

Rolf Bjørnar Jemne

Stavanger-Sør – Bønder i byen

*- En kvalitativ studie av planprosessen bak næringsparken
Stavanger-Sør og næringsparkens trafikale ringvirkning på
nærmiljø og region*

Masteroppgave i geografi

Trondheim, vår 2015

Veileder: Hilde Nymoen Rørtveit

Norges teknisk- naturvitenskapelige universitet
Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse
Geografisk institutt



Kunnskap for en bedre verden

Abstract

The essence of this master's thesis is urban planning and by using qualitative research methods such as interview and document analysis, the thesis will answer the two main research questions in this case study. It will be addressed how one can understand the underlying planning process in the Stavanger-Sør real estate development in the Hillevåg neighbourhood in Stavanger, Norway. The thesis will also address the business park's possible effects on traffic in the local community as well as the existing business park Forus. Interviews were conducted during January 2015 in Stavanger, and the interviewees were the Managing Director of the private developer Stavanger-Sør, and two city planners in the Stavanger municipality. This thesis will argue that there are clear similarities between theories on governance and the planning process between Stavanger-Sør and Stavanger municipality. The traffic impact Stavanger-Sør business park will have on its surroundings will depend on the municipality's willingness to change their favouritism towards the business park on Forus, and instead provide incentives for more sustainable development closer to the city center and the public transport hubs.

Forord

Denne masteroppgaven er skrevet ved geografisk institutt på NTNU og har en størrelsesorden på 30 studiepoeng. Temaet for oppgaven ble valgt våren 2014 og oppgaven tar for seg temaet byplanlegging, hvor jeg ser nærmere på planprosessen mellom en privat og en offentlig aktør i lys av teori om governance, samt ringvirkningene en utbygging av en næringspark på den private aktørens tomt kan ha på nærområdet og regionen.

I forbindelse med denne oppgaven ønsker jeg å takke Tom Johannes Kauko for lån av litteratur og veiledning i starten av oppgaveprosessen. Videre vil jeg takke mine informanter for å ta seg tid til å bli intervjuet og svare på henvendelser via e-post. Jeg ønsker også å takke min veileder Hilde Nymoen Rørtveit for gode ideer, samtaler, viktig veiledning og nødvendig motivasjon.

Jeg vil takke min familie for støtte gjennom alle årene som student, og helt til slutt ønsker jeg å takke min kjæreste, Anne, for oppmuntring og forståelse for tid brukt på lesesalen i helger og kvelder.

Trondheim 2015

Rolf Bjørnar Jemne

Innholdsliste

Abstract	III
Forord	V
Innholdsliste	VII
Figurliste	IX
1.0 Innledning.....	1
1.1 Stavanger-regionen	2
1.2 Hillevåg	10
1.3 Problemstilling	16
1.4 Oppgavens struktur	16
2.0 Metode	19
2.1 Metodisk tilnærming	19
2.2 Intervju som forskningsmetode	21
2.3 Dokumentanalyse.....	24
2.4 Min forskerrolle	25
3.0 Planprosessen.....	29
3.1 Stavanger-Sør - Områdebeskrivelse	31
3.2 Planprosessen.....	36
3.3 Offentlige Føringer og reguleringer i Hillevåg	42
3.3.1 Hillevåg	42
4.0 Bidrag til nærområdet	49
4.1 Stavanger-Sør om sitt eget bidrag.....	49
4.2 Stavanger kommune om Stavanger-Sør.....	51
5.0 Teori og diskusjon.....	53
5.1 Governance i planprosessen	53
5.2 Trafikale ringvirkninger for nærområde og Forus	66
6.0 Avslutning.....	73
6.1 Oppsummering og konklusjon.....	73
6.2 Forslag til videre forskning	75
7.0 Kilderegister.....	77
8.0 Intervjuer	83

Vedlegg 1 Planområde Stavanger-Sør	85
Vedlegg 2 Retningslinjer intervju FKRA	86
Vedlegg 3 Retningslinjer intervju Stavanger kommune	87
Vedlegg 4 Intervjuguide FKRA	88
Vedlegg 5 Intervjuguide Stavanger kommune	90

Figurliste

FIGUR 1: Stor-Stavanger (Stavanger kommune 2014e).	2
FIGUR 3: Stavanger kommunes byutviklingsstrategi (Stavanger kommune 2014b).....	6
FIGUR 4: Stavangers syv bydeler. Hentet fra Wikimedia Commons (Wikimedia 2006).	8
FIGUR 5: Stavangers levekårssoner (Stavanger kommune 2014d)-.....	9
FIGUR 6: Hillevåg og Kvaleberg. Egen markering (Google Maps).	10
FIGUR 7: Haugvaldstadsmindegården kvartalsstruktur med Hillevågsveien. Sett fra nord mot sør (Eget foto 2015).	11
FIGUR 8: Høyblokk Gulaksveien 2 (Eget foto 2015).	12
FIGUR 9: Relevante informanter og nøkkeldokumenter.....	20
FIGUR 10: Planhierarki (Stavanger kommune 2014c).	29
FIGUR 11: Planområde. Egen markering (Google Maps)	31
FIGUR 12: Planområde med stedsnavn (Multiconsult 2011).	32
FIGUR 13: Felt 10 og 11 (vedlegg 1) fra hvor Sandvikveien og Bergsagelveien krysses (Stavanger-Sør 2015).....	33
FIGUR 14: Togstasjon Jærbanen. Egen markering (Google Maps).....	34
FIGUR 15: Oppsummering av planprosessen.....	36
FIGUR 16: Oversikt rekkefølgetiltak. Egen markering (Google Maps).	39
FIGUR 17: Kommunal saksgang i utarbeiding av reguleringsplan (Stavanger kommune 2015)	41
FIGUR 18: Arealregulering (Stavanger kommune 2014c)	43
FIGUR 19: Prinsippplan (Stavanger kommune 2014c).	46
FIGUR 20: Hillevågsveien mot nord fra kulvert. (Eget foto 2015).....	47
FIGUR 21: Arnsteins deltakelsesstige (Arnstein 1969).	58
FIGUR 22. Rundkjøring Hillevågsveien, sett mot nord. Innkjørsel til Stavanger-Sør til høyre (Eget foto 2015).....	68

1.0 Innledning

Hovedtema for denne oppgaven er byplanlegging i Stavanger. Temaet er valgt ut fra en personlig interesse som startet i ung alder, da jeg ble introdusert for dataspillet Sim City. Spillet starter med at spilleren utnevner seg selv til borgermester for et innholdsløst område, og med en gitt sum «Simoleoner», som er spillets valuta. Det er borgermesterens oppgave å utvikle dette innholdsløse området til å bli en velfungerende by. Hvor stor og velfungerende byen blir avhenger av borgermesterens visjon og hvor flink borgermesteren er. Borgermesteren må for eksempel sørge for at byen og innbyggerne har tilgang på vann, strøm og et velfungerende renovasjon- og kulturtilbud. Byen behøver et attraktivt arbeidsmarked, boliger, rekreasjonsområder, et velfungerende helse-, brann-, og politivesen. En må unngå trafikkorker og oppfordre innbyggerne til å benytte seg av kollektivtilbudet. Som borgermester må en avsette områder til bolig, næring og industri, og en god borgermester vil her ta hensyn til hva som legges hvor, da med tanke på støy, reiseavstand, kollektivtilbud og forurensing.

I all sin enkelhet er det mange elementer i dette spillet som kan minne om byplanlegging, men spillet blir kritisert av Per Gunnar Røe og Terje Wessel for å være sterkt påvirket av amerikansk planlegging (Samfunnsgeografen 2013). De følger opp med å poengtere at spiller er fjernt fra hvordan byutvikling og byplanlegging foregår i Norge, og at en i spillet ikke behøver å følge lover og reguleringer slik en må når en er planlegger i Norge.

En kan selvsagt mene mye om dette spillet og dets oppbygning, men det er dette spillet, og da spesielt utgaven som ble gitt ut i 1999 som har skapt min personlige interesse for temaet, og spillet skal følgelig ha sin del av æren for at jeg har valgt å undersøke to problemstillinger som begge går under temaet byplanlegging. Den første problemstillingen i denne oppgaven handler om å forstå planprosessen mellom en den private aktøren *Stavanger-Sør* og *Stavanger kommune*. *Stavanger-Sør* ønsker å bygge en næringspark med til sammen ca.5000 arbeidsplasser på en relativt sentrumsnær tomt i Stavanger kommune. Reguleringsplanen for den nevnte næringsparken er vedtatt av formannskapet i Stavanger bystyre, men *Stavanger-Sør* venter med byggestart av finansielle årsaker. Videre hva angår problemstilling to ønsker jeg å ta tak i en av Norges største næringsparker, Forus, og dens store trafikale utfordringer. Jeg ønsker her å se på mulige løsninger på de trafikale utfordringene i lys av en fremtidig ferdigstillelse av næringsparken *Stavanger-Sør*. For at de valgte problemstillingene skal gi noen mening for leseren føler jeg et behov for å kontekstualisere problemstillingene gjennom en beskrivelse av studieområdet, og starter med å se nærmere på Stavanger-regionen.

1.1 Stavanger-regionen

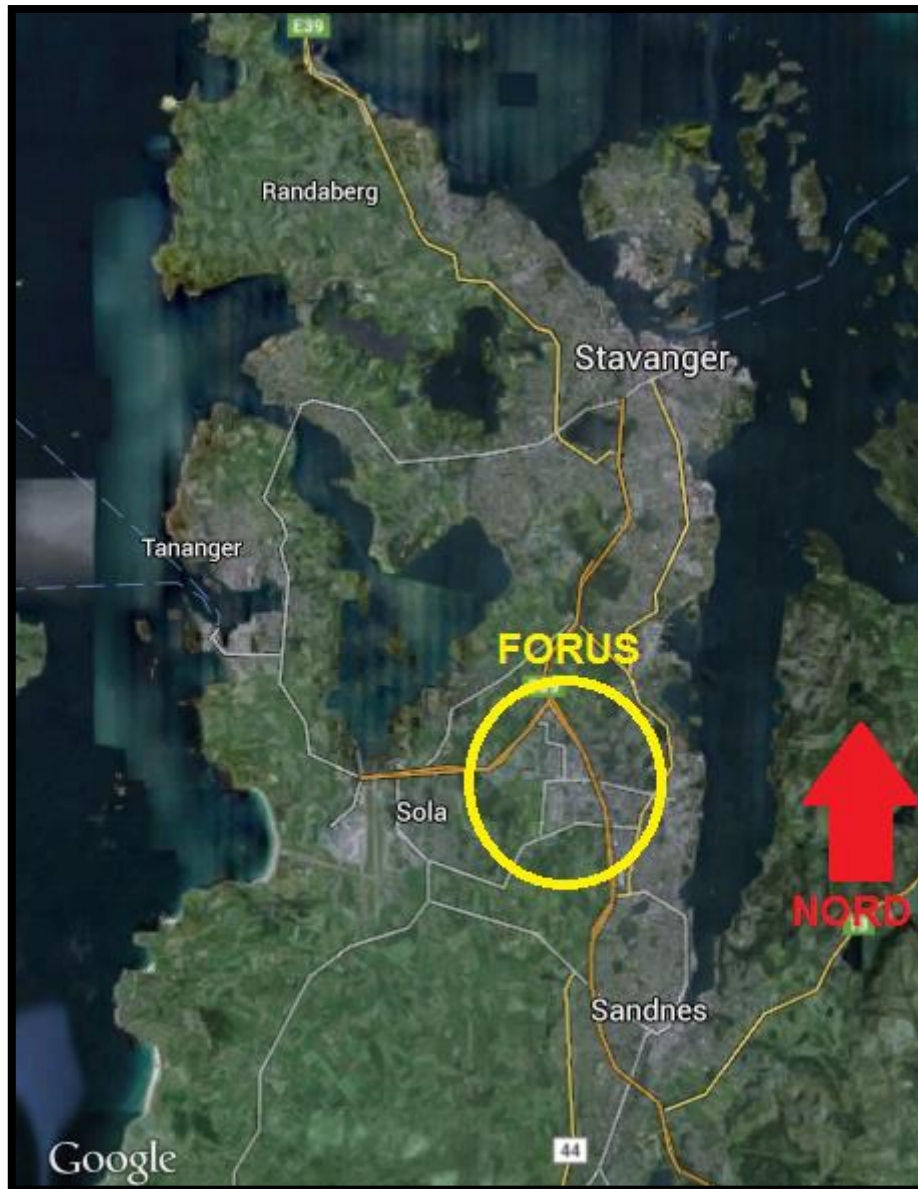
Denne studien har sin stedlige tilhørighet i Stavanger-regionen, en region som består av 15 kommuner. Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Hå, Klepp, Time, Rennesøy, Kvitsøy, Finnøy, Strand, Forsand, Gjesdal, Bjerkreim og Egersund. Det som gjør nevnte kommuner til en region er at de har et felles arbeids-, bolig- og servicemarked. Disse markedene fungerer på tvers av kommunegrensene, og kommunegrensene hindrer ikke pendlere i å ta del i arbeidsmarkedet i en kommune pendleren selv ikke bor i (Leknes 2010). Denne regionen hadde 1.januar 2015 349 020 innbyggere (SSB 2015). Den største konsentrasjonen av innbyggere og arbeidsplasser finner vi på Nord-Jæren. Nord-Jæren er slik navnet tilsier, det nordlige området av Jæren, og omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, og dette området går gjerne under navnet Stor-Stavanger og er et sammenhengende tettstedsområde.



FIGUR 1: Stor-Stavanger (Stavanger kommune 2014e).

Hjertet i Stor-Stavanger ligger på Forus. Forus er en næringspark som brer seg ut over kommunegrensene slik vi kan se på satellittbildet på figur 2. Forus er et av Norges største næringsområder, og er et lokomotiv for både regional, nasjonal og internasjonal verdiskapning. På Forus vil du finne 1,2 millioner kvadratmeter med næringsseiendom og omtrent 40 000 ansatte spredt på ca. 3000 virksomheter. Noen av Norge sine største bedrifter,

og flere store internasjonale aktører er representert på Forus, noe som gjør at dette næringsområdet alene står for en femtedel av nasjonal verdiskapning. Forus regnes for å være rikt på kompetanse, innovasjon og verdiskapning, og er en av Nord-Europas største næringsklynger innen olje- og energisektoren (Forus, udatert).



FIGUR 2:
Satellittbilde
av Nord-
Jæren – Forus.
Egen
markering.
(Google
Maps).

Næringsparken ligger på grensen mellom Stavanger, Sandnes og Sola kommune, og firmaet Forus Næringspark eies av de tre nevnte kommunene. Forus Næringspark har som mål å være den ledende tilbyder av næringsstomter i regionen, og har som oppgave å kjøpe opp råmark, for så å tilrettelegge for vei, vann og kloakk. Firmaet Forus Næringspark har også som oppgave å produsere forslag til reguleringsplaner som er i pakt med den aktuelle kommunens arealplaner (Forus Næringspark, udatert).

Stavangerregionen og Forusområdet er spådd en stor befolkningsvekst, og med befolkningsvekst må det nødvendigvis også medfølge arbeidsplasser og boliger. På hjemmesiden til Forus næringspark opereres det med 60 000 nye arbeidsplasser i regionen innen de 25 neste årene (Forus, udatert).

Forus sin geografiske plassering er så godt som midt mellom Stavanger sentrum, Sandnes sentrum og Sola sentrum, noe som på grunn av et svakt kollektivtilbud fører til stor personbiltrafikk inn og ut av området (Stavanger kommune 2014b). Overingeniør Ingve Undheim i Statens vegvesen går så langt å si at det vil være en katastrofe for trafikken om de 60 000 nye arbeidsplassene, som stort sett er kontorarbeidsplasser, blir plassert på et sted med så dårlig kollektiv-, gå- og sykkeltilgjengelighet, og han kaller det dårlig byplanlegging (NRK 2013a).

Forus har i dag, med sine 40 000 arbeidsplasser allerede store trafikale utfordringer. For å gi et bilde på utfordringene knyttet til forustrafikken, så melder NRK at privatbilistene må belage seg på en time i bilen for å tilbakelegge distansen mellom Stavanger sentrum og Forus i rushtiden, altså i det tidsrommet hvor størst andel ansatte kjører til eller fra arbeid. Distansen er på mellom 8km og 10km, alt etter hvor på Forus du skal (NRK 2013a). Forus Næringspark ønsker selv en stor vekst på Forus, og de uttrykker et ønske om 60 000 arbeidsplasser, samt bolig til 60 000 nye innbyggere i regionen. Hvorvidt dette lar seg gjøre kan kun fremtiden vise. Skal Forus sin fremtid som næringspark sikres må det gjøres noe med trafikken. Den trafikale infrastrukturen må rustes opp, og innbyggerne i Stavangerregionen må få en endring i holdning til å benytte seg av kollektivtilbud. Stavanger kommer dårligst ut av storbyene i Norge på andel reisende som benytter seg av kollektivtilbudet (Hjortol et al. 2014). Direktør i Kolumbus AS, som har ansvaret for den kollektive busstrafikken i Rogaland, hevder at det er for lett å kjøre bil i Stavangerregionen (NRK 2013b). Personlig vil jeg tilføre at det også er for vanskelig å kjøre buss til arbeid.

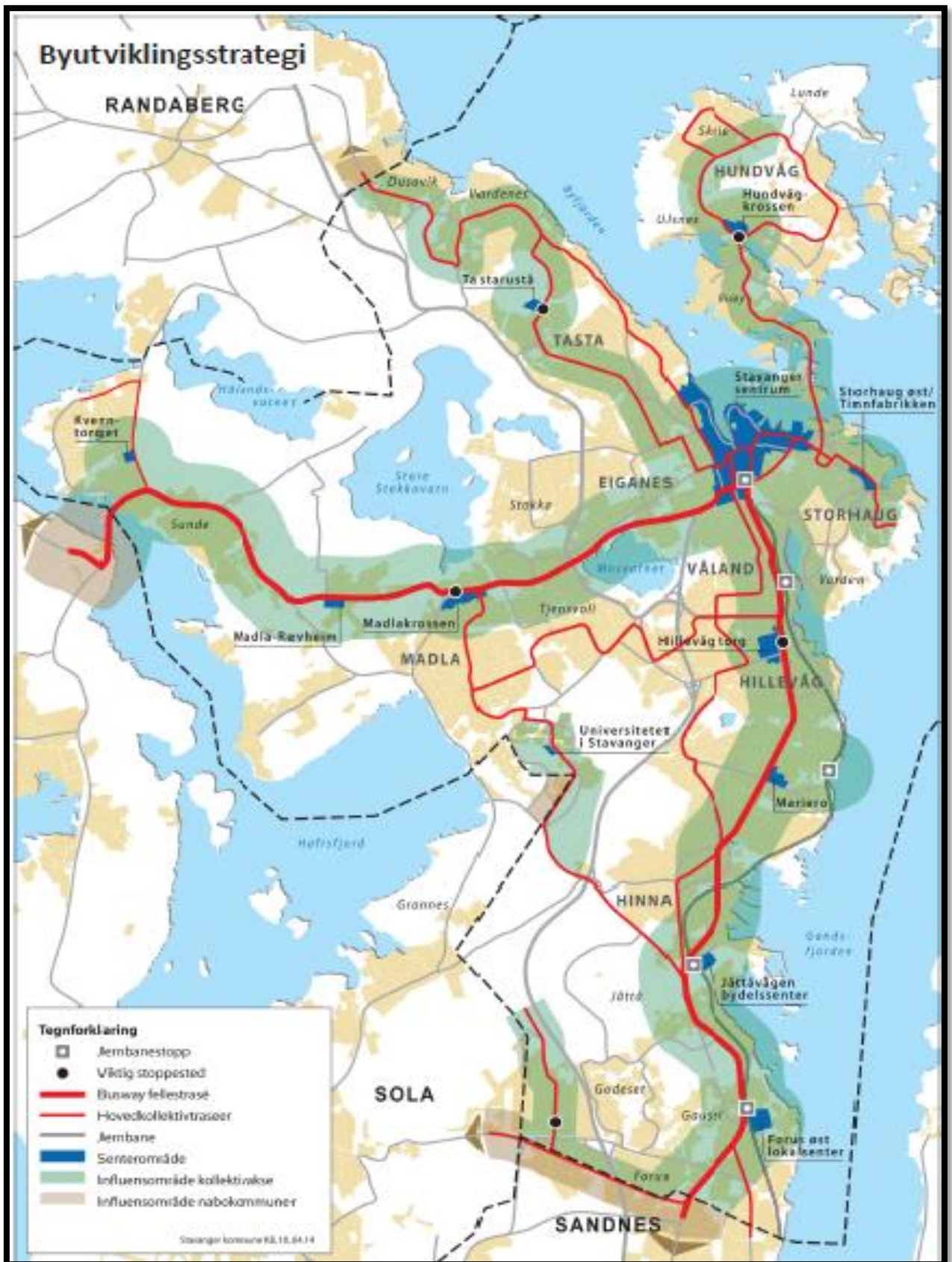
En stor arbeidsplasskonsentrasjon som Forus, få boliger i umiddelbar nærhet til arbeidsplassene, en nærmest kollektivtrafikkfiendtlig holdning i befolkningen og et dårlig kollektivtilbud skaper store utfordringer for Forus. Personlig har jeg to forslag til løsning på problemet. Forslag nummer en er å bygge boliger i Forusområdet, samt å utbedre infrastrukturen til og fra området. Med infrastruktur sikter jeg til veier og kollektivtransport. En må altså bedre kapasiteten, samt bygge for fremtiden, både når det gjelder arbeidsplasser, bolig og infrastruktur. Forslag nummer to er å utbedre infrastrukturen, for å fjerne etterslepet og de eksisterende trafikale problemene på Forus, og plassere arbeidsplasser mye nærmere de tre

kommunenes sentrumsområder slik at flere arbeidsplasser kommer i gå- og sykkelavstand fra store boligkonsentrasjoner. Arbeidsplassene må også plasseres innenfor det som er en akseptabel avstand fra kollektivknutepunkt fra store boligkonsentrasjoner, slik at beboere og ansatte enkelt kan komme seg til og fra arbeid og servicetilbud.

Jeg ønsker fra nå av å fokusere på forslag nummer to. Nærmere bestemt å se etter andre, mer gunstige steder å legge arbeidsplasser på enn Forus. Jeg har valgt å se nærmere på Stavanger kommune, noe som kommer av at jeg har større lokalkjennskap til Stavanger enn til de andre kommunene som grenser til Forus.

Jeg har valgt å se på planprosessen og utviklingen av en tomt på Kvaleberg i Hillevåg bydel. Denne tomten eies av Felleskjøpet Rogaland og Agder, som fra nå av forkortes til FKRA. Denne tomten er regulert til næringsformål, og FKRA har etablert et datterselskap, Stavanger-Sør, som har som formål å utvikle denne tomten.

Grunnen til at jeg trekker frem denne tomten og FKRA, er at jeg personlig, FKRA og Stavanger kommune mener at denne tomten egner seg for utvikling av næringslokaler, og at en endelig ferdigstillelse av et større næringsbyggprosjekt her kan virke avlastende for trafikken rundt næringsparken på Forus. Dette trekker jeg ut fra tomtens lokalisering i umiddelbar nærhet til hovedkollektivaksen på Nord-Jæren, noe som gjør det enklere å ta buss til og fra arbeid.



FIGUR 3: Stavanger kommunes byutviklingsstrategi (Stavanger kommune 2014b).

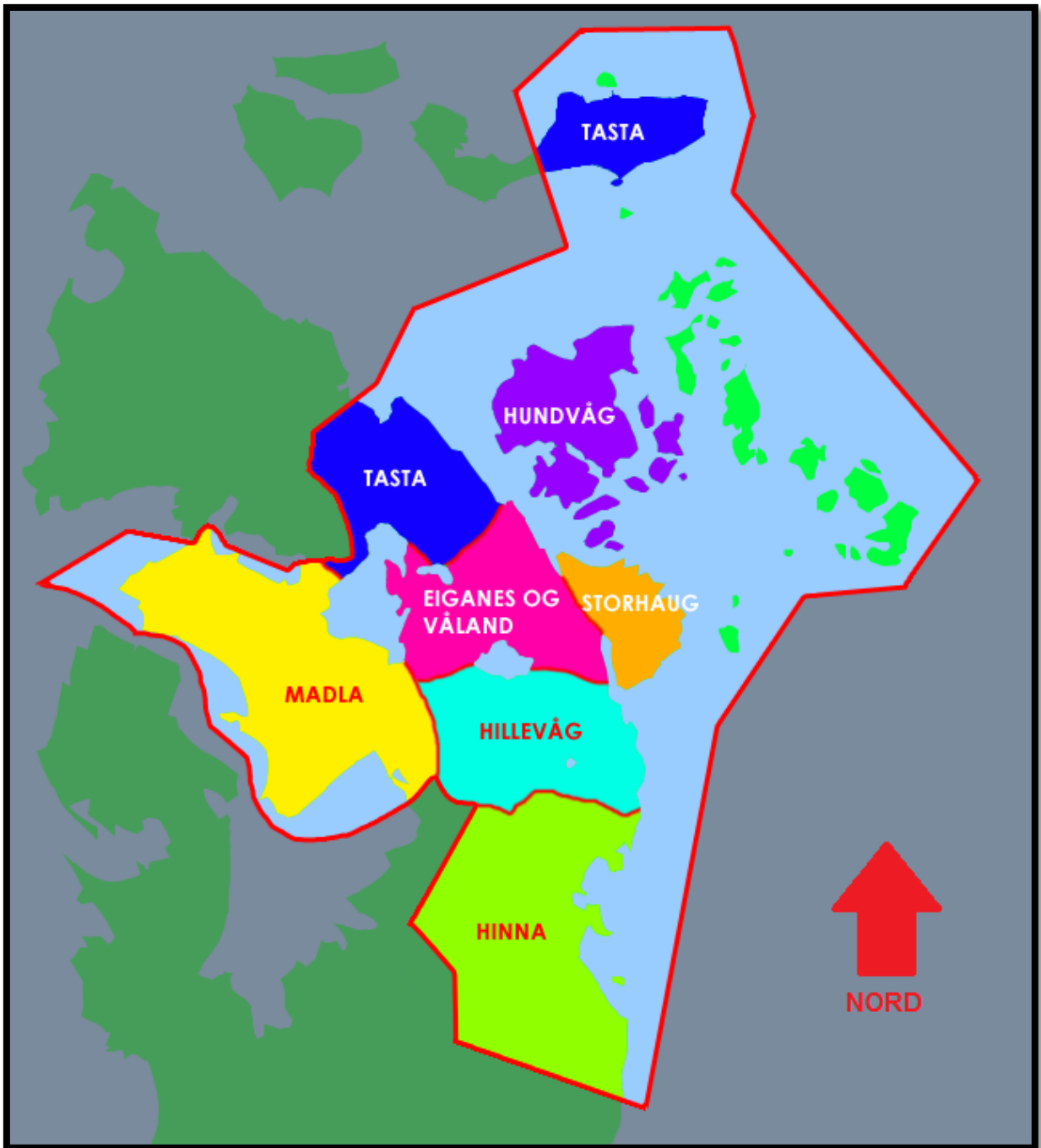
Kommunens byutviklingsstrategi

I figur 3 ser vi Stavanger kommunes byutviklingsstrategi. De røde linjene representerer det som er hovedkollektivaksen, og det grå området er influensområdet til kollektivtraseene. Influensområdet er en gitt distanse fra viktige kollektivtraseer. Stavanger kommune ønsker at fremtidig byutvikling skal skje innen influensområdene i nærhet til kollektivtraseene. På kartet kan en se to forskjellige dimensjoner av influensområdet og kollektivaksen. Den tykkeste røde streken representerer det som skal bli bussvei, noe som innebærer egne veifelt designert til buss. Disse feltene skal klargjøres for en eventuell fremtidig utbygging av bybane. De røde strekene som er av det tynnere slaget representerer vanlige bussruter (Stavanger kommune 2014b). Forskjellen på de to influensområdestørrelsene kommer frem når en ser på de tekniske retningslinjene gitt av Stavanger kommune for influensområdene. Rundt bussveitraseen tillates det byutvikling innenfor 500m gangavstand på begge sider av traseen, mens byutvikling tillates innenfor 300m gangavstand rundt de alminnelige hovedkollektivaksen.

