

# Reisen til Eventyrland



**SAMFERDELSSJEF:** Gunnar Eterjord, samferdelsjef i Rogaland fylkeskommune, forklarte nylig i Aftenbladet hvorfor han mener Ryfast er et glimrende veiprojekt. Innsenderen er dypt uenig. (Foto: Jan Tore Glenjen)

25. juni kunne Aftenbladet kunngjøre at finansieringen av Ryfast var i havn, med ekstraordinære tilskudd fra Stavanger, Rogaland fylkeskommune, andre kommuner og næringsliv på til sammen 360 millioner kroner.

Pål Mitsem, Randaberg

Den siste tiden har vært preget av uroen på finansmarkedet, og usikkerheten med fremtidige renter. Aftenbladet kunne 19. september melde at «Finansuroen rammer kommune-Norge», og viser til reduserte planer i Gjesdal og Time. Men det berører åpenbart ikke Ryfast. Avisen meldte samme dag: «Enkelt å spare 2,5 mrd. Samferdselssjef finner innsparinger i Ryfast.»

**RYFASTPROSJEKTET** har for lengst vippet over fra denne verden til Eventyrland. For i det hele tatt å holde liv i prosjektet, er det investeringskalkyler fra desember 2006 og oktober 2007 som ligger til grunn for prosjektet. I desember 2006 ble sagt at ny kalkyle ville foreligge i midten av 2008. Nå heter det at prosjektet må gjennom ny spissrotgang når det gjelder finansiering, hvis prisen på Ryfast oppjusteres enda en gang! Det skal man åpenbart forsøke å unngå ved å la være å oppdatere investeringskalkylene i desember 2008, slik opprinnelig planlagt.

At kalkylene fra oktober 2007 allerede har sprukket med flere hundre millioner kroner, må være klart for den som følger med, noe Aftenbladet kanskje burde! Avisen kunne jo melde 29. august 2007 at Ryfast-tunnelene må sprenges med større diameter på grunn av raset i Hanekleivtunnelen i Vestfold. Dette kan ikke være medtatt i de publiserte kalkyler. Er det tvil om at man snakker om en sprekk på flere hundre millioner kroner bare her? Statistisk

## Ryfast et evig økonomisk åk

Sentralbyrå publiserer en egen byggekostnadsindeks for veier. Den viste en tilnærmet jevn årlig stigning i perioden 2003 til 2007 på 5 % per år. I mangel av andre opplysninger, må man anta at dette ligger inne i Statens vegvesens beregninger. Medio 2008 kunne man imidlertid se at byggekostnadsindeksen for veier i 2007 hadde steget med 9 %, dvs 4 % mer enn Vegvesenets kalkyler fra 2007 kan ha tatt høyde for.

**DENNE ØKTE VEKST** fortsatte inn 2008. Det gir grunnlag for å påstå at utgiftene per i dag allerede har steget med nær 9 % mer enn det som kan ligge inne i Vegvesenets gjeldende anslag fra 2007! Dette får også virkning fremover mot byggestart i 2010. Dertil kommer at man i de senere år har hatt ekstraordinær prisstigning på innsatsfaktorer

som er spesielt relevante for et prosjekt som Ryfast: Betong, stål, olje (til bilparken, asfalt og sprengstoff) og ureabasert sprengstoff. Når det gjelder betong, sliter verdensmarkedet med manglende kapasitet og høye priser. Oljeprisen var rundt \$ 60 mot slutten av 2006; nå må man nok regne med vesentlig høyere pris. Prisen på urea har øket til rekordnivå sommeren 2008. I lys av den særegne prisstigning og mangelsituasjon for innsatsfaktorer som er særlig relevante for Ryfast, må det kunne legges til grunn at den prisstigning som Vegvesenet ikke kan ha tatt høyde for i 2007, utgjør minst 15 %, eller 660 millioner kroner. Hvis man også tar hensyn til økningen i tunneldiameter, blir vel et mer realistisk tall 1.000 millioner kroner, eller 1 milliard kroner.

