

Samferdsel

Ei bru og tre foretrekkes

Å knytte sammen de såkalte Fister-øyene med vei til Hjelmeland har fått en prislapp på 1,2 milliarder kroner. Flere har tatt til orde for at den prisen er for høy, og fylkes-samferdselssjefen mener det kan gjøres billigere. Hvor billig avhenger et stykke på vei av bruene langs veien. Skal vi tro Aftenbladet og samferdselssjefen.

Hvor mange bruer trengs, egentlig?

Er svaret på det spørsmålet: Ingen?

Hvis man vil og har stein nok, kan veien da gå på fyllinger helt fram fra Fogn til Børøy? Vi har erfaring med høye fyllingsdammer i fjellheimen, hvorfor da ikke også ved fjorden? Om fyllinger hele veien er et alternativ, kan behovet for mer fyllingsstein enn den som produseres langs traseen, hentes fra Rogfast. Noen kilometer lengre vest. Her skal det sprenges seks millioner kubikkmeter fjell. Og det som trengs ved Fister-øyene vil være betydelig mindre enn som så. (Kanskje Finnøy-ordfører Skartveit må jakte på mer av denne steinen hvis rimeligere og mer rasjonell ferjedrift er et mål for kommunen?)

Ei bru og tre vil nok uansett være å foretrekke, men seilingshøyder kan godt revurderes. Dette er ikke leia for «the tall ship.» Lavere bruer vil vel også bidra til et hyggeligere kostnadsbilde?

Anlegget forøvrig bør planlegges og dimensjoneres med tanke på en framtidig forbindelse videre vestover til Talgje eller Finnøy, eller noe midt imellom, og nordover til Suldal og Sauda. Uten at det behøver påvirke prisen på Fisterøy-samlingen til høydene de rådgivende ingeniørene antyder.

For en gang i framtida vil dette uansett bli korteste og smarteste veien fra Hjelmeland og områdene nordfor til byen. Og til Rogfast. Det har Vår Herre og utviklet ingeniørkunst forlenget fortalt oss. Derfor bør planleggerne løfte og flytte blikket. Ta også dette perspektivet med som en del av grunnlaget for planen som nå behandles.

TORGEIR H. PERSETT
Stavanger

Om veibygging og sånn....

Å knytte sammen de såkalte Fisterøyene med vei til Hjelmeland har fått en prislapp på 1,2 mrd kroner. Flere har tatt til orde for at den prisen er for høy, og fylkes-samferdselssjefen mener det kan gjøres billigere. Hvor billig avhenger et stykke på vei av bruene langs veien. Skal vi tro Aftenbladet og samferdselssjefen.

Hvor mange bruer trengs, egentlig?

Er svaret på det spørsmålet: Ingen?

Hvis man vil og har stein nok, kan veien da gå på fyllinger helt fram...fra Fogn til Børøy? Vi har erfaring med høye fyllingsdammer i fjellheimen, hvorfor da ikke også ved fjorden?

Om fyllinger hele veien er et alternativ, kan behovet for mer fyllingsstein enn den som produseres langs traseen, hentes fra Rogfast. Noen kilometer lengre vest. Her skal det sprenges 6 millioner kubikkmeter fjell. Og det som trengs ved Fisterøyene vil være betydelig mindre enn som så. (Kanskje Finnøy-ordfører Skartveit må jakte på mer av denne steinen...hvis rimeligere og mer rasjonell ferjedrift er et mål for kommunen?)

Ei bru og tre vil nok uansett være å foretrekke, men seilingshøyder kan godt revurderes. Dette er ikke leia for 'the tall ship'. Lavere bruer vil vel også bidra til et hyggeligere kostnadsbilde?

Anlegget forøvrig bør planlegges og dimensjoneres med tanke på en framtidig forbindelse videre vestover til Talgje eller Finnøy, eller noe midt imellom, og nordover til Suldal og Sauda. Uten at det behøver påvirke prisen på Fisterøy-samlingen til høydene de rådgivende ingeniørene antyder. For en gang i framtida vil dette uansett bli korteste og smarteste veien fra Hjelmeland og områdene nordfor til by'n. Og til Rogfast. Det har Vår Herre og utviklet ingeniørkunst forlenget fortalt oss. Derfor bør planleggerne løfte og flytte blikket. Ta også dette perspektivet med som en del av grunnlaget for planen som nå behandles.