

## Pål Mitsem

---

**Fra:** Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>  
**Sendt:** mandag 20. august 2018 14.44  
**Til:** 'firmapost@rogfk.no'  
**Emne:** FORSLAG OM FORLENGET STANSING AV ROGFAST

Åpent brev til fylkesordfører Solveig Ege Tengedal,

1. Jeg var i sin tid en meget aktiv motstander av Ryfast. Jeg var også en ivrig tilhenger av Høgsfjordrøret, som ville ha vært ferdig i dag og langt på vei nedbetalt, dersom det ikke var blitt forkastet av fylkestinget.

Jeg har senere begrenset min aktivitet til gjentagne ganger å oppfordre «Stavanger Aftenblad» til å finne ut hva herligheten koster. Aftenbladet har begrenset seg til å vise til Statens Vegvesens hjemmesider. Her har man gjennom 4 år gitt denne fremstilling:

«Rv. 13 Ryfast skal i hovudsak finansierast gjennom bompengar. Stavanger kommune bidrar med 200 millionar kroner, Rogaland fylkeskommune bidrar med 103 millionar, Ryfylkekommunane med 30 millionar og Stavanger næringsforening med 30 millionar kroner.»

Jeg går ut fra at fylkesordføreren, som vel er Statens Vegvesens hovedpart når det gjelder Ryfast, har oppdaterte opplysninger, eller vil skaffe seg det.

Jeg vil svært gjerne vite hva Ryfast har kostet pr. i dag, og hvor mye det etter planen vil koste når Ryfast er ferdig.

Det er selvsagt mulig at Ryfast, som det eneste prosjekt av denne karakter, har holdt budsjettet, og vil holde dette til ferdigstillingen. Det er imidlertid også mulig at budsjettet alt i dag har en kjempesprekk - når man ser hva som skjer ved Våland og Tasta synes dette endog sannsynlig!

Har ikke borgerne en rett til å få vite hva som skjer?

2. Primo juli måned ble Rogfast stanset, uten at det ble oppgitt noen grunn.

Medio august ble det opplyst at prosjektet ikke lenger var stanset, og at stansingen skyldtes at man ville gå igjennom anbudspraksis, for å se om det kunne gjøres innsparinger.

Jeg må innrømme at jeg mistenkte at Statens vegvesen, som jo hadde innsikt i alt, innså at det ikke var mulig å styre prosjekter av denne karakter kostnadmessig, og derfor ville sette Rogfast på vent.

Det fikk meg til å undersøke litt mer om veitunneler og kostnader, ikke minst i forhold til Hordfast, som er Statens vegvesens prosjekt for kryssing av Bjørnafjorden. Jo mer jeg har undersøkt saken og tenkt på den, jo mer overbevist er jeg om at Rogfast bør stanses mens pådratte utgifter er overkommelige, fordi man har valgt helt feil løsning for Rogfast.

3. For Hordfast har Statens vegvesen bedt om anbud fra 4 firma om undersøkelse og verifisering av 4 forskjellige løsninger for en flytebro over 5 km som går mer eller mindre rett over Bjørnafjorden der den er smalest (med unntak for en kortere strekning nærmest land på den ene siden for å gi en høy seilingsled for skipstrafikken). Anbudsfristen er 2. september 2018,

d.v.s. tidlig i neste måned. Anbudet gjelder et utredningsarbeid, der utredningen sikkert vil ta ett års tid. Når utredningen er ferdig, vil man ha grunnlag for å vurdere om en lignende utredning kan og bør gjennomføres for Rogfast, før tallrike milliarder av kroner brukes på en teknisk løsning som alt er foreldet.

Jeg minner om at strekningen fra Mortevinga til Ansvågen bare er noen (3) kilometer lenger enn kryssingen av Bjørnafjorden. Det kan nok være mer værhardt i Boknafjorden, men en grundig utredning vil avklare om det hindrer en flytebroløsning etter samme mønster som i Bjørnafjorden. Hvis det er teknisk mulig, kan man jo overveie å ha overdekning over kjørebane, som kanskje kan begrenses til 3, snarere enn 4?

Hvis dette er en teknisk løsning som er tilgjengelig i løpet av en 5 års periode, vil det etter mitt skjønn være bedre å sette Rogfast på vent i den perioden enn å kunne briljere med verdens lengste (26,7 km, når man ser bort fra avstikkeren til Kvitsøy) og dypeste (inntil 392 m under havflaten) og overlegent dyreste veitunnel.

4. Jeg er da motivert av frykten for det verste som kan skje i undersjøiske tunneler. Det er at man under tunneldrivingen får en lekkasje som ikke lar seg stoppe «fra stoffen» (der hvor tunneldrivingen skjer). Det man da kan gjøre - og som ofte gjøres - er å fryse inn fjellet, slik at man kan fortsette tunneldrivingen i en stoff der fjellet og vannlekkasjen er frosset (slik at vann ikke slippes gjennom).

