

Ryfastdebatten tar ikke slutt....

Ryfast er i boks sa sentrale lokalpolitikere her for litt siden. Ja, jublet Aftenbladets leder. Nei, sa Hallgeir Langeland, stortingsrepresentant for SV. Og for en gangs skyld har kanskje Langeland rett. For når folk ikke blir ferdige med Ryfast, er det fordi prosjektet på flere plan er irrasjonelt. Den økonomiske investeringen er bare en side ved dette. Det sikkerhetsmessige en annen. Trafikkaoset en tredje. Og nå altså, er også driftsutgiftene blitt et poeng mot lokalpolitikernes prestisjeprosjekt.

Det har versert og verserer ulike forslag på hvordan ryfylketrafikken mot Stavanger kan spres ved bruk av flere broer og kortere tunneler. Jostein Ims fra Egersund omregnet i et leserinnlegg Ryfastprosjektet til antall kjørebanelokilometre, og han fordeler disse på flere fjordkryssinger. Han vil krysse Høgsfjorden og dessuten bygge tunneler fra Finnøy til Jøsneset via Sjernerøyene og Ombo. På denne måten får større deler av Ryfylke sine veier til by'n, og enda flere ferjestrekninger vil kunne pensjoneres. Tenk å kunne kjøre langs landeveien fra Sauda til Stavanger på et par timer. Ferjefritt. Og samtidig komme seg fra Jørpeland til Nordjæren på halvtimen. Dette for mindre enn Ryfastprisen, skal vi tro Ims. Teknisk bør det være mulig; det er ikke særlig dype vann fra Finnøy til Ombo enn det er i Mastrafjorden.

Men så er det disse smale økonomimodellene da. Ims sine tunneler får neppe nok trafikk til å komme i betraktning som regningsvarende. Veien fra Hjelmeland og Strandlandet til by'n blir litt lengre, noe som igjen vil redusere impulstrafikken. Riktignok blir det mindre foruensning av slikt, men det blir også lite nedbetaling. Utviklingspotensialet som ligger i denne løsningen, gir nok også usikre tall, uten at det forringer det faktum at løsningen vil kunne frigjøre arealer i flere varianter og til ulike formål.

Veidirektoratet oppfordrer til å bruke broer fremfor tunneler der dette er mulig. Så dersom Ims bytter tunnelen fra Finnøy til Sjernerøyene med en bro, vil også turistnæringen smile. Dette vil bli en lokal Atlanterhavsvei med havet på utsiden og fjordlandskapet innenfor. Det er ca 700 meter fra nordspissen av Finnøy til Mjølsholmen, og med småbroer på fyllinger og skjær videre inn mot sørsiden av Nord Talgje, ville dette bli ikke mindre enn en attraksjon. En slik bro vil langt fra bli landets lengste. Det må derfor være lov å luften tanken. Også mellom Sjernerøyene Helgøy og Nord Hidle kan Ims' tunnel byttes ut med fyllinger og bro.

Uansett, og som sagt utallige ganger tidligere, ved å spre ryfylketrafikken til by'n langs ulike traseer, løser man flere utfordringer. Ikke minst et kommende trafikkaos i Schankeholen. Men selvfølgelig, Strandabuen vil nok i større grad handle på Kvadrat enn på torjå i Stavanger, og det kan nok hende turistene heller stanser hos Coop på Judaberg for å slippe trafikkork og parkometre i by'n. Men sannsynligvis vil det være bedre for regionen enn et kommende kaos ved Mosvatnet!