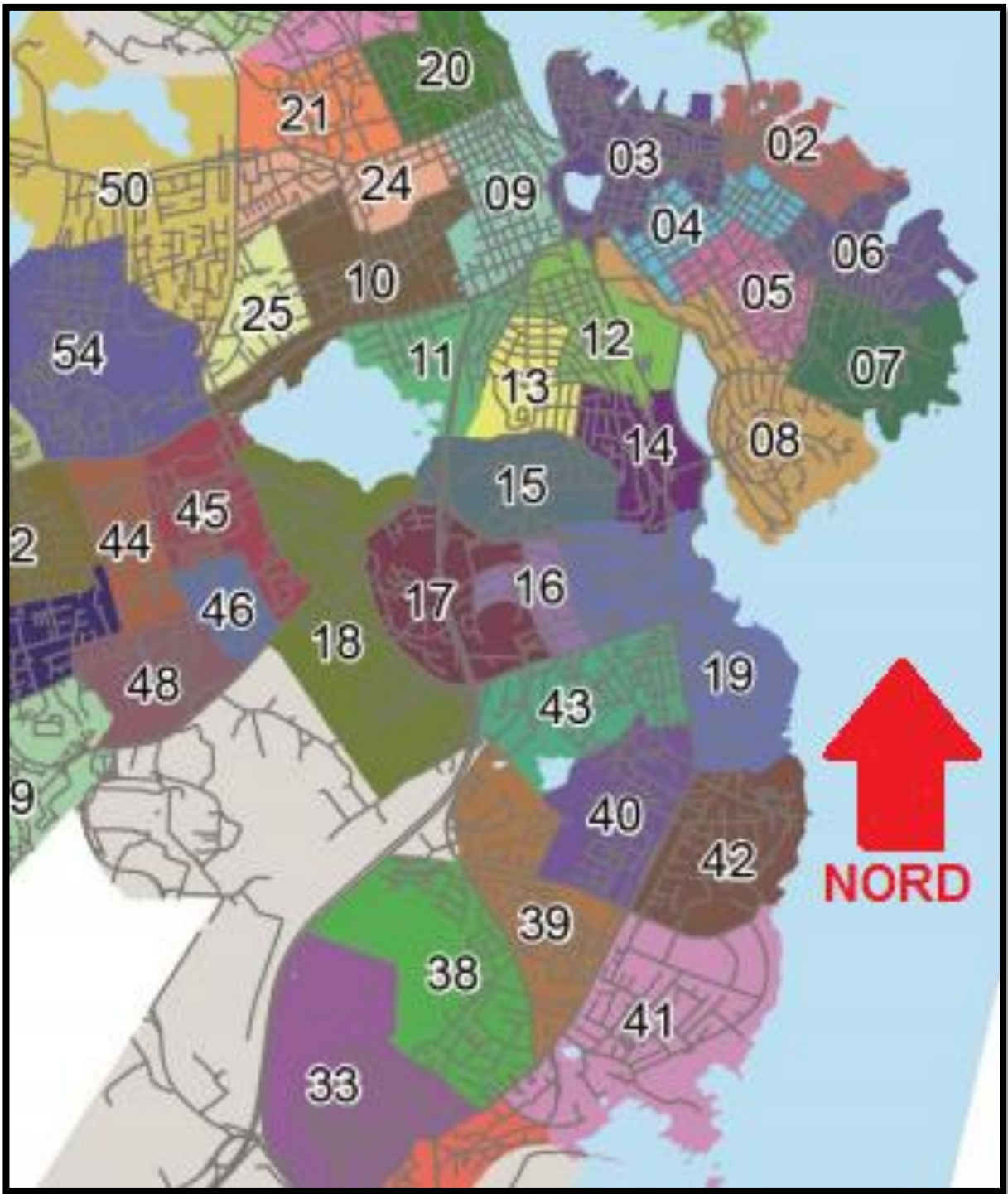
Maksimal utnyttelsesgrad rundt bussveien er 250% av brutto areal (Stavanger kommune 2014b). Dersom en tomt har en utnyttelsesgrad på 100% kan det bety en en-etasjes bygning som dekker hele tomten, eller 4 etasjer som dekker en fjerdedel av tomten. Ved en maksimal utnyttelsesgrad på 250% vil det i realiteten bety fem etasjer over halve tomten, eller ti etasjer over en fjerdedel av samme tomt.

Innenfor fylkesvei 44 sitt influensområde ligger tomten som i dag er eid av FKRA. Tomten ligger i Hillevåg bydel i Stavanger, og inngår i et område Rogaland Fylkeskommune mener er godt egnet til næringsområder av høy urbaniseringsgrad (Rogaland Fylkeskommune 2013). Dette er grunnet beliggenheten ved fylkesvei 44, som er den nord-sør gående bussveien i figur 3.

Ettersom den nevnte tomten ligger i Hillevåg bydel ønsker jeg i neste delkapittel å gå nærmere inn på denne bydelen. Jeg vil legge ut om bydelens geografiske plassering, historie og sammensetning. Slik jeg nevnte tidligere så ser jeg på utviklingen av FKRA sin tomt som en mulig løsning på trafikkproblemene på Forus, og jeg ser derfor på en innføring i bydelens karakter som viktig for å forstå hvordan en større næringspark her vil kunne bidra til å løse disse problemene.



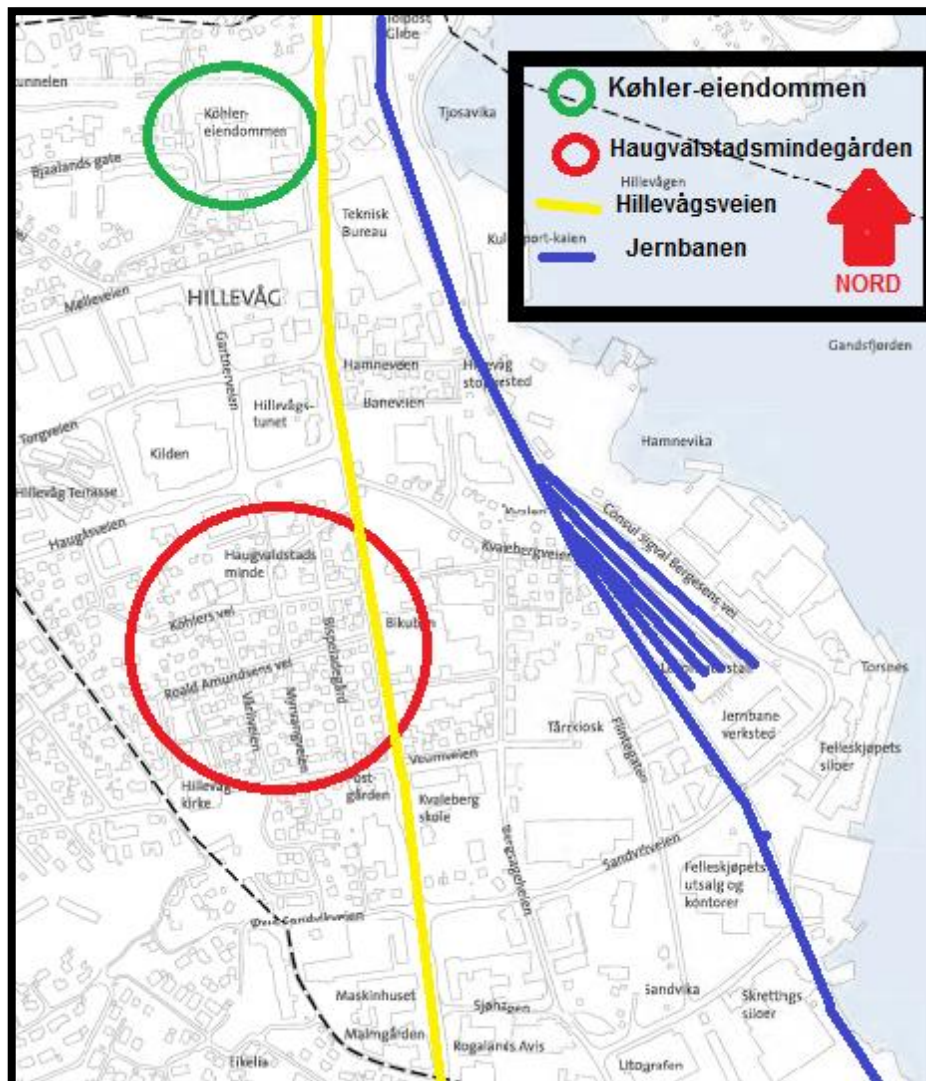
FIGUR 4: Stavangers syv bydeler. Hentet fra Wikimedia Commons (Wikimedia 2006).



FIGUR 5: Stavangers levetårssoner (Stavanger kommune 2014d)-

1.2 Hillevåg

Hillevåg bydel ligger, slik en kan se på figur 4 sentralt i Stavanger kommune, og er omkranset av Madla i vest, Hinna i sør, Eiganes og Våland i Nord, og bydelen møter Gandsfjorden i øst. Hillevåg hadde i 2012 en befolkning på omtrentlig 19.000 personer (SSB 2012) Bydelen ligger ca. 3km i luftlinje fra Stavanger sentrum og huser en rekke viktige institusjoner, som for eksempel Stavanger universitetssykehus og Universitetet i Stavanger.



FIGUR 6:
Hillevåg og
Kvaleberg.
Egen
markering
(Google
Maps).

Fra 1100-tallet og frem til 1799 var Hillevåg en del av Bispeladegård som var i kongens eiendom frem til 1688, da Jørgen Thommesen tok over gården. Den industrielle utviklingen i Hillevåg startet da Friederich Petersen kjøpte en del av denne gården. Gjennom kjøpet av gården fikk Petersen også med tre vannkverner og en stem, et ord som brukes for mindre demninger til småindustrielle møller og sagbruk, ved Mosvannet. Deler av denne tomten ble til det som i dag er Köhler-eiendommen. Den sørlandske hovedvei ble lagt gjennom Hillevåg, og la til rette for næringsmessige forbindelser med Stavanger. Handelshuset Köhler sin virksomhet

på 1800-tallet regnes som utgangspunktet for fremveksten av industritettstedet og senere forstaden Hillevåg. I 1878 ble det anlagt et togspor på det som tidligere var den sørlandske hovedvei, noe som fikk betydning for lokalisering av industri. Hovedveien ble flyttet til det som i dag er fylkesvei 44 – Hillevågsveien (Stavanger kommune 2001).

Rundt år 1910 ble jordbrukseiendommene i Hillevåg fradelt areal til industrianlegg. Areal til boligformål blir også fradelt, i all hovedsak rundt Hillevågsveien. Denne boligutbyggingen var direkte knyttet til de nye industriarbeidsplassene som stadig dukket opp i Hillevåg. Haugvaldstadsmindegården ble kvartalsregulert, og vi finner her et relativt homogent område med frittstående eneboliger og tomannsboliger, ikke veldig ulikt trehusbebyggelsen i sentrumsområdene av Stavanger, som for eksempel bydelene Våland og Storhaug. I 1944 ble jernbanen forlenget fra Egersund til Kristiansand, og ble det vi i dag kaller Sørlandsbanen. På begge sider av toglinjen gjennom Hillevåg oppsto det en omfattende bygging av industribygg (Stavanger kommune 2001).



*FIGUR 7:
Haugvaldstadsmin
degården
kvartalsstruktur
med
Hillevågsveien.
Sett fra nord mot
sør (Eget foto
2015).*

Fremvekst av industri preget første halvdel av 1950-tallet, og ga Hillevåg sin form. Store deler av tomtestrukturen og bygningene fra emballasjefabrikker, trykkerier, spinneri, møbelfabrikk, fajansefabrikk og mekaniske verksteder som plasserte seg i Hillevåg i forbindelse med hermetikkindustrien i Stavanger, eksisterer fremdeles i dag. Hillevåg gikk fra å ligge i Hetland kommune og ble i 1965 innlemmet i Stavanger kommune gjennom kommunesammenslåing (Næss 2008).



FIGUR 8:
Høyblokk
Gulaksveien 2
(Eget foto
2015).

På femtitallet ble den vestlige delen av Hillevåg bygget ut med rekkehus, og den eksisterende kvartalsstrukturen på Haugvaldstadsmindegården ble utvidet, og boligbebyggelsen langs Hillevågsveien ble fortettet. Sør i Hillevåg, i Sandvika, ble flere gårder utparsellert til industriformål. Her anla Skretting sin fôrfabrikk i 1967, og i ettertid ble området fortettet og omregulert til et rent industri- og næringsområde. Like sør for Sandvika ble Gulaksveien 2, en stor strukturalistisk boligblokk bygget i 1972. På 80-tallet ble deler av bebyggelsen langs Hillevågsveien sanert, men veien har fremdeles en tydelig bygningsstruktur fra industrien som

plasserte seg der i forbindelse med hermetikkindustrien i Stavanger (Stavanger kommune 2001).

Det er mulig å se likhetstrekk med Hillevåg sin utvikling og de dominerende trekkene i norsk byplanhistorie. Hillevåg vokste frem rundt handel og industri, slik de fleste tettsteder har gjort. På femtitallet, like etter krigen, var det relativt stor boligutbygging i Stavanger, noe som også var trenden ellers i landet (Lorange 1999). Høyblokken i Gulaksveien 2 er et eksempel på Le Corbusier-inspirert bygg fra 1970-tallet. Dette bygget er preget av funksjonalismen, og er av samme strukturalistiske arkitektur som mange av drabantbyene som ble bygget på 50-, 60- og 70-tallet i Oslo og Bergen. Bygget er plassert utenfor sentrum i nærhet transportåren Hillevågsveien, og det er bygget i høyden for å frigjøre areal til rekreasjon, i henhold til funksjonalistiske byplanidealer (Kvarv 1995).

Lorange (1999) skriver at 1950-, 60- og 70-tallet var preget av en desentralisert byutvikling i alle de større norske byene. Oslo fikk sine drabantbyer på henholdsvis Manglerud, Skøyen, Oppsal, Ammerud og Veitvedt, og flere jordbruksområder i gamle Aker ble utbygget i denne trettiårsperioden. I samme periode fikk også Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Drammen sine drabantbyer. Hvorvidt en kan kalle Gullaksveien 2 og andre deler av Hillevåg for drabantbyer kan diskuteres, men en finner trekk som kan minne om drabantbyer slik Kvarv (1995) beskriver konseptet i sin artikkel «Drabantbyen som byplanversjon og boligprogram», da områdene ligger i det som før var periferien av Stavangers bykjerne, og Gullaksveien spesielt, ikke er bygd som en fortsettelse av bykjernen, men som et avgrenset boområde. Gullaksveien 2 har også et felles grøntområde for sine beboere og ligger i nærhet av et stort service- og handelstilbud.

Stugu (2006) skriver at tette byer som Bergen, Trondheim og Stavanger, fikk en fremvekst av det han kaller «gaffeltruckens landskap». Dette skjedde som et resultat av endringer i produksjonsteknologi og transportsystemer, som fungerte ekspansjonsdrivende for byveksten. I perioden etter 1960 skjedde denne veksten i hovedsak utenfor de administrative bygrensene, noe som satte en støkk i bykommunene da de kunne miste gode skattebetalere (Stugu 2006). I Stor-Stavanger er det Forus som er ledestjernen innen «gaffeltrucklandskap», men det er lett å se for seg Hillevåg, med sine relativt romslige arealer og store industribygg som et fungerende «gaffeltrucklandskap» utenfor Stavangers administrative grenser frem til kommunesammenslåingen i 1965.

Jeg nevnte i forrige delkapittel at deler av bebyggelsen i Hillevåg ble sanert på 1980-tallet. Lorange (1999) skriver at sanering lenge var et stikkord for den byfornyelse alle byer av en viss alder måtte gjennom før eller siden. Videre påstås det at begrepet sanering ofte er ensbetydende med totalriving av et byområde, og oppføring av ny bybebyggelse av bedret kvalitet. Det samme gjaldt også for Hillevåg, men kun for deler av området nærmest Hillevågsveien.

Hillevågsveien fortsatte å være en viktig trafikkåre til og fra Stavanger, og var den mest trafikkerte veien til Stavanger helt til 1984, selv om motorveien var ferdigbygd i 1973 (Jensen 2014). Hillevågsveien ble omregulert fra to- til firefelts vei på 80-tallet (Stavanger kommune 2001).

Mot slutten av 1980-tallet fikk planleggingen et mer liberalt preg over seg. Dette var ifølge Bowitz og Høegh (2005) en trend som var gjeldende for hele landet. Under liberaliseringstrenden var det i større grad de private aktørene som hadde innflytelse på de økonomiske så vel som de organisatoriske områdene innen byplanlegging, dette på bekostning av de offentlige myndighetene. Dette viser til at markedskreftene fikk større spillerom, og at myndighetenes makt i planleggingen ble mindre. På 1980-tallet kunne man for første gang observere et samarbeid mellom lokale myndigheter og private utbyggere om finansieringen av infrastruktur i Norge, noe som i tiden etter har blitt mer og mer vanlig. I følge Bowitz og Høegh (2005) har byplanleggingen siden liberaliseringstrenden startet vært en gradvis prosess mot en blanding av samhandling, gjensidig tilpasning, forhandlinger og regelstyring (Bowitz og Høegh 2005). Gjennom liberaliseringstrenden gikk vi fra *government* til en stadig større grad av *governance*, to begreper jeg vil gjennomgå nærmere i kapittel 5.0. I samme kapittel vil jeg også forsøke å knytte planprosessen opp mot *governance*-begrepet for å forstå planprosessen. Dette gjør jeg for å kunne gi svar på min første problemstilling: Hvordan kan planprosessen mellom Stavanger-Sør og Stavanger kommune forstås? Med denne problemstillingen ønsker jeg å finne ut om liberaliseringstrenden kommer til syne gjennom planleggingen av Hillevåg og Kvaleberg.

I dag bor alt mellom de med lavest sosioøkonomiske status til de med svært høy sosioøkonomisk status i Hillevåg, men den delen av Hillevåg jeg ønsker å fokusere på ligger ned mot Gandsfjorden i øst og heter Kvaleberg. Denne delen har i lang tid vært, og er fremdeles preget av industri. Den mest fremtredende og synlige industrien er FKRA og Skretting sine produksjonsanlegg som ligger tett inntil vannkanten (Se figur 12). Kvalebergområdet kommer dårlig ut på Stavanger Kommunes levekårsundersøkelser, og var den levekårssonen i kommunen som var rangert som tredje dårligst i 2012, og Kvaleberg var den 6. dårligst av 69

områder i 2014 (Stavanger Kommune 2012, Stavanger kommune 2014d). Kvaleberg er preget av lav barneandel, og en stor andel blokkbebyggelse, samt en overvekt av små og middels store boliger. Kvaleberg har en av Stavangers høyeste andel av ikke-vestlige innvandrere, området har høy barne- og ungdomskriminalitet, relativt høy arbeidsledighet og hadde i 2009 kommunens laveste medianinntekt, og er representert ved område nummer 19 i figur 5 (Stavanger Kommune 2012).

Deler av Hillevåg bydel regnes i dag for å være et transformasjonsområde (Stavanger kommune 2002). En bytransformasjon, som er det som vil finne sted i et transformasjonsområde, er ifølge Senter for eiendomsfag både en institusjonell og arkitektonisk omforming av den allerede eksisterende bystrukturen. Vanlig fortetning av et område vil videreføre eksisterende institusjonelle ordninger og arkitektonisk utforming, mens en bytransformasjon gjerne vil gi nye bygningstypologier og bebyggelsesmønstre. Nye bebyggelsesmønstre kan oppstå som et resultat av endringer i de institusjonelle ordningene, som for eksempel en utslettelse av eksisterende eiendomsforhold, og som et resultat av det, oppstår nye eiendoms mønstre (Senter for eiendomsfag. Udatert). Stavanger kommune beskriver begrepet som utvikling innenfor den allerede utbygde byen. Målet er en endret og mer effektiv bruk av arealer som kommunen anser som dårlig utnyttet. Stavanger kommune trekker her frem nedlagte industriområder, havneområder, store parkeringsplasser og gamle og dårlig utnyttede kvartaler som gjenstand for transformasjon. Når dette skjer i større skala, i et større område, som for eksempel Hillevåg, anses det som bytransformasjon, og Hillevåg blir derfor et transformasjonsområde (Stavanger kommune 2001).

Som tidligere nevnt har Kvaleberg i Hillevåg utfordringer knyttet til levekår, noe Stavanger kommune ønsker å endre. Stavanger kommune har i kommuneplanen, fra 2014 bestemt at 70% av boligbyggingen i kommunen i perioden mellom 2014-2029 skal skje innenfor transformasjonsområdene. Stavanger uttrykker i samme plan at Stavanger bystyre har vedtatt at levekårsundersøkelsen skal tas på alvor og legges til grunn for at områder med levekårsutfordringer, slik som Kvaleberg, kan heves. Jeg tolker det dithen at Stavanger kommune, gjennom å utnevne et område til transformasjonsområde, vil få større makt til å endre levekår i et gitt område gjennom sin boligpolitikk. Jeg forstår det slik at Hillevåg og Kvaleberg har blitt utnevnt til transformasjonsområde basert på den lave plasseringen i levekårsundersøkelsene de siste årene, i tillegg til det nedslitte og lite attraktive utseende på området rundt Hillevågsveien, samt sine mange dårlig utnyttede industritomter.

1.3 Problemstilling

På bakgrunn av beskrivelsen av studieområdet ønsker jeg å besvare følgende problemstillinger:

1. Hvordan kan planprosessen mellom Stavanger-Sør og Stavanger kommune forstås?
2. Hvilke trafikale ringvirkninger vil en utvikling av næringsparken Stavanger-Sør gi sitt nærområde og det sterkt trafikkerte næringsområdet Forus?

Den førstnevnte problemstillingen begrunnes gjennom min interesse for byplanlegging. Jeg har gjennom min beskrivelse av Hillevåg bydel vist at bydelen har forandret seg gjennom tiden, og i takt med forandringer i samfunnet. I likhet med bydelen, har også byplanleggingen forandret seg. Jeg har vist hvordan ulike epoker innen norsk byplanlegging kommer til syne i Hillevåg, og jeg avsluttet den delen med å nevne liberaliseringstrenden. Jeg ønsker gjennom problemstilling nummer én å se om også liberaliseringstrenden kommer til syne i dagens planlegging av Hillevåg.

Problemstilling nummer to har sin bakgrunn i de eksisterende problemene knyttet til trafikk i regionen, og da spesifikt rettet mot køproblematikken på Forus, sentralt på Nord-Jæren. Jeg ønsker som tidligere nevnt å se på trafikale ringvirkninger av en ferdigstillelse av næringsparken Stavanger-Sør i Hillevåg. Jeg vil her se nærmere på hvilke trafikale utfordringer næringsparken kan gi sitt eget nærområde, samt hva en ferdigstillelse av næringsparken kan gjøre med trafikken på Forus.

1.4 Oppgavens struktur

Jeg har brukt dette innledende kapittelet til å forklare valg av tema, og gitt en forklaring av oppgavens problemstillinger. Innledningskapittelets lengde kommer av en lengre kontekstualisering av oppgavens problemstilling. Denne kontekstualiseringen har vist hvorfor jeg finner det viktig å se på nevnte problemstillinger.

Videre i oppgaven, i kapittel 2.0 Metode, ønsker jeg å vise hvordan jeg går frem for å besvare problemstillingene mine, hvilke tanker jeg har gjort meg underveis i prosessen, samt begrunnelser og refleksjon over valgene jeg har gjort. I kapittel 3.0 og 4.0 legger jeg frem empiri fra henholdsvis intervjuer av daglig leder i Stavanger-Sør og to byplanleggere i Stavanger kommune, samt empiri fra dokumentanalyser. Empirikapitlene etterfølges av kapittel 5.0 Teori og diskusjon. Etersom oppgaven kun er 30 studiepoeng vil den nødvendigvis bli empiristerk, og jeg har derfor valgt å kun ha en egen teoridel i 5.1 og ikke i 5.2. kapittel 5.2 sin manglende teoridel skyldes i all hovedsak at jeg bruker relativt lite teori, og jeg derfor ser det som unødvendig med et eget delkapittel dedikert til teori. I både 5.1 og

5.2 diskuterer jeg mine empiriske funn fra 3.0 og 4.0 opp mot relevant teori som skal gi meg en forståelse for planprosessen mellom Stavanger-Sør og Stavanger kommune, og de trafikale ringvirkningene en ferdigstillelse av næringsparken Stavanger-Sør kan ha i nærmiljø og region. I kapittel 6.0 oppsummeres oppgaven, og jeg gir en konklusjon på mine to problemstillinger før jeg helt til slutt gir en anbefaling til videre forskning, basert på min egen oppgave.

2.0 Metode

Jeg ønsker i dette kapittelet å vise til den forskningsmetoden og den tilnærmingen jeg har benyttet meg av i mitt eget forskningsarbeid, samt å begrunne og reflektere over de valgene jeg har gjort. Forskningsmetode er de teknikkene som benyttes for å skaffe seg informasjon i et forskningsprosjekt (Clifford et.al 2010).

2.1 Metodisk tilnærming

Når en skal forske må en ha en problemstilling å ta utgangspunkt i, og den metodiske tilnærmingen avhenger i stor grad av problemstillingen en velger å benytte seg av. En står i utgangspunktet mellom tre valg. En kan velge å benytte en kvantitativ forskningsmetode, kvalitativ forskningsmetode eller å benytte seg av begge to i sin forskning (Graham 2005).

Jeg ønsker i denne studien å se på en prosess mellom to aktører, og trenger derfor å benytte meg av kvalitative forskningsmetoder. Jeg vil derfor gå dypere inn på kvalitative forskningsmetoder, og hvorfor jeg benytter meg av nevnte forskningsmetoder i neste delkapittel.

2.1.1 Kvalitativ forskningsmetode

Kvalitative metoder blir ofte forbundet med forskning som innebærer en viss kontakt mellom forsker og de aktørene som forskes på. En målsetning i kvalitative tilnærminger er å forstå sosiale fenomener. Det foreligger derfor fortolkning av informasjon, og derfor også metodiske utfordringer til hvordan jeg som forsker analyserer og tolker fenomenene. Silverman (2006) deler ifølge Thagaard (2010:13) opp kvalitativ forskningsmetode i fire kategorier: Observasjon, intervju, analyse av foreliggende og tekster og visuelle uttrykksformer, og til slutt, analyse av audio- og videoopptak.

I min forskningsprosess benytter jeg meg av to av disse kategoriene. Jeg har utført intervjuer med Stavanger-Sør og Stavanger kommune. Jeg har også utført dokumentanalyse av diverse kommunale og fylkeskommunale planer, lovverk og reguleringsplaner. Gjennom intervjuene mine vil jeg også analysere audio-opptak, men jeg regner det som en del av analysen av intervjuene, og ikke som analyse av audio- og videoopptak i seg selv.

Jeg har valgt å utføre intervjuer ettersom intervjuer egner seg til å få informasjon om informantenes personlige opplevelser, forståelse og synspunkter (Thagaard 2010), og bruker analyse av plandokumenter som supplerende metode.

Jeg utfører en casestudie på en planprosess i Stavanger kommune, og tar utgangspunkt i Felleskjøpets datterselskap Stavanger-Sør og deres tomt som de ønsker å utvikle i Hillevåg. Jeg fokuserer på hvordan planprosessen for utbygging av en næringspark foregår i Hillevåg, og på

de prosessene som oppstår mellom utbygger og det offentlige. For å få innblikk i prosessen måtte jeg prate med de aktørene som var involvert, og undersøke hva deres subjektive oppfatning av prosessen er. Ettersom jeg skal undersøke sosiale fenomener og individers subjektive oppfatning av prosessen, anser jeg det derfor som nødvendig å benytte meg av en kvalitativ forskningsmetode.

Jeg har i denne prosessen som sagt to aktører, og for å finne synet til begge aktørene har jeg intervjuet dem, samt brukt en rekke dokumenter. Aktørene og informantene vil bli presentert i figur 9, sammen med de dokumentene jeg anser som nøkkeldokumenter.

Stavanger kommune	Kilde	Stavanger-Sør	Kilde
<i>Informant</i>		<i>Informant</i>	
Ingrid Fossåskaret Brigt Sandvik	Intervju	Inge Oliveresen	Intervju
<i>Nøkkeldokument</i>		<i>Nøkkeldokument</i>	
Kommuneplan for Stavanger 2014-2025.	Stavanger kommune 2014b	Konsekvensutredning. Detaljreguleringsplan 2381P	Multiconsult 2011
Plan 116K – Kommunedelplan for Paradis og Hillevåg.	Stavanger kommune 2005	<i>FIGUR 9: Relevante informanter og nøkkeldokumenter.</i>	
Områdeprogram for Hillevåg	Stavanger kommune 2014c		
Regionalplan for Jæren 2013-2040	Rogaland Fylkeskommune 2013		
Transformasjonsområder - Bilag til kommuneplanens arealdel 2002-2017	Stavanger kommune 2002		

2.1.2 Casestudie

Som tidligere nevnt, kan forskningen min anses som en casestudie. Dette fordi den undersøker planprosessen i en reguleringsplan i sin naturlige sammenheng. Forskningen baserer seg på flere forskjellige kilder av data, i henholdsvis to intervjuer samt en rekke dokumenter. I følge Ringdal (2007) defineres casestudier som «intensive undersøkelser av et fåtall analyseenheter» (Ringdal 2007 i Thagaard 2010:50), hvor «hovedpoenget er å oppnå rikholdig informasjon om informantene eller «casene» som studien fokuserer på» (Ringdal 2007 i Thagaard 2010:50).

