

# Realistiske utopiar

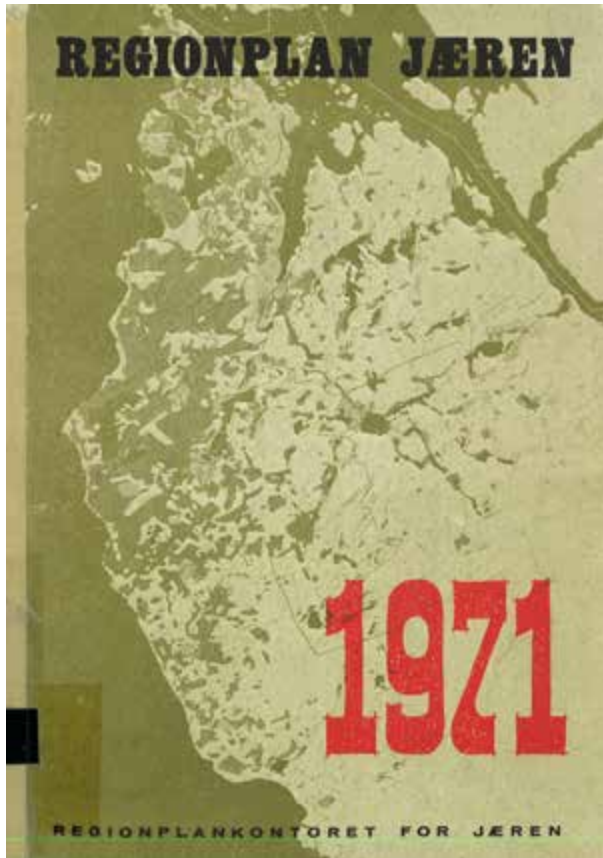
## - Jæren i eit planhistorisk perspektiv

EVEN SMITH WERGELAND

Dobbeltspor heilt til Nærbø? Snøggbåtar i staden for tunnelar? Full utbyggingsstopp på heile Sør-Jæren? Ei indre jernbanelinje frå Vikeså til Ålgård? Den jærske planhistoria er full av djerve visjonar, kor av somme har vorte ein realitet medan andre ligg i det utopiske arkivet, anten til evig tid eller i påvente av visjonære krefter som kan revitalisere det som ein gong i tida verka som ein framtidsretta idé. I denne artikkelen ser Even Smith Wergeland nærare på eit utval overordna planar frå etterkrigstida og framover, med særleg vekt på regionalplanar.

## INNLEIING

Den første heilskaplege regionalplanen, *Regionplan Jæren 1971*, vart lagt fram i 1972. Mellom denne og vår eiga tid ligg ei uhyre interessant endringshistorie som har fått konsekvensar for det meste, frå utviklinga av



Forsida av *Regionplan Jæren* (Regionplankontoret for Jæren, 1972).

landbruket via plassering av utdanningsinstitusjonar til utforming av byar og tettstader. Jæren er ganske enkelt ikkje det same i dag som i 1972. Samstundes er det mange raude trådar og diskusjonar som gjentek seg. Grensene mellom by og land var tydelegare på 70-talet, men spørsmålet om jordvern versus utbygging er stadig like aktuelt. *Regionplan Jæren 1971* skapte eit av dei første sykkelnettverka i Noreg, men bilkulturen er framleis ei markant motvekt til grønne transportalternativ. Skal vi handle i sentrum eller på kjøpesenter? Spørsmålet er like komplisert i dag som i 1965, då plankontoret Andersson & Skjånes A/S (seinare kjend som Asplan, i dag Asplan Viak) la fram *Forslag til regionplan for Nord-Jæren*. Det same gjeld spørsmålet om konsentrert eller spreidd utbygging, dei to diametrale motsetnadene innan by- og tettstadsutvikling. På Jæren har begge variantar gjort seg gjeldande. Ikkje noko høghus på Bryne utan kompakt utvikling, ikkje noko Lyefjell utan desentralisert utvikling. Dette og meir til kjem eg tilbake til. Men først litt om kva ein regionalplan er, og korleis slike planar har vorte utvikla på Jæren.

## KVA ER EIN REGIONALPLAN?

Den svenske arkitekten Bengt Östnäs hadde svaret klart i 1964: *En får två eller flera kommuner gemensam översiktsplan, som upprättas för at lösa ett eller flera planproblem*. Det handlar altså om oversikt, koordinering og problemløysing over eit større planjuridisk territorium. Östnäs skreiv dette midt på 1960-talet, starten på den såkalla *gullalderen* for re-

gionalplanlegging i Norden, då fleire av landa, Noreg inkludert, lanserte nye lovverk som gav regionalplanlegging formell myndigheit. Definisjonen til Östnäs gir stadig meining, sjølv om regionalplanar har teke ulike former til ulike tider.

