

RYFAST

Er verdens dyreste, dypeste og lengste undersjøiske tunneler en god løsning for Ryfylke og Stavangerregionen?



RYFAST – svaret på morgendagens trafikkutfordringer?

RYFAST- og Eiganestunnelene vil føre lokaltrafikk sammen med fjerntrafikk og tungtrafikk fra Bergen/Haugesund/Ryfylke/Oslo og Europa til sentrum av Stavanger – rett inn i tett bebygde bydeler med tusenvis av mennesker. Køene på Motorveien E39 blir enda lengre. Støyen øker. Den reduksjonen av klimagassutslipp vi har forpliktet oss til, blir umulig å oppnå.

Ønsker DU at RYFAST skal realiseres?

RYFAST er planlagt som verdens lengste og dypeste to-løps undersjøiske tunnel og skal gi fastlandsforbindelse mellom Ryfylke og Nord-Jæren, via Solbakkunnelen fra Strand til Hundvåg i Stavanger. Herfra skal forbindelsen videre i Hundvågtunnelen til E-39 Motorveien ved Schancheholen. Langt inne i fjellet vil Hundvågtunnelen møte Eiganestunnelen – og slippe trafikken ut i den tett befolkede bydelen Tasta i nord og den enda tettere befolkede bydelen Eiganes og Våland i sør.

KONSEKVENSER

RYFAST har vært omtalt i media i flere år og står nå foran sin endelige avgjørelse i Stortinget. Dessverre er det et faktum at mange viktige forhold og negative konsekvenser ikke har kommet godt nok frem. Berørte kommuner og veimyndigheter har neglisjert og kamuffert betydelige svakheter ved prosjektet. Dette er svært betenkelig siden RYFAST vil berøre en hel region og mange, mange tusen innbyggere i uoverskuelig fremtid.

KOSTNADER

RYFAST kommer til å koste minst 5 milliarder og er i all hovedsak planlagt finansiert med bompenger fra brukerne. Kostnad bompenger for personbil m/fører: **kr. 273**. Kjøretøy over 7,5 tonn: **kr. 819**. I tillegg kommer drivstoffutgifter (som ved dagens ferjer er lik null). Takstøkning ift. dagens takster for Høgsfjordkryssing er på 223 % for bil, fører og en passasjer. Dette er langt over det Stortinget selv har vedtatt som øvre grense for takstøkning ved slike prosjekter. EU har under innføring et direktiv som begrenser rabatt til maks 13 %.

MILJØKONSEKVENSER

RYFAST er et miljøverstingsprosjekt som kommer til å øke klimagassutslippene fra biltrafikken med mer enn 20 000 tonn årlig. Dette er dobbelt så mye som den antatte reduksjonen knyttet til bybaneprojektet!

Stavanger har som en av Fremtidens byer forpliktet seg til nasjonale mål for reduksjon av klimagasser innen 2020. Med Ryfast og Eiganestunnelen vil dette klimamålet være helt uopnåelig.

Transport og deponering av 3,8 millioner kubikkmeter sprengstein fra tunnelene kan skape miljøproblemer. Dette er en kostnad som ikke er tatt med i regnskapet.

KØ OG STØYPROBLEMER PÅ E-39, MOTORVEIEN I STAVANGER


De hyppige og lange køene på E-39 ved Schancheholen er allerede velkjente for yrkessjåfører og bilpendlere. Mer enn 60 000 kjøretøy i døgnet benytter denne strekningen. Støyplagene er pr. i dag uutholdelige og går på helsa løs for innbyggerne.

RYFAST-/Eiganestunnelene medfører økt veikapasitet og økte trafikkmengder. Det blir lettere å bruke bilen, også på korte turer. Enda flere kjøretøy skal presses inn på en allerede sprengt E39 Motorveien. Resultatet vil bli totalt trafikk-infarkt på hovedåren Stavanger – Sandnes.

Når Motorveien ikke kan svelge unna trafikken, kommer presset på bygging av flere nye kjørefelt. Støyproblemene øker.

Det er feil å føre regional- og fjerntrafikk inn i sentrale deler av Stavanger by og gjennom tett bebygde booråder. Særlig ille er dette så lenge det finnes langt bedre og rimeligere alternativer.





Oslofjordtunnelen, 7,3 km lang – ofte stengt pga. ulykker. Stengt for kjøretøy over 7 tonn etter brannen i 2010.