2.2 Intervju som forskningsmetode

Ifølge Dunn (2005:79) er et intervju «En verbal utveksling hvor en person, intervjueren, forsøker å fremkalle informasjon fra en annen person» (Longhurst 2010:105, min oversettelse). Intervju som forskningsmetode kan utføres på flere forskjellige måter. Intervjuet kan være strukturert, ustrukturert eller semistrukturert. I et strukturert intervju er alle spørsmål skrevet ned og forberedt, og intervjuer viker ikke fra planen. Det ustrukturerte intervjuet foregår på samme måte som en dagligdags samtale mellom to eller flere individer. Her er ingen spørsmål skrevet ned og forberedt, og det er kun temaet for intervjuet som er forhåndsbestemt. I min prosess har det blitt benyttet semistrukturerte intervjuer. Det som kjennetegner det semistrukturerte intervjuet er at det ivaretar den uformelle samtalen fra det ustrukturerte intervjuet, men opprettholder strukturen og det planlagte fra det strukturerte intervjuet. Dette er en intervjuform jeg anser som en blanding av henholdsvis strukturert og ustrukturert intervju (Longhurst 2010). I min situasjon vet jeg hva jeg ønsker å få svar på under intervjuet, men vet ikke på forhånd hvordan informanten vil svare på spørsmålene. Det kan da hende jeg behøver å stille tilleggsspørsmål eller å følge interessante digresjoner fra informantens side.

Målet med å gjennomføre et semistrukturert intervju er å gi informantene sjansen og muligheten til å uttrykke sine meninger, følelser og synspunkter, men innenfor de rammene jeg selv har satt. Informanten får mulighet til å styre og reflektere over eget svar (Longhurst 2010).

2.2.1 Valg av informanter

Problemstillingen min er formet slik at den forutsetter at jeg måtte komme i kontakt med aktører som kan svare på spørsmål knyttet til den. Valget av denne casen har sin bakgrunn i en samtale med en nabo. Naboen sin sønn arbeidet med å utvikle deler av nærområdet mitt i Stavanger, og naboen min tipset meg om å snakke med sønnen. Det var slik jeg fikk avtalt et møte med daglig leder Inge Oliverson og prosjektleder Erlend Stangeland i Stavanger-Sør. Jeg fikk en innføring i prosjektet og vi diskuterte ulike problemstillinger og tema for en eventuell masteroppgave, samt hva jeg forventet av dem. Uavhengig av hva som ble diskutert på dette møtet bestemte jeg

meg ved en seinere anledning å bruke Stavanger-Sør som case i masteroppgaven min. Stavanger-Sør sa seg villige til å bli intervjuet, og gjøre seg så behjelpelige som mulig under forskningsprosessen, både med informasjon og hjelp til å komme i kontakt med andre informanter.

Jeg regner Inge Oliveren som en nøkkelinformant. Thagaard (2010) skriver at en nøkkelinformant er en informant som er av større viktighet for forskningsprosjektet, noe denne informanten er.

Å finne de riktige informantene, med innsikt i min case, er av stor viktighet for forskningsprosjektet. Mine informanter ble valgt på bakgrunn av deres tilknytning til utviklingen av Stavanger-Sør. Det var nøkkelinformanten min som tipset meg om å kontakte planleggerne i Stavanger kommune, ettersom begge de intervjuede planleggerne var involvert i arbeidet med Stavanger-Sør sin reguleringsplan.

For å gjennomføre forskningsprosjektet mitt måtte jeg altså rekruttere informanter fra både den private utvikleren og fra Stavanger kommune, og ente opp med følgende informanter:

- Daglig leder i Stavanger-Sør, Inge Oliveren.
- Planlegger i Stavanger kommune, Ingrid Fossåskaret.
- Planlegger i Stavanger kommune, Brigt Sandvik.

Jeg valgte å holde meg til disse informantene, selv om jeg på et tidspunkt vurderte å benytte meg av flere. Både Fylkeskommunen og en representant for beboerne i Hillevåg var tiltenkt en informantrolle, men ettersom hoveddelen av oppgaven dreier seg om planprosessen mellom Stavanger-Sør og kommunen valgte jeg å utelukke fylkeskommunen og naboer som informanter. Denne beslutningen ble tatt på bakgrunn av oppgavens størrelse, og det faktum at jeg kan finne fylkeskommunen og naboers innspill og merknader i saksdokumenter. Jeg velger å anse mine tre informanter, som representerer to aktører, som et passelig antall informanter med tanke på størrelsesomfanget av oppgaven, og at de representerer de to aktørene som er involvert i planprosessen.

2.2.2. Forberedelse til intervjuene

Som en del av forberedelsen til intervjuet kontaktet jeg daglig leder i Stavanger-Sør. Jeg presenterte meg selv, prosjektet mitt og undersøkte om daglig leder var interessert i å delta i prosjektet, noe han var. Slik det står fortalt i 2.2.1, så henviste Inge Oliveren meg til planleggerne i Stavanger kommune. Jeg hadde vansker med å finne en e-post adresse, noe som

resulterte i at jeg sendte en SMS til Ingrid Fossåskaret hvor jeg kortfattet presenterte meg selv, prosjektet og spurte om hun kunne oppgi e-post adressen sin, noe hun villig gjorde. Jeg sendte så en større presentasjon av meg selv og prosjektet, og jeg spurte om hun var interessert i å bli intervjuet angående saksgangen i reguleringsplan for Stavanger-Sør. Hun stilte seg positiv til å la seg bli intervjuet, og spurte om jeg ønsket å intervjuer Brigte Sandvik, som også arbeidet på nevnte reguleringsplan sammen med henne, noe jeg takket ja til. Jeg avtalte et intervjuetidspunkt hos både Stavanger-Sør og Stavanger kommune.

I forkant av det første intervjuet produserte jeg en intervjuguide til hvert av intervjuene, slik retningslinjene til semistrukturerte intervjuer er (Longhurst 2010). Begge intervjuguidene (vedlegg 4 og 5) var like, ettersom jeg ønsket å spørre begge parter de samme spørsmålene for så å sammenligne svarene. Spørsmålene i intervjuguiden ble organisert etter tema, og med generelle spørsmål først. De generelle spørsmålene ga informanten mulighet til å reflektere fritt og selv ta initiativ til å prate om enkelte tema. På denne måten søkte jeg å få styre intervjuet i de retningene som til enhver tid passet best i forhold til hva informanten pratet om.

I etterkant av intervjuet av Stavanger kommune gjorde jeg endringer på intervjuguiden for intervjuet av Stavanger-Sør, slik en kan se i vedlegg 4 og 5. Dette på grunnlag av at jeg tok til meg nye ideer og impulser under det første intervjuet. Samme oppsett og struktur ble bevart for å gjøre intervjuformen så lik som mulig på begge intervjuene.

2.2.3 Gjennomføring av intervjuene

Begge intervjuene fant sted på informantenes arbeidsplasser. For informantene fra Stavanger kommune betydde det kommunens kontorer i Olav Kyrres gate i Stavanger. Intervjuet med Stavanger-Sør foregikk på deres kontor i Sandvikveien 21. Jeg ønsket å oppsøke dem på deres arbeidsplass, da jeg vet at de har en travel arbeidsdag, og jeg ønsker å være til minst mulig byr. Dette er noe Longhurst (2010) støttet opp om når hun mener forskeren bør tilpasse seg informantens timeplan.

Jeg bestemte meg tidlig i prosessen å bruke lydopptaker under intervjuene. Å bruke lydopptaker sørger for at jeg som forsker ikke går glipp av informasjon. Ettersom det ikke er nødvendig å notere, kan jeg gi informanten min fulle oppmerksomhet, og heller fokusere på oppfølgingsspørsmål. Lydopptakeren fanger ikke opp alt som skjer under intervjuet. Av den grunn valgte jeg også å skrive ned mine egne tanker, det informantene viste av bilder, tegninger og dokumenter, og det informantene tegnet, en teknikk som støttes av Robyn Longhurst (2010). Det er ikke bare positive sider ved å bruke lydopptaker under et intervju. Thagaard (2010)

skriver at en lydopptaker kan virke forstyrrende for den som blir intervjuet. Valentine (2005) nevner at informanter kan være sjenerte og ikke være tilfreds med å få stemmen sin tatt opp på lyd. Personer i høye stillinger ønsker ofte å avstå fra å bli tatt opp på bånd.

Jeg spurte informantene i forkant av begge intervjuene over mail, og på intervjudagen om det var mulig for meg å bruke båndopptaker. Jeg nevnte ovenfor informantene at jeg ønsket å transkribere intervjuet og sende dem en utgave som de kunne godkjenne, for å forsikre at materialet mitt er det som har blitt sagt, og for å gi informantene mulighet til å korrigere eventuelle slurvete faktafeil, noe Merriam (2002) refererer til som «member checks». Alle mine informanter var positive til å bli tatt opp på bånd, og alle informantene signerte et dokument som forklarer deres rettigheter og mine plikter. Se vedlegg 2 og 3.

2.2.4 Analyse av intervju

Slik jeg har nevnt i det forrige delkapittelet har jeg valgt å bruke lydopptaker under begge mine intervjuer. Det var et valg jeg tok for å kunne sende mine informanter en versjon av intervjuet, og for å forenkle mitt eget analysearbeid. Begge intervjuene fant sted i Stavanger, og dagen etter begge intervjuene reiste jeg tilbake til Trondheim, hvor jeg skriver oppgaven. Longhurst (2010) anbefaler å lytte til intervjuene mens de fremdeles er ferskt i minne, for å forenkle transkriberingsjobben som kommer. Av den grunn valgte jeg å benytte reisetiden mellom Stavanger og Trondheim til å lytte til intervjuene fra start til slutt. I Trondheim startet jeg transkriberingen, og jeg benyttet meg av et nettbasert transkriberingsverktøy kalt «Transcriber» (<https://transcribe.wreally.com/>). Hvert intervju varte i overkant av to timer og det tok to arbeidsdag å transkribere hvert av intervjuene. Da intervjuene var transkribert satt jeg igjen med et søkbart dokument med eksakte sitater, godkjent av informantene som jeg kan benytte meg av i min analyse.

2.3 Dokumentanalyse

I tillegg til å hente informasjon fra informantene gjennom intervjuer, benyttet jeg meg av dokumentanalyse. Et dokument er ifølge Scott (1990) alle skriftlige kilder som er tilgjengelige for forskeren. Det kan være dagbøker, brev, offentlige skriv, stortingsmeldinger, regnskap, årsrapporter og også bilder (Aitken 2005). I denne oppgaven vil jeg i hovedsak basere analysen min på relevante offentlige planer, kommunale rapporter, skriftlig informasjon fra Stavanger-Sør og reguleringsplan for tomten til Stavanger-Sør (se figur 9). Den informasjon jeg henter ut fra dokumentene vil bli sekundærdata, da dataen allerede er produsert av andre personer (Clark 2005). Ettersom dataen er produsert av andre er det viktig å være bevisst på hvem som har skrevet dokumentet, og til hvilket formål. Min analyse av dokumentene starter med å avgjøre

troverdigheten og objektiviteten til dokumentet. Videre består analysen av å fortolke meningsinnholdet i det som har blitt skrevet. Min fortolkning av dokumentet vil bli farget av min bakgrunn og forutinntatte holdninger, noe jeg ønsker å gå nærmere inn på i neste avsnitt.

2.4 Min forskerrolle

Når jeg skal forske på problemstillingene jeg har valgt, anser jeg det som viktig å stille kritiske spørsmål til min egen forskningsprosess. Klarer jeg å gå inn i rollen som forsker uten noen forutinntatte holdninger? Klarer jeg å gå inn i intervjuer med et åpent sinn, og ikke la mine egne holdninger og verdier påvirke informanten og utfallet av intervjuet?

Det er stor sannsynlighet for at jeg som forsker vil farge resultatene jeg ender opp med, samt forskningen jeg driver med. Dette er ingen bevisst handling, men ifølge Postholm (2013) vil personlig påvirkning forekomme i alle forskningsprosjekter. Videre sier Postholm at en forsker ikke kan være subjektiv. Forskeren vil påvirkes av den erfaring, kunnskap, kompetanse og holdninger som allerede eksisterer i det en går inn i forskerroller, og det er ikke noe forskeren kan distansere seg helt og holdent fra (Postholm 2013). Longhurst (2010) mener derfor det er viktig at man som forsker er kritisk til sin egen rolle i forskningsprosessen, noe som betyr at man bør reflektere over den påvirkningen man som forsker har underveis, og hele tiden ta egen bakgrunn i betraktning når man arbeider. Av den grunn ønsker jeg videre å se nærmere på feltarbeid i min egen kultur, min egen forskerrolle, forskningens kvalitet og etiske betraktninger.

2.4.1 Forskning i egen kultur

Casen jeg studerer, og begge de gjennomførte intervjuene har sin stedlige plassering i Stavanger. Etersom jeg er født og oppvokst i Stavanger, og det faktum at jeg er oppvokst et steinkast unna området som beskrives i casestudien, vil jeg gå dit hen å si at jeg bedriver forskning i egen kultur og at jeg er det Crang og Cook (2007) kaller en *insider*. En insider er en person som har tilgang til det samfunnet/organisasjonen som undersøkes gjennom sin bakgrunn. Jeg har kun overfladisk kjennskap til kommuneadministrasjonen og likeledes overfladisk kjennskap til Felleskjøpet og Stavanger-Sør som organisasjoner. Det jeg har, og som gir meg fordeler i forskningsprosessen, er at jeg og mine informanter deler mange av de samme referansene, spesielt referanser til romlig orientering. Gjennom intervjuene dukket det opp situasjoner hvor stedsnavn og gatenavn ble nevnt. Fordelen jeg hadde under disse intervjuene, i motsetning til det Crang og Cook kaller en *outsider*, var at jeg visste nøyaktig hvor stedene som ble nevnt var. En som ikke deler disse referansene vil mest

sannsynlig få en mer oppstykket opplevelse av intervjusituasjonen da intervjuer behøver å orientere seg i rommet ved bruk av kart eller forklaringer fra informanter (Crang og Cook 2007).

Det er ikke kun fordeler med å forske i sin egen kultur. Thagaard (2010) skriver at den felles bakgrunnen en forsker og en informant har, kan føre til at forskeren ikke stiller de spørsmålene han/hun burde stille. Et eksempel er at forskeren unngår å stille et spørsmål som i den aktuelle kulturen synes å ha et selvsagt svar, og dermed går glipp av viktige perspektiver (Thagaard 2010).

For å kunne sikre forskning av en viss kvalitet må forskeren derfor redegjøre for sin metodebruk i forskningen, og også sin rolle (Longhurst 2010).

2.4.2 Mitt forhold til informantene

Mitt forhold til informantene er blandet. Jeg har aldri sett eller hørt navnene til informantene fra Stavanger Kommune, før de dukket opp i forskningsprosessen min. Min informant fra Stavanger-Sør, har jeg et litt annerledes forhold til. Jeg kjenner ikke informanten personlig, men jeg har vokst opp i nabohuset til informantens far, og har i lengre tid visst hvem informanten er, men ikke nok til å vite annet enn hans familiære relasjon til min nabo. Informanten har selv aldri bodd i mitt nabolag, men har vært på besøk. Vår kontakt har aldri virket som noe annet en profesjonell, og informanten har ikke opptredt på noen annen måte enn hva jeg ville forventet av en daglig leder i en profilert bedrift, og jeg har personlig forsøkt å opptre profesjonelt, slik det forventes av en person i en forskerrolle. Thagaard (2010) sier at en likevel ikke kan vite at det informanten forteller under intervjuet ikke er preget av forholdet til intervjuer eller omvendt.

2.4.3 Forskningens kvalitet

Formålet med forskning er å produsere troverdig og bekreftbar kunnskap på en etisk tilfredsstillende måte (Merriam 2002). Troverdighet oppnås ifølge Postholm (2013) når forskeren løfter frem sin planlegging, handling og sine refleksjoner rundt disse, altså en redegjørelse for hvordan forskningsprosessen har blitt gjennomført, noe jeg etter beste evne har gjort. Videre må forskningen være bekreftbar. I dette legger Postholm at forskeren må ha dekning for tolkningene av funn og resultater som legges frem. Bekreftbarhet har ifølge Thagaard (2010) to betydninger, og skiller mellom intern og ekstern bekreftbarhet. Ettersom jeg utfører en casestudie, er det kun intern bekreftbarhet som er relevant. Ekstern bekreftbarhet knyttes i Thagaard (2010) opp mot overførbarhet, og ettersom casestudien min bærer idiografiske trekk er det hvordan årsakssammenhengene innenfor min egen studie som trenger å støttes, slik Thagaard beskriver intern bekreftbarhet.

Merriam (2002) viser til seks punkter som skal bidra til vurderingen av forskningskvaliteten. Det første punktet dreier seg om hvorvidt forskeren har identifisert og beskrevet det kvalitative forskningsdesignet. Forskeren må også beskrive informantene og gi begrunnelse og kriterier for at nettopp disse informantene ble brukt i studien. Som et tredje punkt trekker Merriam (2002) frem viktigheten av å beskrive metodene for innsamling av data, som i mitt tilfelle er semistrukturerte intervjuer og dokumentanalyse, og om metodene passer problemstillingen som skal undersøkes. Videre er det viktig å opptre transparent med tanke på hvordan informasjonen fra intervjuene har blitt behandlet og analysert. Det femte punktet Merriam trekker frem er hvilke strategier forskeren har benyttet seg av for å forsikre seg om at forskningen er troverdig og bekreftbar.

Jeg har strebet etter å tilfredsstille de fem punktene som er nevnt gjennom min studie, og mener selv jeg har fulgt punktene, og at forskningen min er av god kvalitet. Som siste punkt skriver Merriam (2002) at forskeren bør legge frem og diskutere sine etiske betraktninger, noe jeg skal gjøre i neste delkapittel.

2.4.4 Etiske betraktninger

Når det kommer til etiske betraktninger tar jeg utgangspunkt i Steinar Kvale og Svend Brinkmann (2012) sine fire områder som tradisjonelt blir diskutert i etiske retningslinjer for forskere. Disse fire områdene er informert samtykke, fortrolighet, konsekvenser og forskerens rolle. Jeg har allerede skrevet om min rolle i studien, og vil her legge vekt på informert samtykke, fortrolighet og konsekvenser.

Informert samtykke betyr ifølge Kvale og Brinkmann (2012) at informantene mottar og forstår informasjon om studiens formål, samt hovedtrekk ved studiens design. Informantene må også få en innføring i mulige fordeler og ulemper ved studien. Forsker må forsikre seg om at informantene deltar på frivillig basis, og at informantene når som helst kan trekke seg fra studien. Informantene bør ifølge Kvale og Brinkmann (2012) også få tilgang til transkript av gjennomførte intervjuer. Mine tre informanter har alle fått en innføring i studiens formål og design over telefon, e-post og i person. Informantene har ikke fått en innføring i eventuelle fordeler eller ulemper ved å delta i denne studien, noe som kommer av at jeg på intervjutidspunkt, under for- og etterarbeid, ikke har sett noen klare ulemper eller fordeler ved å delta i studien, utenom tiden det tok å delta på intervjuene. Jeg uttrykte klart og tydelig at det er på frivillig basis informantene deltar i studien, og at de på hvilket som helst tidspunkt kan trekke seg fra den. Alle deltakerne har også blitt tilsendt hver sin utgave av det transkriberte intervjuet. Ingen av informantene har gitt tilbakemelding på transkriptet, og jeg velger derfor å

tolke det som et uttrykk for at de ikke ønsker å endre noe i transkriptet. Jeg anser derfor retningslinjene for informert samtykke for fulgt.

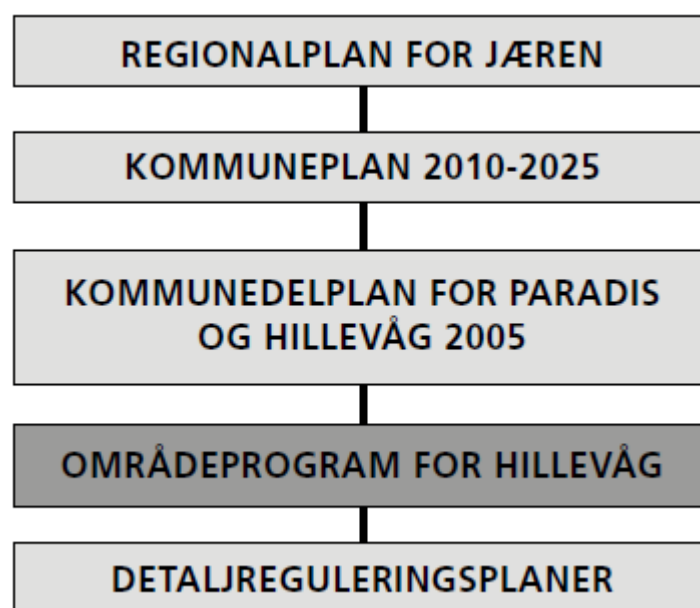
Hva fortrolighet angår skriver Kvale og Brinkmann (2012) at prinsippet om forskningsdeltakeres rett til privatliv ikke er uten etiske og vitenskapelige dilemma. Jeg har som en kan se i vedlegg 2 og 3 gitt informantene muligheten til å velge å bli anonymisert. Daglig leder i Stavanger-Sør har uttalt seg i media, og navnene til saksbehandlerne ved byplankontoret i Stavanger kommune er å finne i de fleste dokumentene som omhandler reguleringsplanen for Stavanger-Sør. Ettersom informantene ble intervjuet i kraft av sin stilling og arbeidsplass, og at spørsmålene ikke er av personlig karakter, har ingen av informantene hatt et ønske om å være anonym, selv om alle har blitt informert om mulighetene for anonymisering.

Kvale og Brinkmann (2012) trekker også frem at informantene må forklares hvilke konsekvenser som er forbundet med studien. Jeg har forklart mine informanter at deres navn vil komme på trykk dersom de velger og ikke anonymisere seg, noe alle er fortrolige med. Ettersom informantene uttaler seg som representanter for sin arbeidsplass, ser jeg få eller ingen konsekvenser for informantenes privatliv, og ettersom plansaken som undersøkes er avsluttet ser jeg heller ingen konsekvenser for informantenes profesjonelle liv, med mindre jeg skulle oppdage noe svært kritikkverdig.

Jeg ønsker i de neste kapitlene å ta for meg det jeg har fått ut av intervjuene og dokumentanalysen jeg har utført. Jeg ønsker å fremstille empirien i to deler, og da etter hva som trengs for å besvare de to forskjellige problemstillingene. Den første delen, kapittel 3.0, vil inneholde empiri som er relevant for å besvare problemstilling nummer en, og jeg ønsker å presentere funnene kronologisk slik at det best mulig fremstiller planprosessen i sin helhet. Videre, i kapittel 4.0, vil jeg legge frem de to aktørene sitt syn på hva næringsparken Stavanger-Sør sitt bidrag til nærområdet og regionen er, noe som vil gi grunnlag for å besvare problemstilling nummer to. I kapittel 4.0 stammer empirien fra intervjuene av Stavanger-Sør og Stavanger kommune.

3.0 Planprosessen

For å kunne besvare problemstillingene mine finner jeg det nødvendig å gi en innføring i Stavanger-Sør sine planer for tomten hvor de ønsker å utvikle en større næringspark. Planene til Stavanger-Sør baserer seg i stor grad på Plan- og bygningsloven (2008), Fylkeskommunens regionalplan for Jæren, Kommuneplan for Stavanger og Kommunedelplanen for Paradis og Hillevåg (2005). I motsetning til Sim City, som jeg skreiv om innledningsvis i kapittel 1.0, startes ikke en planleggingsprosess i den virkelige verden med et tomt, uregulert område uten allerede eksisterende føringer. I den virkelige verden møtes du med eksisterende føringer og reguleringer som du må tilpasse reguleringsplanen din etter, som for eksempel Plan- og bygningsloven, som er universell for hele landet. På forvaltningsnivået under finner vi de fylkeskommunale planene. Hver kommune i et gitt fylke må følge fylkeskommunale bestemmelser og føringer når de lager kommunale planer. Kommunene, avhengig av hvor store de er, kan produsere planer på forskjellige nivåer. Stavanger har for eksempel en plan (Stavanger kommune 2014b) som gjelder for hele kommunen. Hver bydel har igjen kommunedelplaner (Stavanger kommune 2005) som harmonerer med alle de overordnede planene, men på et langt mer detaljert nivå. I kommunedelplanen går en inn på enkelttomter, og om det skulle være mangler ved kommunedelplanen, står kommunen fritt til å produsere områdeprogrammer som spesifiserer og detaljregulerer der det måtte være nødvendig. Enhver utvikler, privat eller offentlig, må til enhver tid rette seg etter de lovbestemte planene som finnes, og dette gjelder da også Stavanger-Sør. De fleste planene som var gjeldende



FIGUR 10: Planhierarki (Stavanger kommune 2014c).

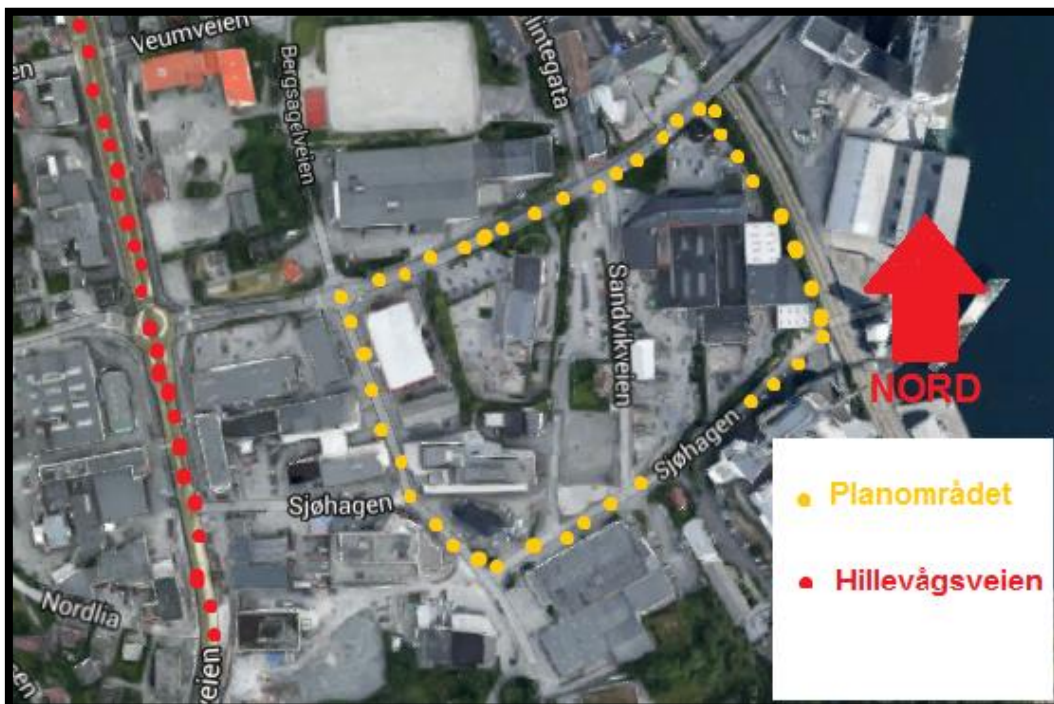
under planleggingen av Stavanger-Sør er i dag ikke lengre gjeldende da det har kommet nye oppdaterte planer. Unntaket er Kommunedelplanen for Paradis og Hillevåg (2005) Det har kommet nye føringer for både Jæren, Stavanger og Hillevåg. Sistnevnte gjennom et områdeprogram som ble godtkjent i 2014. Jeg skal i kapittel 3.3 legge ut om gjeldende føringer for Hillevåg og Kvaleberg. Det er verdt å allerede nå legge merke til at de fleste føringene jeg legger frem ikke påvirker Stavanger-Sør sin utbygging, da Stavanger-Sør sin reguleringsplan 2381P ble vedtatt i Stavanger kommunes formannskap et år før kommuneplanen (2014b) ble godtkjent, og en måned etter at regionalplan for Jæren (Rogaland Fylkeskommune 2013) ble godtkjent i fylkestinget. Områdeprogrammet ble gitt ut den 16.10.2014, og er gjeldende fra den datoen (Stavanger kommune 2014c). Føringer fra disse planene vil komme til nytte når jeg seinere skal diskutere de trafikale ringvirkningene av en utbygging av Stavanger-Sør. Føringene fra de forskjellige planene følger hierarkiet i figur 10.

