



Universitetet
i Stavanger

FAKULTET FOR UTDANNINGSVITENSKAP OG HUMANIORA

MASTEROPPGAVE

Studieprogram: Lektorutdanning for trinn 8-13

Vårsemesteret, 2022

Åpen

Forfatter: Timothé Bouchentouf


(signatur forfatter)

Veileder: Marie-Theres Fojuth

Tittel på masteroppgaven: Den offentlige debatten rundt Ryfylkes fastlandssamband 1998-2012

Engelsk tittel: The public debate about Ryfylkes mainland connection 1998-2012

Emneord: Ryfast, offentlig debatt, Vestlandet, ferjer, fastlandssamband, historie, Norge, Rogaland, Stavanger Aftenblad, Strandbuen, aviser, lokalhistorie, trafikk, tunnel, bro, fjord

Antall ord: 27 062
+ vedlegg/annet: 5 800

Stavanger, 16.05.2022
dato/år

Forord

Å skrive denne oppgaven har vært en svært lærerik opplevelse. Det har til tider vært en fryd å jobbe med dette, og andre ganger har det vært et ordentlig slit. Jeg ønsker å rette en stor takk til min veileder Marie-Theres Fojuth som har svært hjelpsom gjennom hele denne perioden. Hun har støttet meg og gitt meg gode tilbakemeldinger, og uten hennes hjelp hadde ikke oppgaven blitt det den er blitt. Hennes ekspertise har sørget for gode og reflekterte veiledningssamtaler.

Jeg ønsker også å takke min mor som har lagt til rette for at jeg har kunnet kombinert oppgaveskriving med både lærerjobb og trenerjobb. Hun har også tatt seg tid til å korrigere oppgaven og hjulpet meg med å forbedre flere aspekter av oppgaven. Hun har motivert meg når motivasjonen var på det laveste, og jublet når fremgang var stor.

Jørpeland, mai 2022

Timothé Bouchentouf

Sammendrag

Denne masteroppgaven skal handle om den offentlige debatten i forkant av Ryfast-prosjektets start i 2012. Ryfast er navnet på de tre tunnelene som binder Ryfylke til Nord-Jæren; Ryfylketunnelen, Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen. Byggingen av Ryfast markerte slutten på en flere tiår gammel debatt om hva som ville være det beste fastlandssambandet mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Lenge var planen å bygge en rørbro over Høgsfjorden. Men i 1999 ble Ryfast AS opprettet. Dette satte fyr på den offentlige debatten i Strandbuen og Stavanger Aftenblad.

Formålet med denne masteroppgaven er å gi en oversikt over hvordan den offentlige debatten rundt Ryfast var i perioden 1998-2012. Jeg skal forsøke å se på hvilke faktorer som var viktigst når et fastlandssamband skulle velges, og se hvem hovedaktørene i debatten var. Mitt kildemateriale er alle avisutgavene som omtalte Ryfast i den aktuelle tidsperioden. Jeg har tatt i bruk tematisk analyse for å analysere kildemateriale.

Konklusjonen av oppgaven er at debattantene kan deles inn i tre hovedgrupper; Ryfast-tilhengere, Høgsfjord-tilhengere og fastlandssamband-motstandere. Alle debattantene argumenterte enten for det de syntes var best for samfunnsutviklingen i regionen, eller for det som ville passe dem best i forhold til blant annet økonomi og pendling. Politikerne argumenterte for at de ønsket det som var best for Ryfylke, men mye tyder på at de kun ønsket det beste for egen kommune. De hyppigst brukte argumentene handlet i hovedsak om byutvikling, økonomi, turisme, miljøvern og sikkerhet.

Summary:

This master's thesis will be about the public debate ahead of the launch of the Ryfast project in 2012. Ryfast is the name of the three tunnels that connect Ryfylke to Nord-Jæren; Ryfylketunnelen, Hundvågtunnelen and Eiganestunnelen. The construction of Ryfast marked the end of a decades-old debate about what would be the best mainland connection between Ryfylke and Nord-Jæren. For a long time, the plan was to build a pipe bridge over the Høgsfjord. But in 1999, Ryfast AS was established. This heated up the public debate in Strandbuen and Stavanger Aftenblad.

The purpose of this master's thesis is to provide an overview of how the public debate around Ryfast was in the period 1998-2012. I will try to look at which factors were the most important when a mainland connection was to be chosen and see who the main actors in the debate were. My source material is all the newspaper editions that mentioned Ryfast in the relevant period. I have used thematic analysis to study the source material.

The conclusion of the thesis is that the debaters can be divided into three main groups; Ryfast supporters, Høgsfjord supporters and those who did not want a mainland connection. All the debaters argued either for what they thought was best for the development of the region, or for what would suit them best in relation to, among other things, economics and commuting. The politicians argued that they wanted what was best for Ryfylke, but there are many indications that they only cared about the best for their own municipality. The most frequently used arguments were mainly about urban development, the economy, tourism, environmental protection, and security.

Innholdsfortegnelse

Introduksjon	9
1. Forskningstema og problemstilling	11
1.1 Problemstilling.....	11
1.2 Forskningstema.....	12
1.3 Ferjefritt Ryfylke	13
1.4 Høgsfjordrøret	14
2. Teori og metode	16
2.1 Tidligere forskning	16
2.1.1 Utviklingen fra ferjeregion til et ferjefritt Vest-Norge.....	16
2.1.2 Rennfast.....	17
2.1.3 Kjærlighet til ferjene	19
2.2 Metode	21
2.2.1 Kvalitativ og kvantitativ innholdsanalyse	21
2.2.2 Fremgangsmåte	21
2.3 Empiri	23
2.4 Teori.....	24
2.4.1 Rammeteori	24
2.4.2 Det gode samfunn.....	25
2.5 Lokalhistorie	26
3. Ryfast-diskusjonen	28
4 Ryfast-tilhengerne	32
4.1 Bosetning- og arbeidsmønster	33
4.2 Stavanger kommune og Stavanger Næringsforening	35
4.3 Turisme	37

4.4 Hjelmeland kommune.....	37
4.5 Miljøvern og kollektivtransport.....	39
4.6 Økonomi	40
4.7 Skeptisisme til Høgsfjorderet.....	42
4.8 Hundvåg.....	43
4.9 For fastlandssamband over Høgsfjorden – men senere	44
4.10 Magnhild Meltveit Kleppa.....	44
4.11 Oppsummering	45
4.11.1 Argumentene	45
4.11.2 Debattantene.....	47
5 Høgsfjord-tilhengerne	48
5.1 Byutviklingen og Gandsfjord-bro.....	48
5.2 Strand kommune – splittet til siste slutt.....	50
5.3 Sandnes kommune	52
5.4 Turisme og nasjonal turistvei	53
5.5 Forsand kommune	56
5.6 Miljøvern og Hundvåg.....	57
5.7 Økonomi	59
5.8 Oppsummering	60
5.8.1 Argumentene	60
5.8.2 Debattantene.....	61
6 Fastlandssamband-motstanderne.....	63
6.1 Kjærligheten til ferjene.....	63
6.2 Turisme.....	64
6.3 Tunnelfrykt og tunnelsikkerhet	64
6.4 Miljøvern	66

6.5 Økonomi	67
6.6 Arbeidsplasser	68
6.7 Oppsummering	68
6.7.1 Argumentene	68
6.7.2 Debattantene	69
7. Ryfast 10 år senere	70
7.1 Ryfast blir vedtatt av Stortinget	70
7.2 Byggingen av Ryfast	71
7.3 Ryfast åpner	72
7.4 Status for Ryfast 2 år senere	74
8. Diskusjon	76
8.1 Argumentene	76
8.1.2 Økonomi	76
8.1.2 Pendlerne	77
8.1.3 Byutviklingen	78
8.1.3 Miljøvern og trafikk	79
8.1.4 Sikkerhet og tunnelangst	80
8.1.5 Turisme og Nasjonal turistvei	81
8.1.6 Det evigvarende Høgsfjord-prosjektet	82
8.2 Debattantene	82
8.2.1 Stavanger kommune (ikke Hundvåg)	82
8.2.2 Strand kommune	83
8.2.3 Hundvåg	84
8.2.4 Forsand kommune	85
8.2.5 Sandnes kommune	86
9. Konklusjon: Hvordan var debatten rundt Ryfast?	87

Kilder og litteratur	90
Avisartikler	90
Nettartikler	93
Litteratur	96
Figurer, illustrasjoner og bilder	98

Introduksjon

Ryfylke i Rogaland er en region full av majestetiske fjell og fagre fjorder. Ytre Ryfylke består av tre kommuner; Forsand, Strand og Hjelmeland. Landskapet i Ryfylke er kanskje vakkert, men det byr også på problemer, særlig når det kommer til transport. Både fjell og fjorder har alltid stått i veien når ryfylkingene skal reise. Fjorder var likevel enklere å navigere enn fjell, og båter sørget for å binde sammen regioner. For å reise til og fra Ryfylke trengte man i mange tiår enten seil eller årer. I 1894 kom dampbåten «Strand» og tilbødte ferdsel mellom Stavanger og Jørpeland.¹ Turen mellom fastlandet i Stavanger og Ryfylke tok 5 timer da båten stoppet innom en rekke andre steder.² Båten gikk kun en gang hver fredag og turen måtte planlegges nøye om du ikke hadde egen båt å seile med.³

På tidlig 1900-tallet fikk regionen en stor vekst, med Stålverket på Jørpeland i front. Denne veksten førte med seg flere behov, blant annet enklere transport for både mennesker og varer.⁴ På 1930-tallet kom det som skulle være svaret på transportproblemet; Ryfylkeveien. Ryfylkeveien skulle gjøre det mulig å reise fra Sandnes til Suldal. Bilferjer skulle frakte folk over fjordene der det var nødvendig.⁵

Stavanger fryktet at Ryfylkeveien ville lede ryfylketrafikken vekk fra Stavanger. De foreslo å være med på å yte tilskudd til prosjektet på en betingelse. Betingelsen var at det skulle være en ferjeforbindelse mellom Tau og Stavanger.⁶ I etterkrigsårene begynte det å gå bilførende båter på denne strekningen, men Ryfylke måtte vente til mai 1959 før de fikk et ferjesamband.⁷ En rutebåt seilte mellom Tau og Stavanger i 2 år før ferja «Tau» kom på plass.⁸ I 1962 kom det et ferjesamband over Høgsfjorden som en del av Ryfylkeveien. Ferjene gikk frem og tilbake mellom Oanes i Strand kommune, Lauvvik i Sandnes kommune og Forsand.⁹ Sambandet forble slik helt til Lysefjordbrua ble bygget i 1997 og ga Forsand veiforbindelse til Strand.¹⁰

¹ Maaland, H. (2017). Stålverket som støpte et samfunn. Stavanger: Wigestrands Forlag. s. 11

² Maaland, H. (2017). Stålverket som støpte et samfunn. s. 11

³ Maaland, H. (2017). Stålverket som støpte et samfunn. s. 11

⁴ Maaland, H. (2017). Stålverket som støpte et samfunn.

⁵ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. Stavanger: AS Verbum Grafiske. s. 39

⁶ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 39

⁷ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 40

⁸ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 40

⁹ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. Stavanger: AS Verbum Grafiske. s. 48

¹⁰ Jarslett, Y. (2020, februar 22.). *Lysefjorden bru*. Hentet fra Store Norske Leksikon: https://snl.no/Lysefjorden_bru

Da Ryfylke endelig fikk på plass to ferjeforbindelser til Nord-Jæren tidlig på 60-tallet hadde flere ferjeforbindelse i Vest-Norge blitt erstatt med et fastlandssamband. Allerede i 1971 ble det foreslått å erstatte sambandet mellom Oanes og Lauvvik med ei rørbru over Høgsfjorden.¹¹ Et drøyt tiår senere ble Høgsfjordbruene AS opprettet og arbeide med å få til et fastlandssamband var i gang.¹² Da var det ingen i Ryfylke som så for seg at de måtte vente helt til 2019 før et veisamband var på plass. Og enda mindre trodde at dette sambandet skulle hete Ryfast og binde sammen Solbakk i Strand kommune og Stavanger. Ryfast-prosjektet ble vedtatt i Stortinget i juni 2012¹³, men før dette hadde Ryfast-tilhengerne argumentert for tunnelen i 14 lange år. Debatten om et fastlandssamband førte med seg stor uenighet og prosjektet ble heftig debattert i lokal- og distriktsavisene Stavanger Aftenblad og Strandbuen. Få, om noen, saker i Rogaland fikk på den tiden mer presseoppmerksomhet enn Ryfylke-sambandet.

¹¹ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/magasin/i/Kvpb7G/hoegsfjord-roeret-det-visjonaere-pionerprosjektet-som-sank>

¹² Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*.

¹³ Stortinget. (2012, juni 12.). *Stortinget - Møte tirsdag den 12. juni 2012 kl. 10*. Hentet fra Stortinget.no: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/2011-2012/120612/14#a28>

1. Forskningstema og problemstilling



Figur 1: Den tredelte Ryfasttunnelen.

1.1 Problemstilling

I denne masteroppgaven skal jeg prøve å svare på følgende problemstilling: *Hvordan var den offentlige debatten rundt Ryfast fra 1998 til prosjektets vedtakelse 12. juni 2012?* Grunnen til at jeg ønsker å se på dette er at Ryfylke sin overgang fra ferjesamband til undersjøisk tunell er en del av en større utvikling som skjer over hele Vestlandet. Bak alle disse store overgangene til fastlandssamband står det desuten flere år med store offentlige debatter fulle av ulike meninger, argumenter og debattanter. Det er blitt gjort lite forskning rundt dette, og jeg håper at oppgaven min kan være med på å belyse denne delen av transportutviklingen på Vestlandet.

Grunnen til at jeg har valgt å avgrense oppgaven til perioden 1998-2012 er at dette er årene fra da Ryfast først ble nevnt i Stavanger Aftenblad og Strandbuen, og frem til 12. juni

2012 som er datoen Stortinget vedtok Ryfast-prosjektet. Debatten om et fastlandssamband mellom Ryfylke og Nord-Jæren begynte flere tiår tidligere. Denne vil jeg beskrive til en viss grad på grunn av dens relevans for Ryfast-debatten og at de ikke ville vært mulig å drøfte og forstå noen av argumentene uten å se på flere av argumentenes opphav. Debatten fortsatte i mindre grad frem til åpningen av Ryfast i 2020, men har ikke den samme betydningen da prosjektet allerede var vedtatt og påbegynt.

Jeg har også valgt å begrense analysen av den offentlige debatten til kun å gjelde det som stod på trykk i Stavanger Aftenblad og Strandbuen. Hovedgrunnene til dette er avisenes geografiske tilhørighet og at det i hovedsak var der den offentlige debatten foregikk. Begge avisenes nærhet til fjordkrysningen gjorde at terskelen for det som ble publisert var lavere enn den terskelen for eksempel Aftenposten hadde. Ryfast hadde størst innvirkning på innbyggerne i regionene som avisene representerer, og er derfor også de avisene som har størst relevans for debatten.

Jeg vil også se på de ulike argumentene som ble brukt, og hvor stor rolle de hadde i debatten. Debatten er svært kompleks og handler blant annet om politikk, penger, kultur, geografi og miljø. Det er interessant å se hvilke argumentet som veide tyngst i debatten, og om disse samsvarer med ønsker nordmenn generelt har til samfunnsutviklingen. Forhåpentligvis kan dette være med og fortelle om hvilke faktorer som spiller inn på slike debatter.

Når jeg skal analysere argumentene i Ryfast-diskusjonen vil jeg kun se på argumentene for og mot de ulike fjordkrysningene. Det ble brukt mye spalteplass på at debattantene kritiserte hverandre og prøvde å rakke hverandre ned. Mye av dette var spekulasjoner og tilførte lite til debatten. Dette var heller ikke argumenter for eller mot fjordkrysningene, men heller forsøk på å svekke tilliten til andre debattanter. Derfor har jeg valgt å utelate disse argumentene fra analysen, selv om dette sier noe om engasjementet infrastrukturpolitikk skapte.

1.2 Forskningstema

Ryfast er det første og eneste fastlandssambandet mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Tunnelen erstattet i 2019 ferjesambandet mellom Tau og Stavanger. Den består av tre deler; Ryfylketunnelen, Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen. Ryfylketunnelen har en tunnelmunning på riksveg 13 på Solbakk i Strand kommune. Den andre munningen kommer

opp på Hundvåg i Stavanger kommune.¹⁴ Dette er verdens lengste og dypeste undersjøiske biltunnel. Ryfylketunnelen er 14,4 km lang og går 292 meter under havoverflaten på det dypeste punktet.¹⁵ Hundvågtunnelen har tunnelmunning der Ryfylketunnelen har munning på Hundvåg. Den andre tunnelmunningen kommer opp på E39 i Stavanger. Disse to delene er hovedelementene i Ryfast, men er også koblet sammen med Eiganestunnelen som er en del av E39.¹⁶

30. desember 2019 var det offisiell åpning for Ryfylketunnelen. Tunnelen ble åpnet ved at varaordfører i Stavanger, fylkesvaraordfører i Rogaland, Senterpartiets Magnhild Meltveit Kleppa, ordfører i Strand og prosjektleder for Ryfast løftet opp bommen på Solbakk.¹⁷ I februar 2020 ble Eiganestunnelen og Hundvågtunnelen åpnet og hele Ryfast stod til slutt klar til gjennomkjøring. Øya Hundvåg hadde allerede hatt fastlandssamband med Stavanger i form av Bybrua som ble åpnet i 1978. Kapasiteten på Bybrua var sprengt allerede før biltrafikken fra Ryfylke, og avlastningen fra Ryfast gjorde at tunnelen også var kjærkommen for innbyggerne på Hundvåg.¹⁸

1.3 Ferjefritt Ryfylke

I 1975 ble det lagt frem en ny Fylkesplan for samferdsel i Rogaland. Der ble det foreslått to hovedtraseer som skulle være et stort steg mot et ferjefritt Rogaland. Den ene traseen som ble skissert var Boknafjord-bruene i vest.¹⁹ Prosjektet fikk senere navnet Rennfast og er veiforbindelsen mellom Rennesøy og Randaberg som består av blant annet to tunneler og to bruer.²⁰ Den andre traseen var Ryfylkebruene i øst. Den viktigste veiforbindelsen her

¹⁴ Thorsnæs, G. (2020, 11 15). *Ryfast*. Hentet fra Store Norske Leksikon: <https://snl.no/Ryfast>

¹⁵ Topdahl, R., Einervoll Nilsen, R., Nesvik, M., & Mihle Laugaland, J. (2019, 12 30). *Verdens lengste undersjøiske tunnel har åpnet*. Hentet fra NRK: <https://www.nrk.no/rogaland/verdens-lengste-undersjoiske-tunnel-apner-1.14840546>

¹⁶ Thorsnæs, G. (2020, 11 15). *Ryfast*. Hentet fra Store Norske Leksikon: <https://snl.no/Ryfast>

¹⁷ Topdahl, R., Einervoll Nilsen, R., Nesvik, M., & Mihle Laugaland, J. (2019, 12 30). *Verdens lengste undersjøiske tunnel har åpnet*. Hentet fra NRK: <https://www.nrk.no/rogaland/verdens-lengste-undersjoiske-tunnel-apner-1.14840546>

¹⁸ Jøssang, T. (2019, 09 12). *Dette må du vite om Hundvågtunnelen*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/JoqXER/dette-maa-du-vite-om-hundvaagtunnelen>

¹⁹ Jøssang, T. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/magasini/Kvpb7G/hoegsfjord-roeret-det-visjonare-pionerprosjektet-som-sank>

²⁰ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. Stavanger: AS Verbum Grafiske. s. 114-118

var mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Denne forespeilte veiforbindelsen ble plassert over Høgsfjorden.²¹

I 1987 presenterte Olaf Aurdal, fylkespolitiker fra Egersund, *Transportplan for Ryfylke*. Planen var å bytte ut ferjene i Rogaland med nye tunneler og bruer. En rekke nye veiforbindelser ble skisserte:

- Rogfast: veiforbindelse mellom Stavanger og Bokn.
- Rennfast: veiforbindelse mellom Rennesøy og Randaberg.
- Finnfast: fastlandsforbindelse mellom Finnøy og Rennesøy.
- Høgsfjorderøret: rørbru mellom Oanes og Lauvik.
- Lysefjordbrua: fastlandsforbindelse til Forsand.
- Sandsfjordbrua: veibro over Sandsfjorden i Suldal kommune.
- Renn-Rand: fastlandsforbindelse mellom Rennesøy og Randøy.
- Bro over Jøsenfjorden: veiforbindelse mellom Hjelmeland og Nesvik.
- T-forbindelsen: veiforbindelse mellom Karmøy, Tysvær og Haugesund.²²

Flere av disse forbindelsene er nå på plass, noen er under bygging, mens andre er lagt på is.

1.4 Høgsfjorderøret

Debatten om Ryfast er også på mange måter del to av debatten om Høgsfjorderøret. «Røret» var en konkret plan om å et fastlandssamband, over et tiår før Ryfast i det hele tatt ble nevnt i Stavanger Aftenblad.²³ Mellom 1987 og 2000 var planen at Høgsfjorderøret skulle være fastlandssambandet mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Høgsfjorderøret skulle være en 1400 meter lang rørbru mellom Oanes i Ryfylke og Lauvik i Sandnes kommune. Dette skulle erstatte ferjesambandet som allerede seilte denne strekningen.²⁴

Idéen om rørbro dukket for første gang opp i England i 1887.²⁵ På 1900-tallet ble rørbroer sett på som en god løsning på å erstatte ferjene på de norske fjordene. I juni 1969 ble

²¹ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/magasin/i/Kvpb7G/hoegsfjord-roeret-det-visjonaere-pionerprosjektet-som-sank>

²² Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/magasin/i/Kvpb7G/hoegsfjord-roeret-det-visjonaere-pionerprosjektet-som-sank>

²³ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*.

²⁴ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*.

²⁵ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*.

det oppnevnt et rørbroutvalg som to år senere konkluderte med at det ville vært mulig å bygge slike rørbroer i Norge. Men først ønsket de å finne et sted hvor de kunne planlegge en rørbro som de på sikt kunne bygge.²⁶ Under et møte holdt på Tau Bedehus i 1971 foreslo veisjef i Rogaland, Chester Danielsen, Høgsfjorden som et ideelt sted for dette pilotprosjektet. Dette var starten på drømmen om Høgsfjordrøret.²⁷ Idéen om en rørbro over Høgsfjorden ble først trykket i Stavanger Aftenblad 12. november 1971. Da var det overingeniør Erik Ødegård i rørbroutvalget som fortalte om de tidlige samtalene rundt den mulige rørbroa.²⁸

I 1979 kom det første konkrete prosjektet til en rørbro. Da var det Eidfjorden i Hardanger som ble pekt ut som pilotprosjekt. Men den store rasfaren rundt Eidfjorden, i tillegg til fjordens dybde, førte til Vegdirektoratet valgte å flytte pilotprosjektet til et annet sted.²⁹

Vegdirektoratet foreslo Høgsfjorden som et mulig pilotprosjekt, og i 1985 ble Høgsfjordbruene AS etablert. Høgsfjordbruene AS skulle sikre finansiering av prosjektet for den eventuelle rørbroa, inkludert bompengedriften.³⁰ I 1987 la Olaf Aurdal fram *Transportplan for Ryfylke*, som det står mer om i kapittel 1.2. Transportplanen var et langsiktig forslag for hvordan tunneler og broer skulle erstatte ferjer i Rogaland. Her var Høgsfjordrøret en av de foreslåtte endringene. Ei slik rørbro ville vært et stort internasjonalt infrastrukturelt fremskritt.³¹

Like etter samlet Kommunestyret i Strand seg på Tau ungdomsskole for å diskutere den nye transportplanen. Et stort antall pendlere samlet seg for å protestere mot de foreslåtte endringene. Likevel vedtok kommunestyret med 27 mot 8 stemmer å tilrå rørbro over Høgsfjorden. Høgsfjordrøret skulle kombineres med hurtigbåter mellom Tau og Stavanger.³²

Finansiering av prosjektet måtte revideres flere ganger samtidig som kostnadene for undersjøiske tunneller ble lavere. Dette var noen av årsakene til at Ryfast i 1998 kom på banen og til slutt ble Ryfylkes fastlandssamband.³³

²⁶ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank.*

²⁷ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank.*

²⁸ Olsen, M. (1971, november 1971). Kanskje rørbro over Høgsfjorden. *Stavanger Aftenblad.*

²⁹ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank.*

³⁰ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank.*

³¹ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank.*

³² Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank.*

³³ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank.*

2. Teori og metode

2.1 Tidligere forskning

2.1.1 Utviklingen fra ferjeregion til et ferjefritt Vest-Norge

Landskapet ved Norges vestkyst har alltid gjort det vanskelig å reise over lengre distanser. Dype fjorder og høye fjell har tvunget reisende til å sette av god tid til å navigere seg gjennom gamle og kronglete veier. I mange år lå vestlandsbygdene skjernet fra mye omverden, omgitt av fjell, uten at dette skapte noen særlig store problemer. Om noen skulle flytte seg over lengre distanser brukte de fjordene til å seile.³⁴ Behovet for raskere forflytninger følger hele menneskehistorien. Jesse H. Ausubel og Cesare Marchetti har i artikkelen *The Evolution of Transport* skrevet at behovet for å forflytte seg raskere er tett tilknyttet menneskets instinkter.³⁵ På 1800-tallet kom nye transportmulighet som revolusjonerte måten mennesker levde på.³⁶ På 1800-tallet kom også elektrisiteten i praktisk bruk. Telegrafer og telefoner kunne nå brukes til å flytte informasjon flytte seg mye raskere enn det mennesker og varer kunne. Dette skapte et enda større behov for raskere transport enn det det tidligere hadde vært.³⁷

Behovet for raskere transport betydde store endringer for infrastrukturen på Vestlandet. Før dette hadde de fleste veiene sett like ut i flere hundre år.³⁸ Men nå ble veinettet kraftig forbedret for at varer enklere kunne fraktes rundt med hest og kjerre.³⁹ Løsning fungerte godt frem til starten på 1900-tallet da nordmenn begynte å få seg biler. De fleste veiene ble for vanskelige å navigere med bil, og det var heller ikke plass til biler i båtene som ble brukt over fjordene.⁴⁰ I perioden 1926-1947 økte antall biler i Vest-Norge fra 2 471 til 21 403.⁴¹ Dermed kom behovet for bilferjer til Vestlandet.

Båter var allerede en sentral del av transporten på Vestlandet. Sammen med jernbanen og hest og kjerre, hadde båter vært det mest effektive fremkomstmiddelet. Noen båter hadde kun plass til noen få personer, og andre kun ha både hest og kjerre om bord. Men disse båtene holdt ikke lengre mål ved bilens ankomst.⁴²

³⁴ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. Bergen: Vigmostad & Bjørke AS. s. 191-196

³⁵ Ausubel, J., & Marchetti, C. (2004). The Evolution of Transport. *The Industrial Physicist* 7 (2), s. 20-24.

³⁶ Ausubel, J., & Marchetti, C. (2004). The Evolution of Transport. *The Industrial Physicist* 7 (2), s. 20-24.

³⁷ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 190-191

³⁸ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 191-193

³⁹ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 193-196

⁴⁰ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 204-207

⁴¹ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 208

⁴² Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 191-199

Bilferjene kom, og ferjekaier ble bygget. Dette bandt landsdelen mye tettere sammen.⁴³ På 1960-tallet gjorde bilferjene det mulig å reise til nesten hvilket som helst bygd med bil. Reisetidene ble derfor kortere enn noen gang. Men ikke alle ferjene hadde tilfredsstillende kapasitet og ferjer begynte etter hvert å bli erstattet med tunneller og broer. Særlig de største byene i Vest-Norge hadde et ønske om å bytte ut ferjeforbindelsene med broer og tunneller. På denne måten fikk de knyttet seg til omlandet.⁴⁴

På 1980-tallet hadde vestnorske politikere mer makt enn noen gang. Dette ga Vestlandet større økonomiske muskler enn noen gang tidligere.⁴⁵ Oljenæring hadde sørget for at regionen hadde fått et stort løft.⁴⁶ I tillegg til å ha forbedret økonomien hadde også teknologiske fremskritt gjort det lettere og billigere å bygge broer og undersjøiske tunneller.^{47,48} Det ble iverksatt nye veiprojekter langs hele kysten. I 1985 ble «Kyststamveitvalget» opprettet med mål om å øve hardt politisk og faglig press på maktpersonene for å bygge ut E39, også kalt Kyststamveien. E39 starter i Trøndelag og går helt ned til Kristiansand. Flere og flere av fjordkrysningene på veien går via broer og undersjøiske tunneler. En viktig del av utbyggingen av E39 var bygging av Rennfast, nord for Stavanger.⁴⁹

2.1.2 Rennfast

Oktober 1985 ble planene om å fjerne ferjesambandet mellom Rennesøy og Stavanger for første gang ordentlig drøftet. Planen var blant annet å bygge undersjøiske tunneller under Mastrafjorden og Byfjorden.⁵⁰ På denne måten kunne folk på Rennesøy fritt kjøre til Stavanger og videre sørover uten å måtte forholde seg til når ferjene gikk. Med ferje fra Rennesøy til Årsvågen på Bokn kunne i tillegg reisetiden mellom Stavanger og Haugesund bli mye kortere.⁵¹

Teknologien hadde utvikla seg slik at undersjøiske tunneller nå var et alternativ til broer flere steder. Det ble arbeidet med å utvikle Kyststamveien gjennom Rogaland. Prosjektet på Rennesøy ble kalt for Rennfast. Å få statlige løyvinger tar tid, og det blei derfor bestemt at

⁴³ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 207

⁴⁴ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 207-212

⁴⁵ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 224

⁴⁶ Amdam, J., Båtevik, F., Leknes, E., & Steineke, J. (2000). *Framtid for Vestlandet?* Volda: Høgskulen i Volda. s. 15

⁴⁷ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 224-228

⁴⁸ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. Stavanger: AS Verbum Grafiske. s. 114

⁴⁹ Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. s. 224

⁵⁰ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 114

⁵¹ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 114

prosjektet skulle finansieres av bompenger for å komme i gang raskest mulig. Både politikere, ingeniører, planleggere og Kyststamvegutvalget trødde til for å få til dette prosjektet.⁵²

Den nye transportplanen for Ryfylke fra 1987 handlet mye om å bygge nye fastlandssamband, blant annet Rennfast.⁵³ Prosjektet møtte likevel motstand. Skeptikere pekte på utfordringer knyttet til blant annet økonomi, miljø og bygdekultur. Tilhengere av Rennfast avfeide motstanderne som nostalgikere. De svarte med at fastlandssamband ville bety bedre bruk av tid, mindre hindringer og større tilknytting til vekstområdene. Splittelsen var stor blant rennesøybuene.⁵⁴ Ifølge en meningsmåling gjort av Stavanger Aftenblad var hele 38% av rennesøybuene negative til Rennfast, mens 46% var positive til prosjektet.⁵⁵

I 1988 godkjente Stortinget Rennfast-prosjektet og to år seinere var bompengefinansieringen klar.⁵⁶ Anleggsarbeidet kunne endelig komme i gang. Det tok to år før de to tunellene på til sammen 10,1 kilometer stod klare til å åpnes. Prosjektet kostet 180 millioner kroner mindre enn prisen som var bli beregnet på forhånd.⁵⁷

30. november 1992 ble den store festdagen på Rennesøy. Først møttes folk for å være med på åpningen av Åmøy-brua som knytta Åmøy til Sokn. Dermed fikk innbyggerne på Åmøy også fastlandsforbindelse til Stavanger. Fylkesordfører Odd Arild Kvaløy var til stede og klippet snora da den nye broa skulle innvies.⁵⁸ Deretter flyttet festen seg videre til Mortavika. Der var storstilt markering av den nye veiforbindelsen. Her var det kommunalminister Gunnar Berge som fikk æren av å klippe det symbolske snora for å åpne veiforbindelsen. Folk fra hele fylket kom for å være med og feire. Men ikke alle som var til stede var der for å feire. En gruppe miljøaktivister var også der for å vise deres misnøye mot Rennfast. Likevel ble dette oppfattet som en gledens dag for de fleste rennesøybuene som nå ville få en mye enklere og ferjefri reise sørover til Nord-Jæren.⁵⁹

Historien om Rennfast er på mange måter lik historien om Ryfast. Begge handler om regioner som tidligere var avhengige av ferjer for å reise ut av regionen. Det ble begge plasser foreslått å bygge fastlandsforbindelser til Nord-Jæren. Dette skapte stor uenighet og førte til

⁵² Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 114

⁵³ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 115

⁵⁴ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 115

⁵⁵ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 115

⁵⁶ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 116

⁵⁷ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 117

⁵⁸ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 117

⁵⁹ Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. s. 117-118

offentlig debatt i avisene. Selv etter at prosjektene var påbegynt fortsatte debattene og motstanden var stor helt til åpningen av forbindelsene.

