

Gode samferdselsminister Knut Arild Hareide,

Kan jeg være ufin nok til å minne om mitt brev av 27. oktober 2020, som egentlig fokuserer på om Samferdselsministeren, eller noen av hans folk, har fritatt Næringsforeningen i Stavanger for løftet de påtok seg om å betale 30 millioner kroner hvis RYFAST ble vedtatt.

Hjemmesiden til prosjektet viste lenge at bidraget fra Næringsforeningen i Stavanger var del av finansieringen av prosjektet, slik Næringsforeningen gjentatte ganger viste til når det gjaldt å overbevise Stortinget om å vedta prosjektet. Det var også det alle offentlige dokumenter, herunder alle dokumenter i Stortingssaken viste. Når Stortinget hadde truffet sitt vedtak, etablerte Næringsforeningen et selskap, Krafttak Ryfast AS, for å samle penger for å oppfylle forpliktelsen som foreningen hadde påtatt seg for prosjektet. Innsamlingen gikk elendig, og etter en tid ga Næringsforeningen opp. Samtidig (?) meddelte den til Statens Vegvesen (?) at den ikke ville bidra til prosjektet. Det tok likevel flere år før bidraget ble borte i Vegvesenets finansieringsoversikten for prosjektet på nettet. Det skjedde sommeren 2020 (basert på mine private kontroller, som hensiktsmessig kan erstattes av konkrete opplysninger om saken fra de som utarbeidet og oppdaterte finansieringsoverikten på nettet).

Det må være tillatt å stille spørsmålet om hvem som har fritatt Næringsforeningen fra sitt løfte, hvis det er det som har skjedd., og når dette i så fall har skjedd!

Herved er spørsmålet stillet på nytt.

* * *

Når jeg nå skriver til herr Samferdselsministeren igjen, er det for om mulig å forhindre at norsk økonomi får et nådestøt ved en eller flere lekkasjer i ROGFAST, der geologiske undersøkelser i forkant ha avdekket dårlig fjellkvalitet flere steder. Jeg har vist til hva som skjedde i et relativt enkelt prosjekt i Sverige, Scanlink-prosjektet ved Helsingborg. Det kan oppsummeres slik, fra <http://www.mitsem-blogg.com/434135598>, dokument nr. «20200521 Rogfast - et livsfarlig prosjekt.pdf»:

Ved Helsingborg i Sverige startet de i 1992 byggingen av den såkalte Scanlink-tunnelen, en dobbelt jernbanetunnel på bare 8,7 km under Hallandsås, langt fra havet! Den ble kraftig forsinket og mange ganger dyrere enn beregnet på grunn av vanninnsig. Den ble åpnet kort før 2016. Kostnaden hadde i mellomtiden eskalert fra 1 milliard til 10,5 milliarder svenske kroner. Så kan vi diskutere: Var det fordi svenskene alltid er dumme? Eller var det fordi man har en risiko ved tunneler, også på land, som man gjør klokt i å ta hensyn til, og unngå hvis man kan?

Den svenske Scanlink-tunnelen ble altså 10 ganger så dyr, og tok 10 ganger så lang tid å bygge som beregnet. Tør herr Samferdselsministeren regne ut hva en

tilsvarende utvikling i Rogfast, som nesten hele veien ligger under vann, ville medføre?

* * *

Heldigvis har man i Norge i ferd med å utvikle ny rørbro-teknologi som gjør at man helt kan unngå risikoen for lekkasjer i veg-tunneler. Det samme teknologiske miljø som i sin tid var med på å utvikle teknologien for de utrolige Condeep-plattformen for oljeindustrien i Nordsjøen, med bl.a. Dr. techn. Olav Olsen AS, har adaptert en tilsvarende teknologi for rørbroer.

Utviklingspotensialet er enormt for land med mange øyer og/eller fjorder, og stort nok også for Rogfast, Sulafjorden og mange andre kryssninger i Norge.

