



# Ett år med Ryfast – ble det så ille som kritikerne fryktet?

**SAMFERDSEL:** 30. desember har Stavanger og Strand hatt ferjefri forbindelse i ett år. Hvordan har det gått? Vi har spurt noen av de sterkeste motstanderne.

**Tor Inge Jøssang**

*Tor Inge Jøssang*

Når man ikke får den man elsker, må man elske der man får den. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

**Dystre spådommer**  
Argumentene mot Ryfast har vært mange. Ryfast ville bli altfor dyrt og en katastrofe for regionen, en dårlig fjell ville gjøre det risikabelt og kanskje umulig å bygge den rekordlange tunnelen.

Bygge den rekordlange tunnelen. De lange tunnelene med bratte nedfarter og oppstigninger, vil være svært utsatt for katastrofer. Dessuten ville tunnelene bli fullt av trafikk. Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene.

De vil ikke bli noe bedre enn det som er nå. Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det vil komme en tid da Odd William Bøe vil bli en del av historien. Det er en fordel for både prosjektet og for utøvet av folk beviser historien. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

Det er ingen garanti for at trafikken vil bli noe bedre. De vil være en flaskehals i tillegg til de allerede eksisterende tunnelene. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.



Ryfast var ikke en billig sak. Bøe var medlem i Strand Arbeiderparti og var forkjemper for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Dette har vært veldig positivt. Det betyr at det blir en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

## SAMFERDSEL: 30. desember har Stavanger og Strand hatt ferjefri forbindelse i ett år. Hvordan har det gått? Vi har spurt noen av de sterkeste motstanderne.

**Tor Inge Jøssang**

- Når man ikke får den man elsker, må man elske der man får den, sier Odd William Bøe. Ut av Ryfast kommer en jevn strøm av kjøretøy. Det er ikke etter Bøes hjerte. Helt fra 1980-tallet var Strand Arbeiderparti den store forkjemperen for ferjefri forbindelse over Høgsfjorden. Ved årstusenskiftet dukket Ryfast opp som et konkurrerende alternativ. Bø var medlem i Strand i åtte år (1999–2007) mens diskusjonene for og mot Ryfast raste for fullt.

### Dystre spådommer

Argumentene mot Ryfast har vært mange: Ryfast ville bli altfor dyrt og en katastrofe for regionen. Dårlig fjell ville gjøre det risikabelt og kanskje umulig å bygge den rekordlange tunnelen. De lange tunnelene med bratte nedfarter og oppstigninger, vil være svært utsatt for katastrofer. Dessuten ville tunnelløpene bli altfor smale. I Stavanger kom det til å bli trafikkinfarkt på E39 Motorveien. Også på Solbakk i Strand ville det oppstå trafikkaos. Folk med tunnelskrekke kom i praksis til å bli innesperret i Ryfylke.

*Tor Inge Jøssang*

Foreningen Høgsfjordpendleren hevdet at pendling gjennom tunnelen kom til å koste 125.580 kroner per år. De spådde også en framtid med to nye, el-drevne ferjer og avgang hvert kvarter, som ville gi Ryfast knallhard konkurranse.

For øvrig vil ikke bompengelånet bli nedbetalt, og dette blir en økonomisk katastrofe for Stavanger og Rogaland fylkeskommune, som har garantert for milliarder.

Noen spådommer var helbom, andre mangler fasit. Og ingen forutså at bomleverandøren Tecsidel skulle få problemer med leveransen, slik at Ryfast har vært gratis i 2020. Dette har underminert driftsgrunnlaget for Høgsfjordsambandet mellom Lauvvik og Oanes.

### **Det vil komme en tid**

Odd William Bøe var blant skeptikerne, men han synes Ryfast har fungert godt det første året.

- Ryfast har fått en flying start så lenge man får kjøre gratis. Det er en fordel for hele prosjektet og har vist at folk benytter tunnelen begge veier, til og fra Strandlandet. Vi ser at trafikken avvikler seg greit, og jeg kjører stadig gjennom Ryfast i forskjellige ærender. Dette har vært veldig positivt. De som har det tyngst, er de fra Forsand. Det spøker for ferja på Høgsfjorden og tunnelen Espedal-Frafjord, sier Bøe.

Han er fortsatt kritisk til at Ryfast kobler trafikken til og fra Ryfylke inn på E39 midt i Stavanger. Tanken med Høgsfjord-alternativet var å fordele trafikken.

- I dag legges trafikken utenom bysentra for å slippe belastning. Det vil skje en fortetting i Stavanger. På sikt vil det tvinge seg fram en løsning over Høgsfjorden. Jeg vet ikke når, men det vil komme en tid, spår Odd William Bøe.

Bøe minner om at hvis det ikke hadde vært for Høgsfjord-prosjektet, ville ikke Lysefjordbrua og veien mellom Jørpeland og Forsand (Botne-Oanes) blitt bygd så fort. Hvis man hadde bygd en høybru, i stedet for å satse på nedsenket rørbru for å få utviklingsmidler, ville prosjektet vært bygd og nedbetalt i dag, mener den tidligere ordføreren.