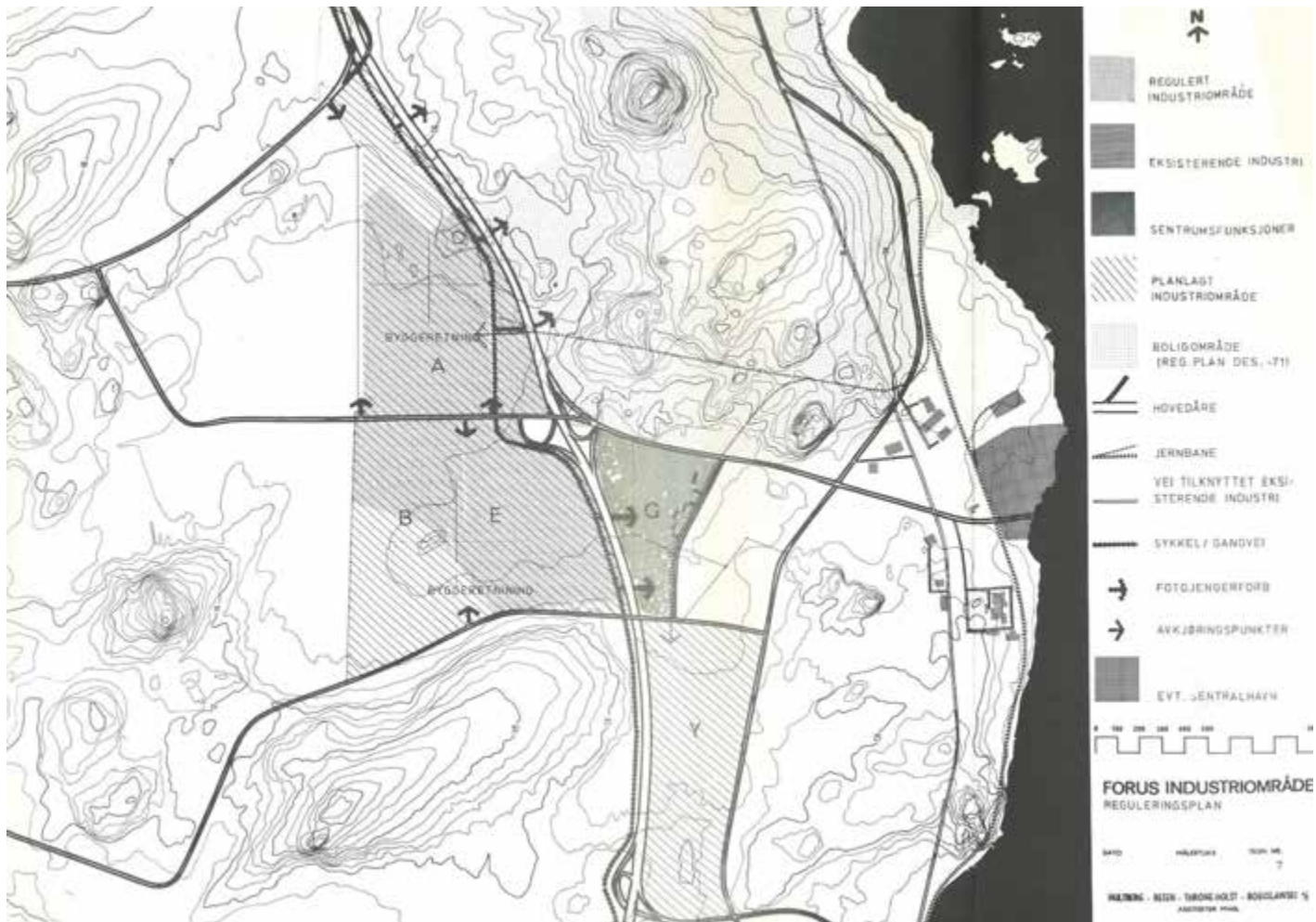
Som planfagleg fenomen går det tilbake til mellomkrigstida, då ein fekk internasjonale organisasjonar som Regional Planning Association of America (1923) og tilsvarende samskipnader i Europa. Spranget frå byplanlegging til regionalplanlegging kan forklarast ut frå den eksplosive folkeveksten som mange storbyar hadde opplevd frå andre halvdel av 1800-talet og inn på 1900-talet. Mange byar gjekk frå å vere avgrensa urbane soner til utflytande metropolar, som igjen skapte storbyregionar – byar som var i ferd med å vekse saman. I dei fleste land var det slik at dei lokale styresmaktene berre kunne regulere og planleggje innanfor sitt eige territorium. Ein freista å halde kontroll på byvekst ved å utvide kommune- og bygrensene, men i mange tilfelle gjekk veksten så raskt at det ikkje var muleg å halde tritt. Dette skapte store utfordringar i form av dårleg kvalitet på utbygginga, lite koordinert infrastruktur og mangel på elementære ting som vatn og kloakk – akutte behov som no måtte løysast ved hjelp av nye strategiar.

Regionalplanar vart dermed det nye håpet innan planprofesjonen. Det første dømet i norsk samanheng er *Generalplan av 1929 for Stor-Oslo*. Dåverande byplansjef i Oslo, Harald Hals, lagde denne planen i samarbeid med nabokommunane Aker, Bærum og Asker. Det var ein byplan for Oslo, men den hadde regionale ambisjonar. Hals skjønna at Oslo ikkje kunne vere seg

sjølv nok lenger. Visse prioriteringar, som plassering av store vegar og institusjonar, ville påverke omlandet. Like eins ville omlandet sin politikk med tanke på handel, næring, bustadutvikling og arbeidsplassar kunne påverke Oslo. Tanken var at ein felles regionalplan både ville kunne styrke samhandlinga og reindyrke dei spesielle områda som kvar kommune var gode på. Det var aldri snakk om einsretting basert på den største aktøren sine behov, sjølv om det i praksis ofte har vore eit dilemma, ikkje minst på Jæren, som eg kjem nærare tilbake til.

