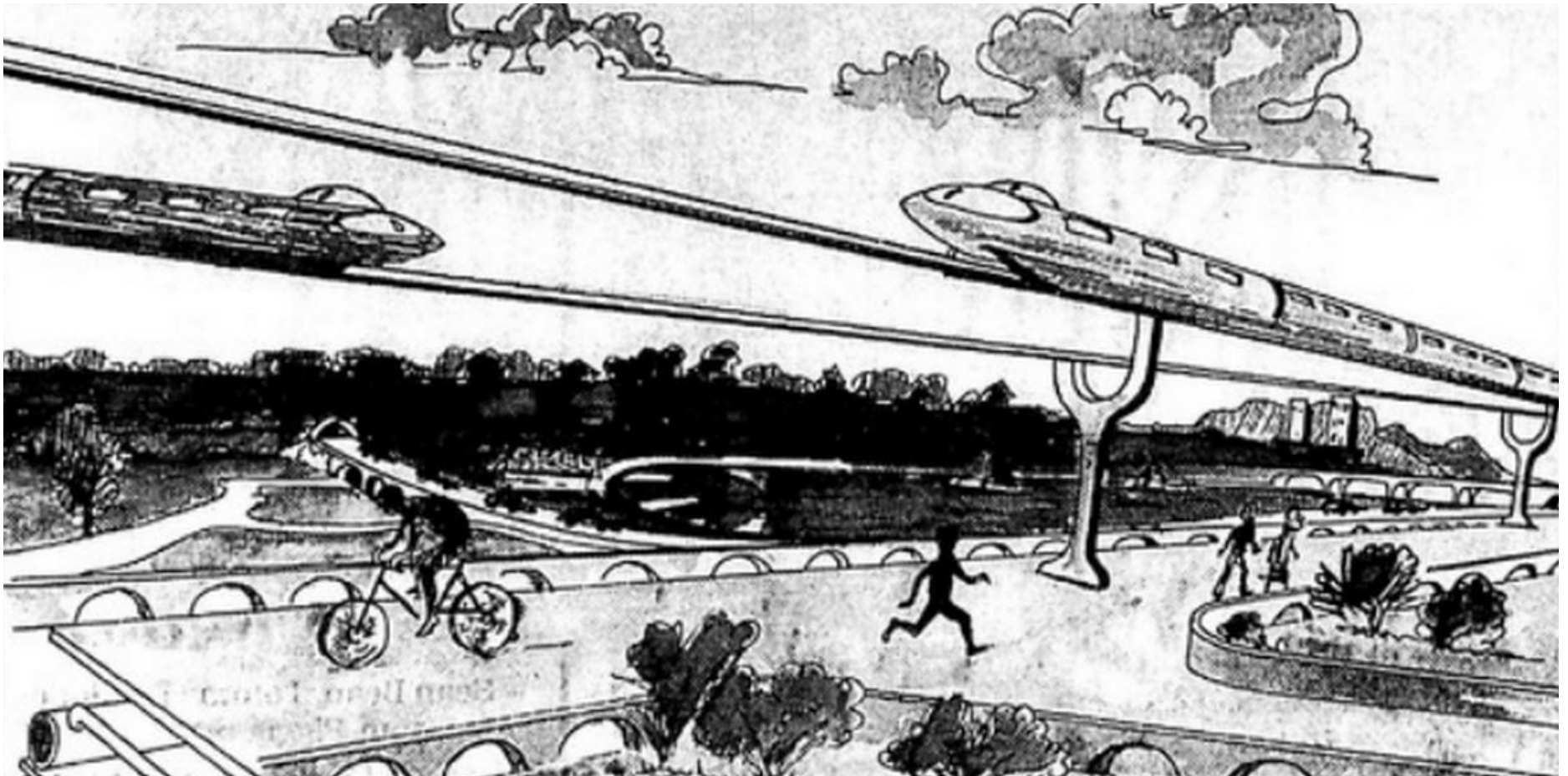


Debattleder: **Torgeir Vølstad**
Tlf. 05150
Epost: debatt@aftenbladet.no, kronikk@aftenbladet.no

DEBATT

Kollektivtrafikk Monorail



Ideen om kollektivtrafikk på Nord-Jæren med monorail er ikke ny. Denne skissen sto i Aftenbladet i 1981.

Er problemet at planleggerne ikke vil legge vekk de alternativene de har jobbet mye med?

Hva er det de er redde for?

TIRSDAG 21. APRIL skal forslaget om å utrede monoraillkonseptet som kollektivtransportmiddel for Nord-Jæren opp i fylkestinget. I den snevre og forutinntatte saksutredningen har samferdselssjef Gottfried Heinzerling jobbet hardt for å finne negative argumenter som demmer opp mot de to positive han lot passere. Ikke like vanskelig er det å avdramatisere de få punktene han klarte å finne.



Ingve Bjørnå
Monorail på Nord-Jæren

DE RELATIVT HØYE investeringskostnadene, som det ikke foreligger noen referanser til, har flere sider ved seg. Her virker det ikke som verdien av spart veiareal eller ekspropriasjonskostnader er tatt med, og heller ikke verdien av hva den økte infrastrukturkapasiteten sparer på fremtidige veiprojekter.

