



«Er det ikke bedre å bygge en rørbro som flyter 30 meter ned i vannet, med oppankring i sjøbunnen eller flytetanker de åtte km fra Mortavika til Arsvågen, spør Pål Hiltsem.

ILLUSTRASJON: NARHVALGJEN, STATENS VEGVESSEN

Bygg en rørbro fra Mortavika til Arsvågen

SAMFERDSEL: Jeg har alltid vært en bitter motstander av Ryfast, og en entusiastisk tilhenger av Rogfast. Jeg har endret oppfatning på begge punkter.

Pål Hiltsem
Farsborg

Ryfast er mer eller mindre ferdig, og det har liten mening å gå imot denne nå. Jeg konstaterte, selvfølgelig med glede, at man har unngått det som var min største frykt – en varmekkasse så langt inne i tunnelen under byggingen at man ikke kunne få fraktet vekk de enorme varmemengder som oppstår når man må fryse inn fjellet for å reparere lekkasjer som ikke lar seg stoppe på annen måte. Heldigvis! Men det betyr ikke at verdens lengste og dyreste bilbane kan bli noe annet enn en byrde, og kanskje ruin, for fylkeskommunen og kommuner som har påtatt seg et garantiansvar for bompenger som trafikken på en blindvei ikke kan generere.

Stanser på ubestemt tid

Før en ukes tid siklet var jeg i Bergen, med bil. Det gikk greit på ferjer og veier, selv om det var glatt. Jeg kom til å tenke på den store usikro det er med tunneler på samme måte som i Ryfast. Det skal ikke mer til enn en lastebil som kører motoren i brenn når tunnelen går bratt oppover eller får beamn ved bremsene når

tunnelen går bratt nedover for trafikken stanser på ubestemt tid. Det må vi regne med at kan skje hver eneste uke – erfaringen fra Oskeloftstunnelen er at det skjer nesten hver dag! (Aftenposten 24.6-2011: Tunnelen stengt 300 ganger i året!)

Problemer av denne art har man ikke hatt i Rennfast eller Finnfast. Men disse tunnelene er bygget slik at så godt som alle biler, også lastebiler, kan staa i tunnelen, som har tre løp. Ryfast og Rogfast skal bare ha to løp, og å staa og kjøre i motsatt retning av biler som kommer mot i samme vei løp går jo ikke. Eller hva? Nå blir jo Ryfast ferdig og i drift i løpet av et drøyt år. Kanskje vi skal vente og se hvordan det går med Ryfast-løsningen før vi passer utallige millioner inn i en trafikk løsning for Rogfast som kanskje ikke fungerer?

Utrolig dum beslutning

Så får fylkeskommunen og Sevinger kommune også tid til å registrere at man kan se bort fra risikoen for at private ferjer skal konkurrere med tunneler som gir betydelig raskere kjøring enn ferjesambandet. Det er ikke konkurransen fra ferjer som er problemet, problemet er at Ryfast var en utrolig dum beslutning. Men den blir ikke bedre av å nekte privat ferjedrift på en strekning som ikke er sammenhengende med tunnelen, som Omsen-Lausvikk.

Er det ikke bedre å bygge en rørbro som flyter 30 meter ned i vannet, med oppankring i sjøbunnen eller flytetanker de åtte km fra Mortavika til Arsvågen? Det krever ny teknologi. Men in-

gen skal fortelle meg at et miljø som utviklet Condeep for 45 år siden – en tryk og revulsijskonstruksjon i de den gang – ikke skal kunne klare å bygge en rørbro på åtte km fra Mortavika til Arsvågen. Slike tunneler har ikke bratte stigninger eller fall, og de representerer ikke større risiko for brann i motoren eller bensiner enn vanlige veier.

Statens vegvesen har laget tegninger og har forestatt konkrete beregninger for en rørbro over Bjørnafjorden. Den er på noe over fem km, men representerer ellers de samme utfordringer som en rørbro fra Arsvågen til Mortavika. De samme løsningene kan benyttes.

Rørbrøen på hjemmesiden til Statens Vegvesen er fagset i to utgaver, en med Rennfast-teknologi (et bredt løp som tillater trafikken å staa inne i tunnelen) og ett med Ryfast – med adskillige flytende rørbro, Bjørnafjorden. Hva tenker de på i Statens Vegvesen? Er poenget å gjøre ting nesten dobbelt så dyrt som nødvendig?

Vi bør vente

Det var ikke tekniske problemer som gjorde at Høgafjordbrua ble forkastet. Det skyldtes velkommet kjør fra visse grupper med begrenset teknologisk innsikt, men betydelig innflytelse, ikke minst i Aftenbladet, og en kommune som ville ha en ny veiforbindelse til Hundvåg. Slik saken nå står, får vi vente å se om Ryfast-løsningen i det hele tatt fungerer, før vi satser nye milliarder på Rogfast, selv om den er en typisk gjennomfartsrør og ikke en blindvei.

