

# Petrolisering av Bylandskap

---

En casestudie om hvordan oljenæringen gjennom sin tilstedeværelse påvirker den materielle og visjonære planleggingen av Forus som urbant rom



**Masteroppgave**  
**Kunst- og Kulturvitenskap**  
**Universitetet i Stavanger 2014**  
**Agnete in't Veld Bendiksen**

Foto: Helge Sivertsen

**MASTEROPPGAVE I KUNST- OG KULTURVITENSKAP**

1.1.1.1.1.1

---

**SEMESTER:**

2014

---

**TITTEL PÅ MASTEROPPGAVE:**

Petrolisering av bylandskap

---

**FORFATTER:**

Agnete in't Veld Bendiksen

---

**VEILEDER:**

Lise Nordenborg Myhre

---

**EMNEORD/STIKKORD:**

Byutvikling, Forus, Globalisering, Neoliberalisering, Petrolisering, Visjoner

---

**SIDETALL:**

120

---

**STAVANGER 23. juni 2014**

Jeg vil først og fremst takke veilederen min ved Universitetet i Stavanger, Lise Nordenborg Myhre, som har vært en uunnværlig støttespiller underveis i prosessen. Foruten å bidra med sin faglige innsikt og viktige innspill i utarbeidelsen av oppgaven, har hun inspirert meg gjennom sitt engasjement for og tro på prosjektet. Jeg vil også takke Reinhard Kropf for veiledning og inspirasjon, Helge Sivertsen for sitt bidrag som fotograf, Ryan King for moralsk og teknisk støtte, og Ingjerd Forberg Aanestad for hennes kloke råd og vennskap. Videre vil jeg gi en stor takk til mine informanter for å ha delt deres faglige perspektiv som har bidratt til at problemstillingen ble belyst fra flere hold. Jeg vil også takke familie og venner for avlastning, avveksling og praktisk hjelp. En særlig takk til Perle, mine foreldre, Line, Silje og Lise med familie. Denne oppgaven hadde ikke blitt til uten dere.

Agnete in't Veld Bendiksen,  
Stavanger, 10. juni 2014.

# INNHold

1	INNLEDNING .....	1
1.1	Innledning til case.....	2
1.1.1	Oljenæringens dominans på Forus .....	2
1.1.2	Områdebeskrivelse .....	3
1.1.3	Bakgrunn for transformasjon.....	5
1.1.4	Forusvisjonen .....	6
1.1.5	Forus Næringspark som initierende aktør i transformasjonsprosessen .....	8
1.2	Innledning teori .....	9
1.2.1	Problematiseringsprosessen.....	9
1.2.2	Neoliberaliseringsprosesser .....	10
1.2.3	Urbane rom genererer rammer for interaksjon og identitet .....	11
1.3	Problemstilling .....	12
1.3.1	Casestudie.....	12
1.3.2	Metoder.....	13
1.3.3	Utdypning .....	13
1.4	Relevans .....	14
1.5	Oppgavens oppbygging .....	15
2	TEORETISK PLATTFORM.....	16
2.1	Et planpolitiske skifte .....	16
2.2	Neoliberalisering, globalisering og urbanisering.....	18
2.2.1	Brudd mellom neoliberal ideologi og sosial praksis.....	19
2.2.2	«Actually existing neoliberalism» .....	21
2.2.3	Urban neoliberalisering .....	22
2.3	Fra government til governance .....	23
2.3.1	Kreativ ødeleggelse .....	24
2.3.2	Styringsnettverk - Governance .....	25
2.3.3	Politisk samarbeid i Stavanger-regionen .....	26
2.3.4	Fra ledelse til entreprenørånd .....	29
2.4	Fra nasjonal/lokal utjevning til interurban konkurranse .....	30
2.4.1	Interurban konkurranse.....	30
2.4.2	Imagebygging .....	32
2.5	Fra industri til kunnskapsnæring .....	35
2.5.1	Fra industriell til postindustriell bystruktur .....	35
2.5.2	Transformasjon av Forus til kunnskapsbasert økonomi .....	37

2.6	Fra hierarkisk planlegging til nettverksstyring og entreprenørskap .....	41
2.6.1	Randsonebyer .....	41
2.6.2	Utviklingen av Forus preget av nettverk og entreprenørskap.....	45
2.7	Fra regulert til markedsstyrt boligpolitikk.....	47
3	EPISTEMOLOGISK GRUNNLAG OG METODE .....	48
3.1	Produksjon av rom.....	48
3.2	Definering av Forus som urbant rom.....	49
3.3	Forus i et trialektisk perspektiv .....	49
3.3.1	Firstspace-perspektiv .....	50
3.3.2	Secondspace-perspektiv.....	50
3.4	Petrolisering.....	51
3.4.1	Petrolisering som analytisk og teoretisk inngang .....	52
3.5	Case studie.....	53
3.6	Intervju .....	55
3.7	Analyse av de fire strategiene.....	56
3.8	Kartlegging av strategiene i visjonsmaterialet og reguleringsplaner.....	57
4	ANALYSE .....	58
4.1	Forus og «oljå» .....	58
4.2	Forus Disposisjonsplan fra 1965 .....	60
4.2.1	«Båndbyen» .....	62
4.2.2	Hovedlinjene i transportapparatet.....	63
4.2.3	Funksjonalistisk sonedeling.....	66
4.2.4	Refleksjoner over områdets strukturelle utgangspunkt for videre utvikling .....	67
4.2.5	«Nytt sentrum på Forus?».....	68
4.3	Forus som urbant rom.....	70
4.3.1	Refleksjoner.....	74
4.4	Forus Næringspark .....	76
4.4.1	Strategisk framgang for markedsføring av Forus .....	77
4.5	Refleksjoner over fremstilling av data fra IRIS-rapporten .....	78
4.6	Forusvisjonens som strategisk redskap i restruktureringsprosessen.....	81
5	REFLEKSJON OVER VISJONENS REALISERBARHET .....	84
5.1	Presentasjon og analyse av de fire strategiene.....	84
5.2	Urbanitet .....	85
5.2.1	Strategien slik den er presentert i Forusvisjonen:.....	85
5.2.2	«Adgang for alle» .....	85
5.2.3	«Høy tetthet bevarer frie arealer» .....	85

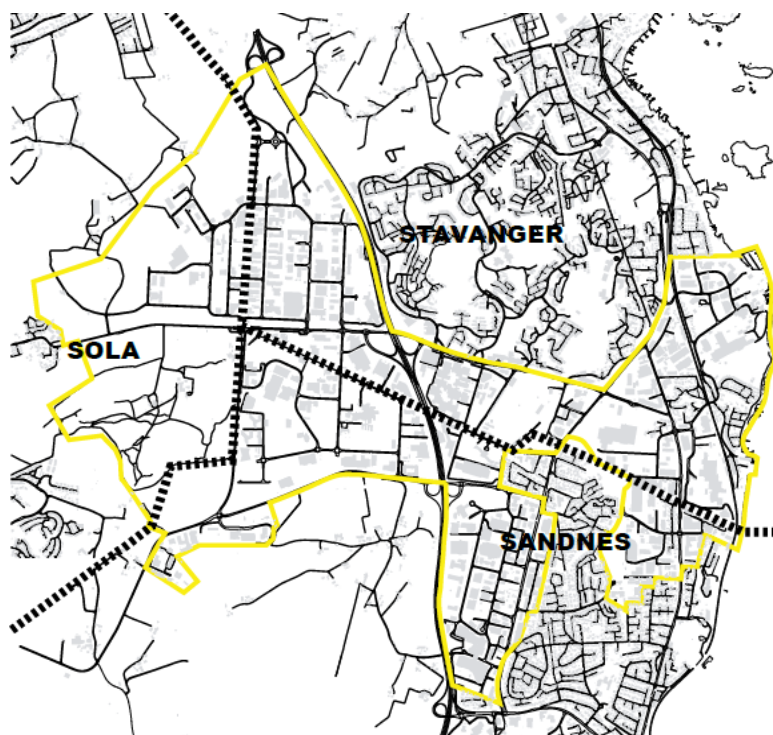
5.2.4	«Funksjonsblanding».....	85
5.3	10 minutters byen .....	86
5.3.1	Stasjonsnærhet.....	86
5.3.2	Ferdseil eller romlig opplevelse?.....	86
5.3.3	Samspill mellom mobilitet og landskap .....	86
5.3.4	Orientering og romhierarki.....	86
5.4	Robusthet - Fremtidens Forus .....	87
5.4.1	Fremtidens infrastruktur .....	87
5.4.2	Klimatilpasning .....	87
5.5	Et grønt Forus .....	87
5.5.1	Sunnhet.....	88
5.5.2	Produktivitet.....	88
5.6	Refleksjoner over Forusvisjonens offentlige karakter.....	88
5.7	Kartlegging av strategiene i Forus Nordvest .....	93
5.7.1	Urbanitet som strategi i Forus Nordvest.....	94
5.7.2	10 minutters byen som strategi i Forus Nordvest .....	97
5.7.3	Robusthet – Framtidens Forus som strategi i Forus Nordvest.....	98
5.7.4	Et grønt Forus som strategi i Forus Nordvest.....	99
5.7.5	Refleksjon over analyse av strategiene i område Forus Nordvest.....	101
5.8	Kartlegging av strategiene i Forus Øst .....	102
5.8.1	Urbanitet som strategi i Forus Øst.....	103
5.8.2	10 minutters byen som strategi i Forus Øst .....	107
5.8.3	Robusthet – Fremtidens Forus som strategi i Forus Øst.....	109
5.8.4	Et grønt Forus som strategi i Forus Øst.....	110
5.9	Refleksjoner over prognoser om vekst som er lagt til grunn for restrukturingsprosessen .....	110
6	AVSLUTNING .....	112
7	REFERANSER.....	115
7.1	Litteratur.....	115
7.2	Internettisider.....	117
7.3	Figurliste.....	119

## 2 INNLEDNING

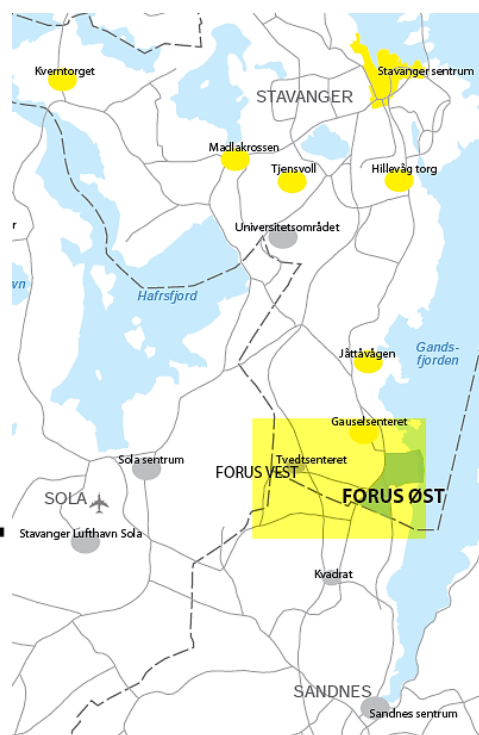
Min problemstilling er å undersøke hvorfor urbane rom som Forus etableres, og hvordan oljenæringens tilstedeværelse påvirker den materielle og visjonære utformingen av bylandskapet. Forus er et næringsområde for olje- og gassvirksomhet sentralt plassert i Stavanger-regionen (se figur 2 og 3). I dette kapittelet vil jeg gi en innledning til case og teori, utrede for problemstilling og forskningsdesign, samt gjøre rede for prosjektets relevans i lokalt, samfunnsmessig og faglig perspektiv. Fokuset i oppgaven er hovedsakelig rettet mot hvordan Forus endres i forhold til nye planer, og disse planenes visjoner for en ny bydel, samt de ideologiske føringene som er tilstede i urban planlegging. Jeg tar utgangspunkt i urban teori som er kritisk til de konsekvensene neoliberalisme og globaliseringsprosesser har på urban utvikling. I denne studien vil det fokuseres på hvordan neoliberalisme og globaliseringsprosesser legger føringer på den materielle og visjonære utviklingen av næringsområdet på Forus. Med dette vises det til hvordan oljenæringen gjennom sin dominerende posisjon fungerer som katalysator for disse prosessene ved å generere behov for restrukturering av de bygde strukturene, men også hvordan den påvirker området identitet og



Figur 1 - Bildemosaiikk over Forus (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter)



Figur 2 - Kart over Forus (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter).



Figur 3 - Kart over Forus i Stavanger-regionen (Illustrasjon: Stavanger Kommune)

representasjoner i form av imagebygging og visjoner. Jeg har valgt å samle disse kontekstspesifikke prosessene under begrepet petrolisering. Forus har siden oppføringen av næringsområdet på slutten av 1960-tallet utviklet seg til å få en sentral posisjon som kunnskapsklynge for olje- og energisektoren nasjonalt, så vel som internasjonalt. Kombinasjonen av hurtig vekst og strategisk styring av utviklingen har ført til en desentralisert struktur som mangler urbane kvaliteter og med store utfordringer når det gjelder transport. Neoliberale strategier er iverksatt for å skape politisk interesse og vilje til en omregulering av området som åpner for transformasjon. Deriblant er det lagt fram en forskningsrapport og et mulighetsstudie, kalt Forusvisjonen, som begge inngår som strategiske midler for å fremme Forusområdets betydning som kunnskapsklynge og næringspark (Blomgren 2012, Forusvisjonen 2013). Den initierende aktøren for denne prosessen er det offentligprivate selskapet Forus Næringspark, som opprinnelig var et tomteselskap, men som de senere år har tatt en aktiv rolle for transformasjon og markedsføring av næringsområdet.

## 2.1 Innledning til case

### 2.1.1 Oljenæringens dominans på Forus

«Her skapes en femtedel av Norges verdier» var overskrift i Stavanger Aftenblad 14. september 2012 ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 14.09.2012). Artikkelen omhandler International Research Institute of



Stavanger (IRIS) sin rapport «A Billion Dollar Country: Ansatte og verdiskaping på Forus 2012», og hevder i ingressen at «selskaper med hovedkontor på Forus skaper en femtedel av samlede norske verdier og tar hånd om halvparten av statsbudsjettets utgifter» (ibid.). Rapporten viser til at bedriftene som har hovedkontor på Forus hadde en samlet omsetning på over 1 100 milliarder kroner i 2011 (Blomgren 2012:20).

*«- Vi har problemer med å ta inn over oss hvor store tallene er. Kan dette være rett? Det var det første jeg tenkte, innrømmer administrerende direktør Stein Racin Grødem i Forus Næringspark» ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 14.09.2012).*

Jeg skal senere i studien undersøke om Grødems skepsis er berettiget, ved å gjøre rede for hva disse tallene representerer, og hvordan de inngår som et strategisk verktøy for å sette søkelys på Forus sin posisjon ved å skape politisk engasjement for transformasjon av næringsområdet. På bakgrunn av næringsområdet sin rolle for den økonomiske verdiskapningen både i Stavanger-regionen og nasjonalt, planlegges det nå en restrukturering av området Forus. Forus er et landskapsrom som ligger i møtet mellom Stavanger, Sola og Sandnes. Området som før var et sump og myrområde (Eggebo 1992:9), har vist seg å bli et av de mest innbringende sentrene for verdiskaping i Norge. Dette er en følge av at oljenæringen ble etablert i regionen. Stavanger ble utpekt som Norges oljehovedstad og politisk senter for næringen ved at Oljedirektoratet og Det Statlige Oljeselskap, Statoil, ble opprettet og lagt til Stavanger i 1972 (Gjerde 2002:39-40). Området huser 38 200 ansatte fordelt på 5253 foretak og bedrifter (Blomgren 2012: iii). Halvparten av bedriftene er direkte relatert til oljenæringen, men forsker Atle Blomgren fra IRIS, mener det er realistisk å regne med at så mye som tre fjerdedeler er rettet mot oljenæringen ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 15.09.2012). Blomgren mener dette viser hvor avhengig Forus er av oljenæringen, og at det gjør området sårbart (ibid.). Forus har blitt en viktig nærings- og kunnskapsklynge både nasjonalt og internasjonalt, og bidrar derved til å sette Stavanger-regionen på kartet også utenfor landets grenser. Som senter for forskning og utvikling av energi- og olje, har Forus blitt nedslagsfelt for transnasjonal kapital ved at globale selskaper har etablert seg der, og deres tilstedeværelse har gjort Forus til et inkubasjonsområde for global og neoliberal tenking og praksis.

### **2.1.2 Områdebeskrivelse**

Forus er et næringsområde som har vokst fram over de siste førti årene, og framstår i dag som et usammenhengende, desentralisert og bilbasert landskap. Området er preget av store parseller med



Figur 4 - Oversiktsbilde Forus nordvest (Foto: Fredrik Refvem/Stavanger Aftenblad)

næringsbygg og tilhørende parkeringsplasser rundt. Noen av veiene har ikke fortau og grøntarealene er stort sett begrenset til parkbelter mellom offentlig vei og privat grunn, samt betonglagte kanaler. Området har en blanding av nærings- og industribygg som strekker seg fra attraktive og nye kontorbygg for oljenæringen, til industri- og lager bygg av dårligere kvalitet, slakteri og gjenvinningsstasjon , med mer. Disse er plassert vidt omkring på området som har et areal på 6500 dekar ([www.forusnaeringspark.no](http://www.forusnaeringspark.no)). Bygningene er tidstypiske svar på fortløpende behov i en næringspark kontekst (Forusvisjonen 2013:31). De eldste bygningene er funksjonelle lagerhaller, mens de nyere er kontorbygg hvor formgivningen er en del av markedsføringen (ibid.). Felles for alle bygninger er at de er diktert av andre funksjonelle krav og er i en annen skala enn bygninger i tradisjonelle urbane rom (ibid). Det er hovedsakelig aktivitet i området om dagen når bedriftene har arbeidstid, mens på kvelden er store deler av Forus øde. Den hurtige veksten har ført til stort press på kommunikasjonsårene. Motorveien som ble oppført på 1970-tallet er overbelastet i rushtiden, og dagens kollektivtransporttilbud har ikke klart å avta dette presset. Desentral plassering av bedrifter med mange ansatte, gjør at kollektivtransporten ikke får optimalisert sin funksjon, fordi avstandene blir for store mellom etablerte kollektivtransportakser og bedriftenes beliggenhet. Det finnes to kjøpesenter, Kvadrat og Tvedtsenteret, og flere utsalgssteder, eksempelvis Ikea, Toys'Rus, Elkjøp, diverse bilutsalg, med mer. I likhet med de andre næringene, er heller ikke handelstedene sentralisert

og det er store avstander som gjør til at kunder og ansatte blir avhengig av bil for å komme seg til og fra. En aktør i transformasjon av Forus beskriver området på følgende måte:

*«Det er ikke et hyggelig sted å være for folk som kommer hit. Det er flatt, det er til dels dårlig kvalitet på bygningene og man føler seg litt sånn ensom og forlatt ute på landet. Særlig på kvelden når det ikke er liv og det kanskje er litt mørkt, da tørr ikke folk å gå ute. Det er helt øde og forlatt og det preger området på en negativ måte» (Intervju 22.01.2014).*



Figur 5 - Nybygg på Forus vest ligger sentralt på tomten med parkeringsplass rundt (Foto: Helge Sivertsen).

### 2.1.3 Bakgrunn for transformasjon

Byggeaktiviteten på Forus er markant, infrastrukturen er under press og Forusområdet strekker seg over tre kommunegrenser. Dagens situasjon med et desentralisert, bilbasert byområde, vitner om manglende styring av vekst. I mangel på fortetning og sentralisering mangler området urbane kvaliteter. Den kraftige veksten i regionen har ført til behov for flere boliger. Samtidig må næringsområdets avhengighet til oljenæringen, og oljenæringens uvisse framtidsspekt, tas i betraktning. Fra politisk hold hevdes det at framtidig konkurransedyktighet ligger i innovasjon innenfor områder som er avledet fra oljenæringen (Intervju 07.02.2014, Blomgren 2012) . Store kapitalsummer er i omløp på Forus, og i likhet med resten av landet, befinner næringsområdet seg i en privilegert situasjon, delvis urørt fra uroen og den økonomiske krisen som har herjet i Europa og

på det globale markedet i flere år. Det er desto viktigere å være klar over debiliteten når et lite lokalsamfunn over tid har utviklet et avhengighetsforhold til én næring. Prognosene for at oljenæringen vil holde det gående i regionen i flere tiår framover er gode, men det er viktig å merke seg at bransjen ikke er stedsknyttet. Stadig flere oppgaver blir delegert til kontor i andre verdensdeler og byer, for å senke kostnadsnivåene og tilfredsstillende nødvendig kompetanse. IKT gjør at næringer er mindre stedsknyttet. Dette forholdet er med på å sette de forskjellige byene i en utsatt posisjon innenfor rammer av økt interurban konkurranse. Det er ingen selvfølge at Stavanger ble oljehovedstad, og det er heller ingen selvfølge at de forskjellige selskapene som i dag er etablert på Forus vil forbli i regionen på permanent basis. Det er nettopp med dette for øyet at man nå utvikler nye planer for Forus, for om det ikke lykkes i å utbedre infrastrukturen og legge til rette for videre vekst, øker sjansene for at selskapene flytter sin beskjeftigelse til steder med bedre urbane kvaliteter.

#### 2.1.4 Forusvisjonen

Forusvisjonen er utviklet i oppdrag fra Forus Næringspark, med arkitektfaglig bistand fra Juul Frost Arkitekter. Visjonen er ment å være et visjons- og retningsgivende redskap for å skape samhandling mellom de tre tilhørende kommunene, fylkeskommunen, tomteselskaper og andre aktører tilknyttet utviklingen av Forus (Forus Næringspark 2013 Arkivsak-dok. 13-5529). Visjonsarbeidet som utgjør over 400 sider, omfatter analyse og kartlegging av delområder, helhetsplaner, dialog med aktører, utforming av strategier og retningsgivende anbefalinger. Visjonen er ment å skulle gi retningslinjer som sikrer en robust og fremtidssiktet utvikling:

*«Foruden behovet for styring af den byggede kontekst og de fysiske rammer er der samtidig behov for visjoner om nye måder at drive virksomheder på Forus. Konkurrencedyktigheden skal styrkes på vej mod en post-fossil fremtid hvor Forus kan vise vejen for resten af Norge» (Forusvisjon 2013:5).*

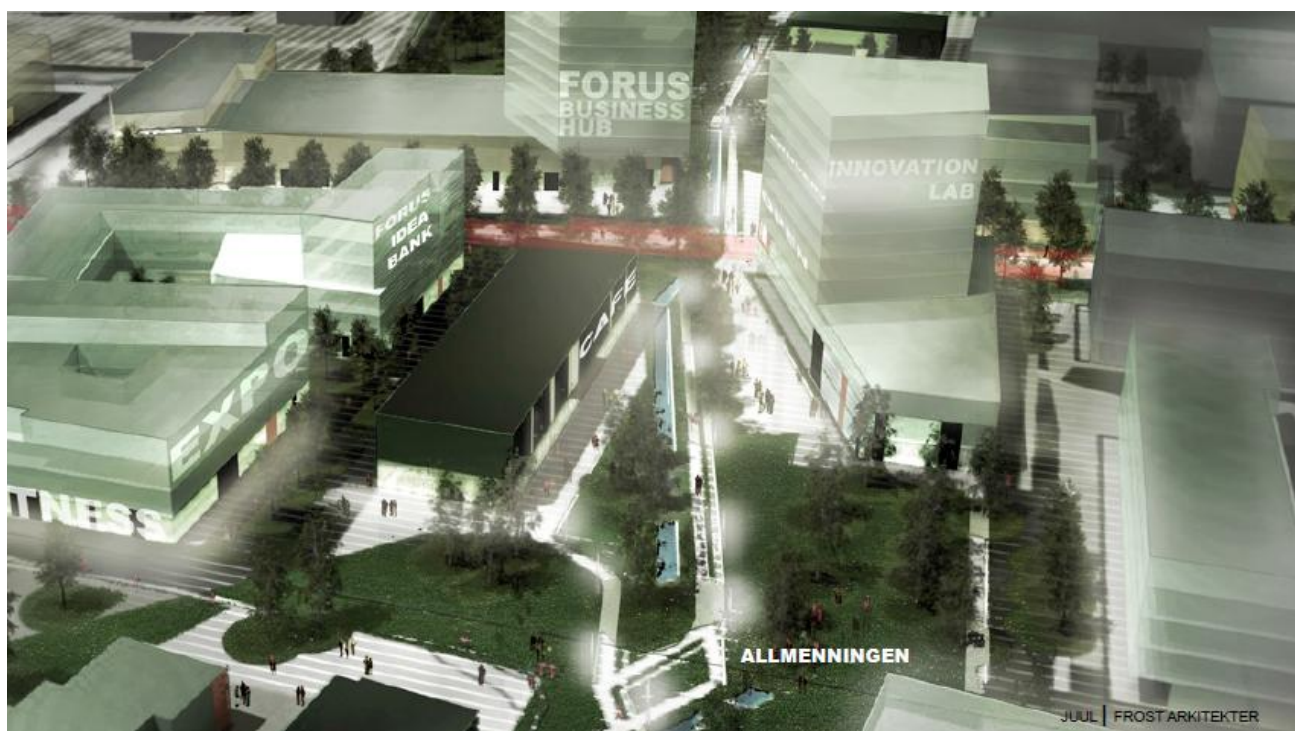
Bylandskap	Image
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flere og mer moderne næringsbygg</li> <li>• Utbygging av boliger</li> <li>• Opprusting og utvidelse av kollektivtraseer</li> <li>• Offentlige rom og grønne parker</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identitet som moderne senter for kunnskapsnæringen</li> <li>• Stedsmarkedsføring mot globalt marked</li> <li>• Image som urbant og åpent byrom</li> <li>• Bærekraftig og fremtidsrettet stedsutvikling</li> </ul>

Figur 6 - Forusvisjonen som redskap for restrukturering og imagebygging.

Forus har ifølge Forusvisjonen potensiale til å bli et levende urbant rom basert på fire grunnleggende strategier: Urbanitet, 10 minutters byen, Robusthet – framtidens Forus og Et grønt Forus. Transformasjonsmulighetene beskrives på følgende måte:

*«Den lave tæthed og de enorme, asfalterede områder til parkering og veje kan udvikles til et tættere, mere varieret byområde, der vil være attraktivt for både virksomheder, ansatte og fremtidige beboere. Hvad der lige nu er modellert efter amerikansk forbillede, dybt afhængigt af privatbilisme, har potentiale til at blive eksponent for en mere skandinavisk bytanke med funktionsblanding, grønne områder og kollektiv transport» (Forusvisjonen 2013:16).*

Forusvisjonen er blitt distribuert til de forskjellige aktørene i utviklingsprosessen, samt presse og næringsaktører med tilknytning til området (Forus Næringspark 2013 Arkivsak-dok. 13-5529). Forusvisjonen har ingen bindende reguleringer eller holdepunkter, og kan anses som et strategisk verktøy for å markedsføre området og skape et mer attraktivt image og en mer helhetlig identitet. Målet med å utvikle Forusvisjonen er ifølge en aktør i transformasjonsprosessen, bygget på et ønske om å gjøre området attraktivt og tiltrekke flere kapitalsterke bedrifter og høyt kvalifisert arbeidskraft (Intervju 22.01.2021). Forus er hovedsakelig et nærings- og industriområde. Visjonen for transformasjon består i å videreutvikle næringsområdet til å bli «Europas mest attraktive lokaliseringssted for energi- og teknologibedrifter» ([www.forus.no](http://www.forus.no)). Samtidig skal Forus utvikles «fra nærings- og industriområde til et attraktivt og urbant byområde der folk kan bo, leve, jobbe og



Figur 7 - Visjonen for Forus øst viser et urbant og fortettet bylandskap, med høyhus og grønne parker (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter).

handle» ([www.forus.no](http://www.forus.no)). Omstruktureringsplanen består blant annet i å gi rom for 60.000 flere arbeidsplasser og 60.000 nye innbyggere (ibid.).

Utviklingen av Forusvisjonen har i likhet med IRIS-rapporten, blitt brukt i promoteringen og imagebyggingen av næringsparkens områder, og begge rapportene ble bestilt parallelt med at Forus Næringspark inngikk et samarbeid med de største tomteeierne i området. Det utalte målet med samarbeidet er å gi Forus en ny identitet og å gjøre området attraktivt i den interurbane konkurransen ([www.nenheter.no](http://www.nenheter.no) 30.04.2012).

### **2.1.5 Forus Næringspark som initierende aktør i transformasjonsprosessen**

En fagperson innenfor byutvikling i Stavanger uttrykte bekymring for restruktureringen av Forus-området, fordi informanten føler utviklingen ikke lenger ligger i hendene til de offentlige myndighetene:

*«Det er litt utydelig for meg hvem det er som eier den diskusjonen. Jeg opplever det som om ingen av kommunene eier den, og da er det Forus næringsområde, og de aktørene som driver næringsutvikling der ute, som styrer den utviklingen» (Intervju 05.02.2014).*

I forslaget til reguleringsplan over Forus øst, kommer det fram at flere strukturerende grep som er foreslått i Forusvisjonen blir integrert i de nye planene som vil ferdigstilles i løpet av 2014 (Intervju 02.04.2012). Informanter fra Stavanger Kommune har sagt at det politiske fokuset og opptrappingen av reguleringsplanene for området er initiert som følge av Forusvisjonen og basert på kunnskapen om områdets tilsynelatende overveldende omsetning og vekst (ibid.). Det anses å være et stort behov for, og tilsvarende tidspress på, å omregulere området, og derfor er det vedtatt å ikke følge vanlig prosedyre i utviklingen som sikrer at demokratiske prosesser ivaretas, men i stedet hoppe over en rekke byråkratiske prosesser som anses som tidkrevende (Stavanger Kommune 2013, planforslag: 6). Det planlegges også en ny bussvei gjennom området som skal kunne avta presset på hovedtrafikkårene, og det er framlagt rapport som argumenterer for gjenåpning av Gamle Forus Stasjon. Åpning av Forus Stasjon er ikke vedtatt, men det er sikret i planforslaget en mulig øst-vest trasé fra stasjonsområdet og opp «Forus Allmenningen», som foreslått i Forusvisjonen (Stavanger Kommune 2013, Saksfremlegg :6). Rapporten fra Railconsult ble bestilt av Forus Næringspark og andre tomteselskaper i området, og er blitt kritisert for å være økonomisk motivert, fordi en gjenåpning av Forus Stasjon vil gi en betydelig verdiøkning for de nærliggende tomtene. Forus Næringspark har bestilt rapporter fra Railconsult og IRIS, og i begge rapportene presenteres

kunnskap som brukes til å bygge opp under argumentasjon for en utvikling i tråd med Forusvisjonen. Disse rapportene blir derved supplerende utgreiinger og kunnskapsproduserende



Figur 8 - Forus Allmenningen skal urbaniseres. (Foto: Forus Næringspark)

bidrag til visjonsarbeidet. Forusvisjonen har mottatt kritikk, da motivet og Forus Næringsparks rolle i utviklingen har vært utydelig (Intervju 05.02.2014). Forus Næringspark er et AS, men eies av kommunene, og det kan være uklart hvem sine interesser de arbeider for å fremme i transformasjonsarbeidet.

## 2.2 Innledning teori

### 2.2.1 Problematiseringsprosessen

For å forstå hvordan urbane områder utvikles, må man forstå den urbane politikken og det verdigrunnlaget det handles og vedtas ut i fra. Allan Cochrane argumenterer for at forståelsen av urban politikk ikke må begrenses til en kartlegging av de urbane problemene som innbefattes, men at man også aktivt må utforske det Michel Foucault karakteriserer som problematiseringsprosessen. Altså hvordan og hvorfor noen fenomener, handlinger og prosesser blir karakterisert som et problem, mens andre lignende former av det samme «problemet» blir neglisjert (Foucault (2000) referert i Cochrane 2008:2). Urban politikk og byutvikling reflekterer et mangfoldig forståelsesgrunnlag for byers stilling i økonomisk og sosial utvikling. Ifølge Cochrane er det viktig å utforske hvordan urban planlegging og politikk utvikles og definerer seg selv i praksis, og hvordan de politiske retningslinjene forandres i konteksten av global neoliberalisme og dens lokale variasjoner (Cochrane 2008:2). Han hevder urban politikk brukes til å isolere og symbolisere forskjellige urbane problemer. Ved å redefinere urbane problemer som tilhørende spesifikke områder, i stedet for å se dem som en konsekvens av strukturelt produserte ulikheter, gir det mulighet for å iverksette arealbaserte tiltak (ibid.). På denne måten åpner man for ujevn politisk engasjement i de forskjellige byområdene. Cochrane viser til at enkelte områder blir fornyet og restrukturert ved å rette seg mot interurbane

konkurransesystemer som i stor grad genererer byers vekst og velferd. Den fysiske og kommersielle infrastrukturen regenereres for å gjøre området økonomisk produktivt og det investeres i å lage attraktive boligområder som tilfredsstillende kravene til ettertraktede arbeidstakere fra det internasjonale markedet. Cochrane argumenterer for at omlegging og fornying av urbane områder i stadig større grad inngår i en strategisk plan hvor byområder utvikles i tråd med globale trender, og blir brukt som merkevarer i markedsføringen av byen og utviklingen av byens image (2008:4).

### 2.2.2 Neoliberaliseringsprosesser

En globalisering av neoliberal politikk har påvirket urbaniseringsprosessene i byer i hele verden. Heidi Bergsli argumenterer for at økonomisk globalisering, større politisk og økonomisk selvstendighet for byene og territoriell konkurranse har ført til nye former for bypolitikk og nye strategier for å oppnå vekst og utvikling (2005:89). Hun viser til at neoliberale ideologier kan spores i den politiske dagsordenen på tvers av partigrenser og velferstatslige tradisjoner og har dermed blitt globalisert (ibid.). Brenner og Theodore viser til at neoliberale programmer har blitt direkte «interiorized» inn i urban politikk ved at nye former for territorielle allianser forsøker å vitalisere lokale økonomier gjennom deregulering, privatisering, liberalisering og økt finansiell nøysomhet

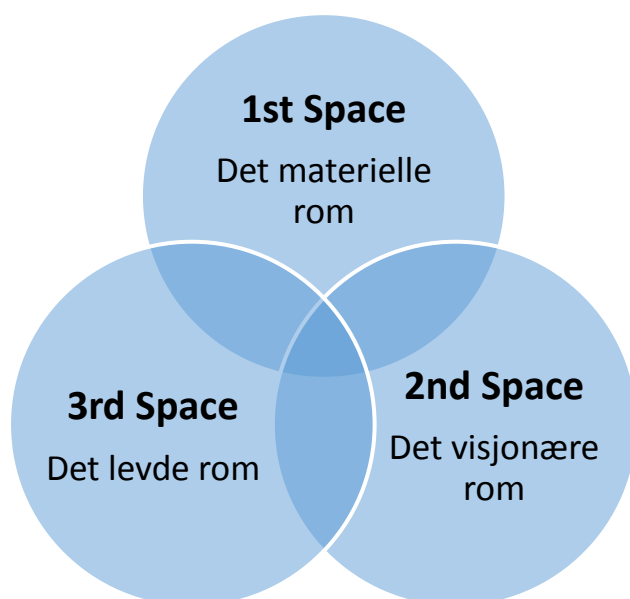


Figur 9 - Restrukturering av Forus begrunnes med behov for flere næringsarealer og nytt image for stedsmarkedsføring mot det globale markedet



(Brenner og Theodore 2008:20-21). I denne konteksten har byer og den suburbane periferien blitt stadig viktigere geografiske mål og institusjonelle laboratorier for en rekke neoliberale politiske strategier (ibid.). Noen eksempler på disse strategiene er markedsføring av steder, oppføring av kunnskaps- og næringsklynger, bruk av byutviklingsforetak, opprettelse av offentlig-private koalisjoner, urban restrukturering, saneringsplaner for eiendom, inkubator-prosjekter, utvikling av nye strategier for sosial kontroll og overvåking, og andre lokale og regionale modifiseringer av institusjoner i det lokale og regionale statsapparatet (ibid.). Brenner og Theodore argumenterer for at byer ikke lenger kun er lokaliserte arenaer hvor omfattende globale eller nasjonale neoliberale restrukturingsprosjekter utvikles (2008:28). De hevder at byer har fått en stadig mer sentral rolle i reproduksjon, mutering og kontinuerlig rekonstituering av neoliberalisme, og peker på en mulig utvikling fra «neoliberaliserte byer» til «urbanisering av neoliberalisme» (ibid.). De er kritiske til hvorvidt videre utvikling vil kunne åpne for en mer progressiv, radikal demokratisk tilegnelse av byrom (2008:29). De argumenterer for at en videreføring av neoliberale agendaer vil kunne føre til en krystallisering av «leaner and meaner» urbane geografier ved at byer offensivt går inn for urban politikk som fremmer markedsføring av steder (ibid.). Deres kritikk grunner i at transnasjonal kapital på denne måten kan frastå å støtte lokal sosial reproduksjon og at det medfører en undergraving av den lokale befolkningens mulighet til å påvirke de grunnleggende forholdene som hverdagslivet utfoldes i.

### 2.2.3 Urbane rom genererer rammer for interaksjon og identitet



Figur 10 - Soja fremmer en tilnærming til Urbane rom i tre dimensjoner.

Når byrom settes i sentrum for undersøkelser, er det ifølge Edward W. Soja, vanlig å sette søkelys på de bygde omgivelsene som en fysisk beholder for menneskelig aktivitet, formet og omformet over tid av profesjonelle og lokale aktører (2000:8). Det urbane rommet blir derved framstilt som en scene hvor sosiale og historiske prosesser utspiller seg, uten forståelse for disse hendelsenes iboende urbanitet (ibid.). Det er kjent at sosiale prosesser som for eksempel stratifisering av status og klasse eller dannelsen av bysamfunn, er med å forme det urbane landskap. Sjeldnere

refereres det til den reverserte prosessen; at sosiale og historiske hendelser anerkjennes for å være formet av den aktuelle urbanitetens karakter. Soja hevder at det ikke finnes hold i denne lenge praktiserte favoriseringen av tid framfor rom (ibid.). Gjennom denne forbindelsen henviser han ikke bare til at alle disse institusjonaliserte strukturene har sine egne spesifikke geografier, men også at produksjonen av byrom genererer ytterligere lokale, urbane og regionale former for sosial organisering og identitet (2000:9).

Soja fremmer sitt syn ved å hevde at romlighet består av tre dimensjoner; som det materielle, det visjonære og det levde rom (Se figur 10). Han benevner dem henholdsvis som first-, second- og thirdspace, og mener at man ved å utrette undersøkelser med et romlig eller geografisk perspektiv vil kunne produsere praktisk kunnskap om politisk praksis som søker romlig rettferdighet og regionalt demokrati (2008:xiv). Denne studien vil derfor ta utgangspunkt i et bestemt urbant område, og analysere planene for videre utvikling av det geografiske området og de artikulerte visjonene for områdets identitet og utvikling, tilhørende secondspace. Målet er å skape en bedre forståelse for hvilke rammer den politiske praksisen legger for sosial organisering, interaksjon og identitet. Jeg vil også undersøke hvordan områdets materialitet og strukturelle oppbygging er betingende for videre utvikling.

## **2.3 Problemstilling**

*Hvorfor etableres urbane rom som Forus og hvordan påvirker oljenæringens tilstedeværelse den materielle og visjonære planleggingen av slike bylandskap?*

Problemstillingen vil i særlig grad rettes mot hvordan Forus søkes endret i forholds til nye planer, og disse planenes visjoner for en ny bydel.

### **2.3.1 Casestudie**

Jeg vil utføre et casestudie om Forus og de nye transformasjonsplanene i Forusvisjonen (2013). Forus Næringspark er et offentlig-privat foretak som har satt fokus på utviklingspotensialet til Forus som urbant rom. Forus Næringspark drives av det offentlige, men representerer næringslivet. Forus Næringspark har generert kunnskap om området ved å bestille rapporter som dokumenterer behov for transformasjon og styrker argumentene som fremmer en utvikling som ivaretar næringslivets

interesser. Forusvisjonen bygger på fire strategier for urban utvikling. Jeg vil kartlegge og analysere de fire strategiene som er presentert i visjonsmaterialet i forhold til prosjektets problemstilling. Jeg ønsker å gjøre rede for hva strategiene representerer og på hvilken måte de er med å tydeliggjøre planene og visjonenes ideologiske dimensjoner og politiske mål, innenfor rammene av Sojas secondspace-perspektiv. Videre vil jeg kartlegge strategiene i de nye reguleringsplanene for Forus Øst for å undersøke på hvilken måte og i hvilken grad visjonsarbeidet har fått gjennomslag hos de regulerende aktørene, og hvordan dette kommer til uttrykk i planene. Forus Øst er et mer urbant område som er lettere å tilrettelegge etter visjonens målsetninger enn andre områder på Forus. Dette på grunn av nærhet til boligområder og kollektiv transport slik som buss og jernbane. Det vil være relevant å undersøke i hvilken grad det er mulig å integrere strategiene etter reguleringsplan 1767, som gjelder for hele området tilhørende Forus Næringspark. For å kunne utføre en dybdeanalyse vil jeg konsentrere meg om Forus Nordvest. Den vestlige delen av Forus har den største verdiskapningen og betydelig flere bedrifter og ansatte enn Forus Øst, samtidig som kollektivtransporttilbudet er begrenset til buss og områdets funksjoner begrenses til næringsutvikling og handel. En transformasjon av Forus nord-vest vil på bakgrunn av dette kunne antas å by på større utfordringer enn transformasjon av Forus øst.

### **2.3.2 Metoder**

- Analyse og drøfting av strategiene.
- Kartlegging av strategiene i plan og visjonsmateriale.
- Intervju av aktører som er direkte eller indirekte knyttet til transformasjonsprosessen.