### JÆRSK REGIONALPLANLEGGING

Den som best har skildra opphavet og utviklinga til regionalplanlegging på Jæren er tidlegare regionalplansjef Unnleiv Bergsgard. Han har delt historia inn i fem trinn. Først ei fase som Bergsgard kallar forspel/demring, som involverte eit interkommunalt plansamarbeid som vart kartfesta i 1937, ein distriktsreguleringsplan utvikla under krigen av ingeniør Gjert Edvard Bonde, og oppretting av ei samarbeidsnemnd i 1952. Dernest 1. Akt, som rommar *Forslag til regionplan for Nord-Jæren* (1965) og *Forusplanen* (1962-66). Begge var viktige, men planen for Forus var nok den som fekk mest direkte innverknad, ettersom Forus i stor grad vart bygd ut i tråd med denne. 2. Akt i utviklinga er den mest produktive perioden, som byrjar med etableringa av Jæren regionplankontor (1966) og Jæren regionplanråd (1966), oppnemning av Bergsgard som regionalplansjef, og kulminasjonen av alt dette i form av *Regionplan Jæren 1971* (1972), den første heilskaplege



Reguleringsplan for Forus som vist i dokumentet Forus Industriområde (Hultberg, Resen, Throne-Holst & Boguslawski AS/Forus Industritomeselskap, 1973).



Flyfoto av dagens Forus.

Foto: Forus Næringspark AS.

regionalplanen for Jæren. Det var ein tilfreds og ikkje så reint lite stolt regionalplansjef som presenterte denne planen i det nasjonale arkitekturtidsskriftet *Byggekunst* i 1971 under tittelen *Et lite stykke planhistorie*. Framtida såg løfterik og progressiv ut.

Men problema tårna seg snart opp, både for planen og regionalplansjefen i den perioden han kallar 3. Akt. Allereie då planen var ute på sirkulasjon i 1972 kom kritikken, frå fleire hald. Kommunane på Sør-Jæren meinte at den var alt for Stavanger/Sandnes-dominert, medan Stavanger/Sandnes ikkje eigentleg var så veldig interessert i å bry seg med utviklinga og utfordringane lenger sør. Det har alltid vore vanskeleg å få jærkommunane til å trekke i same retning, dels fordi det er svært ulike behov i omløp, dels på grunn av det Bergsgard

omtalar som eit *storebrorkompleks*, i dobbel forstand: Stavanger vil helst styre sjølv. Sør-Jæren er tilsvarande skeptisk til overstyring nordfrå. Dette synte seg allereie i 1952, då det var fleire kommunar som avsto frå å delta i den samarbeidsnemnda som då vart skipa. Dette er årsaka til at planarbeidet til Andersson & Skjånes A/S måtte avgrense seg til Nord-Jæren. I seinare tid har vi sett ulike variantar av dette, ikkje minst i samband med den pågåande debatten om bompengar. I sum førte desse motsetnadene til at regionalplanarbeidet utgjekk i løpet av 70-talet, nærast før det hadde starta.

Men ein heldt likevel fram med å tenkje overordna om den regionale utviklinga. I det Bergsgard kallar 4. Akt kjem etableringa av Jæren planleggingsråd (1984) og Jæren utviklingselskap (1986). Dette skjer i ei tid då

heile det norske forvaltningssystemet endrar karakter, frå totalplanlegging til rådgjevande styring av prosessar, som igjen heng saman med ei bølge av økonomisk liberalisering. Denne endringa skjedde på bakgrunn av den kritikken som regionalplanene frå 70-talet hadde blitt møtt med: Manglande kontakt mellom innhaldet i regionalplanane og politiske, praktiske og økonomiske realitetar. Det hadde synt seg, måtte Bergsgard innrømme, at totalplanmodellen var alt for ambisjos: *Et slikt planarbeid er i realiteten uoverkommelig. [...]* Regionplan Jæren 1971 markerte den *rasjonalistiske eller synoptiske planleggingens havari*.

## NORD MOT SØR

Å kalle den jærsk planhistoria fram til 1990-talet for eit «*havari*» kjem sjølvsagt an på perspektivet. For ein fagmann som ikkje heilt hadde lukkast slik han håpa, på vegne av planprofesjonen, var det naturleg for Bergsgard å servere ein dyster konklusjon. Han er slett ikkje den einaste som har vore frustrert grunna mangel på gjennomslagskraft i norsk planlegging. Tittelen på denne teksten er henta frå ein innfløkt og langvarig diskusjon i det norske plan- og arkitekturmiljøet i etterkrigstida, då mange etterlyste meir konkrete og gjennomførbare planar. Under eit debattmøte i Oslo Arkitektforening i 1958 lanserte arkitekt Frode Rinnan omgrepet «realistisk utopi», fordi han meinte å kunne sjå ei utvikling bort frå det heilt urealistiske og over mot det realiserbare. Det er eit omgrep som passer godt til dei jærsk regionalplanane, som absolutt hadde utopiske innslag, men som også romma

mange av dei store prosjekta som etter kvart har vorte ein realitet: Forusområdet, Universitetet i Stavanger og dobbeltspora jernbane figurerer alle i *Regionplan Jæren 1971*. Det har teke tid, det vart ikkje nøyaktig som planlagt, men det har skjedd.

Når vi no ser tilbake på same periode som Bergsgard summerte opp i 1992, er det lettare å sjå verdien av det heile, både med tanke på positive prosjekt som faktisk vart gjennomført – til dømes det store gang- og sykkelnettverket i *Regionplan Jæren 1971* – og regionalplanhistoria som ei kjelde til å forstå jærsk identitet så vel som dagens tilstand i regionen. Dei jærsk regionalplanane stiller faktisk ein veldig bra diagnose på mange område, som gjer det enklare å forstå kven vi, jærbuane, er, og kvifor utviklinga har vorte som den har vorte.

