

Leserbrev til Aftenbladet, Rogalands Avis og NRK om hvorfor vi bør velge rørbro for Ryfast

Når skal den lokale presse, «Stavanger Aftenblad», «Rogalands Avis» og NRK Rogaland våkne opp og fortelle folk sannheten om Ryfast?

Ryfast er utvilsomt en teknologisk triumf, men det er vel ingen som i dag tror at tunnelen vil bære seg økonomisk? Før åpningen viste alle tegn at bosetning og næringsliv på Strandlandet slett ikke fikk den utvikling som enkelte hadde håpet på. Alt ved åpningen, før noen hadde hørt om Covid 19-pandemien, lå vel trafikken godt under det som skulle til for å bære investeringen. Den lokale presse har vært særdeles restriktiv med å fortelle hvordan trafikken og næringslivet har utviklet seg i den senere tid.

Skal den lokale presse, som langt på vei må bebreides for at Ryfast ble vedtatt, pleie corona-situasjonen som unnskyldning for at det går den veien høna sparker?

Det holder i så fall ikke. Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet utpekte i år 2008 to sakkyndige firma til å gi råd om økonomien i Ryfast-prosjektet, Holte Engineering og Vista Analyse. Basert på de trafikk tall de la til grunn advarte de om at prosjektet hadde dårlig økonomi. Etter at trafikk tallene var knadd i et departement ledet av en Strandabu, ble prosjektet vedtatt, og rapporten fra de oppnevnte eksperter offentliggjort. For pressen var det sikkert mest lystbetonet å skrive om departementets positive prognoser enn hva de negative eksperter sa.

Prosjektet kan bli en katastrofe for Stavanger og Rogaland. Hvor mange er det som vet at Stavanger kommune og Rogaland Fylkeskommune har påtatt seg selvskyldnergarantier for bompenginntekter i Ryfast på henholdsvis 2,3 og 5,4 milliarder kroner? Blir det Finansdepartementet som i en kanskje ikke så fjern fremtid skal godkjenne alle utgifter som de folkevalgte i Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune ønsker å pådra seg?

Synes den lokale presse det blir lettere å forholde seg til ubehagelige realiteter ved å la være å nevne dem?

Ryfast er en utrolig historie om amatører som klarer å få med seg presumtivist fornuftige fagfolk, herunder en medarbeider samferdselsetaten i fylket, på et eventyr som nå kan bli en byrde for lokalsamfunnet for år fremover. En glimrende fremstilling er gitt av Fripenn Sven Egil Omdal i «Stavanger Aftenblad» 24. november 2018. Det eneste jeg kan legge til hans fremstilling er at jeg er blitt fortalt av en person som hadde rimelig tett omgang med Arne Rettedal i hans senere år, at også han var bekymret i en sak han ikke hadde

ansvar for i sine verv! Men amatører som mente å kunne se på en tilfeldig flytur fra Stavanger hvor trafikken burde gå, og gode venner, klarte å vri saken ut av ledd, under heftig applaus fra «Stavanger Aftenblad».

I Ryfast sto saken mellom det såkalte Høgsfjordrøret i stål eller betong på 1400 meter 30 m under vannoverflaten mellom Lauvvik og Oanes da de nevnte amatører klarte å stanse prosjektet som både teknisk og økonomisk var godkjent på alle bauger og kanter. Når historien om Ryfast en gang skal skrives, gjerne av Fripenn Sven Egil Omdal, håper jeg han finner frem til når Høgsfjordrøret ville ha vært ferdig i år 2010 og at det hadde vært så godt som nedbetalt nå. I Ryfast står det «bare» igjen selvskyldnerkausjoner fra Stavanger kommune og Rogaland Fylkeskommune for bompenginntekter på til sammen 7,7 milliarder kroner! Det er vel ingen som er i tvil om at vi i dag også hadde hatt snarveien til Oslo via Espedal-Frafjord som alltid var del av Høgsfjordrør-prosjektet.

Når det gjelder Rogfast står valget mellom en rørbro med Condeep-teknologi 8 km rett over fra Mortavika til Arsvågen, eller dobbelt vegtunnel i dype sløyfer over 34 km via Randaberg, Kvitsøy og Vestre Bokn.

Jeg har fått opplyst av en medarbeider i Dr. techn. Olav Olsen AS, som utviklet Condeep-teknologien, at en rørbro som nevnt nå, i 2020, er teknisk og økonomisk realiserbar. Det har jeg meddelt den lokale presse flere ganger, men det skal man åpenbart ikke undersøke eller skrive om.

Man skal åpenbart heller ikke skrive om den tekniske og økonomiske risiko som knytter seg til dype tunneler, både under vann og under land. Skrekkeksempelet er den såkalte Scanlink-tunnellen, en dobbelt jernbanetunnel på bare 8,7 km under Hallandsås ved Helsingborg i Sverige, på land og langt fra havet! Den ble kraftig forsinket og ti ganger dyrere enn beregnet. Tunneldrivingen startet i 1992, men ble forsinket mange ganger på grunn av vanninnsig. Tunnelen ble først åpnet i slutten av 2015. Kostnaden hadde i mellomtiden eskalert fra 1 milliard til 10,5 milliarder svenske kroner. Så kan vi diskutere: Var det fordi svenskene er dumme? Eller var det fordi man har en risiko ved dype tunneler, også på land, som man gjør klokt i å ta hensyn til, og unngå hvis man kan?

Er det ikke mulig å komme frem i lokal presse med det faktum at dype tunneler, og særlig de som går under vann, er en farlig risikosport som man bør unngå hvis man kan. Skal Ryfast være et slags bevis på at man ikke behøver ta hensyn til en slik risiko på denne siden av grensen mot Sverige?

Condeep-teknologien var fantastisk for utviklingen av norsk olje og gass. Flott hvis den også kan sikre gode veiforbindelser i Norge og i utlandet, for eksempel i land med 17.000 øyer (Indonesia) og 7.500 øyer (Phillipinene) og en rekke andre land. Kanskje rørbro-bygging kan bli en ny norsk vekst-industri?

Men fremfor alt, ikke hør på teknologer som gjerne vil sette nye verdensrekorder i lange og dype tunneler. Ryfast kan føre til ruin av Stavanger kommune og Ragaland fylke, Vi tåler ikke Rogfast med samme teknologi.

Pål Mitsem, Randaberg