### **2.3.3 Utdypning**

For å kunne gi et fullverdig svar på hvorfor urbane rom som Forus etableres, vil jeg underbygge Cochranes argument for viktigheten av en bredere forståelse for de strukturelle forutsetningene urbaniteten utvikles i forhold til. Det urbane landskapet planlegges i samspill med den ideologiske visjonen som ligger til grunn, men forholdet mellom ideologi og praksis er ikke nødvendigvis unisont. I min oppgave vil jeg derfor undersøke hvordan den visjonære dimensjonen av det urbane rom og planene for restrukturering av urbane landskap kan kobles til globale trender og neoliberaliserende prosesser. I min case aktualiseres disse trendene og prosessene blant annet gjennom tilstedeværelsen av oljenæringen, som er den dominerende næringen i området. I behandlingen av problemstillingens første ledd; hvorfor det dannes urbane rom som Forus, vil jeg undersøke hvilke strukturerende grep som ble gjort da næringsparken ble planlagt i 1965, og hvordan

disse grepene har vært utslagsgivende for situasjonen på Forus i dag. Jeg vil redegjøre for de historiske prosessene som vitner om et skifte i planpolitisk praksis, og undersøke hvordan disse har manifestert seg i de lokale forholdene og landskapet på Forus. Oljenæringen har vært en katalysator for utviklingen av næringsområdet på Forus. Næringen har siden den kom til Norge vært preget av transnasjonale og internasjonale selskaper. Utgangspunktet for studien er å undersøke forholdet mellom oljenæringen og byutviklingen i Stavanger-regionen, nærmere bestemt på Forus, hvor jeg betrakter oljenæringen som katalysator for neoliberalisering av det urbane landskapet. Jeg vil ta utgangspunkt i teori som er kritisk til neoliberale urbane prosesser og forholde meg til fenomenet som en kontekstspesifikk prosess slik det formuleres innen rammene av «Actually existing neoliberalism». På bakgrunn av oljenæringens dominerende rolle i utviklingen av området, vil jeg kalle prosessen for en petrolisering av det urbane landskap.

## 2.4 Relevans

Mitt utgangspunkt ligger i det jeg vil karakterisere som en ideologisk brist mellom handling og utopi i utviklingen av Forus. Politikerne gir uttrykk for at de ønsker å skape et byområde som er godt å bo i, som rommer mangfoldighetene blant befolkningen, og som gir grobunn for næringsaktivitet og kreativ utfoldelse. Med andre ord; de gir uttrykk for at de ønsker en by for folk flest. Likevel ser man at grupper blir marginalisert, ved at økonomiske forhold gjør det vanskelig for dem å etablere seg i regionen ([www.aftenposten.no](http://www.aftenposten.no) 24.04.2014). Et mål for oppgaven er å undersøke hvordan det urbane landskapet på Forus har utviklet seg innenfor rammene av neoliberale intensjoner og visjoner, og i lys av neoliberalisme som geoøkonomisk og geopolitisk prosjekt på globalt nivå. Forus er et relevant utgangspunkt for denne type tilnærming da området kan betegnes som et neoliberalt laboratorium. Brenner og Theodores utpeker byer, og spesielt dannelsen av kunnskaps- og næringsklynger i randsonen, som viktige mål for den systematiske integreringen av neoliberalistisk politikk og praksis (Brenner og Theodore 2008:20-21).

Hvis de transnasjonale selskapene som midlertidig fyller landskapet med innhold, trekker seg tilbake, vil vi stå igjen med en spøkelsesby. Dette er kjent kunnskap og har hendt i mange industribyer før ([www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)). Oljenæringens dominerende rolle i utviklingen av Forus som næringspark fra 1970-tallet og fram til i dag, har utkrystallisert seg i et byområdet uten urbane kvaliteter. Området har fått en særegen typografi som vitner om manglende regulering og styring av vekst. Fordi området var tabula rasa da næringsområdet ble etablert for nesten 50 år siden, og siden har blitt utviklet på næringslivets premisser, er det av relevant å kartlegge urbane funksjoner og kvaliteter på Forus som

et neoliberalisert urbant landskap. Forus er en næringsklynge oppført i den urbane randsonen, noe som kjennetegner neoliberalistisk urban struktur, og som er et typisk fenomen som har oppstått gjennom desentralisering av næring som følge av overgang fra industriell til post-industriell urban struktur. Den dominerende tilstedeværelsen av internasjonale og nasjonale selskaper tilhørende oljenæringen gjør området til inkubasjonsområde for neoliberale og globale føringer. Siden oljenæringen er den primære generator til transformasjonen som av Forus, vil jeg samle disse prosessene under et samlebegrep som jeg kaller for petrolisering. Med petrolisering viser jeg til neoliberaliserings- og globaliseringsprosessene som har funnet sted etter at oljenæringen ble etablert, og som fortsatt er under utvikling. Jeg viser også til tilførselen av transnasjonal kapital og arbeidskraft, og satsing innen forskning og kunnskapsformidling relatert til bransjen. Petrolisering er et prosessuelt konsept, i likhet med neoliberalisering og globalisering. En petrolisering av Forus fører til fremtredelsen av flere fenomener, som kjennetegner neoliberale og globaliserte byområder. I denne oppgaven vil jeg etablere begrepet, og på den måten tilpasse de generelle kategoriene neoliberalisering og globalisering, til Forus sin steds- og næringsspesifikke kontekst. Oppgaven følger en disiplin av kritisk urban teori, som problematiserer neoliberalisering av urbane landskap og urban politikk. Ved å aktualisere etablert kunnskap til Forus sine kontekstspesifikke forhold mener jeg at oppgaven vil kunne supplere kunnskap om neoliberaliseringsprosessens lokale variasjoner, og dermed bidra til å utvide den overordnede forståelsen for konseptet. Det er også sentralt for prosjektet å utvikle en empirisk studie for å vise hvordan neoliberalisme og globalisering faktisk inngår i planer og visjoner til stedsspesifikke byrom.

## **2.5 Oppgavens oppbygging**

Oppgaven er bygd opp av seks kapitler, hvor de første tre utleder den teoretiske og metodiske plattformen, og de tre siste kapitlene tilsikter å kartlegge, analysere og drøfte reguleringsplaner, mulighetsstudie, og strategier. Alle analyser vil utføres fra et teoretisk utgangspunkt som er kritisk til neoliberale byutviklingsstrategier.

Kapittel 1 gir en innledning til prosjektets teoretiske og metodiske basis, og klargjør trekk ved casestudiets karakter og betydning som et neoliberalisert urbant landskap.

I kapittel 2 vil jeg utrede forholdet mellom neoliberalisering, globalisering og urbaniseringsprosesser. Jeg vil deretter diskutere hvordan Forus har vokst fram som et resultat av en

neoliberalisering av urban politikk, som følge av oljenæringens etableringer og dominerende stilling i regionen.

I kapittel 3 skal jeg gjøre rede for studiens epistemologiske grunnlag for forståelse av romlig produksjon som en trialektisk prosess og en metodiske inngang komplimentert med intervjuer. Her diskuteres petrolisering som et prosessuelt konsept og analytisk redskap. Jeg vil videre gjøre rede for valg av metoder og analyse.

Kapittel 4 tar utgangspunkt i oljenæringens dominerende rolle på Forus for på dette grunnlag å kartlegge de strukturerende byplanmessige grepene som ble gjort da næringsområdet ble etablert for nesten 50 år siden. Jeg vil undersøke i hvilken grad disse grepene fortsatt strukturerer utviklingspotensialet til området. Jeg vil definere Forus som urbant rom og gjøre rede for Forus Næringspark som aktør i byutviklingsprosessen. Jeg vil også vise hvordan de har arbeidet strategisk for å fremme neoliberale strategier i restruktureringsprosjektet, og dermed blitt en sentral aktør for reproduksjon, mutering og konstituering av neoliberalisme.

I kapittel 5 vil jeg reflektere over Forusvisjonens realiserbarhet, for å undersøke forholdet mellom virkelighet og utopi, mellom first- og secondspace, og diskutere hvilke konsekvenser en utvikling i tråd med Forusvisjonen, vil kunne få.

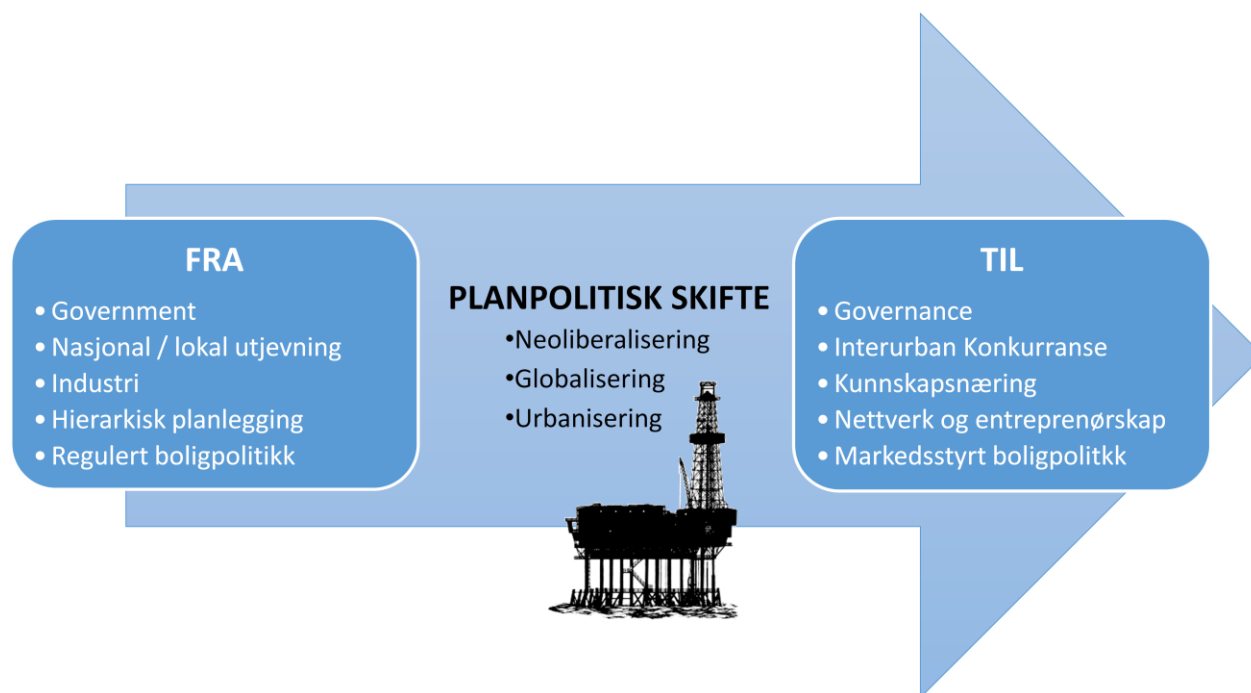
Avslutningsvis vil jeg diskutere problemstillingens kjernesporsmål opp mot refleksjoner omkring hva som er brakt til syne i relasjon av neoliberalistisk urban restrukturering i de foregående analysekapitlene har.

## **3 TEORETISK PLATTFORM**

### **3.1 Et planpolitiske skifte**

Hvorfor var det akkurat Stavanger som ble hovedsete for oljevirkosomhet på norsk sokkel? Hemmeligheten ble oppdaget av ordfører Arne Rettedal da han dro på olje-frieri over Atlanteren i oktober 1965 (Gjerde 2002: 20). På besøk hos oljeselskapet Phillips i New York, fikk han retningslinjer for hvordan Stavanger-regionen kunne bli det mest attraktive stedet for etablering av oljevirkosomhet i Norge (ibid.). Phillips hadde vist sin interesse for å etablere en base på sørvestkysten, og valget lå mellom Farsund og Stavanger (ibid.). Den kriserammede hermetikkbyen hadde alt å vinne på å etterkomme de kapitalsterke selskapenes krav (ibid.). Foruten baseområder til

næringen, viste det seg at Phillips også var opptatt av å kunne tilby urbane kvaliteter for sine ansatte; boliger, skole, kultur og kommunikasjon stod høyt på listen, og urban utvikling ble dermed et av de viktigste redskapene for å ivareta Stavangers næringsinteresser (ibid.).



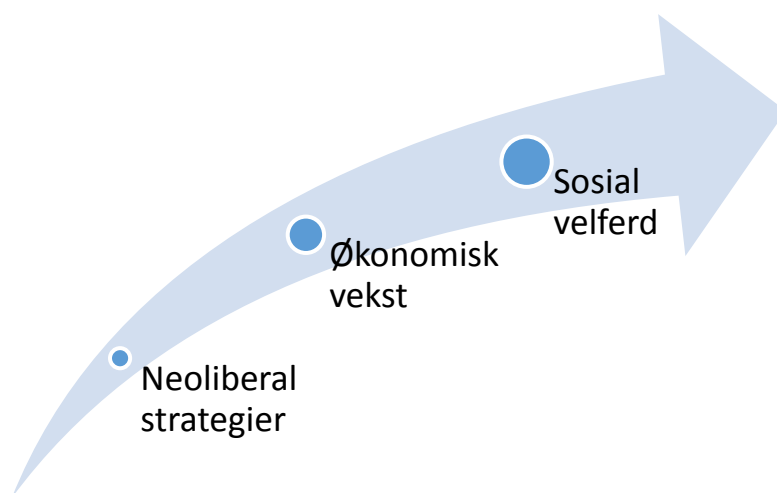
Figur 11 - Planpolitisk Skifte

Historien om oljeeventyret er også en historie om et generelt skifte i politisk, økonomisk og urban strategi som fant sted på 1970-tallet. Dette skiftet markerer også en vending der urbanisering, globalisering og neoliberalisering i sterkere grad knyttes sammen. Neoliberale strategier ble befestet gjennom oljenæringens etablering og tilknytning til den globale økonomi, og materialisert i det urbane landskap som vokste fram i takt med økt etterspørsel av næringsarealer, boliger og behov for styrket infrastruktur. Heidi Bergsli argumenterer for at økonomisk globalisering og større politisk selvstendighet for byene har ført til territoriell konkurranse mellom byene (2005:89). Interurban konkurranse oppstod som en konsekvens av global økonomi og neoliberalistisk ideologi, ved at byer konkurrerer seg imellom i kampen om kapital, næring og arbeidskraft (2005:90). Markedsføringsstrategier og imagebygging blir viktig i kampen om å hevde seg på det globale markedet. Økt privatisering og deregulering er en del av den neoliberale parolen, og politikerne som før har hatt fokus på å regulere og styre markedskreftene, kom i likhet med Rettedal i en posisjon hvor de i stedet må *tilrettelegge* for næringslivet, og skape et godt «business climate» (Harvey 2005:23). Det refereres ofte til dette som et skifte fra «government» til «governance» (Bergsli 2005:90-92).

### 3.2 Neoliberalisering, globalisering og urbanisering

Esso, Phillips og andre store oljeselskaper kjøpte tomter og etablerte sin virksomhet i Stavanger i 1965, og derved begynte byen å forandre form og politisk retning (Gjerde 2002:18-25). I tillegg til basene som oppstod, fikk byen hoteller og internasjonal skole (2002:26). Samtidig eskalerte behovet for nye boliger som en følge av økt tilflytting. 1966 etablerte det amerikanske oljeselskapet Odeco sitt basekontor i Stavanger, og trengte 18 eneboliger for sine ansatte (2002:27). Normalt ville reguleringsarbeid, teknisk tilrettelegging, godkjenning av hustyper, atkomst og mer, ta et opptil to år, men Odecos representant ville ha boligene ferdigstilt på fire måneder, og han fikk det som han ville (ibid.). I praksis betydde det at de etablerte byråkratiske prosessene ikke ble fulgt. Politikerne med Arne Rettedal i spissen, prioriterte å etterkomme det amerikanske selskapets krav, fremfor å ivareta en praksis som sikret at de demokratiske prinsippene samfunnet var bygget på, ble etterfulgt. Dette er et eksempel på hvordan oljenæringen var katalysator for nye politiske praksisformer som etterhvert finner sin form innenfor et neoliberalt planleggingsparadigme. På spørsmål om den globale økonomien har satt spor i det urbane landskapet i Stavanger, viser en representant fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen til historien om «Oljeberget»:

*«For drøyt 40 år siden, når alt dette skulle skje på veldig kort tid handlet det om å få på plass boliger til amerikanere som kom. De stod med flammekastere på Tasta og varmet opp jorda for å komme i gang med byggingen tidligere. Det var store oljeselskaper som trengte mye plass og som skulle ha byggene sine veldig kjapt. Det var også slik en periode at hvis ikke vi klarte å snu oss her, ville Bergen eller Trondheim bli oljehovedstad, og det bærer vi litt preg av. Det er en enorm vilje til å legge til rette for og imøtekomme de kravene som mange av de internasjonale selskapene har» (Intervju 07.02.2014).*



Figur 12 - Neoliberal ideologi hevder å fremmer menneskelig velferd ved å tilrettelegge for næringslivet.



I følge David Harvey er neoliberalisme først og fremst en teori om økonomisk-politisk praksisformer som hevder at menneskelig velferd best kan ivaretas og fremmes ved å tilrettelegge for økonomiens behov (Harvey 2005:2). Dette mener han gjøres ved å forme et institusjonelt rammeverk som karakteriseres av en sterk privat eiendomsrett, frie markeder og fri handel (ibid.). Det offentliges rolle blir å forme og bevare et institusjonelt rammeverk som fremmer denne praksisen (ibid.) Jamie Peck og Adam Tickell argumenterer for at neoliberalisme har blitt den dominerende ideologiske rasjonaliseringen for globalisering og samtidens offentlige «reform» som kombinerer utvidelse av marked og konkurransekraft med antipati mot alle slags Keynesianske og kollektivistiske strategier (Peck og Tickell 2008:33). Globalisering kan i korthet defineres ved at overordnede prosesser som verdensomfattende neoliberale strategier, samt politisk deregulering, intensiveres på tvers av landegrensene (Aspen 2005:12). I likhet med retorikk om globalisering, har den neoliberale diskurs overbevist ved å representere en verden av markedsregler som en naturtilstand med selvaktualiserende kvaliteter (Peck og Tickell 2008:35). Bourdieu viser til et brudd mellom den sosiale verden, og verden slik den fremstår innenfor globalisering- og neoliberalistisk diskurs (ibid.). Han hevder at diskursen om neoliberalisme og globalisering er «sterke diskurser» delvis i kraft av deres selvaktualiserende natur og delvis på grunn av deres selvinnlysende innretning til de grunnleggende strukturene i moderne politisk økonomisk makt (ibid.). Neoliberalistiske strategier har blitt «the common sense of the times», og den ideologiske utbredelsen er av en slik grad at Bourdieu, Wasquant og Beck har beskrevet det som «a new planetary vulgate» og «an ideological thought-virus» (Peck og Tickell 2008:34). Konfrontert med det tilsynelatende vedvarende neoliberale hegemoniet, vil de nye utfordringene være både teoretiske og politiske. De angår måten neoliberalisme forstås, men også hvordan den aktualiseres og reproduseres innenfor politiske praksisformer og strategiske visjoner. Samtidig er det viktig å identifisere kommandosentrene for neoliberal tenking og praksis. Oljenæringen kan sies å være et slikt kommandosenter - en territoriell mottaker og produsent av det neoliberale.

### **3.2.1 Brudd mellom neoliberal ideologi og sosial praksis**

Peck og Tickell viser til paralleller i forståelsen av neoliberalisme og globalisering, ved at begge har blitt assosiert med en form for eksogen tankegang som omhandler fenomenene som en naturalisert og ekstern «kraft» (2008:35):

*«Both ascribe quasiclimatic, extraterrestrial qualities to apparently disembodied, «out there» forces, which are themselves typically linked to alleged tendencies towards homogenization, leveling out, and convergence» (ibid.).*

Peck og Tickell kritiserer en slik tilnærming, og mener at det svekker kvaliteten på argumentasjonen ved at konservative kommentatorer fremhever de tilsynelatende allestedsnærværende gunstige effektene av globalisering, mens kritikere fokuserer på de like gjennomgående ondartede effektene (ibid.). De hevder at begge parter gjør feil i å tendensiere til en naturalisert og eksogen fremstilling av studieobjektet, noe som fjerner debatten fra de faktiske effektene av neoliberal politikk (2008:36). Moody bekrefter dette standpunktet ved at han i likhet med Bourdieu, hevder at det er et åpenbart brytningspunkt mellom neoliberal ideologi og dens hverdagslige politiske virksomhet og samfunnsmessige konsekvenser: Samtidig som neoliberalisme streber etter å skape et «utopia» for frie markeder som er frigjort for statlig forstyrrelser, har den i praksis medført en dramatisk intensivering av tvangsmessige, disiplinerende former for statlig intervensjon for å innføre markedsregler i alle aspekter av sosialt liv (Moody (1997) i Brenner og Theodore 2008:5). Moody viser til at neoliberal ideologi impliserer at selv-regulerende markeder vil generere optimal fordeling av investeringer og ressurser, mens neoliberal politisk praksis har generert gjennomgående markeds-svikt, nye former for sosial polarisering og en dramatisk intensivering av ujevn utvikling i alle romlige skalaer (ibid.). Dysfunksjonelle effekter av neoliberale restruktureringsprosjekter av forskjellige institusjonelle arenaer og geografiske skalaer har blitt dokumentert av en rekke teoretikere, blant annet Amin (1992), Bourdieu (1998), Gill (1995), Isin (1998), Jessop og Stones (1992), Peck og Tickell (1994) (referert i Brenner og Theodore 2008). Brenner og Theodore viser til følgende funn:

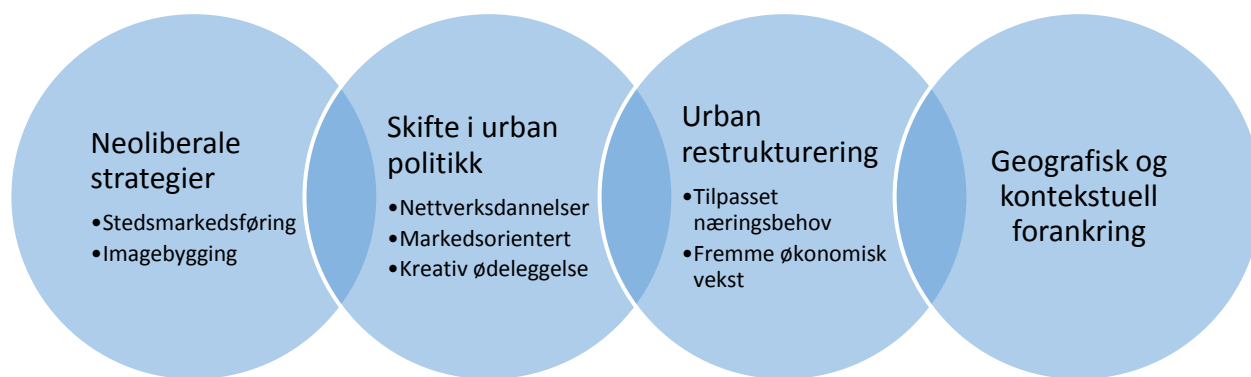
*«As such studies have indicated, the disjuncture between the ideology of self-regulating markets and the everyday reality of persistent economic stagnation – intensifying inequality, destructive interplace competition, and generalized social insecurity- has been particularly blatant in precisely those political-economic contexts in which neoliberal doctrines have been imposed extensively» (Brenner og Theodore 2008:5)*

I likhet med Peck og Tickell argumenterer også Brenner og Theodore for at en rent definatorisk tilnærming til neoliberal restruktureringen av den politiske økonomien ilegger betydelige begrensninger for analysen (2008:6). De hevder at de mangfoldige brytningspunktene som er en følge av den verdensomfattede innføring av neoliberale strategier – mellom ideologi og praksis, doktrine og virkelighet, visjon og konsekvens – ikke kun er tilfeldige bieffekter, men i stedet blant de mest grunnleggende funksjonene for neoliberale strategier (2008:5). For å forstå neoliberalismens reelle effekt på samfunnet, foreslår de derfor et skifte fra konseptualisering av neoliberalisme som en ideologi og en –isme, til et mer prosessuelt konsept. På bakgrunn av dette vil jeg diskutere i hvilken grad neoliberale restruktureringsprosjekter bruker utopiske fremstillinger uten tilknytning til reelle

forhold. Spriket mellom visjon og virkelighet, eller second- og firstspace er et aspekt som problematiseres i denne studien om Forus. Det faktum at det er en sterk diskurs, som blir betegnet som «the common sence of the times» fører til at restruktureringsprosjektene likevel blir utført i stor skala. Kunnskap om de faktiske effektene av neoliberale restruktureringsprosjekter er viktig for .

### 3.2.2 «Actually existing neoliberalism»

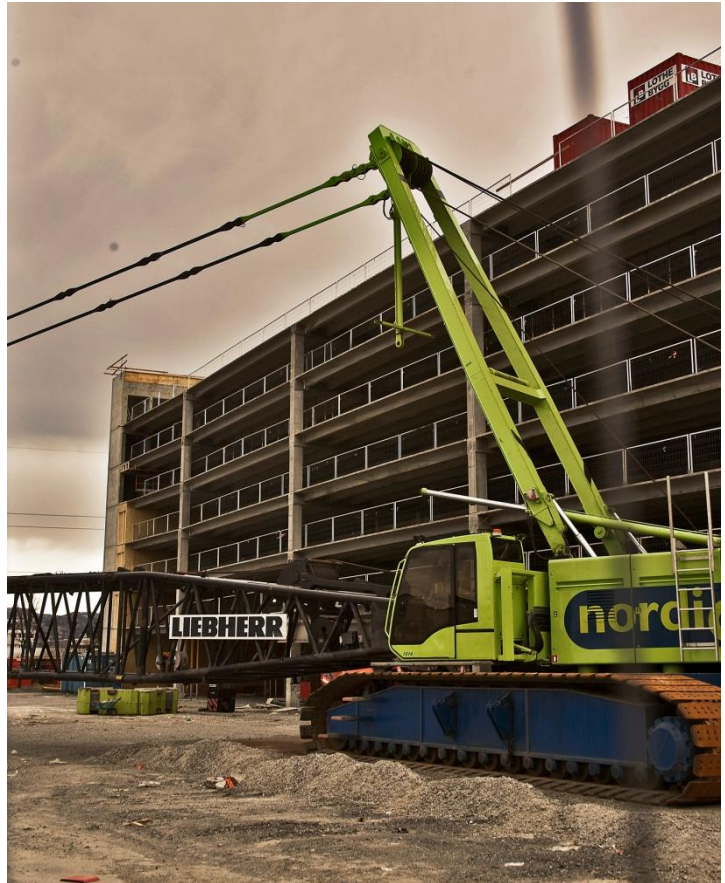
Peck og Tickell hevder at neoliberalisme gjennom sin eksplisitte politisering er en form for «høyere politikk» som uttrykkelig benekter sin politiske karakter, på samme måte som den fungerer på en «metaregulering», et lovsystem som definerer seg som en form av *antiregulering* (Peck og Tickell 2008:53). Neoliberalisme kan enses som et pågående ideologisk prosjekt, som er mer enn summen av de lokale institusjonene (2008:53-54). Det neoliberale lovsystem fungerer mellom, så vel som innen, spesifikke steder for inkorporering og reproduisering av neoliberale strategier; gjennom avgjørende og målrettede intervensjoner fra tenketanker, politiske eliter og eksperter, for ikke å glemme den fundamentale rollen statsmakten spiller for (re)produksjonen av neoliberalisme. På bakgrunn av dette hevder Peck og Tickell at en av neoliberalismens grunnleggende egenskaper er dens gjennomtrengningskraft som et system av diffus makt, noe som igjen gjør det vanskelig å gjenkjenne det som et politisk prosjekt, i og med at det ikke har noen klar avsender (ibid.).



Figur 13 - «Actually existing Neoliberalism» søker å sette lys på de faktiske konsekvensene neoliberale strategier har i sub-nasjonal skala.

For å kunne generere kunnskap om de reelle effektene av neoliberale restruktureringsprosjekter har Brenner og Theodore utviklet et metodologiske fundament til en geografisk tilnærming av det de betegner som «actually existing neoliberalism» (Brenner og Theodore 2008:2). I kontrast til

neoliberal ideologi vektlegger de den kontekstuelle forankringen neoliberale restrukturerings-prosjekter har, i og med at de har blitt skapt innenfor nasjonale, regionale og lokale kontekster som defineres av legatene et nedarvet i institusjonelle rammeverk, politiske regimer, regulerende praksis og politiske kamper (ibid.). De utforsker dermed hvilken rolle neoliberalisme spiller i urbane restruktureringsprosesser. De supernasjonale og nasjonale parameterne for neoliberalisme er velkjente i litteratur om geopolitisk økonomi, men tesen om hvordan neoliberalisme genererer effekter i subnasjonal skala, innenfor byer og byregioner, fortjener å grundigere utforskning. Brenner og Theodore forklarer begrepet «Actually existing neoliberalism» på følgende måte:



Figur 14 - Utbygging på Forus Vest (Foto: Helge Sivertsen)

*«An adequate understanding of actually existing neoliberalism must therefore explore the path-dependent, contextually specific interactions between inherited regulatory landscapes and emergent neoliberal, market-oriented restructuring projects at a broad range of geographical scale. These considerations lead to a conceptualization of contemporary neoliberalization processes as catalysts and expressions of an ongoing creative destruction of political-economic space at multiple geographical scale» (Brenner og Theodore 2008:2).*

### **3.2.3 Urban neoliberalisering**

Peck og Tickell vektlegger hvordan neoliberalisering best kan forstås som et prosessuelt konsept (2008:36). Analyser av denne prosessen bør derfor i følge Peck og Tickell, fokusere på hvordan forandringer – på skifte i systemer, logikker og dominerende mønster for restrukturering (ibid.). De viser også hvordan neoliberaliseringsprosessene ikke er monolittiske med at den har universelle effekter, men også stedstypiske fenomener. De vektlegger samtidig hvordan neoliberaliseringsprosesser har vært avgjørende for å styrke, utvide og normalisere transurbane tendenser som kjennetegnes ved interurban konkurranse (2008:36):

1. Neoliberalisme promoterer en «vekst-først» tilnærming til byutvikling, og velferdsspørsmål får andre prioritet (Peck og Tickell 2008:36).
2. Neoliberalisme naturaliserer og rettferdiggjør markedslogikk i byutviklingspolitikken (Peck og Tickell 2008:36).
3. Neoliberalisering fører til at myndighetene blir mindre dominerende, gjennom økt privatisering og deregulering (Peck og Tickell 2008:36).
4. Neoliberalisme fører til en ekstrospektiv, refleksiv og aggressiv holdning hos lokale eliter, i kontrast til en introspektiv holdning med sosial velferd og -infrastruktur (Peck og Tickell 2008:36).
5. Neoliberalisme er assosiert med et smalt byutviklingsrepertoar basert på blant annet stedspromotering og lokale restruktureringsløft. Dette gjøres for å etterkomme presset fra interurbankonkurranse (Peck og Tickell 2008:36).

### 3.3 Fra government til governance

Alle de tre kommunene som er på Forus har blitt kåret som «Årets Næringskommune» i løpet av de siste årene, noe som vitner om næringsvennlige kommuner med miljø og kultur for å tilrettelegge for næringslivets interesser (Intervju 07.02.2014). En representant fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen mener at veien inn til ordføreren er kort for bedrifter som ønsker å etablere seg i området og at politikerne er opptatt av å skape forhold som gagnar vekst for næringslivet (ibid.). Informanten mener at selv om mye har skjedd siden Arne Rettedal var ordfører, er den næringsvennlige holdningen bevart og beskriver kulturen på følgende måte:

*«Det er vilje til å korte ned prosesser, være klar til å ta posisjon og få med alle aktørene for å få ting på plass og skape framdrift. Det er litt dugnadsevne. Vi har en tendens til å ordne opp selv. Vi må ordne opp fordi det går for sent. Og jeg tror han [Rettedal] har vært viktig for den kulturen» (Intervju 07.02.2014).*

Den samme informanten mener Forusvisjonen er en viktig brikke i den sammenhengen og informanten beskriver bakgrunnen til å utvikle Forusvisjonen på følgende måte:

*«Det Forusvisjonen gjør er å løfte fram noen idéer for å prøve å få politikere til å tenke lenger fram og se muligheter. For vi ser ofte at planverket blir litt for snevert og begrensende. Det er hele hensikten med Forusvisjonen» (Intervju 07.02.2014).*

### 3.3.1 Kreativ ødeleggelse

Uttrykket kreativ ødeleggelse er et forsøk på å fange opp det dialektiske forholdet mellom to forskjellige momenter i neoliberaliseringsprosessen som pågår innenfor de institusjonelle strukturene (Se figur 15). Formuleringen viser til en delvis *ødeleggelse* av det eksisterende institusjonelle rammeverket. Denne ødeleggelsen skjer ved at flere av de etablerte demokratiske prosessene undergraves (Brenner og Theodore 2008: 15-20). Det *kreative* momentet viser til opprettelsen av en ny infrastruktur for markedsorientert økonomisk vekst og kommodifisering (ibid.). De viktigste nyliberale strategiene er privatisering, deregulering, reduksjon av offentlige utgifter, lønnskurransen, ubegrenset handels- og markedsintegrasjon, og reduksjon av internasjonal kontroll over valuta- og rentesatser (ibid.). Byenes styringsform har derved endret seg. Før neolibere strategier ble befestet på 1970-tallet, var bymyndighetenes hovedoppgave lokal tjenesteyting, planlegging og sosioromlig utjevning innen nasjonale makroøkonomiske og politiske rammeverk innenfor den keynesianske velferdsmodellen (ibid.). Byenes rolle har gått fra å være stabilisatorer til å bli proaktive tilretteleggere for strategiske interesser innen kapitalistisk utvikling. Man ser framveksten av det som kjennetegnes som entreprenørbyen. Med dette menes at de neolibere strategiene får en mer overordnet betydning, og politikerne og andre institusjonelle ledere i større grad orienterer seg etter markedsreglene som gjelder i forretningslivet. Fleksible nettverk mellom institusjonelle, private og frivillige aktører som deltar i reguleringen av byøkonomien og lokalsamfunnet befestes, og byens politikere og de administrative institusjonenes oppgave blir i større grad å koordinere og tilretteleggere for at private, økonomiske interesser får best mulige forhold og et godt forretningsklima for byens næringsliv. Bergsli beskriver offentlig-private koalisjoner på følgende måte:

*«Offentlig-private samarbeidskoalisjoner bestående av lokale politiske og økonomiske eliter, konsolidert ved kvasioffentlige, ikke-valgte utviklingskorporasjoner (...) har blitt sentrale institusjoner i entreprenørbyen (Leitner og Sheppard, 1998). Offentlige ressurser og juridiske fullmakter knyttes til private interesser for å sikre ekstern finansiering og investeringer. Koalisjonene karakteriseres av sterkt fokus på innovasjon, markedsføring og profitt, samt det offentliges vilje til å påta seg risikoen involvert i prosjektene. Politikken som utarbeides av offentlig-private samarbeidskoalisjoner, er spekulativ både i form og innhold, og det er dette elementet som tydeliggjør markedstilnærmingen i denne typen bypolitikk (Harvey 2000)»* (Bergsli 2005:92).

Destruktivt moment	Kreativt moment
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En delvis ødeleggelse av eksisterende institusjonelt rammeverk</li> <li>• Undergraving av demokratiske og byråkratiske prosesser</li> <li>• Deregulering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nettverksdannelse mellom offentlige og private aktører</li> <li>• Opprettelse av et markedsorientert institusjonelt rammeverk</li> <li>• Privatisering</li> </ul>

Figur 15 - Kreativ ødeleggelse

Disse koalisjonene kan hevdes å svekke de demokratiske strukturene og byråkratiske prosessene som har blitt etablert for å beskytte felleskapets interesser, og man ser at økonomiske eliter får større påvirkningskraft på den økonomiske dagsordenen. Dette kan i siste instans medføre til at sosioromslig ujevn utvikling normaliseres, og at forskjellene i samfunnet blir større. Brenner og Theodore argumenterer for at konseptet «kreativ ødeleggelse» åpner for en mer nyansert forståelse av de faktiske konsekvensene av «actually existing neoliberalism»:

*“[W]e would argue that this double-pronged, dialectical conceptualization can help illuminate the complex, often highly contradictory trajectories of institutional change that have been generated through the deployment of neoliberal political programs at various spatial scales. (...) Even when neoliberal policy reforms fail to generate short- or medium-term burst of capitalist growth, they may nonetheless impose much more lasting evolutionary ruptures within the institutional frameworks, policy environments, and geographies of capitalist regulation” (Brenner og Theodore 2008: 16).*

### 3.3.2 Styringsnettverk - Governance

David Harvey viser til at gjennom innføringen av neoliberal politikk, har myndighetenes rolle gått over til å opprette og tilpasse et institusjonelt rammeverk som fremmer markedskreftene (2005:2). Anne Karin Tennås Holmen og Arild Aurvåg Farsund viser til tre forskjellige teoretiske modeller for styringsformer; hierarki, marked og nettverk (2010:29-30). Hierarki er den modellen som kobles til det demokratiske samfunnsideal, den Keynesianske velferdsmodell, der staten sikrer at innbyggerne får like rettigheter (2010:30). Markedsstyring bygger på ideen om et samfunn hvor konkurranse mellom enkeltindivider antas å skape selvstendige, innsatsvillige og ansvarsbevisste mennesker, og hvor markedet ideelt sett skal være selvregulerende og sikre en optimal allokering av private goder (ibid.). Hierarki og markedsstyring kan i mange tilfeller oppfattes som to ytterpunkter, mens den tredje styringsformen representert av nettverk, blir en mellomform (Holmen og Farsund 2010:31).

Nettverk som styringsform kjennetegnes ved en samhandlingsorientert utforming av politikk på tvers av etablerte organisatoriske grenser, ofte referert til som governance (ibid.). I følge Holmen og Farsund har nettverksstyring en omfattende utbredelse i byregioner i Norge, der den bidrar til problemløsning på tvers av geografiske og institusjonelle grenser (ibid.). Begrepet government viser til den hierarkiske styringsmodell med faste ledelsesstrukturer, mens governance viser til en prosessuell styringsform med en flatere struktur preget av samhandling mellom flere og mere likestilte aktører (2010:32). Studier viser at aktører fra offentlig, privat og frivillig sektor samarbeider på ulike områder og innenfor forskjellige institusjonelle rammeverk (Holmen og Farsund 2010:31). Governance blir ofte brukt som en motsats til government for å illustrere et skifte, men det er viktig å merke seg at begge styringsformer utarter seg parallelt i dagens bypolitiske landskap. Det er identifisert stor utbredelse av nettverksdannelser i byregionene, der et mangfold av aktører ønsker å påvirke politikktutforming (Holmen og Farsund 2010:41). Interaksjonen skjer på tvers av eksisterende politiske institusjoner og geografiske grenser, og i samspill mellom offentlige og private aktører (ibid.). Fremveksten av styringsnettverk kan tolkes som et resultat av at de hierarkiske styringsinstitusjonene ikke strekker til eller lenger er ønskelig (Holmen og Farsund 2010:42). I følge en representant fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen er dette noe som kjennetegner regionen og utviklingen på Forusområdet, hvor det kreves samhandling mellom tre kommuner, samt fylkeskommunen og alle involverte private aktører. I følge representanten er Forus Næringspark «*og en god del andre interkommunale samarbeid der i mangel av en annen kommunstruktur*» (Intervju 07.02.2014).

Farsund og Leknes påpeker at denne formen for styring reiser demokratiske og etiske utfordringer: Beslutningsmakten flyttes fra bystyret til nettverket, hvor velgerne har liten mulighet til å kontrollere og stille deltakerne til ansvar gjennom valg (2010:13). Denne styringsformen utgjør strukturelle forhold som er blitt vanlig innen byplanlegging, infrastruktur og næringsutvikling (2010:12). Farsund og Leknes stiller spørsmål om denne styringsformen oppfyller demokratiske prinsipper, og om den gjenspeiler befolkningens generelle interesser, eller om det er «maktelitens» interesser som ivaretas (2010:13).

### **3.3.3 Politisk samarbeid i Stavanger-regionen**

Arild Aurvåg Farsund argumenterer for at den politiske eliten i Stavanger hadde positive erfaringer med aktiv offentlig tilrettelegging for bedriftsetableringer inne olje- og gassnæringen på 1970-tallet (Farsund 2010:152). Disse erfaringene har lagt grunnlaget for at samarbeidet mellom aktører med



ulike politiske og institusjonelle ståsted ble videreført i andre sammenhenger (ibid.). Einar Leknes beskriver nåtidens samarbeidet i Stavanger-regionen som omfattende og mangfoldig, og har registrert om lag 80 forskjellige interkommunale samarbeidsprosjekter i byregionen (Leknes 2010:76). Arealknapphet i Stavanger og flere av jordbrukskommunene på Jæren, kombinert med jordvern, har tvunget fram et interkommunalt samarbeid som Leknes hevder er preget av «høy grad av institusjonalisering» (2010:77) Han argumenterer for at Forus Næringspark som har utviklet byregionens viktigste næringsområde, kan ses på «som en institusjonalisering og implementering av det tette byregionale samarbeidet mellom bykommunene innen areal- og næringspolitikk» (ibid.). En representant fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen hevder at Forus Næringspark har tatt en ny rolle fra å være et rent tomteselskap til å bli en initierende aktør for areal- og næringsutviklingen i området:

*«Forus Næringspark er noe annet enn de var før. De har blitt mer deltagende og aktive i utviklingen av Forus. Også har vi en kommunestruktur som er veldig spesiell med veldig mange kommuner på et lite område. På Forus er det tre kommuner, og det er behov for en slik konstruksjon som Forus Næringspark for i det hele tatt kunne samholde området. Det er et ganske viktig poeng at vi har en lite funksjonell kommunestruktur som fører til alle disse bastardene av interkommunale samarbeid; Greater Stavanger, Forus Næringspark også videre. Forus Næringspark kan det være at ville vært utviklet på den måten uansett, fordi man må ha en profesjonell organisasjon som jobber for en næringsklynge. Som sagt så har jeg veldig sans for Forus Næringspark. De har en administrasjon som har litt armslag, som får meine litt, og som har en leder med integritet. Men som sagt; en god del andre interkommunale samarbeid er der i mangel av en annen kommunestruktur» (Intervju 07.02.2014).*

En representant fra transformasjonen i Forus Næringspark beskriver selskapets rolle i transformasjonsarbeidet på følgende måte:

«Vi så fort at hvis vi skal tenke fremtidsrettet, må vi ha flinke eksterne arkitektmiljøer med oss. Etter å ha fått styret sin aksept gikk vi fra å være et utbyggingsselskap som bare tilrettelegger for de nye områdene, til å ta en rolle som katalysator i forhold til transformasjon. Vi hadde en formell prosess, og vi valgte samarbeid med Juul Frost, som kom inn høsten 2012. Vi har jobbet tett med dem i prosesser. En viktig del av disse prosessene har vært å ha kontakt med og samtale med de store aktørene på Forus. Alt fra Statoil, men også mange andre som er her ute og som legger føringer. Det er eiendomsaktørene. Mange av næringsetableringene på Forus bygger ikke selv. De vil inn i et nytt bygg, og gjerne på en 10-15 års leiehorisont. Derfor er de store eiendomsaktørene veldig viktige samarbeidspartnere for det er de som bygger. De har vært en viktig dialogpartner for oss i denne prosessen» (Intervju 22.01.2014).