### **Kjempet for to tunnellop**

Da stålverket på Jørpeland gikk konkurs i romjulen 1977, mistet «halve Strand» arbeidet. Mange begynte å jobbe i Nordsjøen og på Nord-Jæren. Strand ble en pendlerkommune. Valget av ferjefri fjordkryssing hadde derfor stor betydning for mange.

I de tiårene striden pågikk, opparbeidet Strand Arbeiderparti seg en bastion på Jørpeland, hvor de fleste foretrakk å reise med Høgsfjordsambandet foran Tausambandet. Partilaget hadde ordføreren i 16 år i strekk.

Helge Steinsvåg var den neste ordføreren (2007-2015). Han startet sin politiske karriere som talsperson for Anti-Ryfastforeningen Fasøf (Foreningen for ansvarlig, sikker og økonomisk fjordkryssing) i 2004. Et av forslagene gikk ut på erstatte Ryfast med et hurtigtog.

Tolleren bruker i dag 30-35 minutter fra hjemstedet Jørpeland til arbeidsplassen på Stavanger Lufthavn Sola.

- *Ble Ryfast så ille som fryktet?*

- Det går ikke an å svare entydig ja eller nei. Utgangspunktet da Fasøf ble dannet var at Ryfast skulle være en ettløpstunnel. Dette var en av årsakene til at vi engasjerte oss. Da dette ble endret til en toløpstunnel, forandret prosjektet seg når det gjelder sikkerheten, sier Steinsvåg.

- *Et annet motiv var vel at dere ønsket en toløpstunnel for at det skulle bli dyrere og åpne mulighet for en omkamp?*

- Både òg. Årsaken til at Strand Ap gikk inn for bru over Høgsfjorden, var at dette prosjektet ville hatt en helt annen kostnad. I tilfelle Ryfast-prosjektet skulle bli realisert, var det viktig at risikoen ikke skulle bli for stor.

- Nå har vi fått en tunnelforbindelse som er en ren motorvei. Så langt har det fungert veldig bra. Jeg bruker tunnelene daglig. Det er en enkel og fin måte å komme til og fra Stavanger på. For meg som jobber skift, er det en stor forbedring kontra ferjene. Men selv om det ser flott ut, skal man ikke underslå risikoen. Smeller det i Ryfast med brennbar eller giftig last, har vi en katastrofe. Vi får krysse fingrene og håpe at vi blir skånet. Jeg håper også at de som har slitt rent mentalt med tunnelskrekk, har gjort positive erfaringer med standard og lyssetting. Nå, med innstilt Høgsfjordsamband, er det få andre muligheter, svarer Steinsvåg.

Selv om tunnelen foreløpig er gratis, bruker Steinsvåg 2000 kroner i diesel per måned på arbeidsreisen. Dagens regjering har endret pendlerfradraget og økt egenandelen.

- Bominnkrevingen har ikke begynt. Hvis man er dagpendler med bil, blir det en betydelig kostnad. For dem som har en normal jobb og er avhengig av å kjøre bil, kan det gå hardt utover privatøkonomien. Derfor må vi som lokalsamfunn rigge oss med gode alternativer og et brukbart bussystem, sier Helge Steinsvåg.

#### **- Bomtaksten er avgjørende**

I 2012 ble Ryfast vedtatt av Stortinget. Den gang var Leif Nieuwejaar leder i Strand Arbeiderparti og frontet partilaget krav om en folkeavstemning i forkant av den viktige beslutningen. Dét skulle bevise at flertallet av velgerne var *mot* den rekordlange tunnelen, selv om flertallet i kommunestyret var *for*. Men det politiske flertallet stoppet kravet om folkeavstemning.

- Jeg sitter ikke og depper. Jeg bruker Ryfast hver dag, og for meg fungerer dette veldig bra. Det er en fantastisk måte å reise komme fram og tilbake til Nord-Jæren, sier Nieuwejaar, som pendler mellom hjemmet på Tau og arbeidsplassen på Sandnes. Han påpeker at det som bekymret mange var - og er - bomtakstene.

- For Strand er det viktig å sørge for at bompengeretakstene holdes så lave som mulig. Foreløpig ligger prisen ikke an til å bli så halvgal. Cirka 3000 kroner per måned i bompenger for elbil, og 6000 kroner for personbil, vil utfordre privatøkonomien til en del, spesielt de som ikke har elbil. Men det er ingen garanti for at prisene blir liggende på dette nivået, sier Nieuwejaar med tanke på at takstene skal evalueres ett år etter at bominnkrevingen har startet.

Ap-politikeren tror ikke bruforbindelse over Høgsfjord hadde vært en dårligere løsning.

- Men det vil vi aldri få vite. Jeg tror aldri det kommer. Synd for de på Forsand at det ikke er grunnlag for ferjedrift. Folk vurderer reisemønster ut fra pris. Med det prisnivået Boreal la seg på, var det få som syntes ferja var aktuell. Så gjenstår det å se hvordan det går når bominnkrevingen starter.