**USIKKERHETSFAKTOREN** i Ryfast er så høy at prosjektet kan bli ytterligere 1.000 millioner kroner dyrere, uten at man kan si at budsjettet har sprukket! Sett i sammenheng med disse tall, blir de 360 millioner kroner

«Ja, kom alle sammen, bli med! Vi flakser og bakser av sted...»

som Stavanger kommune, Rogaland Fylkeskommune, andre kommuner og næringslivet har klart å skrape sammen for finansiering av prosjektet med 2006/7-priser, for småpenger å regne. Hvor skal resten komme fra? Er man i ferd med å påføre denne og kommende generasjoner utgifter på flere ganger de samlede kommunale tap på Terra-skandalen?

Så til de påståtte besparelser på 2,5 milliarder kroner. De som kan lese, ser jo fort at det ikke dreier seg om en eneste krone i innsparing på prosjektet, men om en uhyre luftig påstand om at samfunnet vil ha en inn-

sparing på 2,5 milliarder kroner fra antatt ferdigstillelse i 2015 til 2040! Hvorfor brukes uttrykkene innsparing/spare, og ikke inntjening/gevinst? Kan det forstås på annen måte enn at det samfunnsmessige tap blir 2,5 milliarder kroner mindre enn kostnadene ved prosjektet? I så fall betyr det at prosjektet har en negativ kostnad på flere milliarder kroner. Hvilke andre prosjekter settes i gang hvis man ikke på sikt har en positiv gevinst på prosjektet? Det er jo galenskap å bruke 4-6 milliarder kroner på et prosjekt som ikke gir positiv uttelling i det hele tatt! Dette kan jo være slutninger som uriktig trekkes av manglende presisjon i Aftenbladets dekning. Avisen er fullstendig taus om premisene for beregningen av samfunnsmessig innsparing (eller gevinst).

Renteforutsetningen har jeg brakt på det rene gjennom forespørsler. Beregningen bygger på en kalkulasjonsrente på 4,5 %. Det blir påstått at denne renten er fastsatt av Finansdepartementet, men det er en sannhet med betydelige modifi-

kasjoner. Kalkulasjonsrenten for veiprosjekter var fram til høsten 2005 på 8 %. På dette tidspunkt, da Norges Banks styringsrente var på 2 %, ble den nedsatt til mellom 4 og 6 % for veiprosjekter, avhengig av risikoen ved prosjektet. Investeringskalkylene for Ryfast har en usikkerhet fra - 10 % til + 20 %. Ut fra dette burde kalkulasjonsrenten for prosjektet ha vært 6 %, og ikke 4,5 %. Hovedpoenget er likevel at kalkulasjonsrenten også tilhører Eventyrland; en tid da Norges Banks styringsrente var 2 % og alle indikatorer viste rett opp. Situasjonen nå er en nesten tre ganger så stor styringsrente og betydelig økonomisk usikkerhet.

Støtten fra Sandnes Høyre er basert på en forutsetning om at Ryfast ikke vil påvirke planene om bro over Gandsfjorden og fortsatt ferjetrafikk mellom

Lauvvik og Oanes. Når man innseser at Ryfast aldri kan bygges hvis ferjedriften Lauvvik - Oanes blir opprettholdt (folk vil jo foretrekke ferjen fremfor verdens lengste, dypeste og mest fryktinggytende undersjøiske tunnel), samt at prosjektet i realiteten også torpederer bro over Gandsfjorden, vil vel politikerne i Sandnes hoppe av? Det er vel helst beboerne politikerne i Sandnes skal ta hensyn til?

**KANSKJE VI KAN HÅPE** på at Leif Johan Sevland, Tom Tvedt og støttespillerne forlater Eventyrland og melder seg på i denne verden før de torpederer generasjoners velstand og sitt eget potensielle fremtidige renommé? Fremtiden for Rogaland og Ryfylke, og ikke minst Sandnes, går gjennom bro (eventuelt rørbro) over Gandsfjorden og Høgsfjorden, og hurtigbåt for passasjerer fra Strandlandet til Stavanger. Den går ikke gjennom en evig trafikkork i Stavanger og evig økonomisk åk for beboerne i de kommuner som vil flakse og bakse til Eventyrland.