Prosjekt:

E39 SULAFJORDEN RØRBRU

STED:

Sulafjorden, Møre og Romsdal

ÅR:

2016 - pågår

OPPDRAGSGIVER:

Statens vegvesen Region midt

OMFANG/FASE:

Mulighetsstudie/utredning

PROSJEKTANSVARLIG:

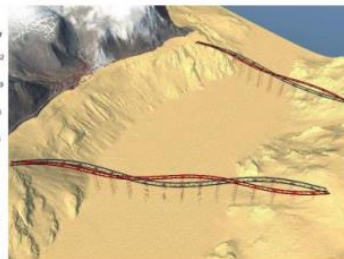
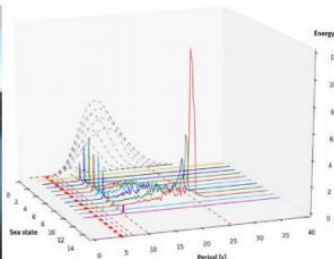
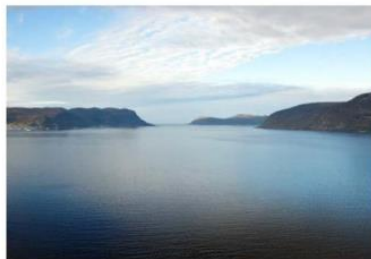
Stein Atle Haugerud (sah@olavolsen.no)



PROSJEKTBEKRIVELSE:

Dr.techn. Olav Olsen utvikler et rørbrukonsept for Sulafjorden. Hensikten er å dokumentere teknisk gjennomførbarhet for en rørbrukryssing for over en fjord med ekstremt krevende miljøforhold. Eksponeringen for åpent hav er en viktig forskjell mellom Sulafjorden og øvrige fjordkryssinger som har blitt utredet tidligere. Det kommer havdønninger rett inn fra Nord-Vest, som kan ha signifikant bølgehøyde opp mot 5 m. Topografien i området er bratt, noe som øker sannsynligheten for ras. Samtidige gjør høye vindhastigheter og store vandyp det utfordrende for brukonsepter over vann.

Prosjektet dekker et bredt spekter av oppgaver, herunder koblede bølgeanalyser i tidsplan, utforming og dimensjonering av rørbrua og planlegging og detaljering av bygge- og installasjonsfaser.



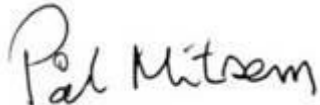
DR. TECHN.
OLAV OLSEN

Det er bare tiden og veien før denne teknologi kan brukes også for prosjekter som Rogfast, med rørbro mellom Mortavika og Arsvågen.. Man kan man benytte eksisterende tilførselsveier på begge sider av rørbroen, og sparer et stort antall milliarder av kroner bare på det. Samtidig eliminerer man milevis av tunneler i fjell under Nordsjøen, og risikoen for lekkasjer i disse. I Rogfast må vegtilknytning for Kvitsøy droppes, men det er vel egentlig bare en fordel?

Eksisterende fergeleier kan beholdes, slik at man samtidig får en alternativ transportmåte hvis noe går galt. Den alternative transportmåte vil ikke koste mer enn vedlikeholdet av fergeleiene, som ikke monner i denne sammenheng.

Når og hvis Samferdselsministeren vil vurdere saken, kan han kanskje også spørre Vegvesenets folk om det står i Grunnloven (og/eller i Bibelen) at vegtunneler alltid må være doble, med trafikkløp i begge retninger, eller om man får omtrent samme trafikkmengde gjennom et bredt rør, med 3 kjørebane, der den midterste kjørebane vekselvis tar trafikk den ene veien og de andre veien (som i flere moderne tunneler).

Randaberg, 27. november 2020

A handwritten signature in black ink that reads "Pål Mitsem". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

H.r.advokat og konsul emeritus, statsautorisert translatør