønskede tiltakene. Forus som næringsområde behøver alle de ni tiltakene. Dette betyr dessverre at hele planen er uegnet til formålet og at den bør stoppes helt.

Tomteutvikling

23. Planen definerer store områder som industri og kombinerte næringer med henvisning til at det er «mer utfordrende å sikre arealer til industriformål eller kombibedrifter» (s 27) enn til kontorbygg. Dette skyldes jo at arealkrevende virksomheter er mer prisfølsomme hva angår tomteprisen. Slike aktiviteter tenderer derfor til å legge seg i utkanten av byer og tettsteder, hvor m²-prisen er lavere. Forus er ikke en utkant, det er midt i sentrum av regionen. Lokalisering av industribedrifter krever færre rekkefølgetiltak og lavere kostnader, ikke flere som her.

24. En så spesifikk regulering har intet grunnlag i noen fremtidsscenarioer. Ingen vet hvor mye industri eller lager/logistikk som vil ønske å være etablert i regionen i fremtiden. Båndlegger man arealer til så spesifikke og plasskrevende formål, så blir områdene liggende brakk.
25. Industri og logistikk vil bli forhindret av bestemmelsene i planen. Alle eiendommer skal ha 10% grønt uteoppholdsareal, i tillegg til de mange og store grøntdragene. Samtidig sier §1.14 at 'tiltak som medfører økt støynivå i [grøntstruktur] kan bare tillates etter nødvendige vurderinger er dokumentert og plan sikrer avbøtende tiltak». Industri og transport/logistikk medfører støy. Disse kravene kan ikke forenes.
26. Næringslivet trenger mulighet til å plassere seg i nærheten av andre relevante bedrifter. Da kan man ikke si at 'beklager, det blir noen meter for langt nordvest'. Fleksibilitet er en absolutt betingelse for et voksende og levedyktig næringsliv.
27. Tilsvarende er det altfor spesifikt å pålegge bedrifter i kjerneområder å ha «treningscenter, tannlege, lege, renseri og frisør» på gateplan, eller å si at «tilbud innen idrett som plasseres i kjerneområder på Forus Vest skal [...] betjene ansatte på Forus i løpet av arbeidsdagen». De færreste ansatte kan bedrive idrett eller gå til frisøren i løpet av arbeidsdagen. Disse tilbudene vil ikke overleve.
28. Det samme gjelder de foreslåtte «kulturarenaene» og «opplevessenter/fritidsaktiviteter». Dette er et næringsområde. Folk er på jobb.
29. Bestemmelsene angir at ubebygde eiendommer ikke skal utbygges før alle andre alternativ er uteskut. Dette er en utrolig virkelighetsfjern forståelse av eiendomsutvikling. Bestemmelsene krever (nederst side 9) at man
 - a. Først vurderer muligheten for å transformere eksisterende bygningsmasser og byggeområder til nye behov, så
 - b. Vurderer transformasjon av eksisterende bygg, så
 - c. Vurderer bygging på ubebygde deler som f.eks parkeringsareal,før man får søke om å bygge på ny grunn. Og dette må man dokumentere. Dette er åpenbart helt umulig. På så mange måter. Man kan ikke pålegge fortetting, man kan bare tillate det.

I sum: Planforslaget og bestemmelsene er altfor rigide og vil hindre, ikke støtte opp under næringsutvikling. Fleksibilitet er påkrevet for at utbygging skal skje. Planforslaget bør stoppes helt.

Tomteutnyttelse

30. Det er positivt at planen åpner for lavere utnyttelsesgrad utenfor kjerneområdene. Både industri- og kombinertnæringer er plasskrevende og mange av dem behøver en gradvis utbygging av tomtene i takt med voksende aktivitet.
31. Men kravene er for høye i kjerneområdene, hvor mange felt får høyere minstekrav enn det man finner f.eks i Jåttåvågen og Hillevåg, som begge ligger ved både jernbane og bussvei, og i andre storbyer.

I sum: Det er påkrevet med langt romsligere bestemmelser for utnyttelsesgrad i alle områder.

