

Rogfast - et livsfarlig prosjekt

Basert på leserbrev i «Rogalands Avis» 20. mai 2020 og leserbrev til «Stavanger Aftenblad» 14. mai 2020 (ikke innrykket).

Rogfast bør tas opp til skikkelig debatt. «Stavanger Aftenblad» vil helst unngå dette, så vidt jeg forstår.

Jan Erik Søndeland, Stavanger Venstre, går i «Rogalands Avis» (18. mai 2020) kraftig ut mot de som prøver å trenere og spolere Rogfast. Slik jeg ser det har lykken vært bedre enn forstanden når prosjektet nå er satt på vent/er stanset!

Lange tunneler, og særlig de under vann, er i utgangspunktet hasardiøs gambling med samfunnets midler. Teknologien for bygging av tunneler med mulig vanninnsig ble utviklet for tunneler under Themsen i London og Seinen i Paris. Begge steder kunne man benytte fryseteknologi og bygge tunnelene i frosset masse. Denne teknologi er ikke tilgjengelig hvis strekningen mellom den masse som skal fryses inn og fryseaggregatene blir så stor at varmetapet overstiger fryseeffekten der den skal virke. I Ryfast balanserte man med hva som var mulig. Dyktig balansering og hell gjorde at man klarte det! Fjellmassene var bedre enn man egentlig hadde lov å vente. Når det gjelder Rogfast, er forholdet at det etter omfattende grunnboringer ble advart i anbudsinnbydelsen til i alle fall Kvitsøy-tunnelen om at fjellet var dårlige. Da er det det rene vanvidd å presse frem byggingen av tunneler.

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? Jeg tror det siste! Hva tror du?

Jeg tror aldri det blir noe av Rogfast, med doble tunnelløp i en 30 km lang sløyfe fra Randaberg via Kvitsøy til (og over) Bokn, slik planen er nå. 60 km med tunneler i det som er beskrevet som dårlig fjell er rene harakiri, med samfunnets penger. Lykken er bedre enn forstanden når prosjektet tilsynelatende har stoppet opp i byråkratiet.

Jeg har tro på Rogfast som en 8 km lang rørbro som flyter 20 meter under havflaten, direkte fra Mortevinga til Arsvågen. Det knyttes i begge ender med det veisystem som alt er bygget og fungerer rimelig bra.

Jeg fikk i januar 2020 opplyst muntlig av det tekniske miljø som utviklet Condeep-plattformene, Olav Olsen AS, at teknologien nå har nådd så langt at en rørbro kan

bygges direkte fra Mortevinga til Arsvågen, en strekning på 8 km.

Jeg var sterkt uenig i byggingen av Ryfast, med doble veitunneler. Jeg gikk sterkt inn for Høgsfjordrøret, 1400 meter fra Lauvvik til Oanes, som kunne bygges med den teknologi man hadde i år 2010 for en brøkdel av utgiften med Ryfast.

Høgsfjordrøret ble valgt bort til fordel for Ryfast. Høgsfjordrøret ville vært langt på vei nedbetalt nå, om det var blitt valgt. I stedet skal Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune, nå i disse korona-tider, slite med selvskyldnergarantier til Staten for bompengainntekter på henholdsvis 5,4 milliarder og 2,3 milliarder kroner. Ingen kan vel i dag si hvordan det vil gå, og lokal presse synes det er best å la være å minne om problemet.

Det å presse på med Rogfast med tradisjonell og foreldet teknologi, vil være kvalifisert uklokt, når en enklere og bedre løsning er så godt som tilgjengelig.

Jeg må få lov å håpe at Venstre, og andre partier, velger riktig hest for Rogfast - en rørbro fra Mortevinga til Arsvågen. Det gjelder også om vi skal fortsette med utmerkede ferger i enda noen år. Det tåler vi nok!

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 norskvekst-industri?

Pål Mitsem, Randaberg