Figur 16 - Statoil på Forus (Foto: Helge Sivertsen)

Den samme representanten forklarer hvordan Forus Næringspark arbeider i samarbeid med næringen og tomteeierne for å utvikle og tilrettelegge Forus-området:

«Vi jobber sammen med bedriftene på to arenaer; det ene er noe som kalles for Forussamarbeidet; Forus.no. Det er hovedsakelig de store eiendomsaktørene som vi jobber med. Også er det en ressursgruppe i regi av næringsforeningen som da også har regelmessige møter. Og der får man innspill på ting som næringslivet eller bedriftene ikke er fornøyd med og premisser de ønsker man skal jobbe med. Vi prøver å være på i forhold til å ta de signalene som kommer, og jobbe med forhold som er viktig for bedriftene» (Intervju 22.01.2014).

Informanten fra transformasjonen forklarer videre hvordan Forus Næringspark fungerer som et AS:

*«Vi er et AS og frittstående. Vi har noen vedtekter som vi skal oppfylle, og noen mål vi skal nå. Styret er politikere. De gir signaler. Men de skal på en måte ta av seg politikerhatten når de kommer inn her, for de skal jobbe for det beste for selskapet. Men samtidig får vi signaler via politikere på ønsker fra kommunen. En gang i året har vi en generalforsamling, som formelt sett er eierne sin arena, og eierne gir signaler om hvilke forventninger de har for selskapet, i forhold til initiativ og utvikling og så videre. Det er det formelle. Vi prøver hele veien å informere så godt vi kan inn mot kommunene. Det er regelmessige møter med rådmennene, hvor vi rapportere og går igjennom aktivitet, planer og mål, og gir signaler til rådmenn eller kommunene på justeringer» (Intervju 22.01.2014).*

### **3.3.4 Fra ledelse til entreprenørånd**

En representant fra transformasjonen og en representant fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen har understreket i sine intervjuer hvordan Forus Næringspark tar tak i situasjonen på Forus, og har satt i gang en prosess for transformasjon. Forus Næringspark er et offentlig-privat foretak som representerer interessene til næringen så vel som de involverte kommunene. Et tettere samarbeid mellom offentlig og privat sektor og promovering av nye næringsområder kjennetegner entreprenørbyen. Entreprenørbyen viser til at private aktører har økt innflytelse i byutviklingsprosessene, ved å være et viktig ledd i prosessen til å opprettholde og utvikle økonomisk konkurransedyktighet med andre byer. Dette innebærer utvikling av næringsområder, som gjennom sin organisering oppnår større frihet fra lokal regulering, slik at de blir attraktive for utenlandsk investering (Se Cochrane 2007: 98). Det at private aktører får friere tøyler til å utfolde sine interesser i stadig større deler av byarealene, gjør at skillet mellom privat og offentlig rom og private og offentlige interesser blir uklare. Forus Næringspark ble opprinnelig opprettet for at de skulle selge ut tomtene i området. Nå er de fleste tomtene privateid, og kommunene har ikke like stor mulighet til å overstyre hva områdene skal brukes til, eller hvem som har tilgang. Robbins viser til at randsonerbyer som ofte er styrt av private interesser eller næringsinteresser, ikke forekommer i streng forstand i Norge. Han trekker likevel paralleller til Fornebu, som i likhet med Forus er et utviklingsprosjekt i norsk kontekst (Robbins, 2005: 34). I følge Harvey kan entreprenørpolitikk kjennetegnes på flere måter (Harvey (1989) i Sæter og Ruud 2005: 52). Han fremhever i den sammenheng det entreprenøriske ved offentlig-privat partnerskap som en situasjon der lokale myndigheter bidrar for å trekke investorer og finansieringsmidler til et område for transformasjon (ibid.). Entreprenørpolitikk fokuserer mye mer på det politisk-økonomiske ved et sted enn det

territoriale, som boliger, skoler og barnehager og andre funksjoner som er knyttet til sosial infrastruktur. Fra dette perspektivet blir steder konstruert ut fra markedshensyn snarere enn å bli utviklet ut fra stedsspesifikke mål og interesser med en bredere sosial plattform. Det bør undersøkes om markedsføringen av stedet sammenfaller med den faktiske konteksten, eller om det er et brudd mellom visjonene for den politisk-økonomiske konstruksjonen av sted og den stedsbaserte problemdefinisjonen.

Forusvisjonen legger opp til boliger som ligger tett opp mot de mange arbeidsplassene på Forus og det er en del av strategien om 10-minutters byen. Arbeidsplassene på Forus er i hovedsak knyttet til oljenæringen, og lønnsnivået ligger over gjennomsnittet. Disse faktorene kan få konsekvenser for hvem som har økonomisk mulighet til å bosette seg i området. Hvis boligområdet hovedsakelig blir bebodd av høyt betalte ansatte i oljenæringen, vil dette få konsekvenser for sosial utjevning i boligpolitikk, og ikke minst den sosiale sammensetningen på Forus. I følge en representant fra planprosessen, vil dette være en utfordring, samtidig som det ikke har blitt tatt hensyn til dette i utviklingen av visjonen (Intervju 03.03.2014):

*«Det er en utfordring. Det er ingen tradisjon for å styre folks valg på det nivået. Det hører i den andre enden til at etterhvert som det blir flere innvandrere så flytter andre fortere og fortere ut. Det er veldig farlig, og det er uheldig i begge ender. Hvis det blir flinke folk som bor der ute, så kan ikke de bo mer enn ett sted, derved mangler de andre steder. Man tror at det beste er når dette er relativt blandet. Det viser seg at de nye områdene i Stavanger Øst, Badedammen for eksempel, kommer dårligst ut på leveårsanalysen. Og det vil sikkert bli lignende på Forus Øst. Hvis vi bygger etter de reglene som er gjeldende, og måler med leveårsindikatorene, er det gitt at det blir dårlige levekår» (Intervju 03.03.2014).*

### **3.4 Fra nasjonal/lokal utjevning til interurban konkurranse**

#### **3.4.1 Interurban konkurranse**

På 1960- og 1970-tallet, under den Keynesianske planleggingspolitikken, dreide byutviklingspolitikk seg i stor grad om utjevning og distribuering av ressurser på lokalt og nasjonalt plan, kollektivt forbruk og infrastruktur og sosial reproduksjon (Cochrane 2008:85). På 1980-tallet, da neolibérale strategier etter hvert befestet seg, oppstod det et skifte som redefinerte denne politikken mot markedstenkning (ibid.). Derved ble problemene i en by i stor grad sett på som

strukturingsproblem. Flere forskere har hevdet at ved å anse problemene som strukturelle, ble de i større grad knyttet til økonomisk nedgang, enn å ta hensyn til sosiale vilkår (Cochrane 2008:85).

Heidi Bergsli beskriver byer som sentrale knutepunkt i den globale økonomien, ved at de reterritoriseres gjennom fremkomsten av nye, fleksible lokaliseringsstrategier for industri-, service- og finanskapital (2005:90). Nasjonalstaten har ikke lenger mulighet til å holde kontroll med internasjonale kapitalstrømmer, mens aktører på det panregionale nivået, som for eksempel EU og NAFTA, har fått mer makt og betydning. Bergsli hevder at byene har større frihet enn innenfor det keynesianske systemet, ved at nasjonalstatens rolle til en viss grad har skiftet fra å styre og regulere gjennom offentlige institusjoner, til å bli tilrettelegger som optimaliserer forholdene for private aktører (2005:90-91). På denne måten optimaliseres mulighetene for forretningsvirksomhet i byene (2005:90-92). Dette kan vi kjenne igjen i kommunenes rolle gjennom Forus Næringspark, hvor de eksplisitt beskriver sitt mål om å tilrettelegge «på næringslivets egne premisser» ([www.forusnæringspark.no](http://www.forusnæringspark.no)). Bergsli argumenterer for at i overgang fra *government* til *governance* har byer fått større selvstyre, samtidig som tilknytning til det interurbane konkurransesystemet setter de i en mer sårbar posisjon (2005:90). Økt selvstyre og friere flyt av kapital over landegrensene gjør at byer i forskjellige deler av verden konkurrerer om de samme ressursene. Dette fenomenet setter byene i et konkurrerende forhold til hverandre, ved at de blir tvunget inn i et verdensomspennende hierarki basert på deres evne til å tiltrekke og forvalte global kapital og ressurser. Fenomenet karakteriseres som interurban konkurranse, og viser til den internasjonale konkurransen byer imellom hvor de kjemper om pengekapital, finans, investeringer, bedriftsetableringer og kompetanse. Bergsli understreker at byer påvirkes av internasjonal økonomisk politikk og blir tvunget til å bruke entreprenørstrategier for å posisjonere seg på verdensmarkedet (2005:90-91). De statlige overføringene og skatte- og avgiftsinntekter som opprettholdt byøkonomien i det Keynesianske systemet har blitt redusert, og selv om det ses en fremvekst i bruk av klientstrategier som for eksempel lobbyvirksomhet, argumenterer Bergsli for at overføringene ikke strekker til for å danne en god og balansert byøkonomi (ibid.). David Harvey argumenterer for at entreprenørbyen, næringsklynger, postindustrielle restrukturingsprosjekter og privatisering av lokale styringsformer er en del av de disiplinære effektene av interurban konkurranse på lokalt plan:

*«It is by no means clear that even the most progressive urban government can resist social polarization when embedded in the logic of capitalist spatial development in which competition seems to operate not as beneficial hidden hand, but as an external coercive law*

*forcing the lowest common denominator of social responsibility and welfare provision within a competitively organized urban system» (Harvey (1989) i Peck og Tickell 2008:46).*

Peck og Tickell viser til at entreprenørstrategier fører til hurtigere forflytting av kapital, næringsetableringer og kapasitet (2008:46). Byene tar en aktiv rolle for å tilrettelegge og subsidiere denne mobiliteten, som i utgangspunktet satte dem i en sårbar situasjon (ibid.). Peck og Tickell mener at byer på denne måten bidrar til å opprettholde det interurbane hierarkiet som byene ofte lider under (ibid.). Cochrane viser til at mange byer ikke har valgmuligheter når de er i konkurranse med andre byer, og må forholde seg til de utviklingsmulighetene som er innen rekkevidde (2008:103). Cochrane mener det finnes muligheter for byer til å bruke sin posisjon innenfor dette systemet til å fremme en positiv utvikling (ibid.). Dette gjelder imidlertid de byene som har et godt utgangspunkt og god tilgang til ressurser. God praksis kjennetegnes ved at byene er i stand til å snu de negative utviklingstrendene, på samme måte som de sikrer at positiv utvikling finner sted. Cochrane argumenterer for at fra et slikt perspektiv bør byutviklingspolitikk, selv i sin mest økonomiserte form, forstås som sosial politikk, ved at den er betingende for samfunnsmessig utvikling (ibid.). Byutviklingspolitikken bør derfor ikke ensidig betraktes ut fra i hvilken grad den bidrar til øke effektivitet og konkurransedyktighet, men også i hvilken grad den er fordelaktig for sosial utvikling.

En aktør i transformasjonen av Forus forklarer hvordan Forus Næringspark skal kunne hevde seg på det internasjonale markedet:

*«Vi var på studietur til Silicon Valley og var innom Facebook og Google og en del andre, som fortalte om hvordan de rekrutterte og henter talent fra hele verden. Slik må en bedrift som skal ligge langt fremme for sine områder tenke. De må være attraktive for folk fra hele verden. Samtidig som de også har verden som sitt marked. Og mange av bedriftene på Forus er allerede der i dag. De er en del av store internasjonale konsern. De eksporterer mye og de samarbeider med folk fra hele verden. Og den utviklingen vil gå videre» (Intervju 22.01.2014).*

### **3.4.2 Imagebygging**

Interurban konkurranse fører til at byene gradvis innpasses i en neoliberal logikk (Sæter og Ruud 2005:53). Fordi mange av byene bruker de samme strategiene, oppstår det en viss grad av seriell

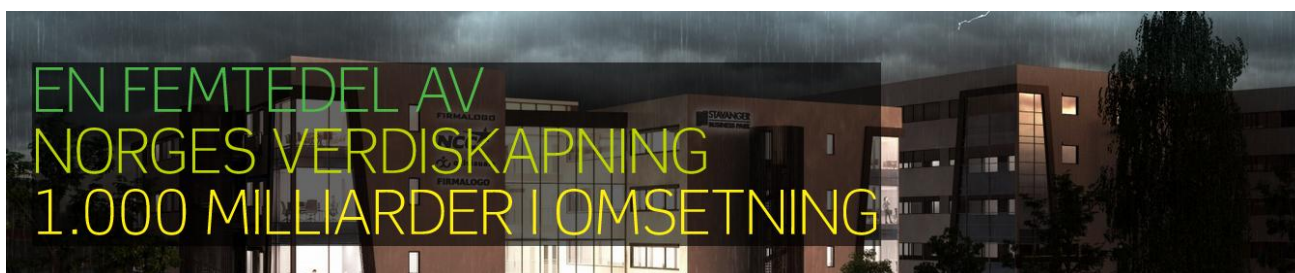


Figur 17 - Seriell utbygging i nybygg på Forus vest (Foto: Helge Sivertsen).

repetisjon i produksjon av byområder (ibid.). Byene og de forskjellige byområdene blir derved mer homogene i sitt uttrykk, funksjon og sosiale sammensetting, og slik mister de sin identitet og særpreg. I følge Harvey er de viktigste kravene i interurbankonkurransesystemer at en by framstår som innovativ, spennende, kreativ og trygg (Harvey (1998) i Sæter og Ruud 2005:52). I følge Brenner og Theodore er det et kjennetegn ved neoliberal byutvikling at representasjonen av utviklingsprosjekter ikke samsvarer med de faktiske forholdene og effekten av transformasjonen (2008:6). De er med andre ord en diskrepans mellom det reelle og det visjonære - mellom firstspace og secondspace, for å bruke Sojas begreper.

En representant fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen mener at imagebygging ved å gi et positivt inntrykk av regionen, er viktig for videre vekst:

*«Det er kjempeviktig for at vi skal tiltrekke oss arbeidskraft. Men du kan ikke bare sminke bruden, du må fortelle sannheten. Og mye av sannheten er veldig bra. Det er fantastisk å bo her, et interessant næringsliv, store jobbmuligheter og utviklingsmuligheter og fantastisk natur, og alt det der. Det er veldig mange fortrinn og fordeler. Det er det også noen ulemper. Det er veldig problematisk for folk å finne seg en plass å bo. Det er nesten umulig å finne seg en studenthybel for de som kommer hit for å studere. Det er en total svikt når det gjelder kollektivsystemer, som kan frakte folk til arbeidsplassene, derfor får vi en bilbasert region.*



Figur 18 - Markedsføring av Forus på Forussamarbeidet sine nettsider (Illustrasjon: Forus.no).

*Det er noen utfordringer og vi må jobbe for å løse det. Nå jobber det offentlige og næringslivet sammen om dette» (Intervju 07.02.2014).*

En aktør i transformasjonen av Forus mener at overgangen fra industri til kunnskapsbedrifter på Forus, forsterker behovet for et nytt image. Aktøren hevder at et attraktivt image kan være med å sikre at Stavanger står sterkt også etter en eventuell nedgang i oljenæringen:

*«Vi ser at utviklingen går i retning av at man skal leve av kunnskapsbaserte bedrifter. Det vil si at det ikke er produksjonsbedrifter som vil være til stede på Forus eller i Stavanger-regionen i fremtiden. Det er folk som lager smarte løsninger, som lever av både kreativitet og å tenke ut ny teknologi også videre, såkalte kunnskapsbedrifter. Det er stor konkurranse om den type bedrifter og medarbeidere, sånn at for å være attraktiv for den type folk og virksomheter så må du ha en ny image. Hvis ikke så er det stor sjans for at Forus vil flate ut og hvert fall ikke klare å ta utfordringen fra en oljebasert økonomi til en mer diversifisert eller en annen type økonomi som kommer. Før eller siden så kommer det og da må vi være posisjonert. I dag så har vi jo kanskje den største ingeniørtettheten i Norge, og det er jo en kompetanse som er et stort preg for dette området, og man kan jo tenke at de kan jobbe innenfor andre sektorer i fremtiden når oljen da etter hvert går nedover» (Intervju 22.01.2014).*

Forus Næringspark inngikk i april 2012 et samarbeid med de ledende tomteselskapene på Forus, for å legge en langsiktig strategi for identitetsbygging og markedsføring av området ([www.nenyheter.no](http://www.nenyheter.no) 30.04.2012). Forussamarbeidet opprettet da sine egne nettsider; Forus.no (Se figur 18 og 19).

Der markedsføres Forus under følgende slagord:

- En femtedel av Norges verdiskapning  
1000 milliarder i omsetning





Figur 19 - Makarkedsføring av Forus på Forussamarbeidet sine nettsider.( Illustrasjon: Forus.no)

- 1.200 000 kmv eiendom,  
3000 virksomheter  
40 000 ansatte
- Et område i rivende utvikling, modernisering og transformasjon
- En internasjonal smeltedigel for kompetanse, innovasjon og verdiskaping
- Motoren i regionen der over 60.000 nye arbeidsplasser skal skapes innen 2040.

En aktør i transformasjonen på Forus mener at det er reguleringssikkerhet og nærhet til andre bedrifter innen energisektoren som er det som styrker Forus sin rolle slik det er i dag:

*«Det er klart at reguleringsusikkerheten er mindre. Skal du gå i gang i et byområde hvor det er mange interessenter, verneverdige bygg og andre forhold som spiller inn, forårsaker det større usikkerhet fra du kjøper tomt til du kan bygge, fordi det er mange forhold som må på plass. På Forus er reguleringsusikkerheten relativt lav. Når man kjøper tomt kan man legge et løp slik at på ett eller to år står bygget klart. Slike forhold er viktige. En annen faktor er å ha nærhet til andre bedrifter og virksomheter i en næringsklynge» (Intervju 22.01.2014).*

### **3.5 Fra industri til kunnskapsnæring**

#### **3.5.1 Fra industriell til postindustriell bystruktur**

Det Fordistiske økonomiske systemet som kjennetegner perioden fra 1930-tallet til begynnelsen av 1970-tallet, var preget av industriell masseproduksjon og massekonsum. Makropolitikk i form av sosial og geografisk utjevning, full mannlig sysselsetting, bredt fokus på velferdsprogrammer og kollektive forhandlinger, var kjennetegn ved den keynesianske politikken som regulerte systemet (Bergsli 2005:89). En urban krise brøt ut i hele verden på 1960-tallet, og var et av flere tegn på at den langvarige og kraftige økonomiske veksten i etterkrigsårene i industrilandene var nådd slutten. Dette førte til en masseavindustrialisering. Verdensøkonomien fikk det kraftigste fallet siden Den Store Depresjonen på 1930-tallet, og mange økonomiske og politiske ledere ga uttrykk for at man ikke lenger kunne stole på at «business as usual» kunne sikre økonomisk vekst, og en utforskning blant

alternative økonomiske og organisatoriske strategier ble iverksatt (Soja 2000:96). Denne krise-genererte restrukturingsprosessen satte sine spor i alle skalaer av menneskelig liv, både globalt og lokalt. Parallelt med restruktureringen av det kapitalistiske systemet, gikk også modernismen inn i en krise som genererte behov for nytenkning for å gi praktisk og teoretisk mening i en kontemporær verden preget av akselererende forandring (Soja 2000:96). Denne perioden blir av mange teoretikere beskrevet som post-Fordist, post-Keynesiansk, post-industriell og post-moderne (Soja 2000:111).

Også i Norge oppstod det store strukturelle endringer. Arild Aurvåg Farsund og Einar Leknes poengterer at urbaniseringen i Norge startet rundt 1840-tallet, og industriell produksjonsvirksomhet var basis for byenes økonomi helt fram til 1970-tallet (2010:15). På slutten av 1970-tallet og begynnelsen av 1980-tallet ble industriene flyttet fra bykjernen og lagt til de ytre byregionene eller mindre byer og distrikter (ibid.). Etter hvert ble også en del av produksjonen flyttet til lavkostland. Dette skjedde på bakgrunn av internasjonaliseringen av marked, nye produksjonsmuligheter og kommunikasjonsmuligheter. Vitenskapelige gjennombrudd på ulike teknologiske områder førte til nye produkter og muligheter som bidrar til å skape det Harvey omtaler som «space-time compression» (Harvey 1989). Den nye virkeligheten av teknologi og kommunikasjon bidro til å gjøre verden «mindre», men også akselerert forflytning av kapital, arbeidskraft, produkter og ideer (Castells 2000). Foretakene arbeider tettere på markedene og produksjonen er mer fleksibel enn industrialderens Fordistiske fabrikker med standardisert masseproduksjon (Farsund og Leknes 2010:15). Det vokser fram behov for høyt utdannet arbeidskraft og en stadig oppgradering av kompetansen, og koblingen mellom de kunnskapsbaserte virksomhetene og forsknings- og utdanningsinstitusjonene blir stadig tettere (ibid.). Farsund og Leknes argumenterer for at endringene i organiseringen av produksjon går hånd i hånd med endringer i forholdet mellom næring og bylandskap, ved at byregionene har utviklet seg til å bli administrasjonssentra som spesialiserer seg i utvikling og distribusjon av kunnskapsbaserte tjenester (2010:16). De viser til at de større byene i Norge har en viktig funksjon som lokaliseringssted for offentlige og private tjenesteytende virksomheter som inngår i produksjonsregimet til den nye økonomien, og blir dermed også bosted for spesialisert arbeidskraft (ibid.). Dette fører til en agglomerasjon av aktører med forskjellig kompetanse i byregionene, hvor disse må sørge for fysisk tilrettelegging for virksomhetene ved å skape attraktive miljøer for foretakene, utvikle infrastruktur og attraktive bomiljøer (ibid.). Samtidig stiller Farsund og Leknes spørsmål ved om de norske byregionene er av tilstrekkelig størrelse til fullt ut å være aktører i den internasjonale kunnskapsøkonomien (ibid.).

Hovedtrekkene i utviklingen i norsk kontekst må ses i sammenheng med at den industrielle produksjonsvirksomheten ble flyttet ut av sentrumsområdene, og byene fikk utløst store attraktive og

Fra Østre bydel i Stavanger, som er byens viktigste industriområde idag (under).



Figur 20 - Fabrikkipiper i Stavanger Øst (Foto: Unicon 1965)

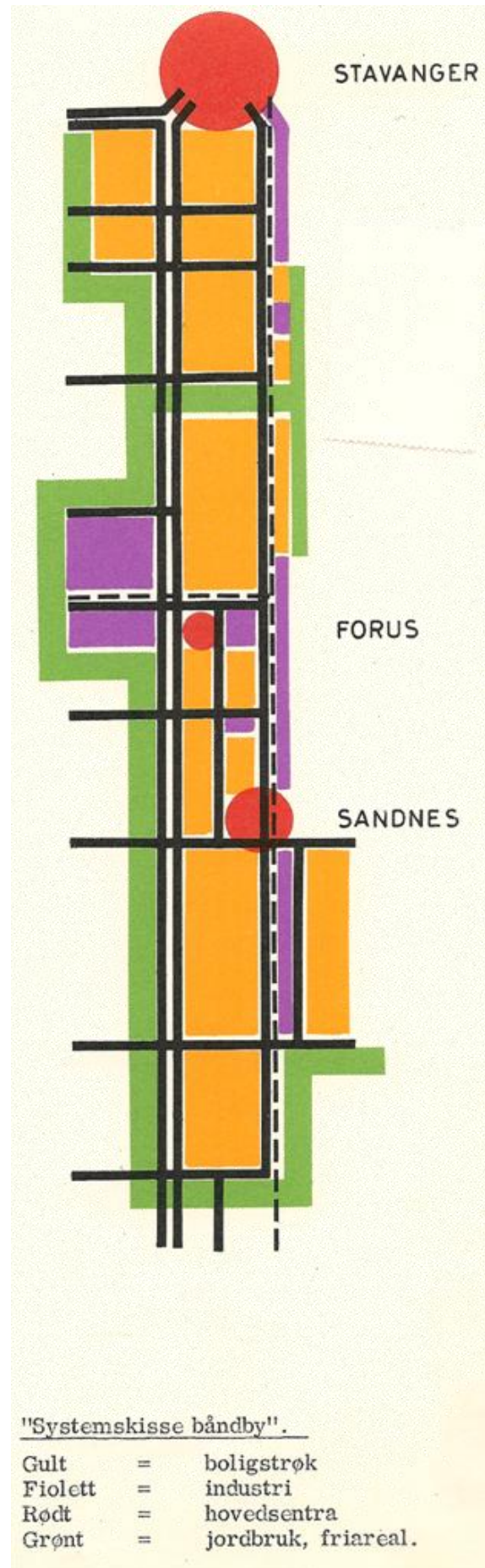
sentrumsnære arealer, som hovedsakelig var av privat eie (Farsund og Leknes 2010: 17-18). Relokaliseringen av havne- og terminalfunksjoner har også frigitt sentrale arealer. Styring av utnyttelsen av disse sentrale arealene har ifølge Farsund og Leknes ført til store utfordringer for norske byer (ibid.) Transformasjonsmuligheten utløses av forretningsmessige tilpasninger i næringslivet, og initiativet til regulerings- og utbyggingsløsninger kommer fra investorer.

### 3.5.2 Transformasjon av Forus til kunnskapsbasert økonomi

I disposisjonsplanen for Forus fra 1965 var en av de viktigste reguleringene å sette tak for hvor høye industripipene kunne være (Se figur 20, Intervju 03.03.2014). Næringen var preget av industri, og et bilde som ble presentert i disposisjonsplanen, fra Østre bydel i Stavanger, som var et av de viktigste industriområdene den gangen, viser hvordan industripipene preget det urbane landskapet (1965: 57). I «Systemskisse båndby» i Forus - disposisjonsplan fra 1965, illustreres det hvordan de forskjellige funksjonene var lagt til forskjellige soner. Industriområdene er markert med fiolett, og ligger hovedsakelig på Forus, Østre bydel i Stavanger og i sentrumsnære områder i Sandnes (Se figur 21).

Båndbyen er bygget omkring hovedsentrene i Stavanger og Sandnes, og langs motorveien og jernbanen som forbinder de to byene (ibid.). De strukturerende grepene som ble gjort med disposisjonsplanen i 1965 og den funksjonen området har hatt, har vært avgjørende for Forus slik det har utviklet seg som urbant område fram til i dag. En aktør i transformasjonen av Forus beskriver utviklingen i området på følgende måte:

*«Forus har en historie. Og slik Forus er utformet i dag og de utfordringene vi har på Forus, er preget av historien. Det var opprinnelig et vann som ble tappet ut tidlig på 1900-tallet. Deretter var det et langt rykk helt til tyskerne kom, og anla en stor flyplass her. Da krigen var over var det en diskusjon på om området skulle tilbakeføres til landbruk, eller om det skulle bli en annen type område. På 1960-tallet ble det fremmet forslag om å gjøre det om til et industriområde for Stavanger og Sandnes, og da kom de første disposisjonsplanene. Tidlig i 1970-årene ble det bestemt at man skulle etablere Statoil og OD. Og Stavanger posisjonerte seg som oljehovedstad, også Forus ble et område hvor denne type aktivitet kunne lokaliseres. Hele området ble i starten planlagt som at det skulle kun nås med bil. Det ble anlagt store parkeringsplasser, og man tenkte seg ikke at man skulle komme seg til dette området uten bil. Det preger området idag. Opprinnelig var det ikke engang fortau på veiene her ute. De fleste veiene er derfor planlagt uten fortau. Dagens utfordringer på trafikk bærer preg av at man har tenkt bilbasert og i liten grad tenkt kollektiv. Man har også opprinnelig tenkt industri,*



Figur 21 - Systemskisse "båndby". (Graf: Unicon 1965)

*og da industri med lave bygg, store uteområder, stor lagringsplass og stor parkeringsplass. Så alle som har bygd her over tid har fått veldig god plass til å boltre seg og det bærer området preg av på alle måter» (Intervju 22.01.2014).*

I dag er det en blanding av industri og kunnskapsnæring på Forus. Fordi opp mot 75 prosent av all næring på Forus er direkte eller indirekte knyttet til oljenæringen vil nedtrappingen av aktivitet på norsk sokkel føre til at mange av de arbeidsplassene som er der i dag går tapt, og mange av bedriftene vil få store utfordringer i å overleve en slik omstilling. Næringsområdet på Forus har derfor behov for å transformeres for å i større grad være rustet for å kunne tilby attraktive næringsstomter for en bredere kunnskapsbasert næring som også etterspør urbane kvaliteter. I Forusvisjonen beskrives transformasjonsbehovet på følgende måte:

*«Frem mod 2020 vil der være en stadig vekst i arbeidspladser i takt med at flere oljefelter tages i bruk, hvorefter kurven sandsynligvis vil flade du. I takt med at antallet af de tradisjonelle arbeidspladser på olieplatformene udenfor Stavanger forsvinder, sker der et skift på Forus i retning af udvikling, administration og styring. Dette skaber et behov for at tænke fremsynt i nye insatsområder for Forus. Økonomien i området vil de næste mange år være afhængig af olieindustrien, men en stor del af den fremtidige konkurrancedyktighed ligger i innovation inden for områder afledt af det nuværende virkefelt i energisektoren (...). Denne omstillingen fra tung industri til videnbasert økonomi vil ske i samspill med en række andre aktører, heriblandt Stavanger Universitet. Arbejdsformerne og det der foregår på Forus vil ændres, og for at skabe de bedste betingelser for det, skal bydelen kunne rumme de nye arbejdsformer og skabe den bedst mulige innovationsplatform for fremtiden. Bygninger og rum til vidensdeling bliver brikker i det store puslespill, som skal samle erhvervsparken Forus på ny til en fremsynet videnspark. Den kommende proces med at omdanne Forus bliver samtidig en ændret profilering af olieindustriene og energisektoren. Energisektoren kan vise vejen i omstillingen til et bæredygtigt samfund» (Forusvisjonen 2013:15).*

I Forslag til planprogram for Forus Øst står det at *«den eksplosive utbyggingen av næring i Forusområdet i de senere år, har medført et ubalansert bysystem der reisene i hovedsak går mot Forusområdet om morgenen, og fra dette området om ettermiddagen. Dette er spesielt ugunstig for kapasiteten i det regionale transportnettet» (Stavanger Kommune 2013:12).*

Ut fra dette kan vi se at Forus bærer tydelig preg av den aktivitet og styring som har vært i området. Og de strukturerende grepene som ble gjort da området ble etablert for femti år siden, preger området i dag. De vil også være strukturerende for den videre transformasjonen av området. Overgang fra

industriell til postindustriell bystruktur, og til en kunnskapsbasert økonomi vil føre til nye utfordringer, men det vil også være en gradvis prosess. En av de viktigste faktorene som har gjort Forus attraktivt er reguleringsikkerheten. De nye planene viser et mer differensiert urbant landskap. En representant fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen mener at leverandørindustrien er en viktig del av oljenæringen, og at den vil bli værende så lenge det er aktivitet på norsk sokkel (Intervju 07.02.2014). Samtidig hevder han at det er den spesialiserte kunnskapsakkumuleringen tilhørende Forusområdet som gjør området attraktivt:

*«For det første så trenger vi leverandørindustri videre, og det vil være en lang prosess å flytte de vekk fra Forus. Da må man klare å finne tilsvarende arealer innen rimelig avstand, for eksempel rundt flyplassen, hvor man også vurderer næringsutbygging. Det er klart at dette er en bransje som kan omstille seg, og miljøet og kunnskapen her styrker posisjonen. Tesen vår at jeg ikke kommer til å overleve oljealderen. Den vil vare lenge, og det vil gå opp og ned, det vil være etterspørsel fra resten av verden i lang, lang tid, og når man da ser på de funnene som er gjort i løpet av kort tid, Johan Sverdrup også videre, så tror de at det er mye mer å hente opp der ute. Allerede i dag så er mye av industrien basert på kontorarbeid. Det er ikke så mange verksteder igjen. Men tross alt er det jo noe industri igjen. Men nå styrer de jo til og med plattformene fra land, fra Forus, og har minimumsbemanning offshore fordi alt er elektronisk. Hvis dette bare blir et skall av kontorlokaler, er det klart det er det samme hvor du jobber i verden, men det vi drar med oss er hele denne kunnskapsnæringen, som selvfølgelig vil omstille seg på en eller annen måte, hvis det kommer nye tider. Og de må allerede gjøre det innenfor dagens utvikling. Jeg tror dette er en bransje som vil finne nye veier etter hvert som trendene endrer seg» (Intervju 07.02.2014).*

En representant fra Forus Næringspark hevder at transformasjonen av Forus til et mer urbant område og en aktiv imagebygging er avgjørende for at Forus skal klare en omstilling fra oljebasert økonomi:

*«Vi ser at utviklingen går i retning av at man skal leve av kunnskapsbaserte bedrifter. Det vil si at det ikke er produksjonsbedrifter som vil være til stede på Forus eller i Stavanger-regionen i fremtiden. Det er folk som lager smarte løsninger, som lever av både kreativitet og å tenke ut ny teknologi, såkalt kunnskapsbedrifter. Det er stor konkurranse om den type bedrifter og medarbeidere, og for å være attraktiv for den type folk og virksomheter må man ha et nytt image. Hvis ikke er det stor sjans for at Forus vil flate ut og ikke klare å ta utfordringen fra en oljebasert økonomi til en annen type økonomi som kommer. Før eller siden kommer det og da må vi være posisjonert. I dag har vi kanskje den største*

*ingeniørtettheten i Norge, og det er en kompetanse som preger området, og man kan tenke at de kan jobbe innenfor andre sektorer i fremtiden når oljen etter hvert går nedover» (Intervju 22.01.2014 ).*

Forus 1965	Forusvisjonen 2013
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilbasert</li> <li>• Industritomter</li> <li>• Store parseller</li> <li>• Funksjonell sonedeling</li> <li>• Modernisme</li> <li>• Chicagoskolen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kollektivtransport og myke trafikanter</li> <li>• Kontorbygg</li> <li>• Finmasket gatenett</li> <li>• Blandet område med urbane kvaliteter</li> <li>• Post-modernisme</li> <li>• Los Angeleskolen</li> </ul>

Figur 22 - Overgang fra industri til kunnskapsbasert næring slik det kommer til uttrykk i planer og visjoner.

Den samme representanten fra Forus Næringspark mener at Forusvisjonen og transformasjonsprosessen er satt i gang for nettopp for å være beredt på den overgangen til en kunnskapsbasert og differensiert næringspark:

*«Det er et viktig anliggende for at vi drar opp dette, at man skal gjøre det attraktivt for fremtidens bedrifter å komme hit. Og da er det et veldig stort preg at man har så mye kompetanse. Mange av de [bedriftene på Forus] er verdensledende innenfor sine områder og det er teknologier som kan brukes innenfor andre områder, men så lenge det er i olje og gassnæringen det er best penger å tjene så er det vanskelig å få til den omstillingen. Det kommer først den dagen det virkelig blir en nedtrapping på norsk sokkel eller oljeprisen går ned. Da må man tenke på nye felt og nye områder å gå inn i. Det blir helt sikkert veldig krevende, men det er større sjanse for at man greier det hvis det er et attraktivt område for bedrifter å etablere seg, og de tiltrekker seg flinke folk. Det blir lettere å snu seg hvis området utvikler seg slik som vi tenker i visjonsarbeidet enn hvis vi ikke gjør det» (Intervju 22.01.2014).*

### **3.6 Fra hierarkisk planlegging til nettverksstyring og entreprenørskap**

#### **3.6.1 Randsonebyer**

En av mange viktige strukturelle forskjellene som kjennetegner post-industrielle og neoliberale bylandskap er kommersielle utviklingsprosjekter i utkanten av bysentrum som Joel Garreau har betegnet som for «edge cities», eller randsonebyer på norsk (Robbins 2005:34). Det som kjennetegner denne typen urbane områder er at de ofte er styrt av private interesser eller

næringsinteressene som er representert av de etablerte næringene tilhørende området (ibid.). I følge Robbins inneholder randzonebyer få eller ingen boliger, lite eller ingen samfunnsmessig infrastruktur som skoler og sykehus, og fravær av politisk og kulturelt liv utenom det som direkte kan knyttes til stedets forretningsliv (ibid.).

Robbins mener vi ikke finner randzone byer i sin fulle forstand i Norge, men transnasjonale konsers hovedkvarter og avdelinger for forskning og utvikling etableres i de større byene, og da i randsonen av disse, også i Norge. Her finner de teknologisk ekspertise og er i nærheten av konkurrenter og sentrale aktører i produksjonssystemet slik som på Forus.

Jeg vil argumentere for at Forus har mange av trekkene som kjennetegner en randzoneby, slik den er blitt beskrevet av Robbins. I tillegg har Forus kommet opp i bystørrelse ved at den er arbeidsplass for nesten 38 200 ansatte (Blomgren 2012:iii). Dette tilsvarer befolkningen i Sandefjord eller Bodø. Området har nesten ingen boliger eller annen infrastruktur, foruten næringsbygg. Det er ikke kulturelt liv, foruten om travbanen som er Norges eldste. Nå vil Forus Næringspark flytte denne for å gjøre plass til boliger og flere næringsbygg ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 06.09.2013) Utviklingen av næringsområdet på Forus ledes delvis av Forus Næringspark, som eies av de tre tilknyttede kommunene. På deres nettside beskriver de sine mål på følgende måte:

*«Forus Næringspark er en av de største Næringsparkene i Norge og er tilrettelagt på næringslivets egne premisser. Næringsparken ligger strategisk plassert og har et nært kommunalt samarbeid, til beste for næringslivet i regionen»* ([www.forusnaeringspark.no](http://www.forusnaeringspark.no)).

Så selv om selskapet forholder seg til kommunens planverk, er det tydelig at deres mål er å tilfredsstille næringslivets interesser. Dette sammenfaller med Robbins beskrivelse av randzonebyer som er styrt av private interesser eller næringsinteressene som er representert (Robbins 2005:34). Ifølge Bergsli framstår entreprenørbyen som det «bærekraftige forbildet» for hvordan byer skal styres, og for hvilke strategier som skal benyttes for å oppnå velstand og økonomisk vekst (2005:91). Neoliberale strategier får overordnet betydning, og byens lederskap orienterer seg etter mange av de samme markedsreglene som gjelder for næringslivet. På denne måten har politikken form og innhold blitt endret og tilpasset markedet. Den entreprenøriske vendingen i bypolitikken innebærer en ny form for lederskap. Fleksible nettverk bestående av en rekke institusjonelle, private og frivillige aktører bidrar til reguleringen av byøkonomien og lokalsamfunnet (ibid.). Det offentlig-private samarbeidet, bestående av dannelsen av koalisjoner og allianser, er kjerne i denne typen politikk, og lokale politiske og økonomiske eliter blir sentrale aktører (ibid.). Offentlige ressurser og juridiske fullmakter knyttes, ifølge Bergsli, til private interesser for å sikre ekstern finansiering og



investeringer (2005:91). Disse koalisjonene karakteriseres av sterkt fokus på innovasjon, markedsføring og profitt, samt det offentliges vilje til å påta seg risikoen som følger prosjektene (2005: 92). Bergsli hevder at politikken som utarbeides av offentlig-private samarbeidskoalisjoner, er spekulativ både i form og innhold, og at den tydeliggjør markedstilnærmingen i sin bypolitikk (ibid.).

Viktige strategier for å fremme byens konkurransevne er blant annet å utvikle og forbedre høyteknologiske kontor og transporttilbud, samt tilstedeværelsen av forskningsmiljøer og kompetent arbeidsstyrke. En annen strategi som er etablert i en rekke byer, er å redusere lokale skatter og avgifter, og å tilby subsidier til investorer. En tredje strategi er satsingen på konsumtjenester som innebærer fokus på livskvalitet og kommersielle og kulturelle tilbud. Byens utvikling av grønne lunges og arkitektur, særlig signalbygg, shoppingmuligheter, festivaler og opplevelse vektlegges (Bergsli 2005:93). Bergsli hevder at det som er felles for disse strategiene er at de fremheves gjennom intensiv stedsmarkedsføring og promotering (2005:94).

Hun viser til at byene representeres gjennom selektive bilder og slagord som henvender seg til en utvalgt type forretningsforetak og mennesker, ved at en rekke sosiale og materielle realiteter utelukkes for å danne det ønskede imaget (ibid.). Hun refererer til David Harvey, og poengterer at i senere tids byplanlegging og byutvikling samordnes en del av disse strategiene inn i landskap som skapes for å lokke kapital og mennesker «av det rette slaget» (ibid.). I følge Bergsli blir byutviklingsprosjekter på denne måten et «iøynefallende og konsentrert uttrykk for entreprenørbyens ideologi» (ibid.). Ved å investere i materielle landskaper skapes sirkuleringer av kapital som frigjør profitt.