Rekkefølgekrav

32. I dag blir utbygger belastet med ca kr 415 per m² BRA (indeksreguleres) i rekkefølgekrav. Det pålegger utbyggerne allerede svært store kostnader som må tas inn gjennom husleien.
33. Planforslagets nye rekkefølgekravene er uoverkommelige. De vil føre til total stopp av all utvikling. Ingen kan tvinges til å ha lokaler på Forus.
34. Planen vil utløse rekkefølgetiltak også ved videreutbygging og ombygging av dagens bygg som betinger søknad, så eksisterende bygg vil også bli for dyre å leie hvis det behøves endringer.
35. Det er neppe hjemmel i plan- og bygningsloven for å legge alle disse rekkefølgetiltakene på tiltak i planområdet. Kostnaden skal stå i forhold til den utbyggingen som skal bekoste tiltaket. Rekkefølgetiltak skal hindre at en bestemt utbygging gjennomføres før visse vilkår er oppfylt, primært infrastrukturtiltak. De er ikke ment å være krav om at private utbyggere skal bekoste store fellestiltak som de som fremsettes i planutkastet.
36. Forus er et etablert næringsområde som allerede har all den infrastruktur som er nødvendig. Nye rekkefølgetiltak kan bare vedtas hvis ny eller endret arealstruktur krever ny infrastruktur eller høyere kapasitet i eksisterende struktur. Det er ikke tilfelle på Forus.

I sum: Rekkefølgekravene er sannsynligvis ulovlige, de er helt uoverkommelige for næringslivet, og må beholdes på max det nivået man har i dag.

Trafikale konsekvenser

37. Planen innebærer stenging av flere veistrekninger. Dette er vurdert i et trafikkperspektiv, hvor målet på en god løsning åpenbart er en løsning med lite trafikk. Det er ingen analyse av hvilke konsekvenser stengninger og trafikkbegrensninger vil ha for næringslivet.
38. Veistengingene vil medføre lengre kjøredistanser fra hovedveier og mellom bedrifter, ekstra kjøretid, kompliserte vareleveranser, mangelfull tilgang til eiendommer etc. I seg selv vil dette også redusere attraktiviteten til mange tomter og bygg.
39. Det bemerkes også at planen vil hindre varelevering til mange eiendommer, særlig i forbindelse med utbygging, fordi bestemmelsene forbyr adkomst til logistikkfunksjon over gang/sykkelveg og grønnstruktur, som man må legge langs alle veier og områder og dermed krysse for å komme inn. Fortau skal være tosidig i alle gater.
40. Gatenettverk mangler også flere steder, dvs det er eiendommer som ikke har adkomst.

I sum: Det er påkrevet med en fullgod analyse av konsekvensene av den foreslåtte veiplanen, en analyse som også omfatter virkningene for næringslivet inne i området.

Hensynssoner

41. Planen båndlegger store arealer som hensynssoner, hvorav mye ikke kan bli utviklet eller tatt i bruk på mange år. Noen av disse må også utvikles samlet, dvs på tvers av eiendommer. Der hvor eiendommer ikke anses som regningsvarende å utvikle, vil det være særs vanskelig å få fremgang i planarbeidet. Dette vil både komplisere og forsinke utviklingen kraftig.
42. Hensynssoner vil bli liggende brakk i tiår i påvente av en evt utvikling.
43. Slike hensynssoner gir også en kraftig verdiforringing av eiendommene de berører.

I sum: Hensynssonene må enten innløses av det offentlige til fullverdi eller slettes.

Tre-kommunal vetorett i dispensasjonssaker

44. Bestemmelsene sier at dispensasjonssøknader i plansaker skal sendes til nabokommunene som skal vurdere å «gi tilslutning gjennom uttalelse». Dette innebærer at alle kommunene gir fra seg sitt mandat som planmyndighet for tiltak i egen kommune.
45. Byggesaker skal avgjøres av den enkelte kommune, men dersom vedtak i byggesaker er i strid med IKDP Forus, skal sakene likevel sendes til de to andre kommunene for uttalelse. Disse prosessene vil redusere fleksibiliteten, minske det kommunale selvstyret, og kraftig forsinke reguleringsprosesser.

I sum: Bestemmelsene om tre-kommunal vetorett må ut av planen.