2.1.3 Kjærlighet til ferjene

Fjordene på Vestlandet har gjort at ferjer har vært en del av hverdagen til veldig mange nordmenn de siste hundre årene. Vestlandets to største byer, Bergen og Stavanger, er omgitt av fjorder. Daglig har mange tusen tatt ferjer inn til «byen», enten om det er på grunn av jobb, shopping, konserter, idrettsarrangementer eller gå på skole. Det samme gjelder andre byer som Sandnes, Ålesund og Haugesund. På denne måten har ferjer fått en plass i mange menneskers hjerte.

Kjærligheten til ferjene på Vestlandet har kommet frem på mange måter. Det finnes et stort antall lokale og regionale bøker som handler om ferjene som seiler og har seilet i regionen. En av disse er «Fjordabåtene – Rutebåter, ferjer og hurtigbåter i Rogaland 1955-2005» skrevet av journalist Jone Laugaland. Boka handler om alle båtene som har fraktet mennesker over fjordene i Rogaland i perioden 1955-2005. Overskrifter som blant annet «Gulmalt sensasjon», «Sauda si sol», «Båten i vår sjel» og «Bokn blei *Gullhønå*» viser positiv ladete kallenavn ferjer i Rogaland hadde fått og som for mange var blitt en del av dagligtalen.

«Gullhønå» var ei ferje som gikk mellom Kopervik, Bokn og Føresvik. Ferja fikk til og med sin egen vise, og ifølge Laugaland er visa blitt en del av den lokale kulturarven på Bokn. I tillegg til å få flotte og fine kallenavn har også mange av ferjenes originale navn blitt nedarvet til nye ferjer og båter.⁶⁰

Ferjesambandet som gikk mellom Tau og Stavanger var intet unntak og på sosiale medier benyttet reisende seg med emneknaggen #DenForbannaTauFerja. Det ble også opprettet en egen side på Facebook for «Den forbanna Tauferjå». Selv om kallenavnet ikke høres ikke like positivt ut som for eksempel «Gullhønå» så viser det at ferjene hadde en plass i den lokale kulturarven, også i Strand. Kallenavnet ble også til sangen «Den forbanna Tauferjå» utgitt av strandbu Jarand Barkved to måneder etter at ferja ble lagt ned. Barkved hadde selv sett at ferjer andre steder i Norge var blitt hyllet med egne sanger.⁶¹

⁶⁰ Laugaland, J. (2005). *Fjordabåtene - Rutebåter, ferjer og hurtigbåter i Rogaland 1955-2005*. Stavanger: Wigestrands Forlag.

⁶¹ Berge, A. (2020, februar 25). *Jarand (22) fra Bjørheimsbygd gir ut minnesang om Tau-ferja*. Hentet fra Strandbuen: https://www.strandbuen.no/jarand-22-fra-bjorheimsbygd-gir-ut-minnesang-om-tau-ferja/s/5-107-121726?fbclid=IwAR3qf-tWBARgT-Iif6y06NZpsINpeESVfBCHatlt-f_kKyVIW9SUMRfencs

Den dagen Rennfast ble åpnet og erstattet ferjene fra Rennesøy, var 17 sider i Stavanger Aftenblad viet kun til Rennfast. Jan Inge Sørnbø benyttet anledningen til å skrive om sin kjærlighet til ferjene. I artikkelen fortalte Sørnbø om at ferja hadde satt spor i livet hans, og opplevelsene han møtte på ferja, men ikke noen annet sted. Laugaland valgte å ha med denne artikkelen i boka om fjordbåtene, sannsynligvis fordi den viser forholdet mange rogalendinger har til ferjer.⁶²

Lokalhistoriker Njål Tjeltveit ga i 1998 ut boka «Opplev Ryfylke». Tjeltveit skrev selv at «boka er laga for alle som ønskjer å vita meir om Ryfylke, både fastbuande og gjester». Han er selv fra Hjelmeland i Ryfylke, og han har viet et eget kapittel i boka til ferjene og øyene i Ryfylke. I dette kapittelet skriver Tjeltveit blant annet om ferjene sin rolle i hverdagen til ryfylkingene.

Ferjereiser gir oss pausar i reiserytmen dersom vi kjører bil. På ferjene kan vi vandra fritt omkring og nyta landskapet med øyar, fjordar og fjell. Eller vi kan snakka saman med folk vi kjem i kontakt med. Reiser med ferjer har fordelar i eit sosialt perspektiv. Ei fjordkryssning med ferje eller ei ferjereis i eit opnare landskap kan gi mange naturopplevingar. Vi må roa oss ned på ferjene. Dei bestemmer reiserytmen for oss. Då kan vi slappa av og oppleva vakker natur i skiftande ver på ulike årstider Rutetabellar er viktige for dei som bur i Ryfylke. Ferjer og ekspressbåtar har med eksistensgrunnlaget å gjera, og rutetidene bestemmer ofte kva tid vi kan flytta oss frå ein stad til ein annan. Kampen om å nå ei ferje dersom vi er seint ute og har lita tid, er ein del av opplevingane med å bu i eit område der vi er ferjeavhengige for å skaffa oss kontakt med omverda.»⁶³

Njål Tjeltveit har publisert en rekke andre bøker om Ryfylke og ferjene i regionen. Flere av disse jeg har lest i forkant av oppgaven, blant annet:

- Fjordvegen: rutetrafikken på Ryfylkefjordane.
- Ryfylkevegen
- Med båt og buss: ruteferdsla i austre Ryfylke
- Fjordvegen : rutetrafikken på Ryfylkefjordane

⁶² Laugaland, J. (2005). *Fjordabåtene - Rutebåter, ferjer og hurtigbåter i Rogaland 1955-2005*. Stavanger: Wigestrands Forlag.

⁶³ Tjeltveit, N. (1998). *Opplev Ryfylke*. Stavanger: AS Verbum Grafiske. s. 29-30

2.2 Metode

2.2.1 Kvalitativ og kvantitativ innholdsanalyse

Analyse av innholdet i medietekster, i dette tilfellet aviser, kalles for innholdsanalyse. Innholdsanalyse deles i hovedsak opp i to metoder; *kvantitativ innholdsanalyse* og *kvalitativ innholdsanalyse*.

Kvantitativ innholdsanalyse handler om å systematisk registrere relevante enheter som kan kvantifiseres, altså telles eller måles. Systematiseringen starter med at det velges ut en rekke variabler som skal analyseres, og variablene kan igjen ha kategorier av omtale i teksten. Et eksempel på dette kan være å ha kjønn i Ryfast-debatten som en variabel. Kategorier av omtale kan da være om personen er for, mot eller likegyldig til Ryfast. Når alle variablene er plukket ut kan datainnsamlingen begynne.

Kvalitativ innholdsanalyse gir forskeren litt mer valgfrihet når det gjelder fremgangsmåte. For å støtte opp resultatene er kvalitative analyser avhengige av flere teorier og begreper sammenlignet med kvantitative analyser. Kategoriene som materiale kategoriseres i kan forskeren finne mens han jobber med å samle inn data. Dette åpner også for at innholdet i teksten tolkes i en større kontekst i lys av teorier og begreper. En kvalitativ innholdsanalyse vil også ha mer rom for refleksjon og forskerens tolkninger enn det en kvantitativ innholdsanalyse vil ha.⁶⁴

2.2.2 Fremgangsmåte

For å analysere dataen har jeg tatt i bruk kvalitativ innholdsanalyse, nærmere bestemt tematisk analyse. I boka *Hvordan bruke teori?* fra 2008 presenteres tematisk innholdsanalyse som en metode som passer oppgaven min. Tematisk analyse deles i boka inn i 4 faser, som ofte overlapper hverandre.

1. Forberedelse: Skaffe og få en oversikt over data.
2. Koding: Fremhever og koder viktige poenger i data.
3. Kategorisering: Kodene kategoriseres til mer generelle emner.
4. Rapportering: Rapportere emnene og emnenes innhold.⁶⁵

1. Forberedelse:

⁶⁴ Østbye, H., Helland, K., Knapskog, K., & Larsen, L. (2007). *Metodebok for medievitenskap*. Bergen: Fagbokforlaget.

⁶⁵ Johannessen, L., Rafoss, T., & Rasmussen, E. (2018). *Hvordan bruke teori?* Oslo: Universitetsforlaget. s. 282

For å lage få en god oversikt over alle artikler og leserinnlegg som handlet om Ryfast i Stavanger Aftenblad og Strandbuen under den aktuelle perioden, laget jeg to tabeller i Microsoft Word, en for hver avis. Tabellene har fire kolonner hver; dato, teksttype, innhold og parter. Hver artikkel, leserinnlegg, annonse og leder som nevnte Ryfast plasserte jeg inn i tilhørende tabell. På denne måten laget jeg en kronologisk oversikt over alt som ble skrevet om Ryfast. Det gjorde det enklere å få en oversikt over utviklingen av debatten. Tabellen fra Strandbuen inneholdt tekster fra 1 317 utgaver av avisen. Tabellen fra Stavanger Aftenblad inneholdt tekster fra 4 147 utgaver av avisen. Avisutgavene ble hentet fra avisenes egne arkiver i tillegg til Nasjonalbibliotekets arkiv som også inneholder disse avisene.

2. Koding:

Søkefunksjonen i Microsoft Word gjorde at jeg enkelt kunne finne for eksempel leserinnleggene fra en bestemt part ved å søke på navnet. Flesteparten av artiklene som nevnte Ryfast hadde heller ikke noe med debatten å gjøre. Derfor tok jeg i bruk en fargekode for å se hvilke tekster som var relevante eller ikke. Forskningsområdet er stort og hvilke tekster som er relevant vil selvsagt være subjektive, men jeg har forsøkt å ta hensyn til alle tekstene hvor en part uttrykker en holdning for eller mot Ryfast. Jeg tok i bruk 4 farger for å kode de relevante artiklene; en for argumenter for Ryfast, en for argumenter for Høgsfjorden, en for argumenter mot et fastlandssamband og en for annet innhold. Grunnen til at jeg valgte de tre første fargekodene var fordi disse argumentene fort viste seg å representere de tre tydeligste partene i Ryfast-debatten.

3. Kategorisering:

Etter å ha fått en oversikt over viktige argumenter fra de tre viktigste partene begynte jeg å kategorisere. Jeg måtte ta en vurdering over hvilken type argumenter som var mest sentrale i debatten, og hvem de viktigste debattantene var. Dette ble til kategorier som for eksempel «Strand kommune», «turisme», «skeptisisme til Høgsfjorden», som utgjør underkapitlene i kapittel 4-6. Når disse kategoriene var laget opprettet jeg et nytt Word dokument og plasserte alle de fargekodede artiklene inn under rett kategori. Dette ga meg en enda klarere oversikt over hvilke argumenter som ble brukt av hver part i debatten, og hvilke grupper debattanter som utgjorde de ulike partene.

Rapportering:

Rapporteringen utgjør fasen hvor jeg presenterer stoffet i denne artikkelen. Med utgangspunkt i kategoriseringen har jeg forsøkt å presentere stoffet på best mulig vis for leseren. Denne fasen overlappet flere ganger med kategoriserings-fasen da jeg oppdaget at jeg burde legge til eller fjerne noen kategorier.

Jeg er klar over at innholdsanalysen har svakheter som har opphav i selve metoden. Kvalitativ innholdsanalyse og tematisk analyse tar i bruk subjektive avgjørelser. Jeg har etter beste evne forsøkt å plukke ut kategorier som på en god måte representerer dataen jeg har samlet inn, men det er uansett en subjektiv mening og vil sannsynligvis variere fra forsker til forsker. Kvalitativ innholdsanalyse gjør også at funnene mine vil være vanskeligere å etterprøve for andre forskere. Tross i dens svakheter mener jeg likevel at tematisk analyse er den metodene som evner seg best til å analysere og presentere stoffet jeg har arbeidet med. Min oppgave blir da å presentere stoffet på en troverdig måte slik at oppgaven kan være med på å bidra i dette forskningsfeltet.

2.3 Empiri

Empirien jeg bruker i denne masteroppgaven er alle artikler, leserinnlegg og leder i *Stavanger Aftenblad* og *Strandbuen* i perioden 1998-2012. Hovedgrunnen til at jeg har valgt nettopp disse to avisene er at det er de to som har skrevet mest om Ryfast. Dette skyldes selvsagt avisenes geografiske tilhørighet. Jeg kunne ha valgt å kun forholde meg til en av avisene, men *Stavanger Aftenblad* og *Strandbuen* representerer på mange måter to ulike geografiske parter i denne debatten som dermed skaper en dynamikk mellom avisene. Attpåtil er dette to mediale møteplasser der den offentlige debatten utspelte seg. For å få et helhetlig bilde av debatten er jeg derfor nødt til å se på begge avisene. Ellers ville jeg risikert å miste viktige argumenter, viktige debattanter og andre sider av debatten.

Stavanger Aftenblad er en regionsavis for Rogaland. Avisen ble grunnlagt i 1893 av presten Lars Oftedal. Avisen ble fort den største avisen i Stavanger og ble frem til 1970-tallet assosiert med partiet Venstre. De siste tiårene har avisen vært politisk uavhengig og er fortsatt regionens ledende avis.⁶⁶ *Stavanger Aftenblad* har et nettarkiv som har gjort det enkelt å søke opp og få tilgang til all innholdet de har publisert om Ryfast. Nasjonalbiblioteket har også arkivert aviser fra *Stavanger Aftenblad* på nett. Deres nettside gir litt flere søkemuligheter, noe som har gjort det enklere å finne spesifikke artikler.

⁶⁶ Aadnøy, A. (1993). *Avisen og menneskene: Stavanger Aftenblad 100 år*. Aurdal: Paul T. Dreyers forlag.

Strandbuen er en lokalavis som dekker saker fra Strand, Hjelmeland og gamle Forsand kommune, også kalt Ytre Ryfylke. Avisa ble grunnlagt i 1964 av Jørpeland Handelsforening, og har siden hatt hovedbase på Jørpeland. Strandbuen var til å begynne gratis og ble kun utgitt noen få ganger i året. I 1975 ble avisa et aksjeselskap og har etter hvert blitt drevet som en vanlig lokalavis, med ukentlige publiseringer og mulighet for abonnement.⁶⁷

2.4 Teori

2.4.1 Rammeteori

I oppgaven vil jeg ta i bruk rammeteori. Robert N. Entman definerer «framing» eller «innramming» som kommunikasjon av informasjon der en har valgt å prioritere en type informasjon fremfor en annen.⁶⁸ I media, som blant annet aviser, blir det skapt nyhetsrammer. Nyhetsrammer virker inn på holdningene til mottakerne. Dette innebærer at mottakerne aksepterer nyhetsrammen og bruker rammen til å danne seg en mening om en sak.⁶⁹

Når journalister skal dekke hendelser kan de ikke skrive om alle sider. Dermed vil de være nødt til å lage en ramme og bestemme seg for hvilke sider av saken som skal dekkes og hvilke sider av saken som kan utelukkes.

I politiske institusjoner handler innramming om å velge hvordan man fremstiller politiske saker. Det fører til at noen typer informasjon blir mer synlige i debatten enn andre typer informasjon.

På denne måten er politikere og media i stor grad med på å skape et bilde av virkeligheten.⁷⁰ Grunnen til at jeg ønsker å ta i bruk rammeteori er at all dataen min er hentet fra aviser der journalister og redaktører har bevisst og ubevisst bestemt hvilken informasjon som skal publiseres. Disse rammene er viktige å være klar over når jeg leser hva de to avisene har publisert, og de er også viktige for debatten da de mest sannsynlig har virket inn på de som leste disse avisene i perioden 1998-2012.

⁶⁷ Sande, Ø. (2022, mai 15.). *Strandbuen*. Hentet fra SNL: <https://snl.no/Strandbuen>

⁶⁸ Entman, R. (1993). Framing: Towards Clarification of a Fractured. I *Journal of Communication* 43 (4) (ss. 51-58).

⁶⁹ Brewer, P., & Gross, K. (2010). Studying the Effects of Issue Framing on Public Opinion About Policy Issues: Does What We See Depend on How We Look? I P. D'Angelo, & J. Kuypers, *Doing News - Framing Analysis* (ss. 160-161). London: Routledge.

⁷⁰ Jenssen, A. T., & Aalberg, T. (2007). *Den medialiserte politikken*. Oslo: Universitetsforlaget.

2.4.2 Det gode samfunn

I 2004 publiserte Statistisk Sentralbyrå boka *På vei mot det gode samfunn?: om forholdet mellom ønsket og faktisk samfunnsutvikling*. I boka ser Anders Barstad og Ottar Hellevik på hvilke verdier nordmenn har når det gjelder utviklingen av samfunnet. *Verdier* har de definert som individets oppfatning av hva som er grunnleggende mål for egen tilværelse og samfunnsutviklingen. Den typen beskrivelse av verdier kalles for *deskriptiv*. Alternativet er *normativ* tilnærming til verdier. Det ville vært å se på hva filosofiske, religiøse, politiske og/eller andre læreskrifter sier om hva individet bør ønske.⁷¹

Det Barstad og Hellevik fant ut var at nordmenn var mest opptatt av blant annet likhetsprinsippet og av miljøvern. Det så ut som om flertallet av befolkningen ville akseptere nedjustering av levestandarden deres om dette var nødvendig av hensyn til miljøet. Demokrati og medbestemmelse fra borgerne ble også sett på som en viktig del av det gode samfunnet. Nordmenn ønsker at deres stemmer skal bli hørt og oppleve at de har reel innflytelse på samfunnsutviklingen.⁷²

Barstad og Hellevik fant også ut at nordmenn hadde synkende tillit til politikerne. Over halvparten av Norges innbyggere hadde et ønske om at den økonomiske støtten til politikere og politiske partier skulle bli mindre.⁷³

Når nordmenn ble spurt om hva de ønsket å prioritere tiden sin på handlet de mest populære svarene om fritidsaktiviteter som å gå tur i naturen, dyrke personlige hobbyer, drive med sport og få være med venner og familie. Aktiviteter som jobb og å tjene penger havnet langt nede på skalaen. Andre undersøkelser viste at nordmenn ønsket å bruke mindre tid på jobb og dermed frigjøre mer tid til andre sysler.⁷⁴

Forskningen til Barstad og Hellevik viste også at samfunnet på flere måter utviklet seg slik nordmenn ønsker. De siste årene hadde nordmenn fått mer fritid. De hadde nå i større grad mulighet til å disponere tiden utenom jobb til å gjøre det de ville. Norge hadde også de siste årene fått et større fokus på miljøet og på å redusere klimautslippene som stadig økte,

⁷¹ Barstad, A., & Hellevik, O. (2004). *På vei mot det gode samfunn?: om forholdet mellom ønsket og faktisk samfunnsutvikling*. Oslo-Kongsvinger: Statistisk Sentralbyrå. s. 23-24

⁷² Barstad, A., & Hellevik, O. (2004). *På vei mot det gode samfunn?: om forholdet mellom ønsket og faktisk samfunnsutvikling*. s. 121-122

⁷³ Barstad, A., & Hellevik, O. (2004). *På vei mot det gode samfunn?: om forholdet mellom ønsket og faktisk samfunnsutvikling*. s. 119

⁷⁴ Barstad, A., & Hellevik, O. (2004). *På vei mot det gode samfunn?: om forholdet mellom ønsket og faktisk samfunnsutvikling*. s. 30

blant annet på grunn av økt trafikk.⁷⁵ Luftforurensning var ikke det eneste problemet nordmenn hadde knyttet til trafikken. 5 prosent av befolkningen fortalte at de hadde søvnproblemer knyttet til støy.⁷⁶

Resultatene publisert av Statistisk Sentralbyrå er høyst relevante for denne oppgaven. Disse forteller oss om holdninger og verdier hos nordmenn som kan ha spilt inn i debatten. Speiler debatten dette, eller er det andre grunner til at debattantene skrev det de skrev?

2.5 Lokalhistorie

Ryfast-debatten var en kompleks diskusjon hvor det ble brukt svært ulike argumenter. Oppgaven drar derfor vekslers på ulike fagfelt, først og fremst infrastrukturhistorie, teknologihistorie, mobilitetshistorie og miljøhistorie. Et felt med spesiell relevans er lokalhistorie. Grunnen til dette er at Ryfast-debatten gjerne har størst interesse blant folk bosatt i Rogaland og Vestlandet generelt. I tillegg er oppgaven basert på to regionale aviser. Lokalhistoriske tekster er avhengige av å formidles på en måte som gjør dem forståelige for folk flest.

Jørn Sandnes publiserte i 1983 boka *Handbok i lokalhistorie: faget og metodene*. Formålet til Sandnes da han skrev boka var å hjelpe lokalhistorisk arbeid.⁷⁷ Ifølge Sandnes finnes det ikke noen god og absolutt definisjon på lokalhistorie. Lokalhistorie har også mye til felles med rikshistorie. De to fagfeltene vil ofte overlappe hverandre. Lokalhistorie vil handle om et lokalsamfunn, men det er ikke alltid enkelt å definere et hva lokalsamfunn er. Det Sandnes skriver at går igjen når ordet lokalsamfunn blir definert er at et lokalsamfunn er en geografisk avgrenset menneskegruppe med et felles historisk og sosialt fellesskap.⁷⁸

I håndboka skriver Jørn Sandnes at lokalhistoriske tekster i hovedsak skal skrives for lokalbefolkninger. Dermed må tekstene skrives på en måte som gjør dem forståelige for folk flest, uavhengig av utdanning eller bakgrunn. Lokalhistoriske tekster med alt for mange vanskelige ord, uttrykk og tabell kaller Sandnes for *finger lokalhistorie*.⁷⁹

⁷⁵ Barstad, A., & Hellevik, O. (2004). *På vei mot det gode samfunn?: om forholdet mellom ønsket og faktisk samfunnsutvikling*.

⁷⁶ Barstad, A., & Hellevik, O. (2004). *På vei mot det gode samfunn?: om forholdet mellom ønsket og faktisk samfunnsutvikling*. s. 77.

⁷⁷ Sandnes, J. (1983). *Handbok i lokalhistorie: Faget og metodene*. Oslo: Universitetsforlaget. s. 7-8

⁷⁸ Sandnes, J. (1983). *Handbok i lokalhistorie: Faget og metodene*. s. 9-12

⁷⁹ Sandnes, J. (1983). *Handbok i lokalhistorie: Faget og metodene*. s. 15

Dermed vil jeg i denne oppgaven ta hensyn til at språket er forståelig for de aller fleste, samtidig som at oppgaven følger kravene som stilles til akademiske oppgaver.

3. Ryfast-diskusjonen

I dette kapittelet vil jeg prøve å gi leseren en oversikt over den offentlige debatten rundt Ryfast-prosjektet, de viktigste hendelsene for debatten og hvilke parter som deltok i debatten. For å gi leseren et helhetlig bilde av debatten er jeg nødt til å starte lenge før Ryfast for første gang ble foreslått. Jeg kan likevel ikke gå inn på alle hendelsene i Ryfast sin historie, men omtaler heller de jeg mener var med og påvirket debatten på en merkbar måte.

Når det gjelder partene i den offentlige debatten har jeg gitt de viktigste en egen plass i oppgaven, mens andre kun er blitt en del av en større gruppe. Dette er fordi noen av partene bidro svært lite i debatten, og at det ville tatt for stor plass å skrive om de over hundre personene som ytret sin mening om Ryfast i Strandbuen og/eller Stavanger Aftenblad.

På mange måter begynte historien om Ryfast allerede i 1975 på Tau i Strand kommune. Under et møte på Tau Bedehus var mange av de store aktørene for samferdsel i Rogaland til stede. Arnulf Arild, pensjonert avdelingsdirektør i Veidirektoratet og leder i rørbroutvalget var på møtet og snakket om å bygge verdens første rørsbro over Eidfjorden i Hardanger.⁸⁰ Kun en måned tidligere hadde det blitt lagt fram en ny Fylkesplan for samferdsel.⁸¹ En fjordkrysning over Høgsfjorden var blitt foreslått som et av alternativene. Derfor spurte veisjefen i Rogaland, Chester Danielsen, om det ville være aktuelt å heller bygge rørsbro over Høgsfjorden. Arild svarte med at Høgsfjorden virket til å vær et godt sted å bygge en rørsbro, men at det ikke var aktuelt å flytte prosjektet fra Eidfjorden.⁸²

I 1979 ble det første konkrete prosjektet til rørsbro over Eidfjorden lagt frem. Veidirektoratet valgte å flytte pilotprosjektet til et annet sted på grunn av rasfare og dybden på Eidfjorden. Veidirektoratet foreslo Høgsfjorden som et godt alternativ og i 1985 ble Høgsfjordbruene AS opprettet. Høgsfjordbruene skulle sikre finansiering av rørsbroa.⁸³

I 1987 la høyrepolitiker Olaf Aurdal fram *Transportplan for Ryfylke*. Aurdal var leder av fylkessamferdselsutvalget og sa at dette kom til å bli den største endringen av Rogalandskartet siden istiden. Transportplanen gikk ut på at mange av ferjeforbindelsene i Rogaland skulle byttes ut med enten bro eller tunell. I planen ble det skissert rørsbro over Høgsfjorden. I

⁸⁰ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/magasin/i/Kvpb7G/hoegsfjord-roeret-det-visjonaere-pionerprosjektet-som-sank>

⁸¹ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*.

⁸² Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*.

⁸³ Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*.

tillegg skulle det bygges ferjefri forbindelse fra Hjelmeland til Rennesøy slik at Ytre-Ryfylke ville få fastlandssamband til Nord-Jæren både sør og nord i regionen.⁸⁴

Kommunestyret i Strand samlet seg på Tau for å diskutere Høgsfjorderet. Pendlerne i Strand hadde de siste dagene kritisert planen. De mente at Høgsfjorderet ville være en omvei til Stavanger som var byen ryfylkingene tradisjonelt hadde reist til, og hvor flere tusen pendlere hadde sin jobb. Likevel valgte flertallet i kommunestyret å tilrå Høgsfjorderet i kombinasjon med hurtigbåt mellom Tau og Stavanger. Motstanden fortsatte og foreningen «For ferje Tau-Stavanger» ble opprettet. Debatten var stor i de to regionale avisene, Stavanger Aftenblad og Strandbuen.

Selv om Høgsfjorderet hadde god støtte fra blant annet lokalpolitikere hadde prosjektet lite fremgang. Det hadde aldri tidligere blitt bygget en rørsbro og det var knyttet stor usikkerhet rundt teknologien. Derfor fikk aldri prosjektet teknisk godkjenning. Samtidig med at prosjektet ikke fikk teknisk godkjenning økte også prisene for et prosjekt. Av den grunn måtte nye finansieringsplaner lages og godkjennes. Den manglende fremgang gjorde at skepsisen rundt Høgsfjorderet og en krysning av Høgsfjorden økte.⁸⁵

I et leserinnlegg i Stavanger Aftenblad fra 1998 reageres det på at det finnes Boknafast og Rennfast, men ikke et Ryfast.⁸⁶ Dette var første gang navnet Ryfast dukket opp i den offentlige debatten. 28. september 1999 skrev Stavanger Aftenblad at Ryfast AS hadde blitt stiftet som et resultat av uklarheten rundt Ryfast. Initiativtakerne var sentrale personer i næringslivet til Stavanger.⁸⁷ De neste månedene ble det avholdt møter og foredrag for å overbevise politikere, næringsliv og lokalbefolkningen.

Kampanjen virket og i januar 2000 valgte Fylkestinget å rykke tilbake til start og vedtok da å utrede Ryfylkes fastlandssamband helt på nytt.⁸⁸ En undersøkelse gjort av Stavanger Aftenblad viste at Ryfast var det mest populære alternativet som fastlandssamband mellom Ryfylke og Nord-Jæren.⁸⁹ Det neste året ble ulike fjordkrysninger for Ryfylke

⁸⁴ Jøssang, (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*.

⁸⁵ Jøssang, (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*.

⁸⁶ Ødegård, E. (1998, juni 10). Bør stifte Jøsenbrua AS. *Stavanger Aftenblad*, s. 24.

⁸⁷ Bøe, A. (1999, september 28). Planlegger undersjøisk motorvei til Tau. *Stavanger Aftenblad*, s. 2.

⁸⁸ Knutsen, H.-L., Blauuw, F., & Askildsen, A. (2017, mars 27.). *Slik blir Ryfast*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/M0Bv5/slik-blir-ryfast>

⁸⁹ Soppeland, J. (1999, November 20). Stort flertall for Ryfast. *Stavanger Aftenblad*. s. 2

vurdert. I 2001 vedtok ryfylkekommunene, Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune at Ryfast skulle bli Ryfylkes fastlandssamband.⁹⁰

Mange Høgsfjordrør-tilhengere fortalte i avisene at kampen var tapt og at alt håp var ute for en krysning over Høgsfjorden. Noen valgte likevel å kjempe videre. I 2004 begynte tvilen rundt fastlandssamband å vokse igjen. Stavanger brannvesen og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap mente at brannsikkerheten i den prosjekterte tunellen ikke var god nok. De mente at tunellen måtte ha dobbeltløp, ikke enkeltløp som egentlig var tiltenkt. Vegdirektoratet stilte seg bak forslaget og vedtok at Ryfast skulle være en toløps-tunell.⁹¹ Dette ville føre til enda større utgifter og tunellen så allerede da ut til å bli mye dyrere enn først anslått. Hundvåg var også blitt skeptiske til tunellen, både på grunn av den økte trafikken tunellen ville medføre på Hundvåg, men også av hensyn til miljøet.