Videre i kapittelet vil jeg legge frem hvordan de to aktørene, Stavanger kommune og Stavanger-Sør, har oppfattet planprosessen mellom dem, i hvert sitt delkapittel. Kapittelet avsluttes med en gjennomgang av de nevnte føringene for Hillevåg og Kvaleberg som jeg finner nødvendige for å kunne diskutere problemstilling to.

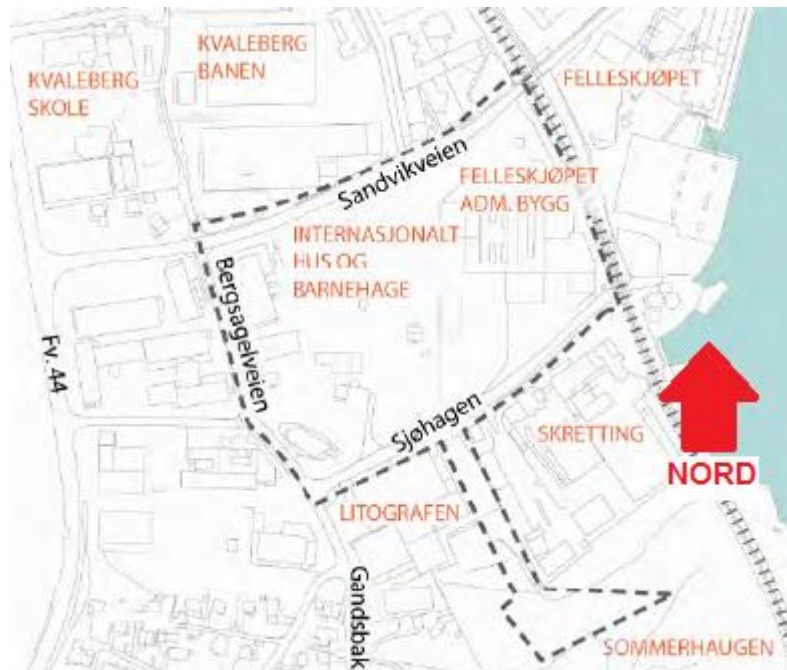
3.1 Stavanger-Sør - Områdebeskrivelse

Jeg har i dette delkapittelet samlet min informasjon fra intervjuet av Inge Oliversen (29.01.2015) og konsekvensutredningen for detaljreguleringsplan 2381P for Sandvikveien og Stavanger-Sør (Multiconsult 2013). Inge Oliversen er daglig leder i Stavanger-Sør, og intervjuet fant som nevnt i 2.2.3 sted på Oliversens kontor i Sandvikveien 21. Jeg ønsker i dette delkapittelet å få en oversikt over Stavanger-Sør og Inge Oliversen sine mål og subjektive meninger rundt temaer som har betydning for mine to problemstillinger. I kapittel 3.1 ønsker jeg først å legge frem Stavanger-Sør sine mål og planer for sin tomt.

Stavanger-Sør sitt næringsområde ligger sentralt plassert med tanke på overordnet infrastruktur. Planområdet ligger mellom fylkesvei 44/Hillevågsveien som er en del av Stavangers hovedkollektivakse, og jernbanelinjen som går fra Stavanger sentralbanestasjon og sørover via Sandnes. Den aktuelle tomten grenser i sør mot Skretting, Lithografen og et grøntområde. I nord grenser området til Sandvikveien, og øst for tomten ligger jernbanens arealer. Vest for eiendommen går Bergsagelveien som krysser Sandvikveien, slik det gjør seg synlig i figur 11 og 12.



FIGUR 11:
Planområde.
Egen markering
(Google Maps)



FIGUR 12:
Planområde med
stedsnavn
(Multiconsult
2011).

Slik planområdet står i dag er det ca. 56,5 mål med diverse bygninger og asfalterte flater i form av veier, parkering og lagringsplass. Bygningsmassen er uten en helhetlig planmessig struktur, og mellom bygningsmassen og de asfalterte flatene finner en innslag av relativt små grøntarealer.

Den eksisterende bygningsmassen er stort sett større bygninger. Blant dem finner man Felleskjøpets administrasjonsbygg og Felleskjøpets butikkutsalg. På området er det forskjellige forretninger, en taxisentral, industri, lagerhall, verkstedbygninger, en tomannsbolig og «Internasjonalt hus» som blant annet inneholder en barnehage. Nord-øst for tomten ligger Kvaleberg skole med sine ca. 370 elever. Nord for tomten ligger Kvaleberg grusbane. Vest for eiendommen ligger det flere forretninger og næringslokaler. I sør-vest for området befinner det seg et boligområde.

3.1.1 Stavanger-Sør sin plan

Tomten er i konsekvensutredningen (Multiconsult 2011) delt opp i 13 felt slik en kan se på vedlegg 1. Til sammen er det lagt opp til et bruttoareal på ca. 105 000 kvadratmeter. Felt 1 til 11 er det som skal danne næringsparken Stavanger-Sør. Formålet er foreslått til å være tjenesteyting, hotell, kontor, lettindustri og forretning. Og det er firmaet Block Berge som vil stå for bygging og entreprenørvirksomhet (Oliversen 29.01.2015). Etasjehøydene vil variere mellom fire og fem etasjer, hvor hvert felt på tomten kan få en opphøyd del/tårn, som er to til tre etasjer høyere enn resten av feltet. Felt nr.13 har mulighet til å stige fire etasjer over resten av feltet. Felt 12 er et eksisterende kontorbygg.

Det er i alt foreslått mellom 81 000 og 104 300 kvadratmeter med kontorlokaler fordelt på alle feltene, maksimalt 2000 kvadratmeter med forretninger for å erstatte eksisterende handelsvirksomhet og for å bidra med det de Multiconsult kaller «nærservice». På feltene fire og fem er det foreslått å kombinere kontorer med hotell. Hotellarealene her kan erstattes med kontor. Nærmest Felleskjøpet og Skretting sine produksjonsanlegg, på felt en, to og tre (vedlegg 1 og figur 12), er det foreslått 6000 kvadratmeter med lettindustri, som for eksempel kopieringsbedrifter, forskning, hvitevare- eller datareparasjon. Også industrilokalene kan erstattes med kontorer (Multiconsult 2011).

Bygningsmassen skal ifølge Inge Oliverson ved Stavanger-Sør være lyse og innbydende. Bygningskroppene skal være av lys murstein med signalgivende elementer. Byggene skal fylle ut tomtene ut mot gatene, slik at det gir et urbant preg slik vi kan se på LINK arkitektur sin illustrasjon av henholdsvis felt 10 og 11 i figur 13 (Oliverson 29.01.2015).



FIGUR 13: Felt 10 og 11 (vedlegg 1) fra hvor Sandvikveien og Bergsagelveien krysses (Stavanger-Sør 2015).

3.1.2 Adkomst og parkering

Hovedadkomsten til Stavanger-Sør er fylkesvei 44, Hillevågsveien både nordgående og sørgående via Sandvikveien. Fylkesvei 44 har blitt sterkt oppgradert og har nå et kollektivfelt i hver retning med holdeplasser like i nærheten av planområdet. Disse holdeplassene kan knyttes sammen med planlagte gangveier på næringsområdet, gjennom felt H40 i figur 18, om utviklerne av den tomten er samarbeidsvillige. Slik det er nå, ser det mest realistisk ut å ha adkomst fra holdeplassene via Sjøhagen eller Sandvikveien på grunn av manglende

reguleringsplan. På selve næringsområdet er det ønskelig å begrense trafikken, men interne småveier gjør adkomst til delfeltene mulig, også med bil. En eksisterende adkomst til området er Consul Sigvald Bergesens vei via Sandvikveien, men Consul Sigvald Bergesens vei planlegges stengt (Stavanger kommune 2005, Multiconsult 2011).

Parkeringsmulighetene på området befinner seg i hovedsak under byggene, og det legges opp til en parkeringsdekning på en parkeringsplass for hver hundre kvadratmeter bruttoareal, inkludert parkering for bevegelsehemmede, noe som er lavere enn hva som er maksimalt tillatt gjennom kommuneplanen (Stavanger kommune 2014b). Den maksimalt tillatte parkeringsdekningen for et område innen hovedkollektivaksen ligger på 1,2 parkeringsplasser per hundre kvadratmeter bruttoareal, mens minstekravet er 0,9. Samtidig legges det opp til en relativt høy parkeringsdekning for sykkel. Minimumsgrensen for sykkel er to parkeringsplasser for hver hundre kvadratmeter bruttoareal, og Stavanger-Sør legger opp til en dekning på ca. 2,5 plasser per hundre kvadratmeter. Dette fordi de mener at planområdets lokalisering kan bidra til å øke andelen arbeidsreiser for henholdsvis kollektivtrafikk og sykkel og gange.



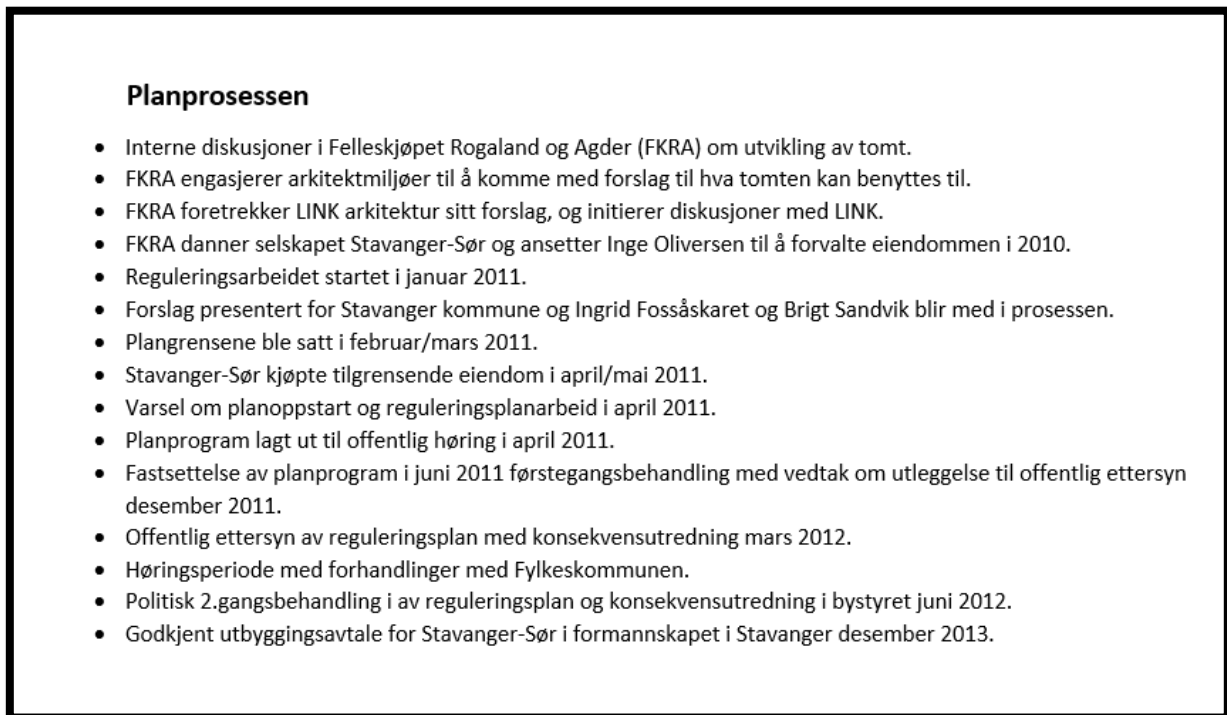
FIGUR 14: Togstasjon Jærbanen. Egen markering (Google Maps).

Besøkende og arbeidende i næringsparken kan også komme via jernbanen, både fra nord og sør. Nærmeste togsstasjon er Mariero stasjon som ligger omtrent en kilometer sør for planområdet, slik en kan se i figur 14. Denne togstasjonen vil bli knyttet sammen med næringsområdet via en sykkel- og gangsti langs togsporet og kysten, og vil krysse togsporet ved Sommerhaugen/Skretting (Se figur 12). Togstasjonen nord for Hillevåg ligger like ved hovedkollektivaksen 1,5km nord for planområdet. Gangstier, turveier og fortauer har som hovedmål å knytte nærliggende grøntdrag og parker med næringsparken, samt å sørge for en rask og trygg atkomst til det eksisterende kollektivtilbudet og gang- og sykkelveinettet. Dette vil til sammen gi området et mer oversiktlig trafikkbilde da de gående og syklende i større grad vil bli separert fra biltrafikken (Multiconsult 2011).

Jeg har her vist hvordan Stavanger-Sør ønsker å utvikle sin tomt i Hillevåg, og jeg ønsker i kapittel 3.2 å vise hvordan aktørene har opplevd planprosessen.

3.2 Planprosessen

For å ha en planprosess må det nødvendigvis foreligge en reguleringsplan. Jeg har i forrige delkapittel vist Stavanger-Sør sine visjoner og mål for tomten, og ønsker nå å gå over på hvordan Stavanger-Sør, eller FKRA, startet planprosessen, og Inge Oliversen sin forståelse av hvordan planprosessen utartet seg. For en rask innføring i hvordan planprosessen utartet seg fra start til slutt legger jeg til figur 15 som oppsummerer hele prosessen.



FIGUR 15: Oppsummering av planprosessen

3.2.1 Stavanger-Sør sin forståelse av planprosessen

Selve prosessen med å utvikle næringsparken Stavanger-Sør begynte før Oliversen ble ansatt, noe som betyr at deler av prosessen ikke er personlig opplevd. Utviklingen av tomten er et ledd i en strategi FKRA har hatt i omtrent ti år. FKRA konstaterte etter interne diskusjoner at de hadde store arealer som ikke var i landbruketstjeneste, som er firmaets hovedvirksomhet. De hadde en relativt stor eiendomsreserve som de ønsket å sette i «arbeid». FKRA ønsket da å øke den kommersielle verdien av tomten gjennom å utnytte den på en bedre måte. De hadde ikke stor nok aktivitet selv til å utnytte tomten, så da kom FKRA på tanken om å utvikle tomten for andre og leie ut/selge til andre, med støtte fra konsernstyret hvor det ble vedtatt at tomten skulle utvikles (Oliversen 29.01.2015).

FKRA satt på relativ sentrumsnær eiendom og stilte seg følgende spørsmål: «Hvis vi skal skille ut denne eiendommen til et annet formål, hvilket formål skal det da være, og hvordan skal dette utnyttes?» (Oliversen 29.01.2015). I følge Oliversen var dette et spørsmål Felleskjøpet ikke hadde intern kompetanse til å svare på selv, og av den grunn engasjerte de andre miljøer til å ta utfordringen med å finne et passende formål til eiendommen. Disse miljøene var LINK arkitektur, Helen&Hard og et tredje arkitektfirma som Oliversen ikke husket navnet på. Det ikke navngitte arkitektfirmaet kom ikke med noe forslag, for de fant ifølge Oliversen ikke noe fornuftig å bruke tomten til, noe som beskriver utfordringene med en tomt så nære industrien. Helen&Hard foreslo å opprette en mathall, og ta inn råvarer fra bøndene i regionen og gi de en markedsarena for produktene sine, samt å samle regionens landbruksfaglige miljøer på tomten. Oliversen mente dette var en god ide og han kunne se klare spor av konsernets hovedvirksomhet i forslaget, men FKRA falt likevel på LINK arkitektur sitt forslag.

LINK foreslo en mer urban utnyttelse av området hvor de åpnet opp for kontorvirksomhet og innslag av bolig. LINK så også for seg å samle Jærens landbruksmiljøer i Hillevåg, men Oliversen forteller at det raskt ble forkastet da FKRA mener bonden ikke bør trekkes mot byen når det er sør på Jæren de hører til. Felleskjøpet falt på LINK sin foreslåtte struktur, men ønsket et annet innhold. I 2010 kom felleskjøpet med følgende konklusjon: Prosjektet var blitt såpass stort og krevende at det var behov for en egen organisasjon, en organisasjon som fikk navnet Stavanger-Sør, og som Inge Oliversen ble ansatt som daglig leder i.

Noe av det første Oliversen gjorde som ansatt i Stavanger-Sør var å ta tak i reguleringsforslaget, og kom frem til at det regulerbare arealet var for lite til å kunne utgjøre en rasjonell kommersiell enhet. Det ville bli for dyrt å utvikle område, og totalkostnaden ville bli spredt på et for lite areal. Oliversen mente at en dobling av arealet ville bli mer økonomisk fornuftig. Eiendommen var for liten til å lage et skikkelig og helhetlig konsept. Arkitektene gikk altså til Oliversen med et forslag som ikke gikk gjennom. De diskuterte seg så frem til et forslag som ble godtatt av Oliversen. LINK arkitektur tok dette forslaget til Stavanger kommunes byplankontor hvor det ble introdusert til Ingrid Fossåskaret og Brigt Sandvik, som hadde sine synspunkter og tilleggselementer som var hensiktsmessige fra kommunen sitt ståsted. Området som ble omfattet av reguleringsplanen ble bestemt, og i mellomtiden, i denne prosessen klarte FKRA å kjøpe opp seks eller syv tilgrensende eiendommer slik at de til sammen fikk et stort nok område, et område som er på om lag 60mål, og det er dette området som er representert gjennom felt H41 på kartet i 3.1, mens det originalt var omtrent halvparten av arealet.

Reguleringsarbeidet ble satt i gang i januar 2011, plangrensene var satt i februar/mars og eiendommene ble kjøpt i april/mai. Varsling av planoppstart og reguleringsplanarbeidet ble satt i gang i juni samme år.

Da Felleskjøpet leverte sin plan til behandling startet diskusjonen mellom partene om hvordan bygningskroppenes utforming, infrastruktur, og systemer skulle være. Fylkeskommunen stilte seg undrende til hvorfor det ikke var planlagt boliger på tomten når det er boligmangel i kommunen. Spørsmål fra samme hold kom også angående handelsvirksomhet på tomten. I følge Oliversen er slik virksomhet lite ønsket utenfor Stavanger sentrum og på kjøpesentrene. Slik tomten er i dag er det mellom to og tre tusen kvadratmeter butikkareal i området, deriblant Felleskjøpets egen butikk hvor det selges dyrefôr og lettere jordbruksutstyr. Felleskjøpet ønsket ikke å gå med på å lage en reguleringsplan som ville gjøre sin egen butikk ulovlig. Dette dreide seg om detaljhandel, og for Fylkeskommunen var dette en regulatorisk definisjon. Oliversen utdyper og forteller at det i dag er Stavanger-Sør som eier tomten og butikken, som de leier ut til FKRA. Dersom en da ser for seg at eiendommen i fremtiden blir solgt og FKRA avvikler sin handelsvirksomhet i Sandvikveien, da kan detaljhandel være hvilken som helst bedrift. Fylkeskommunen ønsket å kjempe mot detaljhandel på utviklingstomten, som etter planen skulle 2% av utbyggingsarealet på 100 000 kvadratmeter (Oliversen 29.01.2015).

Stavanger-Sør og Felleskjøpet kunne ikke godta Fylkeskommunens krav og Oliversen valgte en forhandlingsmetode han på sparket kaller for «dialogbasert konfrontasjon». Stavanger kommune var enige med Stavanger-sør at små mengder handelsvirksomhet burde tillates på tomten for å kunne redusere trafikk og å nå kommunale klimamålsetninger. Ettersom Stavanger-Sør følte de hadde Stavanger kommune i ryggen, ønsket de på ingen måte å opptre som imøtekommende til fylkets innsigelse. Oliversen mente at dersom Fylkeskommunen går til det skritt å melde en innsigelse på grunnlag av 2% av en reguleringsplan, så er ikke Fylkeskommunen i stand til å se helhetsperspektivet. Oliversen fortalte så Fylkeskommunen, at dersom de opprettholdt sin innsigelse, så ville de gå til full krig og ikke gi seg før alle ankemuligheter en slik innsigelse har, var brukt (Oliversen 29.01.2015).

Fylkeskommunen ga seg, og Stavanger-Sør fikk det slik de ønsket det, og Oliversen tror det har med at Felleskjøpet er en solid, seriøs og langsiktig grunneier som fikk tydelig støtte fra kommunen, samtidig som en diskusjon om 2% av innholdet raskt kunne gi omdømmeproblemer for Fylkeskommunen. Ved spørsmål om innsigelsen løste seg i dialog før det ble noe av den, svarer Oliversen med følgende sitat «I dialog er det vanlig å gi og ta på begge sider av bordet. Vi ga ingenting. Vi sa bare at sann må det være, og vi vil gå «all in» på det. Vi framla

argumenter, og jeg velger å tro at det var argumentene som fikk fylkeskommunen til å skifte mening.» (Oliversen 29.01.2015).

I intervjuet blir rekkefølgetiltak tatt opp, og Oliversen nevner at de må være med å finansiere og bygge tiltak nr.6 (Stavanger kommune 2005:31), «Undergang kryss Bergsagelveien/Sandvikveien», samt tiltak nr.8, «Gang- og sykkelvei Kvalaberg skole-Gandsbakken» som begge er vist i figur 16. Videre er Stavanger-Sør pålagt å tilrettelegge for adkomst for utenforstående, noe han sier de uansett måtte gjort for å sikre tilgang til alle sine 11 fremtidige næringsbygg. Kommunen regner derfor ikke dette som rekkefølgetiltak, noe Oliversen viser forståelse for. Det han ikke viser forståelse for er kommunens krav om at Stavanger-Sør må utbedre kloakk- og vannsystemer når de graver i bakken. Stavanger-Sør blir pålagt å ruste opp kommunal infrastruktur, av den grunn at det ligger på deres tomt. Kommunen regner ikke dette som et rekkefølgekrav, noe Oliversen definerer det som.



FIGUR 16: Oversikt rekkefølgetiltak. Egen markering (Google Maps).

Oliversen mener at kommunen som regulering- og planmyndighet velter for mye av kostnaden som tildeles bydelene over på grunneierne. Dette gjør at kostnaden for utvikleren av for eksempel nye boliger blir høyere, noe utvikleren forståelig nok viderefører over på boligkjøperen. Oliversen stiller da spørsmål ved om det er greit at boligkjøperne må betale en halv million kroner ekstra for leiligheten sin, slik at alle de andre i bydelen kan få bruke lekeplassen utvikleren var pålagt å bygge? Rekkefølgetiltakene som pålegges private utviklere fører til en lavere økonomisk vinning på prosjekter, noe som gir utvikleren incentiv til å øke

prisen på sine boliger for å tjene inn «tapet». Dette er ifølge Oliversen greit så lenge markedet tåler det, men når økonomien ikke tåler det lengre, vil prosjektene ikke bygges, og når en ikke tilbyr et marked med stor etterspørsel nok, vil prisene på det eksisterende stige. Oliversen trekker det dithen at dette er den bakenforliggende årsaken til at boligmarkedet i Stavanger er slik det er i dag. Oliversen mener problemet er stort, for det driver folk bort fra sentrumsnære områder i nærheten til kollektivtilbudet og ut i periferien, som for eksempel Bogafjell i Sandnes kommune, og en del av løsningen på problemet kan være at kommunen tar på seg kostnaden som er forbundet med fellesgoder.

Jeg har i dette delkapittelet vist planprosessen slik Stavanger-Sør og Inge Oliversen har opplevd den, og ønsker nå å bevege meg over på Stavanger kommune sin forståelse av planprosessen.

3.2.2 Stavanger kommune sin forståelse av planprosessen

I denne delen av oppgaven er all informasjon samlet fra et intervju som fant sted i Stavanger 09.01.2015. De intervjuede er arkitekt Ingrid Fossåskaret og ingeniør Brigte Sandvik, som begge arbeider ved kommunens byplankontor. Begge to er planleggere og både Fossåskaret og Sandvik var saksbehandlere i reguleringsplanen for Stavanger-Sør.

For kommunen sin del startet planprosessen med å utnevne område H41 i figur 18 til næringsformål, men en planprosess som involverte FKRA fant først sted da noen ved Felleskjøpet kontaktet byplansjefen, eller noen bekjente som jobber på byplankontoret. Dette skjer som regel over telefon eller mail, og det er ingen streng formell fremgangsmåte for denne initiale kontakten (Fossåskaret og Sandvik 09.01.2015).

Etter den initiale kontakten fortsatte prosessen med et sonderingsmøte. I dette sonderingsmøtet kom Stavanger-Sør for å fortelle hva de ønsker å gjøre på tomten sin. Stavanger kommune la så frem sine ønsker og klargjorde hva som var kommunens interesser i Hillevåg/Kvaleberg, og redegjorde for eksisterende planer på området. Et slikt sonderingsmøte gjennomføres i hovedsak kun for å klargjøre for oppstartsmøtet som vil finne sted ved en senere anledning. Fossåskaret påpeker at sonderingsmøter ikke nødvendigvis behøver å være formelle, noe som betyr at det ikke alltid skrives referat av møtet. Dersom den andre parten ønsker å skrive referat, står de fritt til det. Den andre parten, som i dette tilfellet er Stavanger-Sør, står også fritt til å ønske diskresjon rundt møtet, og kommunen deler da ikke informasjon fra møtet videre. Dette fordi slik informasjon kan svekke en bedrifts konkurransesituasjon i markedet. Brigte Sandvik ser på sonderingsmøtet som et internt arbeidsdokument i planprosessen (Fossåskaret og Sandvik 09.01.2015).

Ettersom dette er et privat forslag er det forslagsstiller som utarbeider et forslag som kommunen skriver en innstilling til. Brigt Sandvik forteller at dette var en prosess hvor kommunen hadde en dialog med forslagsstiller før det var et konkret forslag. Denne dialogen var det i hovedsak han selv, Ingrid Fossåskaret og deres leder, byplansjefen, som sto for. Dialogen foregikk mellom de allerede nevnte samt utbygger som er Stavanger-Sør og forslagsstiller som her er LINK arkitektur og Multiconsult AS (Fossåskaret og Sandvik 09.01.2015).



FIGUR 17: Kommunal saksgang i utarbeiding av reguleringsplan (Stavanger kommune 2015)

Videre har planprosessen fulgt Stavanger kommunes mal (figur 17) som følger Plan- og bygningsloven (2008). Planleggerne ved Stavanger kommune forteller så at det ble et lite opphold i fremgangen da det ble varslet at det kunne bli en innsigelse fra fylkeskommunen på utbyggingen av Stavanger-Sør. Fossåskaret forteller at det dreide seg om handel, og at mengden handel Stavanger-Sør ønsket, stridde mot regionale bestemmelser fra fylkeskommunen for området. Det ble aldri en innsigelse da partene, ifølge Sandvik, ble løst i dialog allerede i høringsperioden. Brigt Sandvik legger vekt på at det er forhandlingsplanlegging de driver med, og at uenigheter helst skal løses i dialog. Begge to er tydelige på forskjellen mellom en innsigelse, klage og merknad, og fortsetter samtalen med å si at det var få negative merknader på forslaget. Foruten dialogen angående handel mellom kommune, Stavanger-Sør og Fylkeskommunen, var det kun en negativ merknad og den handlet om høyden på byggene i næringsparken. Denne merknaden kom fra en privatperson i nabolaget og merknaden ble ikke

gjort til en formell klage før planen var vedtatt, og privatpersonen fikk ikke medhold i sin klage (Fossåskaret og Sandvik 09.01.2015).

Etter å ha lagt frem planprosessen slik aktørene har opplevd den ønsker jeg i 3.3 å gå nærmere inn på de offentlige føringer og reguleringer som er gjeldende for Hillevåg i dag.

