

Pål Mitsem

Fra: Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>
Sendt: torsdag 6. august 2020 11.50
Til: 'debatt@aftenbladet.no'; 'redaksjonen@rogalandsavis.no';
'ragnar.christensen@nrk.no'
Emne: BOMPENGETAPET KUNNE VÆRT HALVERT

Konsekvensene av utsatt bompengeneinnkreving i Ryfast er tatt opp i pressen flere ganger i den siste tid.

Det later ikke til at de som har tatt dette opp har fått med seg at det er Stavanger kommune og Rogaland Fylkeskommune som først og fremst vil måtte betale for den ufattelig lange og kostbare perioden uten innkreving av bompenger.

De som burde vite bedre forsøker visst å glemme at Rogaland Fylkeskommune og Stavanger kommune har påtatt seg et selvskyldneransvar overfor Staten for bompengeneinntekter på henholdsvis 5,4 og 2,4 milliarder kroner for bompengeneinntekter. Det prøver man å unngå å minne om!

Hvis man tar utgangspunkt i de trafikkprognoser som ekspertene engasjert av Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet, Holte Engineering og Vista Analyse la til grunn i år 2010, vil garantiene bli effektive, kanskje med fulle beløp.

Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune vil havne på Robek-listen over kommuner som må ha Finansdepartementets godkjennelse for å ta opp lån eller inngå visse leieavtaler.

Det var bearbeidingen av ekspertenes trafikkprognoser i et departement ledet av en ikke ukjent Strandabu som gjorde at Ryfast kunne presenteres for Storting og Regjering i 2012 som et lønnsomt prosjekt.

Det var basert på håp om en utvikling på Strandlandet som man ved åpningen visste at ikke hadde funnet sted, og som vel ingen i dag har tro på?

Det er for meg ubegripelig at ressurssterke personer, som klarte å løse Ryfast utenom sprekksoner som kunne ført til umiddelbar økonomiske katastrofe, ikke klarte å komme opp med en god midlertidig løsning på problemet med Coronafaste eksperter i Spania.

En midlertidig løsning kunne være begrenset til solide bompenger for de som kjørte inn i eller ut av tunnelen på Solbakk. Alle som kjørte her måtte kjøre gjennom Ryfylketunnelen, eller hadde kjørt gjennom den. Med 14,4 km er det den lengste del av Ryfast.

At man ikke kunne ta seg betalt for Hundvåg-tunnelen, på 4,5 km med en rekke inn- og utkjøringer, fikk man jo heller leve med - det samlede tap hadde blitt mer enn halvert, og det var jo ikke urimelig at de som kjører lengst i en vanvittig dyr tunnel betaler mest?

Ingen skal fortelle meg at begavede folk i Ryfast-gruppen ikke har tenkt på dette som en midlertidig løsning når ekspertene ikke kunne komme fra Spania?

Hvorfor ble denne løsningen for å minimalisere tapet forkastet?

Var det folk i Ryfast-organisasjonen som syntes det var greit nok at Rogaland Fylkeskommune og Stavanger kommune måtte betale kalaset?

Pål Mitsem, Randaberg