I september 2004 spurte Strandbuen leserne på deres nettside om hvilken forbindelse de foretrakk. Avisen publiserte de foreløpige resultatene etter 928 svar. 69 prosent av leserne svarte at de foretrakk en bro over Høgsfjorden. Kun 27 prosent foretrakk Ryfast mens 4 prosent ønsket ingen av alternativene.⁹² Dette er svært ulikt svarene i Stavanger Aftenblad fra 1999. Da svarte 31 prosent av ryfylkingene at de foretrakk Høgsfjordrøret, mens 45 prosent foretrakk Ryfast. 14 prosent svarte da at de ønsket å beholde ferjene slik som før.⁹³

Misnøyen mot Ryfast-prosjektet økte og mange ryfylkinger begynte å frykte at de igjen måtte vente flere tiår på at et fastlandssamband skulle bygges. Politikerne i Sandnes og Forsand øynet muligheten til å vekke Høgsfjord-prosjektet til live. Ei rørsbro var ikke lengre aktuelt, men idéen om å bygge en hengebro over Høgsfjorden begynte å ta plass i den offentlige debatten.⁹⁴ Nabokommunene Sandnes og Forsand krevde derfor en utredning av alternativer til Ryfast, men fylkestinget avviste kravet.

Skeptisismen til Ryfast-prosjektet ble ikke mindre et år senere da planleggingsleder for Ryfast, Runar Henanger, trakk seg som prosjektleder for Ryfast. Grunnen til dette var at veivesenet ikke ønsket å utrede hans forslag om å forlenge Ryfast til Schancheholen i Stavanger. På denne måten håpet han at motorveien mellom Mosvatnet og Vålandsskogen

⁹⁰ Knutsen, H.-L., Blauuw, F., & Askildsen, A. (2017, mars 27.). *Slik blir Ryfast*.

⁹¹ Morsund, G., & Hadland, W. (2004, januar 19.). Ryfast ikke sikker nok. Hentet fra NRK: <https://www.nrk.no/rogaland/ryfast-ikke-sikker-nok-1.236836>

⁹² Stort Høgsfjord-flertall. (2004, september 22.). Strandbuen, s. 3.

⁹³ Soppeland, J. (1999, November 20). Stort flertall for Ryfast. *Stavanger Aftenblad*. s. 2

⁹⁴ Jøssang, T. (2005, januar 6.). - *Bru skjemmer fjordlandskapet*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/kdV7a/bru-skjemmer-fjordlandskapet>

kunne gjøres om til en park.⁹⁵ Ryfylkingene var imot dette da denne utredningen ville utsette Ryfast-prosjektet enda mer. Stavanger kommune og fylkesmannen i Rogaland ønsket likevel at dette ble sett på.⁹⁶ Veivesenet ønsket heller ikke en ny utredning, men Stavanger kommune bestemte seg likevel for at det skulle utredes alternative løsninger for tunellutløpet i Stavanger.⁹⁷

Beskjeden om at det skulle utredes nye alternativer for tunellutløpet i Stavanger var nedslående for ryfylkingene som ville ha Ryfast på plass fortest mulig. Samtidig holdt det liv i håpet hos motstanderne til Ryfast. Men tre år senere ble Ryfast-prosjektet vedtatt av Stavanger kommune.⁹⁸ Samtidig godkjente Fylkestinget finansieringsplanen til Ryfast.⁹⁹ 12. juni 2012 vedtok Stortinget Ryfast-prosjektet.¹⁰⁰

Byggingen av Ryfast varte frem til 22. april 2020 da Eiganes- og Hundvågstunellene ble åpnet.¹⁰¹ Ryfylketunellen mellom Solbakk og Hundvåg var allerede åpen siden 30. desember 2019. Åpningen av Ryfylketunellen markerte også slutten på ferjetrafikken mellom Tau og Stavanger. Dette ble markert med flagging, sang og fulle ferjer.¹⁰²

⁹⁵ Brandslet, S. (2005, august 31.). - *Jeg hadde ikke noe annet valg*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/KRajE/jeg-hadde-ikke-noe-annet-valg>

⁹⁶ Østebø, J. (2005, oktober 18.). Fylkesmannen ber om ny Ryfast-utredning. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/LkLm4/fylkesmannen-ber-om-ny-ryfast-utredning>

⁹⁷ Henriksen, G. (2005, oktober 28.). Full skjæring etter Ryfast-brev. *Strandbuen*, s. 3.

⁹⁸ Olsen, K. (2008, desember 8.). Ja takk til Ryfast og Eiganestunnel. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/y9XmE/ja-takk-til-ryfast-og-eiganestunnel>

⁹⁹ Larsen, R. (2008, desember 10.). Fylkestinget for Ryfast. *Strandbuen*, s. 5.

¹⁰⁰ Stortinget. (2012, juni 12.). *Stortinget - Møte tirsdag den 12. juni 2012 kl. 10*. Hentet fra Stortinget.no: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/2011-2012/120612/14#a28>

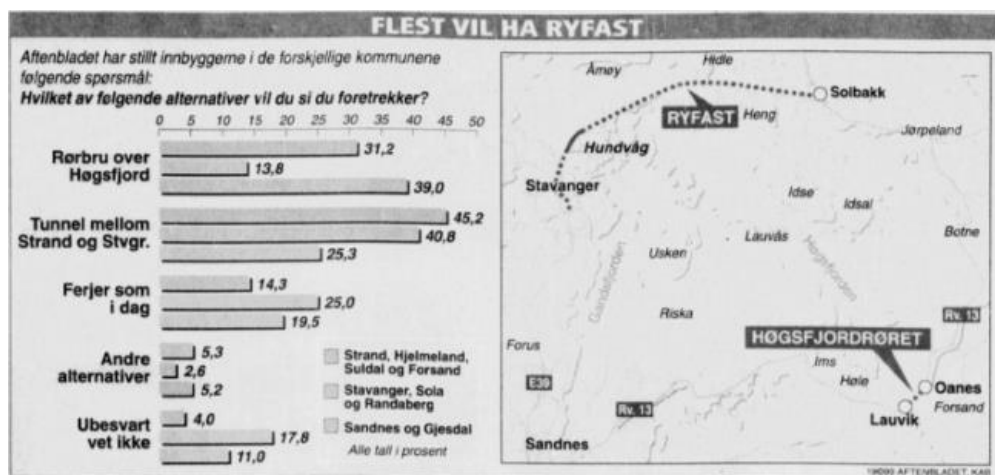
¹⁰¹ Askildsen, A. (2020, april 22.). *OPPTAK: Vi viste åpningen av Ryfast*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Xg7rXW/opptak-vi-viste-aapningen-av-ryfast>

¹⁰² Andersen Johnsen, C. (2019, desember 30.). *Den siste Tau-ferja har gått fra kai*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Ad9kgj/den-siste-tau-ferja-har-gaatt-fra-kai>

4 Ryfast-tilhengerne

Ryfast kom relativt sent med i diskusjonen om et fastlandssamband mellom Ryfylke og Nord-Jæren. For mange var det mer snakk om *når* røret skulle bygges, ikke *om* røret skulle bygges i det hele tatt. Derfor hadde Ryfast-prosjektet lite støtte og det første året var det få som argumenterte for å få en tunnel på Solbakk.

Da det nærmet seg tusenårsskiftet er flertallet i avisene fremdeles for Høgsvfjordrøret da motstanderne og Ryfast-tilhengerne er i mindretall. Men i en undersøkelse utført av Stavanger Aftenbladet og publisert 20. november 1999 viser at allerede da mente et flertall av innbyggerne i Ryfylke, Stavanger og Sandnes at Ryfast var den beste mulige forbindelsen mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Blant de som svarte fra Ryfylke var det kun 4% som ikke visste hvilke alternativ de foretrakk, noe som tyder på at saken skapte et stort engasjement.¹⁰³



Figur 2: Resultatene fra Stavanger Aftenblad sin undersøkelse i 1999. Tallene viser Strand, Hjelmeland, Suldal og Forsand øverst, Stavanger, Sola og Randaberg i midten og Sandnes og Gjesdal nederst.

De neste par årene begynte den offentlige debatten i Stavanger Aftenblad og Strandbuen å samsvare mer med resultatene i Stavanger Aftenblad sin undersøkelse fra 1999. Fra 2002 er et klart flertall for debattantene i den offentlige debatten for Ryfast. Derifra og frem til Stortingets godkjenning av prosjektet i 2012 øker støtten til Ryfast sakte men sikkert. De fleste ga opp håpet om Høgsvfjordrøret, men noen kjempet mot Ryfast frem til første spadetak.

¹⁰³ Soppeland, J. (1999, November 20). Stort flertall for Ryfast. *Stavanger Aftenblad*. s. 2

4.1 Bosetning- og arbeidsmønster

28. september 1999 skrev Stavanger Aftenblad at sentrale næringsfolk i Stavanger har dannet et nytt selskap kalt for Ryfast AS. Det hadde i flere år vært usikkerhet rundt det planlagte Høgsfjorderet mellom Oanes og Lauvik. De tre initiativtakerne var Steinar Olsen fra Hafrsfjord Rotary som ble formann i selskapet, Sigmund Rosnes, også medlem av Hafrsfjord Rotary og Jostein Soland som var direktør i Stavanger Næringsforening. De to sistnevnte ble styremedlemmer. Til Stavanger Aftenblad sa Soland at Ryfast var et mer logisk alternativ enn Høgsfjorderet. Videre sa han at aksene fra Stavanger til Ryfylke er den mest naturlige når det skal skapes ny vekst i regionene.¹⁰⁴

En måned senere skrev Soland et leserinnlegg i Stavanger Aftenblad på vegne av Stavanger Næringsforening. Dette var etter at veisjefen i Rogaland hadde sagt at Ryfast-initiativet i hovedsak handlet om et spørsmål.

«Er det mulig å bygge en fjordkrysning, for eksempel mellom Solbakk-Hundvåg og E39, som er riktigere plassert i forhold til bosetnings- og arbeidsmønsteret i Stavanger-regionen enn Høgsfjorderet?»¹⁰⁵

I leserinnlegget ytret Soland at det hastet å få på plass fastlandsforbindelse til Ryfylke. Videre skrev han at det handlet om verdiskapning. Ryfast ville gi Ryfylke flere utviklingsmuligheter og var viktig for distriktets fremtidige konkurransekraft som verdiskaper.¹⁰⁶

Innlegget til Jostein Soland speiler på mange måter det innbyggerne i Stavanger mener. De aller fleste leserinnleggene i Stavanger Aftenblad informerte om hvilken by eller tettsted innleggets forfatter var fra. I løpet av den 14 år lange debatten var det ikke en eneste siddis som mente at utviklingen kom til å skje et annet sted enn i og rundt Stavanger.

I Ryfylke var det større uenighet, spesielt de første årene av debatten. Dette kom i hovedsak fram i Strandbuen, men Ryfylkingene var også svært aktive i Stavanger Aftenblad. Mange av argumentene deres handle også om hvor på Nord-Jæren det ville skapes flest arbeidsplasser, men mange ryfylkinger hadde allerede på det tidspunktet jobbet på Nord-Jæren.

¹⁰⁴ Bøe, A. (1999, September 28). Planlegger undersjøisk motorvei til Tau. *Stavanger Aftenblad*, s. 2.

¹⁰⁵ Soland, J. (1999, Oktober 28). Nå haster det med Ryfylke-veg. *Stavanger Aftenblad*, s. 19.

¹⁰⁶ Soland, J. (1999, Oktober 28). Nå haster det med Ryfylke-veg. *Stavanger Aftenblad*, s. 19.

Ifølge Statistisk Sentralbyrå pendlet det i år 2000 1 918 personer ut av Strand kommune for å jobbe.¹⁰⁷ Befolkning i kommunen 1. januar 2000 var på 10 122 innbyggere¹⁰⁸ derav 4 875 sysselsatte. Det vil si at 39% av de sysselsatte innbyggerne i Strand i år 2000 reiste ut av kommunen for å jobbe. Det samme året pendlet 120 personer inn til Forsand kommune og 188 til Hjelmeland kommune. Det vil derfor være rimelig å anta at brorparten av pendlerne i Strand kommune reiste til Nord-Jæren for å jobbe. Mange av pendlerne jobbet også offshore på oljeplattformer, men det finnes ikke noe data på dette.

I 2012 var det 2 247 mennesker som pendlet ut av Strand kommune. Kommunen hadde da 6 065 sysselsatte innbyggere. Pendlerne utgjorde altså 37% av kommunens sysselsatte. Det viser en nedgang på 2% som kan tyde på at arbeidsmønster-debatten var mest aktuell for de som allerede hadde arbeid på Nord-Jæren. Tallene etter åpningen av Ryfast tyder ikke på en vesentlig økning i andel pendlere.

Ivar Øyen og Sølve Hatteland fra Strand Venstre viste i et leserinnlegg fra 1999 til en pendlerundersøkelse som viste at 87 prosent av dagpendlerne pendlet til Forus og nordover. Ordfører i Forsand kommune, Torstein Haukalid hadde noen uker tidligere stilt spørsmål i en reportasje om hvem som vil pendle fra Forsand, via Ryfast og til Sandnes. I innlegget svarte Øyen og Hatteland med å minne Haukalid på at Strand alene hadde flere dagpendlere enn Forsand hadde innbyggere. Om det var urimelig å kreve at pendlere fra Forsand måtte kjøre til Solbakk så mente de at det i hvert fall var urimelig å kreve at pendlerne fra Strand skulle reise via Høgsfjorden. Særlig når de både var mange flere i antall, og at et stort flertall av disse skulle til nordre del av Nord-Jæren.¹⁰⁹

Forus ble i starten prosjektet som et mulig sted for utvikling av jobbmuligheter. Etter hvert viste det seg at mange av jobbene duket opp her, og kjøreavstanden fra Ytre Ryfylke til Forus ble ofte brukt som argument for Ryfast. Når kjøreavstanden via Ryfast og Høgsfjordrøret for første gang ble sammenlignet i mai 2000 viste tallene at Ryfast ga den korteste kjøreavstanden fra Hjelmeland, Tau og Jørpeland. «Omveien» om Høgsfjordrøret ble beregnet på henholdsvis 28 km, 28 km og 13 km. Forsand ville derimot få en 14 km kortere reiserute ved å kjøre til Forus om de kjørte gjennom Høgsfjordrøret.¹¹⁰

¹⁰⁷ Statistisk Sentralbyrå. (2022, Februar 8). 11616: *Sysselsatte per 4. kvartal, etter region, statistikkvariabel og år*. Hentet fra Statistisk Sentralbyrå: <https://data.ssb.no/api/v0/no/table/11616/>

¹⁰⁸ Statistisk Sentralbyrå. (2022, Februar 8). 06913: *Befolkning og endringer, etter region, statistikkvariabel og år*. Hentet fra Statistisk Sentralbyrå: <https://data.ssb.no/api/v0/no/table/06913/>

¹⁰⁹ Øyen, I., & Hatteland, S. (1999, desember 6.). Rør, ordførere og vegsjef. *Stavanger Aftenblad*, s. 15.

¹¹⁰ Stavanger Næringsforening. (2000, Mai 2). Ryfast: Kartet - det beste argumentet. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.

4.2 Stavanger kommune og Stavanger Næringsforening

Stavanger kommune var under hele debatten sentrale i diskusjonen om Ryfast-tunellen kontra Høgsfjorderet. Både politikere og innbyggere i Stavanger var aktive i debatten, men aktøren som fikk mest oppmerksomhet var nok Stavanger Næringsforening. Som nevnt i forrige kapittel 3.1.1 var direktør i Stavanger Næringsforening Jostein Soland en av de tre initiativtakerne til Ryfast AS da aksjeselskapet ble opprettet i 1999. Soland og andre medlemmer av næringsforeningen var aktive med leserinnlegg og hyppige intervjuobjekter i Stavanger Aftenblad.

Selv om Stavanger Næringsforening kjempet for Ryfast var de ved noen anledninger med på å skade saken. 14. april 2000 kjøpte Stavanger Næringsforening en helsides annonse i Stavanger Aftenblad. Annonsen var titulert «Ryfast: Kartet – det beste argumentet» og var signert næringsforeningens egne ressursgruppe for Ryfastprosjektet som inkluderte Jostein Soland. Den inneholdt et stort kart som viste de potensielle kjørerutene til Forusbeen fra Hjelmeland, Tau, Jørpeland og Forsand, både via Ryfast og via Høgsfjorderet. Vedlagt var en graf som sammenlignet kjøreavstandene. I tillegg inneholdt annonsen flere argumenter for Ryfast som for eksempel kostnad, ønsker fra folk i Ryfylke og byggetid.¹¹¹

¹¹¹ Stavanger Næringsforening. (2000, April 14). Ryfast: Kartet - det beste argumentet. *Stavanger Aftenblad*, s. 39.

Freitag 14. april 2000 **ANNONSER** Stavanger Aftenblad 39

Ryfast

Kartet - det beste argumentet

Avstander i km til Forusbein (én veg)

Sted	Ryfast via E 39 Tasta - 77 Eigningsnet	via Høgefjordbrøt	kommer i km via Høgefjordbrøt
Hjelmenland	114	85	85
Strand	85	85	85
Forsand	85	85	85
Sandnes	85	85	85
Stavanger	85	85	85
Forusbein	85	85	85

DETTE ER RYFAST

Kartet er det beste argumentet for Ryfast. For en dette sammen med reisemønstre og fremtidig utvikling i nærings- og servicevirksomhet og bebyggelse i regionen er dette det logiske alternativet.

Ryfast er et forbruksalternativ i samsvar med Solbakk, Strand og Stavanger. Det er den korteste veggen mellom Tasta og Forusbein og Nord-Jæren, det hovedvegdnet der avstrøket vil gå.

Den korteste reisetiden går også den beste ressursbruken i kommunikasjonsnettet mellom regionene. Dermed viktige nærings- og servicevirksomheter i regionen skal bli skikkelig vakkert og effektive.

Kommunikasjonsnett svært viktig for Ryfylke og Nord-Jæren.

Såfremt vi ser i tall det vi ønsker kan se av kartet. Det er en lang kortere veg for de aller fleste lokaliteter til de aller fleste reisemål. Som det går frem av oversikten vil det kommunalt anskaffede trafikkanalene ca 220 millioner kroner per år være uansett om å bygge Ryfast med en kostnadsdifferanse med Høgefjordbrøt på ca 2 millioner kroner, noe som igjen betyr at selv om Høgefjordbrøt var gratis, ville det samfunnsøkonomiske alternativet å bygge Ryfast.

I følge en undersøkelse som er gjort av Stavanger Aftenblad er Ryfast det alternativet som klart får størst støtte av de som ble mest berørt av forbruksregionen. Helt 45 prosent av innbyggerne i Ryfylke velger Ryfast fremfor Høgefjordbrøt med 11 prosent for Høgefjordbrøt alternativet.

Boringsprøvbore ble 75 kroner over en 15-årsperiode, og 7 kroner Hundvåg - Stavanger over en 15-årsperiode, under forutsetning av regjeringen sin rapport som har kostnadsregnet anslått til 1170 millioner kroner.

Med Ryfast får vi et samfunnsøkonomisk svært lønnsomt alternativ som ikke trenger offentlig subsidier i finansieringen eller Høgefjordbrøt alternativet legger opp til. I tillegg kan Rogaland fylke spare millioner i subsidier til fortløpende mellom Strand og Stavanger.

Ryfast er et miljøvennlig alternativt samfunnsøkonomisk alternativ med Høgefjordbrøt alternativet. Avgasser og støv fra trafikken kan reduseres, og utslipp fra forurensede lufte med små, vilger en den korteste forbruksregionen mellom Ryfylke og Nord-Jæren vil en utslipp 20 millioner ekstra kilokalorier per år og utslipp fra 40 hurtigbått avganger daglig hver veg mellom Strand og Stavanger.

Vi er blant de beste i verden til å bygge tunneler. Det er en kjent teknikk som gir god overikt over fremtidig vedlikehold. Gjennomføringsgraden er avhengig av politisk oppslutning og samarbeid. Dette kan gå fort dersom regionen kan samle seg om Ryfast slik det må, ser ut til. Entreprenørene garanterer en byggetid på tre år for å få ferdig tunnel mellom Stavanger og Solbakk i Strand.

STAVANGER NÆRINGSFORENING

Næringsforeningens ressursgruppe for Ryfastprosjektet er: Gunnar Østrem, leder; Johan Kåre Gjølme, Sigmund Roosen, Jonatan Soland, Einar Schibevaag

Figur 3: En helsides annonse for Stavanger Næringsforening i Stavanger Aftenblad 14. april 2000.

26. april kommenterte en leser fra Stavanger annonsen som Stavanger Næringsforening hadde trykket. Han hadde oppdaget at avstanden mellom Forsand og Forus via de to tunnelene ikke samsvarte med det kartet så ut til å vise. Derfor brukte han trippeltelleren i bilen for å måle avstandene, og la til de beregnede fjordovergangene. Han konkluderte med at tallene til Stavanger Næringsforening var langt unna virkeligheten. Det ble i leserinnlegget påpekt at slike misvisende tall svekket troverdigheten til næringsforeningens ressursgruppe for Ryfast-prosjektet.¹¹²

I en artikkel i Stavanger Aftenblad reagerte ordfører i Forsand Torstein Haukalid kraftig på feilinformasjonen. Han fortalte at han syntes det var helt bak mål at tallene var så uriktige. I samme artikkel la den ansvarlige for annonsen, Einar Schibevaag, seg helt flat for feilen, og opplyste at feilen var en glipp fra deres side. Schibevaag avslutter med at det vil komme en ny annonse med de rette tallene.¹¹³ Nevnte annonse ble publisert i samme avis, men i mye mindre skala. I stedet for en helsides annonse delte den nå siden med 14 andre

¹¹² Natvig Eritslund, L. (2000, April 26). Ryfast-bløffing. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.

¹¹³ Jøssang, T. (2000, Mai 2). Feilinformerte om Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 6.

annonser. Den nye annonsen inneholdt en beklagelse for de uriktige opplysningene og en justering av tallene som ble publisert første gang. Statens Vegvesen blir i annonsen oppgitt som kilde for tallene.¹¹⁴

Stavanger kommune planla også å bruke steinmasse fra byggingen av Ryfast til å lage to gigantiske steinfyll på Buøy og i Jåttåvågen. Dette ville øke arealet til kommunen med til sammen om lag 400 dekar. Disse arealene ville gi mulighet til enten utvikle næringen eller bygge boliger.

4.3 Turisme

Forsand kommune hadde under hele debatten en av Norges største turistattraksjoner i Preikestolen. Derfor var det naturlig at flere av argumentene handlet om hvordan et fastlandssamband kunne påvirke lokalturismen.

Flere mente at tunnelen i seg selv kunne trekke turister til området. En av de som mente dette var Cathrine Finnestad fra Tau. Hun reagerte på at mange brukte lengden på tunnelen som et argument mot å bygge Ryfast. Finnestad mente at det å ha verdens lengste undersjøiske tunnel kanskje ville få folk til å komme langveisfra for å få muligheten til å kjøre gjennom den. Derfor mente hun at Ryfast kunne ha en positiv innvirkning på turismen til Ryfylke. Det økte antallet turister ville også hjelpe på nedbetalingen av tunnelen mente Finnestad.¹¹⁵

Turistopplevelsen av å kjøre over Høgsfjorden kontra under Hidlefjorden mellom Hundvåg og Solbakk ble ofte brukt som et argument mot Ryfast. Som en løsning på den svekkede turistopplevelsen foreslo Ronald Sandvik fra Bryne at Ryfast kunne bygges i et glassrør. Det ville gi turistene mulighet til å oppleve fjorden og sjølivet.¹¹⁶ Det er ikke umulig at forslaget var ment som satire, men det ble uansett ikke fulgt opp av politikerne.

4.4 Hjelmeland kommune

Næringslivet i Hjelmeland var svært aktive i Ryfast-debatten. Næringslivet består i stor grad av havbruk, melkeproduksjon, saue-, svine og hønsehold og frukt- og bær dyrking.¹¹⁷ Disse næringene er avhengige av å kunne eksportere varer ut av Ryfylke. Derfor hadde det

¹¹⁴ Stavanger Næringsforening. (2000, Mai 2). Ryfast: Kartet - det beste argumentet. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.

¹¹⁵ Finnestad, C. (2008, september 1.). Sammen kunne vi flytte fjell. *Stavanger Aftenblad*, s. 32.

¹¹⁶ Sandvik, R. (2004, mai 22.). Ryfast i glassrør. *Stavanger Aftenblad*, s. 17.

¹¹⁷ Lauritzen, P. (2021, November 4). *Hjelmeland*. Hentet fra Store Norske Leksikon: <https://snl.no/Hjelmeland>

stor betydning for Hjelmeland om varene skulle transporteres gjennom Ryfast eller Høgsfjorderøret.

Til å begynne med var hjelmelandsbuene splittet i spørsmålet om hvilket fastlandssamband det burde satses på. Hjelmeland Næringsforening og flere av bedriftene var imot Ryfast. Grunnen til dette var at Høgsfjorderøret på dette tidspunktet var blitt sett på som et alternativ i lengre tid, mens Ryfast fortsatt var tidlig i planleggingsfasen. Dermed framsto rørbroa som det beste alternativet for å få et fastlandssamband på plass raskest mulig. Noen av de største bedriftene i Hjelmeland var tidlig ute og kritiserte Stavanger Næringsforening for deres støtte til Ryfast. De mente at Ryfast var sabotasje og en hån mot Ryfylke, og det ble truet med utmeldelse fra Stavanger Næringsforening.¹¹⁸

Andre hadde formeninger om at Høgsfjorderøret var et prosjekt uten framtid eller at det var kjøredistansen som burde være avgjørende.¹¹⁹ Men etter hvert som det ble klart at Ryfast ikke nødvendigvis trengte å ta lengre tid å få på plass enn Høgsfjorderøret begynte flere av Ryfast-motstanderne å snu.

En av kommunens viktigste bedrifter, Marine Harvest, var tydelige på at de var avhengige av Ryfast for å kunne utvikle bedriften videre. I 2004 var daglig leder i Marine Harvest region sør, Nils Viga, ute i Strandbuen og fortalte hvor viktig det var for bedriften at Ryfast kom på plass så fort som mulig. Marine Harvest i Hjelmeland fraktet da flere hundre tonn med fisk daglig ut av Ryfylke via Tau-sambandet. I tillegg hadde bedriften mye tilleggstransport som kom kjørende inn til Hjelmeland.

*«Nå må vi holde oss til Ryfast, og ikke diskutere noe annet. Vi bør gå for Ryfast for enhver pris».*¹²⁰

Marine Harvest var ikke den eneste store bedriften som ønsket forgang på Ryfast. Kjell Apeland, regionssjef for Pukk i Norstone, mente at Ryfylke måtte stå sammen om Ryfast. I tillegg til å eksportere mye varer, kjøpte Norstone en del varer og tjenester som den gang kom med ferjene. Apeland mente at Ryfast ville gjøre det lettere å rekruttere folk til å bosette seg i regionen og få Ryfylke til å blomstre.¹²¹

¹¹⁸ Jøssang, T. (1999, November 17). Kjemper sammen for rørbu. *Stavanger Aftenblad*, s. 38.

¹¹⁹ Kleppa, E., Widerøe, H., Haferkamp, O., Flaate, L., & Sageidet, M. (1999, Desember 21). Høgsfjorderøret - eit prosjekt utan framtid. *Stavanger Aftenblad*, s. 13.

¹²⁰ Moen, E. (2004, november 17). *Ryfast for einkvar pris*. Strandbuen, s. 6.

¹²¹ Moen, E. (2004, november 17). *Ryfast for einkvar pris*. Strandbuen, s. 6.

Magnus Skretting i Marine Harvest var en av de som mente at det var svært viktig å få på plass Ryfast. I 2008 oppfordret han daværende kommunal- og regionalminister, Magnhild Meltveit Kleppa, som er fra Hjelmeland, til å få på plass Ryfast. Om ikke hun lykkes med dette mente Skretting at Kleppa ikke trengte å reise hjem igjen til Hjelmeland.¹²²

4.5 Miljøvern og kollektivtransport

Miljødebatten rundt Ryfast var nok den mest innvikla delen av debatten. Det var stor uenighet om hvilket alternativ som gjorde minst og mest skade på miljøet. Jeg vil i dette delkapittelet skrive om de som argumenterte for at Ryfast var mest miljøvennlig.

Allerede i november 1999 var Rolv Egelanddal i Naturvernforbundet i Rogaland ute og sa at Ryfast uten tvil var det mest miljøvennlige alternativet om det skulle komme en fastlandsforbindelse. Ifølge Statens Veivesen Rogaland kjørte folk som reiste mellom Ryfylke og Nord-Jæren til sammen 30 millioner km i året. Egelanddal mente at Høgsfjorderøret ville være en omvei for de aller fleste reisende, og ville øke den sammenlagte distansen til 50 millioner km i året. Ryfast ville sannsynligvis også føre til at de storforurensende hurtigbåtene mellom Tau-Stavanger og Jørpeland-Stavanger stengtes ned.

De samme konklusjonene kom også frem i en nylig publisert Ryfast-rapport, basert på grove vurderinger. De mente også at Ryfast ville bety en betydelig reduisering av luftforurensningen sammenlignet med de daværende utslippene fra hurtigbåter og ferjene fra Tau og over Høgsfjorden. Ryfast ville sannsynligvis beholde den sammenlagte kjøredistansen på 30 millioner km i året, som betydde at det heller ikke ville øke utslippene fra biler. Et eventuelt renseanlegg i tunellen kunne også rense utslippene ut av tunellen.¹²³

Samferdselssjef i Rogaland i 2008, Gunnar Eiterjord, var en av de som ønsket å få frem at Ryfast var det beste alternativet om en skulle ta hensyn til miljøet. Han mente at Ryfast ville bety en betydelig reduksjon i utslipper av klimagasser i forhold til ferjene og hurtigbåtene mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Han mente dessuten at Ryfast var et mer miljøvennlig alternativ enn Høgsfjorderøret.¹²⁴

Østerhus Bilruiter, som tidligere drev busstrafikken i Ytre Ryfylke, mente at Ryfylke var det beste alternativet med tanke på effektiv kollektiv transport. Det ville også gi mulighet

¹²² Jøssang, T. (2008, desember 17.). Kleppa mener veien er ryddet for Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 9.

¹²³ Jøssang, T. (1999, november 19). Ryfast best for miljøet. *Stavanger Aftenblad*, s. 25.

¹²⁴ Jøssang, T. (2008, september 19). 2,5 milliarder å spare på Ryfast. *Stavanger Aftenblad - Lokal*, s. 2-3.

for direkteruter til blant annet verftet Rosenberg på Hundvåg, Sentralsykehuset i Stavanger og Høgskolen i Stavanger. Administrerende direktør i Østerhus Bilruter i 1999, Hallgeir Barkved, mente at Høgsfjordsrøret ville føre til at flere ville velge å kjøre privatbil eller reise med hurtigbåt fremfor å ta buss.¹²⁵

Kollektivtransport ble jevnlig brukt som argument for Ryfast. Dette fordi det ville gjøre det både enklere og billigere for pendlere å reise til jobb på Nord-Jæren. Som nevnt i kapittel 3.1.1 var det i 2000 1918 mennesker som pendlet ut av Strand kommune. De aller fleste av disse pendlet til Nord-Jæren, og et godt kollektivtilbud ville ha betydning for en stor del av befolkningen i Strand.