Sikkert nok

(hvis du har flaks)

SINTEF har slått fast at enveiskjørtede tunneler er minst like farlige som toveiskjørtede når det står om sekunder ved f.eks. brann. Røyken sprer seg lynraskt og vanskeliggjør evakuering og snuing av kjøretøy. Dess lengre tunnel, jo farligere. Hvis en brann oppstår dypt inne i tunnelen, kan store deler være fylt med livsfarlig røyk i løpet av kort tid – og trolig lenge før redningsmannskaper klarer å komme til.

RYFAST blir den eneste forbindelsen mellom Nord-Jæren og Ryfylke. Oslofjordtunnelen har vært stengt som følge av uforutsette hendelser 435 ganger de siste tre årene. Da kan trafikantene ta en alternativ kjørerute. Skulle Ryfast bli stengt, finnes det ingen alternativ vei å ta.

SIKKERHET OG HELSE

Selv med to løp og mulighet for evakuering, representerer så lange og bratte undersjøiske veitunneler som RYFAST en betydelig risiko for store ulykker og katastrofer, spesielt ved brann. Den eksplosive brannen i Oslofjordtunnelen i 2010 viste med all tydelighet at det kun var flaks som skilte liv fra død for de over 30 personene som var involvert. En av de store risikofaktorene i RYFAST-tunnelene er bremsesvikt og overoppheting, særlig for trailere i den svært bratte stigningen i Solbakktunnelen. Denne tunnelen er hele 14 km lang og har en sammenhengende unna- bakke på 4 km med fall 1:12,5 eller 8 %. Det er brattere enn Ny Olavskleiv ned fra Løkkeveien – og den bratte stigningen varer altså i 4 km!

TUNNELSKREKK

40 % av alle kvinner og 25 % av alle menn føler ubehag i vanlige bergtunneler. Problemet tiltar med alderen. De ekstremt lange RYFAST-tunnelene vil for en stor andel bilførere oppleves som svært ubehagelige, eller til og med traumatiske, siden tunnelene er undersjøiske og stigningen er svært stor. Plutselig angst kan under slike forhold utløse panikk og forårsake ulykker. Dette er et problem som politiet har merket i Rennfast, selv om denne tunnelen er mye kortere og slakere enn tunnelene i RYFAST. Tunnelkrekk er et stort og omfattende problem som i RYFAST-prosjektet er totalt neglisjert.

GJENNOMFØRINGSRISIKO – ØKONOMI

Investeringskostanden for RYFAST er ca. 5 mrd. Det er ingen garanti for at dette anslaget kommer til å holde. I finansieringsrapporten for RYFAST-tunnelene blir det slått fast at uforutsette problemer kan oppstå. Selv noen få prosents overskridelser kan få store økonomiske konsekvenser. I hele Ryfylke bor det ca. 30 000 mennesker, men en stor del av kostnaden på mer enn 5 mrd. kr. er det de nære brukerne, dvs. de ca. 10 000 som bor i kommunene Hjelmeland, Strand og Forsand, som må bære.

FREMTIDIG BOSETTING OG NÆRINGSUTVIKLING

Det er liten grunn til å tro at RYFAST kommer til å sette fart i næringsutvikling eller bosetting i Strand, Hjelmeland eller andre Ryfylkekommuner. Til det blir brukskostnaden altfor stor i altfor mange år. Så lenge det ikke finnes andre måter å komme seg til/fra Ryfylke enn gjennom lange undersjøiske tunneler, kan dette være grunn nok til at mange vil vegre seg, spesielt de med tunnelangst.

Det er også grunn til å tro at både arbeidstakere og næringsliv vil se seg om etter rimeligere transportmåter for å få redusert bompengekostnaden, som f.eks. kompiskjøring. Dette øker sjansen for at trafikkgrunnlaget kan svikte og at hele RYFAST-prosjektet kanskje aldri lar seg nedbetale.

Hovedargumenter MOT Ryfast

1. Altfor dyrt både å bygge og bruke.
2. Trafikkaos i Stavanger med påfølgende krav om kapasitetsutvidelser.
3. Bygger ikke opp om fremtidsrettet byutvikling i Stavanger/Sandnes-regionen, og spesielt med henblikk på Sandnes Øst.
4. Ikke miljøvennlig.
5. Lange undersjøiske tunneler oppleves av mange som utrygge.

Oversikt over mulige alternativ til RYFAST og Eiganestunnelen

— Vei i dagen - - - Tunnel — Bru

