

Svermerisk leder

► Mens andre storbyer sprer biltrafikken, vil Stavanger konsentrere den, til der vi har mest fra før.

Aftenbladets leder Sankthansaften handler om å knytte Rogaland tettere sammen. Med broer og tunneler. Et samferdselspolitisk paradigmeskifte åpner for nye perspektiver og nye muligheter. Redaktøren nevner Ryfast spesielt. Han ser og forstår kontroversen, men synes å ha en resignert holdning til motforstillingene. For som han sier, prosjektet har en politisk kraft som driver det tungt framover.

Det er da jeg etterlyser den kritiske journalistikken. For spørsmålene er mange og innvendingene har tyngde nok dersom avisen bare ønsker å mål-bære dem. Og ikke minst, gjøre disse til sitt eget. Mye er sagt tidligere.



«Ryfast vil bli meget dyrt. Alle vet det. Prosjektet er ikke økonomisk bærekraftig uten kunstige grep.» skriver Torgeir H. Persett

tyngde nok hvis avisen bare ønsker å mål-bære og gjøre disse til sitt eget. Mye er sagt tidligere, men repetisjoner er visst nødvendige? Og prosjektet er enda ikke vedtatt, selv om noen ter seg slik.

På biblioteket i Stavanger henger en skjerm som forteller om byens klimamål. Utslippene av klimagasser skal innen 2020 reduseres med 20% i forhold til 1990-nivå. Som er 30% i forhold til dagens utslipp.

Det er våre politikere som målsetter den slags. Samtidig vedtar de samme politikerne å lande Ryfast i et av byens mest luftforurensede områder. Hvem kan tro at mer kjøer og eksos sentralt i Stavanger vil bidra til byens klimamål? Hvor mye må vi datoparkere bilen eller mørklegge byen for å kompensere for slikt? Mens andre byer sprer biltrafikken, vil Stavanger konsentrere den, til der vi har mest fra før.

Lange dyptgående tunneler er som konsept HMS-destruktive. De må derfor være sistevalget når ferjer skal pensjoneres. Med dagens biler forbrukes energi både ned og opp. For tungransport, mye energi. Du kan kjøre en del kilometer på flat vei for energien som medgår til å bremse deg 7 km og 300 høydemeter ned, og løfte deg tilsvarende opp igjen. Slikt blir det klimagasser av. Spesielt er dette et relevant regnestykke når store deler av den trafikken som vil tvinges gjennom Ryfast ikke skal til det sentrale Stavanger.

Å skrive så mye om sikkerhet er unødvendig. En nylig brann i Oslofjordtunnelen illustrerer problemet. Andre tunnelulykker gjør det samme.

Ryfast vil bli dyrt å bygge, og å drifte. Meget dyrt. Alle vet det. Prosjektet er ikke økonomisk bærekraftig uten kunstige grep. De reisende må bruke tunnelen. Uansett. Til en rekordhøy pris pr passering. De logiske og mer naturlige løsningene er borte. For p.t. kalkulerte 7 mrd kroner får vi 14 km ny veg. Riktignok skal det bygges noe mer, men nettoen er 14 km firefelts vei fra Hundvåg til Solbakk. Det har vi råd til. Mens fire felt fra Stavanger til Kristiansand - der trafikken er større og dødsulykkene mange - er en mer skeptiske til. Selv om enhetskostnaden pr kilometer vei er mye lavere.

Stavanger er nær ved å nå en grense for utbygging. Utviklingen vil – i følge redaktøren - komme i området Sandnes Øst. Også det gjør en Høgsfjord-bro mer logisk. En bro omtrent like lang som den de nå bygger i Hardanger, til en kostnad **under en tredel av antatt Ryfast-pris**. Hvor mange av de andre Ryfast-prosjektene Aftenbladet summarisk nevner, kan vi ikke få for differansen?

Aftenbladet håper politikere i by og bygd vil ha et overordnet perspektiv for sin planlegging. Etter å ha fulgt mange års Ryfast-debatt fortoner dette seg svermerisk. Dessverre. Politikere ser ofte nært og kort. I så måte blir det litt tragikomisk å høre om alle Stavangers utvidelsesmuligheter på diverse øyer og strandaland, når Riskalandet ligger her like ved. Som et stykke udyrkbart område Stavanger-politikerne for noen tiår siden mente byen ikke hadde bruk for.

Jeg skal ikke gråte over spilt melk, men man skal som kjent heller ikke gå over bekken etter vann, og slettes ikke bygge oss under fjorden for å komme dit.

Aftenbladet har fortsatt mye som kan tas tak i. Men avisen må ville det.

Stavanger Aftenblad 28. juni 2011