Et godt kollektivtilbud ville også bety mindre forurensning fra biltrafikken. Dette ble hyppig brukt som argument fra miljøforkjemperne som ønsket Ryfast. Flere var skeptiske til at Ryfast ville være mer miljøvennlig enn ferjene, spesielt da disse sannsynligvis skulle byttes ut med mer miljøvennlige gassdrevne ferjer. Fylkesordfører i Rogaland, Tom Tvedt, bekreftet i Stavanger Aftenblad at Miljøverndepartementet hadde vært med og utredet de mulige konsekvensene av Ryfast. Konklusjonen var at Ryfast ville være mer miljøvennlig enn ferjene, selv med ny gassteknologi.¹²⁶

Noen mente at de potensielt høye bompengene også var positivt for miljøet. Cathrine Finnestad fra Alsvik, like utenfor Tau, var en av de som gjorde et poeng ut av dette. Hun mente at bompengene kunne føre til to ting. Enten ville flere velge å kjøre i samme personbil, da prisen gjaldt per bil, og dermed ville prisen per person bli lavere. Ellers ville folk velge å heller reise med kollektivtransport. Begge deler ville føre til både mindre forurensning, men også bedre trafikkavvikling i Stavanger.¹²⁷

4.6 Økonomi

Selv om mange var involverte i den offentlige debatten var det til syvende og sist politikerne som skulle bestemme om det skulle bygges et fastlandssamband og om det eventuelt skulle bli Ryfast, Høgsfjordsrøret eller et annet alternativ. Om et av alternativene ble for dyrt for kommunen de tilhørte ville det ikke blitt aktuelt å velge dette. Derfor ble prisen på sambandene, finansiering og fordeling av utgifter heftig diskutert.

¹²⁵ Jøssang, T. (1999, november 24). Ryfast best for bussen. *Stavanger Aftenblad*, s. 31

¹²⁶ Tvedt, T. (2008, januar 15). Et godt grunnlag. *Stavanger Aftenblad*, s. 39.

¹²⁷ Finnestad, C. (2008, september 1.). Sammen kunne vi flytte fjell. *Stavanger Aftenblad*, s. 32.

Etter at Ryfast AS ble stiftet i 1999 ble det avholdt et møte for å diskutere den mulige veiforbindelsen mellom Strand og Hundvåg. Til stede på møtet var teknisk sjef i NCC Eeg-Henriksen, Hans Christian Evensen. NCC hadde blant annet vært med på å bygge datidens dypeste undersjøiske tunnel under Bømlafjorden. De hadde regnet ut at en tunnel mellom Strand og Hundvåg ville koste rundt 650 millioner kroner i tillegg til lys, signaler og renssekostnader. De tidligere prisanslagene for Høgsfjorderøret var på 1 milliard kroner. Arbeiderpartiets Johan Kåre Gjølme var også til stedet på møte. Han informerte om at prisanslagene på 1 milliard kroner ikke lenger holdt, men burdet oppjusteres med 50% til 1,5 milliard kroner.¹²⁸

En av betingelsene fra Ryfylke og Fylkestinget for å bygge Høgsfjorderøret var at det skulle gå hurtigbåt mellom Tau og Stavanger med like mange avganger som ferja den potensielt skulle erstatte. Terje Langvik fra Tau var blant dem som poengterte at ansvaret for å drifte hurtigbåten ville havne hos fylket. Hvis Fylkestinget heller gikk inn for å bygge Ryfast ville ikke hurtigbåtene mellom Tau og Stavanger lengre være nødvendige. På denne måten kom fylket til å spare flere millioner i året.¹²⁹

Ifølge de første beregningene lagt frem av veisjefen i Rogaland i 1999, ville Ryfast tåle en større prisøkning enn Høgsfjorderøret. Om prisen på røret skulle stige, noe som ikke var usannsynlig siden dette ikke var et utprøvd teknologiprojekt, kunne hengebro over Høgsfjorden være mer lønnsomt. Ifølge seksjonsleder Gunnar Eiterjord, ved Rogaland vegkontor, ville hver krone investert i Ryfast gi omtrent to kroner tilbake. Ut ifra beregningene ville Høgsfjorderøret til sammenligning nesten ikke gi noen kroner tilbake.¹³⁰

I Stavanger Aftenblad 29. januar 2005 listet Ryfast-forkjemper Kristoffer Grødem opp ti grunner til å velge Ryfast. En av de ti grunnene var at Ryfast ville kunne fullfinansieres av bompenger. Ryfylketrafikken ville sammen med Hundvågtrafikken generere nok penger til å dekke kostnadene ved Ryfast. Ifølge Statens vegvesen ville Høgsfjord-prosjektet uansett være avhengig av betydelig statsstøtte. Dette blant annet fordi en fjordkrysning over Høgsfjorden ville kreve veiutbedring til Sandnes, strekningsvise tiltak mellom Jørpeland og Sand, i tillegg til finansiering av hurtigbåter fra Tau og Jørpeland til Stavanger. De beregnede bompenginntektene var også beregnet til å bli lavere over Høgsfjorden enn ved Ryfast-alternativet. Dette både fordi mange ville bruke hurtigbåtene, men også fordi prosjektet ikke

¹²⁸ Bøe, A. (1999, oktober 7). Tunnel billigere enn røret. *Stavanger Aftenblad*, s. 36.

¹²⁹ Langvik, T. (1999, november 11.). Ryfylke er delt om lag på midten. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.

¹³⁰ Jøssang, T. (1999, november 11.). Marginene mindre for Høgsfjord-røret. *Stavanger Aftenblad*, s. 31.

ville få hjelp av hundvågstrafikken. Høgsfjord-prosjektet ble også ofte foreslått sammen med en krysning over Gandsfjorden, noe som ville økt finansieringsbehovet ytterligere.¹³¹

4.7 Skeptisisme til Høgsfjordrøret

Allerede i 1987 var planen at Ryfylke skulle få et fastlandssamband i form av ei rørbro mellom Oanes og Lauvvik. Ei slik rørbro ville være et stort teknologisk fremskritt og prosjektet fikk støtte fra samtlige kommuner i Ryfylke. Prosjektet dro ut i tid, og prisen på rørbro steg samtidig som undersjøiske tunneler økte i popularitet i Norge. Dermed fikk prosjektet jevnlig tilbakeslag og finansieringen måtte revurderes.¹³²

Av den grunn begynte naturligvis mange å miste sin tiltro til prosjektet, og da Ryfast ble lansert i 1999 så mange på tunnelen som en mulighet til å få fortgang på et fastlandssamband. Noen hadde gitt Høgsfjordrøret helt opp, og andre tenkte at Ryfast var et raskere alternativ å få på plass. Derfor ble Ryfast fort et populært alternativ, spesielt blant de som ikke hadde noen klar geografisk preferanse til hvor fastlandssambandet skulle ligge.

Flere reagerte også på at Ryfast brukte kort tid på å bli tilsynelatende mer populært enn Høgsfjordrøret. Etter Stavanger Aftenblad sin undersøkelse om fjordkrysning for Ryfylke i 1999 sa leder i interimstyret i Ryfast AS Steinar Olsen følgende: «Det bør være et tankekors at flere nå ønsker et alternativ som bare har vært omtalt i media i tre-fire uker enn et Høgsfjordrør man har planlagt i 18 år.»¹³³ Sitatet kommer selvsagt ikke fra en nøytral part, men stemmer ganske godt overens med det mange virket til å mene; momentet til Ryfast kunne være det som skulle få på plass et fastlandssamband.

En av de som hadde mistet tilliten til Høgsfjordrøret da Ryfast AS ble lansert var Arne J. Vigstad fra Jørpeland. Vigstad var frustrert over at Høgsfjordrøret hadde blitt debattert i nesten tjue år nesten uten at noe var satt ut i handling. Han mente at prosjektet var i ferd med å gå ut på dato, og at det var på tide å begynne å se på andre alternativer. Han var dypt uenig med folk som mente at Ryfast burde bli til. Vigstad uttalte at nesten tjue år med synsing var et godt tegn på at prosjektet burde revurderes mot andre alternativer, og at nettopp Ryfast var et godt alternativ. Han mente dessuten at hele poenget var å få en ferjefri forbindelse mellom Ryfylke og Nord-Jæren, da ferjene var i ferd med å avfolke Ryfylke. Nå var det ifølge

¹³¹ Jøssang, T. (2005, januar 29.). Høgsfjord-drømmer. *Stavanger Aftenblad*, s. 59.

¹³² Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/magasinet/i/Kvpb7G/hoegsfjord-roeret-det-visjonære-pionerprosjektet-som-sank>

¹³³ Soppeland, J. (1999, november 20). -Fornuften seirer. *Stavanger Aftenblad*, s. 2.

Vigstad på høy tid å få i gang en handlekraftig debatt om ferjefritt Ryfylke, med en klar tidsplan for når dette skulle være på plass.¹³⁴

4.8 Hundvåg

Hundvågs befolkning var under debatten splittet angående Ryfast. Mye av dette skyldtes uklarhet rundt hvordan Ryfast ville bli. Det var mye frem og tilbake om hva Ryfast kom til å bety for trafikken og miljøet på Hundvåg. Spesielt i starten av debatten hadde mange en oppfatning om at hele ryfylketrafikken skulle ledes gjennom store deler av Hundvåg før den skulle fortsette videre gjennom en tunnel til Stavanger.

Selv om mange beboerne på Hundvåg var skeptiske til Ryfast fikk tunnelen tidlig støtte fra politikerne på Hundvåg. I en reportasje som Stavanger Aftenblad publiserte allerede i november 1999 kunne leder for Hundvåg bydelsutvalg, Egil Olsen, fortelle at utvalget var svært positive til Ryfast. Olsen fortalte at Hundvåg måtte se fremover mot den voldsomme utviklingen øya stod ovenfor. Når øya var ferdig utbygd, ville den ha en befolkning på rundt 20 tusen innbyggere. Da mente Olsen at det sa seg selv at Hundvåg ville trenge gode kommunikasjonsmuligheter. Men som Høyre-politiker kunne ikke Olsen stille seg bak et bompengekrav, og fortalte at utvalget heller ikke hadde diskutert hvordan de ville forholde seg til en eventuell bompengefinansiering.¹³⁵

Våren 2010 gikk direktør i International Research Institute of Stavanger (IRIS) og trafikkforsker Gottfried Heinzerling ut i Stavanger Aftenblad og sa at med oppgradering av kollektivtransporten på Hundvåg ville øye klare seg videre med Bybrua som eneste forbindelse til fastlandet. Lederen i Hundvåg bydelsutvalg Egil Olsen var kraftig uenig i dette. Han pekte på at Hundvåg med bybruene ville fortsette å vokse i tillegg til at Storhaug, som delte veinettet med Hundvåg, heller ikke var ferdig utbygget. Han mente at å satse kun på kollektivtransport og Bybrua som fastlandsforbindelse var som å tro på julenissen. Argumentet støttet han i at Hundvågpolitikere, med støtte fra bystyret, hadde tilnærmet stanset all boligbygging på øya i påvente av Ryfast. Kun balansert utbygging og fortetting ble godtatt på Hundvåg. Rundt 700-800 planlagte boliger stod da på vent på Hundvåg. Dette var boliger som Stavanger trengte og dette håpet Olsen kunne styrke planen om å få på plass

¹³⁴ Vigstad, A. (1999, oktober 28.). Revurdere Høgsfjordrøret. Stavanger Aftenblad, s. 20.

¹³⁵ Bøe, G. (1999, november 29.). Hundvåg vil ha tunnel. Stavanger Aftenblad, s. 24.

Ryfast. Videre pekte Olsen på viktigheten av Ryfast for sikkerheten til innbyggerne på Hundvåg.¹³⁶

«Av sikkerhetskensyn må vi ha en forbindelse til byen. Det skal bare en liten punktering eller en trafikkulykke til, så kommer verken sykebil eller brannbil forbi, og dess mer vi bygger ut dess større er sannsynligheten for at noe uheldig skjer.»¹³⁷

4.9 For fastlandssamband over Høgsfjorden – men senere

Det er viktige å poengtere at mange som argumenterte for Ryfast gjorde det klart at det ikke betydde at de hadde motstand til Høgsfjorderøret. Ofte ble det presisert at de så fordelene med et fastlandssamband over Høgsfjorden, og at de godt kunne forstå hvorfor beboerne på Forsand ikke var begeistret for Ryfast. Poenget deres var da ofte at Ryfast var det som tjente fleste mennesker, og at en Høgsfjordkrysning kunne komme på et senere tidspunkt når økonomien tillot det.

Noen påpekte også at Ryfylke til slutt sannsynligvis ville få begge sambandene, men at om Ryfylke lot seg splitte ville det bare ødelegge begge sak da det ville ta lengre tid før et samband var på plass. Ryfast-tilhenger Cathrine Finnestad poengterte i et leserinnlegg innsendt til begge avisene at det ikke var en kamp mot Høgsfjorderøret, men en kamp for begge fastlandssambandene. Hun skrev at Ryfylke dessverre ikke kunne få alt på en gang, men at om folket i Ryfylke fortsatte å motarbeide hverandre ville de hverken få det ene eller det andre alternativet. Om Ryfylke derimot stod samlet om Ryfast som førsteprioritet, så kunne de deretter stå samlet om å få bro over Høgsfjorden i neste omgang. Hun ønsket dessuten å beholde Oanes-ferja frem til en bro var på plass av hensyn til de med tunnelskrekk og til de gangene tunnelen måtte stenges. Finnestad avsluttet leserinnlegget med å si at debattantene ikke burde la «dette få utvikle seg til en kamp mellom to parter. Sammen kan vi flytte fjell.. eller i dette tilfellet, fått tunnel».¹³⁸

4.10 Magnhild Meltveit Kleppa

Når en diskuterer Ryfast-debatten er det vanskelig å komme utenom Magnhild Meltveit Kleppa, som av mange omtales som den som personen som har betydd mest for Ryfast. Stavanger Aftenblad omtalte til og med Ryfast som «Magnhild Meltveit Kleppas vei».

¹³⁶ Seglem, E. (2010, mai 4.). Hundvåg har en plan for å få Ryfast på plass. *Stavanger Aftenblad*, s. 5.

¹³⁷ Seglem, E. (2010, mai 4.). Hundvåg har en plan for å få Ryfast på plass. *Stavanger Aftenblad*, s. 5.

¹³⁸ Finnestad, C. (2008, september 1.). Sammen kunne vi flytte fjell. *Stavanger Aftenblad*, s. 32.

Videre i samme artikkel blir hun kalt for jordmor for tunnelen på grunn av rollen hun spilte som samferdselsminister da prosjektet fikk gjennomslag. Meltveit Kleppa er selv født og oppvokst i Hjelmeland kommune. I utgangspunktet var hun for krysning over Høgsfjorden, men da fylkestinget gikk inn for Ryfast gjorde hun sitt beste for å få på plass en fastlandsforbindelse. Når hun først engasjerte seg for Ryfast skrev hun en lang liste med navn over personer hun ønsket å kontakte for å legge press på for prosjektet. Hun fikk æren av og ta første spadetak da prosjektet begynte i 2012.¹³⁹ Magnhild Meltveit fikk også være med den offisielle åpningen Ryfast i desember 2019 der hun var en av hovedpersonene.¹⁴⁰

Allerede da hun var kommunalminister ble Magnhild Meltveit Kleppa sett på som en viktig brikke for å få på plass Ryfast. Magnus Skretting, havbrukstopp i Kleppas hjemkommune Hjelmeland, sa i 2008 at hun kom til å fikse Ryfast, ellers trengte hun ikke å komme hjem igjen. Til dette svarte Kleppa at hennes soleklare ambisjon var å få på plass Ryfast og Eiganestunnelen.¹⁴¹

4.11 Oppsummering

4.11.1 Argumentene

Et av de største argumentene som ble brukt i starten av debatten, som også var mye av grunnen til at Ryfast AS ble opprettet, var at mange mente at Høgsfjorderet ikke hadde noe fremtid. Planleggingen av røret hadde vart i flere tiår uten noe fremgang. Flere tenkte derfor at toget var kjørt og at om Ryfylke skulle få en fastlandsforbindelse måtte de finne en annen løsning. Det viktigste for disse var bare å få et ferjefritt samband mellom Ryfylke og Nord-Jæren.

Andre argumenterte med at selv om Høgsfjorderet fortsatt var en mulighet, så ville Ryfast uansett gå fortere å få på plass. I tillegg var det fortsatt ikke blitt bygget rørbro noe sted i verden. Bare i Rogaland var det blitt bygget flere undersjøiske tunneler, og teknologien var blitt ganske standard prosedyre. Dermed mente mange at det ville være mer sikkerhet rundt byggingen av en tunell enn ei rørbro.

¹³⁹ Jacobsen, O. (2019, april 6.). – *Mange tror at Magnhild er snill, men hun er hard i klypa når hun må*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/magasin/i/506REK/mange-tror-at-magnhild-er-snill-men-hun-er-hard-i-klypa-naar-hun-maa>

¹⁴⁰ Jøssang, T. (2019, 31. desember). *Se bildene fra åpningen av Ryfylketunnelen*. Hentet fra Strandbuen: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/opmBdj/se-bildene-fra-aapningen-av-ryfylketunnelen>

¹⁴¹ Jøssang, T. (2008, desember 17.). Kleppa mener veien er ryddet for Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 9.

Den økte kunnskapen rundt undersjøiske tunneller hadde også senket prisen på slike prosjekter og det ble argumentert for at Ryfast kom til å koste mindre enn Høgsvfjordprosjektet. Rørbrø var som sagt uprøvd teknologi og det var ingen garanti for at prisberegningene var nøyaktige. I tillegg ble det beregnet at Ryfast ville kunne fullfinansieres av bompenger, uten å være avhengig av statlig eller kommunal støtte. Dette betydde dermed at Ryfast også ville tåle en større prisøkning. Grunnen til at Ryfast ville kunne tjene inn så mye bompenger var at ryfylketrafikken ikke ville få noen alternative kjøreruter til Nord-Jæren i tillegg til at deler av Hundvågs beboer også ville benytte seg av Hundvågtunnelen.

Høgsvfjordrøret var derimot avhengig av støtte for å få prosjektet finansiert. Røret måtte kombineres med hurtigbåter fra Jørpeland og Tau. Driften av båtene ville kostet penger i tillegg til at det ville bli mindre trafikk gjennom røret og dermed mindre reisende til å betale bompenger. En bro over Høgsvfjorden ville også krevet forbedringer av veiene fra Lauvvik til Sandnes. Høgsvfjord-tilhengerne argumenterte også med at bro over Høgsvfjorden ville føre til bro over Gandfjorden for dermed å avlaste trafikken i Sandnes i tillegg til å korte ned kjøredistansen til Stavanger. Men bro over Gangfjorden ville også ført til enda en kostnad. Mange Ryfast-tilhengere argumenterte for at totalkostnaden for Ryfast ville dermed bli mye mindre enn Høgsvfjordrøret, samtidig som at prosjektet ikke ville trenge støtte fra verken stat eller kommune.

Flere mente også at Ryfast ville være det billigste for pendlerne. Det var dem som hadde mest bruk for et fastlandssamband. De aller fleste pendlerne fra Ryfylke reiste til Forus og nordover. Selv om selve fjordovergangen var billigere over Høgsvfjorden ville likevel totalsummen der bli høyere enn Ryfast for de som skulle til Stavanger og omegn. Dette var på grunn av den ekstra distansen som pendlerne måtte kjøre. Dette gjaldt da mesteparten av Ryfylke, bortsett fra Forsand. Men det ble påpekt at Strand kommune hadde flere pendlere enn Forsand hadde innbyggere.

Den kortere kjøredistansen for pendlerne ble også brukt som argument for at Ryfast var mer miljøvennlig enn både ferjer og Høgsvfjordrøret. Det ville også være enklere for folk å benytte seg av kollektivtransport til Nord-Jæren og dermed redusere luftforurensningen fra trafikken. Hundvågtunnelen ville også være viktig for å avlaste all trafikken over Bybrua.

Flere debattanter forklarte også at de ikke hadde noe imot Høgsvfjordprosjektet og at de så behovet til for eksempel Forsand, men at de synes Ryfast hastet mer, og så ville de være

med å ta kampen for Høgsfjord-prosjektet etterpå. Dette gjelder selvsagt ikke alle, men er likevel greit å poengtere.

4.11.2 Debattantene

De viktigste debattantene for Ryfast, var kanskje Stavanger Handelsforening og Hafrsfjord Rotary. Det var disse som startet Ryfast AS og var de første forkjemperne for prosjektet. I starten tok de stor plass i debatten og de sa selv at de var nødt til å markere seg fort for å ta igjen forspranget Høgsfjordrøret da hadde. Stavanger Næringsforening hadde tilstrekkelige økonomiske ressurser til å investere i annonser i Stavanger Aftenblad. Etter å tilsynelatende ha fått støtte fra flertallet av politikerne og befolkningen forsvant de litt fra den offentlige debatten, med unntak av de som var medlemmer i Ryfast AS.

Flertallet av politikerne i Stavanger kommune var også for Ryfast. Stavanger var uten tvil den kommunen hvor størst andel av debattantene ønsket seg Ryfast mest. Hundvåg var på sin side mer splittet, men trafikutfordringene over Bybrua gjorde at beboerne på Hundvåg så nødvendigheten av Ryfast for å få en tunell til Stavanger. Den økte støtten kom også som en konsekvens av at Ryfast-planene ble tydeligere.

Strand kommune var i den offentlige debatten splittet på midten, særlig blant den ikke politiske delen av befolkningen. Selv om mye tydet på at flertallet ønsket Ryfast, så var den offentlige debatten ganske jevn. Dette kan være på grunn av at Ryfast stort sett hadde et politisk flertall og Ryfast-tilhengerne følte seg mer komfortable enn Høgsfjord-tilhengerne. Blant politikerne kom støtten litt senere, men etter hvert fikk Ryfast støtte fra et klart flertall.

Hjelmeland kommune markerte seg ikke veldig mye i debatten, men hjelmelandsbuene var stort sett for Ryfast. Prosjektet fikk også støtte fra kommuner i Indre Ryfylke, spesielt Suldal, men dette var mest for å opprettholde et godt forhold til Strand og Hjelmeland, og for å ha bedre forutsetninger for å få gjennomslag for sine egne saker i fremtiden.

5 Høgsfjord-tilhengerne

Da Ryfast først ble nevnt i 1998 hadde Høgsfjordrøret vært sentralt i diskusjonen om en fjordkrysning mellom Ryfylke og Nord-Jæren i nærmere to tiår. For mange var det en rørbro mellom Oanes og Lauvvik som skulle erstatte ferjene. Røret hadde møtt lite motstand de siste årene, men prosjektet hadde heller ikke hatt stor fremgang. Da Ryfast kom inn i bildet, ble den plutselig høyaktuell igjen.

De fleste tettstedene som kunne bli berørt av et eventuelt Ryfast, var splittet om prosjektet og argumentene mot tunellen var mange. Et godt bilde på det er en annonse i Stavanger Aftenblad fra desember 2011, et halvt år før regjeringen vedtok prosjektet. Annonsen var for «Markering MOT RYFAST» i Ryfast. Annonsen lokket med appeller ved:

- Ole Tom Guse, ordfører i Forsand kommune.
- Leif Nieuwejaar, leder av Strand AP.
- Erik Thoring, Naturvernforbundet
- Thomas Middelthon, Vårt Stavanger
- Gert Helmut Engeliën, NAF-medlem
- Rune Rødfjell, som opplevde og forteller om brannen i Oslofjordtunnelen.

Dermed skulle representanter fra tre av de mest berørte kommunene holde appell, tilsynelatende uten noen representanter fra Sandnes kommune som hovedsakelig var imot Ryfast i den offentlige debatten. I tillegg kom det eksperter innen naturvern, trafikkikkerhet og transport. Sistemann ut var Rune Rødfjell som havnet midt oppi brannen i Oslofjorden og skulle fortelle om potensielle farer ved å bygge en undersjøisk biltunnel. I dette kapittelet skal jeg se nærmere på hvem som argumenterte for Høgsfjorden og hvilke argumenter som ble brukt.

5.1 Byutviklingen og Gandsfjord-bro

En stor del av Ryfylkebefolkningen hadde jobber på Nord-Jæren. Derfor var det mange som spekulerte i hvor det ville dukke opp flest jobber; i Sandnes eller Stavanger? Flere tenkte at Stavanger hadde nådd sitt potensiale og at det nå var Sandnes sin tur til å få oppleve vekst. Det ble argumentert med at Rogaland lenge hadde satset på Stavanger, men at de nå burde utvide horisonten og rette blikket mot Sandnes.

Mange påpekte at utviklingen allerede hadde begynt på Forus, uavhengig av hvilket samband de ønsket. Selv om partene var enige om veksten på Forus, som ligger midt imellom Stavanger og Sandnes, var det uenighet om hvilken vei som var raskest fra Ryfylke. Grunnen til at Høgsfjorden ble vurdert som raskeste vei til Forus, var fordi det på den tiden forelå planer om å bygge enten en tunnel eller en bro over Gandsfjorden. Det ble foreslått flere mulige plasseringer, men uansett ville Ryfylketrafikken slippe å kjøre innom Sandnes by for å komme seg til Forus. Med fjordkryssing over Høgsfjorden og Gandsfjorden ville også Ryfylketrafikken unngå det verste av rush-trafikken i Sandnes og Stavanger.

I april 2004 stemte bystyret i Sandnes for å få utredet bro over Gandsfjorden. Da hadde kommunen diskutert en mulig fjordovergang over Gandsfjorden i 40 år. Etter uenighet om kommunen skulle gå for tunnel eller bro besluttet utvalget for byutvikling å gå for bygging av bro. En fjordkryssing over Gandsfjorden ville vært siste ledd for å få en ringvei rundt Sandnes sentrum. Den ville fjernet mye av trafikken gjennom Sandnes sentrum i tillegg til at mange ville fått kortere reisetid mellom øst og vest i kommunen. Den ville også være viktig for den videre utviklingen av Sandnes kommune.¹⁴²

Reidar Møller fra Sandnes var en av de som mente at en fastlandsforbindelse over Høgsfjorden ville tjene Ryfylke mer enn Ryfast. Han skrev i Stavanger Aftenblad at en fjordkryssing over Høgsfjorden kombinert med bro over Gandsfjorden ville legge forholdene til rette for både næringsliv og boliger i Ryfylke og Sandnes. Forus ville også nås minst like fort med Høgsfjorderør eller bro som med Ryfast. Fjordkryssing over Høgsfjorden ville også sørge for at Forsand ikke havnet i bakevja.¹⁴³

Mange ryfylkinger trodde at Sandnes etter hvert kom til å vokse seg større en Stavanger. Økningen i innbyggertallet i Stavanger hadde de siste årene blitt mindre, og flere siddiser mente at Stavanger trengte Ryfast for å kunne utvikle byen videre. Leder i Strand Arbeiderparti, Bjørn Ove Hersdal, mente at det ville være urettferdig ovenfor Ryfylke om det var Stavangers behov som skulle avgjøre om det skulle bli Ryfast eller samband over Høgsfjorden. Selv om han selv var fornøyd med den veksten Strand allerede hadde i 2007 (2,2% mot Stavangers 1,9%), trodde han ikke at Ryfast ville bidra til byutvikling på

¹⁴² Stueland, E. (2004, april 26.). Politikere for Gandsfjord-bru. *Stavanger Aftenblad*, s. 31.

¹⁴³ Møller, R. (2004, mai 19.). Til kamp mot Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 13.

Jørpeland. Ifølge Hersdal burde ikke all vekst skje i Stavanger, men at Sandnes også burde få vokse.¹⁴⁴

5.2 Strand kommune – splittet til siste slutt

Strand kommune var splittet om Ryfast, og debatten var stor innad i kommunen. Både politikere og beboere utenfor politikken argumenterte både for og mot en Høgsfjordbro.

Et godt eksempel på splittelsen om Ryfast-prosjektet i Strand kommune var striden innad kommunens politikere i 2008. Daværende ordfører var Ryfast-motstander Helge Steinsvåg. Steinsvåg gikk ut og svartmalte Ryfast-prosjektet. Dette likte mange av kommunens politikere dårlig. Kristelig Folkeparti, Venstre, Høyre og Senterpartiet i Strand, som utgjorde flertallskonstellasjonen i kommune, svarte i en pressemelding at deres ønske var at Fylkestinget skulle holde fast på Ryfast.

Varaordfører i Strand, Laila Steinsvik fra KrF, sa at dette var et signal innad til ordfører Steinsvåg, og utad til omliggende kommuner og fylkeskommune, om at Strand kommune jobber etter de vedtakene som er fattet.¹⁴⁵

Ordfører Helge Steinsvåg fortsatte sin kamp mot Ryfast helt til prosjektet ble vedtatt i juli 2012. Så sent som i mai 2012 fikk han kritikk fra opposisjon i kommunen for å opptre illojalt i Ryfast-saken. Dette skjedde var i etterkant av et møte mellom Steinsvåg, tre andre ryfylke-ordførere og Magne Rommetveit, sakfører for Ryfast. Steinsvåg hadde avbrutt møtet 10 minutt før slutt for å snakke med Rommetveit på tomannshånd.

Opposisjon fryktet at dette var et nytt forsøk på å stanse Ryfast-prosjektet. Helene Barkved, i Strand Høyre, sa til Stavanger Aftenblad at ordføreren burde fullføre oppgaven sin i stedet for å motarbeide fattet av kommunestyret. Arild Melberg i Strand KrF sa i samme artikkel at han forventet at ordfører i Strand gjorde det han kan for at flertaksvedtak i Strand kommunestyret ble frontet på en positiv måte. Han forventet også at ordføreren skulle jobbe aktivt for at alle vedtak ble realisert og effektivt. Alt annet, ville ifølge Melberg, være illojalt og undergrave grunnlaget for hele det lokalpolitiske styringssystemet.

Helge Steinsvåg og Magne Rommetveit mente selv at praten de hadde hatt ikke stod i opposisjon til Steinsvågs oppgaver som ordfører. Ordføreren selv sa at det Strand kommune står for angående Ryfast kom tydelig frem i møtet med de andre ordførerne. Møtereferatet

¹⁴⁴ Hersdal, B. (2008, mai 20.). Stopper Stavanger uten Ryfast? *Stavanger Aftenblad*, s. 38.

