

RYFAST OG ROGFAST

«Stavanger Aftenblad» hadde mandag 16. desember 2019 et langt leserbrev fra Ryfast-generalen Gunnar Eiterjord der han beklaget seg over at utbyggingen av Rogfast er satt på vent. Så vidt forstås er grunnen til det at Vegvesenet ikke har fått noe akseptabelt tilbud på tunnelen til Kvitsøy, som er et første ledd i **Rogfast**.

Det gjenstår å se hvilken ulykke verdens lengste og dyreste blindvei, **Ryfast**, vil bli for distriktet. I løpet av rimelig kort tid vil det bli klarlagt om Ryfast blir en suksess, eller om det blir et blytungt lodd om halsen. Rogaland Fylkeskommune og Stavanger kommune har avgitt selvskyldnergarantier for bompengainntekter på henholdsvis 4,2 og 1,8 milliarder kroner, som er indeksregulert opp til 5,4 og 2,3 milliarder kroner. Hvis trafikken blir slik som ekspertene oppnevnt av Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet i 2011, Holte Engineering AS og Vista Analyse AS, regnet med, blir Ryfast en katastrofe for Rogaland og Stavanger. Med statsråden i Samferdselsdepartementet, som fremla saken til Stortinget, mente å vite bedre enn de eksperter hun selv hadde vært med på å oppnevne.

Jeg er kanskje den eneste som frykter at Ryfast kan bli en økonomisk skandale. Jeg er visst også den eneste som bekymrer meg over trafikkavviklings-systemet som er valgt for Ryfast. Det blir umulig for trafikken å snu og returnere mot kjøreretningen i de smale Ryfast-tunnelene hvis trafikken stopper opp. Det har den har gjort tallrike ganger i Rennfast- og Finnfast-tunnelene uten andre konsekvenser enn kortvarig stans. Jeg har ikke registrert at det har ført til ulykker og skader! Vi har god erfaring med dette trafikk-avviklingssystemet i Rennfast og Finnfast. I Ryfast har man valgt et system som forutsetter at trafikken skal stå, mens førerne og passasjerene evakueres i egne tunneler. Hvor er førerne og bilnøklene når trafikken skal sette i gang igjen? Evakueringstunnelene i Ryfast er flotte for å berge liv, og får sikkert premier i sikkerhetskurranser, men er vel en utrolig kostbar og unødvendig hvit elefant som vil få trafikken til å stoppe opp i lange perioder?

Lokalpressens innsats har stort sett vært å gi entusiastisk støtte til Ryfast fra før den ble vedtatt i Fylkestinget og Stortinget (i Stortinget mot stemmene til partiet med de fleste samferdselsministre, Fremskrittspartiet). Leserbrev til

Aftenbladet, RA og NRK, med stort sett samme innhold som dette brev til , har gått rett i papirkurven. Kanskje ville, også andre i Stortinget ha stemt mot hvis de hadde visst at det bare var et uærlig lokkemiddel at Stavanger

Næringsforening ville bidra til Ryfast med 30 millioner kroner, slik det ble opplyst i alle Stortingsdokumenter fra Samferdselsdepartementet. Det var vel noen av de som stemte for som tenkte at hvis næringslivet vil bidra på denne måten, må det være et samfunnsnyttig prosjekt. Stavanger Næringsforening har for mange år siden (lenger enn vanlig foreldelsesfrist, som er 3 år), meddelt at den ikke vil bidra med en krone (fordi en innsamling de da startet med da løftet skulle innfris var mislykket). Likevel er det fortsatt opplyst på Vegvesenets Ryfast-siden under «Finansiering» at Stavanger Næringsforening vil bidra med 30 millioner kroner. Hvem er det nå de skal lure? _Seg selv?

Gunnar Eiterjord har god grunn til å være stolt av den innsats han og hans Ryfast-team har gjort for å unngå den katastrofe som lett kan skje i slike undersjøiske tunneler - en lekkasje som ikke lar seg stoppe med kjent teknologi. Fjellet har vært godt, og antakelig bedre enn det var grunn til å frykte, At jeg fryktet det, og ga uttrykk for det så skarpt som jeg klarte, får jeg nok tilgivelse for på dommens dag!