Dette er den tradisjonelle metoden for å drive tunnel gjennom områder med vann, utviklet ved anlegg av undergrunnsbaner under Seinen i Paris og Themsen i London.

Denne metoden var ikke tilgjengelig for Ryfast, fordi avstanden fra stoffen til kjøleaggregater ville bli så stor at varmen (og kjølingseffekten) ikke ville la seg transportere bort på grunn av avstanden mellom stoffen og kjøleaggregatene.

Samme problemstilling får man i Rogfast. Det at man unngikk problemet i Ryfast er ingen garanti for at man unngår det i Rogfast (selv om avstikkeren til Kvitsøy er en fordel i denne sammenheng). Tunnelens dybde øker eksponeringen for denne risikofaktor.

I ytterste fall er den eneste måten å unngå denne problemstilling på er å la være å drive tunnelen.

Dette taler også med styrke for en utsettelse slik at man slipper å prøve vågespillet med å drive en tunnel!

5. Det er derfor sterke grunner for å utsette Rogfast som forslått ovenfor.

Muligheten til å vinne gehør for dette på andre måter, f.eks. gjennom pressen, er dessverre beskjedne.

«Stavanger Aftenblad» mangler kompetanse og innsikt når det gjelder tekniske spørsmål, hvilket bl.a. ble demonstrert gjennom 58 sider med pølsevev om årsaken til «Alexander L. Kielland»-ulykken 29. oktober 2018 («Feil bruk rev Kielland i stykker», et oppslag som ble kolportert til andre Schibsted-aviser, som «Aftenposten», «Bergens Tidende» og «Fædrelandsvennen», og som ingen av avisene har vært villig til å beriktige).

Jeg sender likevel kopi av dette brev til «Stavanger Aftenblad», og til andre presseorganer som kanskje er interessert og har mer innsikt i tekniske spørsmål enn Aftenbladet!

6. Så vidt jeg forstår har Rogaland fylkeskommune påtatt seg et samlet garantiansvar på 25 milliarder kroner i forskjellige sammenhenger, først og fremst veiprosjekter (<https://www.nrk.no/rogaland/ingen-sjans-til-a-loyse-inn-dei-fylkeskommunale-garantiane-1.13555806>). Fylkeskommunen har avgitt selvskyldnergaranti for bompenginntekter Ryfast alene på 4,2 milliarder kroner (størst foran selvskyldnergarantien fra Stavanger kommune på 1,8 milliarder kroner). Kanskje ikke så rart at 2 ordførere har trukket seg, så slipper i alle fall de å ta ansvar? En tidligere fylkesordfører har gitt beskjed om at han ikke lenger er aktuell som fylkesordfører-kandidat!)

Hensett til det som er nevnt ovenfor er det ingen som kan bebreide fylkeskommunen for å ta en pause i bakken og utsette Rogfast-prosjektet til en bedre og mindre kostnadskrevenende løsning er mulig. Det gjelder selvsagt særlig hvis Ryfast-prosjektet, som jo er så godt som ferdigstillet, ser ut til å utløse et betydelig garantiansvar. Hensett til fylkeskommunens tunge involvering i prosjektet anser jeg det som en selvfølge at fylkeskommunen er informert om hvor prosjektet står, og ikke kan nektes full informasjon om dette.

Muligheten for å få gehør for dette på annen måte enn å ta det opp slik som dette er dessverre ikke til stede, slik jeg ser det, og i alle fall ikke for meg.

7. Et minispørsmål som er mer av moralsk art enn rettslig, er om fylkeskommunen skal være med og dekke beløpet på 30 millioner kroner som Stavanger Næringsforening hadde lovet å bidra med, jfr. det siterte avsnitt innledningsvis.

Det er ingen tvil om det løftet som ble avgitt. Det hadde nok sin virkning i Stortinget at næringslivet var villig til å bidra på denne måten. Dessverre har Stavanger Næringsforening i det siste agert som de aldri har lovet mer enn å arrangere en innsamling, hvilket var så mislykket at man ikke engang har brydd seg med å sende over det beløp som tross alt ble samlet inn, eller det foreningen har på bankkonto. Man håper kanskje på at foreldelsesregler vil inntre raskere enn oppmerksomhet fra kommune og/eller fylkeskommune.

Hvis Rogaland Fylkeskommune og Stavanger Kommune, eller andre, er innstillet på å dekke det hull i finansieringsplanen som har oppstått med dette, skal ikke jeg skape problemer for mine venner i Næringsforeningen.

8. Som de fleste kanskje vet, er jeg en mer eller mindre avdanket advokat som ikke har noen synbare kvalifikasjoner i tekniske spørsmål. Jeg er imidlertid kjent med at fylkeskommunen har mange personer i sin stab som kan gi fylkesordføreren og fylkespolitikkerne råd om stansen i Rogfast prosjektet som nettopp er opphevet bør gis liv i en ny periode.

Jeg håper, som borger av fylkeskommunen, at det skjer!

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in black ink that reads "Pål Mitsem". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Pål Mitsem