¹⁴⁵ Jøssang, T. (2008, januar 25.). Ryfast-strid i Strand. *Stavanger Aftenblad*, s. 57.

hadde han gitt til både Strandbuen og Stavanger Aftenblad, og han kunne gjerne gi det til de andre politikerne i kommunen om det var nødvendig. Rommetveit, som selv var medlem av Arbeiderpartiet, sa at de hadde hatt en helt naturlig samtale da begge var medlemmer av samme parti. Han syntes at ordføreren og Strand AP hadde håndtert dobbeltrollen svært godt.¹⁴⁶

Misnøyen blant opposisjonen forble likevel stor. Gruppeleder Helene Barkved var lei av at Steinsvåg stort sett var negativ til Ryfast i media, og holdningene til Steinsvåg ble derfor tatt opp i en interpellasjon under et kommunestyremøte i juni 2012.¹⁴⁷

Steinsvåg hadde lenge vært motstander av Ryfast-prosjektet, og hadde en viktig rolle i den offentlige debatten. Ønsket hans var å bygge bro over Høgsfjorden. Som et alternativ til Ryfast foreslo han og partikollega Geir Bolme i 2005 hurtigtog fra Stavanger til Solbakk. Toget skulle gå over Hundvåg og via Tasta til jernbanestasjonen på Tasta. Det mente Steinsvåg og Bolme ville være et rimeligere alternativ til Ryfast. Å ta hurtigtog til Stavanger ville være mye raskere enn bil, og det ville også spare Stavanger for mye trafikk. I tillegg var det mye mer miljøvennlig og fremtidsrettet.

De sparte utgiftene ved å ikke bygge biltunnel kunne senere brukes til å bygge bro over Høgsfjorden. I mellomtidene kunne Oanes-sambandet fortsette å gå som vanlig. Dette mente sa Steinsvåg at ville være et godt kompromiss for både Ryfast- og Høgsfjord-tilhengerne. Løsningen mente de også ville være bra for eksportørene i Hjelmeland, som kunne plassere laks i kjølekonteinere på toget som ville frakte laksen videre nedover Europa. Fiskå Mølle ville også dra nytte av å kunne frakte kraftfor med tog fra Solbakk.¹⁴⁸ Prosjektet fikk aldri medhold og ble fort glemt.

Steinsvåg ble ordfører i Strand kommune i september 2007.¹⁴⁹ Under hele valgkampen var han svært aktiv i debatten og kjempet hardt for Høgsfjorden. Men ordførerrollen skapte en rollekonflikt da han skulle representere et kommunestyre der flertallet var for Ryfast. I en leder for Strandbuen skrev ansvarlig redaktør, Gaute Henriksen, at Steinsvåg var blitt en ordfører uten makt. Henriksen skrev at Steinsvåg frem til valget hadde vært en aktiv, omstridt og profilert lokalpolitiker. Rollen som ordfører hadde gjort Steinsvåg «politisk kastret». Han

¹⁴⁶ Jøssang, T. (2012, mai 25.). *Pepper mot Strandaordføreren*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/oeke0/pepper-mot-strandaordfoereren>

¹⁴⁷ Jøssang, T. (2012, juni 5.). Siste slaget om Ryfast står i dag. *Stavanger Aftenblad*, s. 13.

¹⁴⁸ Larsen, R. (2005, mars 18.). Hurtigtog til Solbakk. *Strandbuen*, s. 5.

¹⁴⁹ Jøssang, T. (2012, juni 5.). Siste slaget om Ryfast står i dag. *Stavanger Aftenblad*, s. 13.

mente at varaordfører nå hadde større makt enn Steinsvåg siden hun hadde det politiske flertallet bak seg i Ryfast-saken.¹⁵⁰

5.3 Sandnes kommune

Selv om et fastlandssamband hadde størst betydning for Ryfylke, var det Stavanger og Sandnes kommune som var de klart mest aktive kommunene i den offentlige debatten i Stavanger Aftenblad. Politikerne i Sandnes argumenterte hovedsakelig ene og alene til fordel for et fastlandssamband mellom Oanes og Lauvvik.

Etter at Ryfast var blitt lansert og mange av de sentrale aktørene hadde gitt sin støtte til prosjektet, samlet formannskapet i Sandnes seg for å diskutere saken. Hele formannskapet, med unntak av Venstres Torleiv Robberstad, var enige i at Høgsfjorderet fortsatt var det beste alternativet. De mente at Stavanger ønsket å få Ryfast på grunn av de tilhørende Eiganes- og Hundvågtunnelene. Robberstad mente at om de så på hele regionen under ett var Ryfast det beste alternativet. Ordfører i Sandnes, Jostein W. Rovik, svarte med at det ikke var noen tvil om at utviklingen kom til å skje på den sørliggende delen av Nord-Jæren, og at veinettet ville bli utviklet ut ifra dette. Det ble under møtet vedtatt, med 12 stemmer mot 1, at Sandnes skulle gå inn for å delfinansiere Høgsfjorderet ved hjelp av bompengeneinkreving. I tillegg skulle kommunen gi prosjektet et rentefritt lån på 20 millioner kroner. Om ikke lånet var nedbetalt til fastsatt tid, åpnet kommunen også for å gjøre det gjenværende beløpet om til et tilskudd.¹⁵¹

Det var ikke bare politikerne i Sandnes som engasjerte seg på vegne av Høgsfjorderet. Også vanlige sandnesbuer ytret sin støtte til røret i Stavanger Aftenblad. En av de som var tidlig ute og talte mot Ryfast var Johannes Øksnevad. Han kritiserte både Stavanger kommune, siddiser og Stavanger Aftenblad for å forsøke å snakke røret ned. Øksnevad skrev at røret var nødvendig for Forsands fremtid, og at Stavanger ikke måtte komme og ødelegge et prosjekt som allerede hadde blitt planlagt i 18 år. Hans oppfordring til Stavanger var at de skulle hjelpe med å få gjennomført byggingen av Høgsfjorderet før de kunne begynne å tenke på et Ryfast.¹⁵²

Høle i Sandnes kommune ble også brukt i debatten som en grunn til å bygge bro over Høgsfjorden. Det lille tettstedet ligger like ved Lauvvik. Ole Tom Guse, lokalpolitiker for KrF

¹⁵⁰ Henriksen, G. (2007, desember 19.). Ordfører utan makt. *Strandbuen*, s. 2.

¹⁵¹ Hagen, G. (1999, november 24.). Gir 20 mill. til Høgsfjorderet. *Stavanger Aftenblad*, s. 29.

¹⁵² Øksnevad, J. (1999, november 6.). Skremmende by-egoisme. *Stavanger Aftenblad*, s. 15.

og senere ordfører i Forsand kommune, var en av de som mente at Ryfast kom til å føre til en reduksjon i folketallet på Høle.¹⁵³

Bjørn Halvor Kvilhaug fra Høle var enig i påstanden om at Ryfast kom til å avfolke bygda. Han mente at om Ryfast ble bygget, og ferjesambandet mellom Oanes og Lauvvik ble avviklet, ville Høle ende opp som ei lita hyttebygd. Han mente at Sandnes ikke brydde seg om Høle, blant annet fordi kommunen ikke gjorde mer for å forsøke å stanse Ryfast. Hans ønske var at Høle skulle bli en del av Forsand kommune, men var da avhengig av et samband over Høgsfjorden, enten det var ferje eller bro.

Kvilhaug fikk støtte av Anne Lise Gjøse Ravndal. Ravndal var medlem av AP og satt i bydelsutvalget for Høle, og mente også at Høle burde vurdere utmelding av kommunen. Leder av bydelsutvalget, Helge K. Strand fra Høyre, var derimot uenig og mente Sandnes hadde vist en positiv interesse for Høle. Strand sa til Stavanger Aftenblad at Høle ikke kunne la seg skremme til kommuneskifte på grunn av et usikkert Ryfast.¹⁵⁴

Daværende ordfører i Forsand kommune, Ingeborg Søyland fra Senterpartiet, var åpen for å ta Høle inn i Forsand kommune, da tettstedet historisk sett hadde vært tett tilknyttet Forsand. Men Søyland mente i likhet med Kvilhaug at en sammenslåing ville være umulig å gjennomføre om Ryfast ble en realitet.¹⁵⁵

Anne Lise Gjøse Ravndal var forøvrig en sterk forkjemper av Ryfast. Sammen med Ole Tom Guse og Jostein Ims drev hun nettsiden hogsfjord.no. Jostein Ims var en pensjonert lektor bosatt i Egersund, men med røtter fra Høle. Uten at det er blitt regnet på, var han sannsynligvis den som stod bak flest leserinnlegg mot Ryfast. På nettsiden publiserte de forslag til ulike krysninger av Høgsfjorden.

5.4 Turisme og nasjonal turistvei

I 2012 besøkte 170 000 menneske Preikestolen.¹⁵⁶ Derfor er det ikke unaturlig at folk diskuterte hvordan et fastlandssamband eventuelt ville påvirke turismen i Ryfylke. Høgsfjordrøret skulle komme opp på Oanes, ved den ytterste delen av Lysefjorden. For å komme til Preikestolen måtte turistene følge fylkesvei 523 (som før Ryfast het R13) til

¹⁵³ Jøssang, T. (2005, januar 29.). Høgsfjord-drømmer. *Stavanger Aftenblad*, s. 59.

¹⁵⁴ Ådnøy, Å. (2005, november 7.). - Høle bør bli del av Forsand. *Stavanger Aftenblad*, s. 25.

¹⁵⁵ Eriksen, K.-A. (2005, november 8.). Forsand-ordfører åpner for Høle. *Stavanger Aftenblad*, s. 23.

¹⁵⁶ Stiftelsen Preikestolen. (2022, mars 1). *Om oss*. Hentet fra Preikestolen 365: <https://preikestolen365.com/no/om-oss-stiftelsen-preikestolen/>

Jøssang for å videre kjøre Preikestolveggen opp til parkeringsplassen ved Preikestolhytta. De første kilometerne går langs Lysefjorden og byr på spektakulær utsikt. Flere debattanter mente at Ryfast ville ta bort mye av den gode opplevelsen og at dette ville ramme turismen.

I et leserinnlegg i Stavanger Aftenblad argumenterte Ludvig Aukland fra Jørpeland for akkurat dette. Han mente at Høgsfjorderet var «midt i blinken for å fint og lett tilkomme til landsdelens største turistattraksjon i Lysefjorden». Han mente at turistene ønsker å kjøre denne strekningen og peket på at cirka 90 prosent av bilparken ved Preikestolhytta kommer over Høgsfjorden på sommerhalvåret. Videre skriver han at turistene har sviktet Stavanger, og at Ryfylke risikerer å havne i det samme dragsuget om det ikke tilrettelegges for turistene som kommer til regionen. På grunn av turismen mente jørpelandsbuen at Høgsfjord ville være bra for hele landsdelen.¹⁵⁷

Harald Bjørnsen og Chester Danielsen fra Stavanger poengterte i et leserinnlegg at Statens vegvesen, i sin overordna visjon for år 2010, hadde sagt at norske veier skulle være turistvennlige og gi trafikanter en positiv opplevelse. De mente at Ryfast stod i strid med dette. Videre skrev de at en stamvei og en nasjonal turistvei, som Ryfylkeveien nå var blitt, ikke hadde som hovedoppgave å sørge for interne samband mellom bydeler i storbyer. Likevel mente de at Stavanger-politikerne bruker Ryfast til drahjelp for å få tunnel fra Hundvåg til Stavanger, på bekostning av trafikantenes opplevelse.¹⁵⁸

Etter hvert som det ble snakk om å bygge en hengebro over Høgsfjorden i stedet for ei rørbro ble dette alternativet sett på som enda bedre for turistene. Det ble argumentert med at en hengebro over Høgsfjorden ville komme turistene til gode og gi dem en flott naturopplevelse.¹⁵⁹

I et leserinnlegg fra 2008 argumenterer en stavangermann med at Ryfast er et turistfiendtlig alternativ og ville kunne redusere turismen til Ryfylke. En bro over Høgsfjorden ville innby folk til å reise i dagslys og oppleve den flotte naturen i Ryfylke. Preikestolen alene trakk til seg over 100 000 turister i året, og restauranten Lysefjordsenteret, like ved Oanes kai, ble besøkt av 50 000 turister årlig. Innleggets forfatter argumenterte med at Ryfylke satser på turisme, og at det derfor vil være motsigende å bygge Ryfast. En 14km lang undersjøisk

¹⁵⁷ Aukland, L. (1999, desember 9). Skjær gjennom og sats på Høgsfjord. *Stavanger Aftenblad*, s. 22.

¹⁵⁸ Bjørnsen, H., & Danielsen, C. (2004, april 30.). Ryfast og framtida. *Stavanger Aftenblad*, s. 14.

¹⁵⁹ Meling, A. (2004, mai 21). Hundvåg og Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 24.

tunnel med utløp til den stadig tregere motorveien ved Stavanger mente han ville sette Preikestolen i bakevja.¹⁶⁰

Etter flere år med diskusjoner ble det i 2005 bestemt at hele Ryfylkeveien, som strekker seg fra Oanes til Røldal, skulle bli nasjonal turistvei.¹⁶¹ Debatten ble preget av dette både før og etter at det ble bestemt.

Før 2005 fryktet mange at Ryfast kunne sette en stopper for at strekingen mellom Oanes og Solbakk skulle bli en del av den nasjonale turistveien. I verstefall kunne Forsand, Strand og Hjelmeland bli utelatt fra turistveien. På forsiden til Strandbuen 21. januar 2000 stod det at om Ytre Ryfylke skulle bli en del av den nasjonale turistveien nyttet det ikke å sende turistene inn i en 13 kilometer lang tunnel.¹⁶²

Sandnes kommune sa også at de ikke ønsket å være med på å finansiere den nasjonale turistveien på grunn av et mulig fastlandssamband fra Stavanger ville føre turistene bort fra Sandnes. Prislappen skulle fordeles likt mellom de involverte kommunene, og uten Sandnes ville prislappen økt for alle de øvrige kommunene.¹⁶³

På daværende tidspunkt var det blitt sendt inn en søknad om å la Ryfylkeveien bli nasjonal turistvei, med Reisemål Ryfylke og Vegkontoret i Rogaland i spissen. Sandnes var den største av de syv kommunene som var en del av prosjektet, og det vil være naturlig å tenke seg at de som ønsket turistveien også ønsket å ha Sandnes med på laget. Å få Ryfylkeveien som nasjonal turistvei mente Reisemål Ryfylke kunne doble trafikken og føre til omfattende næringsutvikling i regionen.¹⁶⁴

Da Ryfylkeveien til slutt ble nasjonal turistvei ble også dette brukt som argument mot Ryfast. I et leserinnlegg i Strandbuen fra 2011 skrev Ryfast-motstander Jostein Ims at han ikke kunne forstå at Ryfast-tilhengerne kunne snakke varmt om den nasjonale turistveien da tunnelen ville komme opp på Solbakk, to mil nord for startpunktet på Oanes. Han mente at folk måtte få komme over Høgsfjorden for at det kunne bli en virkelig spektakulær turistvei.¹⁶⁵

¹⁶⁰ Vagle, P. (2008, desember 1). Ryfast ute av kontroll? *Stavanger Aftenblad*, s. 35

¹⁶¹ Rongved, E., & Hadland, W. (2005, januar 13). *Hele Ryfylkeveien blir turistvei*. Hentet fra NRK: <https://www.nrk.no/rogaland/hele-ryfylkeveien-bli-turistvei-1.242353>

¹⁶² Vil ha tunnelar til Frafjor. (2000, januar 21). *Strandbuen*, s. 1.

¹⁶³ Servan, H. (2000, mai 25). Sandnes sier nei til Ryfylkeveien. *Stavanger Aftenblad*, s. 44

¹⁶⁴ Soppeland, J. (2000, mai 25). Turistveg kan doble trafikken. *Stavanger Aftenblad*, s. 44.

¹⁶⁵ Ims, J. (2010, april 21). Samarbeid eller splitting? *Strandbuen*, s. 2.

Da Stavanger i 2004 søkte om å få bli europeisk kulturhovedstad ble det lagt stor vekt på naturen i Ryfylke i den visuelle delen av søknaden. Dette provoserte Høgsfjord-tilhenger Ludvig Aukland som skrev et leserinnlegg i Strandbuen. Han mente at Stavanger kastet blå i øyene på ryfylkingene når de snakket om den vakre naturen i Ryfylke samtidig som de kjempet for å flytte all trafikken bort fra Lysefjorden. Aukland fryktet at Ryfast ville legge Lysefjorden øde og at Preikestolen ville bli drastisk redusert som turistmål.¹⁶⁶

I samme utgave av Strandbuen var hjelmelandsbu Olav Birkeland irritert på at ryfylkepolitikere tilsynelatende lot seg overkjøre av stavangerpolitikere. Han pekte på at Stavanger by med et innbyggertall på 110 000 var viktigere enn turistene. Ifølge Birkeland reiste over 500 000 turister med ferje til Ryfylke hvert år. Disse turistene mente han burde ha mye større vekt i debatten.¹⁶⁷

5.5 Forsand kommune

Et fastlandssamband over Høgsfjorden ville mest sannsynlig gått imellom Oanes og Lauvvik. Oanes ligger i det som tidligere var Forsand kommune. Derfor var det naturlig at å få et samband der fremfor på Solbakk var en viktig sak for mange forsandbuer. Forsand kommune var uten tvil den kommunen som gikk hardest ut for å få Høgsfjordrøret.

Leder av driftsutvalget og formannskapsmedlem på Forsand, Reidar Thu, sa til Strandbuen i 1999 at Forsand ikke kunne gå inn for et fastlandssamband mellom Solbakk og Stavanger. Han var ikke i tvil om at rørbro var det beste alternativet for både Forsand og Ryfylke. Forsand kommune hadde lovet 50 millioner kroner til rørbro, og politikere i kommunen ville se på det som et stort nederlag dersom Høgsfjordrøret skulle bli avvist. Thu fortalte at politikere på Forsand hadde ventet på røret i cirka 14 år. Han fortalte at de kom til å jobbe for Høgsfjordrøret så lenge det var håp, men at om ikke røret kom med i den nasjonale transportplanen for 2000 ville de være nødt til å begynne å se sørover og planlegge en tunnel mellom Espedal og Frafjord som en løsning om Høgsfjord-prosjektet skulle falle. Videre sa Thu at en tunnel til Frafjord sammen med ferjene, var et bedre alternativ for Forsand enn Ryfast. Han fryktet at pendlere og næringsliv i Ryfylke ville få mye høyere kostnader med Ryfast. Både røret og tunnel til Frafjord mente han ville være bedre turistmessig for Forsand og resten av Ryfylke enn Ryfast.¹⁶⁸

¹⁶⁶ Aukland, L. (2004, mai 24.). Våkn opp, ryfylkinger. *Strandbuen*, s. 2.

¹⁶⁷ Birkeland, O. (2004, mai 24.). Demokrati - hva er det? *Strandbuen*, s. 3.

¹⁶⁸ Larsen, R. (1999, november 17.). Frafjord bedre enn Ryfast. *Strandbuen*, s. 5.

Daværende ordfører i Forsand kommune, Torstein Haukalid, mente at det ville være et avtalebrudd om Rogaland fylkeskommune gikk imot Høgsfjorderet. Han pekte på at kommunen i 1991 hadde gitt 62 millioner til byggingen av Lysefjordbrua og til å forbedre veien mellom Oanes og Jørpeland. Kommunen oppfattet betalingen som første del av Høgsfjordprosjektet.

Haukalid ønsket også å minne folk om at det var Rogaland fylkeskommune, sammen med kommunene i Ryfylke, som hadde stiftet Høgsfjordbruene AS og som hadde vedtatt Transportplan for Ryfylke, der Høgsfjorderet var en sentral byggestein. Ryfast trodde han også ville hindre Ryfylkeveien i å bli turistvei og dermed ville ikke Ryfylke få de 30 millionene som følger med som forbedringstiltak. Uten at det ennå var blitt tatt opp, trodde Haukalid at Forsand kommune kom til å prøve å blokkere byggingen av Ryfast. Om ikke de lyktes med det ville de kreve tunnel fra Forsand til Frafjord for å hindre at Forsand skulle havne helt i bakevja.¹⁶⁹

Mot slutten av debatten innså mange forsandbuer at kampen for Høgsfjorderet foreløpig var tapt. Noen retta fokus mot en bro i fremtiden, mens andre ville sørge for å beholde et ferjesamband mellom Oanes og Lauvvik, også etter at Ryfast var på plass. Noen trodde heller ikke at Høgsfjorderet kom til å få noe gjennomslag hvis Ryfast ble bygget, og begynte derfor å kjempe om å få en tunnel mellom Espedal i Forsand og Frafjord i Gjesdal kommune. Neste steg mente de skulle være Høgsfjorderet før siste steg som var å forbedre veiene mellom Lauvvik og Sandnes.

5.6 Miljøvern og Hundvåg

Alle leirene i Ryfast-debatten hadde argumenter for at deres alternativ var det mest miljøvennlige. Et av argumentene for at et Høgsfjordsamband var bedre enn Ryfast var at Ryfast potensielt kunne skade på natur og dyreliv. Dette gjaldt spesielt i de første årene av debatten, da det ble hyppig vurdert om Ryfast skulle gå gjennom øyene Hidle, Kjeøy og Åmøy. Doktor i biologi, Gunnar Henriksen, utredet gjennom konsultentselskapet Origo miljøkonsekvensene av de ulike Ryfast-alternativene. Han mente at en tunnel direkte fra Solbakk til Hundvåg var det beste alternativet med tanke på miljøet. Vei ville ha ødelagt naturreservatet Kjeøy hvor flere fugleraser kom for å hekke. På Åmøy ville veien skjært over

¹⁶⁹ Jøssang, T. (1999, november 19.). - Nei til røybru vil vera avtalebrot overfor Forsand. *Stavanger Aftenblad*, s. 25.

trekket mellom områdene hvor rådyr har dagleie og kalvingsplass. Dette i tillegg til å forstyrre skogsområder.¹⁷⁰

Administrerende direktør i Høgsfjordbruene AS Ivar Bjerkeland mente også at Ryfast ville føre til større luftforurensning enn vei over Høgsfjorden. Til Stavanger Aftenblad sa Bjerkeland at det ville være dårlig miljøpolitikk å la ryfylketrafikken «stampe i kø gjennom Stavanger» når 55 prosent skal til Forus, Sola, Sandnes og sørover. I samme artikkel er den administrerende direktøren skeptisk til hva Ryfast kan ha å si for miljøet på Hundvåg.¹⁷¹

Beboere på Hundvåg fryktet den økte luftforurensningen som ville komme sammen med ryfylketrafikken. En bekymret mor skrev i Stavanger Aftenblad at hun fryktet at en tunnel fra Ryfylke ville ødelegge luftkvaliteten til elevene ved skolene på Hundvåg. Hun pekte på Manglerud skole i Oslo, hvor foreldre til flere av elevene hadde demonstrert mot all trafikken som gikk forbi skolen, spesielt tungtransport. Foreldrene der ønsket at veien ble tunnellagt for å verne barna. Forfatteren av innlegget ønsket det samme på Hundvåg om Ryfast skulle bli bygget. Men hun fryktet at politikerne i Stavanger ikke brydde seg om konsekvensene tunnelen ville få for Hundvåg.¹⁷²

Mange fryktet også den økte trafikken på Hundvåg, som allerede hadde utfordringer med rushtrafikken inn og ut av øya. Flere, som Arlin Meling i 2004, pekte på at byer bygger gjennomgangsveier utenom byene når det er mulig. Meling mente Ryfast ville gjøre det motsatte og lede ryfylketrafikken til steder som allerede hadde trafikkøer. Dessverre fryktet han at «Rotariene» som var sentrale i Ryfast-prosjektet ikke brydde seg om trafikk på Hundvåg og i Stavanger da de uansett holdt til i Hafrsfjord.¹⁷³

Da Stavanger kommune la frem et forslag om Klima- og miljøplan for 2010-2025 var et av målene å redusere utslipp av klimagasser med 20% innen 2020. Noen mente at dette ikke ville være mulig når Ryfast la til rette for privatbilisme, særlig når prosjektet i tillegg ble finansiert av den gjennomgående trafikken. I en kommentar hentet i Stavanger Aftenblad fra deres egen nettside skriver en leser at Ryfast snarere ville øke utslipp av klimagasser med 20%.¹⁷⁴

¹⁷⁰ Jøssang, T. (2000, november 9). Måker og rådyr lager problemer for Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 36.

¹⁷¹ Jøssang, T. (1999, november 19). Ryfast best for miljøet. *Stavanger Aftenblad*, s. 25.

¹⁷² Pedersen Welle, D. (2004, mai 4.). Ryfast nok en gang. *Stavanger Aftenblad*, s. 13.

¹⁷³ Meling, A. (2004, mai 21). Hundvåg og Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 24.

¹⁷⁴ Seglem, E. (2010, mai. 4.). Hett om Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 5.

5.7 Økonomi

Det var stor splittelse rundt hvilket prosjekt som var minst lønnsomt. Dette både på grunn av uenighet rundt de tallene som ble lagt frem av blant annet Statens vegvesen, men også fokuset på ulike deler av budsjetteringen.

Da Ryfast AS ble lansert gikk de ut med tall som viste at deres prosjekt var billigere enn Høgsfjorderet. Prisen på Ryfast var beregnet til 650 millioner kroner, under halvparten av Høgsfjorderet som var prissatt til 1,5 milliarder kroner. Daglig leder i Høgsfjordbruene AS, Ivar Bjerkland, reagerte på tallene og fortalte at de offisielle tallene som han kjente til var en milliard for røret. Tallene var også ukjente for Terje Thornquist, ordfører i Hjelmeland. Han mente at det på dette tidspunktet var umulig å si at Ryfast kun ville koste 650 millioner, og at ingen med sikkerhet kunne vite om prosjektet i det hele tatt var realiserbart. Prosjektet trodde han uansett kom til å bli større og koste mer enn 650 millioner.

Vegsjef i Rogaland, Tor Geir Espedal, hadde heller ikke tro på beregningene. Han sa at en tunnel fra Solbakk til Hundvåg ville sprengre kapasiteten på Bybrua. Dermed ville de være nødt til å kombinere med en ny tunnel under Byfjorden og videre i forbindelse med en Eiganes-tunnel. Han holdt selv på å lage en finansieringsplan for Høgsfjorderet hvor bompenger kom til å dekke mellom 70 og 75 prosent av prisen på røret.¹⁷⁵

Kun en måned senere var Espedal igjen på banen og uttalte at Ryfast åpenbart var et bedre prosjekt både ut av samfunnsøkonomiske betraktninger, men også ut ifra reisemønsteret. Dette mente han selv om prosjektet skulle vise seg å bli mye dyrere. Likevel anbefalte han fortsatt Høgsfjorderet, da det fortsatt var stor usikkerhet rundt Ryfast, og at Ryfylke burde få på plass et fastlandssamband.¹⁷⁶

For å redusere kostnadene så Høgsfjordbruene AS på muligheten til å bygge en tunnel under Høgsfjorden. Det de kom frem til var at prisen ville komme på cirka 790 millioner kroner. Dette var billigere enn Ryfast som var beregnet til 750 millioner for Solbakktunnelen og 410 millioner for Hundvågstunnelen. Grunnen til at de ikke hadde sett på muligheten for tunnel tidligere, var fordi prosjektet var en teknologisk nyvinning. Staten hadde derfor lovet å

¹⁷⁵ Risholm, T. (1999, oktober 8.). Stor skeptis til Ryfast-planer. *Stavanger Aftenblad*, s. 24.

¹⁷⁶ Jøssang, T. (1999, november 6.). - Ryfast bedre enn Høgsfjord. *Stavanger Aftenblad*, s. 2.

dekke halvparten av kostnadene, men den avtalen var ikke lenger gjeldende. Nå som Ryfast var på bordet var Høgsfjordbruene AS åpne for å se på alle muligheter for Høgsfjorden.¹⁷⁷

5.8 Oppsummering

5.8.1 Argumentene

Argumentene for Høgsfjord var mange. Kritikken mot Ryfast kom også fra mange hold, men i hovedsak fra Sandnes kommune og Forsand kommune. Et fastlandssamband over Høgsfjorden ville hatt utløp i disse kommunene, så det er naturlig å tenke seg at de to kommunene også ville hatt mest nytte av sambandet. Det ble argumentert med den potensielle byutviklingen Sandnes og Forsand ville fått av et Høgsfjord-samband. Flere mente også at Sandnes hadde et større potensiale enn Stavanger og til slutt ville vokse seg større enn naboen i nord. Derfor fryktet mange ryfylkinger at Ryfast ville bli en omvei til alle arbeidsplassene som kom til å dukke opp på Sandnes. Politikerne i Sandnes kjempet i tillegg for å få bygget tunnel eller bro over Gandfjorden. Dette ville gjort reisetiden fra Høgsfjorden til Stavanger og Forus, hvor mange Ryfylkinger hadde jobb, betraktelig kortere.

Reisetiden var et av de viktigste argumentene for Høgsfjorderet. Som nevnt var det mange som trodde at ryfylkingene etter hvert kom til å få flere jobber i Sandnes enn i Stavanger. Men allerede da debatten begynte i 1998/1999 opplevde Forus, midt mellom Sandnes og Stavanger, en stor vekst i næringen og mange pendlet fra Ryfylke til Forus. Selv om veien til Forus er kortere fra Stavanger enn Høgsfjorden, mente mange at omveien via Sandnes kommune ville være verdt det for å slippe russtrafikken i Stavanger og Hundvåg. Mange beboere på Hundvåg var også for Høgsfjord i frykt for at trafikken på Hundvåg kom til å bli verre enn det den allerede var.

Rush-trafikken i Stavanger ble også brukt som et klimaargument mot Ryfast. Debattanter fryktet at den allerede tungt belastede trafikken på Hundvåg og i Stavanger nå ville til å forverres av ryfylketrafikken og bidra til enda større luftforurensning. Det ble pekt på at Stavanger kommune i 2010 ønsket å redusere luftforurensningen med 20% og at Ryfast ville føre til det motsatte. Innbyggere på Hundvåg fryktet at tunnelen ville ødelegge luftkvaliteten på øya, blant annet for skoleelevene.

De som ønsket Høgsfjord-alternativet av miljø- og klimamessige årsaker, pekte ikke bare på luftforurensningen i Stavanger og Hundvåg. Flere fryktet også at Ryfast kom til å

¹⁷⁷ Jøssang, T. (1999, oktober 10.). Høgsfjord-tunnel billigere enn rør og Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 3.

skade dyre- og plantelivet på fjorden. Det var en av hovedgrunnene til at planene om å bygge Ryfast over Hidle, Kjeøy og Åmøy ble skrinlagte, da veien ville ha ødelagt for hekkestedet til fugler, rådyr og skogsområder på øyene.

Mange poengterte også at et fastlandssamband over Høgsfjorden ville trekke mange flere turister enn en flere kilometer lang tunnel med utløp på Solbakk. En av Norges største turistattraksjoner, Preikestolen, ligger i Ryfylke. I tillegg ble det i løpet av debatten bestemt at Ryfylkeveien, som gikk fra Oanes i gamle Forsand kommune til Røldal i Ullensvang kommune, skulle bli Nasjonal Turistvei. Debattanter pekte på at en del av opplevelsen til både Preikestolen og den nasjonale turistveien var bilturen fra Oanes, langs Lysefjorden og videre mot Jørpeland og Preikestolhytta. De pekte på at en biltur gjennom den lange Ryfast-tunnelen ikke ville være en god opplevelse. Det ble påstått at det også kom til å bli alt for mye tunnelkjøring når turister uansett måtte kjøre gjennom en del tunneller under berg og fjell videre på turistveien.

