

«Træge du nå?», er et spørsmål jeg flere ganger har stillet til de som mest entusiastisk var med på å presse på verdens lengste og dyreste blindvei, Ryfast, gjennom fylkeskommunale og statlige organer i begynnelsen av dette decennium. Det er ingen som så langt har innrømmet at de trærer, men det kommer nok!

En som træget, kanskje mest for at han ikke ble tatt med på råd, var ingeniøren og politikeren Arne Rettedal. Ingen hadde bedre forutsetninger enn ham til å vurdere den samfunnsnyttige verdi av prosjektet, og risikoen. Han sa til tidligere medarbeidere i Rogalandsbanken som jeg har snakket med at han fryktet for at avgjørelsen om å starte på Ryfast-galeien var kvalifisert ufornuftig. Man ser nå at han hadde rett! Så vidt jeg forstår var også tidligere vegsjef Chester Danielsen mer enn skeptisk. Det er personer man trygt kunne lytte til, framfor en oljeslamselger som følte at han så lyset under en tilfeldig flytur (og som ikke synes han har noe han skal trære for).

Hvor mange er det egentlig som er klar over at Ryfast ikke er et vanlig statlig veiprosjekt, men egentlig er et fylkeskommunalt/kommunalt veiprosjekt? Det er i realiteten Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune som har påtatt seg det finansielle ansvar for prosjektet, gjennom å garantere for bompengereinntekter. Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune har påtatt seg garantier for bompengereinntektene på henholdsvis 4,2 og 1,8 milliarder kroner.

Det kunne ha sin interesse om «Stavanger Aftenblad», som hele tiden har støttet Ryfast 110 %, kunne avklare hva garantiene vil bety av direkte utlegg for Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune om de negative forutsigelser om trafikken og utviklingen i Ryfylke som har vært luftet de siste dager slår til. Der er utlegg som kommer i tillegg til de henholdsvis 103 og 200 millioner kroner i direkte tilskudd som fylkeskommunen og Stavanger kommune har gitt tilsagn om. At Stavanger Næringsforening ga tilsagn om 30 millioner kroner, men etterpå fant ut at de ikke hadde ment å love mer enn å stå for en innsamling, som dessverre ble mislykket, gjør politikere og presse så godt de kan for å glemme (men under «fakta» i Vegvesenets hjemmeside om Ryfast står bidraget fortsatt!)

Kanskje det også er på tide å minne om at de konsulenter som ble engasjert for å vurdere prosjektet for Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet, Holte Consulting og Vista Analyse, advarte om at prosjektet hadde dårlig økonomi, i rapporter som lenge ble tilbakeholdt. «Ryfast er beregnet til å ha negativ nettonytte», het det i rapporten 2011222. Det var først når departementet, ledet av en ikke ukjent Strandabu, hadde bearbeidet tallene at Regjeringen kunne foreslå realisering av prosjektet som et prosjekt med solid økonomi. Det tegner nå til å bli en møllesten rundt halsen på Rogaland

Fylkeskommune og Stavanger kommune for «lang tid fremover»/«all fremtid» (stryk det som ikke passer).

«Stavanger Aftenblad» har hver dag gjennom flere år rapportert i sin digitale avis at Ryfast er i takt med planene, teknisk og økonomisk. Statens vegvesen har i mange år rapportert på sin Ryfast-side at prisen er beregnet til 6,4 milliarder kroner (2014-kr). Man trenger ikke hovedfag i matematikk for å innse at prisen i dag ville vært langt høyere enn 10 milliarder kroner, hvis man ikke hadde fått renter på 2 % nivå, snarere enn 6,5 %. I stedet er prisen i løpende kroner (dagens kroneverdi) 7,3 milliarder 2017-kroner (Aftenbladet 20181112). Kanskje ikke så veldig mye å skrike om (men tenk hvor vi ville ha vært med «normal rente»)?

Det hele bilde får man ikke før nærmere neste årsskifte. Vil Aftenbladet da fortelle oss hvor vi hadde vært med et halvt nedbetalt Høgsfjordrør, eller blir det for pinlig?

Et stort spenningsmoment, i alle fall for meg, er hvordan trafikken vil gli når Ryfast åpner. Vi har, så vidt jeg forstår, hatt svært gode erfaringer med trafikkutviklingen i tunneler av Rennfast-typen, med 3 kjørebane, slik at trafikken aldri stanser selv om to biler kolliderer eller en fil ar fyr. Man kan jo alltid kjøre forbi biler som er stanset.

Er det bare meg som er bekymret for hva som vil skje med doble og smale tunneler med doble kjørebane? Det er lett å tenke seg ulykker der trafikken i en tunnel stanser opp, fordi man ikke kommer forbi to biler som har støtt sammen i den relativt smale tunnel, eller en bil som har tatt fyr. Det er greit nok at man kan få alle i sikkerhet gjennom rømningstunneler (som har kostet en arm og et bein), men folk som blir evakuert på denne måten er jo ikke tilstede når trafikken skal settes i gang igjen! Hvordan skal det gå?

Kanskje man skulle ha vunnet erfaring med dette i Ryfast før man satte i gang med flere smale tunneler med doble kjørebane?

Etter min mening er Rogfast den rene galskap, ikke minst på grunn av det vi vet om fjellkvaliteten. Man har riktignok ikke pr. i dag teknologi for en rørbrø fra Mortevinga til Arsvågen, blant annet fordi Høgsfjordrøret ble valgt vekk for Ryfast (selv om det var godkjent teknisk). Men er det noen som tviler på at teknologien vil utvikle seg slik at dette blir mulig om 5-10

år? Man gjør ting i oljeindustrien nå som man for 5 år siden ville betegne som komplett umulig!

For Hordfast (kryssingen av Bjørnafjorden) vil flytebro bli utviklet i løpet av få år. Er det ikke bedre å vente på ny teknologi for å krysse med en vid rørbro (med 3 kjørefelt) rett fra Mortevinga til Arsvågen (bare litt lenger enn Bjørnafjord-broen) enn å barke i vei med Rogfast, som blir ganske mange flere mil lenger enn kryssingen av Boknafjorden?

Alternativet, å bygge mange mil med doble tunneler med doble kjørebaner i tunneler i fjell med tilnærmet grus-kvalitet er etter min mening økonomisk og teknisk galskap!

Pål Mitsem, Randaberg