

Pål Mitsem

Fra: Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>
Sendt: torsdag 7. mars 2019 14.54
Til: 'debatt@aftenbladet.no'; 'bjs@rogalandsavis.no'; 'debatt@bt.no'; 'Ragnar Christensen'
Emne: BØR VI DROPPE ROGFAST I TUNNEL?

Så er altså Rogfast forsinket med ett år. Det innebærer at de helt store utlegg på dette prosjektet nå ikke er pådratt, og at hele prosjektet kan droppes med relativt overkommelige utlegg, også hvis man erstatter det unødige arbeid som enkelte entreprenører har blitt pådratt.

Rogaland fylkeskommune bør benytte det handlingsrom situasjonen har skapt til å utsette Rogfast med noen år. Fergeforbindelsen Arsvågen - Mortaviga fungerer jo greit, og gir en hvilepause som yrkessjåfører trenger og som sikkert ikke er skadelig for privatbilister heller.

Det viktigste argumentet for en pause, er det som fremkom for en tid siden, om at store deler av den planlagte tunnel går i dårlig fjell - ble det ikke endog snakket om grus-kvalitet? Er dette tilstrekkelig evaluert i planene?

Den beste Boknafjord-kryssing går i rett linje mellom Arsvågen og Morteviga, ca. 8 km. Den overlegent beste tekniske løsning må være en rørbro, kanskje bred nok til å tillate et forbikjøringsfelt (som i Rennfast). Den kan flyte i vannet, ca. 20 meter under vannflaten (godt under påvirkning av storm og bølger).

Jeg erkjenner at den tekniske løsning for dette ikke finnes i dag. Vi ville ha vært langt på veien hvis Høgsfjordrøret, som var godkjent teknisk og økonomisk, var blitt valgt. Det ble det altså ikke - Ryfast ble valgt, selv om konsulentene engasjert av Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet, Holte Consulting og Vista Analyse, advarte om at prosjektet hadde dårlig økonomi. Når tallene var bearbeidet av et departement ledet av en kjent Strandabu, ble økonomien i prosjektet plutselig god nok.

Likevel ble Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune avkrevet selvskyldnergarantier for eventuelle underskudd i forhold kalkulerte bompenginntekter på henholdsvis 4.200 millioner kroner og 1.800 millioner kroner. Hva innebærer egentlig disse garantier med det man i dag vet om hvordan bompenginntektene ser ut til å bli? Mine forsøk på å få garantiene på bordet har foreløpig blitt avvist av fylkeskommunen! Kanskje en oppgave for pressen, særlig den delen som hojet Ryfast frem.

En av fordelene med en utsettelse med Rogfast er at det blir klart hvilke faktiske utlegg med Ryfast Rogaland Fylkeskommune og Stavanger kommune får på grunn av selvskyldnergarantiene, og om de klarer den belastningen!

Tunnelløsningen for Rogfast blir vanvittig dyr i forhold til en rørbro (eller flytebro). Tunnelløsningen blir flere mil lenger enn en rørbro/flytebro-løsning, og skal altså gå i to separate tunneler med doble veibaner i dårlig fjell.

Hvordan skal man vekte dette mot kostnadene med å vente?

Jeg begrenser meg til å peke på at Hordfast - kryssingen av Bjørnafjorden - nå planlegges med flytebro - firdobbelt kjørebane over flytende pontonger, og en høy bro i den ene enden for skipstrafikken! Denne kryssingen er med 5 km et par km kortere enn Boknafjord-kryssingen. Miljøutfordringen er omtrent den samme som for Boknafjord-kryssingen.

Mitt hovedpoenger er likevel disse:

1. Rogfast-tunnelen må stanses mens det kan skje uten de helt store omkostninger.
2. Så får vi vente med en fjordkryssing med rørbro eller flytebro mellom Mortevika og Arsvågen til teknologien er tilstrekkelig utviklet for dette.

Hvis det er noe jeg er sikker på, er det at teknologien vil komme. Da kan rørbroer med norsk teknologi bli en stor eksportvare til de mange land som består av tallrike øyer, men som mangler en god måte å knytte dem sammen på?

For meg er det helt naturlig at landet som utviklet Condeep-teknologien også utvikler et nytt stort eksportprodukt, i form av rørbroer mellom de mange tusen øyer som sårt trenger det.

De som tviler på at teknologien vil bli tilstrekkelig utviklet, kan jo tenke på følgende:

1. Hvem trodde for 25 år siden at man kunne produsere gass fra 369 meters dyp med en plattform av Condeep-typen?
2. Hvem trodde i 2015 at man kunne produsere olje fra en fast plattform på 1270 meters dyp?

Svaret på begge spørsmål er: Veldig få, om noen! Tilleggsopplysninger:

Trollplattformen, som er 472 meter høy og veier 656 000 tonn, startet gass-produksjon 9. februar 1996! Aasta Hansteen-plattformen begynte oljeproduksjon i januar 2019!

Heller enn å bygge verdens lengste og mest kostbare veitunnel i unødvendige buer gjennom dårlig fjell, får vi leve med raske og komfortable bilferger noen år til man har teknologi til varige og gode løsninger. Og penger til å foreta denne investering!

Pål Mitsem, Randaberg



Bjørnafjord-broen, iflg. Statens Vegvesen.