Ugjennomførbare bestemmelser

46. I materiellets «Kunnskapsgrunnlag om næringsutvikling» står det at «når bedrifter flytter og nye kommer til, bør det vurderes hva som er mest hensiktsmessig plassering. Rene industri- og lagerbedrifter bør kunne begrunne behovet.» Hvis tanken er at noen (?) skal godkjenne begrunnelser for at bedrifter flytter inn i ledige lokaler, er det helt ugjennomførbart.
47. For å lykkes med fortetting, krever bestemmelsene en pålagt tretrinnsprosess. Først viser det til at «intern flytting av virksomheter kan være nødvendig». Skal bedriftene pålegges å bytte lokaler? Så er det lagt inn en bestemmelse om at man ikke får bygge på ledig areal med mindre man kan dokumentere at alle alternativ er forsøkt og forkastet: «Er det mulig å bruke eksisterende bygg? Finnes muligheter til å bygge om eller utvide eksisterende bygg/lokasjoner? Ikke vernet bebyggelse kan evt. rives. Ta i bruk nye eiendommer hvis andre muligheter ikke finnes.» Dette er simpelthen ikke gjennomførbart, og blir i beste fall en ressurskrevende papirøvelse.
48. Det er krav om et finmasket nettverk av snarveier for fotgjengere og syklistene. Nettverket innebærer en snarvei per 50 meter. Dette er urimelig ressurskrevende, det båndlegger store arealer, og det vil ha store konsekvenser for bygningsplanleggingen. Mange eiendommer er over 100 meter lange/brede, og snarveier kan ikke gå gjennom bygninger. Det bemerkes at Kirkegata i Stavanger sentrum er 270 meter lang og har tre krysningspunkt, hvilket oppleves som rikelig i en gågate. Et slikt snarveinett er både overflødig og ugjennomførbart.
49. Bestemmelsenes punkt 1.5.b sier at de omtalte tiltakene (tabell 1) innenfor hvert delområde skal «være gjennomført eller sikret gjennomført» før rammetillatelse gis til utbygging innen delområdet. Det henvises her til figur 1, som angir fem store delområder. Slik vi forstår dette, må altså samtlige som ønsker å bygge ut i et av de fem delområdene enten betale eller garantere for betaling for gjennomføring av alle rekkefølgetiltakene i delområdet før noen som helst kan få rammetillatelse. Men utbygging skjer jo gradvis, og er avhengig av at bedrifter forplikter seg til å flytte inn i de nye byggene. Det vil være umulig å koordinere alle potensielle utbyggere innen et område samtidig, og ingen vil begynne et utbyggingsprosjekt hvis de må ta hele belastningen selv. Denne bestemmelsen alene vil sette en full stopper for all utbygging.

I sum: De omtalte ugjennomførbare bestemmelsene må bort. I tillegg er det påkrevet med en total ny gjennomgang av hvilken effekt de øvrige bestemmelsene vil ha. Dog bør hele planen forkastes.

«Historiske og naturlige minner»

50. Planen vil bevare den gamle flystripes minne som krigsminne, bevare en verkstedshall som kulturminne (selv om denne ikke er registrert som kulturminne), og vil «gjenåpne vannveiene og gjenskape deler av Stokkavannet». Særlig det siste er historieløst.
51. Fram til 1908 var Stokkavannet en 4 km² stor vannflate, stort sett halvannen til to meter dypt. Planer om å drenere vannet oppstod i 1877. Først ble det drenert mot Gandsfjorden, deretter mot Hafrsfjord, og i 1913 var vannet ute og man kunne begynne å bruke området. Dette medførte svært mye tungt og krevende arbeid, og både private og offentlige midler. Den målrettede innsatsen som ble lagt i dreneringsarbeidet fortjener å bli berømmet, og ikke ved at man 'gjenskaper' deler av vannet. Stokkavannet har aldri vært et idyllisk område med «slyngende bekker, enger og våtmarksområder og blågrønne elementer i urbane miljøer», som det står i planens kapittel 5.5. Å skape noe slikt er historieforfalskning.

I sum: Ideene om å gjøre næringsområdet Forus til en blågrønn bydel med parkpreg må forkastes. Det må også romantiske ideer om å gjenskape et vannmiljø som aldri har eksistert.

Planen er laget for å oppnå et drømmeForus etter 2040. Men det mangler helt en plan for hva som skal skje i mellomtiden. Bestemmelsene gir ikke rom for en gradvis utvikling av Forus, de bare båndlegger eiendom og pålegger næringslivet kostnader som vil umuliggjøre utvikling.