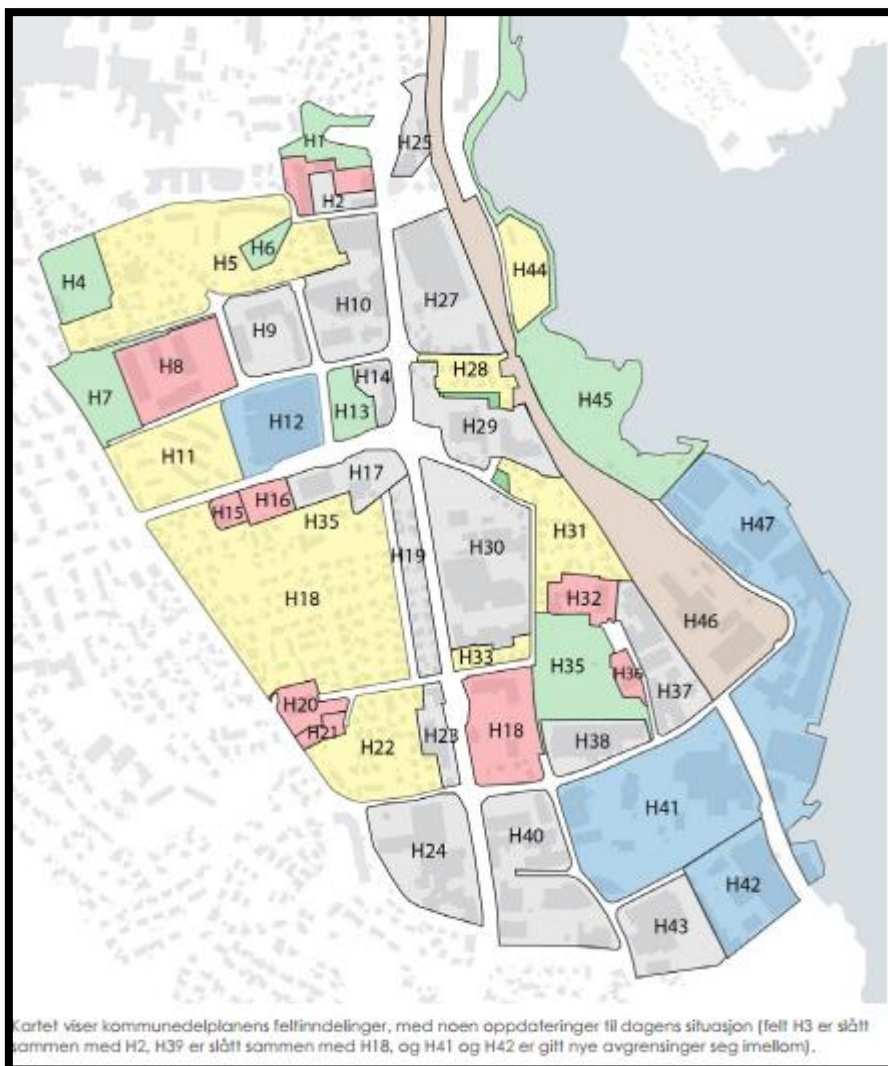
3.3 Offentlige Føringer og reguleringer i Hillevåg

Hovedformålet med dette kapittelet er å få en oversikt over kommunens føringer og planleggenes meninger rundt problemstillingene mine. For å få oversikt over planprosessen er det vedlagt et punktvis sammendrag av prosessen i figur 15. Jeg ønsker også å undersøke hva en ferdigstillelse av Stavanger-Sør sine planer kan gi nærområdet og regionen, og da med vekt på det trafikale aspektet i og rundt Forus og Stavanger-Sør. Gjeldende reguleringer og føringer for Hillevåg vil da være viktig å ha en oversikt over, for å kunne diskutere trafikale ringvirkninger av en ferdigstillelse av Stavanger-Sør og en fremtidig transformasjon av Hillevåg.

3.3.1 Hillevåg

Områdeprogrammet for Hillevåg bydel er utarbeidet av byplanavdelingen i Stavanger. Det er viktig å vite at områdeprogrammet ikke er en plan i juridisk forstand, og derfor ikke kan endre arealformål eller utnyttelsesgrad som er vedtatt i kommunedelplan og kommuneplan. Områdeprogrammets hensikt er å gi føringer for planleggingen i området det gjelder, og dette basert på allerede gjeldende overordnede planer. På denne måten vil ikke områdeprogrammet erstatte noen av de eksisterende planene, men fungere som en hjelpende hånd når det kommer til presisering og utdyping av tema der kommune- og kommunedelplan ikke er tilstrekkelig presis. Alle anbefalinger som fremlegges i områdeprogrammet vil legges til grunn ved behandling i fremtidige detaljplaner (Stavanger kommune 2014c). Bakgrunnen for at det ble laget et områdeprogram for Hillevåg bydel er knyttet til detaljplanene på den enkelte tomt i området. De private grunneierne i Hillevåg sine ønsker om antall boliger overskrider det som lå til grunn i kommunedelplanen for Paradis og Hillevåg (Stavanger Kommune 2005). Det er felt i området som etter kommunedelplanen sin arealdel er forbeholdt boligutbygging, men samme plan legger få føringer for hvordan boligene skal plasseres innenfor byggefeltene. Disse områdene er representert ved den grå fargen på plankartet i figur 18. Delplanen sikrer ikke tilstrekkelig grøntareal og sosial infrastruktur som vil være en nødvendighet om boligandelen økes (Stavanger kommune 2014c). Hovedmålet med områdeplanen blir da å utarbeide en strategi for utbyggerne å følge. Strategien må da legge til rette for at boligandelen økes

betraktelig gjennom å sikre en økt utnyttelsesgrad, bymessige/urbane kvaliteter og et godt barnevennlig bomiljø.



FIGUR 18: Arealregulering (Stavanger kommune 2014c)

Her vises det hva de forskjellige feltene er regulert til. De gule feltene H5, H11, H18, H22, H28, H31, H33 og H44 er alle regulert til boligformål.

Reguleringsplanen for H44 er vedtatt, men ikke utbygd, i motsetning til de andre feltene som er utbygde boligfelt. De grå feltene i figur 10 er det som omtales som transformasjonsområde, og størsteparten av disse feltene er forbeholdt bolig. Følger en de gjeldende rammene for utnyttelse skal det ifølge områdeprogrammet være plass til 2100 nye boliger på disse feltene (Stavanger kommune 2014c).

For å oppnå dette har kommunen sett for seg seks hovedgrep: Det skal komme en ny grønnstruktur parallelt med Hillevågsveien, kalt Parkveien, og boligbebyggelsen skal orientere seg langs denne. Kommunen ønsker også å bevare og forbedre siktlinjen fra Haugåsveien til fjorden. På land ender siktlinjen i et åpent, grønt og offentlig rom kalt Fjordrommet. Stavanger kommune ønsker å opprette tverrforbindelser som knytter området til resten av bydelen og grønnstrukturen. Bebyggelsen ønskes bygd i kvartalsstruktur med en fordeling av både bolig og næring. I områdeprogrammet uttrykker kommunen at de ønsker bygningstyper og bygningshøyder som sørger for flest mulig boliger på de best egnede stedene i området. Til slutt ønsker kommunen å etablere et prinsipp for lokalisering av sosial infrastruktur som skole og barnehager.

Kommunen baserer seg på feltinndelingen forklart i figurtekst på figur 18.

3.3.2 Bolig og levekår

Kommunens målsetninger beskrevet i områdeprogrammet (2014), er at Hillevågs boligandel skal økes, og at det spesielt skal tilrettelegges for barnefamilier. Hillevåg skal være et attraktivt sted å både bo og arbeide, og de aller fleste hverdagslige behov skal kunne løses innen rimelig gang- og sykkellavstand (Stavanger kommune 2014c), noe som jeg innledningsvis i kapittel 1 knyttet til kommunens ønske om å heve levekårene i de delene av byen som har fått benevnelsen transformasjonsområde, slik deler av Hillevåg har fått.

En slik boligfortetning som er beskrevet i forrige avsnitt og i figur 18, er i tråd med regional og kommunal fortettingsstrategi. Så å si hele området beskrevet over ligger mindre enn 500 meter fra fylkesvei 44, Hillevågsveien, som er en del av hovedkollektivaksen, noe som tillater en høy utnyttelsesgrad. Boligfortetningen legitimeres også gjennom overskuddet av næringsareal og et underskudd på boligareal i de gjeldende planene. Blandet areal legitimeres med at det gir en miljøvennlig reiseavstand og en enklere hverdag for enkeltindividene. Boliger i nærheten av større arbeidsplasskonsentrasjoner ses også på som noe positivt. Det faktum at området har god utsikt mot fjorden og ligger nær sjøen kan være med å skape et godt bomiljø, og området egnert seg derfor godt til boligformål (Stavanger kommune 2014c).

3.3.3. Næring

Langs hele det grå transformasjonsområdet i figur 18 er det sterke preg av verksted-, produksjon- og lagervirksomhet. Ved en ny utbygging i transformasjonsområdet ønsker kommunen å dreie denne virksomheten mot mer arbeidsplassintensiv næring- og servicevirksomhet. I områdeprogrammet uttrykkes det at kommunen likevel ønsker å beholde noe av den eksisterende verksted-, produksjon- og lagervirksomheten for å kunne opprettholde et godt servicetilbud til beboere i området (Stavanger kommune 2014c).

På kartet på figur 19, fra kommunens prinsipplan (Stavanger Kommune 2014c:21), ser man at transformasjonsområdet som grenser mot Hillevågsveien er gitt både bolig og næringsformål, symbolisert ved de gule og blå stripene. Her er alle arealene i første etasje forbeholdt næring, handel og tjenesteyting. Næringsbebyggelse skal her fungere som en buffer for boligbebyggelsen både bak og over næringsarealene. Utenfor transformasjonsområdet i figur 18 er H41, H42, H47 og H12 satt av til næringsvirksomhet. På felt H12 ligger kjøpesenteret Kilden, Felleskjøpets fabrikklokaler ligger på H45, Skretting sine lokaler på H41 og Felleskjøpets kontorer og den fremtidige næringsparken Stavanger-Sør ligger på felt H41 (Stavanger kommune 2014c). Ved spørsmål om hvorfor områdene på og rundt tomtene til Skretting og Felleskjøpet er regulert til næringsformål svarer kommunen at det i stor grad

handler om historien til området. Begge firmaene har i lengre tid hatt tilholdssted i området, og selv om begge firmaene diskuterte å flytte virksomheten sin bort fra Hillevåg rundt 2000-tallet, har de blitt værende. Det er ifølge planleggerne i Stavanger kommune lite som tyder på at de kommer til å flytte, og kommunen har respektert FKRA og Skretting sitt ønske om å drive næringsvirksomhet i området.

3.3.4 Grøntareal

I områdeprogrammet kommer det frem at kommunedelplanen fra 2005 ikke har avsatt tilstrekkelig med areal til grønnstrukturer for den økte boligutnyttelsen. I kommunedelplanen (2005) er ca. 30% av arealet i området avsatt til grønnstruktur og infrastruktur. Til sammenligning er det vanlige ca. 50% i sammenlignbare områder i Stavanger. Av de nevnte 30 prosentene som var avsatt til grønnstruktur og infrastruktur i Hillevåg var kun 11% grønnstruktur, og det inkluderer felt H45, Hamnevik, på kartet på forrige side. Forbindelsen mellom de eksisterende grønnstrukturene er dårlige, tilgangen til sjøen er stengt, turveiene er dårlige og henger i liten grad sammen. Området har videre underskudd på lekeplasser og ballfelt. Det faktum at kommunen ikke eier tomter av betydelig størrelse og at eiendomsstrukturen er svært oppdelt, gjør det vanskelig å etablere et sammenhengende areal til grønnstrukturer (Stavanger kommune 2014c). Når Stavanger kommune ønsker å øke boligandelen i Hillevåg, må de også øke andelen grønnstruktur, om de på samme tid ønsker en god bokvalitet. For å gjennomføre dette, anbefaler Stavanger kommune gjennom sitt områdeprogram, å innføre en ny nord-sør gående grønnstruktur de har valgt å kalle Parkveien. Denne grønnstrukturen skal ligge på østsiden av Hillevågsveien, og strekker seg fra Hamnevik i nord, gjennom det som nå er Bergsagelveien, og sørover til Sjøhagen og Sommerhaugen. Parkveien skal stenges for trafikk, asfalt skal byttes ut med vegetasjon og det skal opparbeides gang- og sykkelvei, blant annet for å sikre en trygg skolevei på østsiden av Hillevågveien. Byggefeltene som grenser mot Parkveien skal ifølge områdeprogrammet orientere sine grøntarealer inn mot Parkveiens grøntdrag, og områdeprogrammet krever 30 kvadratmeter felles uteoppholdsareal for hver boenhet i delfeltene som ligger øst for Hillevågsveien, et krav som er lik regionalplan for Jæren sin anbefaling (Rogaland Fylkeskommune 2013).



FIGUR 19:
Prinsippplan
(Stavanger
kommune
2014c).

Det vil si at en gitt mengde av grøntarealet fra byggefeltene skal være av offentlig karakter, slik at det kan bli en inkluderende offentlig park som skal tilrettelegge for opphold gjennom lekearealer og aktivitetssoner av ulik karakter, alt etter hvilke brukergrupper de er rettet mot (Stavanger kommune 2014c).

I nordenden av Parkveien finner vi det Stavanger kommune i områdeprogrammet har kalt Fjordrommet. Fjordrommet er en del av aksene mellom ullandhaugtårnet, Hamnevik og Gandsfjorden, og går gjennom Haugåsveien. Denne aksene regnes for å være den siktlinjen av størst viktighet i bydelen. I dette området er det et ønske om lave bygg slik at den eksisterende siktlinjen vil vedvare. I sørenden av Parkveien er det ønskelig å koble grøntdraget med grøntområdet Sommerro (se figur 19), og på den måten øke tilgjengeligheten til

Gandsfjordruten, som er den ruten som binder Mariero togstasjon med Hillevåg. Et slikt sammenhengende grøntareal vil ifølge Stavanger kommune fungere som en identitetsskaper og vil bidra til et mer stabilt, attraktivt og barnevennlig område, slik at den negative trenden på levekårsundersøkelsene kan snu (Stavanger kommune 2014c).

3.3.5 trafikk og fremkommelighet

Når boligandelen i Hillevåg skal øke, vil kommunen prioritere en trygg og sikker skolevei uten biltrafikk. Infrastrukturen skal legge til rette for et godt bomiljø. Stavanger kommune (2014b) har en målsetning om nullvekst i privatbilisme, og kommunen går da ut fra en andel på 36% som benytter privatbil som reisemåte til og fra arbeid. Stenging av Consul Sigvald Bergesens vei og Hamneveien videreføres fra kommunedelplanen til områdeprogrammet. Gandsbakken foreslås stengt samtidig som Sjøhagen skal holdes åpen fra Hillevågsveien, fylkesvei 44, som en blindvei for å sørge for adkomst til felt H40 (Stavanger kommune 2014c).

I områdeprogrammet uttrykkes det at Hillevågsveien er en barriere for beboere på vestsiden sin kontakt med havet, og at den barrieren bør brytes ned. Dette kan gjøres gjennom å bygge fotgjengeroverganger/underganger, bryte ned lange kvartaler og fjerne støyskjermer og sikthemmende elementer som hindrer området i å fremstå som en helhet (Stavanger kommune 2014c).



FIGUR 20: Hillevågsveien mot nord fra kulvert. (Eget foto 2015).

Hillevågsveien sør for Haugåsveien er nylig utbygd for busstrase, slik en kan se i figur 20. Samme format er også ønsket nord for Haugåsveien, men områdeprogrammet foreslår at bredden for tverrsnittet av veien økes fra 31 meter til 34 meter, for å gjøre bussholdeplassene mer romslige, og for å sikre mulighet for møblering og beplantning på fortau. Det foreslås også å etablere to nye fotgjengeroverganger over Hillevågsveien, da det nå er stor avstand mellom eksisterende krysningsmuligheter, samt en undergang i Sandvikveien for å sikre en trygg skolevei. En etablering av Parkveien og stenging av Sjøhagen vil gjøre det lettere å bygge ut denne undergangen uten å komme i konflikt med teknisk infrastruktur (Stavanger kommune 2014c).

Etter å ha lagt ut om kommunens føringer og reguleringer for området ønsker jeg å gå over på hvordan de to aktørene, Stavanger-Sør og Stavanger kommune, ser på den aktuelle næringsparken som bidragsyter til lokalsamfunnet og regionen for å kunne svare på problemstilling nummer to, om trafikale ringvirkninger som følge av en ferdigstillelse av Stavanger-Sør.

4.0 Bidrag til nærområdet

Jeg ønsker i dette kapittelet å legge frem de to aktørenes meninger om hva næringsparken Stavanger-Sør kan bidra med i nærområdet og i regionen. Dette kapittelet fungerer primært som empiri til besvarelse av problemstilling nummer to: «Hvilke trafikale ringvirkninger vil en utvikling av næringsparken Stavanger-Sør gi sitt nærområde og det sterkt trafikkerte næringsområdet Forus?». I likhet med delkapittel 3.2 ønsker jeg også her å dele kapittelet i to, og legge frem aktørenes meninger hver for seg.

4.1 Stavanger-Sør om sitt eget bidrag

Som konkurrent til Forus næringspark, vil Stavanger-Sør kunne bidra med å flytte kunnskapsintensiv næring som for eksempel ingeniører, konsulenter og arkitekter nærmere Stavanger sentrum. Oliveresen sier i intervjuet at personer som jobber i kunnskapsintensive næringer ofte er unge mennesker med høyere grad av urban kultur. Han fortsetter så å si at yngre mennesker i mindre grad er oppvokst med bilen. Disse personene ønsker å bo midt i byen og han tror at en kombinasjon av høye boligpriser og en holdningsendring fører til en økning i kollektivandelen (Oliveresen 29.01.2015).

Inge Oliveresen forteller at Stavanger-Sør og Felleskjøpet har forsøkt å presentere et forslag som regionen trenger. Han mener at næringsparken Stavanger-Sør vil kunne gi muligheter til å skaffe kommunen sentrumsnære boliger, og å gi et godt grunnlag for fortetting langs kollektivsystemet, noe han poengterer at er politisk ønskelig. En slik fortetting rundt kollektivsystemet og større arbeidsplasskonsentrasjoner som Stavanger-Sør, vil kunne gi redusert lokaltrafikk, og dermed svekke det han kaller «hjerteinfarkt» på Forus. Dette er nødvendigvis ikke en enkel oppgave. Oliveresen forteller at Forus Næringspark subsidierer tomter og finansierer rekkefølgetiltak, noe som gjør det økonomisk attraktivt å flytte til Forus i forhold til andre steder, som for eksempel Hillevåg (Oliveresen 29.01.2015).

4.1.1 Samarbeid på tvers av tomtene

Ved spørsmål om hvorvidt det er dialog mellom de mange aktørene i Hillevåg svarer Oliveresen med at det er veldig mye dialog. Hvert år arrangeres det Oliveresen kaller Hillevågs møtet. Alle grunneierne i området blir invitert til å følge med på Stavanger-Sør sin fremdrift, og de andre aktørene blir bedt om å komme og fortelle om utviklingen i sine planer. Forrige år var det mange grunneiere som nærmet seg en konkretisering av sine utviklingsplaner, og sendte de inn til kommunen. Oliveresen forteller at kommunen da sa stopp. Kommunen ville ikke behandle en og en sak, for det ble for fragmentert. Stavanger kommune ville vente med alle planene til de hadde produsert en overbygning. Denne overbygningen er områdeprogrammet som er nevnt

tidligere i oppgaven. Kommunen ønsket å gjenoppta behandlingen av de enkelte reguleringsplanene (Oliversen 29.01.2015).

Oliversen og Stavanger-Sør stilte seg i utgangspunktet positive til en slik overbygning. Et områdeprogram hørtes veldig fornuftig ut, for kommunedelplanen fra 2005 var lite egnet til å møte de utviklingsbehovene Hillevåg har i 2015, blant annet fordi planen fra 2005 så for seg vesentlig mer næringsutvikling i området, mens utviklerne nå ser for seg boligutvikling. Det er strengere krav til omkringliggende infrastruktur for et boligbygg enn hva det er for et næringsbygg. Derfor ønsket kommunen, ifølge Inge Oliversen, å se på den enkelte detaljplan opp mot en ny virkelighet, og ikke opp mot kommunedelplanen fra 2005. For utviklingen av Stavanger-Sør spiller områdeprogrammet ingen rolle, for de hadde allerede fått sin detaljplan godkjent, men for de andre grunneierne ble det et halvt år hvor de ikke fikk gjort noe i påvente av at områdeprogrammet skulle ferdigstilles, og når områdeprogrammet kom ut var det mye mer regi og tilstrømming av arealutnyttelsen enn hva grunneierne i Hillevåg hadde sett for seg (Oliversen 29.01.2015).

Før områdeprogrammet kom var det ikke mange grunneiere som hadde tenkt å bygge grønnstrukturer, for hver grunneier ønsket å bygge ut sin tomt, så kunne parken og lekeplassen ligge på nabotomten, sier Oliversen. Da kommunen kunne vise til en helhetlig plan med sykkelstier, lekeplasser og grøntområder ble det klart at hver grunneier måtte avse deler av sin tomt til fellesgoder. Da sank investeringsviljen litt, hevder Oliversen, og legger til at investeringsviljen nok uansett hadde falt på grunn av markedsmekanismer. Han går videre med å si at transformasjonen av Hillevåg har fått seg en liten knekk, men påpeker at det ikke gjelder Stavanger-Sør. Der viljen tidligere var stor, går utviklingen av Hillevåg saktere nå, og det påvirker indirekte Stavanger-Sør sin utvikling (Oliversen 29.01.2015).

Områdeprogrammet er vedtatt av byens ledende politikere og fungerer ifølge Oliversen som en føring. Områdeprogrammet setter rammer for kommunens administrasjon og utbyggere. Det er ingenting som hindrer en utbygger å fremme en plan som ikke følger føringene, men så lenge politikere og planleggere følger føringene vedtatt i områdeprogrammet, vil det være begrensede sjanser for å få planen godkjent. På den måten legger føringene i områdeprogrammet opp til samarbeid mellom utbyggere og kommunen, og også mellom utbyggerne da de sammen må finne ut hvor den enkelte sykkelsti og lekeplass skal plasseres (Oliversen 29.01.2015).

Jeg har i dette delkapittelet vist hva Inge Oliversen mener næringsparken Stavanger-Sør kan bidra med til nærområdet og regionen, og ønsker nå å se nærmere på Stavanger kommune sitt syn på samme tema.

4.2 Stavanger kommune om Stavanger-Sør

I intervjuet med planleggerne i kommunen kommer det frem at næringsparkens plassering er positivt for området i seg selv. Planleggerne mener at næringsparken vil kunne fungere som det de kaller en «buffer» mellom Felleskjøpet og Skretting sine fabrikker, og boligområdene på vestsiden av Hillevågsveien. De trekker frem at det er positivt å ha områder med bolig- og næringsformål i nærheten av hverandre, slik at en får en mer blandet bystruktur. Stavanger-Sør vil ifølge Fossåskaret være med å bidra til det de i kommunen kaller for «10-minuttersbyen». 10-minuttersbyen forklares med at en person i Stavanger skal kunne nå de fleste daglige gjøremål/behov innen 10minutters gang- eller sykkelavstand fra der personen bor. Dette skal bidra til å redusere bilbruken (Fossåskaret og Sandvik 09.01.2015).

Brigt Sandvik trekker frem trafikkproblematikken rundt Forusområdet. Han beskriver en situasjon hvor Stavangers næringsliv er i en ubalanse. Det er for stor næringsaktivitet på Forus i forhold til mer sentrumsnære områder, og dette skaper et trafikalt bilde han kaller et trekkspill, slik jeg viste i kapittel 1.0. Det vil si mye trafikk til Forus om morgenen og mye trafikk fra Forus på ettermiddagen. Kommunen har derfor i stor grad vært positive til å la en større aktør etablere seg i Hillevåg da dette kan bidra til en bedre trafikkflyt til Forus, samt en økning i sykkelbruk og bruk av kollektivtilbudet langs hovedkollektivaksen mot Hillevåg.

De boligområdene som nå har fabrikkområdene som sin nabo vil oppleve en relativ økning i standard, fra å være fabrikkens nabo til å bli en «penere» næringspark sin nabo.

Begge planleggerne nevner at det ikke bare er positive sider ved en slik utbygning. Fossåskaret forteller at dette er en relativt massiv utbygning, og at den vil påvirke de eksisterende nabolagene på vestsiden av Hillevågsveien. Noen naboer vil få endret sin utsikt og andre vil få endrede solforhold, men Fossåskaret legger til at dette er noe en vender seg til med tiden og er noe som en må forvente ved byfortetning. Sandvik legger til at hvis en fortetter et område, vil en få flere beboere som ønsker å beslaglegge det samme fellesarealet, noe som betyr at det blir relativt mindre fellesareal per beboer på grunn av innflytning, eller at fellesarealene bebygges og at det absolutte arealet per beboer går ned. Fortetting kan ifølge planleggerne også bety mer trafikk, og Brigt Sandvik følger opp med å si at det kan bli anstrengende å ta seg frem med bil

i rushtiden i områdene rundt Stavanger-Sør. Dette kommer av at det er 5000 nye potensielle bilister som skal til og fra arbeid (Fossåskaret og Sandvik 09.01.2015).

Jeg har nå lagt frem planleggerne i Stavanger kommune og Stavanger-Sør sitt syn på hvordan planprosessen, etter deres oppfatning, har utspilt seg. For å svare på problemstillingene mine om henholdsvis planprosessen og de trafikale ringvirkningene av en ferdigstillelse av Stavanger-Sør, ønsker jeg nå å bevege meg over på Teori- og diskusjonskapittelet, 5.0.

5.0 Teori og diskusjon

Dette kapittelet inneholder teori som er relevant for å diskutere mine to problemstillinger, samt selve diskusjonen. Etersom oppgaven består av to problemstillinger ønsker jeg å dele dette kapittelet i to deler. En del til hver av problemstillingene. Kapittelet starter med å legge frem teori om governance, synoptisk planleggingsteori og medvirkning. Denne teorien vil jeg så diskutere opp mot empiri fra kapittel 3.0, for og på best mulig måte forstå planprosessen fra reguleringsplan 2381P i Stavanger kommune.

Del to av kapittelet diskuterer mulige trafikale ringvirkninger på nærområde og region av næringsparken Stavanger-Sør sin tilstedeværelse i Hillevåg. Diskusjonen av problemstilling to vil i stor grad være knyttet til empiri fra kapittel 3.0 og 4.0, og derfor ikke ha et eget delkapittel dedikert til teori. Jeg vil i del to legge ved relevant teori om blant annet agglomerasjon, købeskatning og kreative næringer der den nevnte teorien kan bidra til å styrke mine egne påstander og meninger.

5.1 Governance i planprosessen

For å kunne forstå og diskutere planprosessen mellom Stavanger-Sør og Stavanger kommune i detaljereguleringsplan 2381P i Stavanger kommune, ser jeg det som nødvendig å først legge ut om begrepet *governance*, et begrep jeg videre vil knytte opp mot *samstyring*, *nettverk*, *synoptisk planleggingsideal* og *medvirkning*.

Den internasjonale litteraturen gir et klart uttrykk for at governance viser til en endring i offentlig styring og planlegging. En endring som gjerne går fra en klar hierarkisk offentlig styring, til en mer samfunnsbasert styringsmåte. Governance som samfunnsstyring gjør seg gjeldende på alle politiske nivåer, fra internasjonale politiske organer, og helt ned til nasjonalt kommunenivå. Begrepet governance benyttes på mange forskjellige måter, og Røiseland og Vabo (2008) skriver at det er stor forvirring rundt begrepet i den internasjonale litteraturen, og ettersom det ikke finnes noen direkte norsk oversettelse av ordet, gir det noen utfordringer for det Røiseland og Vabo kaller «governance på norsk».

I følge Holmen og Farsund (2010) refereres det til tre tradisjonelle former for samfunnsstyring: Hierarkisk styring, markeds- og nettverksstyring. Førstnevnte, hierarkisk styring, kjennetegnes ved klare regler og strukturer som styrer samfunnsaktørenes atferd. Den engelskspråklige litteraturen bruker betegnelsen *government* for hierarki som styringsmodell. Hierarki står som en av to ytterpunkter, hvor det andre ytterpunktet er markedet som modell for samfunnsstyring. Når markedet får styre er makt og ansvar plassert hos rasjonelt kalkulerende og suverene

enkeltindivider, og det er markedets usynlige hånd, slik Adam Smith forsto det, som styrer allokeringen av private goder.

Den tredje idealtypen for samfunnsstyring er nettverk. Nettverksstyring kjennetegnes ved løse strukturer, gjensidig avhengighet, forhandlinger og relasjoner som binder aktører sammen rundt et felles mål eller aktivitet (Holmen og Farsund 2010). Nettverk som styringsform representerer en mellomform som hverken er markedsstyring eller hierarkisk styring, men som inkorporerer trekk fra både hierarki og marked, og kombinerer forhandlinger og dialog mellom de ulike aktørene som bidrar og som har noe de skulle sagt om styringen av samfunnet. Jeg har her vist hvordan hierarki/government og marked blir sett på som to motsetninger, men i litteratur om governance, blir ofte governance sett på som motsetningen til government. Dette er ifølge Holmen og Farsund (2010) tilfelle for å markere og illustrere en endring i den tradisjonelle hierarkiske måten å styre samfunnet på – fra government til governance, en prosess jeg viste til i kapittel 1.2, nærmere bestemt liberaliseringen av planleggingen som Bowitz og Høegh (2005) skriver at fant sted på 1980-tallet.