Gandsfjord bro er et godt eksempel på dette. Sandnes Øst og Hommersåk har stort behov for broen, og de flotte tomtene på Dale er det ingen som vil ha før infrastrukturen er på plass. Mye av grunnen til at broen er tatt ut av planene, er at den vil kreve infrastrukturtiltak på Forus-siden som koster like mye som broprosjektet i seg selv. Hvis den var realisert med en monorail, som i sin konstruksjon er en bro, ville vi håndtert kapasiteten uten å øke belastningen på Forus-siden. Med parkeringsplasser og gode bussforbindelser til stasjonene ville det for en som bor på østsiden av fjellet, fort være raskere å reise kollektivt enn å kjøre bil i køen rundt Sandnes til Forus.

Hvor mye koster det hvert år vi fortsetter å gå i feil retning?

AT DET HEVDES at monorailen ikke er så lett å integrere i historiske bymiljøer, tyder også på en misforståelse av forslaget. Det er ikke i byen, men mellom tettstedene at monorailen skal gå, altså ikke foran Domkirken eller de fleste andre kreative stedene hvor bybanen var tegnet inn. Må den allikevel gå en plass hvor det ikke passer, er monorailen ikke fremmed for å gå i tunnel. Mellom Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg er det nok av brede traseer å velge mellom.

En monorail vil også for generasjonen som kommer bli en del av det vi kjenner som teknologi-området Nord-Jæren, og den kan bli en attraksjon for turister.

IUTREDNINGEN nevnes også at det er fare for skyggelegging i mer trange byrom. Dette kan kun tolkes som å gripe etter strå.

Videre hevdes det at en monorail forutsetter en tett arealbruk langs aksene. Dette er et punkt jeg selv ville plassert blant de positive, da Stavanger er Norges tettest befolkede by, og vi er på delt førsteplass med Oslo i kjøkjøring. Vi vurderte og bestemte oss nesten for en bybane som har tilsvarende kapasitet, da faller det argumentet litt ut. I Oslo, som har ca. tre ganger så mange innbyggere som oss på omtrent like stort areal, har de 211 km med trikke- og t-banespor. Det betyr at vi rettmessig burde kunne argumentere for nesten 80 km med skinnegående kollektivtrafikk utenom tog, og i Oslo planlegger de massive utvidelser.

MONORAILEN ER IKKE et vanlig skue i Europa, men i Asia, og Amerika er de mer og mer brukt. Men er dette noe argument for at monorailen ikke passer oss best? At vi i Europa typisk finner den igjen i fornøylesparker og ved flyplasser, betyr ikke at dette er det eneste den kan brukes til. Men man kan jo undres litt om hvorfor det er slik at det er på de privat drevne områdene med infrastrukturbehov at det er monorailen som velges til fordel for andre alternativer.

ER DET NOE DENNE saksutredningen viser, så er det et skrikende behov for en utredning. For vi kan ikke la et så radikalt annerledes og potensielt overlegent alternativ falle fordi en samferdselssjef og fylkesrådmann manglet fantasi til å begripe potensialet, eller vilje til ordentlig å studere det selv.

Fylkeskommunen, Vegvesenet og kommunene på Nord-Jæren har samlet sett ikke tilstrekkelig plankapasitet for en utredning av monorail, kommer det fram i fylkesrådmannens vurderinger. Det er tragisk hvis vi er så fattige at vi ikke har råd til å utrede noe som har potensial til å være den smarteste løsningen for Nord-Jæren. Hvor mye koster det hvert år vi fortsetter å gå i feil retning? Vi vet effekten av det, for vi er allerede godt på vei. Tallene vi fikk fra KVVU-ene om de utredede alternativene viste at hverken bussvei eller bybane er noen løsning i seg selv. Skal vi tro tallene fra Statistisk sentralbyrå og Sintef, kan vi forvente 60 prosent flere bi-

ler på veiene innen 2043, samtidig som vi har mål om å håndtere all trafikkvekst med kollektiv.

SKAL VI HA SJANSE i havet, trenger vi et metrosystem som kan konkurrere med bilen på tid, og det er derfor det er så mange av oss som har løftet blikket. Det er i skrivende stund over 6100 som liker monoraillkampanjen på Facebook. Det er, for å sammenligne, flere hundre flere enn bybanen i Bergen, og mer enn de fire største politiske partiene til sammen. Så mange mennesker som bryr seg om noe så kjedelig som et kollektivtransportalternativ, burde være grunn i seg selv til å utrede. Dessverre trenger vi en som Arne Rittedal, som tør å satse. Eller i hvert fall en som tør å springe til streken for å se landingsstedet.

For meg virker det som vi har noen byråkrater som tøyer sitt mandat når de så tydelig går inn for å kvele monorail-forslaget. Vi kan ikke ta hensyn til om de personlig vil føle de har jobbet forgjeves med sine prosjekter som står i fare for å bli utfordret. En dårlig plan er fortsatt dårlig selv om vi har brukt masse tid og penger på den.

HVIS DU VIL SE noen av de positive argumentene som ikke kom med i saksutredningen, er du velkommen til å besøke www.monorail.no, hvor vi også har noen flere bilder, nyttig informasjon og har beskrevet noen gode muligheter vi ønsker politikerne skal ha i verktøyskrinet sitt.