Et annet argument som dukket opp gjennom hele debatten, bare sjeldnere enn en del andre, var at regionen hadde godt av å utvikle Sandnes i stedet for å kun fokusere på Stavanger. Noen mente at Stavanger nærmet seg sitt fulle potensial og at det ville ha større verdi å satse på Sandnes. Mange mente også at Høgsfjorden ville nytte Forsand kommune godt og til dels også Strand kommune. Andre pekte på at Ryfast kun kom til å nytte Stavanger kommune.

Andre mente også at planleggingen av Høgsfjorderet hadde vart så lenge og kostet så mye at det ville vært fullstendig feil å plutselig rette alt satsing på Ryfast.

Et av de siste gjentakende argumentene er det sikkerhetsmessige ved tunnelen i Ryfast kontra Høgsfjorderet. Høgsfjorderet var beregnet til å bli kun 1400 meter lang. Under 10% av Ryfylketunnelen, som skulle bli den lengste delen av Ryfast. De fryktet konsekvensene om det skulle skje en ulykke, og i innspurten av debatten appellerte Rune Rødfjell, som kjørte i Oslofjordtunnelen en gang det begynte å brenne, i en markering mot Ryfast i Stavanger.

5.8.2 Debattantene

Støtten til Høgsfjorderet kom fra mange hold. De som markerte seg mest i Stavanger Aftenblad og Strandbuen var politikerne fra Sandnes og Forsand kommune. Dette er kanskje ikke så overraskende da dette var de to kommunene som sannsynligvis ville tjent mest på

forbindelsen. Nesten samtlige politikere og innbyggere fra disse to kommunene som uttalte seg i avisene argumenterte for Høgsfjorderøret og mot Ryfast.

Nabokommunen til Forsand, Strand, var veldig splittet om Ryfast. Til å begynne med var de aller fleste politikerne for Høgsfjorderøret. Men Røret mistet fort støtten blant mange politikere og partier. De politikerne som støttet saken til siste slutt var stort sett de politikerne som hadde hatt Høgsfjorderøret som kjernesak i mange år før Ryfast i det hele tatt ble nevnt. Beboerne i Strand var også splittet, særlig i avisene. Begge alternativene fikk cirka like mye støtte, men blant Høgsfjord-tilhengerne var det mange av de samme navnene som gikk igjen i avisene.

Ryfast hadde under store deler av debatten støtte fra flertallet i kommunestyret i Strand, men Høgsfjord-prosjektet hadde likevel en av sine største støttespillere i Helge Steinsvåg, som var ordfører i Strand fra september 2007. Hans motstand til Ryfast-prosjektet skapte stor uro i kommunestyret helt frem til prosjektet ble vedtatt sommeren 2012.

Hundvåg var også veldig splittet på midten, mye på grunn av usikkerhet rundt hvordan Ryfast ville bli bygget. Når planen ble tydeligere mistet Høgsfjorderøret mye støtte fra Hundvåg. Resten av Rogaland var ikke så involverte i debatten og Høgsfjorderøret fikk liten støtte derfra.

Støtten fra Stavanger var liten, men noen naturvernsgupper basert i Stavanger var mot Ryfast. Noen miljøforkjempere fra Stavanger fryktet at et fastlandssamband var uunngåelig, og mente at Høgsfjord var det beste av to onder. Andre mente at Høgsfjorderøret var mer miljøvennlig enn ferjene.

Høgsfjorderøret fikk også støtte fra flere økonomer, selv om også disse var splittet både når det gjaldt prisen på prosjektene, men også den samfunnsøkonomiske gevinsten.

6 Fastlandssamband-motstanderne

Et fastlandssamband mellom Ryfylke og Nord-Jæren var ikke populært hos alle og det var flere aktive debattanter som bare ønsket å beholde ferjene. De aller fleste som tok del i debatten fra Ryfylke var vokst opp med disse ferjeforbindelsene, og det var derfor ingen som var sterkt imot ferjene. Et fastlandssamband var mer en kjærkommen oppgradering for mange. Det var derimot flere som var sterkt imot et fastlandssamband. Strand Venstre var et av partiene som lenge var motstandere av et fastlandssamband og mente at ferjer var det beste alternativet.¹⁷⁸

6.1 Kjærligheten til ferjene

Som nevnt i kapittel 2.1.3 har ferjer hatt en sentral plass i hverdagen til mange tusen vestlendinger, og Ryfylke var intet unntak. Avskjeden Tau-ferja fikk dagen Ryfast åpnet viser at den hadde fått en plass i mange ryfylkingers hjerter. Kjærligheten til ferjene i seg selv ble ikke særlig mye brukt som argument, men flere debattanter appellerte til disse følelsene, og flere andre argumenter hadde sannsynligvis opphav i disse følelsene.

Rogaland SV var det partiet som aller tydeligst ønsket å beholde ferjene. Transportpolitisk talspersonen for Stavanger SV, Hallgeir H. Langeland, var i 2008 ute i Strandbuen og forsvarte partiets standpunkt. Hans påstand var at mange faktisk likte å ta Tau-ferja. Langeland viste til at Tau-ferja var det største sambandet, til tross for at Tau-ferja både var dyrere og hadde sjeldnere avganger enn Høgsfjord-ferja. Han mente at det ikke var vits å bytte ut noe som fungerte så godt, og konkluderte med at han var glad for at han kunne sitte på ferja og reflektere over debatten i stedet for å kjøre gjennom en eviglang tunnel og tenke på trafiksikkerhet.¹⁷⁹

En som ikke la skjul på sine følelser for ferjene, var Ivar Eie. Han bodde på Fiskå og pendlet over fjorden til jobben som administrerende direktør i Norsk Helikopter AS. Han fortalte til Strandbuen at han elsket å ta Tau-ferja. Han sa at han satte pris på ferjeturen som en flott avkobling før og etter jobb. Ferjeturen ga han også mulighet til å ta igjen følsomt arbeid. Eie fortalte at om skulle ferja skulle forsvinne ville han utvilsomt savne den, og at han

¹⁷⁸ Jøssang, T. (2008, desember 17.). Kleppa mener veien er ryddet for Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 9.

¹⁷⁹ Langeland, H. (2008, oktober 29.). Underverket Ryfast? *Strandbuen*, s. 2.

ikke akkurat brant for Ryfast. Han erkjente at han hadde forståelse for at ferjene kunne være frustrerende for noen, men at for han personlig hadde ferjene aldri bydd på store problemer.¹⁸⁰

Olav Birkeland var også en av de som mente at ferjene gav en fin pause i kjøringen, mens en i ro og mak kunne se landskapet sige forbi i ferjefart. Det trodde han også turistene syntes.¹⁸¹

Roald Madsen fra Forsand var imot tunnel, og om Ryfast var uunngåelig burde privat ferjedrift ta over fjordkrysningen mellom Oanes og Lauvvik. Statsråd Torild Skogsholm mente at det var ulovlig å drive private ferjer i konkurranse med bompengefinansierte tiltak. Madsen på sin side, mente at EØS-lovverket tillot det, og pekte på en liknende sak mellom Bergen og Østerøy. Han mente at Ryfylke hadde et enda bedre grunnlag enn Østerøy og ville greie seg selv uten statsstøtte. Han ville selv være pensjonist når en eventuell tunnel ville være på plass, men sa seg villig til å drive denne private ferja.¹⁸²

6.2 Turisme

Ryfylke har en av Norges mest besøkte turistattraksjon i form av Preikestolen. Hele regionen er full av spektakulære fjell. I tillegg starter den kjente Lysefjorden ved Forsand før den strekker seg helt inn til Lysebotn. Flere argumenterte for at en tunnel under en av fjordene ville ødelegge for turristopplevelsen. De mente at en del av opplevelsen var å entre Ryfylke over fjorden mens de kunne kikke på de flotte fjellene i Ryfylke. Spesielt Ryfast ble sett på som skadelig for turismen da turistene ikke engang skulle få kjøre langs Lysefjorden.

6.3 Tunnel frykt og tunnelsikkerhet

Angst for å kjøre gjennom tunneler er et utbredt fenomen og dette ble brukt som argument av de som var mot et Ryfast og Høgsfjorderet.

Lars Lode fra Brusand var en av de som mente at det ikke kunne bygges tunnel mellom Ryfylke og Nord-Jæren, blant annet av hensyn til de med tunnelangst. Han fryktet at de med tunnelangst som måtte pendle gjennom Ryfast eller Høgsfjorderet kom til å nedbryte helsen. Tunnelangsten kom til å fortsette å vokse og Ryfylkinger kom heller til å flytte til

¹⁸⁰ Olsen, T. (2007, januar 3.). Pendler i hardt vær. *Strandbuen*, s. 15.

¹⁸¹ Birkeland, O. (1999, november 11). Ryfylke klarer seg med ferjer. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.

¹⁸² Larsen, R. (2004, september 22.). - Privat ferje vil knekkja Ryfast. *Strandbuen*, s. 3.

Stavanger for å slippe det, skreiv Lode i Stavanger Aftenblad.¹⁸³ Hans unike forslag var å bygge jernbane mellom Sola og Jørpeland med tilhørende jernbanebro over Høgstjorden.

I et intervju med Strandbuen ble prosjektleder for Ryfast Tor Geir Espedal konfrontert med at mange lastebilsjåførere gruet seg til å kjøre gjennom bratte undersjøiske tunneler og at Oslofjordtunnelen var et godt eksempel på det. Strandbuen-journalist Roar Larsen poengterte at Solbakk-tunnelen var prosjektert til å bli over dobbel så lang og dobbel så dyp som Oslofjordtunnelen. I tillegg ville Ryfylketunnelen ha en stigningsprosent på opptil 8 prosent kontra Oslofjordtunnelens 7 prosent. Espedal svarte at han ikke hadde noen formening om dette og at Ryfast ville ha flere tiltak for å gjøre kjøreturen trygg. At noen ikke var komfortable med å kjøre gjennom tunneler kunne han gjøre lite med utenom å si at Ryfast ville bli trygt.¹⁸⁴

Strandbuen Colin Nachenius samlet informasjon om Ryfast-tunnelen for å sette seg mest mulig inn i saken. Nachenius var svært skeptisk til firmaet Lux Brannteknologi sin sikkerhetsrapport som ble laget for Statens vegvesen. Han mente at de mulige farene ved tunnelen var mye større enn det rapporten ga uttrykk for. Nachenius reagerte også på at Lux Brannteknologi fikk ansvar for rapporten når selskapet selv solgte utstyr som de anbefalte til Ryfast.

Blant annet mente Nachenius at brannfaren var større enn det rapporten tilsa. Nachenius viste selv til forskning gjort av et nasjonalt svensk institutt i samarbeid med SINTEF. Forskningen viste at tunnelbranner kunne utvikle seg mye raskere enn de tallene rapporten til Lux Brannteknologi opererte med.

Nachenius stilte også spørsmål ved at det var blitt tatt hensyn til personer med klaustrofobi i tunneler. I artikkelen viste Strandbuen til en fersk rapport utført av TSN Gallup som igjen viste at en halv million voksne nordmenn var redde for å kjøre gjennom tunneler. Over 30 tusen voksne nordmenn turte ikke å kjøre gjennom tunneler i det hele tatt. Undersjøiske tunneler og lange fjell-tunneler skulle være årsaken til at så mange hadde fått tunnelangst. Nachenius stilte spørsmåltegn ved hvorvidt alle med tunnelangst ble tatt hensyn til når Ryfylke sitt fastlandssamband ble diskutert. En løsning på dette kunne ifølge

¹⁸³ Lode, L. (2005, november 19.). Heller jernbane enn Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 14.

¹⁸⁴ Larsen, R. (2011, april 8.). - Ryfast blir tryggere enn Oslofjordtunnelen. *Strandbuen*, s. 7.

Nachenius være å både ha fastlandssamband og ferjesamband mellom Ryfylke og Nord-Jæren.¹⁸⁵

Terror ble også nevnt som en grunn til å frykte en lang undersjøisk tunnel.¹⁸⁶ Selv om dette kun ble nevnt en gang betyr det ikke at flere kanskje har følt på denne redselen.

Ryfylkebu Otto Holta var blant dem med tunnelfrykt. Han fortalte til Strandbuen at han var livredd for å kjøre gjennom tunneler, i hvert fall under sjøen. Han mente at det var helt bak mål å bygge en undersjøisk tunnel så langt som Ryfast var ment, og om Ryfast ble realisert fortalte han at han aldri ville kjøre gjennom dem.¹⁸⁷

Under et samferdselsmøte på Forsand, som ble oppsummert i Strandbuen, fortalte en innbygger at hun hadde tunnelskrek og om ikke ferje var et alternativ, ville hun flytte til den andre siden av fjorden.¹⁸⁸ Andreas Persche var en av de som ikke hadde tunnelangst, men som mente at tunnel uten et alternativ over land ikke var godt nok. Persche bodde i Ryfylke og pendlet over fjorden, men hadde tidligere jobbet som veiplanlegger i Østerrike, hvor han opprinnelig kom fra. Han pekte på at de lange tunnelene nedover i Europa også hadde alternativer slik at ingen skulle være nødt til å kjøre gjennom dem. Det Persche ønsket var et alternativ også til de med tunnelskrek.¹⁸⁹

Ved debattens ende måtte Hammon Nilsen fra Jørpeland erkjenne at Ryfast så ut til å bli uunngåelig. Han poengterte at rundt 20 prosent av den norske befolkningen lider av tunnelskrek, og at disse menneskene måtte tas hensyn til. I et leserinnlegg i Strandbuen skrev Nilsen at han forventet videre ferjedrift i mange år helt til en broforbindelse var på plass.¹⁹⁰

6.4 Miljøvern

Det var under hele debatten uenighet om hvilket alternativ som ville være best for miljøet. Flere mente at ferjer ville være det aller mest miljøvennlige.

Olav Birkeland fra Hjelmeland er en av de som var tidlig ute og kritiserte de mulige fastlandssambandene mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Han pekte på mange grunner til å beholde ferjene, og en av dem var miljøhensyn. I et leserinnlegg skrev han at han selv, og

¹⁸⁵ Henriksen, G. (2004, oktober 22.). - Meir spørsmål enn svar. *Strandbuen*, s. 5.

¹⁸⁶ Møller, R. (2004, mai 19.). Til kamp mot Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 13.

¹⁸⁷ Bjørheim, J. (2001, oktober 17.). Delte meninger om sikkerheten i Ryfast. *Strandbuen*, s. 6.

¹⁸⁸ Larsen, R. (2004, februar 20.). Uttrykte misnøye med politikerane. *Strandbuen*, s. 7.

¹⁸⁹ Larsen, R. (2002, oktober 18.). - Ryfast lekk som ei sil. *Strandbuen*, s. 6.

¹⁹⁰ Nilsen, H. (2011, juni 24.). Lenge leve diktaturet. *Strandbuen*, s. 2.

mange med han, mente «at ferjer er langt mer miljø-vennlige enn alle slags tunneler og/eller lengre kjørestrækninger for de tusener av biler som trafikkerer Ryfylke hvert år».¹⁹¹

Birkeland fikk støtte fra Rogaland SV som også mente at Ryfylke burde beholde ferjene av hensyn til miljøet. Partiet fryktet at en fastlandsforbindelse kom til å øke trafikken som igjen ville føre til økte miljøutfordringer. SV pekte på at en av de daværende største miljøpolitiske utfordringene var å redusere biltrafikken i de store byene. De ønsket ikke å lede all ryfylketrafikken mot Stavanger eller Sandnes, i tillegg til at det ville skapt et behov for forbedringer av veinettet på Nord-Jæren. Det beste, ifølge SV, ville vært å fordele trafikken mellom Tau-ferja, Oanes-ferja og heller byggen en tunnel mellom Espedal og Frafjord.¹⁹²

6.5 Økonomi

Finansieringen av de mulige ferjesambandene ble mye diskutert under debatten. Et av argumentene som ble brukt mot et fastlandssamband var prisen. Flere debattanter mente at de involverte kommunene hadde viktigere ting å bruke penger på enn fastlandssamband.

En av de første til å ta opp det faktum at Ryfylke ikke hadde nok penger til å få et fastlandssamband var hjelmelandsbu Olav Birkeland. Han pekte på at verken Strand, Hjelmeland eller Suldal hadde penger liggende til å bygge et fastlandssamband. Pengene måtte ifølge Birkeland da komme fra et annet sted og gå utover andre tilbud eller tjenester i kommunene. Når det ikke lengre holder blir kommunene nødt til å bruke penger som skulle gått til nødvendige vedlikehold og utbedring av veiene i Ryfylke.

Birkeland kritiserte også Forsand kommune sin bruk av penger på rørprosjektet. Kommunen hadde lovet å bygge vei fra Lysebotn til Songesand. Veien skulle gjøre det mulig å reise inn og ut av Lysebotn på vinterstid. Birkeland mente at Forsand sin pengebruk på prosjektet kunne føre til avfolkning av Lysebotn.

I tillegg var begge prosjektene avhengige av bompenger for å finansieres. Birkeland irriterte seg over at det var politikere og næringslivet som kjempet for fastlandsforbindelser når det var beboerne i Ryfylke som kom til å ta regningen i form av doble bompenger; bompenger for å bruke forbindelsen og bompenger i form av skatt og økte varepriser.¹⁹³

¹⁹¹ Birkeland, O. (1999, november 11). Ryfylke klarer seg med ferjer. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.

¹⁹² SV vil ha Ryfylke-ferjer. (1999, november 23.). *Stavanger Aftenblad*, s. 5.

¹⁹³ Birkeland, O. (1999, november 11). Ryfylke klarer seg med ferjer. *Stavanger Aftenblad*, s. 16

Kjetil Strand fra Tau regnet også på om prisen av å kjøre personbil gjennom Ryfast eller Høgsfjorderøret kom til å bli en del dyrere enn Tau-ferja. Strand regnet med prisen for diesel, som på den tiden ifølge han kostet cirka 4 kr per kilometer for en ny dieselbil. Derfor ønsket han å beholde ferjene så lenge han kunne få et tilfredsstillende ferjetilbud. Men ifølge Strand så det ut til at ferjer nå var blitt «bannlyst» i Norge, og Statens vegvesen og fylkeskommunen så ikke ut til å ta pendlerne seriøst, så han var forberedt på å etter hvert miste ferjetilbudet.¹⁹⁴

6.6 Arbeidsplasser

De som var for et fastlandssamband nevnte ofte verdiskapning og nye arbeidsplasser, mens motstanderne pekte på arbeidsplassene på ferjene som kom til å forsvinne om et fastlandssamband skulle erstatte ferjesambandene.

Også her var Olav Birkeland tidlig ute og pekte på en av de negative følgene av Ryfast eller Høgsfjorderøret. Han pekte på at ferjetrafikken skapte mange arbeidsplasser og at det stort sett var folk fra distriktene som hadde disse jobbene. Birkeland stilte i et leserinnlegg et åpent spørsmål til leserne om ikke også disse arbeidsplassene var viktige å opprettholde. Dette var et svar på argumentene for å bygge en veiforbindelse for å opprettholde arbeidsplasser i Ryfylke.

6.7 Oppsummering

6.7.1 Argumentene

Et av argumentene som ofte ble brukt for å beholde ferjene var at ferjene var blitt en viktig del av Ryfylke. Hvorfor de var det var med mange argumenter for. Noen pekte på at ferjene ga ryfylkingene en kjærkommen pause i det som ellers kunne være en travel hverdag. De som pendlet til jobb og skole kunne sitte ned, gjøre lekser, snakke med folk, sove og lese avisa. På ferjene fikk folk mulighet til å drøse med folk de kanskje ellers aldri snakket med.

Det ble pekt på at ryfylkinger hadde brukt ferjer i nesten hundre år uten at det hadde vært noe problem, og at de helt fint kunne greie seg videre uten et fastlandssamband til Nord-Jæren. Og selv om noen så fordelene med å få et fastlandssamband, mente de at det ikke var viktig nok til at det skulle prioriteres mer enn andre ting. Dette handlet da selvsagt om penger og hvor de mente kommunene/fylket skulle prioritere pengebruken. I Ryfylke ble det pekt på

¹⁹⁴ Strand, K. (2010, desember 15.). Ryfast-syting! *Strandbuen*, s. 2.

at det var veier i kommunen som burde forbedres før de kunne tenke på å bygge vei til Nord-Jæren.

Forsand kommune sitt løfte om å bygge vei fra Lysebotn til Songesand ble brukt som argument mot kommunepolitikernes kamp for Høgsfjorderet. Veien til Songesand ble sett på som svært viktig for å holde på de få beboerne som var igjen i Lysebotn. I tillegg til å ofre vedlikehold og forbedring av veinettet i Ryfylke fryktet mange at tjenester og tilbud i regionen kom til å bli dårlige som følge av de nødvendige økonomiske kuttene som måtte til for å finansiere et fastlandssamband.

Det var ikke bare økonomien til kommunene som ble diskutert. Både Ryfast og Høgsfjorderet ville være avhengige av bompenger for å finansieres. Flere ble provosert over at politikerne tilsynelatende var de største tilhengerne av et fastlandssamband, men til syvende og sist var det brukerne av sambandet som skulle betale for det. Noen fryktet også at skatten og prisen på varene i regionen ville øke på grunn av den økte fraktprisen.

Ferjesambandene mellom Ryfylke og Nord-Jæren skapte også arbeidsplasser til folk. Mange av disse holdt til i regionen. Det ble argumentert med at det ikke var rett å ta arbeidsplassene fra disse folkene, og at det var hyklersk å argumentere for fastlandssamband ved å nevne skapte arbeidsplasser når ferjearbeiderne kom til å miste sine arbeidsplasser som følge av det.

6.7.2 Debattantene

De som ønsket å beholde ferjene var få i forhold til de to andre partene, og undersøkelser viser at en større andel ønsket å beholde ferjene enn andelen debattanter i Stavanger Aftenblad og Strandbuen tilsa. Likevel representerte disse debattantene en så stor andel av Ryfylke at deres stemme også var viktig.

Det var hovedsaklig kun ryfylkinger som argumenterte for å beholde ferjene. Dette skyldes nok at saken ikke betydde nok for beboere i Stavanger, Sandnes, osv. til at de følte behov for å uttale seg i avisene. Når det gjelder Ryfylke kommer debattantene fra både Strand, Forsand og Hjelmeland kommune.

7. Ryfast 10 år senere

7.1 Ryfast blir vedtatt av Stortinget

11. mai 2012 publiserte Samferdselsdepartementet en pressemelding hvor Stortinget ble invitert til å tegne et nytt Rogalandskart. Departementet, med samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa i spissen, hadde lagt frem et forslag om utbygging av Ryfast med anleggsstart i 2012/2013 og åpning for trafikk i 2018. Forslaget het *Prop. 109 S (2011-2012) Utbygging og finansiering av rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland*. Prosjektet skulle bestå av Eiganestunnelen, med ramper til Hundvågstunnelen. Hundvågstunnelen skulle ha utløp både på Buøy og på Hundvåg nord. På Hundvåg nord ville Ryfast komme opp av bakken og ned igjen i Ryfylketunnelen helt inn til Solbakk. Nødvendige omlegginger av lokalveinettet ville også være en del av det foreslåtte prosjektet.

Når Ryfast skulle åpnes for trafikk ville ferjesambandene Oanes - Lauvvik og Tau – Stavanger bli lagt ned. I forslaget var det lagt til grunn et kostnadsoverslag på 5,22 milliarder. 4,848 milliarder skulle dekkes av bompenger og de resterende 372 millionene skulle komme fra lokale tilskudd gitt av blant annet Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune, kommunene i Ryfylke og Stavanger Næringsforening.¹⁹⁵

Forslaget fra Samferdselsdepartementet kom etter at Meltveit Kleppa tidligere på dagen på vegne av Regjeringen hadde sagt ja til Ryfast. Dette gjorde hun hos Statens vegvesen i Stavanger. Under offentliggjøringen sa hun:

«Jeg er glad i ferjer, og jeg er særlig glad i de som jobber der. Men ei ferje er ei ferje, og en vei er en vei. I dag inviterer Regjeringen Stortinget til å tegne et nytt kart. Det blir ei ny tid. For næringsliv og for folk i Ryfylke, på Nord-Jæren og for folk i Stavanger by.»¹⁹⁶

Til NRK sa Forsand-ordfører Ole Tom Guse at denne dagen var ei stor utfordring for mange pendlere, og en tragisk dag for enkeltpersoner. Disse enkeltpersonene var de som

¹⁹⁵ Samferdselsdepartementet. (2012, mai 11.). *Ryfast: Ferjefritt mellom Nord-Jæren og Ryfylke og nytt fastlandssamband Hundvåg – Stavanger sentrum*. Hentet fra Regjeringa.no: <https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/stoltenberg-ii/sd/Nyheter-og-pressemeldinger/pressemeldinger/2012/ryfast-ferjefritt-mellom-nord-jaren-og-r/id682160/>

¹⁹⁶ Oppedal, M. (2012, mai 11.). *Regjeringa seier ja til verdas lengste undersjøiske vegtunnel*. Hentet fra NRK: <https://www.nrk.no/rogaland/ja-til-ryfast-fra-regjeringa-1.8131213>

pendlet den korteste veien mellom Forsand og Sandnes kommune, noen av de på sykkel. Disse mente Guse nå enten måtte flytte eller finne seg en ny jobb.¹⁹⁷

12. juni 2012 ble Ryfast diskutert i Stortinget. Alle partiene bortsett fra FrP stemte for Ryfast. Fra talerstolen fortalte Magnhild Meltveit Kleppa under debatten at hun med stor glede kunne registrere at flertallet var i ferd med å åpne en ny tid for Ryfylke, Nord-Jæren og Rogaland. Hun fortalte at dette var stort for henne og at alle som har levd med tvangstrøye og alltid ha måttet forholdt seg til ferjeruter forstod hvilken lettelse Ryfast ville bli. Kleppa viste til at Ryfast hadde vært det foretrukne alternativet for fjordkrysning helt siden fylkesdelplanen for areal og transport i Ryfylke ble godkjent av Miljøverndepartementet i 2002. I arbeidet med fylkesdelsplanen fantes det seks alternativer for fjordkrysning, og at Ryfast ble valgt som det beste.¹⁹⁸

7.2 Byggingen av Ryfast

9. november 2012 kunne Magnhild Meltveit Kleppa ta Ryfast-prosjektets aller første spadestikk. Sammen med henne var to elever ved Jørpeland ungdomsskole som tidligere hadde sendt et leserinnlegg til Strandbuen hvor de argumenterte for Ryfast. Til stede fikk begeistrede ryfylkinger med flagg være vitne til prosjektets start på Solbakk. Strandbuen kunne meddele at Meltveit Kleppa fikk både klemmer, applaus, godord og blomster fra publikum. I artikkelen skrev avisen at det på mange måter var en selvfølge at nettopp Magnhild Meltveit Kleppa skulle få æren av å ta første spadestikk, da hun hadde kjempet hardt og målrettet for å få Ryfast-prosjektet gjennomført. Til de fremmøtte sa Meltveit Kleppa at det alltid finnes håp dersom det bare er tilstrekkelig med vilje.¹⁹⁹

Nesten et år senere begynte arbeidet på andre siden av fjorden. Det var Stavanger-ordfører Christine Sagen Helgø fra Høyre som fikk æren av å ta første spadestikk på Hundvåg. Hun ønsket de fremmøtte velkommen til et historisk øyeblikk. Videre fortalte Sagen Helgø at Ryfast nå utvidet bo- og arbeidsmarkedet. Det var et bærekraftig prosjekt med større konsekvensene enn folk ante, blant annet når det gjaldt fremkommelighet og avlastning

¹⁹⁷ Oppedal, M. (2012, mai 11.). *Regjeringa seier ja til verdas lengste undersjøiske vegtunell*. Hentet fra NRK: <https://www.nrk.no/rogaland/ja-til-ryfast-fra-regjeringa-1.8131213>

¹⁹⁸ Stortinget. (2012, juni 12.). *Stortinget - Møte tirsdag den 12. juni 2012 kl. 10*. Hentet fra Stortinget.no: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/2011-2012/120612/14#a28>

¹⁹⁹ Bjørheim, J. (2012, november 14.). - Nå er vi endelig i gang. *Strandbuen*, s. 7.

på lokalveinettet. Prosjektleder for Ryfast, Gunnar Espejord, var dessuten fornøyd med at gravingen også var i gang på bysiden, og han var ivrig etter å komme ordentlig i gang.²⁰⁰

I september 2019 kunne prosjektsjef Gunnar Espejord offentliggjøre at Ryfylketunnelen ville åpne mandag 30. desember. Han fortalte at Ryfylke endelig ville være landfast og at de var godt fornøyd med det. Men folk ville bli nødt til å vente rundt en måned før Hundvåg- og Eiganestunnelen kunne åpne. I mellomtiden ville ryfylketrafikken være nødt til å bruke veinettet på Hundvåg og Buøy. Grunnen til forsinkelsen var at tunnelene krevde litt mer testing før de kunne åpnes, blant annet av nødetatene.

Leder for Hundvågs bydelsutvalg, Egil Olsen, sa at det ville føre til kaos og at Ryfylketunnelen måtte utsettes. Da Stavanger Aftenblad sa at Tau-ferjene ville slutte å gå samme dag, svarte Olsen med at åpningen av Hundvågstunnelen måtte framskyndes. Strand-ordfører, Irene Heng Lauvsnes svarte at det var uaktuelt å vente en dag lenger enn 30. desember. Regionssjef for Norleds ferjer i Rogaland, Gaute Gangenes, fortalte i Stavanger Aftenblad at de kun hadde avtale om ferjedrift ut året. Alle fartøy i Tau- og Høgsfjord-sambandet skulle inn i andre samband rett etter nyttår.²⁰¹

7.3 Ryfast åpner

30. september 2019 åpnet Ryfylketunnelen for trafikk. På Solbakk var det folkefest til tross for styrtregn. Det ble ikke noen snorklipping da de to andre tunnelene enda ikke var klare, så i stedet ble det løfting av bommen inn til tunnelen. De som fikk æren av å løfte bommen var Ryfast-forkjemper Magnhild Meltveit Kleppa, fylkesvaraordfører Arne Bergsvåg, Strand-ordfører Irene Heng Lauvsnes, varaordfører i Stavanger, Dagny Sunnanå Hausken og prosjektleder Gunnar Eiterjord. Ordfører Heng Lauvsnes kunne fortelle de fremmøtte at det ikke hadde vært en viktigere dag for Ryfylke siden stålverket på Jørpeland ble etablert 100 år tidligere. De få som allerede hadde fått kjøre gjennom tunnelen lovpriste denne, mens andre fremmøtte fortalte at de ikke kunne vente til å få ta i bruk Ryfylketunnelen. I andre enden av tunnelen, på Hundvåg, stod også mange mennesker og så

²⁰⁰ Moi, H. (2013, september 10.). Nå angripes Ryfast fra to kanter. *Stavanger Aftenblad*, s. 4.