Eit særskilt viktig punkt i så måte er dei allereie omtalte skiljelinjene mellom nord og sør. I mange land og byar går det eit skilje mellom aust og vest. Aust- og Vest-Tyskland, Austkanten og Vestkanten i Oslo, East End og West End i London, East Side og West Side i New York City, for å nemne nokre. Dette handlar ofte om sosiale og økonomiske skilnader, som igjen kjem til uttrykk gjennom kulturelle forhold. Slike territoriale skiljelinjer er så viktige at det har blitt oppretta ei eiga grein innanfor geografisk forskning, *borderologi*, som kort sagt dreier seg om å forstå korleis stadsidentitet blir forma av konflikter og dialogar på kryss og tvers av nasjonale, regionale og lokale grenser.

På Jæren går den definerande grensa mellom nord og sør i staden for aust og vest. Planhistoria viser at det periodevis har vore sterke interessemotsetnader mel-

lom Nord-Jæren og Sør-Jæren. På eit overordna nivå handlar det om jærsk identitet – er det tradisjonelle Nord-Jæren, med Randaberg, Stavanger, Sandnes og Sola, eigentleg ein del av Jæren? Går det an å kalle folk som bur nord for Skjævelandsbrua for jærbar? Ein del folk sør for denne brua vil vere lite viljuge til å innlemme dei nordfrå i kategorien *jærbu*, og ein del nordfrå vil ha vondt for å assosiere seg med bondelandet på Sør-Jæren. Som om dette ikkje er komplisert nok, kjem i tillegg dei indre bygdene Figgjo, Ålgård og Oltedal, som i plansamanheng inngår i Jæren. I eit folkeleg perspektiv vil dette til nauds kvalifisere som Høg-Jæren. I gjeldande regionalplan, *Regionalplan Jæren 2050*, går Jæren langt inn i Ryfylke og ut på øyane nord for Stavanger. Den regionale kulturgeografien er altså meir samansett enn nokon gong før.

På 1960- og 70-talet var det utvilsamt nord mot sør som utgjorde frontane i den regionale planlegginga, som svarte og kvite brikkar i eit intrikat sjakkparti. Dette handla om bestemte forhold som regionalplanane freista å handsame. Eit kontroversielt punkt i så måte er fordeling av handel og næring. Både *Forslag til regionplan for Nord-Jæren* og *Regionplan Jæren 1971* la opp til eit markant skilje mellom dei eksisterande handelsbyane i nord, dvs. Stavanger og Sandnes, og bygdebyane i sør, som ikkje skulle få lov å drive handel i same utstrekning. Dette gav meining ut frå den utviklinga ein såg den gongen. Det var allereie ei utfordring at Sandnes konkurrerte med Stavanger, som opplevde at den prosentvise handelsdominansen skrumpa nokså hurtig, og regionplankontoret såg føre seg eit

skrekkszenario der alle i verste fall utkonkurrerte kvarandre. Dermed vart forslaget å stimulere handelen der den allereie var sterk, skape ein symbiose mellom Stavanger og Sandnes, og satse på at rådande vilkår ville vere tilstrekkeleg lenger sør, så lenge dei fekk drive med andre inntektsbringande verksemdar.

For medan nord skulle styrke handel, næring og industri, skulle sør først og fremst vere eit jordbruksområde. Dette var heilt klart i tråd med signala frå dei aktuelle kommunane, og ei viktig sak å kjempe i så måte var jordvern. At regionalplanen la opp til å strupe vekst i handel vart sjølvstekt teke i mot med negativ respons, men det var absolutt glede å spore då ein fann ut at jordvernet var noko av det som sto sterkast i den overordna arealpolitikken. Jordvernet avgrensa seg ikkje berre til Sør-Jæren, men hadde også stor innverknad i Sola og Randberg, der det også var mykje landbruk. I dette ser ein også noko av det som verkeleg gjer Jæren til eitt område, på trass av nord/sør-konflikten: Landskap og naturressursar, i kombinasjon med språket, vert framheva som det store bindeleddet – det som gjer Jæren til Jæren, i motsetnad til andre delar av Rogaland. Det var på ingen måte tilfeldig at nettopp landskap og natur fekk ein eigen, meir utfyllande regional rapport i etterkant av *Regionplan Jæren 1971*.

### **BY, BYGD ELLER BYGDEBY?**

*I byen rår forretningssynet, i bygda rår bondesynet. Det er då rimeleg at bygda og byen kan koma til å sjå og døma på kvar sin måte – både i små og store saker som heradet lyt ta seg av. Når då desse sakene i serleg grad*



vedkjem byen og dei som lever der, so skal ingen un-  
drast på at dei vert orsak til misnøje i bygningskom-  
munen, og at dei skaper strid millom byen og landet.