Entreprenørpolitikkenes hovedmål er å tiltrekke transnasjonale investeringer. Dette kan gjøres ved å tilrettelegge bylandskap som attraktive investeringsobjekt for kapitalinteresser. På denne måten bidrar de globale kapitalstrømmene til at stadig flere byer gjennomfører fornyelsesprogrammer for å imøtekomme markedskravene, samtidig som investorene tjener på sine investeringer. Slik sett blir byutvikling en arena for kapitalakkumulasjon. Byområder spesialiseres for å tiltrekke næringer, men også for å huse den sosiale klassen som byen trenger for å nå sine entreprenørpolitiske mål om å besitte høykompetent arbeidskraft (2005:95-96).

Byutviklingsprosjekter som initieres for å trekke transnasjonale interesser skjer gjerne gjennom en restrukturering av industri, havne- og jernbaneområder, hvor man danner nye, stedløse bylandskap preget av ensartet arkitektur og standardiserte fasiliteter. I slike landskap kan man ifølge Bergsli like gjerne befinne seg i Rotterdam, Glasgow, Baltimore eller Singapore. Landskapene inkluderer lokale særpreget, men tenderer likevel mot å resultere i serieproduksjoner (2005:96). Hun argumenterer

videre for at offentlig-private samarbeidskoalisjoner pakker landskap uten fokus på bredere sosial nytte (2005:97). Målet er å tjene eksterne interesser i stedet for å imøtekomme lokale behov

Det skiller mellom to hovedtyper av næringskonsentrasjoner med ulik skala, diversitet og dynamikk: spesialiserte og generelle agglomerasjoner ([www.aksjonsprogrammet.no](http://www.aksjonsprogrammet.no) 04.2006 : 54). *Spesialiserte agglomerasjoner* er næringsmiljøer dominert av bedrifter innenfor samme eller relaterte bransjer eller kunnskapsfelt (ibid.). Dette er spesialiserte næringsmiljøer der bedriftene har lokaliseringsfordeler, samtidig som de har innovasjons- og vekstevne særlig innenfor de aktuelle bransjer/ kunnskapsfelt (ibid.). Strategier for å videreutvikle og fornye eksisterende bransjer man er spesialisert innenfor gjøres ofte blant annet gjennom å styrke de eksterne kopleingene til personer, kunnskapsmiljøer og nasjonalt og internasjonalt marked (ibid.). På Forus er målet å forbli en spesialisert næringsklynge, gjennom en videreutvikling til næringsklynge med et kompetanseskifte fra fossil til postfossil energi.



Figur 23 - 2020 Park på Forus Øst er en moderne kontorpark tilpasset kunnskapsnæringsens behov (Foto: Helge Sivertsen).

### 3.6.2 Utviklingen av Forus preget av nettverk og entreprenørskap

I 2008 gikk daværende leder for næringsregionen, Jostein Soland, ut i Stavanger Aftenblad med sterk kritikk av disposisjoner gjort av styret og ledelsen i Forus Næringspark angående opprettelsen av et nytt offentlig-privat selskap innen tomteutvikling (Farsund 2010:159). Kritikken førte til en omfattende debatt om hvilke roller politiske ledere kan ha i slike styringsnettverk, og det nye selskapet ble stoppet (ibid.). Forus Næringspark har de siste årene tatt en aktiv rolle i utviklingen av næringsområdet, og de proklamerer at de arbeider for å fremme næringslivets interesser i sitt arbeid. En fagperson innen byutvikling i Stavanger, er kritisk til at kommunenes styring av utviklingen i området svekkes gjennom at området utvikles på vegne av Forus Næringspark som er et offentlig/privat eiendomsselskap:

*«Hele Forus området er administrert av Forus Næringspark, som blir stemmen utad, på vegne av alle grunneierne der. Så det er et særdeles grunneierstyrt område. Der kommunene etter mitt syn virker å ha mindre innflytelse. (...) Det er mange nok erfaringer som skulle tilsi at man blir mistenksom fordi man nok forsøker å selge inn en kvalitet for å appellere til flere, for å få avertert for at det også skal komme boliger i området.» (Intervju 05.02.2014)*

Representanten fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen bekrefter at næringslivet spiller en viktig rolle for utviklingen av området, og at oljenæringen og Statoil sin tilstedeværelse er helt avgjørende for den videre utviklingen (Intervju 07.02.2014).

*«Vi har tre kommuner som vi må forholde oss til, som sitter som eiere i Forus Næringspark. Og da avgjør jo vi. Vi har noen interesser på vegne av næringslivet, for det vil få konsekvenser for en del av våre medlemsbedrifter der ute» (Intervju 07.02.2014).*

En fagperson innenfor byutviklingen i Stavangerregionen viser til Forusvisjonen som et redskap for å øke områdets attraktivitet og verdi, i likhet med hva en representant fra transformasjon i Forus Næringspark, har sagt. Informanten påpeker at Forusvisjonen bygger på positive verdier om et grønt urbant landskap med gode mellomromlige verdier, men at de er utopiske og urealistiske:

*«For meg virker det som en utopi, men vi kjenner jo andre bystrukturer i verden som har klart en slik omstilling, og det er de de ofte viser til. Man skal på en måte bygge skyskrapere for å få det til, også kan man si at det er mange som synes det er bra. Men det må i alle fall en ganske styrt verdidebatt inn i det, og det må legges noen ganske viktige strukturelle grep i*

*forkant hvis det er det man vil ha. Også må man se på hva som er konsekvensene for resten av regionen. En ting er 40 000 nye arbeidsplasser ut i fra slik som verden ser ut i dag. Det kan plutselig endre seg. Det kan hende situasjonen i Europa endrer seg ved at det skjer økonomiske endringer som gjør at vi som region ikke er den mest attraktive. Det kan komme endringer som påvirker hele energiregnskapet, fordelingen og ressursfordelingen, og da kan det være at Forus ikke er det mest interessante. Kanskje Stavanger regionen heller ikke er den mest interessante. Man må i alle fall kunne tenke flere scenarier» (Intervju 05.02.2014).*

En representant for transformasjonen på Forus bekrefter at visjonen bærer preg av å være en utopi, men at strategiene og hovedtrekkene i utviklingen er realistiske:

*«Visjonen skal være noe man skal strekke seg etter. Det vil aldri bli slik visjonen viser. Vi mener det som er viktig i visjonen er at den legger noen føringer på hvilke retninger man ønsker å gå, i forhold til hva vi vil få til der ute, og en del hovedgrep. Hovedgrepene med Forus Allmenningen og kunnskapsaksen er realistisk. Den skal vi få til. Og vi er allerede i ferd med å få til deler av den. Det vi kaller Allmenningen er en kollektivakse, gang, sykkel og grønne strukturer med høy kvalitet som næringsparken vil ta ansvaret for å bygge. Det vil gi en struktur på området, og der skal vi også få til den urbane bebyggelsen i en første fase av utviklingen. Og Statoil vil være en av de første som kommer i realiseringen av den biten. Vi har kollektivbrua på plass allerede, den kostet 120 millioner. Det er andre interessenter som vi snakket med, altså store interesserte aktører, som har interesse av å etablere større bygg langs denne traseen. De synes det er interessant å ha den type retningslinjer for hvordan man tenker fremtidig Forus. Vi vil selvfølgelig utfordre dem sammen med kommunene for å følge de linjene. Men dette er en visjon, det er ikke en plan, og det er ikke en juridisk knytning til dette. Likevel ser vi det fungerer i forhold til at vi gir innspill til kommunene. Eksempelvis på Forus Øst er det et stort planarbeid på gang i regi av Stavanger Kommune. Det er et planområde som er større enn Jåttåvågen. Det kommer 4000-5000 nye boliger. Altså 8000 personer pluss en del arbeidsplasser. Vi ser at visjonsgrepene viser tydelig igjen i områdeplanen som Stavanger Kommune arbeider med, og det synes vi er veldig kjekt. Det er sånn vi ønsker det skal fungere. Vi har sammen med arkitektene orientert om hvordan vi tenker. Det som ofte er en utfordring når kommunene utarbeider sine juridiske planer, er at de bare ser på ett område, også ser de ikke på helheten i det området. Dette er visjonen, som viser de helhetlige grepene som bør tas» (Intervju 22.01.2014).*

### 3.7 Fra regulert til markedsstyrt boligpolitikk

I etterkrigstiden har deler av boligmarkedet vært regulert ([www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no) 6.16 Boligpolitikk). På 1980-tallet skjedde det en gradvis, men rask, liberalisering av boligmarkedet. Reguleringen av omsetning av leiligheter i borettslag og boligbyggelag ble satt friere, og takstene ble kraftig oppjustert slik at prisene på boliger med boretts- og selveierboliger ble mer homogeniserte (ibid.). Den sterke veksten i Norge siden 1980-tallet har ført til at boligprisene også har steget kraftig. Den kraftige prisstigningen i pressområder kan, ved siden av endringene i reguleringsregimet, delvis forklares med begrenset tilgang på boliger; samtidig som etterspørselen etter boliger i urbane områder har økt kraftig, har boligbyggingen vært begrenset (ibid.).

En betydelig del av ansvaret for planlegging og utbygging av boliger er delegert til kommunene, som dermed er sentrale aktører når det gjelder boligpolitikken ([www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no) 6.16 Boligpolitikk). Det er store forskjeller mellom kommunene når det gjelder boligpolitisk aktivitet. Noen kommuner bygger og eier boliger selv, andre legger til rette for utbygging av kommunal infrastruktur til boligområder, mens noen kommuner i stor grad begrenser seg til behandling av byggeløyver (ibid.). Med fri prisdannelse på boligmarkedet har det tidligere målet om at alle skal kunne disponere «en bolig innenfor en utgiftsramme som står rimelig i forhold til inntektene» eller «en rimelig bolig», endret seg (ibid.). Betalingsevne og betalingsvillighet er i et fritt marked husstandenes konkurranseforutsetninger i etterspørselen av en god bolig. Dette har betydd at boligpolitikken har blitt stilt overfor særskilte krav. For det første er det et politisk ansvar å sørge for at de som av ulike grunner ikke greier seg på boligmarkedet får nødvendig bistand til å oppnå og opprettholde en god bolig. For det andre er det et boligpolitisk ansvar å sikre en rimelig balanse mellom tilbud og etterspørsel på boligmarkedet, blant annet for å bidra til at boligprisene ikke blir høyere enn at den enkelte ved hjelp av egne inntekter kan skaffe seg en bolig. For det tredje er det et boligpolitisk ansvar å sørge for miljø- og kvalitetsaspekter som markedet ikke ivaretar. Det overordnede målet for boligpolitikken er således at alle skal kunne disponere en god bolig i et godt bomiljø ([www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no) 6.16 Boligpolitikk).

I følge Brenner og Theodore inngår en deregulering av boligpolitikken som en del av den kreative ødeleggelsen som følger neoliberalisering av institusjonene, ved at deregulering av boligutbygging og fristilling av boligmarkedet fører til ujevn sosial fordeling og ujevn geografisk utvikling (2008:18-19). David Harvey argumenterer for at deregulering av boligmarkedet, utviklingen av næringsparker og offentlig-private koalisjoner i byutviklingsprosessen ikke bare er en følge av

spontant lokalt press, men også reflekterer den kraftfulle regulerende effekten av interurban konkurranse:

*«It is by no means clear that even the most progressive urban government can resist [social polarization] when embedded in the logic of capitalist spatial development in which competition seems to operate not as beneficial hidden hand, but as an external coercive law forcing the lowest common competitively organized urban system» (Harvey (1989) i Peck og Tickell 2008:46)*

En representant fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen bekrefter at manglende regulering av boligmarkedet har ført til dyrere boliger og ujevn sosial fordeling i Stavanger:

*«Man har bygget for få boliger. Det er et skippertaksprosjekt akkurat nå, fordi man har bygget for lite og for sent. Boligprisene vi har i dag kommer av et misforholdet mellom tilbud og etterspørsel. Derved må folk flytte langt vekk for å ha råd til å bo. Det er noe vi jobber med. Alle skjønner at dette må vi gjøre noe med, men det tar tid å snu» (Intervju 07.02.2014).*

En aktør i planprosessene beskriver konsekvensene av dagens boligpolitikk på følgende måte:

*«Jeg har jobbet og skrevet mye om dette med boligpolitikk. Man har skjøvet alt dette over på markedet. Kryss over alt som heter boligpolitikk. Det eneste man gjør nå er å si hvor det skal bygges boliger. Man sier ikke hvor mange, men tomteutnyttelse, og det bygges kun for de som har over middels inntekt. Kun for de med dobbel inntekt eller enslige med kjempeinntekt. Og i og med at de bygger for lite, så blir det ikke slik som før, hvor det ofte ble noen billige boliger i andre enden. Alt er blitt dyrt. Selv gamle hus som du må pusse opp er nesten like dyrt som nytt. Ved å ha en aktiv boligpolitikk, ville man kunne gjøre mye i et slikt område. I Holland ble vi presentert for en modell som jeg likte veldig godt, men den krever at kommunen eier grunnen, for ellers kan du ikke gå inn i en så detaljert avtale. Da kan du bare styre med bygningsloven, og det er ikke mye du kan styre med den» (Intervju 03.03.2014).*

## **4 EPISTEMOLOGISK GRUNNLAG OG METODE**

### **4.1 Produksjon av rom**

I min problemstilling spør jeg hvorfor urbane rom som Forus etableres. Jeg etterspør med andre ord kunnskap om hvorfor et spesifikt urbant rom produseres, her representert av Forus, som er min case. Som metodologisk inngang vil jeg bruke Soja sin teori om produksjon av rom som en trialektisk

prosess. De tre fasene i denne prosessen firstspace; rom slik vi oppfatter det med sansene, ved å representere fysiske størrelser; materialitetsmanifestet volum, utstrekning og materiell form (Soja 2000:10-11). Secondspace viser til representasjoner av rom i form av symboler, tekst og visuelle uttrykk. Secondspace vviser til det tenkte byrom - byrom som diskurs. Thirdspace viser til produksjonen av rom gjennom menneskelig interaksjon i og med rommet slik det skapes i First- og Secondspace (Soja 2000:10-11). Produksjonen av rom må på bakgrunn av dette forstås som en trialektisk prosess hvor hver romlig dimensjon påvirker og strukturerer hverandre. Jeg vil bruke Sojas trialektikk som et metodologisk redskap for å diskutere de forskjellige aspektene ved problemstillingen. På den måten ønsker jeg å skape forståelse for samspillet mellom aktuelle urbaniseringsprosesser og utformingen av Forusvisjonen, og hvordan disse utspiller seg i det urbane rommet, former den menneskelige opplevelse og legger rammer for sosial samhandling og interaksjon. Fordi jeg går inn i et byrom som er i planleggingsfasen vil jeg fokusere på hvordan området er strukturert og hvordan det blir representert gjennom visjoner og planer for en ny bydel. Den ideologiske fremstillingen som er knyttet til det faktiske rommet forandrer vår opplevelse av det. Soja sine begreper utgjør det epistemologiske utgangspunktet for hvordan produksjonen av urbane rom kan forstås. Metodologisk vil begrepsapparatet utgjøre en sentral struktur, og være premissgivende for argumentasjon og resonnementsutvikling.

## **4.2 Definerings av Forus som urbant rom**

For å kunne besvare problemstillingens første ledd som er hvorfor urbane rom som Forus etableres, er det nødvendig å definere hva som kjennetegner Forus som urbant rom. Dette vil jeg gjøre gjennom referanser til urban teori og kartlegging av aktivitet og aktører på Forus. Som et ledd i denne tilnærmingen vil jeg skissere de strukturerende grepene som ble gjort da Forus ble etablert som næringspark på 1960-tallet, og redegjøre for hvilke følger disse grepene har for Forus slik det framstår og fungerer i dag. Dette vil jeg gjøre ved å se på kart og planer over området og sammenligne dette med intensjonene i planmaterialet fra «Forus – Disposisjonsplan med supplerende utredninger» (1965).

## **4.3 Forus i et trialektisk perspektiv**

Problemstillingens andre ledd søker å diskutere hvordan oljenæringen påvirker opplevelsen av et slikt bylandskap ved å være premissgivende for den materielle og visjonære planleggingen av området, sett fra first- og secondplace perspektiv. Jeg vil hovedsakelig vektlegge representasjoner og

visjoner innenfor rammene av secondspace, men også hvordan disse justerer og kalibrerer områdets materielle betingelser.

#### **4.3.1 Firstspace-perspektiv**

Firstspaceperspektiv tar utgangspunkt i det fysiske rom og henviser til den materialistiske tilnærmingen til det romlige. I følge Soja vil man gjennom dette perspektivet studere byrom som materialiserte, romlige prosesser som virker sammen for å produsere og reprodusere konkrete former og spesifikke mønster i byrommet (2000: 10). Kunnskap om Forus i et Firstspaceperspektiv, vil gi oss kunnskap om hvordan Foruslandskapet ytrer seg gjennom materielle manifestasjoner som produserer sosiale handlinger og aktivitet i området.

#### **4.3.2 Secondspace-perspektiv**

Secondspace-perspektiv viser til det tenkte og forestilte byrom slik det uttrykkes gjennom ord og visuelle uttrykk. Secondspace viser også til representasjoner av rom, i betydningen av hvordan rom representeres gjennom menneskelig forestillinger, visualiseres i form av representasjoner, omtales, beskrives og karakteriseres (Soja 2000:11). Secondspace innebærer den bevisstheten og de intensjoner som fremmes i forhold til det aktuelle rommet, og de maktstrukturene og overordnede politiske og globale prosessene som er med å forme forståelsen (Griffith 2013:43). Forusvisjonen kan forstås som representativ for Forus i Secondspace, nettopp fordi det er forestillinger og visjoner om et fremtidstenkt landskap.

Oljenæringen er både fysisk tilstede, i form av sine bygninger, materielle infrastrukturer, som praksis og aktivitet. Oljenæringens fysiske tilstedeværelse og praksiser genererer samtidig image og identitet av Stavanger som Oljehovedstad og Forus som en av de viktigste olje- og energiklyngene i Europa. Dette forholdet legger visjonære føringer for hvordan man tenker i forhold til videre utvikling. I følge Soja er bruk av visjoner og representasjoner et uttrykk for makt og ideologi, kontroll og overvåkning (Soja 1996:67). Produksjon av rom i secondspace, gjennom visjoner og representasjoner er med å forme den totale forståelsen for byrom, og kan derved brukes som et virkemiddel for å fremme økonomiske og politiske strategier for urban restrukturering. Makt slik den uttrykkes og struktureres gjennom secondspaceperspektivet, blir først ideologisert og i neste omgang politisert. Visjoner og ideologi brukes derved for å gjøre politikk operasjonelt.

Mine analyser vil ikke kunne gi svar på hvordan det planlagte byrommet vil oppleves i et thirdspaceperspektiv. Hvordan det fremtidige Forus vil oppleves og hvordan menneskelig interaksjon i og med rommet vil utfolde seg, kan man først si noe om etter at rommet er bygget. Ved å analysere



visjonene og planleggingsarbeidet opp mot de eksisterende strukturene på Forus, vil jeg diskutere i hvilken grad og på hvilken måte utviklingen er preget av neoliberale strategier.

#### **4.4 Petrolisering**

Brenner og Theodore argumenterer for at den viktigste oppgaven når neoliberalisme skal undersøkes, er å kartlegge de kontekstspesifikke forholdene til «actually existing neoliberalism» (Brenner og Theodore 2008:2). Dette innebærer en kartlegging av hvordan neoliberalisme produseres som urbant rom, men også hvordan neoliberalisme forstås, aktualiseres og reproduseres. Neoliberalisme har en geografi. Selv abstrakte ideologier og diskurser har en avsender og mottaker; en territoriell og romlig dimensjon. Kommandosentre og ideologiens brister kan og bør identifiseres. Samtidig er det vesentlig å utforske hvilken rolle det neoliberale spiller i urbane restruktureringsprosesser. De supernasjonale og nasjonale parameterne for neoliberalismen er velkjent i litteratur om geopolitisk økonomi, men det finnes mindre kunnskap om hvordan neoliberalismen genererer effekter i subnasjonal skala, innenfor byer og regioner. Peck og Tickell hevder at det er neoliberaliseringsprosessens system for diffus makt som gir gjennomtrengningskraft (2008: 53). På bakgrunn av dette, er det interessant å avdekke kommandosentrene, i betydningen av hvem som er initiativtaker for neoliberale restruktureringsprosjekter av urbane landskap, og hvordan de artikuleres. Brenner og Theodore hevder at brytningspunktene mellom ideologi og praksis, doktrine og virkelighet, visjon og konsekvens ikke er en tilfeldighet, men blant neoliberaliseringsprosessens mest grunnleggende funksjoner (2008:5). De hevder videre at neoliberale restruktureringsprosjekter intensiverer forskjeller, skaper en ødeleggende «interplace» konkurranse og generalisert sosial usikkerhet (2008:5). De argumenterer for at de kontekstspesifikke samhandlingene mellom de etablerte regulerende styrene og de fremvoksende neoliberale, markedsorienterte restruktureringsprosjektene er et uttrykk for, og katalysator til den kreative ødeleggelsen av det politisk-økonomiske landskapet (2008:2). På Forus kan det hevdes at disse prosessene er aktivisert gjennom oljenæringens etablering i området, og på bakgrunn av det samler jeg prosessene under det prosessuelle konseptet petrolisering. Petrolisering er dermed et kontekstspesifikt fenomen og et neoliberalt prosjekt. Petrolisering innebærer de neoliberale og globale urbaniseringsprosesser slik de utfolder seg i en kontekst bestående av petroleumsnæringens tilstedeværelse og dominerende posisjon, og som premissgiver for strategisk utvikling av området.

Begrepet petrolisering har også vært brukt i andre sammenhenger og studier. Det har blant annet vært brukt til å vise i hvilken grad tilknytning til oljenæringen påvirker arbeidstakeres politiske holdninger og verdier (Grendstad og Rommetvedt 1995:52).

#### **4.4.1 Petrolisering som analytisk og teoretisk inngang**

Ved å bruke petrolisering som analytisk inngang vil jeg forsøke å gjenkjenne modeller for neoliberal tenkning og praksis slik det uttrykkes i planer og visjoner for den planlagte transformasjonen av Forus. I følge Bergsli kan neoliberale ideologier spores gjennom territoriell konkurranse som har ført til nye former for bypolitikk og nye strategier for å oppnå vekst og utvikling (2005:89). Brenner og Theodore mener at neoliberale strategier er blitt interiorisert inn i urban politikk ved at nye former for territoriale allianser forsøker å vitalisere lokale økonomier gjennom neoliberale strategier (2008:20-21). Eksempler på disse strategiene er markedsføring av steder, oppføring av kunnskaps- og næringsklynger, lokale skatteletter, byutviklingsforetak, offentlig-private koalisjoner, urban restrukturering, saneringsprosjekter for eiendom, inkubatorprosjekter, utvikling av nye strategier for sosial kontroll, og lokale og regionale modifiseringer av institusjoner (ibid.). Urban utvikling har flere aktører; private foretak, kommunale regulerende styrer, offentligprivate koalisjoner og innleid profesjonell kompetanse i form av arkitekter og konsulenter med forskjellig bakgrunn, er aktive deltakere i byutviklingsprosessen. Den urbane politikken som styrer byutviklingen er derved preget av de forskjellige aktørenes verdier, holdninger og prioriteringer. Dette setter spor og legger føringer for hvordan urbane områder utvikles. Men det aktiviserer også en utvelgingsmekanisme som prioriterer restrukturering av enkelte urbane områder framfor andre. Behov for revitalisering, imagebygging og ny identitet gjennom restruktureringsprosjekter er ofte generert av økonomiske og næringsmessige interesser. En restrukturering av urbane områder booster imagebygging og gjenskaping av identitet, som er viktige elementer for å kunne hevde seg i den interurbane konkurransen, og tiltrekke ønsket profesjonell arbeidskraft, investeringer og etableringer av næringer. Ved å identifisere disse prosessene som et neoliberalt prosjekt, og ved å utpeke prosjektene kommandosentre, vil det i større grad være mulighet for å forutse de faktiske konsekvensene av neoliberale restruktureringsprosjekter.

## 4.5 Case studie

Denne studiens mål er å generere kunnskap om produksjon av urbane landskap sett som en trialektisk prosess. Byrommet studeres både i fysisk form og som visjonært landskap, og diskuteres i lys av urban teori som er kritisk til neoliberalisering. Oljenæringens dominerende posisjon i det aktuelle bylandskapet gjør Forus til et representativt case for hvordan neoliberale krefter påvirker produksjonen av byrom, samtidig som det også er en sentral aktør i reproduksjon, mutering og kontinuerlig restrukturering av globale og neoliberale prosesser. Brenner og Theodore argumenterer for at neoliberalisering av byrom er en kontekstspesifikk prosess (2008:2). De fleste studier om hvordan disse prosessene utspiller seg og genereres, er fra Stor Britannia og USA. I «Norske byregioner. Utviklingstrekk og styringsutfordringer» (Farsund og Leknes 2010) diskuteres framveksten av styringsnettverk som strukturerende for byutvikling, infrastruktur og næringsutvikling i norske byregioner. Det samme gjør Heidi Bergsli i sitt studie fra Bjørvika i Oslo (2005), og Oddruud Sæter og Marit Ekni Ruud sine analyser av Gamle Oslo (2005). Farsund og Leknes har vist hvordan den internasjonale forskningslitteraturen kan problematisere og diskutere overgang fra government til governance sett i forhold til norske forhold. Et casestudie om neoliberalisering av byrommet Forus vil også kunne gi oss kunnskap om hvordan neoliberale strategier virker i en sosialdemokratisk og norsk kontekst. På bakgrunn av dette har jeg valgt å gjennomføre et forskningsdesign med én case, også kalt single case studie (Yin 2009:46). I følge Yin er et casestudie en empirisk undersøkelse som undersøker et samtidsfenomen i sin reelle kontekst, og forskningsdesignet brukes gjerne når grensen mellom fenomenet og konteksten ikke er åpenbar (2009:17-18). Fenomenet jeg undersøker er neoliberalisering av Forus som byrom. I følge Yin vil man i en casestudie forholde seg til en teknisk annerledes situasjon som er avhengig av å ha flere kilder til informasjon og hvor data fra de forskjellige kildene settes sammen ved bruk av triangulering (ibid.). Jeg vil i denne studien bruke kvalitative metoder. Jeg vil bruke kvantitative data fra blant annet IRIS sin rapport. I et casestudie er viktig å ha et tydelig teoretisk utgangspunkt, hvor det anvendes relevante teorier som guide til datainnhenting og analyse (ibid.). Layder argumenterer også for at de teoretiske forutsetningene skal virke som ledetråder i analysen, men åpner for at funnene skal kunne brukes til å modifisere teorien (Layder (1998) i Blaikie 2010:146 - 147):

*«Adaptive theory focuses on the construction of novel theory in the context of ongoing research by utilizing elements of prior theory (both general and substantive) in conjunction with theory that emerges from data collection and analysis. (...)The adaptive theory that results from such an interchange «and dialogue always represents an attempt to depict the*

*linkages between lifeworld and system elements of society. (...) Adaptive theory is accretive; it is an organic entity that constantly reformulates itself both in relation to the dictates of theoretical reasoning and in relation to the «factual» character of the empirical world. Prior theoretical concepts and models suggest patterns and «order» in emerging data while being continuously responsive to the «order» suggested or unearthed by data themselves» (Layder (1998) i Blaikie 2010: 147).*

Jeg vil primært bruke data fra kvalitative metoder, men også bruke data fremkommet gjennom andre studier for å definere aktivitet og forhold i mitt studieområde. Casestudiens styrke er nettopp dens evne til å behandle en større variasjon data slik som dokumenter, intervjuer, materielle strukturer og observasjon, noe som har vært viktig for å kunne belyse problemstillingen fra flere sider. Jeg har fulgt et forskningsdesign innenfor de rammene Yin utreder, der problemstilling inneholder hvorfor og hvordan spørsmål, et case som er begrenset i tid og rom, og etablerte kriterier for å analysere funnene i henhold til Brenner og Theodores teorier og «actually existing neoliberalism». Brenner og Theodore etterspør studier som genererer kontekstspesifikk kunnskap om neoliberaliseringsprosesser slik de eksisterer i dag:

*«An adequate understanding of actually existing neoliberalism must therefore explore the path-dependent, contextually specific interactions between inherited regulatory landscapes and emergent neoliberal, marked-oriented restructuring projects at a broad range of geographical scales» (Brenner og Theodore 2008:2).*

Denne studien er av typen single case design. Single case studier kan til en viss grad virke begrensende, da kunnskapen som genereres ikke er generaliserende, men i stedet viser hvordan en teori utfolder seg innenfor de kontekstuelle rammene til den utvalgte casen. Single case studier gir i motsetning til multiple casestudier, mulighet å produsere dybdekunnskap mer enn breddekunnskap. Et multiple case studie vil gi bedre vilkår for generalisering når det kommer til vurdering av teori innenfor et utvalg av tilsvarende kontekstspesifikke rammer, men Yin argumenterer likevel for at single case studier kan brukes til å teste velformulerte teorier (Yin 2009). Han oppgir flere argumenter for når et single-case studie er passende:

*«The single-case design is eminently justifiable under certain conditions - where the case represents (a) a critical test of existing theory, (b) a rare or unique circumstance, or (c) a representative or typical case, or where the case serves a (d) revelatory or (e) a longitudinal purpose» (Yin 2009:52).*

I denne studien er det nettopp de forhold som er skapt på Forus gjennom oljenæringens tilstedeværelse som er prosjektets hovedanliggende i det neoliberaliseringsprosessen skapes og omskapes gjennom visjoner og materiell produksjon av byrom. På bakgrunn av dette har valget av Forus som single case vært det mest formålstjenende. Videre kan man si at Forus kan tenkes å være representativ for randsonelandskap utviklet innenfor neoliberal og globalisert kontekst, og ifølge Yin er dette et argument for valg av single case studie. Gjennom et casestudie få muligheten til å gå i dybden og avdekke forhold som ikke er åpenbare (Yin 2009). Og på denne måten vil studien også generere dypere forståelse for de fenomener som er gjenstand for undersøkelse. I følge Brenner og Theodore vil mangfoldet av studier om hvordan neoliberaliseringsprosesser utfolder seg i kontekstspesifikke forhold bidra til økt forståelse av fenomenets natur:

*«In contrast to neoliberal ideology, in which marked forces are assumed to operate according to immutable laws no matter where they are «unlashed», we emphasize the contextual embeddedness of neoliberal restructuring projects insofar as they have been produced within a national, regional, and local contexts defined by the legacies of inherited institutional framework, policy regimes, regulatory practices, and political struggles»(Brenner og Theodore 2008:2).*

Brenner og Theodore har gjennom deres konsept for «actually existing neoliberalism» registrert en prosess av kreativ ødeleggelse bestående av et skapende og et destruktivt moment (2008:17-19 og 22-25). Jeg vil bruke deres konsept som metodologisk inngang for å undersøke om funnene i min undersøkelse sammenfaller med deres teorier. Det vil kunne styrke validiteten i argumentasjonen. De refererer til «contextual embeddedness» i neoliberale restruktureringsprosjekter, noe som viser til hvordan neoliberalisme romliggjøres og materialiseres innenfor firstspace. Samtidig som den neoliberale parolen strukturerer byområder i secondspace ved at den legger føringer for hvordan rommet presenteres gjennom imagebygging, identitetsbygging og strategiske visjoner. Det vil i analysen også være viktig å utrede på hvilken måte de teoretiske forutsetningene utfolder seg og tilpasser seg kontekstuelle forhold.

## **4.6 Intervju**

Jeg har gjennomført aktive, ustrukturerte intervjuer av nøkkelinformanter. Informantene er valgt ut fordi de besitter kunnskap som er viktig for å gi et mer utfyllende bilde av problemstillingen. Noen av informantene har vært direkte involvert i utformingen av Forusvisjonen, mens andre er inkludert i

undersøkelsen for å representere relevante holdninger og synspunkter som har vært en del av den offentlige debatt. Informantenes navn vil ikke tilkjenngis. I stedet vises det til informantenes tidligere og nåværende rolle i transformasjonsprosessen. Informantene representerer følgende posisjoner:

- Representant for transformasjon, Forus Næringspark. 22.01.2014.
- Fagperson innenfor byutvikling i Stavanger-regionen. 05.02.2014.
- Representant for Næringsforeningen i Stavanger-regionen. 07.02.2014.
- Representant fra konsuletvirksomhet og tidligere ansatt i offentlig sektor. 03.03.2014.
- Representanter fra Stavanger Kommune. 02.04.2014.

Jeg har gjennomført aktive samtalepregede intervjuer. Med aktiv menes i denne sammenhengen kontinuerlig forsøk på å prøve ut egne forutsetninger så vel som forutsetninger for informantens observasjoner, beskrivelser og vurderinger (Andersen 2006:280). Jeg forberedte individuelle spørsmål til hver av informantene, for å sikre at jeg fikk belyst sentrale punkter i problemstillingen, men la samtidig vekt på å la informantene snakke fritt og komme med innspill. Målet med intervjuene har vært å etablere kunnskap om hvilke holdninger og forventninger som er knyttet til Forusvisjonen og restruktureringen av Forusområdet, fra aktører som er direkte eller indirekte involvert i transformasjonsprosessen. Informantenes subjektive og profesjonelle fremstilling er viktige inntak for å forstå, tolke og forklare hendelser og prosesser. Fordi informantene representerer forskjellige interessefelt og har tydelige roller i utviklingen av Forus, er det også rimelig å anta at de kan ha agendaer og oppfatninger om hva som er den beste, redeligste og rimeligste måten å forstå og framstille saken på. I denne studien har det vært et mål å kartlegge holdninger for å forstå og avdekke eventuelle agendaer, og dermed gjøre det klarere hvilke mål de forskjellige aktørene har for transformasjon av Forus. Et annet mål har vært å prøve ut egne tolkninger av de mønstrene som analysen avdekker. Jeg har også fått inngående beskrivelser knyttet til områdets historiske utvikling av aktører som har arbeidet med utvikling av området i over 30 år.

#### **4.7 Analyse av de fire strategiene**

Målet for å analysere de fire strategiene som er etablert i Forusvisjonen, er å sette dem opp mot teorier om neoliberalisering av bylandskap. De fire strategiene er:

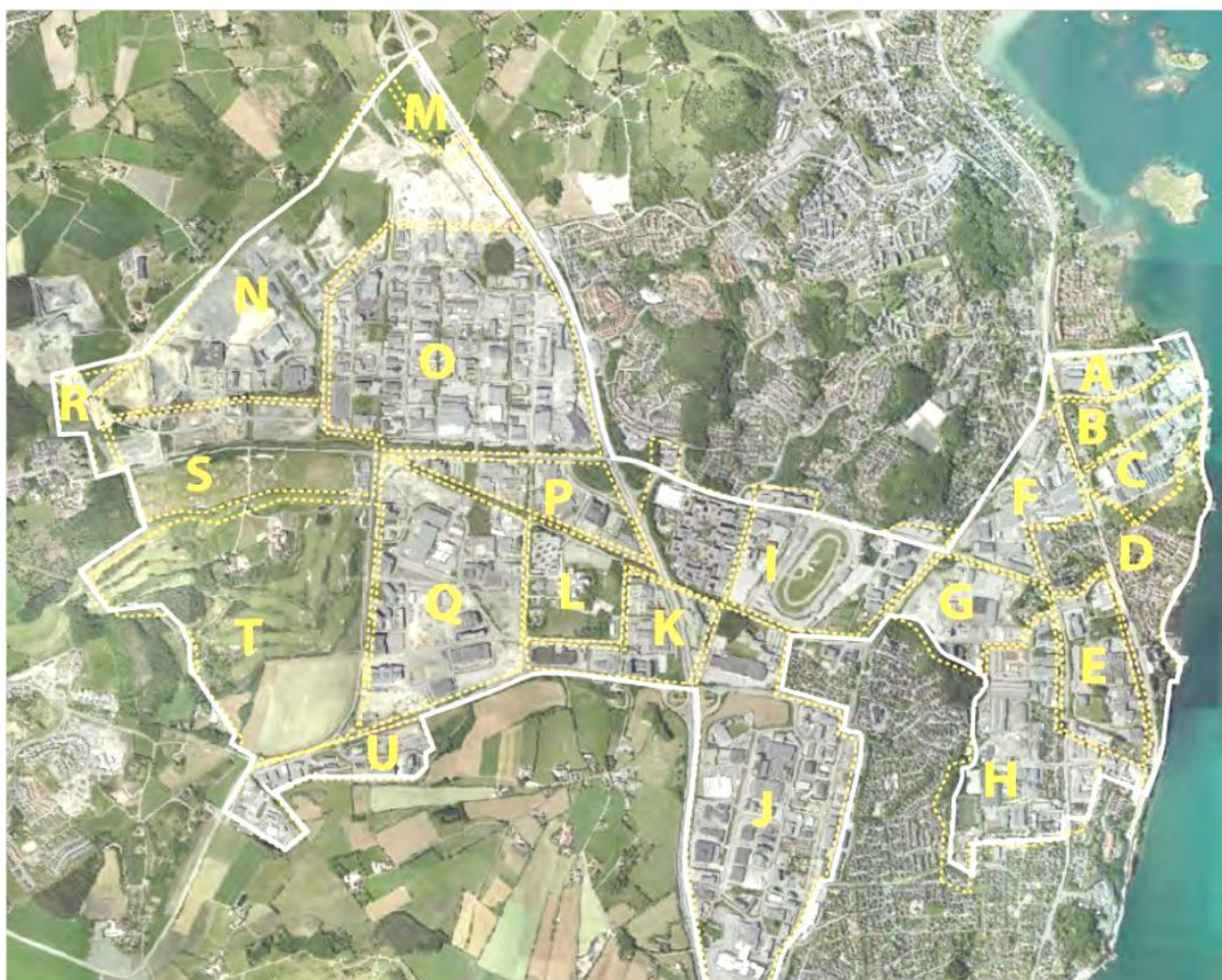
- Urbanitet
- 10 minutters byen

- Robusthet
- Et grønt Forus

Ved å bruke denne inngangen ønsker jeg å diskutere hva disse strategiene er et uttrykk for i lys av neoliberal urban diskurs, og hvordan de passer inn i en historisk utvikling hvor transformasjon av bylandskap i økende grad brukes til å fremme økonomiske interesser i en interurbankonkurranse. Målet er å skape en analytisk plattform for å undersøke på hvilken måte Forusvisjonen og de fire strategiene befester neoliberale visjoner som i neste omgang legger føringer for bygging av et fremtidig bylandskap med en forespeilet sosialitet.

#### 4.8 Kartlegging av strategiene i visjonsmaterialet og reguleringsplaner

Jeg har valgt to områder som inngår som integrerte enheter i min case. Disse områdene er område Forus Øst og Forus Nordvest, tilsvarende område O i Forusvisjonen. Disse områdene er valgt fordi



Figur 24 - Kart over Forus. Forus Nordvest tilsvarende område O, og Forus Øst tilsvarende området A - H. (Kart: Juul Frost Arkitekter)

de er prioriteringsområder i visjonsarbeidet, og dermed to av de områdene som har fått mest oppmerksomhet i utredning- og visjonsarbeidet. Forus Øst er valgt fordi det pågår utarbeidelse av ny reguleringsplan for dette området som planlegges ferdigstilt ved utgangen av 2014. Det vil være relevant å undersøke i hvilken grad strategiene fra Forusvisjonen er integrert i dette planarbeidet. Samtidig er Forus Øst et knutepunkt for kollektivtransport, ved at Forus Stasjon ligger i området og området ligger tett opp mot kollektivakser for buss. Det har også vært mye fokus på utviklingen av dette området i media, og det er et område som allerede har nærhet til boliger og infrastruktur som støtter en mer heterogen utvikling av området. Jeg har også valgt å undersøke Forus Nordvest fordi dette området er representativt for næringsområdets karakteristiske typologi og strukturelle utforming. Strukturene i dette området kan tenkes å i større grad utfordre urban utvikling og en transformasjon i tråd med Forusvisjonen og de urbane strategiene.

Jeg vil gjøre rede for hvordan de fire strategiene er representert i Forusvisjonen. Deretter vil jeg undersøke og kartlegge i hvilken grad disse strategiene er mulige å utføre i forholds til de strukturene og reguleringsplanene som finnes i dag, samt hvilke konsekvenser en transformasjon i tråd med strategiene i Forusvisjonen vil ha for det levde liv. Dette vil jeg gjør gjennom observasjon og ved å analysere reguleringsplanene og reguleringsbestemmelsene for å se hvilke forutsetninger det materielle landskapet og de etablerte bestemmelsene og reguleringene gir for transformasjon. Analysen vil gjennomføres fra et perspektiv som er kritisk til neoliberale strategier for byutvikling.

