

«Her får du det du trenger å vite om Ryfast», heter det i overskriften til en lengre reportasje av tre Aftenblad-journalister, Håvard Tanche-Larsen Knutsen, Filip Blaauw og Andreas Askildsen. Reportasjen kom opp blant nyhetene i nettavisen til «Stavanger Aftenblad» 9. april 2017. Jeg registrerer at reportasjen i nettavisen 14. april 2017, med samme overskrift, er vesentlig utvidet. Det kommer vel som et kjempeoppslag i papiravisen like over påske.

Jeg har vært svært opptatt av Ryfast helt siden en ingeniør i Ryfast-teamet betrodde meg at teamet skjelder i buksene med tanke på hva som vil skje hvis man får en lekkasje dypt inne i tunnelen. Siste botemiddel ved lekkasje i en tunnel under vann er innfrysning av fjellet der lekkasjen skjer og utbedring mens lekkasjen stanses av innfrysningen. Dette botemiddel er ikke tilgjengelig hvis lekkasjen skjer langt fra en tunnelåpning, fordi man da ikke får fraktet vekk de enorme varmemengder som skapes ved innfrysningen.

Heldigvis har ikke den situasjonen oppstått, og nå er man snart ferdig med tunnelene. Ingen vil bli gladere enn jeg for at man slipper problemet i de få hundre meter som gjenstår!

Når historien om Ryfast en dag skal skrives, er den risiko for økonomisk ruin som man har tatt ved å forutsette at man kunne unngå lekkasjer langt fra tunnelåpningene en ting man sikkert ikke vil nevne. Det er sikkert ikke noen grunn til å minne om at Høgsfjordrøret, som var godkjent teknisk og økonomisk, men likevel ble forkastet av Fylkestinget ville ha vært i drift for flere år siden, og langt på vei ville vært nedbetalt, om ikke Stavanger Næringsforening og ordføreren i Stavanger (som gjerne ville ha en ny veiforbindelse til Hundvåg) hadde klart å snu det hele.

Jeg oppfatter ikke på noen måte at reportasjen i nettavisen gir meg alt jeg trenger å vite.

At prislappen, som avisen kaller det, er øket fra 1,8 milliarder 2000-års kroner via 3,3 milliarder 2005-kroner til 6,9 milliarder 2012 kroner er nevnt i reportasjen. Det som interesserer meg, og kanskje andre, mest er hva kostnaden blir i 2019 kroner, når tunnelen er ferdig (høsten 2019 i følge nettavisen).

Jeg vet selvsagt at ting har utviklet seg gunstig for prosjektet, ikke minst når det gjelder rentebelastningen og det generelle kostnadsnivået for anleggsarbeid. Jeg har imidlertid ikke fantasi til å tro at alle elementer i de voldsomme arbeider som har skjedd, ikke minst rundt Våland og Tasta, har vært tatt inn i de kalkyler som ble gjort i 2012! Og så kommer problemene med skyteledninger i plast som måtte fjernes fra steinmassene. Reportasjen i nettavisen viser også til vesentlige arbeider for å trygge myke trafikanter.

Det er ellers litt forvirrende at Statens Vegvesen på sine hjemmesider (14. april 2017) opplyser at Stavanger kommune, fylkeskommunen, Ryfylkekommunene og Stavanger Næringsforening skal bidra med til sammen 363 millioner kroner, mens nettavisen skriver at bidraget fra kommunene og næringslivet utgjør 372 millioner kroner. Jeg tenker ikke først og fremst på differansen på 9 millioner kroner - det blir jo som en pølse i slaktetiden. Jeg tenker mer på det forhold at Stavanger Næringsforening har sagt at foreningen i 2014 fant ut at de ikke kunne bidra med 30 millioner som alle offentlige dokumenter uttrykkelig sier at Næringsforeningen skal bidra med.

På hjemmesiden til Statens Vegvesen står det fortsatt under fakta om Ryfastprosjektet at «Stavanger kommune bidrar med 200 millioner kroner, Rogaland fylkeskommune bidrar med 103 millioner, Ryfylkekommunene med 30 millioner og Stavanger næringsforening med 30 millioner kroner»

(<http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/ryfast/Fakta/Kostnaderogfinansiering>).

Jeg har jo registrert at «Stavanger Aftenblad» på lederplass 9. september 2014 skriver at det er papirselskapet Krafttak Ryfast AS som skulle bidra med det 30 millioner kroner. Dette selskapet er ikke nevnt i noen offentlige dokumenter. Hva betyr det at Aftenbladet nå i nettavisen skriver at næringslivet skal bidra til Ryfast. Har Næringsforeningen kommet til at man ikke uten videre kan løpe fra en forpliktelse?

Jeg er redd for at lokalt næringsliv, som utviklet ny og verdensledende teknologi med Condeep-plattformene, gjennom valget av Ryfast fremfor Høgsfjordrøret, har gått glipp av enestående forretningsmuligheter med ny teknologi for rørbrøer i en verden der tusenvis av øyer trenger fastlandsforbindelse.

Jeg er ikke overbevist om at sikkerheten i tunneler med doble kjørebaneer i to parallelle tunneler gir større sikkerhet enn en bred tunnel med 3 kjørebaneer, slik man har i bl.a. Rennfast. Den er bred nok til at de fleste trafikanter kan snu og kjøre ut igjen i motsatt kjøreretning. Problemet med dype tunneler er at alle biler må ta seg opp relativt bratte strekninger. Tunge kjøretøy i dårlig forfatning vil skape problemer nesten hver dag («Oslofjordtunnelen stenges i følge Vegvesenet gjennomsnittlig annen hver dag, i mange tilfelle flere ganger om dagen» («Aftenposten» 3. april 2017, [mitsem-blogg.com/434135598](http://mitsem-blogg.com/434135598)). Tunneler med to kjørebaneer blir for smale til at vanlige trafikanter kan snu, og trafikk mot kjøreretningen er en uakseptabel risiko.

Det eneste man vet om den løsning som er valgt for Ryfast, med doble tunneler i begge retninger og tverrkommunikasjon for fotgjengere mellom tunnelene hver 250 meter er at løsningen er vanvittig kostbar, både i anlegg og drift. Om den også er trygg hver gang lastebiler tar fyr gjenstår å se!

Tenketank Randaberg Pål Mitsem, [mitsem-blogg.com](http://mitsem-blogg.com)