Sjølv om det også er mykje samhandling mellom  
nord og sør, kjem forskjellane til syne så snart ein kjem  
inn på spesifikke tema. Få ting ber meir vitne om dette  
enn busetnadsmønsteret. Som sitatet over fortel, har  
Jæren historisk sett vore kjenneteikna av eit markant  
skilje mellom by og bygd. Dette handlar om at busetna-  
dene på Jæren har vorte sterkt prega av to ting: Priori-  
teringa av dei store byane som byar, samt det strenge  
jordvernet. Dette har medført konsentrert fortetting og  
*bymessig vekst* i Stavanger og Sandnes, medan tettsta-  
dene elles på Jæren har stått meir stille. Alternativt har  
dei takla folkeauke ved å byggje heilt nye bustadområde  
langt utanfor den etablerte byggesona, som eg kjem  
tilbake til. Denne utviklinga var direkte forårsaka av pa-  
nikken rundt *Byenes og tettstedenes enormt stigende  
arealforbruk*, som var ei generell bekymring landet  
over – derav behovet for regionalplanar – men særleg  
sterk på Jæren, på grunn av det verdifulle jordsmonnet.

Ei anna bekymring – og her kan vi definitivt sjå  
det Stavanger-sentriske – var Stavanger sitt relative  
tap av befolkning. Frå 1930 til 1965 hadde Stavanger  
gått frå å ha 82% av folketalet på Jæren til 68%. Det  
er framleis dominerande, men ein klar nedgang. Sam-  
stundes var det eksplosiv vekst i bygdebyene, ut mot  
jordbruksland. Derfor vart omfordeling av veksten, inn  
mot Stavanger og Sandnes, ein viktig strategi i *Regi-  
onplan Jæren 1971*, med vidare forankring i den første  
fylkesplanen for Rogaland, som kom i 1976. I denne

står det følgjande: *De vestlige og nord-vestlige deler  
av Jæren må også for fremtiden sikres som sletteland  
ikke kan ekspandere utover det nivå de i dag befinner  
seg på jordbruksarealer. En konsekvens av dette er  
også etter planutvalgets mening at sentrene på Jæ-  
rens. Meldinga var klar: By skulle vere by, bygd skulle  
vere bygd, eventuelt bygdeby, omgrepet nytta om dei  
større tettstadene i sør, som Bryne og Nærbø.*

Men Jæren er meir enn nord og sør. Ein slags *mørk  
hest* oppi det heile, og definitivt den delen av Jæren  
som har vore lågast prioritert i overordna planar, er  
busetnadene i det jærskje innlandet: Ålgård, Figgjo  
og Oltedal. I dei eldre planane utgjør desse ein heilt  
eigen kategori, *tekstilbygder*, med eigne visjonar og  
utfordringar. På 1960- og 70-talet var planleggarane  
tilsynelatande tilfredse så lenge tekstilnæringa gjekk  
tåleg bra, som ho gjorde den gongen, men det vart ei  
slags kvilepute, for det mangla eigentleg alternative  
strategiar for Ålgård, Figgjo og Oltedal. Det vart hel-  
ler ikkje gjort særleg seriøse forsøk på å betre kom-  
munikasjonen mellom det indre høglandet og det ytre  
låglandet – ei utfordring som ikkje er løyst spesielt bra  
i dag heller, i alle fall ikkje med tanke på kollektivtran-  
sport. Ålgård er for så vidt godt kopla til Sandnes, men  
ein har nok hatt ein tendens til å underfokusere på dei  
indre tettstadene, kanskje rett og slett fordi dei både  
geografisk og mentalt ikkje ligg i kjernen av Jæren.

## DET JÆRSKE SUBURBIA

Ei av dei mest påfallande og, sett frå eit visst perspek-  
tiv, underlege konsekvensane av bustad- og arealpolitik-



Høghuset på Bryne: Eit monument over knutepunktfortetting som planstrategi. Garborgsenteret til venstre.

Foto: Bjørn Moi, \*Forum Jæren AS.

ken frå 60- og 70-talet er framveksten av frittliggjande suburbia, med Lyefjell (Time), Stokkelandsmarka (Hå) og Bogafjell (Sandnes) som typiske døme. Rundt om i landet, og resten av Europa, finst det ulike variantar av dette: Drabantbyar, satellittbyar, *New Towns* (Storbritannia) og *Siedlungen* (Tyskland), for å nemne nokre variantar. Det er likevel noko særmerkt med desse stadene

på Jæren, som anten klamrar seg fast i ulendt terreng eller held seg flytande på flataste myra. Karakteristiske er dei, og eit veldig markant symbol på arealstrategien i regionalplanane. Då ein i praksis innførte full utbyggingsstopp på Sør-Jæren, kunne ein ikkje anna gjere enn å finne ledig areal utanfor tettstadene. Idealet var då å byggje der det ikkje var gunstig å drive jordbruk, av

Lyefjell 1976, før utbygginga.

Foto: Magnus Espeland, \*Time  
bibliotek



Lyefjell 2007.

Foto: Rune Sattler/Wikimedia  
Commons

omsyn til jordvernet. Om det faktisk ville vere bra å bu der var i utgangspunkt mindre viktig. Dette er ganske snålt sett med dagens auge, då ein normalt vil leggje høg vekt på bukvalitet og potensiell trivsel for menneske når ein gjev løyve til utbygging.

