

Aftenbladet fortsetter sin pro Ryfast-kampanje

DEBATT: Etter beste evne blir vi foret med positiv info om progresjonen i prosjektet samtidig som motforestillingene til alternativene gis stor oppmerksomhet og mye spalteplass. Moralen synes tydelig: Kvel forslagene før de får vist sin levedyktighet.

Torgeir H. Persett
Stavanger

Siste utspill fra Aftenbladet (10. januar) er en samtale med Finnøy-ordføreren Henrik Halleland, der sistnevnte hovedsakelig snakker om sitt Øyfast, og om det å drive båtruter i Ryfylke-bassenget, som er hans anliggende. Avisen finner sin overskrift på intervjuet: «- Private båtruter vil slite mot Ryfast» (sitat fra ordføreren). Det vises så til at trafikken siden åpningen av Finnfast i 2009 er tredoblet. Folket velger tunnelen, selv om den er dyr å bruke. Det som det ikke sies noe om, er at mye av trafikken i Finnfast er gratispassasjerer, les: el-biler. Finnøy-buen har vist å kunne tilpasse seg. Om folket på Strandlandet får samme mulighet – og griper den – gjenstår å se.

Nå har det lite for seg å kverne på motforestillingene til det Ryfast-alternativet som er valgt. Vi kjenner argumentene, ikke minst de rasjonelle. Både vi og avisen vet at tunnelen en dag vil komme. Så la oss tross alt håpe prosjektet kan leve uten å belemre oss for mye. Verken økonomisk eller i forhold til trafikk og fleksibilitet. Selv om det er trafikken som skal bære prosjektet.

Stå på egne bein

Så lenge noen er villige til å satse på alternativer, bør hurtigbåt til/fra Jørpeland og Høgsfjord-ferje få vise sin levedyktighet, før Aftenbladet eller andre feller dommen. Avisens panikk for økonomien i Ryfast, bekrefter riktignok mye av irrasjonaliteten i prosjektet. Men som sagt, Ryfast er i full gang, la derfor også tunnelene få vise i hvilken grad de klarer stå på egne bein. En litt lettvtint sammenligning med Finnfast i avisartikkelen blir imidlertid feil. Og motsier avisens skepsis til hurtigbåtruten på Jørpeland. For selv Finnøybuen har valgt hurtigbåt som offentlig forbindelse til byen, framfor bussen, fordi en da kommer raskere og enklere til bysenteret direkte. I forhold til bilbruk også uten å måtte tenke bompenger, kø- og parkeringsproblematikk.

Betydelig kortere

Finnøy-ordføreren snakker varmt for Øyfast, tunneler og bruer til øyene i Finnøy kommune. I Ryfast-sammenheng kan det da være greit å minne om at «Transportplan for Ryfylke» allerede på åttitallet så for seg et Ryfast den veien. Fiks ferdig for lenge siden. For noen hundre millioner kroner. Vi husker da RennRand, forbindelsen videre fra Rennfast mellom Rennesøy og Randøy i Hjelmeland. Om ikke alle øyene i Finnøy ville inngått, ville veien til dagens Øyfast-drøm vært betydelig kortere. Blir imidlertid bommen i Finnfast stående, lar nok også Øyfast-prosjektet seg gjennomføre, om en tenker stort og helhetlig. Stykkevis og delt blir – som vi har sett – alt tyngre og mer kostbart.

Originalen:

Aftenbladets Ryfast-engasjement.

Aftenbladet og Tor Inge Jøssang fortsetter sin pro Ryfast-kampanje. Etter beste evne blir vi foret med positiv info om progresjonen i prosjektet, samtidig som motforestillinger til alternativene gis stor oppmerksomhet og mye spalteplass. Der moralen synes tydelig: Kvel forslagene før de får vist sin levedyktighet.

Siste utspill fra avisen er en samtale med Finnøy-ordføreren. Hvor sistnevnte hovedsakelig snakker om sitt Øyfast og om det å drive båtruter i Ryfylke-bassenget, som er hans anliggende. Mens Aftenbladet finner sin overskrift på intervjuet: «Private båtruter vil slite mot Ryfast». Sitat Finnøy-ordføreren. SA 10.01.18. Det vises så til at trafikken siden åpningen av Finnfast i 2009 er tredoblet. Folket velger tunnelen, selv om den er dyr å bruke. Det som ikke sies noe om er at mye av trafikken i Finnfast er gratispassasjerer, les: El-biler. Finnøy-buen har vist å kunne tilpasse seg. Om folket på Strandlandet får samme mulighet – og griper den – gjenstår å se.