## 5 ANALYSE

### 5.1 Forus og «olja»

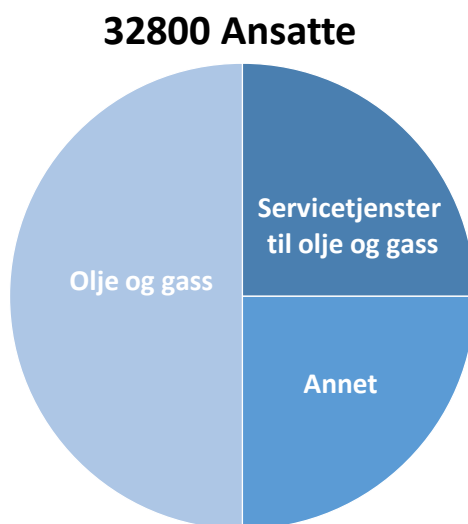
Blant de 100 mest innbringende selskapene på Forus, er åtte av ti direkte knyttet til oljevirkksomheten ifølge rapporten «A billion dollar country» (Aftenbladet.no 15.09.2012). Blant de 20 mest innbringende selskapene er det kun Helse Vest som ikke er direkte knyttet til oljevirkksomheten, mens Statoil har 14 av de 100 mest innbringende selskapene på Forus (ibid.). Rapporten ble bestilt av Forus Næringspark og Greater Stavanger som «med tanke på næringsområdets framtidige utvikling ønsker kunnskap og dokumentasjon av Forus sin betydning i dag og fremtidige potensiale» (Blomgren: 2). Det er 38 200 ansatte på Forus, hvorav halvparten er direkte relatert til olje- og gassindustrien (Blomgren 2012:35). De øvrige næringene er i stor grad rettet mot leveranser til olje- og gassvirksomhetene, blant annet bedriftsrettet tjenesteyting, IKT, kantiner eller bygg og anlegg



(ibid.). Rapporten viser også at det på Forus går et skarpt øst/vest-skille hvor flertallet og de mest verdiskapende arbeidsplassene ligger på vestsiden (Blomgren 2012:29). I følge rapporten viser dette at det kan være rom for en kraftig utbygging og endring i næringsstrukturen på Forus Øst, noe som også vil føre til en betydelig økning av samlet verdiskaping i området (Blomgren 2012:35). Rapporten viser til at en videre utvikling på Forus bør fokusere på olje- og gassvirksomheten, som er områdets viktigste driver (ibid.). Samtidig er den regionale oljeklyngen eksponert for svingninger i oljepris (ibid.). Spørsmålet om «hva vi skal gjøre etter oljen?» besvares delvis med å satse på eksport, enten gjennom egen eksport, eller gjennom utvikling av teknologiske løsninger til bruk i produkter som eksporteres fra andre oljerelaterte næringsklynger (Blomgren 2012:35). Rapporten presenterer ikke klare tall på hvor mye av virksomhetene på Forus som er rettet mot eksport, men har gjort en avrundning på at det potensielt kan være 6000 ansatte innen olje- og gassvirksomhetene som er engasjert i eksportvirksomhet (Blomgren 2012:37). Når de ser på bedriftene som er spesielt rettet mot eksport er det maksimum 2000 av de totalt 19 000 ansatte innen olje- og gassvirksomhet som er engasjert i eksportvirksomhet (Blomgren 2012:29). Det vises til at den kompetansen som i dag brukes på norsk sokkel, ikke er «låst» til norsk sokkel (ibid.). Samtidig vil den kompetansen som er opparbeidet på norsk sokkel utgjøre et konkurransefortrinn i forhold til oppdrag på andre sokler (ibid.). Men det stilles likevel spørsmål om en slik omstilling vil være mulig:

*«Men betyr det at vi kan forvente at flertallet av de 19 000, i global sammenheng relativt høyt avlønnede «oljearbeiderne» på Forus, i fremtiden relativt enkelt vil kunne vris over mot aktivitet rettet mot utlandet?» (Blomgren 2012:39).*

En representant fra Næringsforeningen i Stavanger-regionen bekrefter oljenæringens dominerende posisjon på Forus og at de stiller premisser videre utvikling av området:



Figur 25 - Ansatte på Forus

*«Per i dag så er [oljevirkksomheten] helt avgjørende. De utgjør en voldsom stor majoritet av næringslivet i området. Tar du vekk de så er det relativt lite igjen. (...) Som alt annet her i regionen, er det klart at de setter premissene. En ting er oljeselskapene, du har også leverandørindustrien, også har du alle andre som leverer til dem. Hvis man regner skikkelig etter så er veldig mange avhengige av oljebransjen fordi de leverer på en eller annen måte. Om det er teknologi eller kaffemaskiner, eller hva som helst, så er det mange bedrifter, store bedrifter, med god økonomi, som trenger alle disse leveransene. Så det vil få enorme ringvirkninger hvis det kommer en dramatisk nedgang i den bransjen. (...) Med oljeindustrien er det bygget opp et enormt kunnskapsmiljø. Og det vil finne sine egne veier. Det har sterke internasjonale forbindelser. Så diskusjonen om hva vi skal gjøre etter oljen går jo. Noen sier vi skal bli kunnskapssamfunn. Men det er klart man må inn og se på naturressurser. Du har maritime klynger, oppdrett og alt det der. Også er spørsmålet hva leverandørindustrien vil finne på med sin kompetanse, hvis de ikke lenger kan levere til oljeindustrien» (Intervju 07.02.2014).*

Den samme representanten for næringsforeningen mener Forusvisjonen og det å få til en helhetlig restrukturering av Forus som byområde er viktig for at næringsklyngen skal lykkes i framtiden:

*«[D]et å skape et miljø på Forus som er åpent og hvor det også er aktivitet og det ikke er en spøkelsesby på kveldstid, vil være kjempeviktig. Slik at det er aktivitet, folk er ute, bomiljø, tilrettelagt for barnefamilier, så det ikke bare blir jobbhybler. Det må også være grønne lunger. Og da ligger det i visjonen at en del av den tyngste industrien må flytte på sikt. Og da gjelder det også å ivareta dem på en skikkelig måte. Hadde man bygd en næringsklynge i dag så hadde man lagt en slik visjon fra begynnelsen, også kunne man lettere styrt hva som skal ligge hvor. Men vi har en bransje som går i rykk og napp, det gis gass og trykkes på bremsen litt om hverandre, også blir det litt her og der, og vi bygger rundt omkring uten at det blir kollektivakser eller noen ting. Derfor er det nå veldig viktig å få masterplanen opp og prøve å jobbe etter den» (Intervju 07.02.2014).*

## **5.2 Forus Disposisjonsplan fra 1965**

Forus ble etablert som næringspark for å håndtere det økte behovet for industritomter da oljenæringen etablerte seg i området. Det var flere områder som var aktuelle, men valget falt på Forus, på grunn av områdets sentrale plassering mellom de tre kommunene, Stavanger, Sola og Sandnes. I den sammenheng ble det utviklet en disposisjonsplan for området. «Forus –

Disposisjonsplan» fra 1965 er utviklet av Unicon (United Consultans, Norway) på oppdrag fra Nord-Jæren interkommunale samarbeidsnemnd (Unicon 1965:2). Unicon heter i dag Norconsult, og hadde i dette oppdraget knyttet til seg flere firmaer for å ta hånd om de forskjellige aspektene ved denne tverrfaglige utredningen og mulighetsvurderingen (Intervju 03.03.2014) . I følge en representant fra de offentlig sektor hadde Unicon god faglig innsikt i alle relevante fagsektorer og informanten mener prosjektet var «et av de første pionerarbeidene i hvordan man i Norge utarbeider moderne planlegging» og at planen på grunn av sin tverrfaglige karakter, var moderne for sin tid (Intervju 03.03.2014). Oppdraget gikk ut på å utarbeide en disposisjonsplan med supplerende utredning om grunnforhold, fundamentering, teknisk forprosjektering av kaianlegg, vann- og kloakkledninger, trafikkanlegg og kalkyler for bygge-kostnader, vurdering av egnede bedriftstyper med mer (ibid.). Disposisjonsplanen er en tverrfaglig utredning av områdets muligheter for utvikling av Forus som næringsområde, og inneholder kalkyler og prognoser for hvordan utviklingen best kan struktureres, kostnader, trafikkstrømmer, næringsstruktur og befolkningsvekst med mer. Disposisjonsplanens mål var i stor grad å vurdere forutsetninger for dimensjonering for ulike forhold og hovedlinjene i transportapparatet, og det vises i rapporten til at konsulentene måtte foreta vurderinger i forholds til sentrumsdannelse, plassering av kommunikasjonslinjer og dimensjonerings spørsmål som ikke har vært forhåndsavklart i regionsplanen (Unicon 1965:11). Disposisjonsplanen og regionsplanen har blitt utarbeidet parallelt og det vises til at disposisjonsplanen har «i vesentlig grad bidratt til å avklare regionale spørsmål» (ibid.). Disposisjonsplanen konkluderer med at Forusområdet byr på «gode muligheter for rasjonalisering og ekspansjon» for industrien (ibid.). Etter analyse av detaljhandelen i regionen og den drøfting av samspillet mellom en parallell utbygging av industriområde og et senter på Forus, har det i planen blitt konkludert med å få «betydelige arealer avsatt for sentrumsfunksjoner og parkering sentralt på Forusområdet» (Unicon 1965:12). Det vises til at i og med at områdene er Statens eiendom, vil myndighetene ha full kontroll på tempo og utformingen av utbyggelsen (ibid.).

Det er spesielt tre byplanmessige grep som ble utarbeidet i disposisjonsplanen som har vært strukturerende for utviklingen av Forus som urbant rom. Disse grepene er: «båndbyen», hovedlinjene i transportapparatet og funksjonalistisk sonedeling. Jeg vil også kort gjøre rede for den planlagte etableringen av et «bysentrum» på Forus.

### 5.2.1 «Båndbyen»

Båndbyen er en konsentrasjon av sentra, bolig og industri langs én hovedretning, nord-sør aksen mellom Stavanger og Sandnes (Unicon 1965:16). En tydelig tendens til bosetning langs nord-sør aksen langs jernbanen og riksveien hadde vokst fram på 60-tallet. Det har oppstått et naturlig mønster for fortetning av bolig og næring langs nordsør aksen mellom de to historiske sentrene. Båndby-prinsippet er fortsatt sentralt i fortetningsstrategiene i de regionale planene for byutvikling i området (Intervju 02.04.2014). Jernbane, riksvei og motorvei danner hovedstammen i kommunikasjonsnettene mellom de to historiske bysentrene, og disse blir forbundet i et «rastersystem» hvor de forskjellige veiene ligger mest mulig vinkelrett på hverandre (1965:16-17). Idéen med båndbyen er at områdene tilhørende Stavanger og Sandnes, skal fungere som én by, og det beskrives at noe av hensikten er at «den er elastisk i sin funksjon» (ibid.). Med dette henvises det til at motorveien muliggjør rask forflytning, og at tilknytningspunktene til motorveien må ligge relativt tett (ibid.). Den funksjonalistiske sonedelingen gjør at mennesker ved enkelthet må kunne bevege seg mellom boligsoner, kommersielle soner og industrielle soner. Motorveien er et viktig ledd i denne strukturen. Dette prinsippet har vært grunnleggende i resultatet av Stavanger-regionen som en desentralisert og bilbasert region. Manglende opprustning av kollektivtilbud og veinett etter hvert som byen har vokst, er noen av de største urbane utfordringene i dag. Det ble også planlagt en hovedforbindelse av «høy standard» vei mellom Sola og det øvrige hovedveisystemet ved en direkte veitrasé fra Sola til nord for Forus (1965:19). På grunn av Solas mer perifere beliggenhet i forhold til Forus og nord-sør aksen ble det ikke ansett som formålstjenende å satse på Sola sentrum som servicesentrum i forbindelse med industribyggingen på Forus (ibid.). Båndbyen blir beskrevet på følgende måte:

*«Det kan i dag registreres en tendens til konsentrasjon både av befolkning og industri i en nord/syd akse langs nåværende riksvei 40 og jernbanen. Mye taler for at man bør bygge videre på denne tendens. Den langstrakte*



Figur 26 - Motorvei i båndbyen fra de historiske sentrene (Kart: Unicon1965)

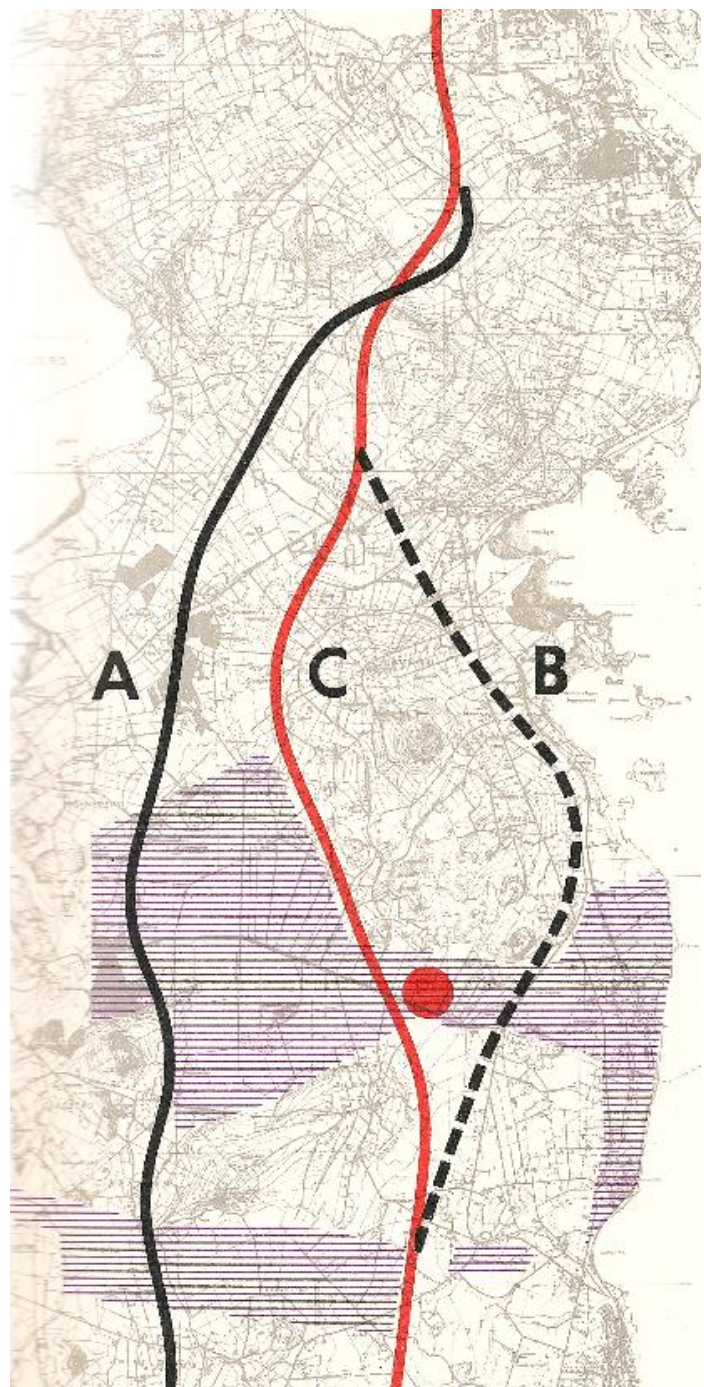
*befolknings- og industrikonsentrasjonen er i sin form allerede i dag et bånd. Ved å stimulere til en konsentrert ekspansjon nord/syd og holde de rike jordbruksarealene intakte, særlig i de vestlige områder, vil man oppnå en fordelaktig bystruktur som gir trivselsmessige, funksjonelle og økonomiske fordeler, samt et gunstig utbyggingsplan» (Unicon 1965: 13)*

Båndbyen har med andre ord vært et strukturerende grep for hele regionen, hvor Forus har fått en sentral plassering. Båndbystrukturen og etableringen av næring, industri og detaljhandel på Forus har ført til at regionen har blitt mer desentralisert, fordi mange av sentrums-kvalitetene, som arbeidsplasser og handel, er flyttet til Forus.

Forus sin plassering midt mellom tre kommuner har vært en utfordring for å få til en helhetlig utvikling av området. Flere interkommunale og offentlig-private selskaper er opprettet for å styre veksten og utviklingen på Forus. Slike sammensetninger vil ofte ha en mer næringsvennlig profil enn de rent kommunale, og blir sett på som et kjent fenomen i neoliberal byutvikling. Det var et slikt interkommunalt samarbeid som bestilte disposisjonsplanen i 1965, og det var et privat konsulentfirma som utviklet planen, og som derved tok flere viktige veivalg i forhold til utviklingen av næringsområdet. Det å vises til at de avgjørelsene som ble tatt i disposisjonsplanen har i vesentlig grad bidratt til å avklare regionale spørsmål.

### 5.2.2 Hovedlinjene i transportapparatet

Motorveien er trafikknnettets hovedstamme i «Båndbyen» (Unicon 1965:17). Foruten å skulle betjene fjerntrafikken var den også beregnet til å muliggjøre rask forflytning innenfor regionen, da den lokale trafikken på Nord Jæren var beregnet til å bli langt større



Figur 27 - Alternative motorveitraseer (Kart: Unicon 1965)

enn fjerntrafikken (ibid.). Dette var et av hovedtrekkene ved «Båndbyens» «elastiske karakter» ved at det muliggjorde rask forflytning innenfor de forskjellige sonene båndbyen ville bestå av.

*«Ved «Båndby»- prinsippet, hvor motorveien er trafikknnettets hovedstamme, betjener denne i langt større utstrekning også forflytninger innenfor «Båndbyen» og muliggjør derved en enklere oppbygning og mindre investeringer i det sekundære veinettet» (Unicon 1965:17).*

Det var tre forslag til hvor motorveien mellom Stavanger og Jæren skulle gå (se figur 27). Alternativ C ble valgt fordi det lå tette opp mot de områdene den var tenkt å skulle betjene og samtidig som den ikke ble vurdert å by på ulemper med tanke på fremtidig arealbruk og trafikksystem (ibid.). Hele området ble derved planlagt for å være bilbasert; både som et resultat av «Båndbyens» dynamikk på grunnlag av etableringen av motorveien, men også fordi næringen og økt biltrafikk hadde medført «berettigede krav om en mer rasjonell drift» av detaljhandel og kommersiell virksomhet (Unicon 1965:14). Det argumenteres for rasjonaliseringen og etableringen av detaljhandel på Forus ved at strukturendringene stilte store krav til de historiske sentrene (Unicon 1965:14). Denne rasjonaliseringen innebar blant annet å legge til rette for en konsentrasjon av serviceytelser som kun var tenkt å kunne nås med bil, og gang- og sykkelveier ble derfor ansett som unødvendige:

*«Rasjonaliseringen krever store enheter og god plass, bilen krever parkeringsplass og vare-distribusjonen en differensiering av trafikken. Sist, men ikke minst, krever kunden en konsentrasjon av serviceytelsene, med minst mulig gangvei og for all del en trafikksikker sådan» (Unicon 1965:14).*

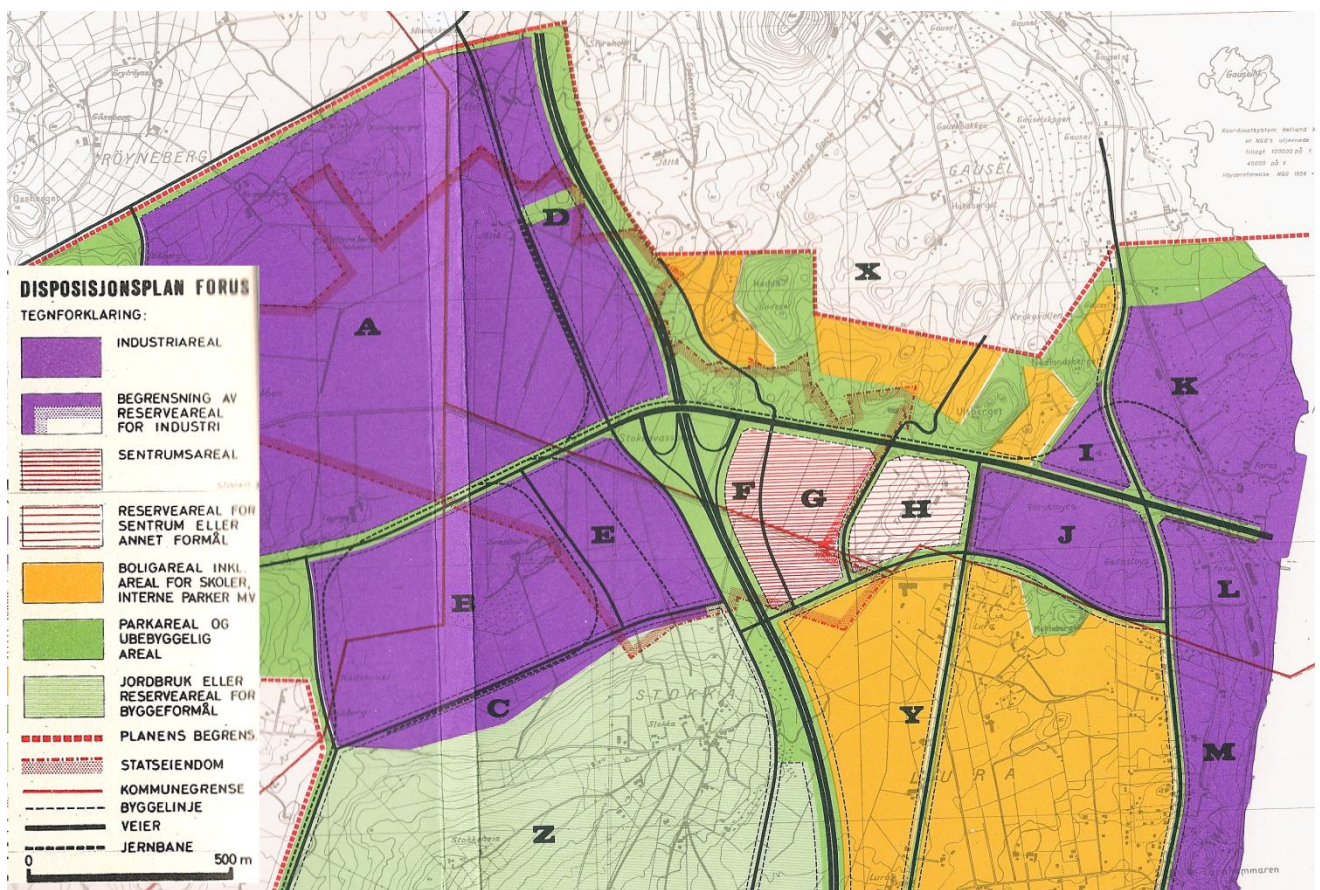
Et av hovedargumentene for å lokalisere industriarealene på Forus, framfor andre vurderte områder, som for eksempel byøyene, Mariero, Ganddal og Tananger, var Forus sin plassering sentralt i båndbyen (1965:21). Det ble beregnet at lokaliseringen av næringsklyngen på Forus, ville føre til en utjevning av trafikstrømmen som den gang hovedsakelig gikk mot de historiske sentrene om morgenen, og fra de historiske sentrene om ettermiddagen (ibid.). Konsentrasjonen av arbeidsplasser på Forus har blitt så stor at en slik utjevning ikke lenger er reell. En representant fra de daværende kommunale planmyndigheter forklarer dette som et resultat av styringslause:



Figur 28 - Fordeling på motorveien  
(Illustrasjon: Unicon 1965)

«Det var helt nytt med motorveien som ble en sentral akse nord-sør. Det var opprinnelig riksvei 44 og jernbanen som var der. Motorveien ble jo bygget ut sist i 1960-årene, og bygget videre på i 1970-årene. Jeg vil tro det er utenkelig at man kunne fått den bydannelsen vi har i dag uten å ha hatt motorveien. Det var en firefelts motorvei, og i dette opplegget var det basert på at man skulle bygge ut slik at arbeidsplasser og boliger skulle fordele seg slik at det i rushtidene gikk omtrent like mange biler hver vei. Sånn har det ikke blitt. Det har vært en form for styringsløyse som gjør at de aller fleste bilene går sørover om morgenen og nordover om ettermiddagen. Det er en av grunnene til at man har pådratt seg dette transportproblemet. Det er mange andre grunner også, blant annet at regionen og Forus har vokst. Men det at man ikke utnytter motorveien fylt ut er vesentlig. Det er alltid mange flere biler på den ene siden enn på den andre» (Intervju 03.03.2014).

Et annet problem er at motorveien ligger som en mur gjennom området, og er et hinder for øst-vest kontakt innenfor området (Intervju 03.03.2014). Motorveien har også ført til en konsentrasjon av



Figur 29 - Funksjonalistisk sonedeling på Forus (Kart: Unicon 1965)

næring og arbeidsplasser på den vestlige delen av Forus, fordi dette er tomter som lettest kan nås med privatbil, og dermed er de mer attraktive. En desentralisert og bilbasert strukturering av

næringsområdet har ført til at de som skal til Forus er vant til, og delvis avhengig av å bruke privatbil. Manglende tilrettelegging for myke trafikkanter innen Forusområdet danner et kommunikasjonsnettverk som svekker områdets urbane karakter, og gjør bruk av alternativ transport som gange, sykkel og kollektivtransport farlig i enkelte deler av området hvor det blant annet mangler fortau. Det å skape en bilbasert næringspark var ikke et tilfeldig resultat, men derimot et av de mest sentrale og strukturerende grepene for utviklingen av området. Å snu denne utviklingen kan være vanskelig, fordi hele området er bygget opp rundt og strukturert etter et ideal om en bilbasert næringspark. Struktureringen av området og regionen ble gjort for å tilføre en elastisitet og rask forflytning mellom de forskjellige funksjonelle sonene, men veinettet er blitt overbelastet fordi det i mangel på styring av vekst ikke blir utnyttet fullt ut, slik det var beregnet i planen fra 1965. Opprettelsen av motorveien og ideen om at bilbaserte byområder førte til og krevde en rasjonalisering av detaljhandel, var et av hovedargumentene for å opprette handel på Forus. Dette har fått konsekvenser for de historiske sentrene og regionen som helhet, som i dag framstår som desentralisert.

### **5.2.3 Funksjonalistisk sonedeling**

I illustrasjonen «Systemskisse båndby» vises en skjematisk angivelse av arealdisponering og kommunikasjonssystem i nord-sør aksen, samt Forus områdets relasjon til disse (Unicon 1965:20). Systemskissen viser hvordan «Båndbyen» er delt opp i soner for forskjellige funksjoner. Skissen tydeliggjør hvordan hovedvekten av industri er lagt til Forusområdet, og i mindre grad i nærheten av de to historiske sentrene Stavanger og Sandnes (ibid.). Boligene konsentreres langs nord-sør aksen. Funksjonalistisk sonedeling er det motsatte av hva som presenteres i Forusvisjonen, hvor en av strategiene er 10 minuttersbyen. Mens den tidligere plan fra 1965 følger modernitetens planprinsipper slik de blant annet ble utformet innenfor den såkalte Chicagoskolen, følger de nye visjonene retningslinjer for den postmoderne bystrukturen slik de blant annet diskuteres av Soja som en del av Los Angeleskolen (Soja 2000). Dette er to teoretiske retninger innen planhistorien som fanger opp sentrale trekk ved den modernistiske versus postmodernistiske byen. I 10 minuttersbyen skal arbeidsplass og bolig ideelt sett befinne seg i samme sone, slik at behovet for å bruke bil minskes. Dette er mer akseptabelt innenfor et avindustrialisert landskap der urbane områder og framveksten av kunnskapsnæringer lettere kan kombineres med boligstrøk. Den funksjonalistiske soneinndelingen har lagt klare rammer for videre utvikling av området gjennom de bygde strukturene som ikke er tilpasset flere funksjoner og krav som stilles for å skape tilfredsstillende boligområder. Boliger er dermed lettere å integrere i et mer heterogent bybilde. I disposisjonsplanen legges det vekt på at industrien er en vekstfaktor for regionen og «grunnlaget for den almene velstandsutvikling er



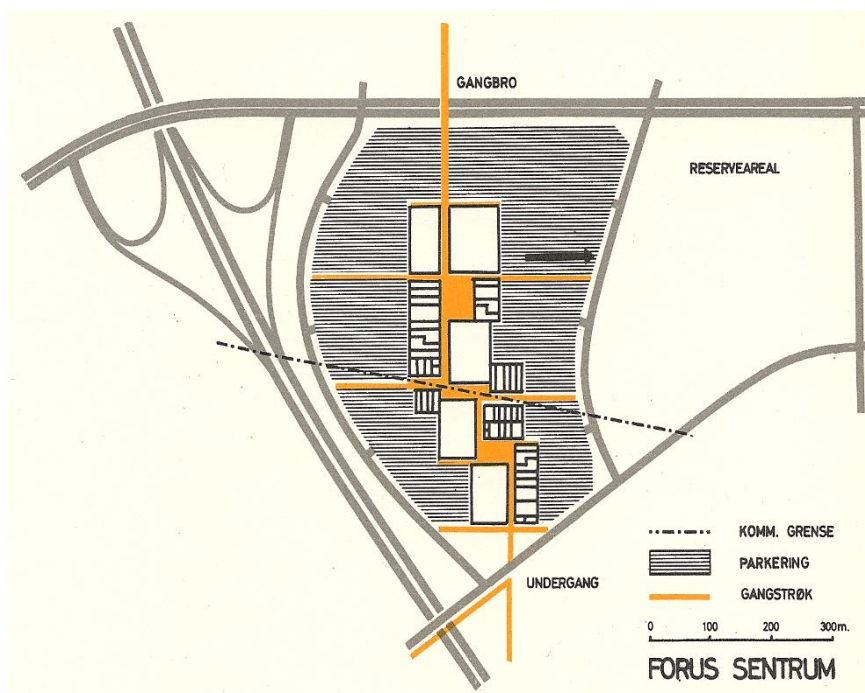
produksjon av varer og tjenester» (1965:48). Dette forklares ved at «den økonomiske ekspansjonen har fordelt seg ulikt utover landet, avhengig av lokaliseringmønsteret for vekstnæringene» (ibid.). Det vises også til at for regionens økonomiske vekst er det «av avgjørende betydning at den har sin basis i næringer med ekspansjonsmuligheter». Det anses også som sentralt å satse på næring med eksport av «industriprodukter som er gjenstand for økt spesialisering og handel mellom land og regioner» (ibid.). Det argumenteres for at nærhet til andre næringer i samme miljø, blir regnet som en av lokaliseringsfaktorene for næringer når de skal velge hvor de vil etablere seg (ibid.). Det hevdes videre at «områder med relativt mye industri fra før, som regel har større tiltrekningskraft på ny industri en områder uten» (1965:51). De beskriver næringsklyngen som et urbant område med «industrielt miljø», som forklares på følgende måte: «Forenklet kan vi si det slik, at industrielt miljø for en viss produksjon har en i områder hvor arbeidere, ingeniører og bedriftsledere har lang erfaring og skoloring i industriell produksjon i denne bransjen» (ibid.). Det vises også til en vekst innen servicenæringene, som et ledd i en stadig spesialisering innen produksjon (1965:48).

#### **5.2.4 Refleksjoner over områdets strukturelle utgangspunkt for videre utvikling**

Fremveksten av spesialiserte næringsklynger i perifere urbane strøk er et karaktertrekk for neoliberal bystruktur, og næringsklyngenes kunnskapskompetanse anses som et trekkplaster for næringer innen samme bransje, noe som er positivt for imagebygging og plassering i det interurbane hierarkiet. Samtidig vises det til at kunnskapsnæringen som oljenæringen i stor grad er en del av, ønsker nærhet til urbane kvaliteter, for å være attraktiv for den spesialiserte arbeidskraften som næringen er betinget av å ha tilgang til. Forus har en struktur som er desentralisert, ensidig og bilbasert. Dette er et krevende utgangspunkt for å realisere restruktureringsplanene for området slik det skisseres i Forusvisjonen. Det faktum at kommunene gjennom Forus Næringspark har solgt grunnen til private aktører, gjør det ytterligere vanskelig å styre utviklingen av området gjennom politiske virkemidler. En lignende restrukturering av et postindustrielt nabolag på Jåttåvågen i Stavanger er gjennomført og brukes som referanse på hva slags utvikling som er ønsket på Forus (Intervju 05.02.2014). Forskjellen i utviklingen av de to områdene er at i Jåttåvågen var Stavanger Kommune grunneier, og hadde derved fullmakt til å styre utviklingen etter planene som var behandlet av fagetater og politiske aktører. På Forus er utviklingen i høy grad styrt av grunneierne, og kommunene har ikke like tilstrekkelig midler til å styre utviklingen. Så selv om kommunene lager planer for å styre utviklingen er det begrensninger for hva de kan gjøre for å tilse at planene blir fulgt.

### 5.2.5 «Nytt sentrum på Forus?»

Et av temaene som blir nøye vurdert i disposisjonsplanen fra 1965 er hvorvidt det er formålstjenende å etablere et sentrum på Forus. Hurtig vekst innen servicenæringen og behov for økt areal, samt en sentralisering av tjeneste blir brukt som argumentasjon for etablering av sentrumsfunksjoner på Forus (1965:51):



Figur 30- Planlagt sentrumsstruktur på Forus (Kart: Unicon 1965)

*«Arealknapphet og de høye prisene på de disponible arealene, samt vanskene med en hurtig og planmessig sanering av gamle, uhensiktsmessige, sentrale bystrøk, gjør det nesten umulig å holde tritt med de økende kravene innen servicenæringen. Man må derfor akseptere at det før eller senere vil oppstå shoppingsentra utenfor de sentrale strøk i byene. Spørsmålet er da i hvilken utstrekning og hvilken form. Istedenfor å få en mer eller mindre tilfeldig spredning av shoppingsentra kunne en som alternativ søke å samle virksomheten til ett område. Forusområdet ligger i skjæringspunktet mellom influensområdene for Stavanger og Sandnes. Ved en større industrikonsentrasjon i dette området ville det oppstå behov for visse sentrumsfunksjoner» (Unicon 1965:15)*

Det vises også til at en etablering av servicefunksjoner parallelt med etablering av industri, service- og forretningsmiljø kan «være en avgjørende betingelse for å få omlokaliseringen i gang» (1965:73). Gjennom dette argumentet reflekterer de et behov som er presentert i Forusvisjonen over førti år senere, hvor det vises til at etableringen av urbane kvaliteter og en omstrukturering av området er avgjørende for områdets evne til å tiltrekke bedriftsetableringer og ønsket arbeidskraft.

En aktør i planprosesser bekrefter at utviklingen av Forus er betinget av de strukturerende grepene som ble gjort da området ble planlagt i 1965:

*«Det er de mekanismene som har påvirket at området har fått den gitte utviklingen. Dette er forhold de ikke kunne forutse når de utviklet den veldig funksjonalistiske soneinndelingen som området idag er et resultat av. Forus er et resultat av noen byplanmessige grep som vokste*

*fram veldig sterkt på 1970-tallet. Normen var å sonedele området;*

*næringsområder for seg, boligområder for seg, og de historiske*

*byområdene måtte leve uavhengig av disse. Utviklingen*

*viser at det veldig sterke knutepunktet*

*som Forus ble, på grunn av at også motorveien ble lagt der, gjorde at det nærmest er blitt et sentrum i en region. Derved ble det heller ikke bare et næringsområde for kontorvirksomhet» (Intervju 05.02.2014).*



Figur 31 - Statoils hovedkontor ligger der sentrum var planlagt i disposisjonsplanen fra 1965 (Foto: Helge Sivertsen)

Det ble aldri noe sentrum på Forus, selv om konklusjonen i disposisjonsplanen var at det ville være det beste alternativet. Grunnen til dette var at da Statoil skulle etablere seg i området, fikk de velge tomt, og de valgte da den mest sentrale tomten, i krysset ved Forusbeen og Motorveien. Det var på de samme tomtene som et eventuelt sentrum var regulert inn, og det ble ikke laget ny disposisjonsplan for å omregulere sentrumsplanene til et annet sted. En representant fra de daværende kommunale planleggingsmyndighetene forklarer dette på følgende måte:

*«Når Statoil skulle etablere seg var det ikke nei i noens munn, så de fikk det området hvor senteret skulle vært. I stedet har man da dessverre fått et nokså spredt, desentrert området» (Intervju 03.03.2014).*

Tilrettelegging for områdets viktigste næringsaktør, har dermed fått konsekvenser for utviklingen av det urbane området. Det har uten tvil vært viktig og avgjørende for utviklingen av Forus og regionen at Statoil ble etablert i området, samtidig som det er et eksempel på hvordan planer undergraves for å tilrettelegge for næringslivet.

### 5.3 Forus som urbant rom

I dette avsnittet vil jeg diskutere det teoretiske grunnlaget som er etablert og utvikle en plattform for å diskutere Forus som urbant rom. I følge Cochrane er det grunnleggende å utforske hvordan urban planlegging og politikk utvikler og definerer seg selv i praksis for å forstå hvordan rom produseres og reproduseres innenfor globale og neoliberale kontekster (2008:2). Samtidig er det flere teoretikere som har påpekt at det er et brudd mellom hvordan neoliberale agenter definerer neoliberalisme, og de konsekvenser neoliberale restruktureringsprosjekter har (Moody (1997) i Brenner og Theodore (2008); Bourdieu (1998) i Brenner og Theodore (2008); Brenner og Theodore (2008); Peck og Tickell (2008)). De politiske retningslinjene for urban utvikling forandres i en kontekst av global neoliberalisme og dens lokale variasjoner (Ibid.). Vi har sett at parallelt med at oljenæringen har blitt etablert i regionen, har det oppstått et trendsifte i politisk, økonomisk og urban strategi på lokalt plan. Før neoliberale strategier ble befestet på 1980-tallet, var bymyndighetenes hovedoppgave lokal tjenesteyting, planlegging og sosialromlig utjevning innen det økonomiske og politiske rammeverket (Brenner og Theodore 2008). En vesentlig del av myndighetenes rolle i Stavanger-regionen har gått fra å være stabilisatorer til å bli proaktiv tilrettelegger for strategiske interesser innen kapitalutvikling. Fleksible nettverk mellom offentlige, private og frivillige aktører, som Forus Næringspark, Greater Stavanger og Næringsforeningen for Stavanger-regionen, tar initiativ for, og deltar i, reguleringen av økonomisk og romlig utvikling. Utarbeidelsen av IRIS-rapporten og Forusvisjonen er viktige elementer i denne prosessen ved at de blir strategiske virkemidler i en markedsføringsprosess. Politikerne og de administrative institusjonene har dermed forsterket sin rolle til å koordinere og tilretteleggere for globale, nasjonale og lokale aktører, ved å sikre at økonomiske interesser får best mulige betingelser. Det har vært viktig å legge til rette for et godt forretningsklima for byens næringsliv. Dette samsvarer med Brenner og Theodore sin teori for neoliberal byutvikling (Brenner og Theodore 2008).

Bergsli påpeker at gjennom offentlig-private koalisjoner knyttes offentlige ressurser og juridiske fullmakter til private interesser (Bergsli 2005:92). Slike koalisjoner karakteriseres ved at de har sterkt fokus på innovasjon, markedsføring og profitt, samtidig som det offentlige må påta seg risikoen involvert i nye prosjekter. Bergsli argumenterer for at det særlig er offentlig-private koalisjoner som tydeliggjør markedstilnærmingen i neoliberal bypolitikk (ibid.). Disse koalisjonene svekker de demokratiske strukturene og offentlige forvaltningsprosesser som har blitt etablert for å representere felleskapets interesser. Resultatet er at økonomiske eliter får større påvirkningskraft på den

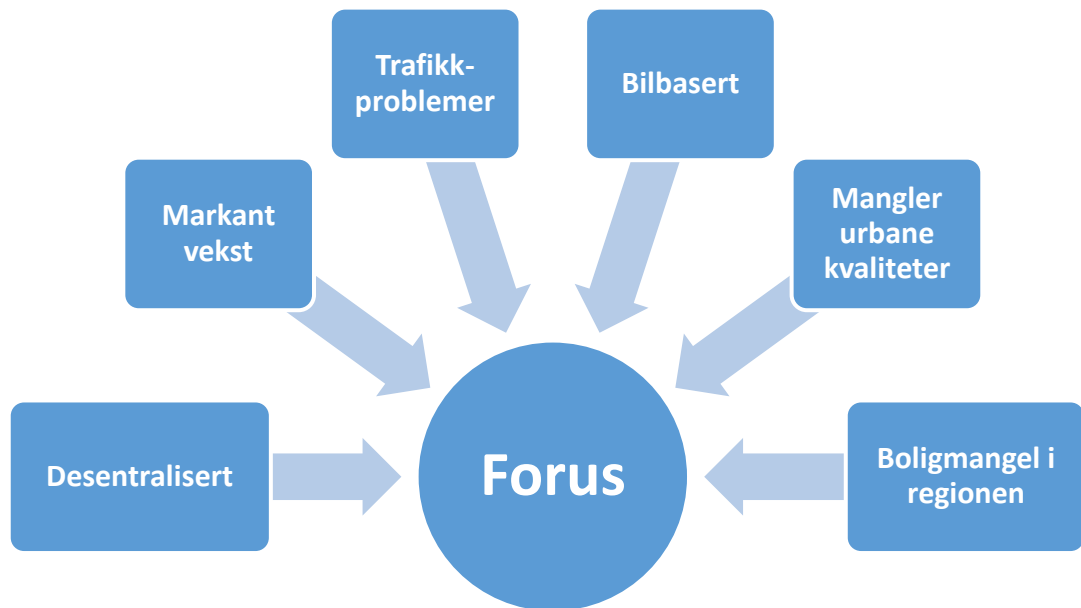
økonomiske dagsordenen. I lys av transformasjonsprosjektene kan det også anes en bipolar urbanitet med større geografisk og sosiale forskjeller.

Trendskiftet i urban politikk i regionen inngår som en del av fenomenet som Brenner og Theodore karakteriserer som kreativ ødeleggelse (2008:15-20). Fenomenet består av en delvis *ødeleggelse* av de eksisterende institusjonelle og politiske prosedyrene (ibid.). Denne ødeleggelsen skjer ved at flere av de etablerte demokratiske prosessene undergraves (ibid.). Samtidig har det blitt etablert en ny infrastruktur for byutvikling som i stor grad er rettet mot markedsorientert økonomisk vekst og kommodifisering. Neoliberalisering av bylandskap som en «sti-avhengig», kontekstspesifikk samhandling mellom de nedarvede regulerende landskapene og framvoksende neoliberale, markedsorienterte restruktureringsprosjekter, fungerer som en katalysator for, og blir et uttrykk for, den pågående kreative ødeleggelsen av det politiske-økonomiske rommet (Se Brenner og Theodore 2008:2).

