

## Høringsuttalelse til IKDP Forus

På 70-tallet startet historien om dagens Forus. Med industri, kontorer og handel ble det området der det var praktisk å etablere seg. Lett tilgang, fleksibel håndtering av reguleringsbestemmelser og liggende i midten mellom bysentra i regionen med kort reisevei for alle gjorde dette til noe unikt i Norge. Men incentivene gjennom belønningssmidler som kommunene har fått gjennom Byvekstavtalene tar lite hensyn til konkurransefortrinn og innbyggernytte. Våre kommentarer er derfor som følger:

- Forus har gjennom flere ti-år utviklet seg til å bli et av landets største industriklynger med over 40 000 arbeidsplasser. Vi har også fått en bilbasert region der kollektive løsninger har tapt i konkurranse med bilen. Samtidig fastslår Nasjonal transportplan at økt transportbehov i byene skal dekkes av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette **0-vekstmålet** betyr at antall bilturer til og fra Forus ikke skal øke og vi forstår at dette ligger som en premiss for planen.

Dette overordnede målet trumfer altså alle andre hensyn; arbeidsplasser, reisetid, økonomi, kort sagt ingen fokus på innbyggernytte.

- Det er heller ikke gjort noen vurderinger om kollektivtrafikk er den løsningen som gir den mest **miljøvennlige transporten**. På grunn av regionens struktur (spredt og mye lavhusbebyggelse) er det vanskelig å lage konkurransedyktige kollektivløsninger. Derfor må det gjøres både trafikale og økonomiske grep som gjør bilen mindre attraktiv. Risikoen er at vi får kostbare kollektivløsninger med høye utslipp pr. passasjerkilometer. Sånn kan ett av våre viktigste fortrinn bli vår største ulempe både trafikalt og miljømessig.
- Hele planen bærer preg av at **Forus skal transformeres** til ett mer urbant område. Hvordan regionen skal hevde seg mot andre industriklynger i Norge og utlandet er ikke belyst. 0-vekstmålet framstår som skreddersydd for en storby som Oslo mens for «småbyene» Stavanger og Sandnes blir dette en ulempe. Planen gjør videreutvikling av varehandel på Forus vanskelig. Dette til tross for at det er regionens naturlige tyngdepunkt med bysentraene Stavanger og Sandnes på hver sin side.

Tranformasjonen innebærer kostnader i milliardklassen. Sammen med strenge restriksjoner, til dels strengere enn bykjerner, skaper usikkerhet og fører til at Forus ikke lenger blir så attraktiv som den har vært. Store aktører vil gjerne se til andre byer i Norge eller utlandet.

- **Parkeringsbestemmelsene** i planen er sammenlignbare eller til og med strengere enn sentrumsområder. Skal Forus i hovedsak nåes til fots, på sykkel eller via kollektivtransport er det andre områder som fremstår som mer attraktive. Resultatet

blir at regional handel i større grad vil etablere seg lenger sør, som Norwegian Outlet på Ålgård er et eksempel på. Det vil være mer å lokalisere seg utenfor regionen eller lengre sør i rimeligere og mer fleksible kommuner på Jæren. Med dette følger mer biltransport og høyere CO<sub>2</sub>-utslipp.

- Forslaget bærer totalt sett preg av å være fastlåst i gamle løsninger der **ny teknologi** ikke er hensyntatt i særlig grad. Overgangen til el-biler gjør at klimaeffekten av 0-vekstmålet smuldres bort. Da gjenstår behovet for urbanisering. Her kan autonome og elektriske kjøretøy binde sammen båndbyen Stavanger – Sandnes med Forus og flyplassen på en måte som gjør vår region svært attraktiv. Da kan de aller fleste nå relevante deler av regionen på mindre enn 20 min.

Mvh  
Eyvind Aven  
[eaven60@gmail.com](mailto:eaven60@gmail.com)

Einar Bent Jensen  
[einarb@online.no](mailto:einarb@online.no)