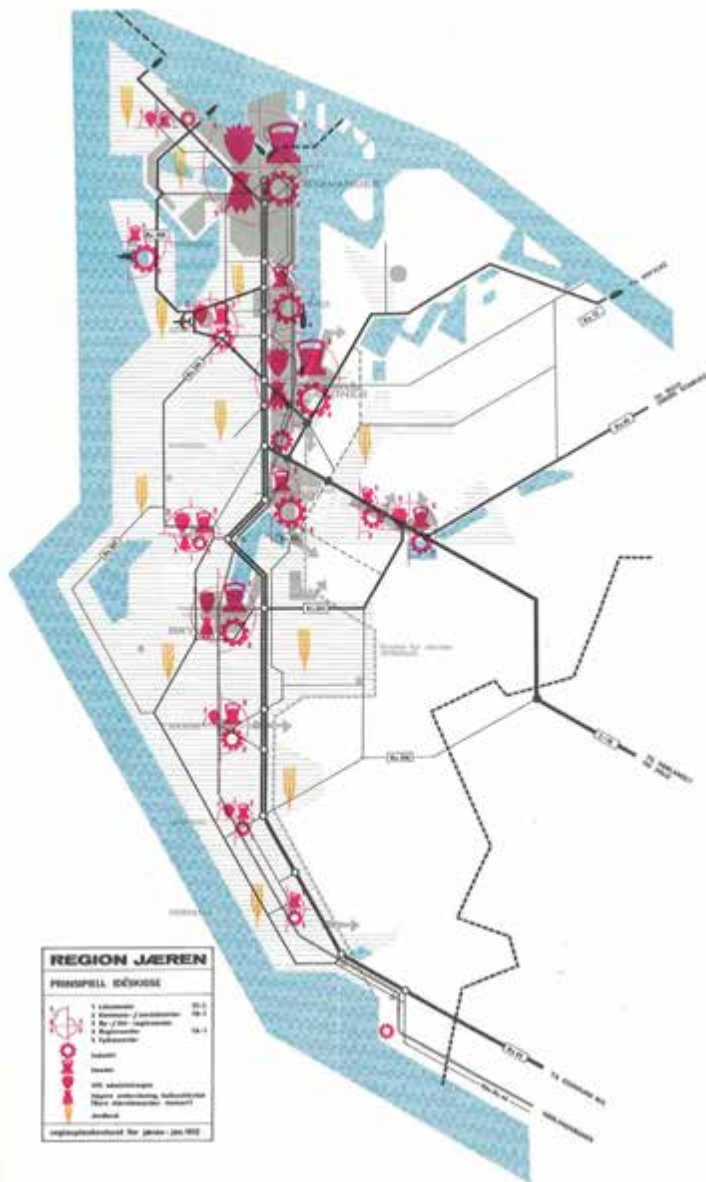
Den gongen var det altså andre syn som rådde. Men det fanst motstemmer. Éin av dei var Ivar K. Hognestad, stortingsrepresentant for Arbeidarpartiet og ei viktig lokal røyst. Så tidleg som i 1954 åtvare Hognestad mot å desentralisere utviklinga, under overskrifta *Bryne må sikra seg eigedommar i sentrum – før dei lagar byar ute i periferien*. Han tok til orde for å utnytte alt ledig areal inne i den urbane sone først, og dernest utvide i randsona. Dette må ha vore temmeleg kontroversielt i si tid. Det vart uansett ikkje gjennomslag for slikt, og Lye vart etter kvart oppretta som ei bustadsøy ca. 6 km utanfor Bryne sentrum. Denne strategien har ikkje vore utan kritikarar, men det finst stadig dei som meiner at dette ikkje berre var klokt den gongen, men også i dag. *Skal folk fortsatt få bo på Jæren, må vi bygge her oppe i høyden, hvor vi har knauser og fjell*, sa tidlegare Time-ordførar Arnfinn Vigrestad i 2015.

Dette viser jo at sjølv om fortetting gradvis har vorte innført også på Sør-Jæren, har det aldri vore praktisert like konsistent som meininga er frå statleg hald. Når alt dette er sagt, er det ikkje dermed slik at Lyefjell, Stokkelandsmarka og Bogafjell ikkje har gode kvalitetar for dei som bur der, berre fordi staten har andre prinsipp. For mange er nok desse områda reine draumen, både med tanke på eige hus og eigedom, nærområde, oppvekstvilkår og fritidstilbod. Det er jo ikkje gitt at alle

trivst i større byar og tettstader. Det er mykje ein kan få til av gode forhold isolert sett. Likevel er det ikkje til å stikke under ein stol at slike desentraliserte suburbia byr på store dilemma når det gjeld kvardagsmobilitet. Og dermed er eg framme ved det siste temaet eg vil ta opp, nemleg transport – ofte den heitaste poteta av dei alle kva angår debatt, usemje og aktivisme på Jæren.

## TRANSPORTVYAR

Transport har ofte vorte sett på som eit utprega teknisk felt. Det handlar om kapasitet, storleik, svingradius, trasear, linjer og andre målbare forhold. Men – og dette er dels basert på eiga erfaring som planleggjar og rådgjevar innan byutvikling – det er faktisk få ting som rører like mykje ved kjenslene til folk som transport. Eg er slett ikkje åleine om denne observasjonen. Det har synt seg, særleg i spørsmål om privatbilisme, at menneske er vel så emosjonelle som rasjonelle når dei tek standpunkt i saka. Den britiske geografen Mimi Sheller har fanga dette i ein studie av det ho kallar *emosjonell geografi*, altså dei kjenslene som oppstår i rørsl gjennom eit område. For mange er det bilen som skaper denne rørsla, og dermed kjensla, for stadene ein ferdast i til dagleg. Det Sheller er mest oppteken av, er at vi har ein tendens til å gløyme eller i alle fall nedtone den emosjonelle dimensjonen ved transport. Dette gjeld særleg biltransport, ettersom den *grøne bølga* som for tida dominerer politiske så vel som planfaglege syn på transport har ein tendens til å setje bilen i eit primært negativt lys. Eg vil hevde, med god stønad i Sheller, at dette er ei vesentleg årsak til dei



heftige konfrontasjonane som no utspeler seg mellom folkerørsler og politisk/administrativt hald over heile landet. Få regionar har vore like råka av denne konflikten som Jæren, der bil og andre former for individuell transport – eg køyrde sjølv traktor frå eg var 16 år – har ein sterk posisjon. Når ein først har lagt til rette for eit bilbasert samfunn, noko ein i stor grad gjorde på Jæren med basis i regionalplanane, er vanen vond å vende. At det finst gode forklaringar på den markante jærske bilkulturen gjer det sjølvstakt ikkje legitimt å hetse lokale politikarar, men motstanden mot bompengar er absolutt forståeleg ut frå den historiske føresetnaden.