Det som er interessant når det gjelder Forus, er at selv om oljenæringen fungerer som katalysator for neoliberalisme og globaliseringsprosesser, er det hovedsakelig lokale politikere, byplanleggere, grunneiere og aktører fra offentlig-private foretak, og ikke representanter fra oljenæringen, som arbeider aktivt for å fremme neoliberale strategier. Behov for restrukturering forsterkes også gjennom press generert av interurban konkurranse. Et angivelig tidspres og interurban konkurranse er faktorer som har ført til at de tradisjonelle og hierarkiske planprosessene undergraves. Disse faktorene er delvis skapt gjennom den kunnskapsproduksjonen som Forus Næringspark har satt i gang, for å sette fokus på Forus sin posisjon i det økonomiske og politiske landskapet, samt behovet for restrukturering. De fleste informantene har poengtert at det er behov for en restrukturering av Forus, om området skal være i stand til å håndtere vekstrelatert press. Representanter fra næringsforeningen og transformasjonsprosessen har hevdet at videre utvikling av området er betinget av en snarlig restrukturering, og at om det ikke gjøres, er det et spørsmål om tid før næringene som er der i dag, forsvinner (Intervju 07.02.2014; 22.01.2014). Forskningsrapporten fra IRIS støtter opp om dette argumentet, ved at den viser hvor kraftig vekst det har vært i området de siste ti årene, samt hvor viktig næringsområdet er for den regionale og nasjonale verdiskapingen (Blomgren 2012: 23). I Forusvisjonen er dette også implisitt uttalt:

*"[E]n stor del av den fremtidige konkurrencedygtighed ligger i inovásjon inden for områder afledt af det nuværende virkefelt i energisektoren (...). Arbejdsformerne og det der foregår på Forus vil ændres, og for at skabe de bedste betingelser for det, skal bydelen kunne rumme de*

nye arbeidsformer og skape bedst mulige innovasjonsplattform for fremtiden» (Forusvisjonen 2013:15)



Figur 33 - Begrunnelser for restrukturering

Også representant fra næringsforeningen viser til at restrukturingsprosjektet er et strategisk viktig grep for at regionen og næringsområdet skal kunne hevde seg i den interurbane konkurransen:

*«Jeg tror det er kjempeviktig fordi det er konkurranse i andre deler av landet. Så lenge det er høye investeringer i oljen og det går godt så er Forus en magnet uansett. Men det å bygge framtidens næringsklynge er det som er kjernen i den videre utviklingen. Og det skal være attraktivt. Det som er godt nok i dag, er gjerne ikke godt nok i morgen. Det er derfor vi blir nødt til å tenke framover. Det er veldig rett det man nå gjør, med å skape en moderende næringsklynge. Man bygger for fremtiden, med en bygningsmasse for fremtiden» (Intervju 07.02.2014).*

Restruktureringsplanene av Forus sammenfaller med Cochranes teorier om at en slik restrukturering er en del av en strategisk plan hvor byområder utvikles i tråd med globale trender, og blir brukt som merkevare i markedsføringen av byen og utviklingen av byens image (Cochrane 2008:4). Brenner og Theodore viser til at det nettopp er nye former for territorielle allianser, som Forus Næringspark, som aktivt går inn for å implementere det neoliberale programmet inn i urban politikk (Brenner og Theodore 2008: 20 – 21). Strategiene som har vært introdusert på Forus er:

- Opprettelsen av offentlig-private koalisjoner og nettverk slik som Forus Næringspark, Greater Stavanger, Næringsforeningen i Stavanger-regionen og Forussamarbeidet.
- Opprettelsen av kunnskaps- og næringsklynge.

- Lokale og regionale modifiseringer av institusjoner i det lokale og regionale offentlige og politiske beslutningssystem.
- Bruk av byutviklingsforetak.
- Urban restrukturering.

En representant fra næringsforeningen beskriver Forus som et internasjonalsert og globalisert landskap:

*«Avstand er viktige. Kort vei til flyplassen. I tillegg til det grunnleggende som bredbånd og andre grunnstrukturer, så er flyforbindelse av stor viktighet. Det er ikke veier eller kollektivtransport, det er flyforbindelse. Og det sier noe om hvilken type region vi er. Vi er internasjonalt orienterte. Og da er Forus sentralt på alle måter. Folk kommer tilreisende og skal ha møter her ute, de kommer med fly, og kommer kjapt og greit til Forus og kjapt og greit tilbake.» (Intervju 07.02.2014)*

Den samme representanten beskriver det offentliges vilje til å tilrettelegge og skape et godt miljø for næringslivet:

*«Jeg tror ikke det er noen region i Norge som er mer opptatt av å legge forholdene til rette for at det skal være lett å etablere seg med blant annet å være klare med tomter. Det har vi tjent på. Den gløden der mener jeg bestemt er her i dag også. Veien inn til ordføreren veldig kort. Jeg tror ikke du finner den innstillingen andre plasser i Norge.» (Intervju 07.02.2014)*

En informant beskriver sitt syn på hvordan Forus stiller seg som næringsklynge for olje- og energi i den interurbane konkurransen:

*«Det er ingen tvil om at Forus er en av de viktigste næringsklyngene i Europa, og Norge er et av de mest produserende oljelandene i verden. Det skal mye til for å matche Forus. Men hvis du ser på størrelse, så er det næringsklynger som er i en helt annen skala, både i Norden og i Sentral-Europa, men det er mange som skal innom Forus fra mange verdenshjørner, og som kjenner Norge og Forus fordi de kommer hit for å gjøre handel. Det kan sees på vekstraten til flyplassen. Forus er av internasjonal betydning langt utover landegrensene. Både for Stavanger og Norge er dette viktig» (Intervju 07.02.2014).*

På oppfølgende spørsmål til representanten ser positivt på den fremtidige utviklingen av Forus-området, var dette svaret:

*«Ja, det gjør jeg. Bare oljeprisene holder seg» (Intervju 07.02.2014)*

Representantens svar avspeiler det forsker Blomgren fra IRIS har poengtert i sin rapport, nemlig at Forus-området er dominert av oljenæringen og at den urbane utviklingen til enhver tid avhenger av svingninger i bransjen (Blomgren 2012). Det utgjør en risiko for den urbane utviklingen, og den risikoen rettes spesielt mot det offentlige som hevdes å måtte ta deler av risikoen.

### **5.3.1 Refleksjoner**

Forus har gjennomgått en petroliseringsprosess og oljeindustrien har påvirket det urbane landskapet både materielt og visjonært, og innenfor rammer av et first- og secondspace perspektiv. Ut fra et firstspaceperspektiv har oljeindustrien vært hovedårsaken til at næringsklyngen på Forus ble etablert. Rask vekst og oljenæringens dominerende rolle, samt regionens prekære avhengighet til bransjen, har ført til at næringsklyngen har fått utviklet seg på næringens premisser. Oljenæringen kan hevdes å være katalysator for neoliberalisme og globaliseringsprosesser, og styringslause har gjort Forus til et neoliberalistisk landskap. Opprettelsen av næringsklyngen sentralt i «båndbyen», basert på funksjonalistisk sonedeling tilknyttet motorveien, som er den mest sentrale trafikåren i regionen, har gjort til at området er bilbasert. Næringsklyngens desentraliserte utforming med store parseller, store arealer til parkering, manglende fortau og uten parker og grøntarealer, vitner også om at området er strukturert med tanke på at arbeidstakere og besøkende skulle benytte seg av bil. Sett ut fra dagens krav til urbane rom, mangler Forus kvaliteter som grøntarealer, fortettet bygningsmasse, funksjonsblanding, tilfredsstillende kollektivtilbud, mellomromskvaliteter og aktivitet utover arbeidstid.

Sett i lys av et secondspaceperspektiv har oljenæringen gitt regionen identitet som oljehovedstad og Forus som landets viktigste næringsklynge for olje og energi. I følge en representant fra næringsforeningen er Forus den viktigste næringsklyngen i Europa innenfor næringen (Intervju 07.02.2014). Oljenæringens tilstedeværelse er derfor sentral for Forus og regionens plassering i det interurbane hierarkiet. Selv om store deler av næringen består av industrielle leverandører, er det på grunn av teknologisk fremskritt likevel i stor grad en kunnskapsbasert næring, og utviklingen på Forus viser at behovet for kontorlokaler vokser, mens industrien flyttes bort.

Den kunnskapsbaserte næringen etterspør urbane kvaliteter i omgivelsene nær næringens etableringer, og dermed har oljenæringen blitt katalysator for restruktureringsplanene for Forus. En restrukturering anses som nødvendig om næringsklyngen skal være attraktiv for næringer, investorer og arbeidstakere på det globale markedet i fremtiden. Oppbyggelsen av et urbant og attraktivt image og identitet har blitt en viktig del av markedsføringen av næringsklyngen. Deltakende aktører i det

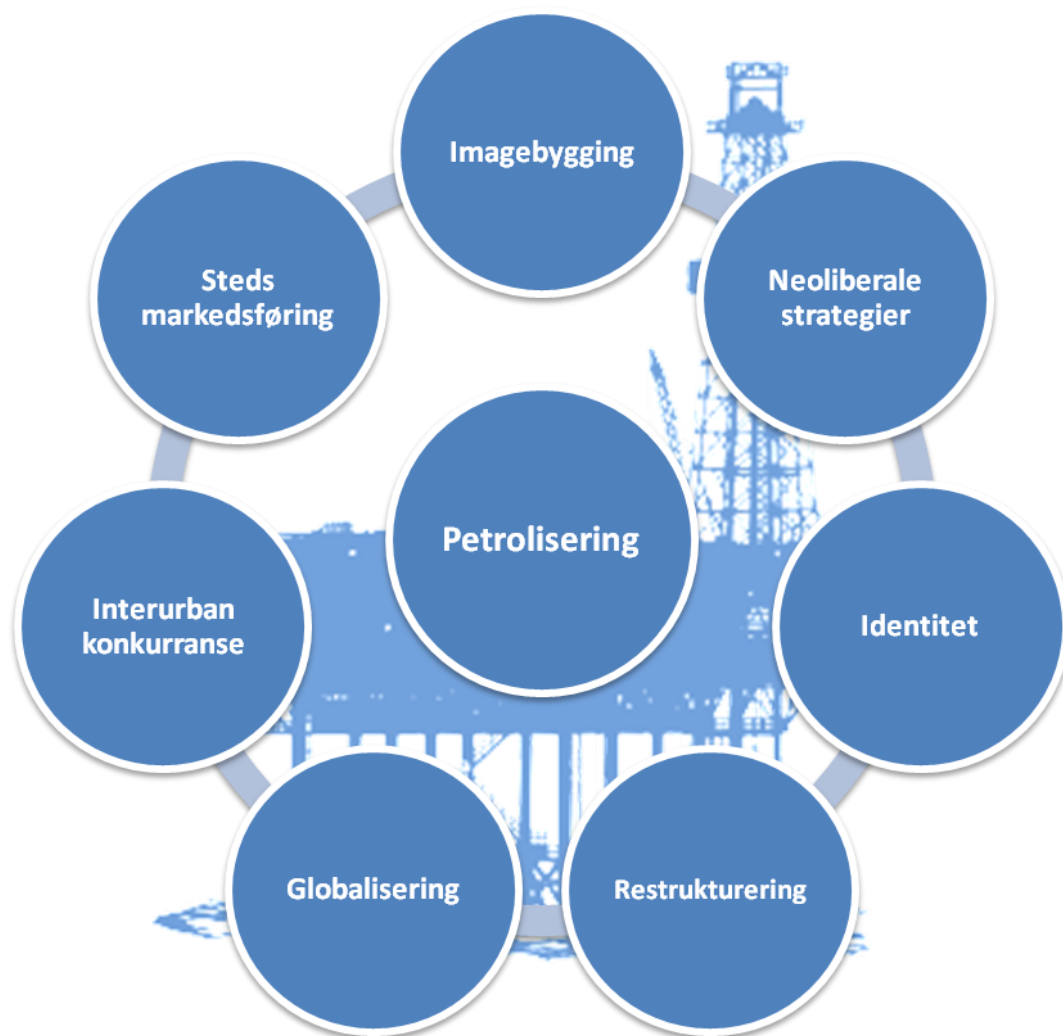


neoliberale restruktureringsprosjektet benytter seg i stor grad av visjoner og utredninger for å påvirke og tilrettelegge det politiske og regulative rammeverket. De politiske retningslinjene for urban utvikling forandres i en kontekst av global neoliberalisme og dens lokale variasjoner. Dette skjer fordi oljenæringens tilstedeværelse forandrer området identitet og måten området omtales og forstås på. Det kan hevdes at det har blitt registrert et brudd mellom hvordan neoliberale aktører omtaler neoliberale restruktureringsprosjekter, og de faktiske konsekvensene prosjektene ofte får. Det har også vært registrert at slike prosjekter undergraver etablerte byråkratiske og demokratiske prosesser, samtidig med at det etableres og bygges opp et rammeverk som beskytter og tilrettelegger for neoliberale strategier slik det blant annet formuleres gjennom «kreativ ødeleggelse». I slike sammenhenger er det vesentlig å undersøke hvordan urban planlegging utvikler og definerer seg selv i praksis, ut fra begrepliggjøringen i «actually existing neoliberalisme».

Petroliseringsprosessen av det urbane landskapet på Forus kan forklares ved at oljenæringen har vært katalysator for neoliberalisme og globaliseringsprosesser. Når det neoliberale og globale møter de lokale, regulerende bymyndighetene oppstår det kontekstspesifikke samhandlinger mellom myndighetene og aktører for det fremvoksende neoliberale, markedsorienterte restruktureringsprosjektet. Dette fører til et brudd i den politiske og økonomiske praksisen for utvikling av urbane landskap, som kan forklares som en overgang fra government til governance, fra nasjonal og lokal utjevning til interurban konkurranse, fra industri til kunnskapsnæring, fra hierarkisk planlegging til nettverk og entreprenørskap og fra regulert til markedsstyrt boligpolitikk. Dette skiftet viser hvordan neoliberalisering av bylandskapet har medført en «kreativ ødeleggelse» av det regulative og politiske rammeverket som utviklingen betinges av.

Det har blitt etablert en ny infrastruktur for markedsorientert økonomisk vekst og kommodifisering, entreprenørbyen har vokst fram og bymyndighetenes rolle har gått fra å være stabilisator til proaktiv tilrettelegger. Et viktig ledd i denne prosessen er opprettelsen av offentlig-private foretak, som ifølge Harvey tydeliggjør markedstilnærmingen i neoliberal bypolitikk (Bergsli 2005:92). De offentlig-private foretakene knytter offentlige ressurser og juridiske fullmakter til å tjene interessene til private selskaper, og disse interessene er knyttet til innovasjon, markedsføring og profitt. Ved å svekke de demokratiske og byråkratiske prosessene, får økonomiske eliter større påvirkningskraft i restruktureringsprosessen. Gjennom aktiviteten til offentlig-private foretak, slik som Forus Næringspark, har bymyndighetene blitt en sentral aktør i reproduksjon, mutering og kontinuerlig restruktureringsprosessen. Petroliseringsprosessen på Forus er dermed et eksempel på hvordan neoliberalisering av bylandskap har gått over til å bli en urbanisering av neoliberalisme. Brenner og Theodore advarer om at markedsføring av steder gjennom imagebygging rettet mot det

globale markedet er bygget på transnasjonal kapital, som ikke støtter lokal, sosial reproduksjon. I ytterste konsekvens vil lokale aktørers interesser og muligheter til å påvirke urbaniseringsprosessene, undergraves.



Figur 34 - Petroiseringprosessen

## 5.4 Forus Næringspark

Forus Næringspark beskriver sin oppgave på følgende måte på sine hjemmesider: «*Selskapet kjøper opp råmark, legger til rette infrastruktur som vei, vann og kloakk, og lager reguleringsplaner som er i pakt med kommunens planverk*» ([www.forusnaeringspark.no](http://www.forusnaeringspark.no)). Det er også kommet fram i intervjuer at Forus Næringspark har tatt en aktiv rolle for revitalisere næringsområdet ved å sette i gang en imageskapende prosess for å kunne markedsføre området mot investorer, næringer og arbeidstakere på det globale markedet. På sine nettsider står det at utviklingen av næringsområdet skjer på næringens egne premisser, med dette menes at infrastruktur og restrukturering av området har til hensikt å skulle tjene næringslivets interesser. Det kan hevdes at dette sammenfaller med

teorier om at offentlig-private foretak knytter det offentliges ressurser og vedtekter opp mot næringslivets interesser for å maksimere profitt, markedsføring og innovasjon (Se Bergsli 2005:92). Målet til Forus Næringspark er «å være den ledende utvikleren av Næringstomter i Stavanger-regionen» ([www.forusnaeringspark.no](http://www.forusnaeringspark.no)). Det innebærer en opptrapping av «interplace-competition», ved at området konkurrerer med tilsvarende områder om tilgjengelige ressurser fra offentlige og private aktører. For å kunne hevde seg i den interurbane konkurransen har Forus Næringspark igangsatt forskjellige tiltak. Disse tiltakene er blant annet slik å inngå et samarbeid med flere av tomteselskapene i området, bestille forskningsrapport og utvikle et mulighetsstudie. Det kan hevdes at disse tiltakene har hatt som mål å skape interesse for området fra politisk hold, og etablere kunnskap som fremmer behovet for restrukturering av området.

#### **5.4.1 Strategisk framgang for markedsføring av Forus**

I april 2012 inngikk Forus Næringspark et samarbeid med de syv ledende tomteselskapene på Forus for en langsiktig strategi for identitetsbygging og markedsføring av området ([www.nenyheter.no](http://www.nenyheter.no)). En representant fra Forus Næringspark sier til NE Nyheter, nettsted for næringseiendom, at de ønsker å «tydeliggjøre områdets rolle og drive samstemt merkevarebygging» ([www.nenyheter.no](http://www.nenyheter.no)) Aktørene fra Forussamarbeidet representerer eiendommer og utviklingsprosjekter på tilnærmet 800 000 m<sup>2</sup> i området. De viser til at området «skal transformeres gjennom storsatsing på infrastruktur, næringsbygg, boliger og grøntarealer» ([www.forus.no](http://www.forus.no)). Videre vises det til at dette skal «stimulere til økt alliansebygging og synergier, tiltrekke spennende virksomheter og kvalifisert arbeidskraft fra inn- og utland, og bygge forståelse for nødvendige rammevilkår» (ibid.).

For å «tydeliggjøre områdets rolle» engasjerte Forus Næringspark International Research Institute of Stavanger for å gjennomføre en analyse av verdiskapning på Forus. Samtidig får næringsparken innvilget ressurser av styret til å kartlegge konkrete transformasjonsmuligheter, og de engasjerer arkitektfaglig bistand fra Juul og Frost (Forus Næringspark 2012). «Forusvisjonen» blir utviklet i samarbeid mellom Næringsparken og arkitektene (Aftenbladet.no 15.04.2013).

Rapportene fra IRIS og Forusvisjonen er betalt av Forus Næringspark, og bruken av rapporten kan ses som et strategiske virkemidler i markedsføringen av området. Hvordan kunnskapen utviklet av IRIS blir fremstilt av Forus Næringspark og Forussamarbeidet på deres nettside [Forus.no](http://Forus.no), samt i intervjuer i media og overfor bymyndighetene, er av relevans i denne studien. I Stavanger Aftenblad har planene om restrukturering blitt omtalt på følgende måte:

«- Vi ønsker å få fram betydningen av Forus lokalt og nasjonalt. Forus kan utvikles videre, og da mener jeg hele Forus-området, sier administrerende direktør Stein Racin Grødem i Forus Næringspark. Han mener bevilgende myndigheter må se hvor viktig Forus er, og bla opp både en og to milliarder kroner (...)» ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 14.09.2012).

## 5.5 Refleksjoner over fremstilling av data fra IRIS-rapporten

Det er to forhold som er viktige å klargjøre når det gjelder tall knyttet til verdiskapningen på Forus, slik de er dokumentert i IRIS-rapporten. I følge rapporten er verdiskapningen som er knyttet til Forus 40 milliarder kroner, og ikke 1100 milliarder. Summen 1100 milliarder viser til den totale omsetningen til Statoil, Helse Vest og de til sammen 3025 foretakene som har hovedkontor på Forus. Olje- og gassnæringen alene har en samlet omsetning på over 1000 milliarder, men meste parten av denne omsetningen er verdiskapning som skjer andre steder (Blomgren 2012:20). Verdiskapningen som kan sies å være knyttet til Forus er 40 milliarder. Her er det også verdt å benevne forskjellen mellom omsetning og verdiskapning. Selv om selskapene som har hovedkontor på Forus har en omsetning på 1100 milliarder, er det ikke det samme som at de har en verdiskapning på 1100 milliarder. Verdiskapningen som forvaltes av hovedkontor på Forus er kun en del av omsetningen, og er beregnet til å være 468 828 millioner kr. Når denne summen sammenlignes med statsbudsjettets utgifter i 2011, er det viktig å merke seg at det kun er en *sammenligning* for å se hva verdiskapningen tilsvarende. Med omsetning vises det til salgsinntekter av varer og tjenester hos en bedrift. Verdiskapning, som også kalles for bruttoprodukt, er salgsinntekt minus produksjonskostnad, og utgjør den skattebare næringsinntekten til bedriften. Dette er to forskjellige verdier. Blomgren uttaler i Stavanger Aftenblad at en slik sammenligning tilsvarende en sammenligning mellom epler og pærer ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 15.09.2012). I rapporten står dette forklart på følgende måte:

*«Det er i denne forbindelse to skiller som er svært viktige. For det første må en skille mellom et selskaps omsetning og dets verdiskapning som alltid vil være en andel av omsetningen. For det andre må en skille mellom omsetning og verdiskapning som kan sies å forvaltes av et hovedkontor og verdiskapning som faktisk skjer på utvalgte steder i landet, det vil eksempelvis være helt feil å tilordne produksjonsverdien fra olje- og gassfelt utenfor kysten av Nord-Norge som verdiskapning som skjer på Forus» (Blomgren 2012:17).*

Innledningsvis refererte jeg til en artikkel i Stavanger Aftenblad som hadde tittelen «Her skapes en femtedel av Norges verdier» ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 14.09.2012). Artikkelen omhandler IRIS sin

rapport og hevder i ingressen at «selskaper med hovedkontor på Forus skaper en femtedel av samlede norske verdier og tar hånd om halvparten av statsbudsjettets utgifter». Rapporten viser til at bedriftene som har hovedkontor på Forus hadde en samlet omsetning på 1 100 milliarder kroner i 2011 (Blomgren 2012:20) og direktør for Forus Næringspark uttrykte i samme artikkelen at de hadde hatt problemer med å ta inn over seg hvor store tallene var. Siden har tallene blitt gjenganger i en rekke redaksjonelle arbeider og som merkevarebyggende materiale om Forus. Vi har sett at tallene blir brukt aktivt i markedsføringen av Forus gjennom Forussamarbeidet og nettsiden Forus.no. Her framstilles blant annet Forus som et næringsområde som står for en femtedel av Norges verdiskapning og at området har 40 000 ansatte. Her er noen eksempler på hvordan tallene blir brukt:

Stavanger Aftenblad:

([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 14.09.2012)

([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 15.09.2012)

Det er også en referanse til disse tallene på Seabrokers hjemmeside. Seabroker er en av samarbeidspartnerne i Forussamarbeidet ([www.seabrokers.no](http://www.seabrokers.no) 30.05.2014).

Dagens Næringsliv omtaler omsetningen og den forventede veksten på Forus ([www.dn.no](http://www.dn.no) 18.09.2014).

Fakta
<b>Vel 3000 selskaper</b> med hovedkontor på Forus omsetter for 1000 milliarder, ifølge IRIS (International Research Institute of Stavanger).
<b>Forus-området står for:</b>
19 prosent av samlet norsk verdiskapning.
14 prosent av Statens pensjonsfond utland, eller Oljefondet.
49 prosent av statsbudsjettets utgifter.

Figur 35 - Faktaboks fra [www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) (14.09.2012)

Representanter fra i Stavanger kommune hevder at IRIS-rapporten og Forusvisjonen har generert økt fokus på Forusområdet sin rolle regionalt og nasjonalt, og bidratt til en større omreguleringsprosess for Forus ble igangsatt (Intervju 02.04.2014). Samtidig vet vi at like før Forus Næringspark bestilte rapportene, inngikk de et samarbeid med de ledende tomteselskapene i området, for å lage en strategi for imagebygging og markedsføring av området ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 30.04.2014). Rapportene inngår som viktige strategiske virkemidler for imagebygging og stedsmarkedsføring, og de har blant annet blitt brukt for å sette fokus på Forusområdet og igangsette et større restruktureringsprosjekt og tiltrekke offentlige investeringer.

Analysearbeidet i rapporten «A billion dollar country» ble gjennomført i august 2012 av senior forsker Atle Blomgren (Blomgren 2012:2). I følge rapporten var det i 2014 registrert 38 200 ansatte på Forus. Det står imidlertid at minst 3000 av disse er feilregistrerte offshorearbeidere, uten

arbeidssted på Forus, noe som resulterer i at det reelle antallet reduseres til 35 200 ansatte (Blomgren 2012:7). Forus Næringspark har på sine egne hjemmesider rundet tallet opp til 40 000 ansatte:

*«I dag er rundt 2500 ulike virksomheter etablert på Forus med til sammen over 40 000 medarbeidere.»* ([www.forusnæringspark.no](http://www.forusnæringspark.no) 30.05.2014)

Dette er også det tallet de har gått videre med til pressen og som er brukt til utregninger i Forusvisjonen:

*«I dag er der ca. 40.000 arbeidsplasser fordelt på ca. 2.500 virksomheder på Forus. Dette er en fordobling fra ca. 20.000 ansatte i 2001. (...)Med samme vækst som de sidste 10 år kan antallet af arbeidsplasser potensielt øke til 60.000 personer inden 2020»* (Forusvisjonen 2013:11).

Når man viser til at omsetning på Forus var 1 100 milliarder i 2011, er dette et tall som inkluderer den *samlede omsetningen* selskap med hovedkontor på Forus har forvaltet. Det største operatørselskapet med hovedkontor på Forus er Statoil, som står registrert i rapporten med omsetningstall på 532 756 000 millioner kr (Blomgren 2012:21). Denne omsetningen forvaltes av Statoil, som har hovedkontor på Forus, men er ikke verdiskaping som er skapt på Forus. Alle inntekter som Statoil har fra norsk og utenlandsk sokkel, er inkludert i dette regnestykket. For å sette dette i perspektiv var 26 prosent av selskapets bokførte produksjon for 2011 produsert i utlandet og kun 7000 av selskapets totalt 23 028 ansatte jobber på Forus ([www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no) 30.05.2014). Jeg har brukt Statoil som eksempel, fordi de alene står for nesten halvparten av den samlede omsetningen som forvaltes av bedrifter med hovedkontor i området. Men dette gjelder også alle andre som har hovedkontor på Forus, eksempelvis står Helse Vest RHF som har det overordnede ansvaret for spesialhelsetjenesten i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane, registrert med en omsetning på 19 932 430 millioner kroner fordi de har hovedkontoret sitt lokalisert på Forus (Blomgren 2012:21). Dette er heller ikke omsetning med tilknytning til Forus, men er omsetningen for Helse Vest sin aktivitet i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane.

Når det da vises til at verdiskaping som er forvaltet av hovedkontor på Forus i 2011 var i overkant av 532 milliarder, *tilsvare*r 14 prosent av Statens pensjonsfond utland, 19 prosent av samlet norsk bruttoprodukt og 49 prosent av Statsbudsjettets utgifter i 2011, så er det viktig å merke seg at verdiskaping som faktisk *skjer* på Forus ikke overskrider 40 milliarder kroner (Blomgren 2012: 24). Det er også viktig å merke seg at det er sammenligninger: Selv om bedrifter med hovedkontor på Forus har en verdiskaping som tilsvare

14 prosent av Statens pensjonsfond utland og 49 prosent av Statsbudsjettets utgifter, betyr det ikke at disse bedriftene «står for», altså betaler inn til staten, disse

andelene. Sammenligningene har vist seg å være misvisende i det at de lett blir misforstått, slik som i Stanger Aftenblad når de i sin ingress skriver at selskapene på Forus «tar hånd om halvparten av statsbudsjettets utgifter» ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 14.09.2012 ). Det synes også at de rettmessige tall for antall ansatte er 35 260, og ikke 40 000. Dermed kan vi heller ikke hevde at det har vært en «dobling av antall ansatte» på Forus de siste ti årene. Årsaken til at Forus kan sies å være en viktig næringsklynge for olje- og gassnæringen er at Statoil har sitt hovedkontor der, for det er deres totale omsetning, som utgjør tilnærmet halvparten av den totale omsetningen forvaltet av hovedkontor på Forus, som gjør at statistikkene går opp. Hvis vi trekker fra de 3000 feilregistrerte offshorearbeiderne, har Forus 16 000 ansatte innen bransjen. Det er kun 1000 flere enn NCE Maritime i Møre og Romsdal, mens Subsea Valley, som strekker seg fra Telemark til Oslo, har 50 000 ansatte.

## **5.6 Forusvisjonens som strategisk redskap i restrukturingsprosessen**

Innledningsvis har det blitt redegjort for at Forusvisjonen er utviklet på vegne av Forus Næringspark, med arkitektfaglig bistand fra Juul Frost Arkitekter, og at den er ment å være et visjons- og retningsgivende redskap for å skape samhandling mellom de tre tilhørende kommunene, fylkeskommunen, tomteselskaper og andre aktører tilknyttet utviklingen av Forus. Visjonen er basert på fire strategier for urban utvikling; Urbanitet, 10 minutters byen, Robusthet – framtidens Forus og Et grønt Forus. Og gjennom disse strategiene hevdes det at Forus kan utvikles fra å være et desentralisert og bilbasert område til å bli eksponent for en mere skandinavisk bytanke med funksjonsblanding, grønne områder, kollektiv transport og et generelt tettere og mer variert og urbant byområde (Forusvisjonen 2013:16)

Målet med å utvikle Forusvisjonen er ifølge informant for transformasjon ved Forus Næringspark bygget på et ønske om å gjøre området attraktivt for å kunne tiltrekke flere kapitalsterke bedrifter og høyt kvalifisert arbeidskraft (Intervju 22.01.2021). Visjonen for transformasjon består i å videreutvikle næringsområdet til å bli «Europas mest attraktive lokaliseringssted for energi- og teknologibedrifter» ([www.forus.no](http://www.forus.no) 30.05.2012). Samtidig skal Forus utvikles «fra nærings- og industriområde til attraktivt og urbant byområde der folk kan bo, leve, jobbe og handle» (ibid.). Omstruktureringsplanen består blant annet i å gi rom for 60.000 flere arbeidsplasser og 60.000 nye innbyggere (ibid.).

Utviklingen av Forusvisjonen har vist seg å være et sentralt ledd i promoteringen og imagebyggingen av næringsparkens områder, og begge rapportene ble bestilt parallelt med at Forus Næringspark inngikk et samarbeid med de største tomteeierne i området for å gi Forus en ny identitet og å gjøre

området attraktiv i den interurbane konkurransen. Flere av de strukturerende grepene som er presentert i Forusvisjonen er blitt integrert i de nye reguleringsplanene for Forus Øst, som skal være klar ved utgangen av 2014 (Intervju 02.04.2014). Det er blitt bekreftet av informanter fra Stavanger kommune at kunnskapen generert i IRIS-rapporten om Forus sin rolle som viktig senter for verdiskapning regionalt og nasjonalt, samt ideene om en urbanisering av området slik det ble presentert i Forusvisjonen, har ført til økt politisk fokus og en opptrappingen av reguleringsplanene for området (ibid.). Det er vedtatt at på grunn av tidsmangel vil det ikke bli gjennomført en tradisjonell hierarkisk planprosess (Stavanger Kommune 2013: Forslag til planprogram:6). Det kan hevdes at en slik praksis medfører større grad av innflytelse fra byggherrer og tomteeiere, som representeres gjennom aktiviteten til Forus Næringspark og Forussamarbeidet, og som derved i større grad vil kunne påvirke de lokale og regionale planene.

*«Da den forestående planleggingen ikke har direkte forankring i overordnede planer når det gjelder arealformål og lokalsenterstruktur, forutsettes det her at aktuelle utfordringer (lokale, regionale, nasjonale, internasjonale, globale) fanges opp på ulike nivåer samtidig, og at planarbeidet kan koordineres gjennom dialog. Dette er bl.a. innarbeidet i tysk plansystem» (Stavanger Kommune 2013: Forslag til planprogram:6).*

En fagperson innenfor byutvikling bekrefter at utviklingen på Forusområdet i stor grad styres av grunneierne og næringene som er etablert på Forus:

*«Hele Forusområdet er administrert av Forus Næringspark, som blir stemmen utad på vegne av alle grunneierne der. Det er et særdeles grunneierstyrt område. Der kommunene etter mitt syn virker å ha mindre innflytelse» (Intervju 05.02.2014).*

På bakgrunn av at utviklingen av Forusområdet i stor grad preges av næringslivet og grunneierne, stiller fagpersonen seg kritisk til at det er manglende sammenheng mellom Forusvisjonen og de faktiske forholdene og utviklingsmulighetene som finnes på der:

*«De arealene som det legges opp til at man skal bruke, er gater som allerede i dag brukes som biltrafikk, og parkeringsplasser. Det må skje en ganske stor mentalitetsendring i hodene på de som jobber der, som gjerne vil velge et annet arbeidssted hvis de ikke får kjøre bil. Det er en grunn til at man ikke har fått til en god kollektivløsning der ute» (Intervju 05.02.2014).*

Ordfører i Stavanger, Christine Sagen Helgø, har bekreftet at Forusvisjonen inngår i planarbeidet på Forus:





Figur 36 - Forus Allmenningen fra Forus Stasjon (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter)

*«Vi er i en startfase og har fått en visjon fra Forus Næringspark og skal ta dette med videre i planprosessene» ([www.forusnaeringspark.no](http://www.forusnaeringspark.no)).*

Også politikerne i Forus Næringspark sitt styret har vedtatt at Forusvisjonen skal videreføres i planarbeidet:

*«Styret tar til orientering visjonsarbeidet som er utført og dokumentet sendes til eierkommunene for behandling. Visjonsarbeidet videreføres gjennom arbeidet med kommunedelplaner i de tre eierkommunene» ([www.nrk.no/rogaland](http://www.nrk.no/rogaland) 03.03.2014)*

Forusvisjonen har mottatt kritikk, da motivet og Næringsparkens rolle i utviklingen har vært utydelig (Intervju 05.02.2014). Næringsparken er et AS, men eies av kommunene, og det er uklart hvem sine interesser de arbeider for å fremme i transformasjonsarbeidet. Forslaget om å gjenåpne Forus Stasjon, er presentert i Forusvisjonen, og inngår som en viktig del av struktureringen av området, fordi det binder kollektivtransporten mellom de to historiske sentrene i båndbyen med øst-vest akse på Forus, også referert til som kollektivaksen eller Forus Allmenningen. Det er langs denne akse det er ment å skulle fortettes og legge inn mellomromlige kvaliteter i tråd med de fire strategiene, for å skape et mer attraktivt, urbant rom. Forbindelsen til tog anses som vesentlig for å styrke områdets tilgjengelighet og tilknytning til de øvrige områdene av båndbyen, men dette strider mot den kommunale planene som bygger på å ha en sentrumslokalisering rundt den eksisterende Gausel Stasjon. Leder for Forus Næringspark har uttalt til NRK at en gjenåpning av Forus Stasjon er essensielt for å kunne utnytte Forus sitt potensiale:

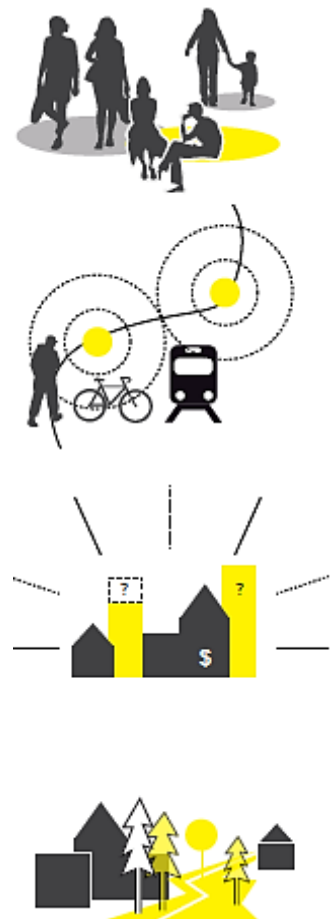
«-Dersom vi skal kunne ta i bruk de ressursene disse arealene utgjør er vi nødt for å ha et knutepunkt i det området, sier administrerende direktør i Forus Næringspark, Stein Racin Grødem» (<http://www.nrk.no/rogaland> 03.03.2014)

Forslaget til gjenåpning av Forus Stasjon som nytt kollektivknutepunkt for Nord-Jæren ble lansert i Forusvisjonen, og Forus Næringspark gikk videre med forslaget og bestilte en rapport fra konsulentfirmaet Railconsult, til 210 000 kr, uten at dette var vedtatt i styret (<http://www.nrk.no/rogaland> 03.03.2014). Rapporten som støtter en gjenåpning av stasjonen, er blitt kritisert for å være økonomisk motivert, fordi den vil øke verdien på eiendommene i området, eiendommer som tilhører grunneierne som har bestilt rapporten (ibid.). Fordi gjenåpning av Forus Stasjon ikke er vedtatt, har byplanleggerne strukturert planene for området på en slik måte at forholdene ligger til rette hvis en gjenåpning skulle bli aktuelt på et senere tidspunkt (intervju 02.04.2014). Dette forslaget viser hvordan private aktører, grunneiere og offentlig-private foretak inngår som en sentral del i det urbane planleggingsarbeidet og har direkte innvirkning på restruktureringen av området.

## 6 REFLEKSJON OVER VISJONENS REALISERBARHET

### 6.1 Presentasjon og analyse av de fire strategiene

Forusvisjonen er utviklet på grunnlag av fire strategier for urban utvikling. Jeg vil analysere hva strategiene representerer og hvilke konsekvenser de har og hvordan de kontekstualiseres innenfor neoliberalistisk urban diskurs. Strategiene er Urbanitet, 10 minutters byen, Robusthet – Fremtidens Forus og Et grønt Forus. Jeg vil diskutere hver strategi separat. Først vil jeg diskutere hva hver strategi representerer, så vil jeg vise hvordan strategien er brukt i Forusvisjonen, og til sist vil jeg undersøke i hvilken grad forholdene ligger til rette for å gjennomføre strategiene i område O, Forus Nordvest. Til sist vil jeg gjøre rede for i hvilken grad strategiene i Forusvisjonen har blitt integrert i det pågående planarbeidet i Forus Øst. Jeg vil diskutere hvilke konsekvenser de planmessige grepene kan tenke å ha i forholds til et neoliberalt planleggingsparadigme og neoliberal urban diskurs.



Figur 37 - De fire strategiene  
(Illustrasjon: Juul Frost  
Arkitekter)

## 6.2 Urbanitet

### 6.2.1 Strategien slik den er presentert i Forusvisjonen:

*«Urbanitet er et uttrykk for bymessighet. Graden av urbanitet styres av menneskelig aktivitet i et avgrenset område. Summen av tett bebygget, tett befolket og aktivt benyttet areal øker den subjektive opplevelsen og dermed også graden av urbanitet for et område» (Forusvisjonen 2013:20).*

*«Det urbane skaber rammer for et offentligt, bymæssigt liv og handler om at civilisere og at kultivere. Det urbane er som planlægningsmæssig tilgang en kombination af tilgængelighed, mobilitet, tæthed, tid og fleksibilitet. Det er en forståelse for de nuancer af livsformer, som ligger mellem privatsfæren og offentlighedssfæren.» (Forusvisjonen 2013:19)*

I følge Forusvisjonen vil urbanitet som strategi gjøre seg gjeldende gjennom tre forskjellige punkter; tilgjengelighet, bygningstetthet og funksjonsblanding (Forusvisjonen 2013:21). Disse punktene er utdypet på følgende måte:

### 6.2.2 «Adgang for alle»

Visjonen for Forus er at det i høyere grad skal skapes rammer for utendørsopphold av forskjellig art, og at alle har tilgang til disse områdene (Forusvisjonen 2013:21).

### 6.2.3 «Høy tetthet bevarer frie arealer»

Det foreslås at virksomhetene på Forus kan tilslutte seg en hensiktserklæring om å bygge ut med så høy intensitet som det gis mulighet for i reguleringsplanene. Fortetning vil på kort og mellomkort tid gi mulighet for å skape friarealer som kan bygges ut på lang sikt. Økt tetthet og frigitte arealer gir også bedre betingelser for permanente grønne områder (Forusvisjonen 2013:21).

### 6.2.4 «Funksjonsblanding»

Forskjellige funksjoner og aktiviteter i både bygninger og byrom vil sikre en urban opplevelse av området. Disse funksjoner og aktiviteter planlegges etter de brukergrupper som allerede er i området eller som man gjerne vil tiltrekke. Blandede bolig- og næringsområder vil oppleves som mer urbane, fordi det vil være større aktivitet gjennom hele døgnet. Når boligene står tomme i løpet av dagen vil det være mennesker i virksomhetene, og omvendt, når virksomhetene stenger. På bygningsnivå understøttes funksjonsblandingen av forskjellige typer byrom og aktiviteter, slik at både beboere og ansatte kan finne et egnet utendørsrom (Forusvisjonen 2013:21)

## **6.3 10 minutters byen**

*«En tèt forgrenet, labyrintisk bystruktur gør alle afstande indenfor området overkommelige at tilbagelægge til fods: Intet er mere end 10 minutter væk. Det giver en særlig nærhed og centralitet, hvor den fysiske organisering af bylivet er koncentreret i en række tyngdepunkter. At transport kan foregå til fods er befordrende for sundhed, byliv og generell bæredygtighed» (Forusvisjonen 2013:19).*

### **6.3.1 Stasjonsnærhet**

Prinsippet bak 10 minutters byen innbefatter å begrense avstandene mellom kollektivstasjoner, slik at alt kan nås til fots, eller til nød på sykkel. Når en avstand er mindre enn ti minutter til fots er den overkommelig for de fleste. Som hovedregel beveger gående seg med ca. 4 – 5 km/t. Det vil si at 10 minutters byen kan ha avstander på 600 til 1000 meter, avhengig av gå-hastighet (Forusvisjonen 2013:22).