Ordet governance viser altså til en endring i hvordan offentlig politikk koordineres og utføres. Det vises da til en reduksjon i det offentliges mulighet til å utføre autoritativ styring innen de hierarkiske strukturene, og at styringen går over til en mindre autoritativ styringsform som er organisert på det Røiseland og Vabo (2008) kaller «flatere» samhandlingsformer. Ut fra denne forståelsen av begrepet definerer nevnte forfattere governance med Peters og Pierre sine følgende ord: «*Den ikke-hierarkiske prosessen hvorved offentlige og private aktører og ressurser koordineres og gis felles retning og mening*» (Peters og Pierre 2004:78 i Røiseland og Vabo 2008). Dette sitatet sier meg at kjernen i begrepet er å distansere seg fra den hierarkiske styringen, og å gi private aktører anledning til å bruke sine ressurser til å delta i styringen av samfunnet. Det er på bakgrunn av samhandlingen mellom private og offentlige aktører nevnt ovenfor, at Røiseland og Vabo har valgt å oversette governance til begrepet *samstyring*, et begrep jeg også ønsker å benytte meg av fra nå av.

I en situasjon hvor samfunnet har government som styringsform, er det valgte politikere og byråkratiet som tar beslutninger, bestemmer og styrer i hierarkiske prosesser og med autoritative beslutningsmyndigheter. Det betyr at bedrifter, organisasjoner og privatpersoner holdes utenfor beslutningstakingen i en planprosess. Samstyring referer derimot til styringsstrukturer som er preget av samhandling mellom ulike aktører. Aktørene kan ha bakgrunn i både det offentlige og det private, og kan inkludere ikke-folkevalgte aktører. Beslutningene avhenger av konsensus, frivillige avtaler, gjensidig avhengighet og tillit.

Beslutningene tar form i nettverk, og Holmen og Farsund (2010) retter i boken *Norske byregioner* oppmerksomheten mot det de gir navnet styringsnettverk. Disse nettverkene er igjen kjent gjennom gjensidig avhengighet og en viss grad av autonomi, og kan derfor sammenlignes med samstyring, men Røiseland og Vabo (2008) ønsker ikke å sette likhetstegn mellom disse. På grunn av felles kjennetegn og en gjensidig avhengighet mellom begrepene samstyring og nettverk, vil jeg se på nettverk og samstyring som en og samme styringsform.

Samstyring innebærer en stabil og horisontal struktur hvor ingen av aktørene har kunnskap og kapasitet til å dominere alene, og aktørene har en viss grad av autonomi og selvorganisering. Som en konsekvens av den gjensidige avhengigheten som preger samstyring, vil beslutninger måtte basere seg på forhandlinger der det måtte eksistere uenigheter. Definisjonen til Peters og Pierre (2004) innebærer også at den offentlige aktøren bidrar med å koordinere de private aktørene og deres ressurser for å oppnå «felles retning og mening». Sistnevnte utsagn gir et uttrykk for at aktiviteten i samhandling er planlagt og målorientert, hvem som har størst makt til å påvirke målene og planleggingen vil avhenge av hvem som har størst tilgang på ressurser og kapasitet. I Norge vil de offentlige aktørene, med bakgrunn i sin ofte store kapasitet i form av antall ansatte, formelle autoritet og fordelaktig ressursituasjon, ofte være i en dominerende posisjon hvor det er snakk om samstyring (Røiseland og Vabo 2008).

Røiseland og Vabo (2008) trekker frem flere forskjellige empiriske uttrykk for samstyring i Norge, og de rangerer dem etter grad av formalitet. Den samstyringsformen med høyeste grad av formalitet er statseide *aksjeselskap*. Dernest kommer *Stiftelser, styrer og råd* og *partnerskap*, som alle har en høy grad av formalisering. Videre er også *offentlig-privat samarbeid* og *interkommunale samarbeid* eksempler på samstyring med en viss grad av formalitet. Lavest grad av formalitet av de forskjellige samstyringsformene Røiseland og Vabo trekker frem har *prosjekter* og *samarbeid*. Prosjekter kjennetegnes ved at de er rettet mot et spesifikt mål, at de involverer koordinering av relaterte prosjekter og at de har en tydelig oppstart. Prosjekter har ofte en fast struktur. Samarbeid er den samstyringsformen med lavest grad av formalitet, og er den siste Røiseland og Vabo (2008) nevner.

5.1.1 samtstyring i byplanlegging

I en government-situasjon som ble beskrevet i 5.1, er det offentlige en enerådige premissgiver og beslutningstaker gjennom hele planhierarkiet vist i figur 10, i planer for byutvikling. Etter overgangen til en samstyringssituasjon kan en se mange forskjellige aktører som premissgivere og beslutningstakere. Denne endringen var med å skapte det Rolf Jensen, i Medalen og Leknes (2010), kaller forhandlingsplanlegging.

I forhandlingsplanlegging skal planleggingsvirksomheten forstås som en forhandlingsprosess mellom politikere, planleggere, representanter for befolkningen, forskjellige organisasjoner og private utbyggere (Medalen og Leknes 2010). Forhandlingsplanlegging ble sett på som en fornying av den eksisterende planleggingsnormen, som var mer autorativ, spesielt om en ser helt tilbake til Ebenezer Howard og Patrick Geddes sin tid rundt forrige århundreskifte (Lane 2005). Dette utfordrer også de eksisterende planleggingsteoriene, som det finnes flere av. Den synoptiske planleggingsteorien har vært det dominerende planleggingsidealet i Norge (Medalen og Leknes 2010), og derfor velger jeg å fokusere på nettopp denne i 6.1.2.

Jeg vil seinere diskutere synoptisk planleggingsteori opp mot planprosessen mellom Stavanger-Sør og Stavanger kommune, og spesielt legge vekt på hvordan den gir rom for deltakelse og medvirkning gjennom den demokratiske forankringen fra Plan- og bygningsloven fra 2008, nemlig lovens bestemmelser om medvirkning i planarbeidet.

Plan- og bygningsloven §5-1 sier at «Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private».

5.1.2 Synoptisk planlegging

Synoptisk planlegging har offisielt vært den dominerende planleggingsnormen innen fysisk planlegging i Norge. En prosess som baserer seg på det synoptiske planleggingsidealet omfatter en koordinert og gjennomgripende planlegging, med faste regler og rekkefølge på stegene i prosessen (Medalen og Leknes 2010). Disse stegene starter med en problemanalyse, hvor fagkyndige personer undersøker alle mulige utviklingsmuligheter ved et område. Det er her viktig å vurdere forholdene og eventuelle begrensninger ved det gitte område, da disse kan påvirke muligheten til å nå ønsket mål for fremtiden. Steg nummer to handler om å operasjonalisere det ønskede målet for fremtiden. Hvis dette målet vedtas av politikerne kan det fungere som et kriterium for videre valg av handlingsalternativer. Neste steg er ifølge Medalen og Leknes (2010) å identifisere virkemidler for realisering av andre alternative løsninger og å legge frem en altomfattende sammenlignende vurdering av løsningene som gjennomføres av de sakkyndige personene. Ut fra disse tre punktene vil politikerne velge sitt alternativ basert på rasjonelle vurderinger av måloppnåelse, og som punkt fem gjennomføres planen på et systematisk vis og etterprøves kontinuerlig i forhold til målene satt av politikere og de fagkyndige (Medalen og Leknes 2010).

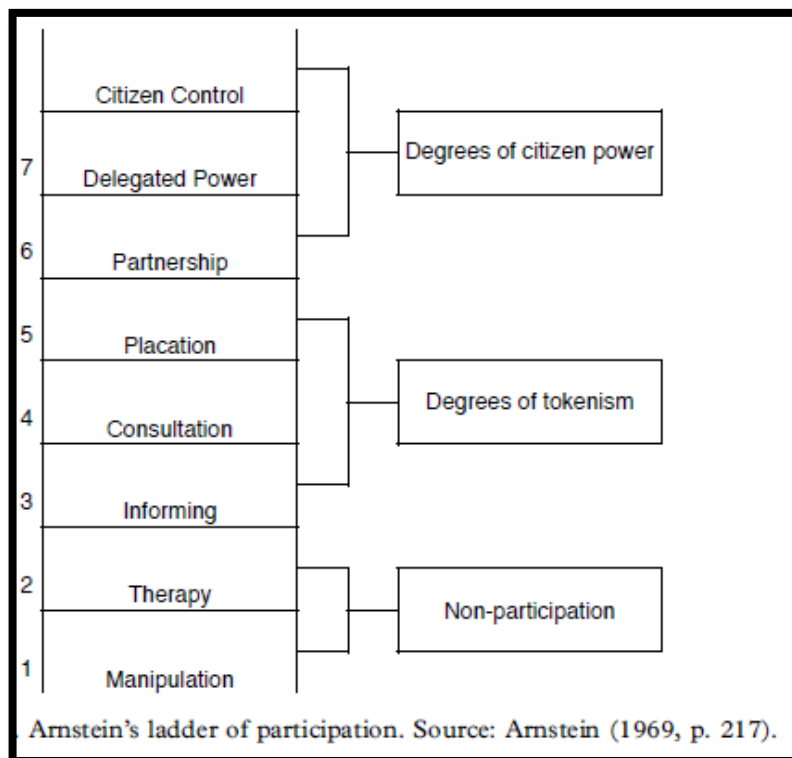
5.1.3 Medvirkning

Falleth og Hansen (2012) skiller mellom indirekte deltakelse og direkte deltakelse. Indirekte deltakelse handler om individers deltakelse gjennom å velge representanter til folkevalgte forsamlinger, som i dette tilfellet er bystyret, og lar de folkevalgte bestemme for seg. I planleggingssammenheng vil da individenes indirekte deltakelse være å stemme frem de som styrer planleggingen og har endelig beslutningsmyndighet. Den direkte deltakelsen skjer gjennom høringer, folkemøter og borgerpanel, og er det Falleth og Hansen (2012) kaller medvirkning. Dette er den formen for deltakelse som har størst fokus innen planlegging.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014) har skrevet et veiledende dokument til plan- og bygningsloven fra 2008, og legger frem fire forhold som er bakgrunnen for viktigheten av medvirkning i planprosessen. Medvirkning skal være med på å sikre kvalitet i plan- og beslutningsgrunnlaget, dette fordi at ingen kan sitte på fullstendig informasjon om samfunnsutviklingen. Derfor inviteres det til en bred og aktiv involvering og samarbeid for å få frem et bredt og helhetlig kunnskapsbilde.

Som punkt nummer to trekker Kommunal- og moderniseringsdepartementet frem at medvirkning vil bidra til mangfold i samfunnet. Et høyere utdanningsnivå i Norge vil også øke individers vilje til å delta i planprosessen. Det tredje punktet handler om at deltakelse i planprosessen kan skape eierskap og stedsidentitet. Det er også viktig å få med så mange av innbyggerne som mulig i medvirkningsprosessene for å kunne realisere punkt nummer fire, som handler om gjensidig læring og demokratiutvikling. Med det siste punktet mener Kommunal- og moderniseringsdepartementet at medvirkning i planprosessen kan være en bidragsyter til å styrke demokratikompetansen hos enkelte deltakere, noe som på lengre sikt kan skape et mer åpent og levende lokalsamfunn (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2014).

Arnstein (1969) utviklet en modell for å vise grad av medvirkning i planlegging, som en kan se i figur 21. Arnstein har i modellen åtte grader av deltakelse, som deles inn i tre hovedkategorier. Den kategorien som representerer den laveste grad av deltakelse er «Non-participation», eller ikke-deltakelse og assosieres gjerne med klassisk planlegging, hvor alle



FIGUR 21: Arnsteins deltakelsesstige (Arnstein 1969).

aspekter ved planleggingen blir bestemt ovenfra. Neste hovedkategori er «Degrees of tokenism», en kategori som viser til deltakelse i planlegging som et symbolsk fenomen. Det øverste nivået, «Degrees of citizen power», viser til en tilstand der individer har en reel og formell makt i planleggingsprosessen og over beslutningene som tas i prosessen (Lane 2005).

Professor Petter Næss (2012) ved Universitetet i Aalborg skriver i en introduksjonsforelesning om planleggingsteori, for kommunesektorens organisasjon i Norge, at den synoptiske planleggingsmodellen krever stor intellektuell kapasitet og innebærer at en må sette seg inn i veldig mye informasjon. Synoptisk planlegging er derfor, ifølge Næss, sterkt preget av teknokrati. Dersom planleggingen har en stor grad av teknokratiske trekk, vil det ifølge Lane (2005) minke betydningen og viktigheten av deltakelse i planleggingsprosessen, da befolkningen ikke har kapasitet eller kunnskap nok til å sette seg inn i planens tekniske løsninger. Enkeltpersoners og svakere gruppers klager og merknader til planforslag, har en tendens til å bli de-legitimert og bli sett på som sneversynt og utviklingsfiendtlig, og det er den store massen som vil bli vektlagt (Lane 2005). Synoptisk planleggingsideal blir på grunn av sitt store innhold av teknokratiske trekk plassert omtrent midt på Arnstein (1969) sin deltakelsesstige, under hovedkategorien for symbolsk deltakelse. Dette fordi Arnstein ikke ser på deltakelsen i den synoptiske planleggingsmetoden som reel makt over beslutningene i planleggingsprosessen.

Planprosessen diskuteres: Samstyring i synoptisk planleggingsideal

Når en ser på planprosessen, så startet den med et initiativ fra FKRA, som tok utgangspunkt i kommuneplanen og kommunedelplanen for Paradis og Hillevåg, der det står klart at området H41 i figur 18 er regulert til næringsformål. En av grunnene til at dette området ble regulert til næringsformål, er at det også tidligere har vært regulert til det. FKRA ønsket å se på mulighetene til å bruke tomten til noe annet enn det den er i bruk til i dag. FKRA engasjerte så tre forskjellige arkitektmiljøer, for å finne et fornuftig alternativ til nå-situasjonen på tomten de eier. Arkitektfirmaene brukte sine ressurser til å komme opp med noe FKRA kunne bruke, men på grunn av tomtens beliggenhet, tett opp til industrien, var det ikke alle arkitektmiljøene som klarte å finne noe fornuftig å bruke tomten til. I tråd med stegene i den synoptiske planleggingstradisjonen kan en se at prosessen startet med en problemanalyse, en analyse som ble iverksatt av FKRA selv. Hvorvidt alle mulige utviklingsmuligheter ved området ble undersøkt er noe urealistisk, men i en slik problemanalyse er det rimelig å anta at arkitektmiljøene har sett på svært mange muligheter, og Oliverson fra Stavanger-Sør nevner flere forslag. FKRA stilte seg et spørsmål om hvilke formål tomten kunne egne seg til om de skulle bruke den til noe annet enn nå-situasjonen, og Oliverson svarer åpent at FKRA som firma ikke hadde kompetanse på å svare på det selv.

I det FKRA tok kontakt med de forskjellige arkitektmiljøene kan det sies at et nettverk ble til, et nettverk som etter hvert også skulle involvere Stavanger-Sør, totalentreprenøren Block Berge, Multiconsult, Link arkitektur, Stavanger kommune, naboer og Fylkeskommunen. Før dette var det kun enkeltaktører som ikke var i kontakt med hverandre. Det ble tidligere nevnt at nettverk kjennetegnes ved løse strukturer, noe en også kan se på den initielle kontakten mellom FKRA og arkitektmiljøene. FKRA ønsket å se hva de forskjellige miljøene kunne tenke seg at tomten kunne bli brukt til, men det var ingen formell avtale om gjennomføring av forslag, men mer en mulighetsanalyse. Nettverk som samfunnsstyringsform kjennetegnes i første rekke av relasjoner mellom forskjellige aktører. Nettverk kjennetegnes også gjennom gjensidig avhengighet. Inge Oliverson uttrykte i intervjuet at FKRA ikke hadde tilstrekkelig kompetanse til å ta stilling til hva tomten deres kunne brukes til, og kontaktet derfor de nevnte miljøene for å koordinere ressursene til begge aktørene. LINK arkitektur hadde det forslaget som falt best i smak hos FKRA, og LINK og FKRA diskuterte hvordan forslaget kunne bli best mulig. Firmaet Stavanger-Sør ble etablert, og resultatet av denne diskusjonen ble tatt med til byplankontoret i Stavanger, og den offentlige sektoren ble da innlemmet i nettverket.

FKRA og Stavanger-Sør var helt i starten av prosessen avhengig av arkitektfirmaene for å kunne legge frem et godt forslag. Arkitektfirmaet LINK er avhengig av Stavanger-Sør i form av at Stavanger-Sør er en av deres kunder. For å realisere prosjektet er både Stavanger-Sør og LINK avhengig av Stavanger kommune, som må godkjenne Stavanger-Sør sitt forslag til planprogram og seinere planforslag og endelig reguleringsplan. Denne delen av prosessen tilsvarer det Medalen og Leknes (2010) kaller for «operasjonalisering av det ønskede målet for fremtiden» i det synoptiske planleggingsidealet. Stavanger kommune er på sin side avhengig av Stavanger-Sør, LINK, Multiconsult og Block Berge for å få til en utvikling på denne tomten, og å få den ønskede helhetlige utviklingen rundt Hillevåg, hovedkollektivaksen og transformasjonsområdet. Dette viser til at også kjennetegn nummer tre for styringsformen nettverk, gjensidig avhengighet, er lett gjenkjennelig i planprosessen.

Det fjerde kjennetegnet jeg trakk frem er forhandlinger, et trekk som er lett å kjenne igjen. Brigte Sandvik, planlegger i Stavanger kommune, uttalte at det er forhandlingsplanlegging de driver med, og Inge Oliversen uttrykte at allerede like etter FKRA leverte sin plan til godkjenning, blusset det opp en diskusjon mellom partene om hvordan bygningskroppenes utforming, infrastruktur og tekniske systemer skulle være. Det at forhandlingsplanleggingen er så fremtredende er i seg selv et tegn på at samfunnet, og også den offentlige planleggingen, har gått fra en hierarkisk styringsform til samstyring.

Det femte kjennetegnet for nettverk er at aktørene har et felles mål eller aktivitet. Alle aktørene som er nevnt i denne oppgaven har som mål å forbedre levekår og fornye deler av Hillevåg bydel. Det endelige målet til de forskjellige aktørene må være slik bydelen er beskrevet i de juridisk bindende planene som for eksempel kommunedelplan, kommuneplan og fylkesplan. Hva som er hensikten bak de felles målene, og hva som er den foretrukne utførelsen for å nå målene vil variere fra aktør til aktør. Det vil være fremgangsmåten og utførelsen som vil skape diskusjon og forhandling, en forhandling det offentlige ønsker velkommen ettersom de aleine ikke har ressurser til å utvikle området selv. Dette går også igjen i Peters og Pierre (2004:78) sin definisjon av samstyring. I forhandlinger for hvordan en skal komme frem til målet, vil makt spille en viktig rolle, og den som har mest makt vil ofte være den som har størst tilgang på ressurser.

I denne prosessen kan vi se tegn på at sistnevnte påstand fra Røiseland og Vabo ikke nødvendigvis alltid stemmer. Inge Oliversen nevner en situasjon som fant sted under det offentlige ettersynet etter at planforslaget hadde gjennomgått politisk førstegangsbehandling i kommunalstyret for byutvikling i 2012. Fylkeskommunen hadde meldt ifra om at Stavanger-

Sør sin visjon om 2% av bygningsmassen som handelsvirksomhet ikke stemte overens med fylkeskommunen sine egne planer for området. Her vil en forvente at Stavanger-Sør og kommunen, som har godkjent planen ved førstegangsbehandling, setter seg ned med fylkeskommunen og forhandler, diskuterer og kommer frem til et kompromiss. Oliveren og Stavanger-Sør følte seg såpass trygge på sitt planforslag og kommunen som støttespiller, at de ikke så det som nødvendig å inngå et kompromiss. Stavanger-Sør som helhet er for viktig for Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune, og passer godt inn i både kommunal og fylkeskommunal utviklingsstrategi, slik en kan se i figur 3. Planforslagets helhet ga Inge Oliveren og Stavanger-Sør makt til å kunne gå til det Oliveren kaller «dialogbasert konfrontasjon». Han uttaler selv at innslaget av konfrontasjon var betydelig høyere enn innslaget av dialog, og Stavanger-Sør fikk viljen slik. Alternativet var at Fylkeskommunen sto på sitt, og Stavanger-Sør valgte å ikke utvikle tomten på bakgrunn av 2% av arealet. Dette kunne blitt tolket som smålig av Fylkeskommunen, og ettersom Fylkeskommunen gav etter, tyder det på at en situasjon hvor en utvikler tomten i henhold til Stavanger-Sør sine planer er gunstig for regionen. Hvorfor det er gunstig for regionen ønsker jeg å se nærmere på i neste del av oppgaven som besvarer problemstilling nummer to.

I forrige avsnitt viste jeg at det ikke nødvendigvis er den aktøren med størst tilgang på ressurser som har størst makt i forhandlingsplanlegging. I tilfellet med Stavanger-Sør og fylkeskommunen var det aktøren med de gode argumenter og den helhetlige pakken som fremsto som den mektige i forhandlingen, selv om Fylkeskommunen som institusjon er langt større og mer ressursfull en Stavanger-Sør med sin ene ansatte.

Den synoptiske planleggingsnormen sier videre at neste steg i prosessen er å identifisere virkemidler for realisering av andre alternative løsninger som kommer frem etter et offentlig ettersyn av reguleringsplanen. Det kan tyde på at Stavanger-Sør og FKRA allerede hadde gjort det på forhånd, siden de raskt kunne avslå Fylkeskommunens merknad på andel handelsvirksomhet. Stavanger-Sør var klare på at det ikke var aktuelt å fjerne FKRA sin egen virksomhet i form av deres butikk i Sandvikveien, noe som ifølge Oliveren i Stavanger-Sør ville blitt resultatet om de to prosentene handel i næringsparken ville blitt fjernet. Det som gjenstår for en privat aktør i en setting hvor den synoptiske planleggingsnormen er gjeldende, er å få planen sin godkjent. Ettersom Stavanger-Sør sin reguleringsplan allerede var godkjent av kommunen ved førstegangsbehandling, kunne Stavanger-Sør føle seg trygg på at den også ville få den godkjent ved andregangsbehandling, om de fikk Fylkeskommunen med på laget, noe de gjorde. Reguleringsplanen ble godkjent i formannskapet i Stavanger 12. desember 2013.

Stavanger-Sør har holdt byggestart av prosjektet tilbake, og Inge Oliversen ser det som usannsynlig at byggingen av næringsparken vil settes i gang innen de 4-5 neste årene. Dette er et resultat av en synkende oljepris, som påvirker investeringsvilligheten i Stavanger-regionen. Investeringsvilligheten blant firmaene som til daglig holder til på Forus er en stor bidragsyter til vekst i antall arbeidsplasser i det private næringsliv i regionen. Som et resultat av nedgangen i oljeprisen, ser Stavanger-Sør en nedgang i interesserte leietakere i næringsparken, og kombinert med gode leieinntekter fra de tilgrensende eiendommene Stavanger-Sør gikk til innkjøp av i april/mai 2011, fører dette til at Stavanger-Sør vil kunne kreve bedre forutsetninger for å starte utviklingen på Kvaleberg.

Den gjensidige avhengigheten mellom aktørene ble trukket frem, og jeg viste at det ikke bare er Stavanger-Sør som er avhengig av kommunen. Stavanger kommune er i stor grad avhengig av Stavanger-Sør for å kunne få den ønskede utviklingen i Hillevåg. Dersom det skal bygges boliger tilsvarende det antallet som områdeprogrammet tillater, sier det seg nærmest selv at en må ha en større arbeidsplasskonsentrasjon i området for å kunne oppfylle nullvekstambisjonene i personbiltrafikken fra Stavanger kommunes kommuneplan (2014b). Stavanger kommune er i mine øyne avhengig av Stavanger-Sør for å kunne utvikle transformasjonsområdet i Hillevåg til sitt fulle potensiale. Dersom dette faktisk er tilfelle må Stavanger-Sør kunne stille krav til kommunen.

Inge Oliversen sa i intervjuet at kommunen som regulering- og planmyndighet velter for store kostnader over på grunneierne og utviklerne. Kostnadene er knyttet til allmenne goder som grøntareal, parker, og mer konkret; undergangen som er tiltak nr.6 og tiltak nr.8 i kommunedelplanen (2005:31) og i figur 16. Ved å kreve at private utbyggere tar regningen for kollektive goder, vil en samtidig minke utbyggers økonomiske gevinst av å gjennomføre prosjektet. Utbygger opererer mest sannsynlig som et rasjonelt økonomisk individ, og velter da kostnaden over på sluttbruker, som i mange tilfeller er boligkjøperen. Blir boligprisen høyere enn likevektsprisen i markedet vil ikke prosjektet være realistisk og utbygger vil stoppe utbyggingen. Med tanke på de store grøntarealene, Fjordrommet og Parkveien, kommunen ønsker seg i områdeprogrammet, så vil det komme store relative tap for utbyggere da både kommunen og fylket krever 30 kvadratmeter med offentlig grøntareal per boenhet. Med begrenset tillatt bygningshøyde, er det rimelig å anta at utbygger enten vil lempe kostnaden over på boligkjøper eller at tomten ikke blir utviklet.

Hva om kommunen tilrettela for utvikling i Hillevåg på samme måte som de gjør på Forus? Jeg nevnte innledningsvis at Stavanger kommune er deleier i Forus Næringspark, og en av Forus Næringspark sine hovedoppgaver er å tilrettelegge for vei, vann og kloakk for firmaer som ønsker å etablere seg i området. Inge Oliversen tolker dette som subsidiering av tomter og rekkefølgetiltak. Kommunen legger altså til rette for en storstilt utvikling av næringsarealer på Forus, samtidig som de ønsker en lavere grad av privatbilisme i regionen. Alle offentlige planer uttrykker at utviklingen skal skje langs hovedkollektivaksen, og planleggerne i Stavanger kommune uttrykker at det vil være bra for Stavanger og regionen om arbeidsplasser legges til mer sentrumsnære områder, da det vil lette trykket i og rundt Forus. Inge Oliversen beskriver det motsatte for de som ønsker å foreta seg noe i Hillevåg. Disse utviklerne blir møtt med rekkefølgetiltak og utviklingsavtaler.

Det kan virke som om Stavanger kommune ønsker å ha en hånd i begge krukkene, og sier som Ole Brumm; Ja takk, begge deler. Stavanger kommune ønsker på den ene siden en bærekraftig byutvikling langs kollektivaksen, og på den andre siden ønsker de å tjene penger gjennom å selge tomter til private firmaer på Forus, noe som per dags dato ikke er like bærekraftig. Det kan tolkes slik at Stavanger kommune gjør det tungvint og kostbart for utviklere i Hillevåg, og lemper det en i utgangspunktet skulle trodd var kommunale oppgaver over på utviklerne. Setter man dette opp mot foreslått utvikling uttrykt i områdeprogrammet så virker det ganske paradoksalt. Videre legger Stavanger kommune til rette for utvikling på Forus, noe som gir private firmaet incentiver til å lokalisere seg på Forus i stedet for eksempelvis Hillevåg eller Stavanger sentrum.

Leknes og Levåg (2005) skriver at lokaliseringsbeslutninger og utbyggingsvedtak er resultat av forhandlinger mellom flere uavhengige deltakere som kommunen, grunneiere, eiendomsutviklere, entreprenører, private bedrifter og andre offentlige myndigheter som for eksempel Fylkeskommunen. Leknes og Levåg utelukker her en stor gruppe. Privatpersoner er også med i beslutningsprosessen i form av medvirkning. Nøyaktig i hvor stor grad privatpersonene i form av naboer og beboere i nærmiljøer har påvirkningskraft, vil jeg gå nærmere inn på i avsnittet under.

Medvirkning

Etter overgangen fra hierarkisk styring til samstyring med store innslag av nettverksstyring, ser vi en utflating av beslutningsstrukturen. Denne utflatingen fører i teorien også individene i nærmiljøet nærmere beslutningene i form av medvirkning.

Planprosessen mellom Stavanger-Sør og Stavanger kommune har som tidligere nevnt fulgt Plan- og bygningsloven. Det betyr at Stavanger-Sør har utført sine plikter hva medvirkning angår. De har annonsert oppstart i Stavanger Aftenblad, og planprogrammet har vært ute på høring, hvor interesserte kan uttrykke sitt syn på planen. Stavanger kommune har på sin side påsett at Stavanger-Sør har lagt til rette for medvirkning slik §5-1 i plan- og bygningsloven krever. Høringene som har blitt arrangert går under det Falleth og Hansen (2012) omtaler som direkte deltakelse og medvirkning. Etersom reguleringsplan 2381P har blitt godkjent i formannskapet i Stavanger kommune, som er folkevalgte representanter, har vi også innslag av det Falleth og Hansen omtaler som indirekte deltakelse.

