

Pål Mitsem

Fra: Pål Mitsem <mitsem@mitsem.no>
Sendt: søndag 19. august 2018 16.57
Til: 'debatt@aftenbladet.no'
Emne: STOPP ROGFAST!

Jeg fikk 17. juli 2018 slippe til med et leserbrev der jeg under tittelen «Rogfast kan bli altfor dyr» stilte spørsmål om Statens vegvesen var i ferd med å gi opp Rogfast da denne plutselig ble satt på vent. Statens vegvesen har senere gitt en begrunnelse for utsettelsen - man ville ta en ny gjennomgang av anbudsavtalene for å se om man kan spare penger. Det hele er nokså merkelig - å stanse arbeidet med et prosjekt som Rogfast etter at det er satt i gang med sprengning av tunnel-inntakene, osv.

Jeg beklager nå at prosjektet, som jeg tidligere har vært tilhenger av, ikke ble stanset for godt. Jeg er blitt overbevist om at teknologien med dobbelte tunneler og overganger for evakuering er foreldet og alt for kostnadskrevenende, selv for en gjennomgangsvei som Rogfast, og koster for meget! Vi får se når regningen for Ryfast kommer på bordet. Kan Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune leve med det garantiansvar de har påtatt seg for bompengene i verdens lengste og dyreste blindvei (som jo har begrensede muligheter for økning av trafikken)?

Vi har, så vidt jeg vet, god erfaring med tunneler av Rennfast-typen, med tre kjørebaneer. Det var den jeg hadde i tankene da jeg støttet Rogfast. Jeg innbiller meg at nødvendig evakuering lett og sikkert kan skje, og ofte har skjedd, ved at trafikken snur på den plass som tre kjørebaneer gir. Jeg har ikke klart å overbevise meg selv om at det blir tryggere og bedre når folk i kjørebaneer som ikke tillater sving skal forlate bilene og ta seg ut via gangveier til den parallelle tunnel. Jeg stusser også på hvordan trafikken skal komme i gang igjen når alle bilene blir stående tomme, uten sjåførere (og vel også tenningsnøkler).

Nå er jo Ryfast straks ferdig. Skulle vi ikke ha tatt oss tid til å få litt erfaring med smale tunneler, som ikke tillater sving, for å se hvordan disse fungerer i praksis?

Dessuten, jeg mistenker at teknologien med doble løp i to separate tunneler i realiteten er en foreldet teknologi, på grunn av uhorvelige kostnader den medfører. Det er jo de 8 km fra Mortevinga til Arsvågen som gjør at man i det hele tatt har valgt den uhorvelig kostbare teknologi med doble løp i to separate tunneler. Det gjelder selv om Rogfast sikkert kan regne med en viss trafikkøkning; den er jo ikke en blindvei!

Statens vegvesen har et eget kapittel på sin hjemmeside om Hordfast - «Fjordkryssing - Bjørnafjorden», som med sine 5 km er et noen km kortere enn Mortevinga-Arsvågen, og kanskje noe mindre værutsatt. Det er likevel et tankekors, synes jeg, at man her studerer flytebroer (der veibanen hviler på hundrevis av flyteelementer), rørbroer (med kjørebaneer i rør under

vann) og hengebro-løsninger. Man er kommet så langt at det er utlyst anbudskonkurranse om studie av fire alternative flytebro-løsninger med anbudsfrist 2. september 2018! At vanddybden går opp mot 600 m er kanskje forklaringen, men er det hele forklaringen? Ser man også at andre teknologier enn tunneler har sine fordeler?

Nå er det kanskje ikke noen hemmelighet at jeg har vært en svoren motstander av Ryfast, og tilhenger av rørbro (Høgsfjordrøret), i all min tid! Jeg må jo, innerst inne, håpe at jeg tar feil, og at Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune kan leve med Ryfast når regningen og garantiansvaret kommer på bordet. Da skal jeg gjøre så godt jeg kan for å la være å minne om at vi ville ha hatt en fergefri veiforbindelse mellom Ryfylke og Stavanger som alt hadde vært halvveis nedbetalt i slutten av 2019 (planlagt tidspunkt for åpning av Ryfast). Jeg må få lov å mistenke at to ordførere i Stavanger har trukket seg slik at de ikke behøver å ta ansvar for kalamitetene - den ene for å heve millionlønn fra et selskap som hadde vært konkurs hvis det ikke var blitt støttet av Stavanger kommune utover enhver rimelig ramme og den andre, etter hva hun sier, for å gå Norge på langs på ski før hun tenker på fremtiden.

Nå gjelder det ikke Ryfast - nå gjelder det Rogfast.

Slik jeg ser det, har «Stavanger Aftenblad» bevist sin manglende evne til å skille skitt fra kanel gjennom sin helhjertede støtte til Ryfast og manglende evne til å forklare hvorfor Rogfast skal bli hengende med en teknologi som kanskje er foreldet?

La meg i den forbindelse også nevne at «Stavanger Aftenblad» gjennom lang tid har vært uvillig til å gi spalteplass for min beste gondolbane-idé. Det gjelder ikke gondolbanen til Rygertoppen - toppen av fjellet mellom Prekestolen og Stavanger (se gjerne mitsem-blogg.com), den kommer nok i alle fall når Sandnes og Forsand får slått seg sammen, og trenger ikke reklame i Aftenbladet. Jeg sikter til Stavanger Gondolbane, som vil gi en komfortabel og forurensningsfri forbindelse mellom Stavanger sentrum (Byterminalen) og Ullandhaug, for Universitetet og det nye sykehuset, med stasjon ved Stavanger Forum (og det nåværende sykehus) (med mulig forlengelse til Rikssamlingsstedet ved Ytraberget og Sola Lufthavn). Anleggsomkostninger og driftsutgifter er ubetydelige i forhold til bussvei-konseptet, som hverken kommuner eller fylke har råd til når Ryfast-regningen kommer på bordet. Milliardene til bussveien vil i alle fall være unødvendige hvis studenter og pasienter kan læres opp til kollektivtransport med verdens mest komfortable og sikre transportløsning (og til å parkere andre steder enn på Ullandhaug).

Pål Mitsem, Randaberg