### **6.3.2 Ferdsl eller romlig opplevelse?**

Andre faktorer enn avstand og reisetid er også viktige. For eksempel er gjerne ti minutters gange i et grønt område å foretrekke framfor åtte minutters gange tett på trafikken. Så 10 minutters byen skal delvis arbeide mot å samle og fortette byens funksjoner, og delvis arbeide mot å oppgradere reiseopplevelsen for myke trafikanter (Forusvisjonen 2013:22)

### **6.3.3 Samspill mellom mobilitet og landskap**

En kommende kollektiv trace skal utformes på en slik måte at den passerer gjennom romlig interessante rammer. På samme måte kan opplevelsen av adkomst i bil styres slik at de bymessige hensyn tilgodeses. Trær, trace bredde og romlig avveksling kan influere gjennomsnittshastigheten (Forusvisjonen 2013:22).

### **6.3.4 Orientering og romhierarki**

At alt er innenfor rekkevidde fra en stasjon gir kun mening hvis man som førstegangsbesøkende klarer å finne fram. Landskapstrekk kan med særegne identiteter – trær, overflater, aktiviteter med mer – i områder og innenfor områder hjelpe fotgjengere med å orientere seg (Forusvisjonen 2013:22).

## 6.4 Robusthet - Fremtidens Forus

*«Robusthet og fleksibilitet skal sikre og understøtte kommende krav til ervervslivet på Forus. I fleksibiliteten findes smidighet, alsidighet og tilpasningsdygtighet overfor ændrede krav over tid indenfor ervervsvirksomheder, funktioner og teknologi. Der opstår konstant nye strømninger og nye krav, som kræver rum og infrastruktur med en generalitet så de kan tilpasses til de skiftende behov. I robusthet ligger samtidig at skabe attraktivitet for de virksomheder og erhverv der tegner fremtidens erhvervspark» (Forusvisjonen 2013:20).*

### 6.4.1 Fremtidens infrastruktur

Når det for eksempel skal planlægges for et høyt kollektiv trace er det viktig å samtidig sikre fleksibilitet med svingningsradier, stasjonsdimensjonering med mer, slik at traséen senere kan videreutvikles. Landskapet må understøtte en slik fleksibilitet, slik at det investeres i landskapelige tiltak samtidig med den infrastrukturelle utbyggingen. En trace følges av investering i trær, lommeparker og så videre, som støtter opp under den romlige versjonen for framtidens mobilitet (Forusvisjonen 2013: 23).

### 6.4.2 Klimatilpasning

Alle prognoser viser at klimaendringene vil gi økte nedbørsmengder, noe som vil stille større krav til regnvannshåndtering. Hvis man reduserer mengden av befestet areal skapes mulighet for nedsiving og avlastning av kloakksystemer. Samtidig skapes det et bedre fundament for allsidig rekreativ bruk. Dessuten har områder med store asfalterte flater i perioder med sol akkumulering av solens varme. Det skaper større behov for nedkjøling (Forusvisjonen 2013:23).

## 6.5 Et grønt Forus

*«Der er mange måder at gøre byen grønnere på. De primære grønne områder er de rekreative områder - En grøn- og klimatilpasset by, er en attraktiv by. Den grønne by er en kombination af tæt og grønt. Den tette by har et bæredygtigt og effektivt transport – og energi system. En solid grøn struktur i byen har fordele i forhold til mikroklima, biodiversitet og borgernes trivsel» (Forusvisjonen 2013: 20).*

Slik er strategien brukt i Forusvisjonen (2013:24):

### 6.5.1 Sunnhet

Kontakten med landskapet, så vel ute som inne, har en evidensbasert betydning for menneskers fysiske og psykiske velbefinnende. Man blir mindre syk og fortore frisk hvis man har visuell kontakt til grønt. Her henvises det blant annet til «Folkesundhedsrapporten, Danmark 2007». Størrelsen av de sammenhengende grønne områdene har betydning for opplevelsesverdi, støy, temperatur regulering luftutskifting, på samme måte som store grønne arealer bedre understøtter utendørskvaliteter (Forusvisjonen 2013: 24).

### 6.5.2 Produktivitet

Utover det rent sunnhetsmessige aspekt av kontakt med grønne omgivelser, reduserer landskapskontakt stress symptomer og medfører generelt økt produktivitet (Forusvisjonen 2013:24).

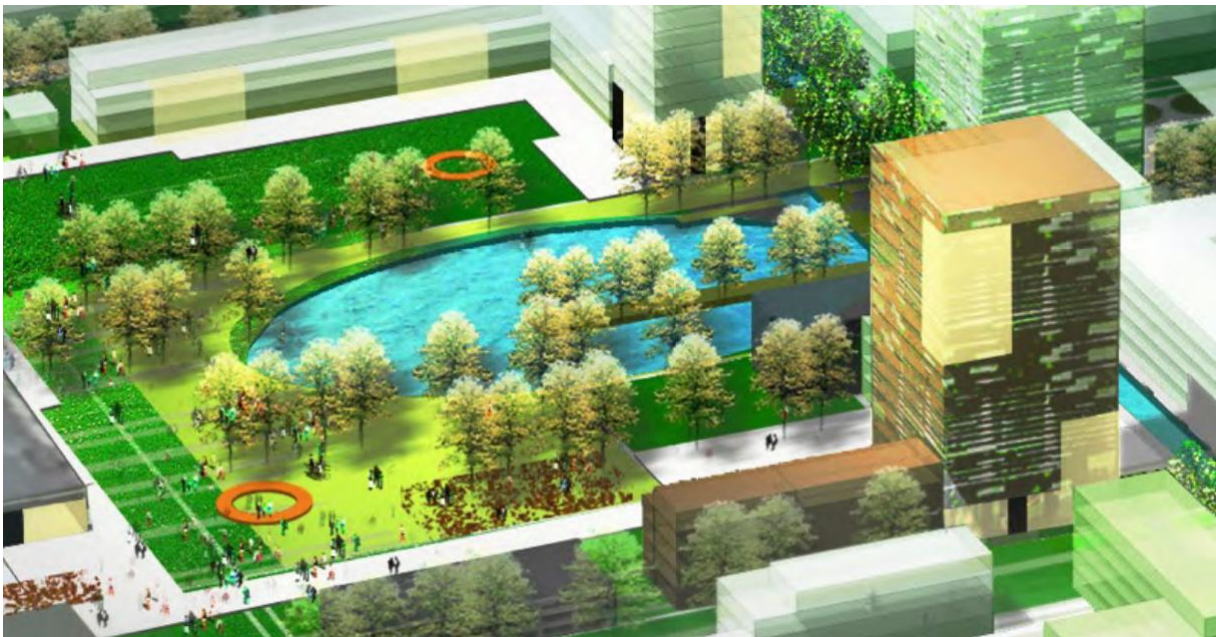
## 6.6 Refleksjoner over Forusvisjonens offentlige karakter

Et av de mest sentrale grepene i Forusvisjonen er dannelsen av Forus Allmenningen som akse for kollektivtrafikk og fortetning. Forus Allmenningen strekker seg fra Forus Stasjon i Forus Øst, gjennom 2020 Park, sør for de nåværende Statoilhovedkontor og videre like nord for området hvor det planlegges å bygge Statoils nye hovedkontor, videre mot Forusbeen og i krysset ved Tvedtsenteret vender den nordover mot Solasplitten. Navnet Allmenningen, som stammer fra gammelnorsk og betyr «som tilhører alle mennesker», viser til Forus som et urbant, offentlig og rekreativt fellesareal (Del «By, rum og Landskab» i Forusvisjonen 2013:41). Grunnidéen med Forus Allmenningen er at den skal tilhøre felleskapet, være lett tilgjengelig,



Figur 38 - Nyere områder på Forus vest har grønne plener mellom byggene og som skiller mellom offentlig og privat rom (Foto: Helge Sivertsen).

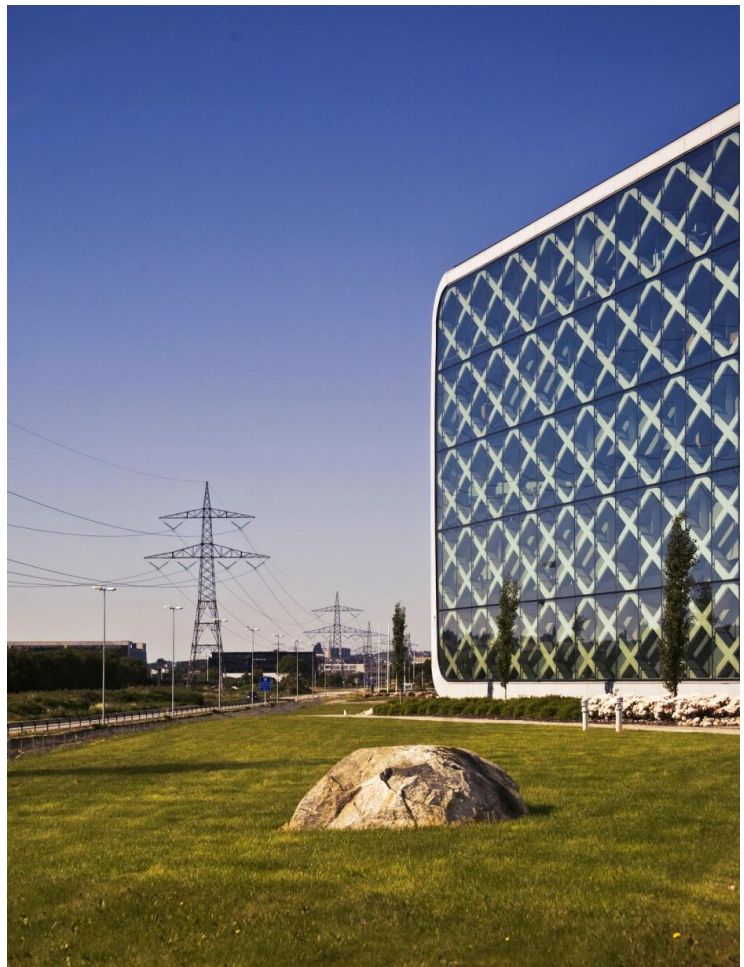
utgjøre et langt sentralt strekk, være offentlig, åpent og inviterende, gi myke trafikanter prioritet, og forbinde sjøfronten i Forus Øst med det vestlige området (ibid.). Mitt fokusområde er det som benevnes som Område O i Forusvisjonen, og som strekker seg fra Tvedsenteret nordover til krysset mellom Lagerveien og Næringsveien. I følge Forusvisjonen har dette området potensiale til å bli et urbant, fortettet område med park med nedskalerte landskapslinjer, ha variert beplantning og terreng, hvor den industrielle karakteren skal bevares og skape identitet. Bebyggelsen skal åpnes mot parkområdene, og gårdsrom skal heves for å markere grensen mellom offentlig og semioffentlige rom (Del «By, rum og Landskap» i Forusvisjonen 2013:57). Tvedsenteret vil kunne få en sentrumsfunksjon ved å danne et handelsknutepunkt i området. Transformasjonen vil bestå i å fortette området ved å overlape eksisterende bebyggelse med nye konstruksjoner, la takene på bygningen være tilgjengelige, grønne områder, bygge underjordiske parkeringsarealer, og etablere to store parkanlegg; «Mini Centralpark» og «Høyspenningsparken».



Figur 39 - Mini Centralpark ligger like nord for Tvedsenteret i Forusvisjonen (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter)

Urbanitet skal dermed oppnås ved at byens rom konsoliderer byutviklingen gjennom utviklingen av nedslagspunkter slik som parkanlegg, sentrumsstruktur, offentlige rom, med mer, og ved at byen fortettes opp mot og vokser ut fra disse punktene. På denne måten skal de offentlige rommene og romsekvensene konsentrere bylivet på Forus (Del «By, rum og Landskap» i Forusvisjonen 2013:13). Områdene som i dag er lukkede og lite tilgjengelige for offentligheten, skal åpnes opp og gjøres tilgjengelige. Ved å skape mange knutepunkt langs Forus Allmenningen, alle med offentlige rom, stasjonsnærhet og nødvendige fasiliteter, både samles og spredes bylivet over et utstrakt urbant landskap. I følge visjonen vil man ved å prioritere bylandskapet som en organiserende struktur og

ved å endre forutsetningene for byutvikling over tid, ivareta de individuelle behovene til investorer og utviklere, og det vil ifølge visjonen kunne skape en robust og bærekraftig utvikling. Dette viser den neoliberale karakteren til prosjektet som på mange måter avhenger av investorenes og de private aktørenes evne og vilje til å skape et levende og inkluderende byliv, fordi visjonen forutsetter at markedskreftene vil skape en bærekraftig sosial utvikling som er til det beste for menneskelig utfoldelse og interaksjon. Utvikling av grønne områder anses i Forusvisjonen som et bærekraftig tiltak i en verdibasert transformasjonsprosess, som skal gi økt sunnhet og produktivitet hos de som arbeider eller bor i området. De fire strategiene appellerer til offentligheten, ved å være en visjon som i stor grad bygger på opprettelsen av offentlige rom, åpenhet, tilgjengelighet, interaksjon og grønne områder. I følge Forusvisjonen skal området prioritere myke trafikanter, ved å være basert på gange, sykkel og kollektivtransport, mens bilene skal parkeres under jorden og dekket av grøntområder. Visjonen fokuserer på mange måter på utviklingen av det urbane landskapets offentlige karakter og legger mindre vekt på utviklingen av næringseiendommer og kvaliteter som appellerer til private investorer og utviklere. Utviklingen av grønne områder og offentlige rom kan anses å være interessant for investorer og private aktører fordi det tilfører landskapet en mer urban karakter og gjør det attraktivt for næringsetableringer og for å tiltrekke ønsket arbeidskraft. En utvikling i tråd med Forusvisjonen vil føre til endringer i reguleringsikkerheten i forhold til nyetableringer, som har vært en av de fremste kvalitetene som har gjort Forus til et attraktivt næringsområde. Det vil stilles strengere krav til arkitektonisk og kvalitetsmessige utforminger. På bakgrunn av dette vil jeg hevde at Forusvisjonens offentlige etos inngår som en del av markedsføringsstrategien for å promotere et konsept av landskapsurbanisering, og visjonene om utbygginger av offentlige rom først og fremst er et strategisk grep for placemarketing:



Figur 40 - Høyspennsmastene skjærer gjennom den vestlige delen av Forus i en nord-sør akse (Foto: Helge Sivertsen)



*«[A] concept that promotes the landscape as an adaptive structural matrix juxtaposed to the fixity of architecture and the static qualities of urban structure(Waldheim). The landscape represented as a means to ensure public space while simultaneously enabling a certain amount of flexibility in regards to the marked orientation of the plan and the recruitment of private capital investment» (Griffith 2013:286).*

Transformasjonen av Forus har av flere av mine informanter blitt sammenlignet med den allerede utførte transformasjonen av Jåttåvågen. Planen over Jåttåvågen hadde, i likhet med Forusvisjonen, fokus på utviklingen av offentlige rom (Griffith 2013:286). Utviklingen ble styrt av et utviklingselskap hvor de private aktørene og investorene fikk ansvar for opprettelsen av de offentlige landskapene (Intervju 02.04.2014). Det samme planlegges å gjøres på Forus (ibid.). Derved blir det privat kapital som vil finansiere de foreslåtte parkområdene, og det kan antas at aktørenes markedsorientering i utviklingsprosessen, vil føre til en kostnadseffektiv utførelse av disse rommene. På Jåttåvågen har den kommersielle orienteringen innen planen blitt vurdert som suksessfullt utført, mens opprettelsen av offentlige rom har feilet (Griffith 2013:285):

*«The plan succeeded as an economic space geared towards the accumulation of private capital investment and the promotion of new industries but failed as a public space. The constructed Jåttåvågen is, in many ways, as a corporate space for commercial development and is not a publicly engaging space. (...)The development relied significantly on public expenditure, in that, several major aspects of the first phase of development were publicly financed. The state railway authority contributed towards development of the train station, the regional road authority participated in the traffic reconfiguration of adjacent streets, and the local municipality contributed towards the development of the Jåttå School and the stadium. And yet, these spaces in particular do not exude a public quality. The spaces are uncoordinated and disassociated with public space. The representation of Jåttåvågen as a socially vibrant public space remains an illusion, unrealized physically and socially. It is not perceived or lived as a public space» (Griffith 2013: 286-287).*

Jåttåvågen viser at selv i prosjekter hvor de offentlige myndighetene er delaktige i utviklingsfasen av nye byrom, mangler de offentlige rommene offentlig karakter. Forus Næringspark har gjennom sine nettsider og media etablert et standpunkt om at ønsker å utvikle en næringspark på næringslivets interesser. Forusvisjonen har en sterk offentlig etos, samtidig som det er et redskap for å fremme en næringsrettet utvikling. Forusvisjonen baseres på positive strategier som fremmer en verdibasert utvikling av et urbant landskap som er tilgjengelig, grønt og bærekraftig. Dette er strategier og

kvaliteter som appellerer til et stort spekter av aktører, og som det er vanskelig å være uenig med. Problemet i denne sammenhengen er at visjonen, på tross av sine positive kvaliteter og intensjoner, i liten grad presenterer realistiske forslag for hvordan denne utviklingen, som vil være veldig kostbar, skal finansieres. Vi skal videre undersøke i hvilken grad det er likhetstrekk mellom de faktiske forholdene og bygde strukturene på Forus, og det urbane landskapet slik det presenteres i Forusvisjonen. Det kan hevdes at Forusvisjonen inngår som et strategisk verktøy for å engasjere de offentlige myndighetene i transformasjonsprosessen, hvor det offentlige rolle blir i samarbeid med næringsaktørene å omregulere området i tråd med planene for restrukturering, og tilrettelegge infrastruktur og kollektivtransport.



Figur 41 - Forus kanalen er en viktig kvalitet for området i følge Forusvisjonen (Foto: Helge Sivertsen)

I følge Forusvisjonen skal området få opptil 60 000 innbyggere. En informant innenfor byutvikling i Stavanger –regionen stiller spørsmål til i hvilken grad Forusområdet er egnet som boligområde:

*«Jeg tenker at hvis det er en bevegelse i tiden som gjør at det er en etterspørsel [etter boliger], så er det ikke så mye man kan gjøre for å stoppe etterspørselen. Men jeg vil jo si at det er litt bekymringsfullt med tanke på hvilke nærmiljøkvaliteter man kan få ut av det. Tilhørighet for den enkelte beboer, unger som skal vokse opp der, og ferdsel til og fra skolevei. Vil området*

for eksempel ha kapasitet til å legge til rette for fotballbaner, ball-løkker, og den type virksomheter? Det vil være arealkrevende, og i neste omgang vil det gå ut over områdets arealbesitterne, som neppe vil bruke arealet til det! Jeg ser for meg at det fort blir så stor kamp om arealene at det blir lite igjen til grøntarealer, rekreasjonsområder og gode nærmiljøkvaliteter» (Intervju 05.02.2014).

## 6.7 Kartlegging av strategiene i Forus Nordvest

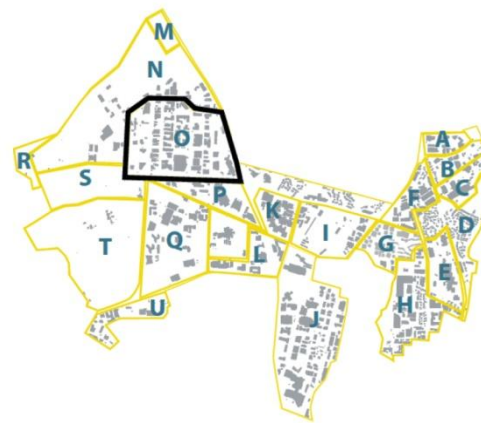
Slik beskrives utviklingspotensialet til område O i Forusvisjonen:

«Område O ligger i det Nordvestlige hjørne af Forus. Området er i store træk allerede udbygget, men støder op til område N, som ligger ud til Sola splitten og er under massiv udbygning. Mange steder i område O er potentiale for reduktion af parkering eller udbygning af overskudsareal for at skabe plads til fortætning og nye byggerier. Derudover ligger karakteristiske blå og grønne træk i den ortogonale vejstruktur i området. Bla er der potentiale for et egentligt parkstrøg - «Højspændingsparken» - som en del af Forus Allmenningen» (Forusvisjonen 2013:36)



Figur 42 - Forus Nordvest i følge Forusvisjonen (Illustrasjon over: Juul Frost Arkitekter. Foto under: Fredrik Refvem, Stavanger Aftenblad)

Ved å ta utgangspunkt i de bygde strukturene og de nåværende reguleringsplanene og reguleringsbestemmelsene i område O, Forus Nordvest, vil jeg diskutere i hvilken grad det kan anses som mulig å transformere området i tråd med Forusvisjonen. Området Forus Nordvest, strekker seg fra Tvedsenteret og nordover til krysset mellom Fabrikkveien og Lagerveien, tilsvarende Område O i Forusvisjonen. Området går under reguleringsplan 1767 fra 2005. Jeg vil gjennomgå strategiene punktvis.



Figur 43 - Område O på kartet (Kart: Juul Frost Arkitekter)



Figur 44 - Reguleringsplan 1767 (Kart: Stavanger Kommune)

### 6.7.1 Urbanitet som strategi i Forus Nordvest

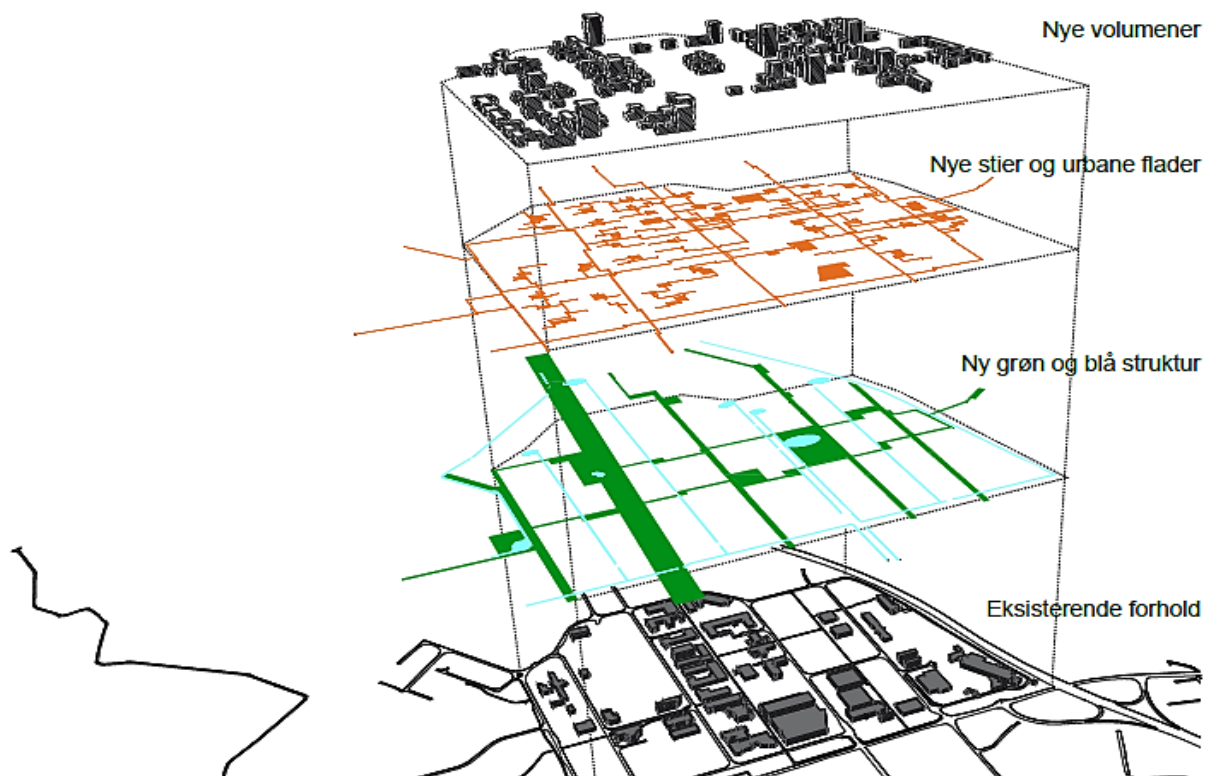
Reguleringsplanen legger hovedsakelig til rette for kontor og industriformål, samt forretning ved Tvedtsenteret og omkringliggende parseller. Det vil si at etter kl. 17.00 er store deler av dette område en død bydel. Tvedtsenteret og omkringliggende forretninger har åpningstid utover vanlig arbeidstid, men på grunn av avstander til bolig og kulturelle tilbud, samt manglende fortau og

tilrettelegging for myke trafikanter i området, forutsetter strukturene bruk av bil, eventuelt buss eller sykkel, for å komme til området, og tilfører derved ikke mye aktivitet og bruk av byrommet. Hvis intensjonen for urbanisering skal realiseres er det vesentlig å kombinere næring med boligformål, kultur og servicenæring. Hvis det skal skje på samme tomten eller i samme område stilles det flere krav i forhold til riktig sonering, støy, adkomst, lysforhold, uterom og lekeplass med mer. Å implementere dette på et senere tidspunkt etter at eierne eller leietaker har etablert seg, er en tidkrevende og vanskelig prosess som forutsetter velvilje fra og økte kostnader for grunneierne. Bymyndighetene har få redskaper til å tvinge fram en transformasjon av privateide og utbygde eiendommer.



Figur 45 - Lukkede fasader i nybygg Forus Vest (Foto: Helge Sivertsen)

Det offentlige bymessige liv krever konsentrerte fotgjengervennlige byrom forbundet til sterkt fortettete arealer og bygningsmasser. Reguleringsplanen tar ikke forbehold om dette, og det er ingen områder som peker seg ut til å kunne bli det. En mulighet er utvikling av en senterstruktur i arealene omkring Tvedsenteret. Parsellene som ligger ned mot Forusbeen er regulert til detaljhandel. Området kunne i teorien fortettes og de eksisterende byggene kunne i teorien bli overlappet av nyere bygg for å skape en mer fortettet, og publikumsorientert topologi, i tråd med visjonen. I dag preges området av store asfalterte flater, parkeringsplasser, og store bygninger med lukkede fasader. Noen av de omkringliggende gatene har ikke fortau, og det er dermed farlig for myke trafikanter å bevege seg i



Figur 46- Lagvis restrukturering av Forus Nordvest (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter)

området. Kontor- og lagerbygg av varierende kvalitet, preger området. Dette står i sterk kontrast til det urbane landskapet i Forusvisjonen som preges av grønne parker med bevart biodiversitet, vannspeiling fra kanaler og innsjø, myke overganger mellom offentlig og privat grunn, tilrettelagt for gående, rekreasjonsområde med sportsanlegg og lekeplass, nedsenket parkering og tilgjengelige og uformelle møtesteder. En reguleringsplan må fastlegge slike senter fra starten, da det nesten er umulig å etablere dette på et senere tidspunkt. Offentlige rom hvor folk møtes, bør være en premisse for å bestemme infrastruktur, programmering og fortetting. Forusområdet har en struktur som forutsetter bilbasert bruk, som en del av den modernistiske planleggingen området er et resultat av. Fagperson innenfor byutvikling i Stavanger-regionen har beskrevet mulighetene til et heterogent byområde på Forus på følgende måte:

*«Det er nærmest en monokultur, og det er til de grader basert på at du skal ta deg fram med bil. Det å endre den holdningen til det området vil ta mange år. Byggene har en utforming på første etasje som i liten grad inviterer til publikum. Det er ganske mange som må omstille seg i forhold til hvordan de skal forholde seg til disse områdene» (Intervju 05.02.2014).*

Urbant byliv forutsetter heterogenitet i forhold til bruker og innbyggere, program og bygningstypologier. Reguleringsplanen legger opp til en sterk grad av ensformethet og homogenitet når det gjelder formål, bygningsutforming og parsellers størrelser. De bygde strukturene tiltrekker

seg større investormiljøer. Når disse parsellene allerede er utviklet vil en mulig transformasjon til et mer sammensatt område ta flere generasjoner.

### 6.7.2 10 minutters byen som strategi i Forus Nordvest

Reguleringsplanen som har store parseller, legger opp til det motsatte av en finmasket gatestruktur med nærhet til alt, slik 10 minutters byen forutsetter. Parsellene er store med trafikkerte bilveier rundt på alle grenser. I teorien kunne en detaljregulering vise en oppbrytning til et finere gang og sykkelveinett, men grunnen til at parsellene er så store er at man ønsker større næringsbygg og bedriftsetableringer. Dagens oppdelingen i parseller gjør området attraktivt for store investorer, og er derved positivt for Forus Næringspark. Dermed strider denne strategien delvis med målet for restruktureringsprosjektet som nettopp er å tiltrekke næringsetableringer tilhørende kunnskapsnæringen som kan bidra til å opprettholde økonomisk vekst i området.



Figur 47 - Kontrast mellom nye og gamle bygg på Forus vest (Foto: Helge Siversten)

Den ensartede funksjonen i store deler av området som kontor og industri, strider imot at alt skal være i ti minutters avstand. En transformasjon av de store næringsparsellene til et finmasket gatenett med et mangfold av program forutsetter en komplett omstrukturering og delvis nedleggelse av nåværende virksomheter. Omstruktureringen av område O i Forusvisjonen viser hovedsakelig parker, innsjøer, lekeplasser og offentlige rom, men gir ingen illustrasjoner av hvordan områdets funksjon som næringspark skal ivaretas, selv om dette i følge mine informanter er og skal være, områdets

fremste funksjon. I følge visjonen kan det se ut som at næring og industri delvis skal flyttes ut fra området, og at området skal benyttes som offentlig rekreasjonsområde. Dette strider mot visjonens mål om å gjøre næringsparken mer attraktiv for næringsetableringer, og må derved betraktes som visuelle virkemidler uten forankring.

### **6.7.3 Robusthet – Framtidens Forus som strategi i Forus Nordvest**

I reguleringsbestemmelsene for området er det stilt krav til at parkeringshus skal kunne bygges om til fullverdige kontor eller industribygg, men det står ikke noe om at kontorbygg med mer, skal kunne bygges om til bolig. Forusvisjonen forutsetter i stor grad en implementering og utbygging på grunnlag av de eksisterende bygningene. Alternativt må flere av bygningene rives, og nye bygges opp. Fagperson for byutvikling i Stavanger-regionen mener bygningene på Forus ikke egner seg for flerfunksjonell transformasjon:

*«Det er modulbygg med veldig begrenset endringsmuligheter, og det er en viktig faktor. Hvis man skal gjøre Forusområdet om til en ny byorganisme så må man omrokere på alt. Det er ingen av de byggene der ute som lar seg transformere og bli byvennlige eller publikumsvennlige, for de er ikke bygget for det formålet. De er bygd mer som at man har et ganske maskinelt forhold til det. De skal betjene x antall biler, og x antall kontomedarbeidere som skal opp og ned i en heis» (Intervju 05.02.2014).*

Den generiske seksjoneringen i parseller tillater fremtidige forandringer og tilpasninger, og er derved en kvalitet for fremtidsrettet utvikling. Den funksjonelle ensartetheten av området er derimot sårbar. Samtidig er området strukturert på en slik måte at blandet funksjon er vanskelig å oppnå i ettertid. Forusområdet er dominert av oljenæringen, og videre utvikling vil være betinget av prisen på oljefat og produksjon på norsk sokkel. En utvikling i tråd med Forusvisjonen, som forutsetter en mer blandet by-sammensetning, vil også være betinget av oljenæringen, fordi denne setter premissene for utvikling, ikke bare på Forus, men i hele regionen. En av informantene til denne studien, hevder at utviklingen og veksten i området er blitt en boble:

*«Oljereservene ikke varer evig. Og den diskusjonen som er på gang – bevisstheten om miljø, trusselen om nedsmelting av polene, klimaendringer, havnivåstigning –gjør at flere og flere hoder tenker at vi gjerne må stoppe opp litt. Er det andre ting vi skal leve av? Andre verdier som er vel så viktige. Da blir plutselig hele det der områder som ensidig har bygget seg opp om oljen, - de må evne å endre seg til en slik verden. Og det er jeg usikker på om de tar høyde for. Jeg syns i alle fall dette er aspekter som mangler i byutviklingsdiskusjonen» (Intervju 05.02.2014).*





Figur 48 - Nye områder på Forus preges av seriell repetisjon og lite fortettet. Grøntarealene er begrenset til parkbelter mellom privat eiendom og offentlig vei (Foto: Helge Sivertsen).

#### **6.7.4 Et grønt Forus som strategi i Forus Nordvest**

Forusvisjonen for område O legger i stor grad vekt på opprettelsen av offentlige rom i form av parker og rekreasjonsområder med idrettsanlegg og lekeplasser. Grøntområdene slik de fremstår i dag, er i stor grad begrenset til parkbelter som skiller næringseiendommer fra offentlig vei. Disse beltene har liten funksjon i forhold til trivsel og interaksjon, og fungerer i stedet som skiller mellom offentlig og privat grunn. På bakgrunn av disse grønne beltene, trekkes bygninger lenger inn på tomten, og som en konsekvens minskes kontakten mellom fotgjenger og fasadene. Det gir en oppløst og lite urban bystruktur.



Figur 49 - Forus Kanalen (Foto: Helge Sivertsen)

I følge reguleringsbestemmelsene tillates det inntil 3,5 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA. Til sammenligning tillates det 0,9 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA i Jåttåvågen (Stavanger Kommune 2011, Kommuneplan:90). Det stilles ingen krav til nedgravet parkeringsanlegg, og dermed blir store deler av tomtene brukt til parkeringsplasser. Dette er det vanskelig å løse på et senere tidspunkt. Den eneste løsning er å senke antall parkeringsplasser. Det er kommet nye bestemmelser for parkering på Forus, og politikerne i de tilsluttede kommunen har vedtatt å senke antall parkeringsplasser til maksimum 1,2 per 100 m<sup>2</sup> BRA ([www.stavanger-kommune.no](http://www.stavanger-kommune.no)). Vedtaket har forårsaket sterke protester hos næringsledere fra området, og er derfor blitt utsatt ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 15.05.2014)

Kollektivtilbudet i området er begrenset til buss. Den planlagte bussvei 2020 B vil gå gjennom området, langs Lagerveien og Næringsveien, og det vil bedre tilgjengeligheten området har til resten av regionen. Bussen vil gå videre til Universitetet i Stavanger og Stavanger Sentrum. Det vil også være forbindelser til Sandnes i Forus Øst. Bussveien skal etter planene stå klart i 2020.



Figur 50 - Området rundt Tvedt senteret preges av store parkeringsarealer og området er strukturert med store parseller og er dårlig tilrettelagt for myke trafikanter (Foto: Fredrik Refvem, Stavanger Aftenblad)



Figur 51 - Tvedt senteret en viktig sentrumsstruktur med høy offentlig faktor og utpregede parkområder i Forusvisjonen. Mini Centralpark skal i følge planen plasseres like nord for senteret (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter)

### 6.7.5 Refleksjon over analyse av strategiene i område Forus Nordvest

Det kan innvendes at reguleringsplan 1767 er laget før visjonen. Poenget med analysen er å vise at Forusvisjonen mangler et realistisk forslag til hvordan nye reguleringsplaner skal transformeres på en grunnleggende måte og hva de byplanmessige, politiske og økonomiske konsekvensene vil bli. Det er et stort gap mellom dagens situasjon og de utvilsomt gode intensjonene i visjonen. Det mangler konkrete steg, en rekkefølge, en økonomisk vurdering, ulike scenario, og en realistisk fremtidsplan som viser hva som skal skje når, og ikke minst så mangler det et hierarki av tiltak. Visjonen er preget av at den ikke er forbindende. Utviklingen av Forusområdet i tråd med de fire strategiene som visjonen er bygget på, vil føre til mange konflikter på grunn av motstridende interesser for utvikling

av tomter og området som helhet. Visjonen har liten praktisk forankring, og tilfører ikke forslag eller løsninger på hvordan konfliktene bør håndteres. Forusvisjonen bør på bakgrunn av dette først og fremst betraktet som være et strategisk verktøy for forhandling og markedsføring.

## 6.8 Kartlegging av strategiene i Forus Øst

En representant fra Stavanger Kommune beskriver Forusvisjonen på følgende måte:

*«Det er ikke en plan, det er en visjon. Vi har hatt felles workshop for å ha de [representanter fra transformasjonen] med. Vi bygger en plan på et større faktagrunnlag enn det de gjør. De laget en visjon, og mellom vårt visjonsarbeid og deres visjonsarbeid, er det ikke noen sprang. Men de har gjort det på vegne av Forus Næringspark, og er interessert i at mye skal skje på Forus. Det ligger i sakens natur. Mens vårt perspektiv er et byperspektiv for hele byområdet» (02.04.2014).*



Figur 52 - Næringsområdet på Forus Øst ligger tett opp mot boligområder og kollektivtransport. De bygde strukturene i næringsområdet er av veldig varierende karakter og bruk. Foran på bildet ligger Nortura slakteri og Gamle Forus Stasjon. (Foto:Forus Næringspark)



Figur 53 - Forus Øst har i følge Forusvisjonen potensiale til å bli et urbant og fortettet flerbruksområde. Illustrasjonen viser forbindelsen mellom Forus stasjon og Forus Allmenningen, som er en sentral øst-vest akse (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter)

### 6.8.1 Urbanitet som strategi i Forus Øst

I Forusvisjonen vises det til at de ubygde arealene på næringstomtene skal åpnes opp for offentligheten, og utvikles til parker og offentlige rom. Dette prinsippet ligger også til grunn i utviklingen av planforslaget til Forus Øst. Det vil legges inn i rekkefølgekravene og reguleringsbestemmelsene tilhørende området hvem som får det økonomiske ansvaret for opprettelse, vedlikehold og minstekrav i forhold til kvalitet og innhold av disse arealene (Intervju 02.04.2014). Derved vil arealene, selv om de eies av private aktører, i praksis, regnes som offentlige rom. Planene for Forus Øst har mange likhetstegn med Jåttåvågen, som er utviklet fra rent industriområde til blandingsområde med boliger og kontorlokaler, sentrumsdannelse med handelsvirksomhet og et lite utvalg kaféer og restauranter, samt tilknytning til toglinjen som knytter området sammen med transportlinjen i båndbyen. Aktører innen byplanlegging i regionen har bekreftet at de to områdene har vesentlige likhetstrekk, men at den største forskjellen er at i Jåttåvågen var kommunen grunneiere, mens på Forus Øst er det hovedsakelig private eiere. Derved har ikke bymyndighetene like sterk autoritet i utviklingsprosessen, og utviklingen er i større grad styrt av den pågående dialogen mellom de regulerende myndighetene, næringsaktører og grunneiere. I Jåttåvågen er de offentlige rommene, menneskelig aktivitet og områdets urbanitet beskrevet på følgende måte:

*“[M]uch of the public space surrounding the immediacy of the residential buildings exists as an austere concrete expanse with few amenities for any sustained experience in place. On the one hand these spaces are open to the public and on the other hand they exist as a territory defined by and associated with private property and hidden within a relatively inaccessible district. (...) For the most part respondents were highly educated Norwegians working in the informational economy and earning an annual income greater than the national or municipal*

*average. According to the income and other measured social variables, these individuals represent a subset of the greater population and the emergence of network society in Norway. (...) The spatial practice within the immediate neighborhood was socially and temporally limited as a significant aspect of daily practice and primarily oriented towards practical matters such as the procurement of groceries» (Griffith 2013:19- 20).*

Det kan hende at den urbane verdien i Forus Øst, vil bli av høyere kvalitet enn i Jåttåvågen, men det krever kunnskap og økte kostnader for de forskjellige aktørene som er involvert. En fagperson innenfor byutvikling i regionen hevder at få aktører i byutviklingsprosessen er villige til å betale for ekspertise på å utvikle offentlige rom og parker som er tilpasset enkeltindividets opplevelse:

*«Man må få inn en mye mer verdibasert tenkning, og verdier for enkelt individet, for å få en levende by. For hvordan får man en levende by? Det kreves en spesiell forståelse for både formgiving, psykologi og sosiologi for å kunne lage levende byer. Det kan ikke formes ensidig av ingeniører. Men vi trenger ingeniører for å få realisert et samspill mellom bebyggelse, infrastruktur og gjerne parker som viktige elementer i en by. (...) I Norge har man et litt likegyldig forhold til byrom, et litt selvfølgelig forhold til at de lager seg selv, men det gjør de ikke. De er avhengig av å formes. Likevel ser vi at det er veldig få som er villige til å betale for landskapsarkitekter sin kompetanse. Det å jobbe med god fingerspissfølelse og stor forståelse for enkeltindividets behov i et åpent rom, det er kjempeviktig» (Intervju 05.02.2014).*

I planleggingsprosessen i Forus Øst er det mange involverte parter, og restruktureringsprosessen vil ha ulike utviklingsforløp. Byplanleggerne har benevnt planleggingsprosessen i Forus Øst som en «bymosaikk». Planprosessen er beskrevet på følgende måte i planforslaget:

*«Forestående programmering/planlegging av Forus øst skal bidra til å tilrettelegge for variert, bærekraftig byutvikling og sammenheng i by/landskap/infrastruktur. Forus øst har et ganske fragmentert preg, og for å kunne utvikle eksisterende situasjoner og sammenhenger, synes det å være behov for en fleksibel byplanmodell. Det må eksempelvis være anledning til at arealer som henger geografisk sammen kan utvikles til ulike tider, og arealer som ligger fra hverandre geografisk kan utvikles forholdsvis parallelt i tid. Den framtidige bystrukturen kan ha visse likhetstrekk med en 'by-mosaikk'; et sammenvevd lappeteppes med bygningsmessige/fysiske ulikheter, grøntområder/strukturer, romlig artikulerte*

*sammenhenger, brudd og grenseoverganger. En meget viktig oppgave er å koordinere ulike planprosesser, samt å definere optimale grensesnitt mellom eksisterende forhold og nye muligheter. By-mosaikkmodellen er en metafor (et slags bilde); en sammensetning av brikker som utforskes/utvikles bit for bit på bakgrunn av gitte forhold og nye muligheter. Det legges opp til at utviklingen av hver bit skal skje i dialog med grunneierne. Utbyggingsselskaper som representerer de største grunneierne, vil også bli involvert i utarbeidelse av planforslag/løsninger gjennom egne drøftingsmøter og samarbeid om planskisser. Med utgangspunkt i konkrete vurderinger/situasjoner vil denne planmodellen åpne opp for at det kan utvikles enkelte mindre detaljplaner, uten at en nødvendigvis går veien om områdeplan» (Stavanger Kommune 2013, planforslag:6-7).*

Det står også at «det ikke er tid til å gjennomføre en tradisjonell hierarkisk planprosess der overordnede planer kanaliseres nedover trinn for trinn fra nasjonalt til regionalt nivå til kommuneplan, områdeplaner og til sist detaljplaner» (Stavanger Kommune 2013, planforslag: 6). En informant fra byplanlegging hevdet at Forusområdet er sterkt grunneierstyrt, og avgjørelsene om å kunne utvikle detaljplaner uavhengig av områdeplan bekrefter denne påstanden (Intervju 05.02.2014). Det står i planforslaget at det er en forutsetning og målsetting at krav og mål angitt i overordnede planer og retningslinjer, skal ivaretas (Forslag til plaprogram:12). I gjeldende kommuneplan 2010 – 2025 er bærekraftig utvikling spesielt vektlagt, og et av hovedmålene er å skape «En god by og bo i» (Stavanger Kommune 2013, planforslag: 12). Dette innebærer blant annet at byområder skal ha en balansert befolkningssammensetning og et lokaldemokrati med god mulighet for samfunnsdeltakelse (Stavanger Kommune 2013, planforslag:17). Vi har sett at de avgjørelsene og strukturerende grepene som ble vedtatt i 1965, i stor grad er gjeldende i dag, nesten 50 år senere, ved at de åpner for muligheter, men også legger begrensninger, for videre utvikling av områdene. De avgjørelsene som tas i byutviklingsprosessen av Forus Øst i dag, vil være premissgivende i mange generasjoner. Målet med en bærekraftig utvikling er vanskelig å oppnå i en utviklingsprosess som er preget av hastverk, hvor demokratiske og byråkratiske prosesser tilsidesettes og utviklingen i stor grad styres av private aktører som har til sikte å fremme sine interessene i dagens marked. Det er fem grunneiere som dominerer planområdet, mens offentlig grunn i hovedsak er begrenset til veierområder (se figur : Stavanger Kommune 2013, planforslag:11). En grunneier- og markedsstyrt neoliberalistisk restruktureringsprosess, har dårlige forutsetninger for å fremme bærekraft, samtidig som det svekker lokaldemokratiet og befolkningens mulighet til å påvirke utviklingen. I følge en av informantene vil det ikke bli lagt noen føringer på

utviklingen av boligområdet, annet enn tomteutnyttelse:

*« Det eneste man gjør nå er å si hvor det skal bygges boliger, også sier man ikke hvor mange, men tomteutnyttelse» (Intervju 03.03.2014).*

I følge denne informanten vil en markedsstyrt utviklingsprosess føre til ensidig befolkningssammensetning (Intervju 03.03.2014). Informanten mente det var trolig at flertallet av beboerne i området vil ha tilknytning til oljenæringen, med høy inntekt og utdanning (ibid). Videre mente informanten også det er mulig at befolkningssammensetningen vil ha en større forekomst av utenlandske statsborgere, i form av høyt kvalifisert arbeidskraft fra det globale markedet (ibid). En markedsstyrt boligpolitikk, som informanten karakteriserte som en realitet med «et totalt fravær av boligpolitikk», vil også føre til at det bygges flere små boliger fordi det gir større økonomisk gevinst (ibid). Små boliger fører til større gjennomtrekk, fordi de ikke egner seg for familier, og i større grad henvender seg til enslige, pendlere og unge. Brenner og Theodore hevder at en deregulering av boligutbygging og fristilling av boligmarkedet er en del av neoliberalistisk kreative ødeleggelse, som fører til ujevn sosial fordeling og ujevn geografisk utvikling (2008:18-19). Et boligområde som er dominert av én sosial klasse fra én enkelt næring, som er preget av gjennomtrekk, beboere uten tilknytning til området, enslige eller par uten barn, har ikke forutsetninger for å bli et område med utpreget urbanitet.