Medvirkning i planprosessen skal sikre kvalitet i plan- og beslutningsgrunnlaget, men hva skjer med kvaliteten når svært få ønsker eller evner å delta? Jeg nevnte i kapittel 1.2 at Kvaleberg rangeres svært lavt på levekårsrangeringen til Stavanger kommune, og en faktor i rangeringen er sosioøkonomisk status. Det er klare bevis for at individer med lav sosioøkonomisk status har lavere grad av deltakelse enn de individene med høy sosioøkonomisk status (Schiefløe 2011).

Et steinkast nord for Stavanger-Sør og Kvaleberg, i Paradis, planlegges det et kontorbygg på nærmere 90 000 kvadratmeter, som i aller høyeste grad er sammenlignbart med Stavanger-Sør sine planer, samt to relativt store boligprosjekter som til sammen vil inneholde 420 boenheter (Stavanger Aftenbladet 2014). Dette prosjektet hadde 24.10.2014 fått inn over femti merknader (Riiber 2014). Sammenlignet med Stavanger-Sør er dette veldig mye da Stavanger-Sør kun mottok en merknad. Denne merknaden gjaldt bygningskroppens høyde, og merknaden fikk ikke medhold. Sammenlignes levekårstallene for Kvaleberg og Varden (sone 08 i figur 5), er det relativt store forskjeller. Varden havner ifølge Stavanger kommune sin levekårsundersøkelse på en 25.plass, mens kvaleberg som tidligere nevnt i 2014 var det 6.dårligste av 69 levekårsområder i Stavanger kommune (Stavanger kommune 2014d).

Jeg ønsker å trekke en linje mellom medvirkning, sosioøkonomisk status og den synoptiske planleggingsmodellen. Den synoptiske planleggingsmodell er som nevnt teknisk, og krever store intellektuelle ressurser å sette seg inn i, noe som kan utelukke språksvake og individer med lavere eller ingen utdanning i å forstå planer, konsekvensutredninger og forslag. Varsel om planoppstart og informasjon om høringer skal i Stavanger skrives i Stavanger Aftenblad, og ifølge Norsk mediebarometer (2008) er det en tydelig lavere andel lavt utdannede som ikke leser aviser. Som en følge av det vil individer med lavere utdanning ikke få tilgang på informasjon om hvor de kan benytte seg av sine rettigheter innen medvirkning gitt av plan- og bygningsloven §5-1. Den store graden av tekniske tolkninger i den synoptiske planleggingsmodellen vil da minke betydningen og viktigheten av deltakelse i planleggingsprosessen, slik Lane (2005) skreiv det.

Det blir feil å hevde at det er noe galt med medvirkningsprosessene på bakgrunn av få merknader på Stavanger-Sør sin reguleringsplan. Det kan være en mulighet at forslaget var fornuftig, og at beboerne i nærmiljøet så nytten av næringsparken som stor, og at de setter pris på ringvirkningene næringsparken vil kunne gi. Det er likevel verdt å legge merke til sammenhengen mellom antall merknader i de to forskjellige planene, og hvor levekårsområdene kommer i rangeringen. Det kan virke som om medvirkningen i det synoptiske planleggingsidealet, og utflatingen av beslutningsmakten gjennom overgangen fra hierarkisk styring til samstyring og nettverksstyring, fungerer i den ene levekårssonen og ikke i den andre. De har begge samme grad av medvirkning, det Arnstein kaller «symbolsk deltakelse», en medvirkningsgrad som befinner seg midt på Arnsteins deltakelsesstige. Det er ikke noe poeng i å forsøke å komme seg mye høyere opp, da de færreste samfunnsborgerne er interessert i å delta aktivt i samfunnsstyringen, og da spesielt ikke grupper med lav sosioøkonomisk status. I følge Farner (2009) er det uansett ikke problematisk at samfunnets grad av medvirkning befinner seg midt på stigen, så lenge det er enighet i samfunnet om hvor en skal operere. Etter at enighet er etablert vil det bli opp til den enkelte om det er av interesse å delta.

5.2 Trafikale ringvirkninger for nærområde og Forus

Jeg skreiv innledningsvis i kapittel 1.1 at Forus har relativt store trafikkrelaterte problemer, noe som spesielt gjør seg synlig i rushtiden hvor det oppstår lange og tidkrevende køer. Jeg vil i de neste sidene ta utgangspunkt i empiri fra kapittel 3.0 og 4.0 og diskutere mulige trafikale ringvirkninger av en utbygging i Hillevåg. Jeg vil også legge frem mulige løsninger for trafikkproblemene både på Forus og de problemene som i fremtiden kan oppstå rundt næringsparken Stavanger-Sør.

Edward Glaeser (2011) skriver i sin bok, *Triumph of the City*, at bilkøer er en urban sykdom, som hemmer byen i å gjøre det den er best til, nemlig å koble mennesker sammen. Byen er en møteplass, men om alle sitter urørlig på motorveien, i hver sin bil, er det ingen som møter noen, utenom et par støtfangere med jevne mellomrom. Køer gjør byen mindre effektiv, og veiene har liten nytte når ingenting beveger seg. Bilkøer gir også negative eksternaliteter i form av økt forurensing, da bilene står på tomgang og spyr ut forurensende gasser. Edward Glaeser (2011) trekker frem at den vanligste løsningen for å bli kvitt kødannelse er å bygge ut infrastrukturen, for eksempel ved å gi motorveien et ekstra felt, men han skriver at enhver forbedring i infrastrukturen, vil tiltrekke seg flere brukere, som i dette tilfelle er bilister, og forbedringen vil til slutt føre til en forringelse av infrastrukturen. Økonomene Duranton og Turner fant direkte bevis for det de har kalt «The fundamental law of road congestion», som sier at det er en én-til-én sammenheng mellom hver bygde kilometer motorvei og antall kilometer kjørt i bil (Duranton og Turner 2009).

Når en setter Duranton og Turner sin lov i sammenheng med Forus, og setter antall arbeidsplasser på Forus som konstant, kun for argumentasjonen sin skyld, så vil det være rimelig å anta at antall bilister også vil holde seg konstant, selv ved en utvidelse av kapasiteten på infrastrukturen. Dersom Forus skulle få den veksten Forus Næringspark ønsker seg, altså med 60 000 nye arbeidsplasser, vil flere mennesker ha noe på Forus å gjøre, og en vil mest sannsynlig se «The fundamental law of road congestion» gå i oppfyllelse, for det er ikke rimelig å anta at alle de 60 000 nye ansatte på Forus vil bo i umiddelbar nærhet av arbeidsplassene sine. Å holde antall arbeidsplasser på Forus konstant er en lite realistisk tanke, da arbeidsplassene vil synke og stige sammen med konjunktorene i økonomien.

Privatbilistene vil anse bensinutgift, nedskrivning på kjøretøyet og tiden det tar å reise som eneste kostnad for å komme seg til og fra arbeid, men Glaeser (2011) skriver at en også bør ta kostnaden, i form av tapt tid for andre bilister, med i beregningen. En kan også ta med slitasjen brukeren påfører veien og miljøet. Edward Glaeser bruker her argumenter fra nobelprisvinneren

William Vickrey, som mente at de private brukerne av bil, taxi og også bussen, ikke betalte den fulle summen som deres reise koster samfunnet. Løsningen Vickrey foreslo var å innføre en avgift på de utsatte veiene, en avgift som skal stige i rushtiden, slik at brukerne betaler for køen de er med på å lage.

Det sier seg selv at løsningen til Vickrey vil være svært upopulært blant brukerne av de gjeldende veiene, men å innføre rushtidsavgift i form av bompenger vil være mer rettferdig enn å ta kostnaden over skatteseddelen, da en treffer brukeren og kjøskaperen direkte. Det er i Bypakke Nord-Jæren (Stavanger kommune 2014e) foreslått en omfattende bomring rundt Sola, Stavanger, Sandnes og Forus. Bomringen er vedtatt av Rogaland Fylkeskommune og er forventet til behandling i Stortinget høsten 2015 (Statens vegvesen, udatert). Her er det foreslått en rushtidsavgift som ifølge NRK (2014) vil kunne koste en familie opp mot 34 000 kroner i året, noe som tilsvarer en brutto inntekt på mellom 50 000 og 70 000 kroner, avhengig av skattenivå.

Jeg sa tidligere at dette er den mest rettferdige måten å innføre en avgift på, og gå etter brukeren, men på den andre siden er den også usosial. For de som arbeider i oljenæringen og har en høy inntekt vil ikke 34 000 kroner bety all verden, men det er ikke alle som arbeider på Forus som har toppjobber i store nasjonale og internasjonale olje- og oljeserviceselskaper. 34 000 kroner er for en familie hvor begge foreldrene arbeider i mer lavlønnede yrker er en stor utgift, og i mange tilfeller over 10% av enkeltpersonenes nettoinntekt. Det kan da bety at det kun er de lavtlønnede som blir tvunget over på å benytte kollektivtilbudet, mens personer i høytlønnede yrker fortsetter å bruke privatbil.

En rushtidsavgift slik den som er foreslått på Nord-Jæren vil gi stor inntjening, og bomringene som følger Bypakke Nord-Jæren skal sikre en inntjening på 18 milliarder kroner fra 2017 til 2032. 70% av inntjeningen skal etter planen benyttes til å bedre kollektivsatsingen på Nord-Jæren, og de resterende 30% skal sikre vedlikehold og bygging av ny vei i regionen. Spørsmålet mitt blir da når investeringene i kollektivtrafikken vil komme? Kan det forsvares å sette økonomiske restriksjoner på individers bevegelsesmuligheter i privatbil i regionen, uten å sikre et fullverdig substitutt i form av kollektivtilbud? Jeg vil svare nei. Før en innfører rushtidsavgift, og med det holder en bestemt del av befolkningen utenfor privatbilismen, må en sørge for at tilbudet på kollektivsiden i det minste er tilfredsstillende.

Dersom en slik rushtidsavgift kan være en løsning for Forus sine trafikkproblemer, vil det bare være en midlertidig løsning. En kan selvfølgelig øke rushtidsavgiften med en tenkt

virkningsgrad proporsjonalt med antall nyansatte på Forus, for å gradvis luke ut de med lavest betalingsvillighet, men om rushtidsavgiften er upopulær slik den er planlagt nå, vil det mest sannsynlig bli opprør om den blir enda høyere.

Dersom situasjonen med en svært høy arbeidsplasskonsentrasjon på Forus i forhold til sentrumsnære områder opprettholdes, vil en bevare trafikkbildet Brigte Sandvik i Stavanger kommune kaller for et trekkspill. Kommunen stiller seg derfor svært positive til å la store aktører, slik Stavanger-Sør er, etablere seg på Kvaleberg i Hillevåg, som er langt mer sentrumsnært enn hva Forus er. Ved å legge næring i nærheten av tette boligkonsentrasjoner vil kommunen komme nærmere sitt mål om en 10-minuttersby, hvor alle daglige gjøremål er mulige å nå innen 10 minutter på sykkel eller til fots, og en større næringspark som Stavanger-Sør, med sine 5000 arbeidsplasser vil kunne bidra til å dempe trykket på Forus.



FIGUR 22.
Rundkjøring
Hillevågsveien,
sett mot nord.
Innkjørsel til
Stavanger-Sør
til høyre (Eget
foto 2015).

Det er urealistisk å tenke at en realisering av Stavanger-Sør prosjektet skal ordne opp i alle problemene på Forus, og Stavanger-Sør vil selv møte trafikale utfordringer i sitt nærområde. Ved en fremtidig planlagt stenging av Consul Sigval Bergesens vei, vil Hillevågsveien være eneste innfartsåre, både fra sør og fra nord til næringsparken. Ved en maksimal utbygging av næringsparken, som da vil si 104 300 kvadratmeter med kontor og næringsarealer, og med en

foreslått parkeringsdekning på 1,2 parkeringsplasser per 100 kvadratmeter, vil det si ca. 1250 parkeringsplasser. Det er da rimelig å anta at det hver dag vil kjøre et minimum av 1250 biler til Stavanger-Sør, som alle skal gjennom den samme rundkjøringen vist i figur 22.

Stavanger-Sør legger selv opp til en høy dekningsgrad på sykkelparkeringsplasser. Kommunens minstekrav er to sykkelparkeringsplasser for hver 100 kvadratmeter næringsareal. Stavanger-Sør mener at planområdets lokalisering i seg selv vil kunne bidra til å øke andelen arbeidsreiser for sykkel, gange og kollektivtrafikk. Stavanger-Sør har derfor selv foreslått en dekningsgrad på 2.5 sykkelparkeringsplasser per 100 kvadratmeter utviklet næringsareal, noe som tilsvarer parkering til 2600 sykler fordelt på planområdet, dersom tomten blir utviklet til det Multiconsult ser på som maksimal utbyggelse på 104 300 kvadratmeter.

Slik en kan se i forrige avsnitt legger Stavanger-Sør opp til omfattende sykkeltrafikk til og fra Stavanger-Sør, noe som er bra med tanke på biltrafikken. Det faktum at det etter planen ikke vil bli bygget mer enn 1250 parkeringsplasser for bil, gjør at det ikke kan være flere enn 1250 biler som kjører til Stavanger-Sør, om en utelukker parkering i nabolaget, men er det rimelig å anta at 2600 personer, som det er lagt opp til at skal sykle til jobb, bor innenfor en rimelig sykkeldistanse? Selvfølgelig ikke. Noen vil uansett antall sykkelparkeringsplasser være avhengig av bil, men størrelsen på denne gruppen ansatte er umulig å vite på forhånd.

Stavanger-Sør uttaler i intervjuet med undertegnede at de har et sterkt, strategisk og bevisst forhold til hvilke bedrifter de ønsker i næringsparken sin, og en kan se at Stavanger-Sør er bevisste på kriteriene Florida trekker frem. Inge Oliverson forteller at Stavanger-Sør ønsker å tiltrekke seg kunnskapsintensiv næring, som for eksempel ingeniører, konsulenter og arkitekter. Unge mennesker som jobber i denne typen næring har ifølge Oliverson en høyere grad av urban kultur, og er i mindre grad oppvokst med bilen som hovedtransportmiddel. Han hevder selv at disse personene ønsker å bo sentralt i byen. Dette er tanker som stemmer overens med Richard Florida sin teori om kreative næringer i boken *Den Kreative Klasse*.

Richard Florida (2005) teoretiserer over det han kaller den «kreative klasse» og dens plass i samfunnet. Han bruker ikke klassebegrepet i klassisk marxistisk sammenheng, og definerer ikke den kreative klassen ut fra deres eierskap av eiendom, kapital eller produksjonsmiddel. Det er vanskelig å benytte seg av de marxistiske begrepene, da den kreative klasse ikke har betydelige eiendeler i den fysiske forstand. Den kreative klasse sin eiendom er ifølge Florida deres kreative evne, og den er uåtgripelig. Florida nevner at selv om grupperingen «Den

«kreative klasse» ikke personlig føler seg som en sosial gruppering, har de mange fellestrekk når det kommer til kulturell smak og preferanser for sine omgivelser (Florida 2005).

Florida skriver at «den kreative klasse» er høyt utdannet og arbeider i kreative og kunnskapsintensive næringer. De som er en del av den kreative klasse legger stor vekt på et variert og blandet jobbmarked og en kort jobbreise når de skal velge seg et sted å bo. Dette er noe bedrifter er bevisste på når de velger sin lokalisering. Florida trekker også frem grøntområder, stort utvalg av boliger og bo-områder, sykkeltilgjengelighet, samt byens «fun factor», som viktige kriterier for den kreative klassen når det kommer til hvor de ønsker å bosette seg (Florida 2005).

Det er verdt å merke seg at Richard Florida sin bok har mottatt en hel del kritikk, blant annet fra Edward Glaeser. Selv om *Den kreative klasse* kritiseres for å være populærvitenskapelig, er fremdeles Glaeser svært enige i hovedpunktene som jeg kort har listet opp ovenfor (Glaeser 2004). Planleggerne i Stavanger kommune sier også at unge kreative mennesker ønsker å bo sentrumsnært, i nærhet til arbeidsplassen sin, noe som tyder på at begge aktørene i denne casestudien tenker i samme bane som Richard Florida.

Ved å legge kunnskapsintensiv og kreativ næring til tomten til Stavanger-Sør, som har hovedkollektivaksen og bussveien i Hillevågsveien som nærmeste nabo, vil det sammen med en større boligutbygging i nærområdet kunne flytte mye av biltrafikken over på kollektivtilbudet og sykkelveinettet. Sykkelveinettet skal i Kvaleberg og Hillevåg kobles til grøntdraget som har fått navnet Parkveien. Dette grøntdraget vil ligge parallelt med transformasjonsområdet, slik en kan se i figur 19. Dette vil føre til en god gang- og sykkelkobling mellom den relativt store arbeidsplasskonsentrasjonen som Stavanger-Sør vil bli, og boligområdene lengre nord med høy befolkningstetthet og utnyttelsesgrad.

Det er fullt mulig å se for seg at gjennom å plassere en større kunnskapsintensiv arbeidsplasskonsentrasjon som Stavanger-Sør, i sentrumsnære områder nært boligintensive områder, slik Hillevåg er sammenlignet med Forus, kan være en del av løsningen for trafikkproblemene på Forus, noe som Stavanger kommune ved Ingrid Fossåskaret og Brigit Sandvig er enige i. Jeg vil legge til at det avhenger av at Stavanger-Sør «stjeler» arbeidsplasser fra Forus og at Stavanger-Sør konkurrerer om de kreative hodene som er bosatt i sentrumsnære områder, spesielt i Stavanger.

Det må trekkes frem at å plassere en næringspark nærmere sentrum i seg selv ikke løser noen ting. Men næringsparken sin plassering i forhold til hovedkollektivaksen mellom Stavanger sentrum og Sandnes sentrum, og i kombinasjon med kollektivvennlige arbeidstakere i kreative næringer og tilrettelegging for sykkeltransport, kan gi en større andel kollektiv- og sykkelreisende til og fra Stavanger-Sør.

Næringsparken ligger i tillegg midt mellom to lokaltogstasjoner, slik en kan se i figur 14, noe som enkelt knytter næringsparken sammen med regionen så langt sør som til Egersund. Fra Egersund og til Stavanger sentralbanestasjon skal NSB sine lokal- og regionaltog bruke omtrent en time på reisen, om alt er som det skal være. Den relative distansen til Stavanger-Sør fra Egersund, kan da være lik den relative distansen fra Stavanger sentrum til Forus. Dette er ikke bare et tegn på at trafikken til og fra Forus er et problem for regionen, men det betyr også at det kan være lurt å legge næring til de delene av influensområdet nevnt i innledningen som er i umiddelbar nærhet til en togstasjon. I Stavanger kommune vil dette bety togstasjonene Gausel, Jåttåvågen, Mariero, Paradis og Stavanger stasjon. Det er allerede en stor utbygging av næring og bolig i og rundt Jåttåvågen konsentrert rundt togstasjonen, og det er planlagt en massiv utbygging av næringsarealer og boligarealer i og rundt Paradis, et område som ligger like nord for Hillevåg. Dette, sammen med det faktum at Forus Næringspark jobber med å få åpnet en eldre stengt togstasjon, Forus stasjon, og koble den sammen med næringsområdene på Forus med buss (NRK 2013c), viser at både det private og det offentlige tar kollektivtrafikken på alvor, og at store deler av byutviklingen foregår innenfor influensområdet til bussveien og i nærhet av togstasjonene på Jærbanen, noe kommunen legger stor vekt på i kommuneplanen.

Noen vil kanskje påstå at et økonomisk rasjonelt firma vil velge Forus fremfor andre mer sentrumsnære området på grunn av muligheten for å utnytte agglomerasjonsfordeler. Det er fullt mulig å bruke Porter (1990) sin agglomerasjonsteori for å argumentere for at firmaer som tilhører oljebransjen og støttebransjer til oljenæringen uansett ville plassert seg på Forus uavhengig av om Stavanger kommune tilrettela for utbygging andre steder.

Porter (1990) skriver om næringsklynger som grupper av sammenkoblede firmaer, leverandører, beslektede industrier og spesialiserte institusjoner som er tilstedeværende i det samme området. Gjennom klyngedannelse vil firmaene i klyngen i teorien kunne oppnå en rekke fordeler. Fordeler gjennom klyngedannelse vil ifølge Porter være økt produktivitet, økt innovasjon, og klyngedannelse vil stimulere til gründervirksomhet og oppstart av nye firmaer som igjen vil styrke og utvide klyngen (Porter 1998). Disse fordelene vil styrkes om klyngen er konsentrert rundt samme geografiske plassering (Porter 1990).

Jeg mener at argumentasjonen om at firmaer vil velge Forus fremfor mer sentrumsnære områder uansett tilrettelegging er svært tynn. Tenker en på Stavanger kommune sitt areal, så er det ikke større enn omtrent 70 kvadratkilometer. Distansene er små og om et kompetansemiljø etablerer seg 1km fra for eksempel Statoil sitt hovedkontor, eller 7km. fra samme hovedkontor har liten om ingen betydning på innovasjon, produktivitet og oppstart av nye gründervirksomheter. Santa Clara Valley, også kjent som næringsklyngen Silicon Valley i South Bay-området i California, regnes gjerne som kroneksempelen for agglomerasjon av kunnskapsbedrifter, eller klynger. Denne dalen som er fylt av firmaer som driver med utvikling av teknologi og IT-service, er fordelt utover et areal på omtrent 1000 kvadratkilometer. Bruker en argumentasjonen om at det er agglomerasjonsfordeler som trekker firmaer til Forus i stedet for mer sentrumsnære områder, hvordan vil en da argumentere for fysiske avstander som overstiger de i Stavanger kommune og i Stor-Stavanger i Santa Clara Valley?

Min forståelse er at firmaer som er opptatt av agglomerasjonsfordelene i oljebransjen i Stor-Stavanger, vil oppnå disse uansett om de legger virksomheten sin til Forus, Stavanger sentrum, Sola eller Sandnes sentrum. Under forutsetningen om at et gitt firma vil oppnå agglomerasjonsfordeler uansett hvor i området i Stor-Stavanger det plasserer sin virksomhet, vil det være kostnader i form av penger og tid som vil være avgjørende for hvor firmaet plasserer seg. Det er rimelig å anta at et firma opererer som en rasjonell økonomisk enhet, og velger den lokaliseringen som er forbundet med de laveste kostnadene.

Når da Stavanger kommune, gjennom firmaet Forus Næringspark, tilrettelegger for effektiv og billig utvikling av næringsbygg på Forus er det klart at en rasjonell økonomisk aktør ønsker å etablere seg på Forus fremfor å gjennomgå en komplisert og kostbar prosess som strekker seg over flere år for å utvikle næringsbygg i for eksempel Hillevåg. Jeg mener derfor at Stavanger kommune må gjøre mer for å trekke arbeidsplasser nærmere sentrum og hovedkollektivaksen.

Stavanger kommune kan legge til rette for byutvikling innenfor influensområdet til hovedkollektivaksen, gjennom for eksempel å ta regningen for rekkefølgetiltak og grøntstrukturer, slik Inge Oliversen foreslo i intervjuet 29.01.2015. Det kan dempe det trafikale trykket på Forus ettersom arbeidsplasser flyttes nærmere store boligkonsentrasjoner. Disse boligkonsentrasjonene ligger langt nærmere bysentrum, og vil kunne tiltrekke seg, slik Florida foreslår, mer kollektivtransportvennlig arbeidskraft. Gjennom å legge en avgift på privatbiltransport inn og ut av Forus, kan en i tillegg fjerne de privatbilistene med lavest betalingsvillighet, men da må altså kommunen og fylkeskommunen planlegge og legge til rette for et velfungerende kollektivtilbud på forhånd.

6.0 Avslutning

Jeg har gjennom denne casestudien besvart mine to problemstillinger etter beste evne, og vil gjennom neste delkapittel kort oppsummere oppgaven og gi en konklusjon. Til slutt ønsker jeg å gi et forslag til videre forskning basert på min egen besvarelse.

6.1 Oppsummering og konklusjon

Jeg har i denne oppgaven, etter beste evne, svart på følgende to problemstillinger:

1. Hvordan kan planprosessen mellom Stavanger-Sør og Stavanger kommune forstås
2. Hvilke trafikale ringvirkninger vil en utvikling av næringsparken Stavanger-Sør gi til sitt nærområdet, og det sterkt trafikkerte næringsområdet Forus?

For å svare på problemstillingene så jeg det som nødvendig å legge ut om Stor-Stavanger, og regionens store næringsområde, kalt Forus. Dette området har store trafikale problemer hver eneste dag når de arbeidende på næringsområdet skal til og fra jobb. Jeg ser på den fremtidige næringsparken Stavanger-Sør som en del av løsningen på Forus sine trafikale problemer, noe som trekker oppgaven i retning av bydelen Hillevåg i Stavanger kommune. Hillevåg har historisk sett vært en industriell bydel og veien som har fungert som hovedinnsfartsåren til Stavanger går gjennom Hillevåg bydel, og bydelen er sterkt preget av både veien og trafikken. Området er utnevnt til transformasjonsområde av Stavanger kommune, og skal derfor få en «ansiktsløftning». Næringsparken Stavanger-Sør ligger utenfor transformasjonsområdet, men ettersom transformasjonsområdet, som i hovedsak skal bestå av boliger, er avhengig av en større arbeidsplasskonsentrasjon for å kunne fungere, ser jeg på Stavanger-Sør som en del av transformasjonsområdet.

Jeg har lagt frem teori om governance, synoptisk planlegging og medvirkning og i etterfølgende diskusjon viser jeg at en kan forstå planprosessen som samstyring i et synoptisk planleggingsideal. Videre diskuterer jeg trafikk og bygging av infrastruktur, beskatning av bilister, agglomerasjon og det Florida (2005) kaller den kreative klasse. Jeg diskuterer empirien jeg har samlet inn under de kvalitative intervjuene jeg utførte med henholdsvis Stavanger kommune og daglig leder for Stavanger-Sør, Inge Oliveresen og teori om agglomerasjon, kjøbeskatning og den kreative klasse. I diskusjonen kom jeg frem til at en ferdigstillelse av næringsparken i Hillevåg ikke nødvendigvis behøver å bety all verden for trafikken på Forus, men om de riktige offentlige aktørene legger til rette for det, vil Stavanger-Sør kunne ta en del av trafikken som i dag går til Forus. Dersom deler av de arbeidsreisene som i dag benytter seg av privatbil ikke går over på gang-, sykkel- eller kollektivtransport vil det kunne skapes like tilstander i Hillevåg, da det i realiteten kun er en vei som fører til næringsparken. Jeg viste

derfor til at rushtidsavgift kan fungere som et middel til å tvinge privatbilister med lavere lønn over på andre mer miljøvennlige transportmidler.

Jeg har i denne oppgaven vist at planprosessen mellom Stavanger-Sør og Stavanger kommune inneholder alle trekkene til det synoptiske planleggingsideal. Det synoptiske planleggingsideal krever en viss grad av forhandling i planleggingsprosessen, eller forhandlingsplanlegging som Rolf Jensen kalte det. Forhandlingsplanlegging åpner igjen for samstyring i planleggingsprosessen ettersom den krever samhandling mellom ulike aktører, offentlige og private. Ettersom medvirkning er en viktig del av plan- og bygningsloven blir alle i teorien tatt med i nettverket i en planleggingssituasjon og i beslutningsprosesser, også privatpersoner. Jeg vil si at en i aller høyeste grad kan knytte planprosessen mellom Stavanger-Sør og Stavanger kommune opp mot teorier om governance og samstyring på bakgrunn av det store innslaget av nettverksstyring og dermed også liberaliseringstrenden som oppsto mot slutten av 1980-tallet. Hva medvirkning i prosessen angår kan en tydelig se at antall merknader er svært få i motsetning til lignende prosjekt i Paradis. Dette kan selvfølgelig bety at prosjektet Stavanger-Sør er godt planlagt, og det er få naboer som reagerer på planene. Det kan også bety at kommunen og Stavanger-Sør sitt middel for å skape medvirkning ikke når frem til brukerne og privatpersonene i Kvaleberg.

