

Forus-visjonen Boliger og arbeidsplasser

Bo-rus på Forus

ER det plass til 60.000 mennesker på Forus? Javisst! Hvor har de vært hele tiden? Der er det plass, der er det arbeid og der blir det kort og trygg vei til jobb. De nye planene for industriområdet mellom Stavanger, Sandnes og Sola viser at Forus er langt mer enn et industriområde.

PLANLEGERNE kunne gjerne styrt unna klisjeer som at dette blir «det lokale svaret på Grünerløkka». Grünerløkka ligger i Oslo og trenger ikke være noe ideal for alle som skal bygge nytt og kult. Det blir nok kaffe latte å få på Forus likevel.

Men i likhet med både Grünerløkka og andre vellykkede

byutviklingsprosjekter har den nye Forus-visjonen en nerve og en konsekvens som det går an å bli begeistret for. Riktignok framstår sånne modeller og kart ofte i overkant romantiske. Det er for eksempel aldri en krusning på vannene, men mer enn grønne griller ligger det en reell realisme i strategien arki-



Stein Racin Grødem i Forus Næringspark foran noe av det han ønsker skal bli en litt grønnere, litt triveligere og mye mer folksom bydel.

FOTO: JON INGEMUNDSEN

Forusvisjonen

► **10-minuttersbyen** er utgangspunkt for de nye planene, det vil si at dagliglivet skal kunne leves innenfor en radius på 10 minutter.

► **I dag** er det 40 000 mennesker som arbeider i de 3000 bedriftene i området, som omsetter for milliardbeløp.

► **15 000** boliger, 60 000 mennesker og 100 000 arbeidstakere kan bli tallene i løpet av de neste 25 årene.

► **Arkitektkontoret** Juul/Frost har tegnet og fortalt om den nye Forusvisjonen på oppdrag for Forus Næringspark, som eies av de tre kommunene i området.

► **Fleire** boliger, bedre bomiljø, flere arbeidsplasser og bedre kollektivtilbud er blant forutsetningene.

► **Litt** grønnere og mer bilfritt er en annen forutsetning.

► **Grünerløkka** i Oslo og Manhattan i New York har vært inspirasjonskilder for planene, som kan realiseres innen 2040.

tektkontoret Juul/Frost har laget for Forus Næringspark.

NORD-JÆREN er presset på areal og kollektivløsninger. Alle kan heller ikke flytte ut av tvillingbyene og sørover på Jæren. Det vil bare gjøre trafikksituasjonen mer uholdbar. Noen må faktisk bo i byen og gjerne så nær arbeidet at de ikke trenger bil.

Noe av det mest intelligente ved de nye planene er at utviklingen av kollektivtilbud, sykkelstier og gangveier er med i planene fra begynnelsen. Det gjør begrepet 10-minuttersby troverdig.

FORUSOMRÅDET ser ikke særlig idyllisk ut nå. Få av kjøpesenterbunkerne er arkitektoniske perler. Langs Gandsfjorden ligger det tung, men viktig, industri. Motorveien deler området i to, jernbanestasjonen er lagt ned og bomiljø er et fremmedord. Det bor jo ingen der.

Derfor bygges ikke Forus-byen på ett år eller to. Det er viktig å få på plass gode avtaler med de som eventuelt må flytte fra området. Skole-, barnehage- og butikktilbudet må henge sammen med den store innflyttingen planleggerne ser for seg, og samspillet med bussveien får avgjøre om jernbanestasjonen må gjenåpnes eller ikke.

MED DETTE på plass, er det lettere å se for seg at Forus også blir en god plass å bo. Administrerende direktør Stein Racin Grødem argumenterer godt for at det er mulig å få plass til alt. Men akkurat her er ikke faktorenes orden likegyldig og det krever flid fra alle berørte kommuner, bedrifter og beboere å få dette til.

Kollektivt

► **Regjeringen** har som mål at all vekst i storbytrafikken skal skje med kollektivtransport, sykkel eller gange.

gang i framtiden. Vi vil anbefale at regionen i så fall tenker større og dristigere enn det bybanekonseptet som nå var aktuelt. Et raskere og mer moderne jernbanetilbud er mer framtidrettet og kan fange opp en større del av regionen, særlig når dobbeltsporet forlenges sørover. Men i første omgang er det buss som gjelder.

Bussvei Nei til omkamp

Tid for å se framover

STAVANGER-ORDFØRER Christine Sagen Helgø (H) er skuffet over at regjeringen har valgt bussvei framfor bybane. Partifelle Bent Høie vil arbeide for at beslutningen gjøres om dersom det blir regjeringsskifte til høsten.

Vi vil anbefale lokale bybanetilhengere å glemme omkampene. Nå haster det å få løst de

presserende trafikkproblemene i regionen. Vi har allerede tapt for mye tid. Og nå er det bussveien som kan bli realisert raskest. Kraftene må settes inn på å få en best mulig finansieringspakke med statlige og lokale bidrag, og deretter en rask utbygging.

Regjeringen holder døren på gløtt for en baneløsning en

Stemmer

fra andre aviser

Kritikerne fikk rett

Da Norge ble med i Schengen-samarbeidet i 2001 var det mange som var kritiske, eller motstandere, på norsk venstreside. Motstanden bygde i all hovedsak på to elementer: For det første hevdet motstanderne at Schengen var en del av å bygge opp en «festning Europa», med høye murer mot omverdenen. (...) Den andre grunnen var redselen for at Schengen-samarbeidet ville bli brukt til økt overvåking og undertrykking av politisk opposisjon. Kritikerne har fått rett på begge felt.

KLASSEKAMPEN

Problematisk forhandlingsmodell

Den såkalte «frontfagsmodellen» er fornuftig i utgangspunktet. (...) Problemet nå er at frontfagarbeidere for en stor del består av ansatte i den lønnssterke petroleumsnæringen. Dermed blir lønnsnivået som alle skal følge, satt så høyt som oljebedriftene tåler, men som kan være høyst risikabel for annen, konkurranseutsatt industri.

Dagens Næringsliv

I feil retning

En regjering der Frp er med, vil føre Norge i en annen retning enn både den rød-grønne regjeringen og tidligere borgerlige samarbeidsregjeringer har gjort. Vi hører til dem som mener det vil være en kursendring i feil retning.

vårtøland

Symbolvedtak i Sp

Fra politiets side meldes det om at informasjonsutvekslingen og de felles etterlysningsregistrene i Schengen-samarbeidet brukes hyppig og oppleves som nyttig. (...) Sp vet det vil bli vanskelig å få politisk gjennomslag for utmelding av Schengen-avtalen. Vi anbefaler å bruke kreftene på andre og viktigere oppgaver.

NATIONEN

«Scandinavian Star» må granskes

Det er ikke vanskelig å støtte ekspertgrupps og den nasjonale støttegrupps krav om at saken må granskes på nytt. Riksadvokaten avslo seinest i fjor å gjenoppta etterforskningen. De nye opplysningene er så oppsiktsvekkende at det vil være en skam om han ikke snur.

Dagsavisen

Aftenbladet betinger seg retten til å publisere i alle Aftenbladets mediekonkanaler, herunder å legge stoffet inn i et elektronisk arkiv eller andre databaser som avisen samarbeider med. Unntak fra dette må avtales skriftlig. Publiseringvilkårene gjelder for såvel honorert som ikke honorert stoff.