

Rørbro Mortaviga - Arsvågen

«Stavanger Aftenblad» og «Rogalands Avis» har sviktet fundamentalt når det gjelder å informere leserne om de viktigste samferdselssaker i Rogaland, Ryfast og Rogfast.

Før eller senere våkner de kanskje opp til å fortelle folk sannheten om disse prosjekter.

Ryfast er det dumme prosjekt som noen gang er vedtatt i Rogaland, og kanskje Norge. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet engasjerte to ekspertfirma, Holte Engineering og Vista Analyse, til å vurdere lønnsomheten i Ryfast. De to ekspertfirma advarte om at prosjektet hadde negativ lønnsomhet. Rapporten ble holdt hemmelig inntil Samferdselsdepartementet, under ledelse av en Strandabu, hadde knadd så grundig på alle tall at prosjektet fikk positiv verdi!

At Næringsforeningen i Stavanger støttet prosjektet, som langt på vei var oppfunnet av foreningen, hadde nok begrenset betydning, da prosjektet der var basert på en amatørs betraktninger fra en flytur til Stavanger der han så gjennom flyvinduet hvor man burde få en tunnel under vann. Men at Næringsforeningen i Stavanger var så sikker på at prosjektet var samfunnsnyttig at den ville støtte prosjektet med 30 millioner gode norske kroner, hadde nok sin betydning, og medvirket nok til at prosjektet fikk flertall i Stortinget.

Jeg tror jeg har slått opp på hjemmesiden for Ryfast, <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/ryfast/Fakta>, hver gang jeg har skrevet om Ryfast, senest 2 ganger i september 2020, og mener at jeg hver gang har kunnet konstatere at bidraget fra Stavanger Næringsforening på 30 millioner kroner har vært nevnt som del av finansieringen. Da jeg kontrollerte i dag, var bidraget fra Stavanger Næringsforening tatt vekk! Jeg har ikke konstatert noe sted i dagspressen at Finansdepartementet har besluttet at Næringsforeningen skulle få slippe å betale det bidrag den hadde lovet. Er det mulig å få Stavanger-pressen til å klarlegge når, hvordan og hvorfor bidraget fra Stavanger Næringsforening nå høsten 2020 ikke lenger er del av finansieringsplanen, og hvorfor foreningen skal slippe å oppfylle sitt krystallklare løfte til Stortinget om å bidra til prosjektet med 30 millioner kroner.

Spørsmålet er særlig påtrengende, når det nå synes klart at de vanvittige selvskyldnerkausjoner som Stavanger Kommune og Rogaland Fylkeskommune har påtatt seg for bompenger i prosjektet på henholdsvis 2,3 og 5,4 milliarder kroner vil bli effektive!

Stavangerpressen har vært meget forsiktige med å fortelle leserne om realitetene i de vanvittige selvskyldnerkausjoner.

Det er ikke så lenge siden at «Stavanger Aftenblad» hadde et stort, nesten panegyrisk, oppslag om hovedpersonene bak Ryfast.

Så sent som i lørdagsavisene 26. september 2020 hadde både «Stavanger Aftenblad» og «Rogalands Avis» store og nokså misvisende oppslag om saken.

«Stavanger Aftenblad» hadde et stort oppslag om at Strand kommune ikke har fått den befolkningsvekst som den hadde regnet med at Ryfast ville gi. Det er jo sant og ille nok, men er en biting i forhold til den mulige ruinering av Stavanger Kommune og Rogaland Fylkeskommune.

«Rogalands Avis» hadde et stort oppslag om den sviktende økonomi i Stavanger kommune, med påstand om at den skyldes Corona-pandemien. Det fremgikk av artikkelen at et fremtredende medlem av regjeringen viste til at Stavanger Kommunes tap var mer enn kompensert gjennom ekstraordinært tilskudd fra Staten. Budskapet var likevel at det er pandemien som er årsak til den stramme økonomi i Stavanger Kommune.

Begge aviser, men særlig «Stavanger Aftenblad», har jamret for at Rogfast *de facto* er lagt på hyllen.

Lange tunneler er en utpreget risikosport som man helst bør unngå, hvis det er mulig. Det gjelder særlig tunneler under vann.

Den såkalte Scanlink-tunnellen er en dobbelt jernbanetunnel på bare 8,7 km under Hallandsås ved Helsingborg i Sverige, på land og langt fra havet! Den skulle ha stått ferdig i 1994. Den ble kraftig forsinket av vannlekkasjer, og ti ganger dyrere enn beregnet. Tunnelen ble først åpnet i slutten av 2015. Kostnaden hadde i mellomtiden eskalert fra 1 milliard til 10,5 milliarder svenske kroner.

Det er en lykke at Rogfast, med dype og lange tunneler under vann, er blitt stanset. Jamringen, særlig i «Stavanger Aftenblad» for å få prosjektet i gang igjen, vil nok ikke hjelpe.

Jeg er overbevist om at Vegvesenet vil satse på en rørtunnel lik den som er kommet langt i planleggingen under Sulafjord i Møre og Romsdal, jfr. <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39sulafjorden>. Her er kryssingen marginalt kortere enn mellom Mortavika og Arsvågen, som også er noe dypere enn Sulafjorden. Jeg er likevel ikke i tvil om at hvis de klarer det der, klarer de det i Boknafjorden også. Jeg tror dette er grunnen til at Rogfast ble stanset.

Så vidt jeg forstår er Sulafjord-løsningen basert på Condeep-teknologi, som jo fikk et kjempeskritt fremover med Troll A Plattformen i 1996. I 1999 var teknologien ikke kommet lenger enn at kryssningen av Høgsfjorden med en 800 m lang rørtunnel så vidt var mulig. Den ble likevel vraket til fordel for Ryfast. Hvis ikke det hadde skjedd, ville Høgsfjord-røret i mange år ha sikret landfast forbindelse til Ryfylke. Høgsfjordrørt ville nå ha vært mer eller mindre nedbetalt og ville ha gitt en vesentlig kortere vei til Oslo, m.m.