I del to, hvor jeg skulle se på ringvirkninger i nærområdet og på det trafikale bildet i næringsområdet Forus, har jeg vist at en ferdigstillelse av Stavanger-Sør i Hillevåg ikke nødvendigvis trenger å gjøre noe som helst for trafikken på Forus, så lenge antall arbeidsplasser på Forus holder seg konstant, og antall beboere i nærheten av Forus ikke økes. Reduseres antall arbeidsplasser på Forus til fordel for Stavanger-Sør, vil en forhåpentligvis kunne se en endring i antall biler på veiene. Dette fordi Stavanger-Sør ligger mer gunstig til i forhold til kollektivtrafikk, og nærmere store, og i fremtiden enda større, boligkonsentrasjoner. Jeg konkluderer med at det vil være gunstig for Stavanger kommune å tilrettelegge for næringsutvikling i Hillevåg og andre sentrumsnære områder i stedet for Forus. Det er langt mer gunstig i forhold til trafikk, og jeg har vist gjennom diskusjon av agglomerasjonsteori at firmaene som etablerer seg annensteds enn Forus, likevel vil oppnå alle agglomerasjonsfordelene som firmaene på Forus oppnår. Stavanger kommune må bare gjøre det lønnsomt for utbyggere og firmaer å etablere seg nærmere sentrum, slik at kommuneplanens punkter om nullvekst i privatbiltransport og økt kollektivtransport går i oppfyllelse. Forus har trafikale problemer, og Forus vil mest sannsynlig også ha trafikale problemer i framtiden også, men gjennom å innføre rushtidsavgift på innfartsårene til Forus, og å legge nye næringsarealer

til mer sentrumsnære områder og rundt kollektivknutepunkt med god tilgjengelighet til sykkelstier, togstasjon og buss, vil en kunne lette trykket på Forus.

6.2 Forslag til videre forskning

Stavanger-Sør er ikke direkte påvirket av Stavanger kommune (2014c) sitt områdeprogram, men det store flertallet av utviklere i Hillevåg er nå underlagt planprogrammet. Planprogrammet er som tidligere nevnt ingen plan i juridisk forstand, og den kan ikke legge føringer som strider imot Fylkes-, kommune- og kommunedelplanens arealformål eller utnyttelsesgrad. Det områdeprogrammet kan gjøre er å gi utfyllende føringer for planleggingen i området. Ettersom områdeprogrammet ikke er en plan i juridisk forstand, stilles ikke de samme kravene til medvirkning, og områdeprogrammet sendes ikke ut på høring, og befolkningen gis ikke anledning til å komme med sine meninger, selv om områdeprogrammet kan bety store endringer fra de juridisk bindende planene.

Stavanger-Sør blir indirekte påvirket av planprogrammet i den grad at de andre utviklerne i nærområdet mister investeringsvilligheten sin. Stavanger-Sør er avhengig av en større befolkningsvekst i området for å tilfredsstille sine og kommunens mål om andel kollektiv- og sykkelreisende. Denne befolkningsveksten vil ikke komme så lenge det ikke bygges boliger.

I kommunedelplanen er Parkveien i figur 19 planlagt som en tursti, mens i områdeprogrammet inngår parkveien i et større grøntdrag, noe som vil ha stor innvirkning på utbyggerne, selv om den tekniske utnyttelsesgraden forblir den samme. Planleggerne i Stavanger kommune og Inge Oliverson i Stavanger-Sør uttrykker at det ikke er noe poeng i å presentere en reguleringsplan som ikke tilfredsstillt kravene i områdeprogrammet. Er det greit at Kommunen, som ifølge plan- og bygningsloven, skal sikre individers rett til medvirkning i planprosessen, selv ikke legger opp til medvirkning i områdeprogrammet?

7.0 Kilderegister

Aitken, S.C. (2005) «Textual analysis: reading culture and context» i Flowerdew, R. og Marting, D. (red.) *Methods in human geography*, s.233-249. Pearson Education Limited:Harlow.

Arnstein, S.R. (1969) «Ladder of citizen participation» i *Journal of American Institute of Planners* 35, s216-24.

Bowitz, E. og Høegh, J. (2005) «Bytransformasjon – mister kommunene grepet eller gir de det fra seg?» i Filmreite, A.L., Medalen, T. (red.) *Governance i norske storbyer – Mellom offentlig styring og privat initiativ*, s.35-64. Spartacur forlag: Oslo.

Clark, G. (2005) «Secondary data» i Flowerdew, R. og Marting, D. (red.) *Methods in human geography*, s.57-74. Pearson Education Limited:Harlow.

Clifford, N., French, S. og Valentine, G. (2010) «Getting started in geographical reseach: how this book can help». I Clifford, N., French, S. og Valentine, G. (red.) *Key methods in geography*, s.3-15. Sage:London.

Crang, M. og Cook, I. (2007). *Doing ethnographies*.Sage: Los Angeles.

Dunn, K. (2005) «Interviewing» i Hay, I. (red.) *Qualitative Research Methods in Human Geography*. 2.utgave. s79-105. Oxford University Press:Melbourne.

Duranton, G. og Turner, M.A. (2009) *The fundamental law of road congestion:evidence from US cities*. Working paper. University of Toronto.

Falleth, E. og Hanssen, G.S. (2012) «Medvirkning i planlegging» i Aarsæther, N., E. Falleth, T. Ringholm og R. Kristiansen (red.) *Utfordringer for norsk planlegging – kunnskap, bærekraft, demokrati*. Høyskoleforlaget:Kristiansand.

Farner, A. (2007): Deltakere i prosessen. Hentet 28.04.2015 fra <http://www.kommunetorget.no/HVORFOR-planlegge/Flere-grunner-til-a-planlegge/Medvirkning-og-legitimitet/Deltakere-i-prosessen/>

Florida, R. (2005) *Den kreative klasse*. Forlaget Klim:Århus.

Forus (Udatert) *Senter for verdiskapning*. Hentet 16.02.2015 fra http://www.forus.no/?page_id=10

Forus Næringspark (Udatert) *Om oss*. Hentet 06.04.2015 fra <http://www.forusnaeringspark.no/event/dolink/famid/124910>

Glaeser, E.L. (2011) *Triumph of the city: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*: Penguin books.

Glaser, E.L. (2004) Review of Richard Florida's *The Rise of the Creative Class*. Hentet 05.05.2015 fra http://scholar.harvard.edu/files/glaeser/files/book_review_of_richard_floridas_the_rise_of_the_creative_class.pdf

Graham, E. (2005) «Philosophies underlying human geography research» i Flowerdew, R. og Marting, D. (red.) *Methods in human geography*, s.8-34. Pearson Education Limited:Harlow.

Hjortol, R., Engebretsen, Ø. og Uteng, T.P. (2014) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 – Nøkkelrapport*. Transportøkonomisk Institutt:Oslo.

Holmen, A. K. T. og Farsund, A. A. (2010) «Perspektiver på styringsnettverk og nettverksstyring» i Farsund, A.A. og Leknes, E. (red.) *Norske byregioner – utviklingstrekk og styringsutfordringer*. Høyskoleforlaget: Kristiansand.

Jensen, E. (2014) *1900-tallet*. Hentet den 04.03.2015 fra <http://erlingjensen.net/Historie/1900.htm>

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014) *Medvirkning i planlegging*. Hentet den 19.04.2015 fra https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h2302b_veileder_medvirkning.pdf

Kvale, S. og Brinkmann, S. (2012) *Det kvalitative forskningsintervju*. 2.Utgave. Gyldendal Akademiske:Oslo.

Kvarv, S.(1995) «Drabantbyen som byplanvisjon og boligprogram». I *Dugnad Tidsskrift for etnologi nr.2/1995*. Institutt for Etnologi, Universitetet:Oslo.

Lane, M.B. (2005) «Public Participation in Planning: an intellectual history» i *Australian Geographer*, Vol.36, Nr.3. s283-299. Routledge.

Leknes, E. (2010) «Fremveksten av byregioner i Norge» i Farsund, A.A. og Leknes, E. (red.) *Norske byregioner – utviklingstrekk og styringsutfordringer*. Høyskoleforlaget: Kristiansand.

Leknes, E. og Lervåg, H. (2010) «Næringslivets lokalisering og arealbruk i Bergen, Stavanger/Sandnes og Trondheim» i Farsund, A.A. og Leknes, E. (red.) *Norske byregioner – utviklingstrekk og styringsutfordringer*. Høyskoleforlaget: Kristiansand.

Longhurst, R. (2010) «Semi-structured Interviews and Focus Groups». I Clifford, N., French, S. og Valentine, G. (red) *Key methods in geography*. s.103-115. Sage:London.

Lorange, E. (1999) Byplanideologi på 1900-tallet. I *Plan* 5/6, s.16-28.

Medalen, T. og Leknes, E. (2010) «Byplanlegging og governance» i Farsund, A.A. og Leknes, E. (red.) *Norske byregioner – utviklingstrekk og styringsutfordringer*, s.95-115. Høyskoleforlaget: Kristiansand.

Merriam, S.B (2002) «Assessing and Evaluating Qualitative Research» i *Qualitative Research in Practice* s.18-33. San Francisco: Jossey-Bass Publishers.

Multiconsult (2011). *Konsekvensutredning. Detaljreguleringsplan 2381P – Sandvikveien. Hillevåg Næringspark*.

Norsk mediebarometer (2012) *Avis*. Hentet den 27.04.2015 fra <http://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/sa106/avis.pdf>

NRK (2013a) *Det blir rushtrafikk hele dagen*. Hentet 16.02.2014 fra <http://www.nrk.no/rogaland/spar-rushtrafikk-hele-dagen-1.10883062>

NRK (2013b) *Kollektivandelen er lavere enn for syv år siden* Hentet 07.04.2015 fra <http://www.nrk.no/rogaland/kollektivsatsing-har-vaert-mislykket-1.10881686>

NRK (2013c) *Dette kan bli togstasjon for 40 000 jobbreisende til Forus*. Hentet den 19.04.2015 fra <http://www.nrk.no/rogaland/nytt-liv-i-gamle-forus-stasjon-1.11409989>

NRK (2014) *34.000 i bompenger i året for en familie*. Hentet den 16.04.2015 fra <http://www.nrk.no/rogaland/dette-vil-bomringen-koste-deg-1.11761930>

Næss, H., E. (2008) «Stavangers byutvidelser» i *Stavangeren – Medlemsblad for byhistorisk forening Stavanger*. Nr3 – 18.årgang. s.13-25.

Næss, P. (2012) *Introduksjon til planleggingsteori*. Hentet 08.03.2015 fra <http://www.ks.no/PageFiles/26618/Samplan%20Granavollen%20180912.pdf> Aalborg Universitet.

Peters, B.G. og Pierre, J. (2004) «Multi-level Governance and Democracy: A Faustian Bargain?» i Ian Bache og Matthew Flinders (red.) *Multi-level Governance*. Oxford: Oxford University Press.

Plan- og bygningsloven (2008) Hentet den 29.04.2015 fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>

Porter, M.E. (1990) *Competitive advantage of nations*. New York: Free Press.

Porter, M.E. (1998) *Clusters and the new economics of competition*. Harvard Business Review. November-Desember. S.77-90.

Postholm, M.B & Jacobsen, D.I. (2013) *Læreren med forskerblick – Innføring i vitenskapelig metode for lærerstudenter*. Høyskoleforlaget: Kristiansand.

Riiber, K. (2014) *Paradis-fristen går ut i dag: Har fått 56 merknader*. Hentet 29.10.2014 fra http://www.rogalandsavis.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=96598&sok=1

Ringdal, R. (2007) *Enhet og mangfold. Samfunnsvitenskapelig forskning og kvantitativ metode*. 2.utg. Bergen:Fagbokforlaget.

Rogaland Fylkeskommune (2013) *Regionalplan for Jæren 2013-2040*. Rogaland Fylkeskommune.

Røiseland, A. og Vabo, S.I. (2008) *Governance på norsk. Samstyring som empirisk og analytisk fenomen*. I norsk statsvitenskapelig tidsskrift vol 24. s.86-107. Universitetsforlaget:Oslo.

Samfunnsgeografen (2013) *Analyseverktøyet SimCity*. Hentet 17.02.2015 fra <http://foreninger.uio.no/samfunnsgeografen/aktuelt/2013%3A1/simcity.html>

Schiefloe, P.M. (2011). «Mennesker og samfunn: Innføring i sosiologisk forståelse». Fagbokforlaget: Bergen.

Scott, J. (1990) *A Matter of Record, Documentary Sources in Social Research*. Polity Press: Cambridge.

Senter for eiendomsfag (udatert) *Bytransformasjon*. Hentet den 10.04.2015 fra <http://www.eiendomsfag.no/ord-og-uttrykk/bytransformasjon/>

Silverman, D. (2006) *Interpreting Qualitative Data. Methods for Analyzing Talk, Text and Interaction*. 3. Utgave. London: Sage.

SSB (2012) *Folkemengde, etter kjønn og alder. Stavanger. Bydel. 1. januar 2012*. Hentet den 17.04.2015 fra <http://www.ssb.no/a/kortnavn/folkemengde/tab-2012-03-14-26.html>

SSB (2015) *Folkemengde, 1. januar 2015*. Hentet 06.04.2015 fra <http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkemengde/aar/2015-02-19?fane=tabell&sort=nummer&tabell=218730>

Statens vegvesen (Udatert) *Bomstasjoner Bypakke Nord-Jæren*. Hentet den 16.04.2015 fra <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/bomstasjonernordjaren>

Stavanger Aftenblad (2014) *Nye Paradis tar omsider form*. Hentet den 29.10.2014 fra <http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/stavanger/Nye-Paradis-tar-omsider-form-3359981.html>

Stavanger Kommune (2001) *Hillevåg stedsanalyse*. Brandsberg-Dahl's Arkitektkontor AS.

Stavanger kommune (2002) *Transformasjonsområder. Kultur og byutvikling – Kommuneplanavdelingen*.

Stavanger Kommune (2005) *Plan 116K - Kommunedelplan for Paradis og Hillevåg*.

Stavanger Kommune (2012). *Levekår i Stavanger. Geografisk fordeling – rapport nr.5*.

Stavanger kommune (2014a). *Stavanger-statistikken*. Hentet den 04.01.2015 fra <http://statistikk.stavanger.kommune.no/>

Stavanger kommune (2014b) *Kommuneplan for Stavanger 2014-2025 – Planbeskrivelse*.

Stavanger kommune (2014c) *Områdeprogram for Hillevåg*. Stavanger kommune.

Stavanger Kommune (2014d) *Levekår i Stavanger – Geografisk fordeling rapport nr.6*.

Stavanger Kommune (2014e) *Forslag til bypakke Nord – Jæren*. Hentet 05.04.2015 fra http://www.stavanger.kommune.no/Global/Bilder/Kultur/14-0836%20-%20Bypakke%20Nord-J%C3%A6ren_web.pdf

Stavanger kommune (2015) *Reguleringsplan*. Hentet 01.04.2015 fra <http://stavanger.kommune.no/reguleringsplan>

Stavanger-Sør (2015) *Stavanger-Sør*. Hentet den 01.04.2015 fra <http://www.xn--stavangersr-pgb.no/>

Stugu, O.S. (2006) «Mot et urbanisert land?» 1920-2000. I Helle, K., Eliassen, F.-E., Myhre, J. E. & Stugu, O. S. *Norsk Byhistorie. Urbanisering gjennom 1300 år*. s.385-446. Pax Forlag:Oslo.

Thagaard, T. (2010) *Systematikk og innlevelse: En innføring i kvalitativ metode*. Fagbokforlaget: Bergen.

Valentine, G. (2005) «Tell me about...:using interviews as a research methodology i I *Key methods in geography*, 110-127. Sage:London.

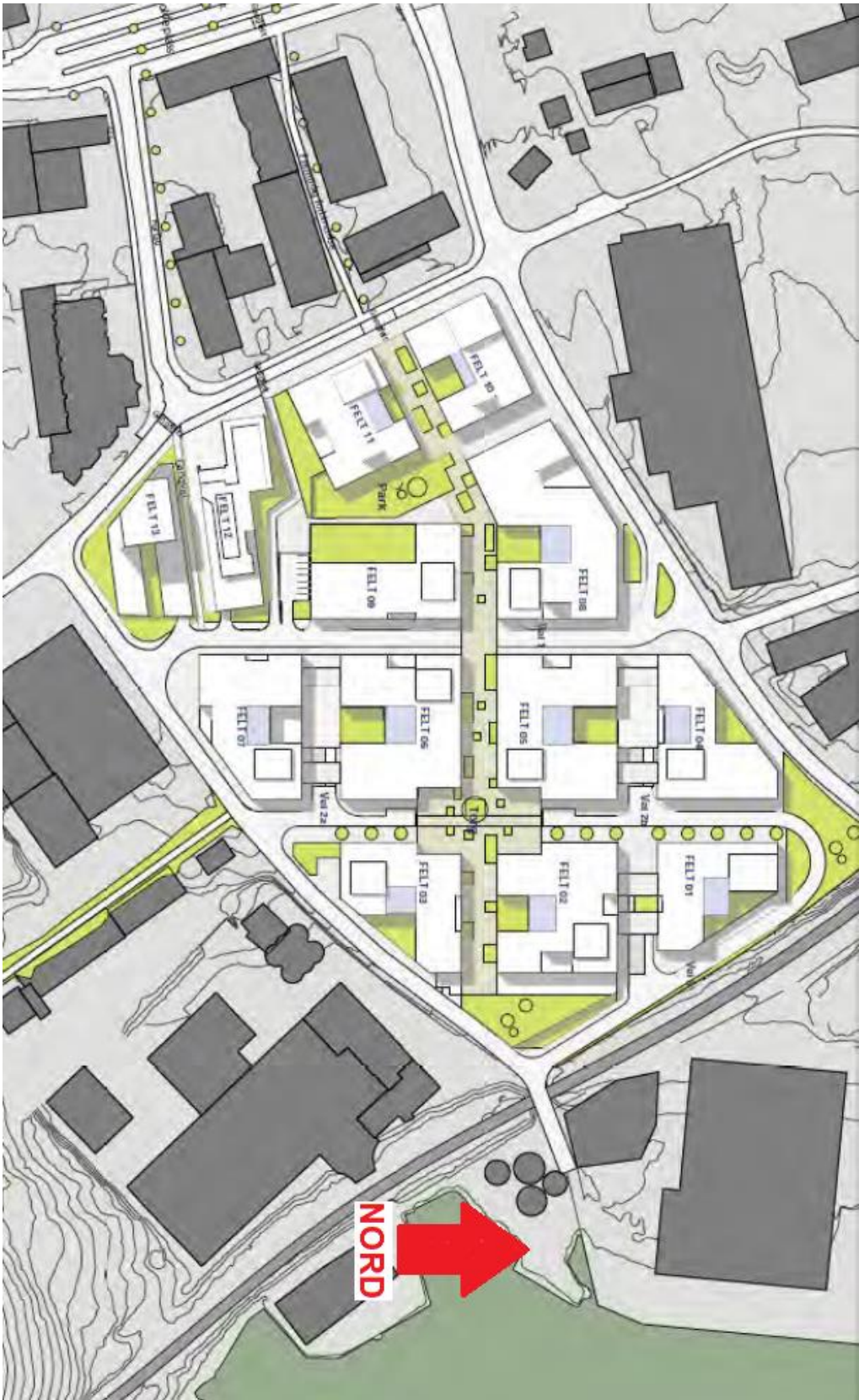
Wikimedia (2006) *Stavanger bydelskart*. Hentet den 05.01.2015 fra http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/Stavanger_bydelskart.png

8.0 Intervjuer

Fossåskaret, I. og Sandvik, B (2015) *Intervju av planleggere i Stavanger kommune*
09.01.2015

Oliversen, I. (2015) *Intervju av daglig leder Stavanger-Sør*. 29.01.2015

Vedlegg 1 Planområde Stavanger-Sør



Vedlegg 2 Retningslinjer intervju FKRA



Retningslinjer intervju Felleskjøpet

Dette er et intervju som vil bli foretatt av *Rolf Bjørnar Jemne*, student ved NTNU, i forbindelse med en masteroppgave i MLGEOG.

Intervjuet er frivillig og informantene velger selv om de tillater bruk av deres navn i oppgaven, eller om de vil anonymiseres. Dersom anonymisering er å foretrekkes, vil det respekteres. For kredibilitetens skyld ønsker jeg å spille intervjuet inn på en digital lydopptaker, slik at jeg senere kan transkribere det og sende informantene en skriftlig utgave av intervjuet. Dette vil forsikre informanten om at intervjueren ikke endrer deres utsagn, og gir dem mulighet til å korrigere utydigheter og faktafeil som kan oppstå. Informantene står fritt til å trekke seg når de selv måtte ønske det, både i forkant og etterkant av intervjuet.

Inge Oliveren

Erlend Stangeland

Rolf Bjørnar Jemne

.....

.....

.....

Vedlegg 3 Retningslinjer intervju Stavanger kommune



Retningslinjer intervju Stavanger kommune

Dette er et intervju som vil bli foretatt av *Rolf Bjørnar Jemne*, student ved NTNU, i forbindelse med en masteroppgave i MLGEOG.

Intervjuet er frivillig og informantene velger selv om de tillater bruk av deres navn i oppgaven, eller om de vil anonymiseres. Dersom anonymisering er å foretrekkes, vil det respekteres. For kredibilitetens skyld ønsker jeg å spille intervjuet inn på en digital lydopptaker, slik at jeg senere kan transkribere det og sende informantene en skriftlig utgave av intervjuet. Dette vil forsikre informanten om at intervjueren ikke endrer deres utsagn, og gir dem mulighet til å korrigere utydeligheter og faktafeil som kan oppstå. Informantene står fritt til å trekke seg når de selv måtte ønske det, både i forkant og etterkant av intervjuet.

Ingrid Lerang Fossåskaret

Bright Sandvik

Rolf Bjørnar Jemne

.....

.....

.....

Vedlegg 4 Intervjuguide FKRA

Intervju felleskjøpet

Om informantene

- Hva er deres rolle i felleskjøpet?
- Hva er deres rolle i Hillevåg næringspark/Stavanger-Sør?

Governance og planprosessen

- Det er dere som eier tomten, men hvordan var det dere kom frem til at den skulle utvikles til en næringspark?
- Kan dere forklare hvordan en privat aktør som dere arbeide opp mot det offentlige? Har dere selv spilt en rolle i at H41/H42 er forespeilet som et næringsområde, eller satt dere mer på gjerdet?
- Har dere en forestilling om hvordan folk i lokalmiljøet stiller seg til dette prosjektet? Insigelser, rykter, medvirkning osv?
- Dere er ikke den eneste aktøren i Hillevåg når det kommer til utvikling, byfornyelse og omforming. Har dere kontakt med de andre aktørene? Skaper dere en helhetlig utvikling?
- Er dere kjent med begrepet «governance?» I så fall, hvordan tolker dere det? (NPM/CPT)
- Som privat aktør, merker dere forskjell på hvordan dere vil behandle saken og på hvordan kommunen vil behandle saken?
- Er dere i posisjon til å kunne forlange noe?
- Hvordan vil dere beskrive «planleggingsregimet» i kommunen?

«TORE SAGER»

I Boken «The ashgate research companion to planning theory» Har Tore Sager et eget kapittel hvor han blant annet legger frem resultater av en spørreundersøkelse gjort på offentlig ansatte planleggere i 1998. Undersøkelsen dreier seg om hva de offentlig ansatte planleggerne tenker om private utviklere.

Kommenter følgende utsagn:

- Utviklere har et dårlig image, ikke uberettiget/grunnløst.
- Utviklere klager ofte på mange nærmiljøer for å pålegge unødvendige og kostnadshevende krav, noe informantene mener er urettmessige klager.
- Det bør være en strammere kontroll på private utviklere for å beskytte lokalsamfunnet/offentliges interesser
- Private utviklere har liten om ikke noen bekymringer hva som angår lokalsamfunnets beste.
- Private utviklere tenker KUN på å tjene penger til seg selv.

Utnyttelsesgrad:

- Dere legger vekt på høy utnyttelsesgrad, og det samme gjør kommunen. Hvor går grensen mellom høy og lav utnyttelsesgrad?
- I en by som stavanger, med plassbegrensninger, vil det ikke være lurt å ha en stor utnyttelsesgrad så nære kollektivfeltet og fabrikken?
- Hvor mange % går dere for i Hillevåg Næringspark? (Hillevågsveien 100 har alternativer på opp mot 400%)
- På hjørnet av første byggetrinn har Link tegnet et bygg på 8 etasjer, et tårn som akkurat ikke teller som et høyhus etter kommunens definisjon i kommuneplanen (2014). Er dette bevist, for å slippe unna Kommunens høyhusstrategi.

Rekkefølgetiltak?

- Er dere pålagt noen rekkefølgetiltak. Er det mulig å forhandle om slikt? Hvordan foregår så den prosessen?

Konkurransen

- I regionen er Forus næringspark den desidert største aktøren. Stavanger kommune har styrelederen, og er vel også på eiersiden (?) Vil dere konkurrere mot forus/sentrum. Anser dere SS som en god og nødvendig tilvekst i regionen, eller vil dere bli en slags verkebyll for forus?

Trafikk

- Hvordan blir parkeringsmulighetene, hvordan skal folk komme seg til næringsparken?
- Hvordan tror dere trafikken vil utvikle seg i dette området (paradis stenges/5000arb.plasser)
- Slik infrastrukturen er i dag, er dere positive til transportutfordringen?

Grøntstrukturer?

- Dere har et grønt strekk som går gjennom næringsparken. Vil denne bli koblet med nærliggende områder for en helhetlig

Lokalisering

- Hvorfor her? Hva er positive og negative sider med denne lokaliseringen?
- Hvilke type næringer ønsker dere å tiltrekke dere? (kift?)
- Har dere en formening om hvorfor akkurat disse næringene skulle finne området og næringsparken attraktivt?

Vedlegg 5 Intervjuguide Stavanger kommune

Intervju Stavanger kommune

Innledende:

- Hva er deres roller i Kommunen?
- Hva er deres roller i denne saken?

Governance og planprosessen

- Kan dere forklare hvordan dere jobber dere frem til at dette stedet i hillevåg blir speilet som et næringsområde? (H41/H42)
- Kan dere så forklare hvordan en privat aktør som FKRA arbeider mot dere i det offentlige? Har FKRA spilt en rolle i at dette området ble et næringsområde?
- Har det vært noen insigelser på prosjektet?
- Det er flere aktører i Hillevåg som ønsker å sanere rundt Hillevågsveien/Haukåsveien. Opplever dere at det er samarbeid mellom disse aktørene for å fremme en helhetlig utvikling?
- Er dere kjent med ordet «governance?» I så fall, hvordan tolker dere det?

«TORE SAGER»

I Boken «The ashgate research companion to planning theory» Har Tore Sager et eget kapittel hvor han blant annet legger frem resultater av en spørreundersøkelse gjort på offentlig ansatte planleggere i 1998. Undersøkelsen dreier seg om hva de offentlig ansatte planleggerne tenker om private utviklere.

Kommenter følgende utsagn:

- Utviklere har et dårlig image, ikke uberettiget/grunnløst.
- Utviklere klager ofte på mange nærmiljøer for å pålegge unødvendige og kostnadshevende krav, noe informantene mener er urettmessige klager.
- Det bør være en strammere kontroll på private utviklere for å beskytte lokalsamfunnet/offentliges interesser
- Private utviklere har liten om ikke noen bekymringer hva som angår lokalsamfunnets beste.
- Private utviklere tenker KUN på å tjene penger til seg selv.

Høyhusstrategien

Hus>8etg teller som høyhus. Er det bevist fra utvikler å ikke bygge høyere? Er det bevist fra kommunen, eller utvikler at det ikke bygges høyere?

- Kommunen er jo tungt inne i forus næringsforening. Vil stavanger-sør bli en positiv tilvekst og avlastning for forus, eller vil SS bli en plage for Forus næringspark?

Utnyttelsesgrad:

-Stavanger sør legger vekt på høy utnyttelsesgrad. Det samme gjør Stavanger kommune. Hva legger dere i dette? Hvor går grensen mellom høy og lav utnyttelsesgrad (Hvorfor ikke høyere utnyttelsesgrad så nære kollektivfelt og fabrikken?)

- I en by som Stavanger, hvor det er sparsomt med utbyggingsarealer, hvorfor ikke kunne på med en større utnyttelsesgrad i Hillevåg?

Grøntstrukturer

-Hvordan planlegges disse? Er det en helhetlig plan?

-Bli planprogrammet for Hillevåg (ikke av lov) fulgt av de forskjellige private aktørene?

Rekkefølgekrav?**Trafikk/Kollektiv:**

-Hvordan vil trafikken i området bli påvirket av denne utviklingen. Stenges Paradis av i fremtiden?

-Hvordan vil parkeringsmulighetene være?

-Slik situasjonen er i dag, er det ok å anta at kollektivtrafikken skal ta unna mesteparten av de reisende?

Konkurrans

-Hva med konkurranse mellom Hillevåg og Forus?

Lokalisering

-Hvorfor her? Hva er de positive og negative sidene med denne lokaliseringen?

-hvilke type næringer ser dere for dere på dette området?

-Har dere en formening om hvorfor akkurat disse næringene skulle finne området attraktivt?