Det finst inga enkel løysing på denne problematikken, men lærdommen ein kan hente frå den jærske regionalplanhistoria er at ymse alternativ til ein veldig dominerande privatbilisme har vore der, utan at regionen heilt har makta å gripe den. I planen frå 1972 står det ettertrykkeleg at *Problemene som privatbilismen skaper [...] vil bli uløselige innenfor rammen for fri bilbruk*. Dei visste godt at bilen var vel så krevjande som den var forløysande for den regionale mobiliteten. Derfor la planane opp til ei systematisk samordning av kollektivtrafikken, eit ambisiøst sykkel- og gangnettverk, samt ei tverrgående

Prinsipiell idéskisse for transportutvikling på Jæren (Regionalplankontoret for Jæren, 1972).



Jernbanen, her representert ved Hognestad stasjon i 1957, har vore eit viktig planfagleg tema på Jæren. Foto: Ukjend, \*Time bibliotek

jernbanelinje inn mot Forus, slett ikkje ulikt det første forslaget til bybane som kom i 1989. Ein kan eigentleg seie at planane frå 60- og 70-talet var rimeleg framsynte og i tråd med den grøne mobiliteten mange regionar planlegg for i dag. Problemet var berre at det var langt enklare å leggje til rette for bil, blant anna fordi vegnettet hadde tydeleg forankring i nasjonale transportplanar og, ikkje minst, fordi motorvegen mellom Sandnes og Stavanger var eit prosjekt med høg prestisje og signaleffekt. Sjølv om bilen var på veg ut som planfagleg ideal, var den

definitivt på veg inn i den konkrete utbygginga av landet. Det er eit av dei større paradoksa med 70-talet: Bilen var både ute i kulda og inne i varmen på same tid.

I tillegg til ideen om ein forstadsbane til Forus var det tre transportkonsept av særleg visjonær karakter i regionalplanane. Det eine var forslaget om dobbeltspor på jernbanen heilt frå Stavanger til Nærbø. I trafikkdelen av Regionplan Jæren 1971 står det at ein måtte *ha for øye de muligheter jernbanen vil kunne gi*, både med tanke på person- og godstransport.

Regionalplankontoret fremma forslag om meir teknisk utvikling, større grad av automatisering, meir komfort og hurtigare takt på reisene. Ganske progressivt i ei tid då jernbane vart sett på som avleggs av mange. Det andre forslaget som utmerkte seg var planar for ei auka satsing på snøggåtar, som eit alternativ til dyre bruer. Seinare var det jo underjordiske tunnelar som skulle verte løysinga. Men enn så lenge var det mange fagfolk som trudde og håpa at transport på vatn var framtida.

Det djervaste planforslaget som har kome med tanke på transport må ha vore *den indre jernbanelinja*. Lenge før NSB blei privatisert og fragmentert hadde selskapet vyar som handla om heilt andre ting enn merkevarerbygging. I mellomkrigstida, då mykje av det nasjonale jernbanenettet var ferdig i første utgåve, gjekk debatten om korleis dei eksisterande strukturane kunne betrast og supplerast med fleire strekningar. Dagens Jæren kunne fort sett heilt annleis ut dersom eit stortingsvedtak frå 1923 om å prioritere utviklinga av ei indre jernbanelinje hadde blitt effektivt. I så fall ville hovudlinja inn over Jæren gått frå Klungland til Bjerkrheim og vidare til Vikeså og Ålgård. Gjesdal kommune ville dermed vore eit svært sentralt område. Men vedtaket vart omgjort i 1937 og den indre linja vart ein del av det utopiske arkivet. Det som imidlertid var ein realitet var ei jernbanelinje mellom Ganddal og Ålgård (ein tur som tok om lag 20 minutt), som var i drift frå 1924 og framover. Denne vart nedlagt for persontransport i 1955 og endeleg nedlagt i 1988.

## AVSLUTTANDE REFLEKSJONAR

Slik har pendelen svinga, mellom det utopiske og det realistiske, i alle tiåra med overordna planlegging på regionalt og/eller fylkeskommunalt nivå. Jæren har vorte forma både av dei strategiane som faktisk har vorte omgjort til praksis og dei strategiane som aldri vart noko av. Det med snøggåtar er jo noko vi kan tenkje på den dagen i framtida då den reelle rekningamålt i pengar, forureining og tid som går til drift og vedlikehald – for dei underjordiske tunnelane kjem. Kostnaden for slike episke prosjekt har ein tendens til å eskalere etter kvart som åra går, så kanskje den litt naive draumen om meir båtbasert infrastruktur ikkje var så dum likevel? Like eins kan vi berre spekulere i kor vidt dobbeltspora jernbane kom ein generasjon eller to for seint, eller om den vidare utbygginga, ned til Egersund, er det løftet som skal til for å få fleire over på tog i kvardagen. Jæren har eit enormt potensiale, målt i menneske, ressursar og tiltaksevne, og planhistoria ber prov om at mange av dei store måla har vore oppnåelege, anten temmelig likt den originale ideen eller i ein omarbeidd variant. Den som lever gjennom rammeverket for den nye regionalplanen, *Jæren mot 2050*, vil forhåpentlegvis oppleve at mykje godt tankegods vert omforma til nyttige tiltak for jærbuen.