²⁰¹ Jøssang, T. (2019, september 16.). *Åpningsdatoen bestemt bare for Ryfylketunnelen: Utsatt åpning for Hundvåg- og Eiganestunnelen*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/VbkPOp/aapningsdatoen-bestemt-bare-for-ryfylketunnelen-utsatt-aapning-for-hund>

de første bilene komme kjørende ut av tunnelen. På grunn av alle sikkerhetstiltakene ble tunnelen kalt for verdens tryggeste.²⁰²

Men det var i midlertid ikke bare ved tunnelen at folk var samlet. Mange ville også ta farvel med Tau-ferja. Klokket 12:00 gikk siste ferje fra Tau samtidig som ferja i motsatt retning forlot kaien ved Fiskepiren i Stavanger, begge fulle av mennesker. Stavanger Aftenblad ble med på siste avgang fra Tau. Folk kom gående inn på ferja med flagg mens biler kjørte tutende ombord på ferja. På ferjekaien på Tau stod lastebilsjåførere og blinket og tutet farvel. Da ferja seilte av gårde mot Stavanger for siste gang stod Odd Kåre Bjerga for underholdning. Han sørget for allsang med passasjerene. Da ferja til slutt nærmet seg Fiskepiren i Stavanger, sørget mange passasjerer for å forevige siste tur med bilder ute på dekk samtidig som de ansatte på ferja takket for seg over høyttaleranlegget. De kunne fortelle Stavanger Aftenblad at de alle hadde fått jobb på andre ferjer, men at det likevel var vemodig å ikke få jobbe på Tau-ferja lengre. I land i Stavanger kjørte bilene tutende av Tau-ferja for siste gang.²⁰³

I januar måtte Statens vegvesen opplyse at Hundvåg- og Eiganestunnelen ikke ville åpne før slutten av mars. Tunnelene hadde enda ikke rukket å få sikkerhetsgodkjenning. I februar 2020 kom Covid-19 til Norge og stengte ned landet. Ansatte i Statens vegvesen ble syke og dette hindret både opplæring og sikkerhetssjekking i tunnelene. Planene om åpning 30. mars med folkefest og, blant annet, samferdselsminister Knut Arild Hareide til stede, måtte avlyses. Den tidligere lederen i Hundvågs bydelsutvalg, Egil Olsen, var frustrert og kunne ikke forstå at ikke andre kvalifiserte personer kunne komme og gjøre siste sjekk for å åpne tunnelen. Men Covid-19 hadde redusert pendlingen og trafikken over Hundvåg og Buøy var derfor ikke like utfordrende som den hadde vært i januar og februar.²⁰⁴

22. april 2020 kunne endelig Hundvåg- og Eiganestunnelen åpne. På grunn av koronarestriksjoner kunne ikke åpningsseremonien gjennomføres fysisk, og ble heller gjennomført over en videokonferanse som ble direkteendt av Stavanger Aftenblad. Knut

²⁰² Jøssang, T. (2019, 31. desember). *Se bildene fra åpningen av Ryfylketunnelen*. Hentet fra Strandbuen: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/opmBdj/se-bildene-fra-aapningen-av-ryfylketunnelen>

²⁰³ Andersen Johnsen, C. (2019, desember 30.). *Den siste Tau-ferja har gått fra kai*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Ad9kgj/den-siste-tau-ferja-har-gaatt-fra-kai>

²⁰⁴ Hagen, J., & Fosse, D.-H. (2020, mars 16.). *Tidligere bydelsutvalgsleder reagerer på at koronaviruset utsetter Eiganes- og Hundvågtunnelene på ubestemt tid*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Joy478/tidligere-bydelsutvalgsleder-reagerer-paa-at-koronaviruset-utsetter-eig>

Arild Hareide fikk æren av å klippe snora fra sitt kontor i Oslo, med blant annet Meltveit Kleppa og Stavanger-ordfører Kari Nessa Nordtun til stede over video.²⁰⁵

Åpningen av Ryfast var ikke helt feilfri. Kameraene til det spanske selskapet Tecsidel klarte ikke å registrere de forbipasserende bilene, og bompenger kunne dermed ikke kreves inn. Hele 2020 var det derfor gratis å kjøre gjennom tunnelene. I løpet av året kjørte det i snitt 6 619 biler gjennom Ryfylketunnelen hver dag. Etter at Hundvågstunnelen åpnet, kjørte det i snitt 15 715 biler gjennom tunnelen hver dag. Det tilsvarer til sammen henholdsvis 2 415 935 og 3 975 895 passeringer i løpet av 2020. Totalt ville trafikantene måtte betalt rundt 354 millioner kroner i bompenger om systemet hadde fungert som det skulle.

Det østeriske selskapet Kapsch ble høsten 2020 valgt som ny kameraleverandør, og 1. februar 2021 kunne omsiders bompengeneinnkrevingen i Ryfast starte. Sammen med at bompengeneinnkrevingen kom i gang, kunne også Boreal begynne å drive ferjedrift over Høgsfjorden igjen.²⁰⁶

7.4 Status for Ryfast 2 år senere

I skrivende stund har Ryfast vært åpent i 2 år. I litt over ett av disse årene har det også vært bompengeneinnkreving. Dette gir meg mulighet til å se litt på hvordan Ryfast i praksis har fungert.

I Strand kommune er det blitt solgt rekordmange boliger. Først ble det satt rekord i 2020 da 280 boliger ble solgt i kommunen. Året etter ble denne rekorden slått på nytt og 318 boliger var solgt allerede ved starten av oktober. Eiendomsmegler Terje Krumsvik fortalte til Stavanger Aftenblad at han kunne merke forskjellen etter at Ryfast kom. Først opplevde han at mange ryfylkinger som hadde bosatt seg på Nord-Jæren flyttet hjem igjen. Etter hvert begynte også flere uten tilknytning til Ryfylke å flytte dit. Det ble i 2021 solgt flere boliger enn det bygges, og det var lite eneboliger igjen å oppdrive både på Tau og Jørpeland. Antall boliger til salgs på Finn var blitt mer enn halvert i forhold til før tunnelen åpnet. Krumsvik kunne fastslå at dette var «Ryfast-effekten».²⁰⁷

²⁰⁵ Askildsen, A. (2020, april 22.). *OPPTAK: Vi viste åpningen av Ryfast*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Xg7rXW/opptak-vi-viste-aapningen-av-ryfast>

²⁰⁶ Jøssang, T. (2012, januar 5.). *Ryfast: John Inge og andre bilister har sluppet 354 millioner kroner i bompenger*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/jBORVb/ryfast-john-inge-og-andre-bilister-har-sluppet-354-millioner-kroner-i>

²⁰⁷ Jøssang, T. (2021, oktober 2.). - Nå kan vi snakke om Ryfast-effekten. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.

Målet for første året med bompenger var å innkreve 322 millioner kroner for å begynne nedbetalingen av gjelden på 6,7 milliard kroner. Totalt i 2021 tjente Ryfast 311 millioner kroner ved bompengeneinnkrevinger. Varaordfører i Strand, Bjørn Aril Veland, mente at tallene var langt bedre enn man skulle trodd med tanke på at Norge var i en pandemi hvor mange arbeidstakere hadde hatt hjemmekontor. Grunnen til at inntektene ble lavere enn forventet var at andelen elbiler i trafikken ble mye høyere enn forventet. For elbiler kostet det kun halvparten av det fossilbiler betaler gjennom tunnelen.

I Strand utgjorde elbiler 87 prosent av nybilsalget i 2021. Dette var den høyeste andelen av kommunene i Rogaland. Veland trodde ikke at pendlerne kom til å måtte betale for de ekstra 11 millionene i form av høyere bompenger. Han så heller for seg at bompengeselskapet kom til å be staten om å kompensere for de endrede forutsetningene elbilrabatten har å si for Ryfast-prosjektet. Pendlerne kunne ikke ta regningen for statens elbilønsker, mente Veland.²⁰⁸

²⁰⁸ Jøssang, T. (2022, februar 4.). Ryfast er 11 millioner bak skjema: – Ikke la pendlere ta regningen. *Stavanger Aftenblad*, s. 5.

8. Diskusjon

8.1 Argumentene

Ryfast-debatten var en veldig kompleks debatt og det ble argumentert om mange ulike aspekter ved prosjektet. Det var mye uenighet rundt hva som var mest lønnsomt, praktisk, miljøvennlig m.m. I mine øyne var grunnen til dette at debattantene valgte de sidene av saken som støttet deres personlige synspunkt. I dette kapittelet skal jeg se nærmere på hvilke argumenter som ble brukt innenfor ulike kategorier jeg selv har laget.

Mange av argumentene som ble brukt samsvarer med verdiene Anders Barstad og Ottar Hellevik mente var viktigst for nordmenn når det gjald samfunnsutviklingen. Mange følte ikke at politikerne representerte deres ønsker og mente at folkets stemme burde ha større innvirkning på avgjørelsen rundt et fastlandssamband. Miljøvern og utslipp av klimagasser spilte også en stor rolle i debatten, sammen med et ønske om trafikkreduksjon. Ønsket om å legge veier utenom byene ble var også et argument som ble brukt av flere. Dette har en sammenheng med ønsket om bedre luftkvalitet og mindre støy i byene. Større effektivitet knyttet til reising var et av hovedargumentene, og henger sammen med nordmenns ønske om mer fritid.

Ønsket om mer effektivitet stemmer også overens med det Gunnar Nerheim skrev i boka *Vestlandets Historie – natur og næring*. Mennesker har siden telefonen og faksmaskinens ankomst ønsket å effektivisere transport av mennesker og varer for å tette gapet til hastigheten til transporten av informasjon. På Vestlandet startet dette på mange måter med ankomsten av ferjer, og de siste tiårene har heller ikke ferjene vært effektive nok. Dermed har ferjer mange steder blitt byttet ut med broer og undersjøiske tunneler.

8.1.2 Økonomi

Hvilket prosjekt som var billigst høres i utgangspunktet ikke ut som noe som kunne diskuteres, da eksperter på området regelmessig kom med prisberegninger, men likevel ble dette tatt opp og diskutert jevnlig gjennom hele den 14 år lange debatten. Hovedårsaken til dette var at Høgsfjord-tilhengerne stort sett forholdt seg til prisen på selve konstruksjonen, enten det var rørsbro eller hengebro. Ryfast-tilhengerne tok også med de ekstra kostnadene for veiutbedringer som ville følge med et Høgsfjord-prosjekt. Høgsfjord-tilhengerne skrev også mye om at en Høgsfjordbro ville fungere ekstra godt sammen med bro over Gandsfjorden,

men det var hovedsakelig kun Ryfast-tilhengerne som tok prisen på Gandsfjordbro med i regnestykket.

Begge parter påpekte også hverandres driftskostnader uten å nevne så mye om sine egne. Ryfast-tilhengerne pekte på at bro over Høgsfjorden også ville kreve drift av to hurtigbåtruter til Stavanger, en fra Tau og en fra Jørpeland. Høgsfjord-tilhengerne pekte på sine side på prisen av å vedlikeholde Ryfast.

Det økonomiske argumentet som kanskje ble hyppigst brukt av Ryfast-tilhengerne var at prosjektet kunne fullfinansieres av bompenger. Ryfast var blitt spådd et mye bedre trafikkgrunnlag og ville derfor ikke trenge støtte til prosjektet. Høgsfjord-prosjektet ville derimot kreve store statlige og lokale bevilgninger.

Den tredje gruppen var de som mente at begge alternativene var for dyre og at Ryfylke greide seg helt fint med videre ferjeforbindelse til Nord-Jæren. Disse motsatte seg sjeldent idéen om å ha et fastlandssamband, men de mente at behovet var såpass lite at det ikke rettferdiggjorde prisen. Ferje-tilhengerne mente at økonomien til kommunene i Ryfylke ikke tillot dem å investere i et slikt prosjekt uten å måtte ofre andre tilbud og tjenester. Blant annet ble det pekt på at det var viktigere at Forsand brukte penger på å gi Lysebotn vei til Songesand.

8.1.2 Pendlerne

Ifølge SSB hadde Strand kommune i 2012, året da Ryfast ble vedtatt på Stortinget, 2 247 pendlere. De aller fleste av disse pendlet til Nord-Jæren, og pendlerne hadde derfor en stor rolle i debatten. De var aktive i debatten, men andre argumenterte også for hva som ville være best for denne brukergruppen.

Et tema som ofte ble tatt opp var prisen det ville koste for pendlerne å reise til og fra jobb. Høgsfjord-tilhengerne viste til at bompengereisen kom til å være lavere over Høgsfjorden enn ved et Ryfast-alternativ, som ville kreve bompenger både for Ryfylketunnelen og Hundvågtunnelen. Ryfast-tilhengerne viste at flertallet av pendlerne skulle til Forus eller nordover. Da ville kostnaden av drivstoffet for de fleste pendlerne i Ryfylke bli så høy at Ryfast likevel ville bli det billigste alternativet. Selv Forsand ville få kortere vei til Stavanger med Ryfast. De pekte også på at Ryfast kunne tilby bedre bussforbindelse mellom Nord-Jæren og Ryfylke, noe som ville gjøre reisen mye rimeligere.

Begge fastlandssambandene ville uansett bli dyrere enn ferjene, og noen av pendlerne uttalte at de heller ville fortsette å bruke ferjene enn å øke utgiftene ved å kjøre over et fastlandssamband. Noen av disse mente også at ferjeturen var et fint velkomment avbrekk på vei til og fra jobb. Den ga dem både en mulighet til å hvile, og en mulighet til å få gjort arbeid eller å være sosiale, om de ønsket det.

8.1.3 Byutviklingen

Det ble snakket en del om hvor utviklingen på Nord-Jæren ville skje. Begge partene var fra starten av enige om at Forus kom til å vokse og tilby mange nye arbeidsplasser, og det viste seg utover debatten at de hadde rett. Men partene var uenige både om hvor utviklingen kom til å skje utover Forus, og hvor utviklingen burde skje.

Ryfast-tilhengerne mente at Stavanger kom til å fortsette å være den viktigste byen for ryfylkingene, både når det gjaldt arbeidsplasser, fritidstilbud og tjenester. En strandbu påpekte at de fleste ikke valgte å reise til Stavanger fremfor Sandnes, men gjorde det fordi det var der de hadde jobb, skoleplass, tannlege, osv. Dette trodde hun ikke kom til å endre seg bare på grunn av ei bro over Høgsfjorden. Hun fikk støtte av andre som også mente at flertallet av arbeidsplassene på Nord-Jæren alltid kom til å være i Stavanger. Stavanger var og ville alltid være «Byen» for folk i Ryfylke.

Noen Ryfast-tilhengere skrev også at et sterkt Stavanger ville tjene hele regionen. De trodde at ved å utvikle Stavanger videre, ville det skape positive ringvirkninger til resten av Rogaland. Hundvåg hadde samtidig et voksende problem med trafikkavviklingen over Bybrua. Bydelsutvalget valgte derfor å fryse utbyggingen av øya fram til en tunnel var på plass. Flere så på Ryfast som den aller beste muligheten for Hundvåg til å få en tunnel. Andre argumenterte for at Ryfylke trengte en bedre forbindelse for å kunne fortsette å vokse. Høgsfjord ville flytte Ryfylke vekk fra sentrale strøk. Det ville svekke potensialet til industriutviklingen i Ryfylke. Hjelmeland kommune hadde store eksportører av råvarer, og bedriftene var også avhengige av gode transportmuligheter for å kunne konkurrere mot bedrifter med bedre og mer sentral beliggenhet. Flere fryktet at Høgsfjorden ville bli en omvei for stor for videre drift.

Høgsfjord-tilhengerne mente derimot at Stavanger allerede hadde fått nok av kaka, og at nå fortjente Sandnes å få vokse skikkelig. Mange påstod at Sandnes faktisk hadde et høyere potensiale enn Stavanger, og at Ryfylke burde hive seg på byens utvikling ved å bygge en Høgsfjordbro. Arbeidsplassene mente de ville flytte seg sørover Nord-Jæren, og Ryfast ville

utvikle seg til å bli en omvei for de fleste ryfylkingene. Både ryfylkinger og sandnesbuer mente at politikerne i Stavanger kun brydde seg om egen by, og at et tettere bånd til byen ikke ville gi Ryfylke noen vesentlige fordeler.

Det ble også argumentert for at Forsand og Høle ville havne i bakevja om det ikke ble bygget en bro over Høgsfjorden. Forsand kommune mente at de hadde vært med på å betale for Lysefjordbrua og for å forbedre veien mellom Oanes og Jørpeland som første steg av utviklingen av veiene fra Ryfylke til Sandnes. Ordføreren i Forsand mente at kommunen hadde en avtale med Rogaland fylkeskommune om at steg to ville være å bygge Høgsfjorderøret, og steg tre ville være å forbedre veiene mellom Lauvvik og Sandnes. Om fylkeskommunen gikk inn for Ryfast mente de at det ville være et avtalebrudd med Forsand.

Til slutt var det en liten gruppe som pekte på at Ryfylke greide seg fint uten hjelp fra Nord-Jæren. Det ble da vist til at Strand hadde en høyere befolkningsvekst enn Stavanger som var den største og viktigste byen i regionen.

8.1.3 Miljøvern og trafikk

Hvilket alternativ som skulle være det mest miljøvennlige ble også mye diskutert, og trafikkavvikling var alltid sentralt i miljødebatten. Høgsfjord-tilhengerne nevnte hyppig den allerede tungt belastede trafikken i og rundt Stavanger, og fryktet at situasjonen ville bli enda verre om all ryfylketrafikken måtte gjennom Hundvåg og Stavanger. Før det ble avklart hvordan Ryfast ville komme opp på Hundvåg var det også flere beboere som var redde for ryfylketrafikken skulle krysse øya. De var redde for luftkvaliteten på øya og helseskadene det kunne føre til for beboerne. De mente at det var urettferdig at Hundvåg skulle få de negative konsekvensene av et prosjekt som hadde pådrivere fra Hafrsfjord og som ikke kom til å merke den økte trafikken.

De første årene av Ryfast-planleggingen ble det vurdert å ha la Ryfast gå på land over Hidle, Kjeøy og Åmøy. Dette fikk kritikk og eksperter mente at dette kunne påføre dyre- og plantelivet på øyene store skader. Disse planene ble etter hvert skrinlagte og da havnet fokuset på luftforurensningen, spesielt i den store rush-trafikken. Trafikken over de to ferjesambandene var ganske jevnt fordelt. Det betydde at Ryfast sannsynligvis ville føre til en dobling av ryfylketrafikken i Stavanger.

Ryfast-tilhengerne svarte med at prosjektet deres heller ville avlaste trafikken. Det mente de fordi ryfylketrafikken ville komme til Stavanger fra nord, mens de fleste pendlerne

kom til byen fra sør og det var der det var mest kø. I tillegg ville Hundvågtunnelen ta en del av hundvågtrafikken og dermed avlaste Bybrua som hadde store trafikkutfordringer. Den bedre trafikkflyten ville minske luftforurensningen.

De som var for Ryfast pekte derimot på at de aller fleste bilturene til Nord-Jæren ville bli kortere fra Solbakk enn over Høgsfjorden, og dermed ville turene være mer miljøvennlige. Ryfast ville i motsetning til Høgsfjord-prosjektet ikke kombineres med hurtigbåter, som heller ikke var miljøvennlige. Ryfast ville også gi en bedre mulighet til å reise med kollektivtransport, og på denne måten redusere antall biler i trafikken.

Rogaland SV var blant dem som ikke ønsket et fastlandssamband mellom Ryfylke og Nord-Jæren. En av hovedgrunnene til det var av hensyn til miljø. Et fastlandssamband ville legge til rette for bilister og øke trafikken. De mente at ferjene var mye mer miljøvennlige enn biler, og at det rette for miljøet ville være å beholde ferjene. Både Ryfast- og Høgsfjord-tilhengerne var uenige i dette og mente at deres alternativ ville ha mindre utslipp enn ferjene.

8.1.4 Sikkerhet og tunnelangst

Det var mange som stilte seg skeptiske til at det skulle bygges en 14 kilometer lang tunnel under Hidlefjorden. De første planene for Ryfast gikk ut på å bygge en enkeltløpstunnel. Dette fikk mye kritikk fordi ulykker kunne stenge hele tunnelen. Det ville også være vanskelig for nødetatene å komme seg raskt gjennom tunnelen mens det ville være mye trafikk.

Folk fryktet også konsekvensene av en ulykke i Ryfast. Statens vegvesen bestilte en sikkerhetsrapport på tunnelen fra Lux Brannteknologi. En oppmerksom leser oppdaget at rapporten opererte med risikotall som var altfor lave. Tidligere tunnelbranner hadde spredd seg mye raskere enn det som kom frem i rapporten. Stigningsgraden i tunnelen ville også være ganske bratt og blant annet lastebilsjåfører var ukomfortable med å kjøre i slike undersjøiske tunneler. Branner i Oslofjordtunnelen ble flere ganger brukt som eksempler på hvorfor Ryfylke måtte unngå Ryfast.

En undersøkelse utført av TSN Gallup viste også at flere hundretusen nordmenn led av tunnelangst. Planen var at Ryfast skulle bli den eneste forbindelsen til Nord-Jæren. Flere mente at det ville vært urettferdig ovenfor de med tunnelangst, og om ikke disse ville få et annet alternativ kom disse menneskene til å heller flytte til Nord-Jæren.

Ryfast-tilhengerne mente derimot at tunnelen var så trygg som den kunne få bli. Tunnelen ville bli utstyrt med blant annet belysning som skulle gjøre bilturen tryggere enn Oslofjordtunnelen. De mente at det ville være tryggere å kjøre gjennom en tørr og opplyst tunnel i stedet for å kjøre over to fjelloverganger på glatta for å kjøre over Høgsfjorden. Det ble ikke brukt mange argumenter mot sikkerheten med bro over Høgsfjorden, men heller argumentert for at Ryfast ville bli svært trafikksikkert.

Tunnelangsten ble også brukt som argument for å beholde minst en av ferjene, slik at ingen skulle bli tvunget til å kjøre gjennom en tunnel. Sør-Europe ble brukt som eksempel på at alle tunneler burde ha et alternativ slik at ingen ville være nødt til å kjøre gjennom dem. Det ble foreslått at ferjene ble holdt i drift frem til en broovergang var på plass.

8.1.5 Turisme og Nasjonal turistvei

Ryfylke har noen av Norges aller største turistattraksjoner i Preikestolen og Lysefjorden. Derfor var det naturlig at turisme fikk en stor plass i debatten. I tillegg ble det holdt en kampanje for å gjøre Ryfylkeveien til en nasjonal turistvei parallelt med Ryfast-debatten. Det var med å påvirke debatten frem til Ryfylkeveien fikk status som Nasjonal turistvei i 2005.²⁰⁹

Ryfast fikk aller mest kritikk for å være turistfiendlig. Mange mente at ingen ønsket å kjøre gjennom en 14 kilometer lang mørk tunnel, og at det kunne føre til at turister velger bort å reise til Ryfylke. Høgsfjord-tilhengerne påstod at deres rute var mye bedre for turistene, blant annet fordi de ville få kjøre langs deler av Høgsfjorden. I tillegg ville turistene få oppleve mer av de majestetiske fjellene som Ryfylke var kjent for. En tunnel mellom Espedal i Forsand og Frafjord i Gjesdal kommune ble også utpekt som et mye bedre alternativ for turistene enn Ryfast. Høgsfjord-tilhengerne støttet argumentet deres med at de aller fleste turistene brukte Oanes-ferja når de skulle besøke Preikestolen. De som ønsket å beholde ferjene mente at ferjeturen var en del av opplevelsen for turistene.

Mange fryktet også at Ryfast ville hindre Ryfylkeveien i å bli nasjonal turistvei. Ryfylkeveien starter ved Oanes i det som var Forsand kommune, og strekker seg helt inn til Håla i Ullensvang kommune. Ryfast-motstanderne trodde at turister som skulle kjøre Ryfylkeveien ville droppe å kjøre strekningen fra Solbakk til Oanes, for så å kjøre tilbake

²⁰⁹ Hjorteland, H. (2005, januar 13.). *Heile Ryfylkevegen blir turistveg likevel*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Lk7Qx/heile-ryfylkevegen-bli-turistveg-likevel>

igjen og nordover mot Håla. Dermed ville ikke Lysefjorden bli en del av turen, selv om det kanskje ville være den mest spektakulære delen. Store deler av veien nord for Solbakk gikk gjennom tunneler, og sammen med Ryfast ville dette bli veldig mye tunneler. Summen av dette fryktet mange var nok til at Ryfylkeveien ikke ville få status som nasjonal turistvei.

Ryfast-motstanderne mente at et fastlandssamband måtte bli plassert slik at turistene entret starten av Ryfylkeveien. Sandnes kommune ikke ville bli med på å finansiere opprustning av Ryfylkeveien hvis Ryfylke gikk inn for Ryfast. Deres ønske var at den nasjonale turistveien skulle starte ved Lauvvik i Sandnes kommune.

Ryfast-tilhengerne mente derimot at tunnelen i seg selv ville være en attraksjon som kunne trekke besøkende til Ryfylke. Ryfast ville nemlig bli verdens lengste undersjøiske biltunnel.

8.1.6 Det evigvarende Høgsfjord-prosjektet

Det så lenge ut som om Høgsfjorderet ville bli Ryfylke sitt fastlandssamband. Men prosjektet fikk flere tilbakefall og fikk aldri klaringen det trengte for å kunne begynne byggingen. Så kom Ryfast AS på banen og tilbydde Ryfylke et alternativt fastlandssamband. Flere uttalte at de ikke lengre var villige til å vente på Høgsfjorderet og at Ryfast ville sørge for fortgang på et fastlandssamband. Andre trodde at røret aldri ville komme på plass, og at Ryfast var eneste mulighet til å få et fastlandssamband mellom Ryfylke og Nord-Jæren.

Andre mente derimot at Høgsfjorderet hadde blitt planlagt for lenge til at prosjektet kunne skrinlegges. Kommunene i Ryfylke og Sandnes kommune hadde brukt flere millioner kroner på å utrede prosjektet, og veien fra Jørpeland til Oanes hadde blitt forbedret i påvente av røret. Det hadde blitt brukt for mye tid og penger på Høgsfjorderet til å snu. Høgsfjord-tilhengerne sa at det var ingen garanti for at Ryfast ikke ville bruke minst like lang tid som røret før prosjektet kunne vedtas. I bestefall mente de at Ryfast utsatte et fastlandssamband ved å skape en unødvendig debatt og samtidig splitte Ryfylke. I verstefall kunne Ryfast stanse Høgsfjordprosjektet og sørge for at Ryfylke ikke ville få noe fastlandssamband.

8.2 Debattantene

8.2.1 Stavanger kommune (ikke Hundvåg)

Stavanger kommune var svært sentral i debatten. Kommunen og dens innbyggere og næringsliv var både en stor pådriver for Ryfast, men fikk også stor oppmerksomhet fra Ryfast-motstanderne. Kommunen hadde kanskje en mer sentral rolle i debatten enn Strand

kommune, selv om fastlandssambandet først og fremst var ment for ryfylkingene. Noe av grunnen til dette skyldes nok at Stavanger Aftenblad publiseres oftere enn Strandbuen og endte opp med å nevne Ryfast i over tre ganger så mange utgaver av avisa enn ryfylkeavisa. Strandbuene valgte stort sett å utrykke seg i egen lokalavis, mens kommunene på andre siden av fjorden valgte å holde seg til Stavanger Aftenblad.

Først og fremst var det siddiser som startet hele debatten da de i 1999 stiftet Ryfast AS. Et lignende prosjekt var blitt diskutert før, under navnet SOLSTA, men før Ryfast var det Høgsfjorderøret som så ut til å bli Ryfylkes fastlandssamband. Det var sentrale personer i Hafrsfjord Rotary og Stavanger Næringsforening som sammen hadde stiftet Ryfast AS. Disse var svært aktive de første to årene av debatten frem til Ryfast tilsynelatende hadde støtte fra flertallet av politikerne i regionen. Flere leserinnlegg for Ryfast ble under debatten sendt inn på vegne av Stavanger Næringsforening AS, og næringsforeningen innvisiterte også i annonser for Ryfast i Stavanger Aftenblad, blant annet en helsiders annonse som viste seg å inneholde feilaktig informasjon. Næringsforeningen fikk mye kritikk for å være partisk og drive en kampanje som ville tjene dem selv, og ikke ryfylkingene som sambandet var ment for.

Politikerne og beboerne i Stavanger var også med i debatten, stort sett for Ryfast, men markerte seg ikke i like stor grad som næringslivet i kommunen. Støtten var ganske naturlig da Ryfast ville være med på å utvikle byen samtidig som den ville få både Hundvågstunnelen og Eiganestunnelen på plass. Bro over Høgsfjorden ville derimot styrket Sandnes som mange i debatten trodde og håpet ville kunne vokse forbi Stavanger.

8.2.2 Strand kommune

Strand kommune var selvsagt veldig viktige i Ryfast-debatten. Kommunen var den største i Ryfylke, som fastlandssambandet i hovedsak var ment for. Kommunen hadde jobbet for et fastlandssamband til Nord-Jæren i flere år før Ryfast for første gang ble nevnt. De aller fleste i Strand var i starten av kalenderåret 1999 innstilt på at Høgsfjorderøret ville bli deres fastlandssamband. Flere politikere hadde over lengre tid jobbet for røret, mens andre politikere hadde lenge jobbet mot røret.

Lanseringen av Ryfast AS skapte derfor store bølger på Strandlandet. Mange ble provoserte og mente det var direkte sabotasje av prosjektet de lenge hadde jobbet for å få til. Andre var positive til Ryfast. Både fordi prosjektet skapte debatt som forhåpentligvis ville føre til at Ryfylke fikk det beste alternativet, men også fordi noen hadde begynt å gi opp

Høgsfjorderet. En tidlig spørreundersøkelse utført av Stavanger Aftenblad viste at Ryfast var det mest populære alternativet i Ryfylke, faktisk mer populært enn hos innbyggerne i Stavanger, Sola og Randaberg. Litt under en tredjedel foretrakk et fastlandssamband over Høgsfjorden og rundt 14 prosent av ryfylkingene svarte at de ville beholde ferjene.

Politikerne i Strand snudde etter hvert og flere gikk inn for å bygge Ryfast. Populariteten for Ryfast så derimot ut til å falle blant beboerne i Strand, i hvert fall om vi skal tro en spørreundersøkelse på Strandbuens hjemmeside i 2004 hvor 69 prosent av leserne svarte at de ønsket et Høgsfjord-samband, mens kun 27 prosent svarte at de foretrakk Ryfast. Det er likevel ingen garanti for at kun ryfylkinger svarte på undersøkelsen, og at resultatet var representativt for det strandbuene faktisk mente. Men Ryfast-prosjektet møtte litt motgang, og flere ble usikre på om Ryfast ville bli like bra som de først trodde.

Splittelsen blant politikerne i Strand kommune var tydelig. Dette var kanskje spesielt tydelig da Helge Steinsvåg var ordfører under en flertallskonstellasjon i kommunen. Steinsvåg var tydelig på at han ønsket å stanse Ryfast-prosjektet, mens partiene KrF, Høyre, Venstre og Senterpartiet, som utgjorde konstellasjonen, mente på sin side at kommunen jobbet etter de vedtakene som var fattet og at de dermed stilte seg bak Ryfast-prosjektet.

Steinsvåg var en av de sterkeste Ryfast-motstanderne, og han gjorde mye sammen med Strand AP for å forsøke å stanse Ryfast-prosjektet til fordel for en bro over Høgsfjorden. Dette førte til mye trøbbel mens han var ordfører i Strand kommune, da flertallet i kommunestyret stemte for Ryfast.