Når det gjelder Rogfast-tunnelen, var den et statlig prosjekt, og ikke noen blindvei! På en eller annen måte har Rogaland Fylkeskommune klart å påta seg en selvskyldnergaranti for bompenginntekter i Rogfast på 13,8 milliarder kroner, nesten 3 ganger så meget som i Ryfast. Stavanger kommunes forholdsmessige andel er vesentlig større enn garantien byen har påtatt seg for Ryfast. Dersom folk tar til vett og stanser prosjektet, i påvente av en vesentlig bedre teknisk løsning, er ikke garantien noe å bekymre seg for. Men det vil ikke teknokratene, jfr. artikkelen til Gunnar Eiterjord . Når det i forbindelse med anbudsinnbydelsene til den første store del av Rogfast, ble opplyst at fjellet var dårlig, gikk jeg fra å gi entusiastisk støtte til Rogfast til å bli en relativt innbitt motstander. Jeg har advart kraftig mot Rogfast fra det i 2016 ble opplyst at fjellet i traseen var dårlig. At det hele stoppet opp for ca. ett år siden, var sikkert ikke min fortjeneste, selv om jeg i tallrike leserbrev til pressen og skjermbrev til lokalpolitikere har advart mot prosjektet.

Når prosjektet nå har stanset opp, bør man, slik jeg flere ganger har gitt uttrykk for, vente til teknologien er utviklet så langt at man kan legge en flytebro (som flyter i vannet ca, 20 meter under vannflaten) rett fra Arsvågen til Morteвика, en strekning på 8 km. Rogfast-tunnelen under vann er opplyst å være 27 km, vesentlig på grunn av omveien via Kvitsøy. Lange og dype tunneler, og særlig de under vannspeilet, skal man ikke kimse av, selv om man har hatt flaks i Ryfast! Jeg mener det er galskap å gå i gang med en så lang og dyp veitunnel som Rogfast, med betydelig risiko for vanninnsig. Tunnel-drivningen til

en dobbelt jernbane-tunnel på 8,7 km under Hallandsås i Skåne ble påbegynt i 1992 etter planlegging fra 1975, og ble først slutført i 2015, på grunn av vanninntrengning (selv om tunnelen ligger langt fra hav, elver eller innsjøer). Kostnaden hadde i mellomtiden blitt ti-doblet!

Spørsmålet har for meg vært hvor lang tid det vil ta å utvikle teknologien slik at en flytetunnel på 8 km direkte fra Arsvågen til Mortevinga, med profil som i Rennfast og Finnfast, vil være teknisk og økonomisk mulig. Jeg har vært i kontakt med miljøet som utviklet Condeep-teknologien, som påstår at teknologien allerede er utviklet så langt at en slik tunnel alt nå er teknisk mulig.

Det kan derfor være et hell og en lykke at Rogfast har stoppet opp. Den tekniske utvikling har alt gjort den foreslåtte Rogfast-løsning avleggs.

Dersom ikke entusiastiske amatører i Næringsforeningen og lokalpolitikken hadde klart å lure lokalpolitikere og andre med på Ryfast-galeien, ville man for kanskje for 8 år siden ha realisert Høgsfjordrøret (med en lengde på ca. 1 km, som ble opplyst å være teknisk godkjent alt da), med de fordeler det ville gitt for trafikken som har måttet vente på Ryfast. Jeg tenker også på de muligheter utvikling av ny teknologi ville ha gitt for norsk industri i en verden der flere folkerike stater består av tusenvis av øyer som sårt trenger flytebro-teknologi for både korte og lange tunneler.

I stedet har teknokrater og en stum presse ledet oss til det jeg frykter kan bli en Ryfast-skandale. Vi er kanskje heldigere enn vi strengt tatt fortjener med teknokrater som Gunnar Eiterjord og Tor Geir Espedal som flaggbærere hvis vi klarer å unngå Rogfast slik det nå er planlagt.

Randaberg, 20. desember 2019