## NOTAR

- <sup>1</sup> Regionplankontoret for Jæren 1972a
- <sup>2</sup> Andersson & Skjånes A/S 1965
- <sup>3</sup> Östnäs 1964: 5
- <sup>4</sup> Jensen 2017
- <sup>5</sup> Hals 1929
- <sup>6</sup> Den detaljerte utgreiinga til Bergsgard er å finne her: Bergsgard 1992
- <sup>7</sup> Regionplankontoret for Jæren 1972a
- <sup>8</sup> Bergsgard 1971
- <sup>9</sup> Bergsgard 1992: 27
- <sup>10</sup> Regionplankontoret for Jæren 1972b.
- <sup>11</sup> Nord Universitetet tilbyr eit eige studieprogram i borderologi: Utnes 2019
- <sup>12</sup> For meir om dette, sjå Regionplankontoret for Jæren 1972: 60
- <sup>13</sup> Regionplankontoret for Jæren 1977
- <sup>14</sup> Hognestad 1983: 192
- <sup>15</sup> Regionplankontoret for Jæren 1972a: 65
- <sup>16</sup> Rogaland fylkesting 1976: 31
- <sup>17</sup> Dagens klare hovudtendens i norsk by- og tettstadsutvikling er å konsentrere utviklinga gjennom fortetting, for nettopp å unngå nye busetnader utanfor etablerte transportakser
- <sup>18</sup> Hognestad 1954: 1
- <sup>19</sup> Vigrestad i Sveen 2015: 20
- <sup>20</sup> Her finst ei oversikt over dei mange statlege føringane for norsk arealpolitikk, kor av dei aller fleste dreier seg om fortetting: Regjeringen 2019
- <sup>21</sup> Eg har jobba som byplanleggjar i Stavanger og Oslo kommune, og vore rådgjevar for fleire norske arkitektkontor i mange større planprosjekt dei siste åra
- <sup>22</sup> Sheller 2006
- <sup>23</sup> Regionplankontoret for Jæren 1972a: 120
- <sup>24</sup> I norsk samanheng hadde det til dømes kome ut sterkt bilkritiske fagbøker som *Trafikk-krigen* (1970) og *Bilen mot mennesket* (1972). Sjå Carlsen & Ystgaard 1970 og Schneider 1972
- <sup>25</sup> Regionplankontoret for Jæren 1972a: 123

## LITTERATURLISTE

- Anderssen, Odd-Stein 1958: Høytliggende byplandebatt. Sjå *Arkitektnytt*, 70.
- Andersson & Skjånes A/S 1965: *Forslag til regionplan for Nord-Jæren*. Haslum.
- Bergsgard, Unnleiv 1971: Regionplanlegging på Jæren – et lite stykke norsk planhistorie. I *Byggekunst*, 162-167.
- Bergsgard, Unnleiv 1991: *Det regionale samarbeidet på Jæren 1962-1992: fra planleggingssamfunn til-?.* Stavanger.
- Carlsen, Jan & Ysgaard, Hans-Magnus 1970: *Trafikk-krigen*. Oslo.
- Hals, Harald 1929: *Generalplan av 1929 for Stor-Oslo*. Oslo.
- Hognestad, Ivar K. 1954: Bryne må sikra seg eigedommar i sentrum – før dei lagar byar ute i periferien. Sjå *Jærbladet*, 1-2 (desember).
- Hognestad, Eivind 1983: *Time Herad 1837-1937*. Bryne.
- Jensen, Rolf H. 2017: Pionértiden i tiden etter bygningsloven av 1965. Sjå *Plan*, 42-47.
- Regionplankontoret for Jæren 1972a: *Regionplan Jæren 1971*. Sandnes.
- Regionplankontoret for Jæren 1972b: *Regionplan Jæren: sykkel- og gangvegnett*. Sandnes.
- Regionplankontoret for Jæren 1977: *Verneverdige områder i Jærregionen. Registrering og vurdering av verneverdige områder og forekomster av verdi for friluftsliv, natur- og kulturvern*. Sandnes.
- Regjeringen 2019: Fortetting og knutepunktsutvikling (<https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-emner-og-eksempler/fortetting-ny/id2363894/>). Sist opplasta 30. mai 2019.
- Rogaland fylkesting 1976: *Fylkesplan for Rogaland*. Stavanger.
- Schneider, Kenneth R. 1972: *Bilen mot mennesket*. Oslo.
- Sheller, Mimi 2006: *Automotive Emotions: Feeling the Car. I Automobilities*, 221-224.
- Sveen, Geir 2015: Her er 600 utsiktstomter. Frå *Stavanger Aftenblad*, s. 20-21 (5. november).
- Utnes, Peter 2009: *Borderologi* (<https://www.nord.no/no/om-oss/fakulteter-og-avdelinger/fakultet-for-larerutdanning-og-kunst-og-kulturfag/ph.d.-i-studier-av-profesjonspraksis/Sider/Borderologi.aspx>). Sist opplasta 12. mai 2019.
- Östnäs, Bengt 1964: *Vad är en regionplan*. Oslo.