Det kan hevdes at Forus Øst i større grad er egnet til transformasjon av blandet område med både bolig, næring og handel enn Område O i Forusvisjonen. Forus Øst ligger langs nord-sør akse i båndbyen og forbinder de to historiske sentrene. Det er vedtatt i fylkesplanen at det skal fortettes og bygges flere boliger langs denne akse. Området ligger tett opp mot kollektivtransport i form av buss og tog. Den kommende bussveien vil også gå gjennom området. Nærhet til andre boligområder er et annet argument som peker mot funksjonsblanding i området. Forus Næringspark mener at funksjonsblanding med et betydelig innslag av boliger vil gi grobunn for et mer urbant miljø med godt utbygd offentlig og privat nærservice, noe som igjen vil gjøre området attraktivt for etablering av ny næringsvirksomhet (Stavanger Kommune 2013, Saksfremlegg:15). Næringsparkens ønske om å etablere boliger kan på bakgrunn av dette antas å være styrt av et ønske om å tjene næringskreftene snarere enn å skape gode sosiale rammevilkår. I Stavanger Kommune 2013, et for Forus Øst står behovet for boligetableringer beskrevet på følgende måte:

*«Det er i dag en overetablering av arbeidsplasser på Forus, og behov for å balansere dette ved å etablere en større andel bolig innenfor de nye transformasjonsområdene. Det vil derfor*



*i utgangspunktet vurderes å avsette ca. 2/3 av BRA i området til bolig og 1/3 til næring (fortrinnsvis kontor), handel og offentlig og privat service. Idrettsanlegg kan også innpasses i dette arealet der det kan kombineres med øvrige formål» (Stavanger Kommune 2013, planforslag: 35)*

Funksjonsblandingen skaper i noen tilfeller konflikt med etablerte næringer. Boligområder setter strengere krav til omgivelsene, og forurensende og støyende industri må flyttes ut. Enkelte av industriforetakene hevder at en omregulering av området vil føre til at de må legge ned sin virksomhet (Stavanger Kommune 2013, saksfremlegg 16-17).



Figur 54 - Forus Øst i følge Forusvisjonen (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter)

### 6.8.2 10 minutters byen som strategi i Forus Øst

I reguleringsforslaget for Forus Øst har begrepet 10 minutters byen fått strukturerende rolle. En representant fra Stavanger Kommune forklarer hvorfor dette begrepet har blitt så viktig for utviklingsprosessen:

*«Vi ser det som helt nødvendig i dag, at når man skal bygge ut så gjør man ikke det på bilens premisser, men for kollektiv, gange og sykkel. Gange begynner å bli veldig mye mer sentralt. Det er også blitt et kvalitetsbegrep i forhold til omgivelsene, i motsetning til slik det var når bilbyen på Forus ble bygget. Det å bygge opp 10 minutters byen betyr at man bygger opp*

*knutepunkt med gangavstand til kollektivtransport og de viktigste servicetjenestene, handel og det du har behov for i hverdagen» (Intervju 02.04.2014).*

10 minutters byen er beskrevet på følgende måte i planforslaget:

*«Visjonen om miljøvennlig transport og 10-minuttersbyen fordrer at flest mulig av de «turer» som utbyggingen medfører kan løses innen området. Dette samsvarer med kommuneplanens delmål om en senterstruktur med kompakte og oversiktlige senter, med korte interne avstander til funksjoner og kollektivtransport, samt innhold som sikrer mangfold og attraktivitet. Gjeldende kommuneplan viderefører senterstrukturen som er definert i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren, men åpner for å vurdere utvidelser og endringer i senterstrukturen i løpet av planperioden, dersom befolkningsutvikling, ny utbygging eller andre forhold skulle tilsi dette. Det skal utredes om Gausel stasjon, eller andre punkt/steder innenfor planområdet, skal defineres som knutepunkt med tilhørende lokalsenter. Der senter etableres vil det være behov for en rekke funksjoner mellom/ved holdeplass og bolig. Det kan forslagsvis være:*

- Handel
- Bevertning
- Barnehage
- Helse: lege, tannlege, omsorgsboliger etc.
- Frisør
- Uterom (torg)
- Idrett – haller, baner, organisert idrett.
- Fritidsaktiviteter – areal, organisering
- Kulturaktiviteter» (Stavanger Kommune 2013, planforslag:35)



Figur 55 - 10 minutter senterstruktur på Forus (Kart: Stavanger Kommune)

Av fylkeskommunen vurderes 10 minuttersbyen som et godt og fremtidsrettet grep (Stavanger Kommune 2013, Saksfremlegg 09.04.2013:9):

*«For øvrig legges til grunn at stedsutviklingspotensialet i kombinasjon med et langsiktig godt kollektivtilbud og g/s-nett blir tatt hensyn til i utredningen. Lokalisering av holdeplasser må vurderes spesielt i forhold til stedsutviklingspotensiale. For å få til en vellykket 10-minutterby, med handelskonsentrasjon i senteret, kan det være en nødvendig forutsetning å omlokalisere etablert handel dersom denne vil undergrave senterets attraktivitet og mål om*

*endret reisemiddelfordeling.» (Rogaland fylkeskommune i Stavanger Kommune 2013, Saksfremlegg 09.04.2013:8)*

Forus Næringspark minner om at Gausel stasjon sammen med Stavanger stasjon er definert som regionale knutepunkt. Det vil åpne for å utvikle et senter i området, men dette avhenger av trasevalg/utbygging av kollektivtransport:

*«Dobbeltsporet bør uansett aktiviseres i større grad enn i dag, og det må anlegges flere togstopp. Næringsparken anbefaler at Gamle Forus Stasjon (lenger sør) vurderes som ett av disse, og at kollektivtraseen (øst-vest) over Forus ledes fram til den. Det vil gi en langt bredere dekning av Forus øst, hvor transformasjonspotensialet er meget stort. De tror at de arealmessige mulighetene for å utvikle et knutepunkt/senter ligger bedre til rette ved Gamle Forus stasjon» (Stavanger Kommune 2013, Saksfremlegg: 15).*

### **6.8.3 Robusthet – Fremtidens Forus som strategi i Forus Øst**

Stavanger Kommune tar høyde for at Forusområdet kan utvikles i tråd med Forusvisjonen når de utvikler planene for Forus Øst. I følge Forusvisjonen vil Forus Stasjon være et sentralt holdepunkt som binder Forus Allmenningen sin øst-vest akse med båndbyens nord-sør akse. Det er ikke foretatt vedtak om gjenåpning av Forus Stasjon, men Forus Næringspark som sammen med syv andre tomteselskap har engasjert Railconsult for å utrede de virkningene av en gjenåpning av stasjonen, har vekket interesse for gjenåpning. På bakgrunn av dette har Stavanger Kommune valgt å ta høyde for en gjenåpning av Forus Stasjon og forbindelse til øst-vest aksene i sine planer:

*«Når det gjelder alternative banestopp/senterutvikling er gjenåpningen av Forus stasjon aktuell. Denne ligger utenfor foreliggende planområde, men vi vil i planforslaget sikre at vi ikke gjenbygger muligheten for en direkte kollektivforbindelse øst-vest til Forus stasjon. Vi forutsetter at gjenåpning av Forus stasjon ikke medfører nedleggelse av Gausel stasjon (...).» (Stavanger Kommune 2013, Saksfremlegg 09.04.2013:6)*

Området Forus Øst skal bli mer miljøvennlig, og derved få en mer fremtidsrettet utvikling gjennom etableringen av knutepunkt langs kollektivaksene. I Saksfremlegget var det ikke kjent at den lenge omdiskuterte bybanen har blitt erstattet med planer om oppføring av bussvei:

*«Målsetningen om å redusere utslipp av klimagasser skal videreføres også ved neste rullering. Stavanger bystyre ønsker et enda sterkere fokus på arealstrukturering i områder tilstøtende de miljøvennlige transportmidlene Jærbanen og den skinnegående bybanen. Det er derfor nødvendig med fortetting og en balansert utvikling av boliger og arbeidsplasser*



Figur 56 - Grønne områder illustrert i Forusvisjonen for Forus Øst (Foto: Juul Frost Arkitekter)

langs bybanetraseén og holdeplassene for Jærbanen» (Stavanger Kommune 2013, Saksfremlegg 09.04.2013:9).

I følge Lyse skal området tilrettelegges med fjernvarme og frikjølingsanlegg fra Gandsfjorden (Stavanger Kommune 2013, Saksfremlegg 09.04.2013:10).

#### 6.8.4 Et grønt Forus som strategi i Forus Øst

I planforslaget beskrives målet om å etablere grønne områder og offentlige rom på følgende måte:

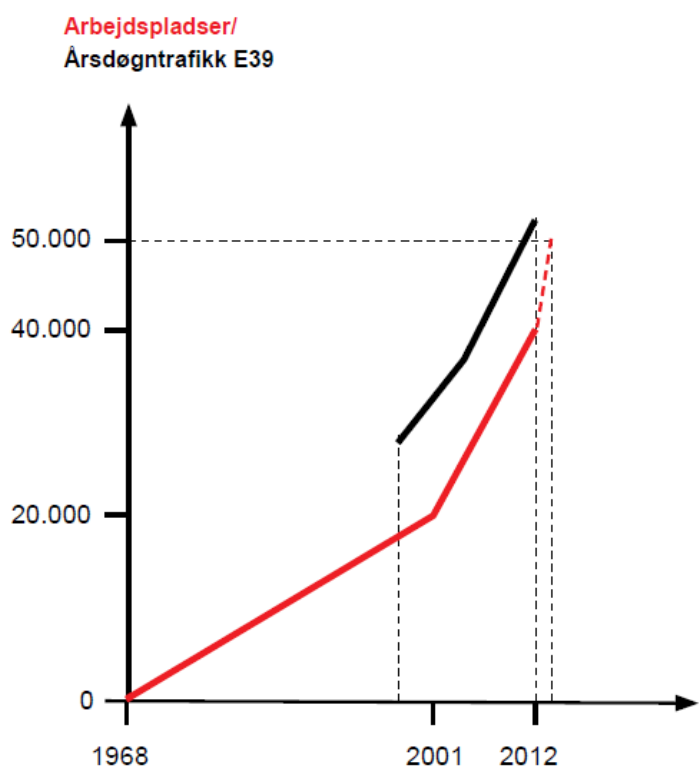
*«Delmålet «En grønn og vakker by med høy tetthet og gode levekår» skal også sikres ved bl.a. å planlegge for samlokalisering og felles bruk av grønne områder, benytte levekårsrapporter til å samordne nærliggende fortettingsprosjekter, utarbeide kvalitetskriterier for bolig- og næringsområder til bruk i planlegging og saksbehandling, og å forebygge og redusere støyproblemer. Arbeidet med områdeplanen skal sikre at kvalitet, sammenheng og variasjon i byrom og fysisk form blir grundig vurdert og ivaretatt i plan, bestemmelser og kvalitetsprogram. Byformingen skal legge hverdagsmobiliteten til grunn, med korte avstander mellom boliger og allsidige gjøremål. 10-minuttersbyen (nevnt over) er et grunnleggende ledemotiv» (Stavanger Kommune 2013, planforslag:35)*

Kostnadene for utvikling av offentlige rom vil legges inn som en del av rekkefølgetiltakene som følger ved økt utnyttelse av eksisterende arealer.

### 6.9 Refleksjoner over vekstpotensialet som er lagt til grunn for restruktureringsprosessen

Forusvisjonen og forslaget til planprogram og områderegulering for Forus øst bygger på prognoser som forutsetter stabil eller tiltakende vekst innen oljenæringen. I Forusvisjonen argumenteres det for at antall arbeidsplasser vil kunne øke til 60 000 innen 2020 (Forusvisjonen 2013:11). På nettsidene til Forus-samarbeidet hevdes det at Forus vil kunne ha 100 000 arbeidsplasser innen 2040 (www.forus.no). Disse prognosene forutsetter at virksomhetene på Forus fortsetter å vokse i samme

tempo eller raskere enn hva de har gjort de siste ti år, samtidig som det forutsettes at nye virksomheter etableres i området. I følge Eiendomsmegler 1 Næringseiendom, er kontorledigheten på Forus på syv prosent (Eiendomsmegler 1, Markedsundersøkelsen 2014). Statistikk fra Statistisk Sentralbyrå viser at det ventes en kraftig nedgang i investeringer i olje- og gassvirksomhet på norsk sokkel for 2015 ([www.ssb.no](http://www.ssb.no)). Statoil sentrerer fortsatt sin aktivitet mot norsk sokkel, men viser initiativ til å redusere kostnadene på sine prosjekter ([www.statoil.com](http://www.statoil.com)). Samtidig gjennomfører de flere tiltak for effektivisering av drift som i praksis betyr kutt i antall prosjekter, investeringer, driftskostnader og stillinger. I Stavanger Aftenblad estimeres det med at 1400 stillinger vil bli kuttet innen 2016 (Stavanger Aftenblad 17.06.2014). Statoils representant utelukker ikke at antallet kan øke (ibid). Effektiviseringen gir ringvirkninger til leverandørindustrien og andre næringer tilknyttet oljeindustrien ved at det blir færre oppdrag og kontrakter. Det kan være realistisk at anta at oljenæringen fortsetter å ha aktivitet på norsk sokkel de kommende 40 årene, men vekstelementet kan hevdes å være borte. Målinger fra Statistisk Sentralbyrå viser at prognosene for vekst som er brukt i Forusvisjonen er urealistiske. Deres nyeste prognosene viser at Stavanger kun vil få 10 000 nye innbyggere innen 2030 ([www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no) 17.06.2014). Det vises til årsaker som lavt fødselsoverskudd og økt utflytting (ibid). I følge Omdømmebarometeret 2013 har Stavanger-regionens attraktivitet hatt nedgang på flere områder. Statistikkene for jobbmarked og næringsliv viser dårligere omdømme enn i 2011, men regionen stiller fortsatt sterkest på landsbasis på det feltet ([www.omdømmebarometeret.no](http://www.omdømmebarometeret.no)). Samtidig vises det til en relevant nedgang blant antall respondenter som anser regionen som en god oppvekst region (ibid).



Figur 57 - Vekst i antall arbeidsplasser, Forusvisjonen (graf: Forus Næringspark og Juul Frost Arkitekter)

## 7 AVSLUTNING

Forusområdets pågående restruktureringsprosess kan betraktes som et resultat av en utbredt lobbyvirksomhet og en politisk vilje for tilrettelegging av urbane rom etter oljenæringens premisser. Utviklingen av Forus bærer preg av deregulering, privatisering, nettverksstyring og offentlig-private koalisjoner. Stedsmarkedsføring og imagebygging er sentralt i den pågående restruktureringsprosessen. Analysene i denne studien har vist at det er et brudd mellom hvordan aktører for restruktureringen omtaler og fremstiller områdets kvaliteter og muligheter, og de kvaliteter og muligheter som kan hevdes å utspringe fra områdets eksisterende materialitet.

Aktører for restruktureringen av Forus har gått fra å tilrettelegge området som arena for neoliberales strategier, til selv å ta en aktiv rolle i neoliberaliseringsprosessen. Neoliberalismens gjennomtrengningskraft har av Peck og Tickell blitt beskrevet som et system av diffus makt, og for å gjenkjenne restruktureringsprosessenes politiske karakter er det nødvendig å etablere kommandosentrene (2008:53). På Forus kan den planlagte restruktureringen anses å være initiert av Forus Næringspark, som gjennom sitt samarbeid med de største tomteselskapene i området har satt i gang prosesser for å tilføre området et mer attraktivt image. Samtidig kan det hevdes at oljenæringen inngår som katalysator for restruktureringsprosesser som fremmer neoliberal stedsutvikling gjennom tilknytning til den interurbane konkurransen. Konseptet «Actually existing neoliberalism» har blitt aktualisert gjennom den kontekstspesifikke petroliseringsprosessen som kommer til uttrykk gjennom visjonene for en ny bydel.

Utviklingen av Forusvisjonen inngår som et strategisk virkemiddel for imagebygging og stedspromotering mot det globale markedet. Strategiene i Forusvisjonen reflekterer et postmoderne byideale og er tilpasset kunnskapsnæringens forespørsel etter byrom med urbane kvaliteter. På tross av strategiernes verdibaserte kontingens, er deres funksjon rettet mot næringslivets ønsker om å kunne tilby attraktive urbane rom for næringsetableringer, snarere enn et ønske om å tilrettelegge for gode sosiale rammevilkår. De private aktørene og tomteeierne representerer interesser om en urban utvikling basert på økonomisk vekst og markedslogikk. Offentlig-private foretak som Forus Næringspark naturaliserer vekst-først prinsippet og markedslogikken i byutviklingspolitikken, ved å være et sentralt ledd i forhandlingene mellom offentlige og private aktører i byutviklingsprosessen. Utviklingen av området er i stor grad basert på tiltak initiert av private aktører, offentlig-private foretak, eller nettverk mellom disse og fagetatene i offentlig forvaltning.

Den kreative ødeleggelsen av de instusjonelle rammene kommer til uttrykk gjennom nettverksstyring og overgang fra hierarkisk planstruktur til en mer fleksibel byplanmodell. Bymyndighetene mangler midler til å styre utviklingen. Planleggingsprosessen preges av å være en pågående samtale mellom private og offentlige aktører, hvor bymyndighetenes rolle er å forsøke å tilrettelegge for de private aktørenes ønsker i samsvar med politiske vedtak og bestemmelser.

Bymyndighetene har fanget opp mange av strategiene og de grunnleggende strukturerende grepene fra Forusvisjonen. Det kan hevdes at Forusvisjonens offentlige etos og verdibaserte restruktureringen slik den beskrives i visjonsmaterialet, bryter med de betingelsene som de eksisterende materielle og politiske strukturene setter for videre utvikling.

Bruddet mellom first og secondspace underbygger visjonsmaterialets neoliberale ideologi, i det bruddet reflekterer en av neoliberaliseringsprosessenes grunnleggende kvaliteter og visjonsmaterialets imagebyggende og stedspromoterende karakter. I følge Soja er bruk av visjoner og utopiske representasjoner tilhørende secondspace i hans trialektiske tilnærming til produksjon av rom, et uttrykk for makt, ideologi og kontroll (Soja 1996:67). Produksjon av rom i secondspace kan anses som et virkemiddel for å fremme økonomiske og politiske strategier for urban restrukturering. Makt slik den uttrykkes og struktureres gjennom secondspaceperspektivet, brukes derved for å gjøre politikk operasjonelt.

Produksjon av mulighetsstudier og forskningsrapporter som Forusvisjonen og IRIS-rapporten, kan hevdes å være brukt strategisk for å skape politisk og økonomisk handlingsrom i restruktureringsprosessen og for å sette politisk fokus på restrukturering av det aktuelle området.

Neoliberale strategier i byutviklingsprosessen har vist å skape større ujevnheter i romlig og sosial utvikling. Mine informanter har bekreftet at et boligområde på Forus vil preges av ujevn sosial fordeling, fordi boligpolitikken er markedsstyrt og høye priser vil kunne virke ekskluderende for deler av befolkningen. Det antas at området ikke vil komme godt ut på levekårsanalysen.

Det er positivt at næringslivet tilfører økte ressurser til å bygge byrom. Det er derimot problematisk at fagetatene i offentlig forvaltning blir svekket, og mangler politiske virkemidler for å styre utviklingen. De demokratiske prosessene kan bli svekket gjennom økt lobbyvirksomhet og nettverksstyring, som kan tenkes å være preget av markedsrettede motiver hos en økonomisk og politisk elite. Det er problematisk at lokale aktører og beboere kan oppleve å ikke bli hørt i utviklingsprosessen, noe som kan medføre svekket engasjement.

Oljenæringens dominerende posisjon i området og næringens begrensede vekstpotensiale bør tas i betraktning i forkant av iverksettingen av større restrukturingsprosjekter. Det bør også tas i betraktning at de materielle strukturene på Forus ikke gir et optimalt utgangspunkt for en finmasket bystruktur og heterogent byområde med urbane kvaliteter. Det kan hevdes at Forusvisjonen har bidratt til å posisjonere Forus som prioritert område for restrukturering hos bymyndighetene i de tilhørende kommunene.

Min studie omhandler et byrom som er i planleggingsfasen, og derfor har jeg undersøkt rommet fra et first- og secondspaceperspektiv, som tilsvarende de materielle og visjonære aspekter ved transformasjon av dette byrommet. Visjoner har vært sentrale fordi jeg har gått inn i området i en planleggingsfase. Hvordan en restrukturering vil virke og Forus vil oppleves som byrom, slik det forstås gjennom et thirdspace-perspektiv, kan diskuteres når byrommet er bygd. De resultatene studien har gitt er preget av det teoretiske utgangspunktet jeg har hatt. Med andre teorier ville man fått fram andre perspektiver, som derved ville gitt andre resultater.



## 8 REFERANSER

### 8.1 Litteratur

- Andersen, S.S. (2006). *Aktiv informantintervjuing*. Norsk statsvitenskapelig tidsskrift, Vol 22, 278-298.
- Aksel Eggebø (1992). *Vatnet som blei by*. Sandnes: Eige Forlag.
- Aspen, J. (2005) *Introduksjon*. I Aspen, J. (red) *By og byliv i endring. Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*. s. 9-26. Oslo, Scandinavian Academic Press.
- Bergsli, H. (2005). *Entreprenørpolitikk og byutvikling – Byutvikling og globale trender*. I Aspen, J. (red) *By og byliv i endring. Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*. s. 87 – 118. Oslo, Scandinavian Academic Press.
- Blaikie, N. (2010). *Designing social research*. Cambridge, Polity Press.
- Blomgren, A. (2012) «*This is a billion-dollar country*»: *Ansatte og verdiskaping på Forus 2012*. Arbeidsnotat. Iris, Stavanger.
- Brenner, N. og Theodore, N.(2008). *Cities and the geographies of «actually existing neoliberalism»*. I Brenner, N. (red) og Theodore, N. (red) (2008). *Spaces of neoliberalism. Urban restructuring in North America and Western Europe*. s. 2 -32. Oxford, Blackwell Publishing.
- Castells, M. (2000) *The Rise of The Network Society*. Oxford, Blackwell.
- Cochrane, A. (2008). *Understanding urban policy. A critical approach*. Oxford, Blackwell Publishing.
- Farsund, A. A. og Leknes, E. (2010). *Innledning: Byregioner og styringsutfordringer*. I Farsund, A. A. og Leknes, E. (red) (2010). *Norske byregioner. Utviklingstrekk og styringsutfordringer*. s. 11 - 27. Kristiansand, Høyskoleforlaget AS.
- Farsund, A. A. (2010) *Institusjonalisering av byregional næringspolitikk*. I Farsund, A. A. og Leknes, E. (red) (2010). *Norske byregioner. Utviklingstrekk og styringsutfordringer*. s. 145 - 171. Kristiansand, Høyskoleforlaget AS.
- Forus Næringspark (2012) *Behov for arkitektfaglig bistand knyttet til transformasjon av Forus*. Ref: B111925/SGR. Med vedlegg "Transformasjon av Forus næringsområde".
- Forus Næringspark (2013) Forusvisjonen. Forslag til vedtak/innstilling. Arkivsak-dok. 13-5529.
- Forusvisjonen (2013). Utarbeidet av Juul Frost Arkitekter og Forus Næringspark.
- Gjerde, K. Ø. (2002) «*Stavanger er stedet*». *Oljeby 1972 – 2002*. Fagernes, Valdres Trykkeri.
- Grendstad, G. og Rommetvedt, H. (1995) "*Oljehovedstadens politiske kulturlandskap*". Rapport RF-95/332. Norges Forskningsråd.
- Griffith, A. G. (2013) *Structuring neighborhood space. An investigation into the production of neighborhood space as planned, practiced, and lived in post-industrial Norway*. PhD Thesis UiS no. 198.
- Harvey, D. (2005) *A brief history of neoliberalism*. Oxford, Oxford University Press.

- Harvey, D. (1989) *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford, Basil Blackwell.
- Holmen, A. K. T. og Farsund, A. A. (2010) *Perspektiver på styringsnettverk og nettverksstyring*. I Farsund, A. A. og Leknes E. (red) (2010). *Norske byregioner. Utviklingstrekk og styringsutfordringer*. s. 29 – 54. Kristiansand, Høyskoleforlaget AS.
- Leknes, E (2010) *Fremveksten av byregioner i Norge*. I Farsund, A. A. og Leknes, E. (red) (2010). *Norske byregioner. Utviklingstrekk og styringsutfordringer*. s. 55 - 86. Kristiansand, Høyskoleforlaget AS.
- Peck, J. og Tickell, A. (2008). *Neoliberalizing Space*. I Brenner, N. (red) og Theodore, N. (red) (2008). *Spaces of neoliberalism. Urban restructuring in North America and Western Europe*. s. 33-57. Oxford, Blackwell Publishing.
- Robbins, E. (2005). *Byenes transformasjon*. I Aspen, J. (red) *By og byliv i endring. Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*. s. 27 - 51. Oslo, Scandinavian Academic Press.
- Ruud, M. E. (2005). *Grønland: Byfornyelse og lokale diskurser*. I Aspen, J. (red) *By og byliv i endring. Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*. s. 251 - 272. Oslo, Scandinavian Academic Press.
- Soja, E. W. (2000). *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*. Oxford, Blackwell Publishers Ltd.
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Oxford, Blackwell Publishers Ltd.
- Stavanger Aftenblad (17.06.2014) *Opp mot 1400 Statoil-stillinger i fare*.
- Stavanger Kommune (2011): *Kommuneplan 2010 - 2025. Sammen for en levende by*.
- Stavanger Kommune (2013): *Forslag til planprogram. Områderegulering for deler av Forus Øst. Plan 2480*. Høringsutkast 02.01.2013
- Stavanger Kommune (2013): *Saksfremlegg. Plan 2480. Områderegulering for deler av Forus Øst – Hinna bydel – fastsetting av planprogram*. ILFO-13/42-44.
- Stavanger Kommune, Sandnes Kommune og Sola Kommune (2005): *Reguleringsplan 1767*.
- Stavanger Kommune, Sandnes Kommune og Sola Kommune (2005): *Reguleringsbestemmelser i tilknytning til plan 1767 Reguleringsplan for Forus Næringspark*.
- Sæter, O. og Ruud, M. E. (2005) *Byen som symbolsk rom. Bypolitikk, stedsdiskurser og gentrifisering i Gamle Oslo*. Oslo, PDC Tangen AS.
- Unicon - United Consultants Norway (1965) *Forus - Disposisjonsplan med supplerende utredninger*.
- Yin, R. (2009) *Case study research: Design and methods*. London, Sage Ltd.

## 8.2 Internettsider

Aftenbladet.no (Publisert 30.09.2012)

<http://www.aftenbladet.no/nyheter/okonomi/Disse-skal-rydde-opp-pa-Forus-2965936.html#.U4y6kPnUZBp>

Aftenbladet.no (Publisert: 14.09.2012)

<http://www.aftenbladet.no/energi/Her-skapes-en-femtedel-av-Norges-verdier-3029740.html#.U38XxfnUZBo>

Aftenbladet.no (Publisert: 15.09.2012)

<http://www.aftenbladet.no/energi/De-100-storste-pa-Forus-er-dominert-av-olje-3030619.html#.U4hqavnUZBp>

Aftenbladet.no (Publisert 06.09.2013)

<http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/stavanger/Forus-Travbane-far-ikke-flyttelov-3247658.html>

Aftenbladet.no (Publisert 15.04.2013)

<http://www.aftenbladet.no/energi/Asfaltjungelen-Forus-skal-bli-urban-by-3152583.html#.U47k4vnUZBp>

Aftenbladet.no (Publisert 15.05.2014)

<http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/stavanger/Ingen-avklaring-om-Forus-parkering-3419550.html#.U6RrUPmSxjI>

Aftenbladet.no (Publisert 17.06.2014)

[http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/Spar-masseutflytting-fra-Stavanger-3444834.html#.U6HMM\\_mSxjK](http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/Spar-masseutflytting-fra-Stavanger-3444834.html#.U6HMM_mSxjK)

Aftenposten.no (Oppdatert: 24.04.2012)

<http://www.aftenposten.no/jobb/Har-ikke-rad-til-a-bli-i-Stavanger-6813063.html#.U4iYxfnUZBo>

Aksjonsprogrammet.no (Publisert: 04.2006)

<http://www.aksjonsprogrammet.no/vedlegg/Litteraturstudie%20byer%20og%20innovasjon.pdf>

Dagens Næringsliv Publisert 18.09.2012

<http://www.dn.no/privat/eiendom/2012/09/18/her-kan-det-komme-en-by-pa-storrelse-med-drammen>

Eiendomsmegler 1, Markedsundersøkelsen (mai 2014)

[file:///C:/Users/hintv\\_000/Downloads/Markedsunders%C3%B8kelsen\\_mai2014.pdf](file:///C:/Users/hintv_000/Downloads/Markedsunders%C3%B8kelsen_mai2014.pdf)

Forus Næringspark (Sett 30.05.2014)

<http://www.forusnaeringspark.no/event/doLink/famid/349740>

Forus Næringspark (Sett: 30.05.2014)

<http://www.forusnaeringspark.no/event/dolink/famid/131990>

Forus Næringspark (Sett:30.05.2014)

<http://www.forusnaeringspark.no/event/dolink/famid/124910>

Forus.no (Sett: 30.05.2014)

[http://www.forus.no/?page\\_id=1511](http://www.forus.no/?page_id=1511)

Forus.no (Sett: 30.05.2014)

<http://www.forus.no/?p=454>

Nenyheter.no (Publisert 30.04.2012)

<http://www.nenyheter.no/39340>

NRK Rogaland (Publisert 03.03.2014)

[http://www.nrk.no/rogaland/hvem-styrer-samferdselspolitikken\\_-1.11575147](http://www.nrk.no/rogaland/hvem-styrer-samferdselspolitikken_-1.11575147)

Omdømmebarometeret 2013 (Sett 18.06.2014)

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

Regjeringen.no (Sett: 30.05.2014)

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/kmd/dok/nouer/2004/nou-2004-2/7/16.html?id=383835>

Regjeringen.no (Sett 30.05.2014)

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/nfd/kampanjer/statens-eierberetning2012/selskapsomtale/statoil-asa.html?id=727273>

Seabrokers (Sett 30.05.2014)

<http://www.seabrokers.no/eiendom/nyheter-seabrokers-eiendom/seabrokers-gullrekke-far-omtale/>

Statoil.com (Sett 10.06.2014)

<http://www.statoil.com/en/InvestorCentre/Presentations/EventsAndPresentations2014/Downloads/Presentation%20by%20CEO%20Helge%20Lund%20on%20CMU%202014.pdf>

Statistisk Sentralbyrå (Sett 18.06.2014)

<http://www.ssb.no/energi-og-industri/statistikker/oljeinv/kvartal/2014-06-12>

Stavanger Kommune (Sett 30.05.2014)

<http://www.stavanger.kommune.no/Documents/KBU%20-%20Kultur%20og%20byutvikling/PLANSAKER/Utleggelse/Utlagt%202013/125K/125K%20bestemmelser.pdf>

Wikipedia.com (Sett 30.05.2014)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Shrinking\\_cities](http://en.wikipedia.org/wiki/Shrinking_cities)

## 8.3 Figurliste

Figur 1 - Bildemosaikk over Forus (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter).....	1
Figur 2 - Kart over Forus. (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter) .....	2
Figur 3 - Kart over Forus i Stavanger-regionen (Illustrasjon: Stavanger Kommune).....	2
Figur 4 - Oversiktsbilde Forus nordvest (Foto: Fredrik Refvem/Stavanger Aftenblad) .....	4
Figur 5 - Nybygg på Forus vest ligger sentralt på tomten med parkeringsplass rundt (Foto: Helge Sivertsen)..	5
Figur 6 - Forusvisjonen som redskap for restrukturering og imagebygging.....	6
Figur 7 - Visjonen for Forus øst viser et urbant og fortettet bylandskap, med høyhus og grønne parker (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter). .....	7
Figur 8 - Forus Allmenningen skal urbaniseres. (Foto: Forus Næringspark) .....	9
Figur 9 - Restrukturering av Forus begrunnes med behov for flere næringsarealer og nytt image for stedsmarkedsføring mot det globale markedet.....	10
Figur 10 - Soja fremmer en tilnærming til Urbane rom i tre dimensjoner.....	11
Figur 11 - Planpolitisk Skifte .....	17
Figur 12 - Neoliberal ideologi hevder å fremmer menneskelig velferd ved å tilrettelegge for næringslivet....	18
Figur 13 - «Actually existing Neoliberalism» søker å sette lys på de faktiske konsekvensene neoliberale strategier har i sub-nasjonal skala.....	21
Figur 14 - Utbygging på Forus Vest (Foto: Helge Sivertsen) .....	22
Figur 15 - Kreativ ødeleggelse .....	25
Figur 16 - Statoil på Forus (Foto: Helge Sivertsen) .....	28
Figur 17 - Seriell utbygging i nybygg på Forus vest (Foto: Helge Sivertsen).....	33
Figur 18 - Markedsføring av Forus på Forussamarbeidet sine nettsider (Illustrasjon: Forus.no). .....	34
Figur 19 - Makarkedsføring av Forus på Forussamarbeidet sine nettsider.( Illustrasjon: Forus.no) .....	35
Figur 20 - Fabrikkipiper i Stavnger Øst (Foto: Unicon 1965) .....	37
Figur 21 - Systemskisse "båndby". (Graf: Unicon 1965).....	38
Figur 22 - Overgang fra industri til kunnskapsbasert næring slik det kommer til uttrykk i planer og visjoner.	41
Figur 23 - 2020 Park på Forus Øst er en moderne kontorpark tilpasset kunnskapsnæringsens behov (Foto: Helge Sivertsen).....	44
Figur 24 - Kart over Forus. Forus Nordvest tilsvare område O, og Forus Øst tilsvare området A - H. (Kart: Juul Frost Arkitekter) .....	57
Figur 25 - Ansatte på Forus.....	59
Figur 26 - Motorvei i båndbyen fra de historiske sentrene (Kart: Unicon1965) .....	62
Figur 27 - Alternative motorveitraseer (Kart: Unicon 1965) .....	63
Figur 28 - Fordeling på motorveien (Illustrasjon: Unicon 1965) .....	64
Figur 29 - Funksjonalistisk sonedeling på Forus (Kart: Unicon 1965).....	65
Figur 30- Planlagt sentrumsstruktur på Forus (Kart: Unicon 1965) .....	68
Figur 31 - Statoils hovedkontor ligger der sentrum var planlagt i disposisjonsplanen fra 1965 (Foto: Helge Sivertsen).....	69
Figur 32 - Begrunnelser for restrukturering .....	71
Figur 33 - Begrunnelser for restrukturering .....	72
Figur 34 - Petroliseringsprosessen .....	76
Figur 35 - Faktaboks fra www.aftenbladet.no (14.09.2012) .....	79
Figur 36 - Forus Allmenningen fra Forus Stasjon (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter).....	83
Figur 37 - De fire strategiene (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter) .....	84
Figur 38 - Nyere områder på Forus vest har grønne plener mellom byggene og som skiller mellom offentlig og privat rom (Foto: Helge Sivertsen). .....	88

Figur 39 - Mini Centralpark ligger like nord for Tvedtsenteret i Forusvisjonen (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter) .....	89
Figur 40 - Høyspennsmastene skjærer gjennom den vestlige delen av Forus i en nord-sør akse (Foto: Helge Sivertsen).....	90
Figur 41 - Forus kanalen er en viktig kvalitet for området i følge Forusvisjonen (Foto: Helge Sivertsen) .....	92
Figur 42 - Forus Nordvest i følge Forusvisjonen (Illustrasjon over: Juul Frost Arkitekter. Foto under: Fredrik Refvem, Stavanger Aftenblad).....	93
Figur 43 - Område O på kartet (Kart: Juul Frost Arkitekter) .....	94
Figur 44 - Reguleringsplan 1767 (Kart: Stavanger Kommune) .....	94
Figur 45 - Lukkede fasader i nybygg Forus Vest (Foto: Helge Sivertsen).....	95
Figur 46- Lagvis restrukturering av Forus Nordvest (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter).....	96
Figur 47 - Kontrast mellom nye og gamle bygg på Forus vest (Foto: Helge Siversten).....	97
Figur 48 - Nye områder på Forus preges av seriell repetisjon og lite fortettet. Grøntarealene er begrenset til parkbelter mellom privat eiendom og offentlig vei (Foto: Helge Sivertsen).....	99
Figur 49 - Forus Kanalen (Foto: Helge Sivertsen) .....	100
Figur 51 - Tvedt senteret en viktig sentrumsstruktur med høy offentlig faktor og utpregede parkområder i Forusvisjonen. Mini Centralpark skal i følge planen plasseres like nord for senteret (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter) .....	101
Figur 50 - Området rundt Tvedt senteret preges av store parkeringsarealer og området er strukturert med store parseller og er dårlig tilrettelagt for myke trafikanter (Foto: Fredrik Refvem, Stavanger Aftenblad)...	101
Figur 52 - Næringsområdet på Forus Øst ligger tett opp mot boligområder og kollektivtransport. De bygde strukturene i næringsområdet er av veldig varierende karakter og bruk. Foran på bildet ligger Nortura slakteri og Gamle Forus Stasjon. (Foto:Forus Næringspark) .....	102
Figur 53 - Forus Øst har i følge Forusvisjonen potensiale til å bli et urbant og fortettet flerbruksområde. Illustrasjonen viser forbindelsen mellom Forus stasjon og Forus Allmenningen, som er en sentral øst-vest akse (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter) .....	103
Figur 54 - Forus Øst i følge Forusvisjonen (Illustrasjon: Juul Frost Arkitekter) .....	107
Figur 55 - 10 minutter senterstruktur på Forus (Kart: Stavanger Kommune).....	108
Figur 56 - Grønne områder illustrert i Forusvisjonen for Forus Øst (Foto: Juul Frost Arkitekter).....	110
Figur 57 - Vekst i antall arbeidsplasser, Forusvisjonen (graf: Forus Næringspark og Juul Frost Arkitekter)...	111