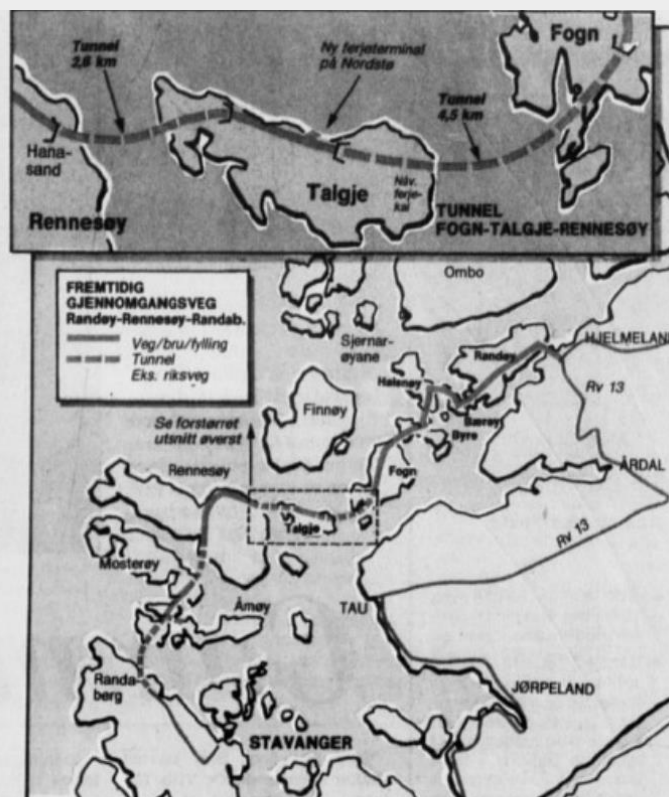
Nå har det lite for seg å kverne på motforestillingene til det Ryfast-alternativet som er valgt. Vi kjenner argumentene, ikke minst de rasjonelle. Men både vi og avisen vet at tunnelen en dag vil komme. Så la oss tross alt håpe prosjektet kan leve uten å belemre oss for mye. Verken økonomisk eller i forhold til trafikk og fleksibilitet. Selv om det er trafikken som er ment å skulle bære prosjektet.

Så lenge noen er villige til å satse på alternativer, bør de få det; la hurtigbåt til/fra Jørpeland og Høgsfjord-ferje få vise sin levedyktighet, før Aftenbladet eller andre feller dommen. Avisens panikk for økonomien i Ryfast, bekrefter riktignok mye av irrasjonaliteten i prosjektet. Men som sagt, Ryfast er i full gang, la derfor også tunnelene få vise i hvilken grad de klarer stå på egne bein.

En litt lettvtint sammenligning med Finnfast i avisartikkelen blir imidlertid feil. Og motsier avisens skepsis til hurtigbåtruten på Jørpeland. For selv Finnøybuen har valgt hurtigbåt som offentlig forbindelse til byen, framfor tunnel og buss. Fordi en da kommer raskere og enklere til bysenteret direkte. I forhold til bilbruk, også uten å måtte tenke bompenger, kø- og parkeringsproblematikk.

Finnøy-ordføreren snakker varmt for Øyfast, tunneler og bruer til øyene i Finnøy kommune. I Ryfast-sammenheng kan det da være greit å minne om at «Transportplan for Ryfylke» allerede på åttitallet så for seg et Ryfast den veien. Fiks ferdig for lenge siden. For noen hundre millioner kroner. Vi husker da RennRand, forbindelsen videre fra Rennfast mellom Rennesøy og Randøy i Hjelmeland. Om ikke alle øyene i Finnøy ville inngått, ville veien til dagens Øyfast-drøm vært betydelig kortere. Blir imidlertid bommen i Finnfast stående, lar nok også Øyfast-prosjektet seg gjennomføre, om en tenker stort og helhetlig. Stykkevis og delt blir – som vi har sett - alt tyngre og mer kostbart.

RennRand-illustrasjon fra Stavanger Aftenblad 4.11.1987:



Tværsambandet vil binda kommunane Hjelmeland, Finnøy og Rennesøy saman med hjelp av tunnelar, fyllingar og bruer. Totalkostnadane vert i underkant av 500 millionar kroner.