

Som man reder....

Det er interessant å følge debatten om trafikkutfordringene på Nord-Jæren. Å se hvordan ulike aktører posisjonerer sine meninger. Og undre seg over bakgrunnen for de viktige beslutningene: Hvor bredt er de funderte, og hvor mye betyr det hvem som mener hva når avgjørelsene treffes?

Ja, det er køer på Motorveien. Allerede. Og verre skal det blir, sier forståseg-påerne. Noe må gjøres. Det mener også næringsdirektøren. Hans interesse for NTP og ønske om idedugnad for å løse utfordringen maner til ettertanke. For er det noen som har frontet fremtidig trafikkvekst velkommen til Motorveien, så er det næringsforeningen. Stikkord: Ryfast. Vi skjønner at direktøren ønsker flyt i trafikken, men for øvrig virker engasjementet merkelig og aldri så lite freidig. Først å argumentere for mer trafikk til stedet hvor vi sliter mest, og så oi-e over hvor gale det er og vil bli.

Ting henger sammen, herr direktør. Og for så vidt også herr redaktør. For hvor er spørsmålene og den kritiske journalistikken?

Joda, Aftenbladet skriver om biltrafikken. I Kannik, på Forus og på Motorveien. Om rushtidsavgift, datokjøring, kompiskjøring og høyere bomavgifter. Om CO₂ og svevestøv. Om sykkelveier, dobbeltspor, bybane og busway. Men det faktum at vi bruker adskillige ressurser og milliarder på en tvilsom forbindelse som sentralt i Stavanger kun vil forsterke forurensingen og trafikkinfarkt, det er visst ikke noe å snakke om? Eller? Fortoner det seg ikke noe paradoksalt, også for Aftenbladet, at det konstrueres en løsning som økonomisk krever at ryfylkingen bruker privatbil til byen, samtidig som en krever at bymann og jærbonde skal reise kollektivt! Kollektiv sjøtransport er ut, mens kollektiv buss og bane er framtiden. Selv om forskjellene i bunn og grunn kun er marginale.

Jevnt over jublet Aftenbladet fram prosjektet under Hidlefjorden. Og etter at vedtaket om tunellene ble gjort sist sommer, leter avisen med lys og lykte etter mulighetene som skal snu motforestillingene: «For se, skiterrenget ved Gullingen kommer nærmere Nord-Jæren. Hurra! Så Sirdal, pass opp for konkurransen.» Eller tesen om Kannik som med Ryfast slipper 165 samtidige biler fra Tau-ferja. Til det siste er å si: Langt fra alle ferjene har med seg 165 biler, og ikke alle bilene fra ferja kjører gjennom Kannik. Og ikke minst, hva hjelp er det i å flytte problemet? Attpåtil ligger det en trafikkvekst i Ryfast-konseptet, og nå *må all* Ryfylke-trafikk ut på E39, som også har sin trafikkvekst. Ikke bare bilene fra Tauferja skal dit, men og bilene som i dag bruker ferja over Høgsfjorden *må* dit.

Vel, Ryfast er vedtatt og påbegynt. Så her nytter det lite å gråte over den spilte melken. Selv om den både er overdimensjonert og koster mer enn skjorta, er underkjent av ekspertene og direkte bidrar til mer av det vi ønsker mindre av. På et sted vi er svært sårbare. Nei, nå får vi se framover og gjøre det beste ut av situasjonen. Så la oss håpe. Men har vi likevel også noe å lære? Taushet er i hvert fall en nøkkel til det motsatte. Aftenbladets leder 12. februar forteller noe belærende til veipolitikere fra Høyre og FrP at Solasplitten har bidradd til mer kø på Motorveien. Skal vi måtte vente i fem år før avisen legger det samme perspektivet på konsekvensen av Ryfast?

En vesentlig sideeffekt ved inkonsistensen og inkonsekvensen, er at pådrivere og beslutningstakere mister den autoritet de er avhengige av å ha. Får vi det beste og mest hensiktsmessige, eller får vi det som der og da er viktig for mediene og den mest innflytelsesrike politikeren? Og hvor mye skuler disse på hverandre? Hvilke underliggende prosesser og motiver styrer valgene? Bryr den lokale kritiske journalistikken seg om slikt? Og om den demokratiske utfordring dette gir? Ikke minst fordi det ikke er gjort i en håndvending å skifte ut politikere partiet vil ha, men som velgerne gjerne ser andre steder enn i politikken.

Et av de siste utspillene mot trafikkaoset nord på Jæren er å legge dobbelt jernbanespor mellom Sandnes og Egersund. Det mener Hå-ordføreren, og ønsker folk velkommen til Hå. Med dobbeltspor vil flere kunne bosette seg sør på Jæren å ta toget til arbeid i byen. Sier han. Men er det så enkelt? Toget går også i dag på samme sporet som det gikk for over hundre år siden, og ifølge statistikker øker antallet reisende. Naturlig nok. Men kapasitet er det atskillig mye mer å ta av. Derfor er det ikke sikkert to spor på Jærbanen nødvendigvis er det som betyr mest for mindre køer på Motorveien. Kanskje vil det være smartere å reetablere Ålgård-banen. I parallell med en allerede godt belastet E39. Siden folk bare i mindre grad jobber tett ved jernbanelinjen, så krever det at 'mottakerapparatet' i Stavanger og Sandnes er på plass. Men er det det?