

Det muliges kunst.....

Politikk er det muliges kunst. Skal være sagt. Men er det riktig? Og hva er det mulige?

Mellom Tau og Årdal i Ryfylke går det kun en vei. Riksvei 13. I vinter har denne tidvis vært stengt på grunn av ras og rasfare. Rasfaren er ikke av ny dato, den er like gammel som veien. Dette har politikere og andre beslutningstakere visst lenge. 70 år sier noen. Tidligere mangel på handling har ført til en pressituasjon som krever sin løsning nå. Folkekravet er tydelig.

Det er flere tiår siden Statens vegvesen lanserte tanken om en ny trasé for riksvei 13. I bro over Årdalsfjorden. Den skulle redusere vedlikeholdskostnadene på veien mellom Tau og Hjelmeland med ca 40%. Videre ville veilengde, reisetid og trafikantenes driftskostnader avta mellom 25 og 30%, og - ikke minst - antallet personulykker ville bli redusert med 20-25%. Het det fra vegvesenet den gang. I førbompengetid. Prosjektet var gjennomførbart, altså mulig. Men de som bestemte, ville det ikke slik. I dag står man med ryggen mot veggen og må velge den kjappe løsningen. Slik lapper vi sammen vei-rogaland bit for bit.



Lærer dagens politikere av den slags? At de stadig befinner seg i pressituasjoner. Eller fortsetter de å bygge enøyd og stykkevis, skyve problemene foran seg og løse disse etter hvert som de dukker opp? Når opinionskravet om øyeblikksløsninger blir massivt nok.



Med dagens teknologi tilgjengelig er linjalen et godt hjelpemiddel når hovedveistrekninger i fylket tegnes og planlegges. I vår tid handler det mye om fastlands-forbindelser som skal samle samferdselsrogaland til ett rike. Frigjort fra ferjenes ulike åk.

Under fjorden og direkte til Haugalandet er ikke alternativene mange. Til Ryfylke der-imot har de vært flere. Men Ryfast er valgt. Det vil fjerne Tau-ferja. Resten er usikkert.

Utfordringene som vil møte et ettpunkts ryfeste i Schancheholen er det sagt mye om. Mange har ment og profetert om løsningens utilstrekkelighet, men få beslutningstakere har villet lytte. At tunnelen vil få to løp sikrer noe. Eksterne forskrifter bidrar. Ellers finnes det lokalt vektigere argumenter enn sikkerhet og spredning av trafikk



og risiko når nyeien skal bygges. Og politisk prestisje synes å ha mer motstandskraft enn det rasjonell argumentasjon på området alene klarer å bryte ned.



En ryfylkeforbindelse i ulike traséer, ville gitt en mer fleksibel helhet for de samme pengene. Må en av rutene midlertidig stenges, vil alternative ruter være tilgjengelige. Et annet sted. Ruter som ligger der og er daglig i bruk. Større sikkerhet og bedre beredskap ville ligget i selve løsningen. Hvor mange ferjer inngår i beredskapsplanene for den vedtatte Ryfast? De skal initialt frakte 4000 kjøretøyer pr døgn. Og mellom hvor skal de gå?

En delt ryfastløsning ville, sammen med Rogfast og Sandsfjordbrua, potensielt kunne avvikle samtlige store ferjesamband i fylket. Også det frigjør midler. Bare for å ha nevnt det i en setting hvor økonomi overstyrer mange andre viktige verdier. Ta linjalen og tegn diagonalen fra Sauda til Stavanger. Det gir retningen for en rute. Tunnelen til Frafjord og en kortere øst-vest-forbindelse et sted midt i mellom, kompletterer denne. Trafikk og risiko spres, muligheter åpnes og ferjekøene kan avvikles.



Det muligens kunst handler om å finne tiltak som vil kunne lykkes. Henviser det oss til måtelige løsninger og reaktiv 'brannslukking'? Svaret er et klart nei. Selv om ryfastløsning er valgt, og godordene ikke vil mangle på åpningsdagen: Kanskje er det tid for kunstnerne å bruke mulighetene til å finne svarene som også demper ressursbruken til pleie av manglene?

OOOOOooooooooOOOOOO

Stavanger Aftenblad onsdag 24.03.2010

Tegninger og fotomontasjer: Statens vegvesen + privat - bildene var ikke med i avisen