

## Aftenbladet gleder seg.....

Aftenbladets artikkel om et snart nesten ferjefritt Ryfylke, er en påminnelse om effekten av stadig flere undersjøiske fjordkryssinger. Fem av sju ferjesamband vil om noen år være en saga blott. Ferjeturen, som artikkelen fremstiller romantisk og som en del av Ryfylkes og Vest Norges identitet, vil etter hvert forvandles fra livsnødvendighet til anakronisme. Kan det ha noen utilsiktede effekter?

Tidligere samme uke uttrykte avisen glede over vegvesenets siste tall om Ryfast. Turen til fylkes østside vil i framtida, frem og tilbake, minst koste oss fem-seks-hundre kroner. Hvis vi ikke forhåndsbetaler noen tusenlapper og skaffer oss rabattfordeler. Prisen vil uansett være flere ganger dagens pris. Størst forskjell for de som i dag bruker Høgsfjorden. Hvordan Aftenbladet kan fremheve gleden, er vanskelig å forstå.

Det valgte Ryfast har lenge vært argumentert heftig imot. Til liten nytte. Mye irrasjonale og irrelevante verdier har bestemt løsningen. En tidligere fylkesordfører er mot løsningen, men for å bygge den. Det illustrerer det meste. Politikerflertallet har for lengst passert 'the point of no return'. Og prestisjebundne politikere snur ikke. Nå er handling viktigst. Uansett.

Lite nytt vil derfor skje, hvis ikke overordnede myndigheter stryker løsningen. Faren for snorklipping på Solbakk eller Hundvåg, med konge, hornmusikk og begeistrede skolebarn ikledd festklær og norske flagg, er overhengende. Etterfulgt av superlativer og jubel fra distriktets største avis, som fortsatt promoterer løsningen folk flest - NAF inklusive - ikke vil ha.

Vegvesenets siste utredning sier det som det er; - her er det mye uvisse. Det gjettes på tall som multipliseres, summeres og divideres. Når tunnelene er ferdige, antas 4200 biler å passere gjennom Solbakktunnelen daglig. Flertallet av disse forventes å være blant de 9500 som vil bruke tunnelen mellom Hundvåg og Eiganes. De mer optimistiske anslagene er betydelig høyere.

I dag reiser det samlet ca 3000 biler daglig med ferjene i Tau- og Høgsfjordsambandet. Lokal hundvågtrafikk bruker bybrua - som er og fortsatt skal være - gratis. Forventet trafikkøkning med Ryfast er betydelig større enn den som spås om dagens ferjeløsning får leve videre.

Analysen er enkel og går ikke i dybden med hensyn til effekten høy pris og færre valgmuligheter kan ha på trafikkvolum og resemønster. Eller hva som kan komme av initiativ fordi reiselengde og tid for noen økes betraktelig. Vegvesenet er tydelige på at prisen kan redusere trafikken, noe som igjen kan øke enhetsprisene ytterligere. Men ingen detaljer og dyptgående konsekvensanalyser om det som faktisk kan skje av offentlig press og private initiativ for å komme unna høy pris og lange omveier, og ikke minst trafikkork i Schankehølen. Dette overlates til politikerne. Tallene fra Finnfast blir forsiktig brukt for å støtte prosjektet. Men hvor relevant er denne sammenligningen? Rett nok er også prisen i Finnfast høy, men her har *alle* brukerne fått en enklere reise til og fra Finnøy.

Folk er rasjonelle og oppfinnsomme i forhold til tid og penger. Og bompenginntektene er mer vesentlige i ryfastprosjektet enn ellers. Sier vegvesenet. Derfor er passeringspris og trafikkvolum kritisk for prosjektets økonomi. Ustøtt er vi i ferd med å fjerne en barriere og innføre nye. Der fjorden blir byttet med økonomiske gjerder, den romantiske ferjeturen med mørke tunneler og hyppige ferjeavganger med sporadiske bustilbud.

Hvordan vil det bli å være trafikant i dette fylke når tunnelene i Rogfast også skal betales? ... og hvis i tillegg de siste to ferjesambandene erstattes av tunneler og broer? For ferjefrie fjordkryssinger er rasjonell framtid, forutsatt at løsningene er optimale og uten de lyter Ryfast vil ha.