Samferdsel: Jeg har alltid vært en bitter motstander av Ryfast, og en entusiastisk tilhenger av Rogfast. Jeg har endret oppfatning på begge punkter.

Pål Mitsem

Ryfast er mer eller mindre ferdig, og det har liten mening å gå imot denne nå. Jeg konstaterer, selvsagt med glede, at man har unngått det som var min største frykt - en vannlekkasje så langt inne i tunnelen under byggingen at man ikke kunne få fraktet vekk de enorme varmemengder som oppstår når man må fryse inn fjellet for å reparere lekkasjer som ikke lar seg stanse på annen måte. Heldigvis! Men det betyr ikke at verdens lengste og dyreste blindvei kan bli noe annet enn en byrde, og kanskje ruin, for fylkeskommunen og kommuner som har påtatt seg et garantiansvar for bompenger som trafikken på en blindvei ikke kan generere.

Stanser på ubestemt tid

For en ukes tid siden var jeg i Bergen, med bil. Det gikk greit på ferjer og veier, selv om det var glatt. Jeg kom til å tenke på den store risiko det er med tunneler på samme måte som i Ryfast. Det skal ikke mer til enn en lastebil som kjører motoren i brann når tunnelen går bratt oppover eller får brann ved bremsene når tunnelen går bratt nedover før trafikken stanser på ubestemt tid. Det må vi regne med at kan skje hver eneste uke - erfaringen fra Oslofjordtunnelen er at det skjer nesten hver dag («Aftenposten 24/6-2011: Tunnelen stengt 300 ganger i året»)

Problemer av denne art har man ikke hatt i Rennfast eller Finnfast. Men disse tunneler er bygget slik at så godt som alle biler, også lastebiler, kan snu i tunnelen, som har tre løp. Ryfast og Rogfast skal bare ha to løp, og å snu og kjøre i motsatt retning av biler som kommer mot i samme veiløp går jo ikke. Eller hva? Nå blir jo Ryfast ferdig og i drift i løpet av et drøyt år. Kanskje vi skal vente og se hvordan det går med Ryfast-løsningen før vi pøser utallige millioner inn i en trafikk-løsning for Rogfast som kanskje ikke fungerer?

Utrolig dum beslutning

Så får fylkeskommunen og Stavanger kommune også tid til å registrere at man kan se bort fra risikoen for at private ferjer skal konkurrere med tunneler som gir betydelig raskere kjøring enn ferjesambandet. Det er ikke konkurransen fra ferjer som er problemet, problemet er at Ryfast var en utrolig dum beslutning. Men den blir ikke bedre av å nekte privat ferjedrift på en strekning som ikke er sammenfallende med tunnelen, som Oanes-Lauvvik.

Er det ikke bedre å bygge en rørbro som flyter 30 meter ned i vannet, med oppankring i sjøbunnen eller flytetanker de åtte km fra Mortavika til Arsvågen? Det krever ny teknologi. Men ingen skal fortelle meg at et miljø som utviklet Condeep for 45 år siden - en ny og revolusjonerende idé den gang - ikke skal kunne klare å bygge en rørbro på åtte km fra Mortavika til Arsvågen. Slike tunneler har ikke bratte stigninger eller fall, og de representerer ikke større risiko for brann i motorer eller bremses enn vanlige veier. Statens vegvesen har laget tegninger og har foretatt konkrete beregninger for en rørbro over Bjørnafjorden. Den er på noe over fem km, men representerer ellers de samme utfordringer som en rørbro fra Arsvågen til Mortavika. De samme løsningene kan benyttes.

Rørbroen på hjemmesiden til Statens Vegvesen er tegnet i to utgaver, en med Rennfast-teknologi (et bredt løp som tillater trafikken å snu inne i tunnelen) og ett med Ryfast - nedsenket flytende rørbro, Bjørnafjorden. Hva tenker de på i Statens Vegvesen? Er poenget å gjøre ting nesten dobbelt så dyrt som nødvendig?

Vi bør vente

Det var ikke tekniske problemer som gjorde at Høgsfjorderet ble forkastet. Det skyldtes voldsomt kjøp fra visse grupper med begrenset teknologisk innsikt, men betydelig innflytelse, ikke minst i Aftenbladet, og en kommune som ville ha en ny veiforbindelse til Hundvåg. Slik saken nå står, får vi vente å se om Ryfast-løsningen i det hele tatt fungerer, før vi satser nye milliarder på Rogfast, selv om den er en typisk gjennomfartsåre og ikke en blindvei.