Både politikerne og innbyggerne i Strand kommune forble svært splittet frem til Ryfast-prosjektets start i 2012.

8.2.3 Hundvåg

Til tross for at Hundvåg er en del av Stavanger kommune, og regnes som en bydel i Stavanger, var deres rolle i debatten svært annerledes enn Stavangers rolle. Dette skyldes nok at Stavanger ville bli tunnelens endestasjon. Stavanger var allerede stor by med mye trafikk, og ryfylketrafikken ville påføre en relativt liten endring i bytrafikken. Hundvåg ville derimot kun bli et mellomledd for Ryfast, og øya ville i utgangspunktet ikke ha noe utbytte av ryfylketrafikken.

Hvordan Ryfast skulle flytte trafikken fra Solbakk til Stavanger var de første årene av debatten uklart. Ut ifra leserinnleggene fra beboerne på Hundvåg trodde mange at

Ryfylketunnelen ville ha utløp nord på øya, og Hundvågtunnelen ville ha utløp sør på Hundvåg. Dermed trodde de også at ryfylketrafikken ville krysse øya og skape masse trafikk. Hundvåg var allerede godt kjent med trafikkproblemer. Bybrua til Stavanger hadde lenge hatt store utfordringer med avvikling av trafikk i rushtiden. Derfor stilte mange Hundvågboere seg svært skeptiske til å få inn enda mer trafikk på øya.

De fryktet også at den økte trafikken ville ødelegge luftkvaliteten på Hundvåg, og det ble ytret bekymringer knyttet til blant annet skolene på øya, og barn med astma. Ryfast måtte ikke bare tjene Ryfylke og Stavanger, men også Hundvåg.

Bydelsutvalget til Hundvåg, som representerte øyas interesser i politikken, var tvert imot positive til Ryfast fra første stund. Politikernes ønske var at Hundvåg skulle vokse videre og nå sitt fulle potensiale, og dette mente de ikke var mulig med Bybrua som eneste forbindelse til fastlandet. De så på Ryfast som beste mulighet til å få på plass en tunnel til Stavanger, og valgte derfor å fryse utbyggingen av bydelen i påvente av Ryfast.

Etter hvert som planene rundt Ryfast ble klarere og innbyggerne på Hundvåg så at Ryfast ville hjelpe trafikken på Hundvåg uten at de ville merke ryfylketrafikken. Dermed stod innbyggerne og politikerne på Hundvåg sammen om Ryfast de siste årene av debatten.

8.2.4 Forsand kommune

Forsand kommune var svært involverte i Ryfast-debatten, til tross for å være liten sammenlignet med de andre store aktørene i debatten. Forsand er i skrivende stund en del av Sandnes kommune, men var i den aktuelle perioden egen kommune. Oanes var på den tiden en del av kommunen, før kommunegrensen senere ble flyttet og Oanes ble en del av Strand kommune. Det vil si at Ryfast hadde to aktuelle fastlandssamband som de kjempet for under hele debatten; bro over Høgsfjorden og tunnel til Frafjord.

Både politikerne og innbyggerne på Forsand var svært engasjerte når det gjaldt å få Høgsfjordrøret. Røret skulle binde Forsand mye tettere til Sandnes og gi kommunen større vekstmulighet. Det var også viktig for Forsand at Ryfylkeveien skulle få status som nasjonal turistvei, som ville øke turismen til kommunen.

Da Ryfast-planene først ble lansert i 1999 gikk kommunen rett i strupen på prosjektet. Det ble brukt alt av argumenter mot Ryfast. Strandbuene som støttet Ryfast fikk også mye kritikk for å vende ryggen til fastlandssambandet som hadde blitt planlagt i flere tiår. Det ble nærmest oppfattet som et svik av mange forsandbuer. De mente at Stavanger hadde kommet

inn og ødelagt for Ryfylke, og at politikerne som hadde latt seg «overkjøre» av Stavanger hadde en del av skylden. De mente også at Ryfylke måtte stå samlet om Høgsfjord-prosjektet for å få et fastlandssamband.

Ordførerne i Forsand under debatten, Torstein Haukalid, Ingeborg Søyland og Ole Tom Guse, var store forkjempere for bro over Høgsfjorden. De markerte seg mer enn ordførere i de andre involverte kommunene. Politikerne var også veldig samstemte med befolkningen på Forsand. Meningene deres var dessuten svært stabile og kampen mot Ryfast varte frem til siste slutt.

8.2.5 Sandnes kommune

Den siste av de viktigste aktørene i debatten var Sandnes kommune. Debatten i Stavanger Aftenblad så ofte ut til å være en kamp mellom Sandnes og Stavanger. I mine øyne virket det som om Sandnes så på Høgsfjorderet som en mulighet til å komme ut av Stavangers skygge.

Ryfylke sitt fastlandssamband engasjerte naturligvis ikke massene i Sandnes, men politikerne var aktive i debatten. Bro over Høgsfjorden ville være et viktig steg mot å utvikle Sandnes. Kommunene investerte derfor mye penger i prosjektet. Det vil være naivt å tro at kommunene ville være villig til å bruke så mye penger for å hjelpe Ryfylke. Det var nok heller en investering i Sandnes sin egen fremtid.

Ikke mange sandnesbuer deltok i den offentlige debatten, men de som gjorde det talte stor sett for Høgsfjorden. Høle var det stedet i Sandnes kommune som var mest avhengige av å få på plass en Høgsfjordbro. Dette var fordi flere av beboerne hadde jobb på Forsand, og det var et sterkt ønske om at tettstedet skulle bli en del av Forsand kommune.

9. Konklusjon: Hvordan var debatten rundt Ryfast?

Ryfast-debatten er et godt eksempel på utviklingen som skjer på Vestlandet. Nordmenn ønsker mer effektiv transport. Å skifte ut ferjer med broer og undersjøiske tunellene er et viktig ledd i å korte ned reisetiden langs fjordene. Denne utviklingen er dokumentert av Gunnar Nerheim i boka *Vestlandets Historie – Natur og Næring*.

Kortere reisetid var viktig for enkeltpersoner som ønsket seg kortere vei til jobb, sykehus, butikker og andre tilbud som kanskje ikke var tilgjengelige i Ryfylke. Men reisetiden var også viktig for politikere og næringslivet da dette ville være med på å gi by og bygd i nærheten av fastlandssambandet en vekst.

Likevel var det fortsatt en relativ stor gruppe med mennesker som var imot at Ryfylke skulle få et fastlandssamband. Noen var motstandere på grunn av tilknytning til ferjene. Andre fryktet at et fastlandssamband ville legge til rette for bruk av enda flere privatbiler, og ønsket av miljøvern hensyn å hindre dette. Den siste tydelige gruppen hadde ikke noen personlig gevinst av å få bro eller tunnel mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Disse hadde gjerne et ønske om at hjemkommunen deres heller skulle bruke pengene på ting de mente var viktigere.

Debatten rundt Ryfast engasjerte svært mange som uttrykte sine meninger i Stavanger Aftenblad og Strandbuen. Partene påsto stort sett at de argumenterte for det som var best for Ryfylke, men mye tyder på at de argumenterte til fordel for egne interesser. Dette gjelder spesielt politikerne i Sandnes, Forsand og Stavanger som mer eller mindre var enstemmige for enten Ryfast eller Høgsfjorden.

Stavanger kommune påstod at Ryfast uten tvil var det beste for både Ryfylke, men også for hele regionen. Sandnes kommune argumenterte på deres side for at Høgsfjord ville tjene Ryfylke og regionen klart best. For det første er det usannsynlig at de to kommunene ville vært så tydelig uenige om de faktisk ønsket det beste for Ryfylke. Spesielt når Strand kommune var så splittet. For det andre virker det usannsynlig at politikerne i Stavanger og Sandnes skulle være så engasjerte i debatten rundt Ryfast om de ikke selv tjente på dette. De la ikke alltid skjul på at dette var en slags kamp om hvilken by som skulle tjene på et fastlandssamband, men forsvarte det med at det som var best for regionen var at byen de var politikere i skulle få vokse.

Forsand kommune var tydelig på at de ønsket Høgsfjordbro. Kommunen hadde tette relasjoner til Høle på den andre siden av Høgsfjorden. I tillegg ville kommunen havne i

bakevja samtidig som veien til Nord-Jæren ville bli lengre med Ryfast. Derfor mente de at Høgسفjordbro var det beste alternativet for Ryfylke, selv om Ryfast ville gi de fleste i Ryfylke kortest vei til jobb, sykehus og skoler.

Strand kommune var den kommunen som tilsynelatende ikke hadde noe grunn til å favorisere verken det ene eller andre fastlandssambandet. Dette viser igjen hos politikerne da dette var kommunen hvor det var størst splittelse. Først var både folket og politikerne veldig for bro over Høgسفjorden. Dette skyldes nok at Strand i rundt 20 år hadde kjempet for dette sambandet. Flere innbyggere var kjappe til å stille seg bak Ryfast-prosjektet, mens støtten fra noen av politikerne kom litt senere. Både politikere og innbyggere pekte flere ganger på at Strand var den største kommunen i Ytre-Ryfylke og at kommunens pendlere utgjorde flertallet av de som pendlet fra Ryfylke til Nord-Jæren. Dermed mente de at Strand kommunes stemme burde veie tyngst.

Splittelsen i Strand kommune er i mine øyne den beste pekepinn på at det kom gode argumenter for både Ryfast- og Høgسفjord-prosjektet. Med tanke på at mange så for seg at arbeidsplassene på Nord-Jæren kom til å flytte seg til Forus hadde det liten betydning for strandbuene om de måtte kjøre om Oanes eller Solbakk. At ingen av prosjektene skilte seg ut som noen soleklar favoritt blant strandbuene, som utgjør flertallet av Ytre-Ryfylke, tyder på at argumentene om at det ene prosjektet var mye bedre enn det andre ikke kunne stemme helt. I alle fall ikke ut ifra det folk visste på daværende tidspunkt. Til syvende og siste tror jeg at det var politikerne med mest makt som avgjorde saken. At samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa kom på banen og satte fart på kampen for Ryfast.

Fra Hjelmeland kommune var engasjementet like stort, men det meste handlet om hvilket alternativ som var best for eksporten ut fra kommunen. Kommunen ligger et stykke unna Nord-Jæren og fastlandssambandet var derfor ikke like relevant for den vanlige mannen på gata. Kommunene i Indre-Ryfylke var enda mindre involverte i debatten. Der var det mer snakk om å støtte flertallet i Ytre-Ryfylke for å selv få støtte til egne prosjekter i fremtiden.

Argumentene som ble brukt av de som verken representerte politikere eller næringslivet samsvarer i stor grad med det Statistisk Sentralbyrå publiserte om nordmenns ønsker i 2004. Boka *På vei mot det gode samfunn?: om forholdet mellom ønsket og faktisk samfunnsutvikling* forteller hva folk mente var viktig for samfunnsutviklingen i Norge. Det som kommer frem i boka er at nordmenn ønsker mer fritid, mer hensyn til klima og at vanlige folks stemme skal bli hørt når valg blir tatt. Disse tre ønskene representerer flertallet av

innbygernes argumenter. Andre ønsker, som mindre støy fra trafikken og gode jobbmuligheter, var også viktige i Ryfast-debatten.

Det største argumentet som ikke kommer direkte frem i boka fra Statistisk Sentralbyrå er den ønskede byveksten. Likevel står ikke byvekst i kontrast med det nordmenn ønsker. Tvert imot så blir mange av ønskene naturlig oppfylt som en følge av at byer og bygder i nærheten får vokse.

Dette forklarer hvorfor mange argumenterte slik de gjorde. Politikerne i Stavanger, Sandnes, Forsand og Hjelmeland kommune prioriterte egen kommunes utvikling og ønsker, selv om kommunene i Nord-Jæren påstod at de ønsket det beste for Ryfylke. Strand kommune var mest splittet fordi begge sambandene ville gitt kommunen en vekst samtidig som mange innbyggere ville få en kortere reisevei til der de måtte ønske. Hvor de hadde tenkt å reise ble derfor den avgjørende faktoren for manges meninger. Dette gjaldt aller mest pendlere. For de andre var det tilbud og ordninger i Stavanger og Sandnes som avgjorde. Altså hvilken by som ville tilfredstille flest behov for strandbuene.

Diskusjonen viser også i likhet med *På vei med det gode samfunn?* at det er en avstand mellom politikere og vanlige samfunnsborgere. Ikke alle hadde tillit til at politikere ønsket det som var best, og denne mistilliten kom fram i mange leserinnlegg.

Det er vanskelig å se hvilke rammer avisene lagte da de publiserte den offentlige debatten, men den har uten tvil vært til stede. Det er godt mulig at disse rammene var bevisste da følgene av Ryfast-saken i en eller annen grad kom til å påvirke de som arbeidet i disse avisene. Grunnen til dette var sakens geografiske nærhet til begge avisene, og de mulige følgene et fastlandssamband kan ha for hele regionen.

Historien om Ryfast har mange likhetstrekk med historien om Rennfast. Dette bekrefter Nerheims påstand om at det skjer en utvikling på Vestlandet, hvor tunneler og bro etter hvert erstatter ferjene. Det vil i fremtiden være spennende å følge denne utviklingen videre. Vil alle ferjene bli byttet ut, og vil tunneler tilfredsstille menneskets behov om raskere transport, eller vil fremkomstmidler som tog til slutt ta over for biltrafikken?

Kilder og litteratur

Avisartikler

- Aukland, L. (1999, desember 9). Skjær gjennom og sats på Høgsfjord. *Stavanger Aftenblad*, s. 22.
- Aukland, L. (2004, mai 24.). Våkn opp, ryfylkinger. *Strandbuen*, s. 2.
- Birkeland, O. (1999, november 11). Ryfylke klarer seg med ferjer. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.
- Birkeland, O. (2004, mai 24.). Demokrati - hva er det? *Strandbuen*, s. 3.
- Bjørheim, J. (2001, oktober 17.). Delte meninger om sikkerheten i Ryfast. *Strandbuen*, s. 6.
- Bjørheim, J. (2007, september 12.). Glad og ydmyk Steinsvåg. *Strandbuen*, s. 6.
- Bjørheim, J. (2012, november 14.). - Nå er vi endelig i gang. *Strandbuen*, s. 7.
- Bjørnsen, H., & Danielsen, C. (2004, april 30.). Ryfast og framtida. *Stavanger Aftenblad*, s. 14.
- Bøe, A. (1999, September 28). Planlegger undersjøisk motorvei til Tau. *Stavanger Aftenblad*, s. 2.
- Bøe, A. (1999, oktober 7). Tunnel billigere enn røret. *Stavanger Aftenblad*, s. 36.
- Bøe, G. (1999, november 29.). Hundvåg vil ha tunnel. *Stavanger Aftenblad*, s. 24.
- Eriksen, K.-A. (2005, november 8.). Forsand-ordfører åpner for Høle. *Stavanger Aftenblad*, s. 23.
- Finnestad, C. (2008, september 1.). Sammen kunne vi flytte fjell. *Stavanger Aftenblad*, s. 32.
- Hagen, G. (1999, november 24.). Gir 20 mill. til Høgsfjordsrøret. *Stavanger Aftenblad*, s. 29.
- Henriksen, G. (2004, oktober 22.). - Meir spørsmål enn svar. *Strandbuen*, s. 5.
- Henriksen, G. (2005, oktober 28.). Full skjæring etter Ryfast-brev. *Strandbuen*, s. 3.
- Henriksen, G. (2007, desember 19.). Ordførar utan makt. *Strandbuen*, s. 2.
- Hersdal, B. (2008, mai 20.). Stopper Stavanger uten Ryfast? *Stavanger Aftenblad*, s. 38.
- Ims, J. (2010, april 21). Samarbeid eller splitting? *Strandbuen*, s. 2.

- Jøssang, T. (1999, november 19.). - Nei til røybru vil vera avtalebrot overfor Forsand. *Stavanger Aftenblad*, s. 25.
- Jøssang, T. (1999, november 6.). - Ryfast bedre enn Høgsfjord. *Stavanger Aftenblad*, s. 2.
- Jøssang, T. (1999, oktober 10.). Høgsfjord-tunnel billigere enn rør og Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 3.
- Jøssang, T. (1999, November 17). Kjemper sammen for rørbru. *Stavanger Aftenblad*, s. 38.
- Jøssang, T. (1999, november 11.). Marginene mindre for Høgsfjord-røret. *Stavanger Aftenblad*, s. 31.
- Jøssang, T. (1999, november 24). Ryfast best for bussen. *Stavanger Aftenblad*, s. 31.
- Jøssang, T. (1999, november 19). Ryfast best for miljøet. *Stavanger Aftenblad*, s. 25.
- Jøssang, T. (2000, Mai 2). Feilinformerte om Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 6.
- Jøssang, T. (2000, november 9). Måker og rådyr lager problemer for Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 36.
- Jøssang, T. (2005, januar 29.). Høgsfjord-drømmer. *Stavanger Aftenblad*, s. 59.
- Jøssang, T. (2008, september 19). 2,5 milliarder å spare på Ryfast. *Stavanger Aftenblad - Lokal*, ss. 2-3.
- Jøssang, T. (2008, desember 17.). Kleppa mener veien er ryddet for Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 9.
- Jøssang, T. (2008, januar 25.). Ryfast-strid i Strand. *Stavanger Aftenblad*, s. 57.
- Jøssang, T. (2012, juni 5.). Siste slaget om Ryfast står i dag. *Stavanger Aftenblad*, s. 13.
- Jøssang, T. (2021, oktober 2.). - Nå kan vi snakke om Ryfast-effekten. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.
- Jøssang, T. (2022, februar 4.). Ryfast er 11 millioner bak skjema: – Ikke la pendlere ta regningen. *Stavanger Aftenblad*, s. 5.
- Kleppa, E., Widerøe, H., Haferkamp, O., Flaate, L., & Sageidet, M. (1999, Desember 21). Høgsfjorderøyret - eit prosjekt utan framtid. *Stavanger Aftenblad*, s. 13.
- Langeland, H. (2008, oktober 29.). Underverket Ryfast? *Strandbuen*, s. 2.

- Langvik, T. (1999, november 11.). Ryfylke er delt om lag på midten. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.
- Larsen, R. (1999, november 17.). Frafjord betre enn Ryfast. *Strandbuen*, s. 5.
- Larsen, R. (2002, oktober 18.). - Ryfast lekk som ei sil. *Strandbuen*, s. 6.
- Larsen, R. (2004, september 22.). - Privat ferje vil knekkja Ryfast. *Strandbuen*, s. 3.
- Larsen, R. (2004, februar 20.). Uttrykte misnøye med politikarane. *Strandbuen*, s. 7.
- Larsen, R. (2005, mars 18.). Hurtigtog til Solbakk. *Strandbuen*, s. 5.
- Larsen, R. (2008, desember 10.). Fylkestinget for Ryfast. *Strandbuen*, s. 5.
- Larsen, R. (2011, april 8.). - Ryfast blir tryggere enn Oslofjordtunnelen. *Strandbuen*, s. 7.
- Lode, L. (2005, november 19.). Heller jernbane enn Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 14.
- Meling, A. (2004, mai 21). Hundvåg og Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 24.
- Meling, A. (2004, mai 21.). Hundvåg og Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 24.
- Moen, E. (2004, november 17). Ryfast for einkvar pris. *Strandbuen*, s. 6.
- Moi, H. (2013, september 10.). Nå angripes Ryfast fra to kanter. *Stavanger Aftenblad*, s. 4.
- Møller, R. (2004, mai 19.). Til kamp mot Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 13.
- Natvig Eritsland, L. (2000, April 26). Ryfast-bløffing. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.
- Nilsen, H. (2011, juni 24.). Lenge leve diktaturet. *Strandbuen*, s. 2.
- Olsen, M. (1971, november 1971). Kanskje rørbru over Høgsfjorden. *Stavanger Aftenblad*.
- Olsen, T. (2007, januar 3.). Pendler i hardt vær. *Strandbuen*, s. 15.
- Pedersen Welle, D. (2004, mai 4.). Ryfast nok en gang. *Stavanger Aftenblad*, s. 13.
- Risholm, T. (1999, oktober 8.). Stor skeptis til Ryfast-planer. *Stavanger Aftenblad*, s. 24.
- Sandvik, R. (2004, mai 22.). Ryfast i glassrør. *Stavanger Aftenblad*, s. 17.
- Seglem, E. (2010, mai. 4.). Hett om Ryfast. *Stavanger Aftenblad*, s. 5.
- Seglem, E. (2010, mai 4.). Hundvåg har en plan for å få Ryfast på plass. *Stavanger Aftenblad*, s. 5.

- Servan, H. (2000, mai 25). Sandnes sier nei til Ryfylkeveien. *Stavanger Aftenblad*, s. 44.
- Soland, J. (1999, Oktober 28). Nå haster det med Ryfylke-veg. *Stavanger Aftenblad*, s. 19.
- Soppeland, J. (1999, november 20). -Fornuften seirer. *Stavanger Aftenblad*, s. 2.
- Soppeland, J. (1999, November 20). Stort flertall for Ryfast. *Stavanger Aftenblad*.
- Soppeland, J. (2000, mai 25). Turistveg kan doble trafikken. *Stavanger Aftenblad*, s. 44.
- Stavanger Næringsforening. (2000, April 14). Ryfast: Kartet - det beste argumentet. *Stavanger Aftenblad*, s. 39.
- Stavanger Næringsforening. (2000, Mai 2). Ryfast: Kartet - det beste argumentet. *Stavanger Aftenblad*, s. 16.
- Stort Høgsfjord-flertall. (2004, september 22.). *Strandbuen*, s. 3.
- Strand, K. (2010, desember 15.). Ryfast-syting! *Strandbuen*, s. 2.
- Stueland, E. (2004, april 26.). Politikere for Gandsfjord-bru. *Stavanger Aftenblad*, s. 31.
- SV vil ha Ryfylke-ferjer. (1999, november 23.). *Stavanger Aftenblad*, s. 5.
- Tvedt, T. (2008, januar 15). Et godt grunnlag. *Stavanger Aftenblad*, s. 39.
- Vagle, P. (2008, desember 1). Ryfast ute av kontroll? *Stavanger Aftenblad*, s. 35.
- Vigstad, A. (1999, oktober 28.). Revurdere Høgsfjorderet. *Stavanger Aftenblad*, s. 20.
- Vil ha tunnelar til Frafjord. (2000, januar 21). *Strandbuen*, s. 1.
- Ødegård, E. (1998, juni 10). Bør stifte Jøsenbrua AS. *Stavanger Aftenblad*, s. 24.
- Øksnevad, J. (1999, november 6.). Skremmende by-egoisme. *Stavanger Aftenblad*, s. 15.
- Øyen, I., & Hatteland, S. (1999, desember 6.). Rør, ordførere og vegsjef. *Stavanger Aftenblad*, s. 15.
- Ådnøy, Å. (2005, november 7.). - Høle bør bli del av Forsand. *Stavanger Aftenblad*, s. 25.

Nettartikler

- Andersen Johnsen, C. (2019, desember 30.). *Den siste Tau-ferja har gått fra kai*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Ad9kgj/den-siste-tau-ferja-har-gaatt-fra-kai>

- Askildsen, A. (2020, april 22.). *OPPTAK: Vi viste åpningen av Ryfast*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Xg7rXW/opptak-vi-viste-aapningen-av-ryfast>
- Berge, A. (2020, februar 25). *Jarand (22) fra Bjørheimsbygd gir ut minnesang om Tau-ferja*. Hentet fra Strandbuen: https://www.strandbuen.no/jarand-22-fra-bjorheimsbygd-gir-ut-minnesang-om-tau-ferja/s/5-107-121726?fbclid=IwAR3qf-tWBARgT-lif6y06NZpsINpeESVfBCHatlt-f_kKyVIW9SUmRfencs
- Brandslet, S. (2005, august 31.). - *Jeg hadde ikke noe annet valg*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/KRajE/jeg-hadde-ikke-noe-annet-valg>
- Hagen, J., & Fosse, D.-H. (2020, mars 16.). *Tidligere bydelsutvalgsleder reagerer på at koronaviruset utsetter Eiganes- og Hundvågtunnelene på ubestemt tid*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Joy478/tidligere-bydelsutvalgsleder-reagerer-paa-at-koronaviruset-utsetter-eig>
- Hjorteland, H. (2005, januar 13.). *Heile Ryfylkevegen blir turistveg likevel*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/Lk7Qx/heile-ryfylkevegen-blir-turistveg-likevel>
- Jacobsen, O. (2019, april 6.). – *Mange tror at Magnhild er snill, men hun er hard i klypa når hun må*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/magasin/i/506REK/mange-tror-at-magnhild-er-snill-men-hun-er-hard-i-klypa-naar-hun-maa>
- Jarslett, Y. (2020, februar 22.). *Lysefjorden bru*. Hentet fra Store Norske Leksikon: https://snl.no/Lysefjorden_bru
- Jøssang. (2019, 11 3). *Høgsfjord-røret – det visjonære pionerprosjektet som sank*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/magasin/i/Kvpb7G/hoegsfjord-roeret-det-visjonaere-pionerprosjektet-som-sank>
- Jøssang, T. (2005, januar 6.). - *Bru skjemmer fjordlandskapet*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/kdV7a/bru-skjemmer-fjordlandskapet>
- Jøssang, T. (2012, mai 25.). *Pepper mot Strandaordføreren*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/oeke0/pepper-mot-strandaordfoereren>

- Jøssang, T. (2012, januar 5.). *Ryfast: John Inge og andre bilister har sluppet 354 millioner kroner i bompenger*. Hentet fra Stavanger Aftenblad:
<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/jBOrVb/ryfast-john-inge-og-andre-bilister-har-sluppet-354-millioner-kroner-i>
- Jøssang, T. (2019, 09 12). *Dette må du vite om Hundvågtunnelen*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/JoqXER/dette-maa-du-vite-om-hundvaagtunnelen>
- Jøssang, T. (2019, 31. desember). *Se bildene fra åpningen av Ryfylketunnelen*. Hentet fra Strandbuen: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/opmBdj/se-bildene-fra-aapningen-av-ryfylketunnelen>
- Jøssang, T. (2019, september 16.). *Åpningsdatoen bestemt bare for Ryfylketunnelen: Utsatt åpning for Hundvåg- og Eiganestunnelen*. Hentet fra Stavanger Aftenblad:
<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/VbkPOp/aapningsdatoen-bestemt-bare-for-ryfylketunnelen-utsatt-aapning-for-hund>
- Knutsen, H.-L., Blauuw, F., & Askildsen, A. (2017, mars 27.). *Slik blir Ryfast*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/M0Bv5/slik-blir-ryfast>
- Lauritzen, P. (2021, November 4). *Hjelmeland*. Hentet fra Store Norske Leksikon:
<https://snl.no/Hjelmeland>
- Morsund, G., & Hadland, W. (2004, januar 19.). *Ryfast ikke sikker nok*. Hentet fra NRK:
<https://www.nrk.no/rogaland/ryfast-ikke-sikker-nok-1.236836>
- Olsen, K. (2008, desember 8.). *Ja takk til Ryfast og Eiganestunnel*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/y9XmE/ja-takk-til-ryfast-og-eiganestunnel>
- Oppedal, M. (2012, mai 11.). *Regjeringa seier ja til verdas lengste undersjøiske vegtunell*. Hentet fra NRK: <https://www.nrk.no/rogaland/ja-til-ryfast-fra-regjeringa-1.8131213>
- Rongved, E., & Hadland, W. (2005, januar 13). *Hele Ryfylkeveien blir turistvei*. Hentet fra NRK: <https://www.nrk.no/rogaland/hele-ryfylkeveien-blir-turistvei-1.242353>
- Samferdselsdepartementet. (2012, mai 11.). *Ryfast: Ferjefritt mellom Nord-Jæren og Ryfylke og nytt fastlandssamband Hundvåg – Stavanger sentrum*. Hentet fra Regjeringa.no:
<https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/stoltenberg-ii/sd/Nyheter-og->

pressemeldinger/pressemeldinger/2012/ryfast-ferjefritt-mellom-nord-jaren-og-r/id682160/

Sande, Ø. (2022, mai 15.). *Strandbuen*. Hentet fra SNL: <https://snl.no/Strandbuen>

Statistisk Sentralbyrå. (2022, Februar 8). *06913: Befolkning og endringer, etter region, statistikkvariabel og år*. Hentet fra Statistisk Sentralbyrå: <https://data.ssb.no/api/v0/no/table/06913/>

Statistisk Sentralbyrå. (2022, Februar 8). *11616: Sysselsatte per 4. kvartal, etter region, statistikkvariabel og år*. Hentet fra Statistisk Sentralbyrå: <https://data.ssb.no/api/v0/no/table/11616/>

Statistisk Sentralbyrå. (2022, Februar 8). *11616: Sysselsatte per 4. kvartal, etter region, statistikkvariabel og år*. Hentet fra Statistisk Sentralbyrå: <https://data.ssb.no/api/v0/no/table/11616/>

Stiftelsen Preikestolen. (2022, mars 1). *Om oss*. Hentet fra Preikestolen 365: <https://preikestolen365.com/no/om-oss-stiftelsen-preikestolen/>

Stortinget. (2012, juni 12.). *Stortinget - Møte tirsdag den 12. juni 2012 kl. 10*. Hentet fra Stortinget.no: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/2011-2012/120612/14#a28>

Thorsnæs, G. (2020, november 15.). *Ryfast*. Hentet fra Store Norske Leksikon: <https://snl.no/Ryfast>

Topdahl, R., Einervoll Nilsen, R., Nesvik, M., & Mihle Laugaland, J. (2019, 12 30). *Verdens lengste undersjøiske tunnel har åpnet*. Hentet fra NRK: <https://www.nrk.no/rogaland/verdens-lengste-undersjoiske-tunnel-apner-1.14840546>

Østebø, J. (2005, oktober 18.). *Fylkesmannen ber om ny Ryfast-utredning*. Hentet fra Stavanger Aftenblad: <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/LkLm4/fylkesmannen-ber-om-ny-ryfast-utredning>

Litteratur

Amdam, J., Båtevik, F., Leknes, E., & Steineke, J. (2000). *Framtid for Vestlandet? Volda: Høgskulen i Volda*.

- Ausubel, J., & Marchetti, C. (2004). The Evolution of Transport. *The Industrial Physicist* 7 (2), ss. 20-24.
- Barstad, A., & Hellevik, O. (2004). *På vei mot det gode samfunn?: om forholdet mellom ønsket og faktisk samfunnsutvikling*. Oslo-Kongsvinger: Statistisk Sentralbyrå.
- Brewer, P., & Gross, K. (2010). Studying the Effects of Issue Framing on Public Opinion About Policy Issues: Does What We See Depend on How We Look? I P. D'Angelo, & J. Kuypers, *Doing News - Framing Analysis* (ss. 160-161). London: Routledge.
- Entman, R. (1993). Framing: Towards Clarification of a Fractured. I *Journal of Communication* 43 (4) (ss. 51-58).
- Jenssen, A. T., & Aalberg, T. (2007). *Den medialiserte politikken*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Johannessen, L., Rafoss, T., & Rasmussen, E. (2018). *Hvordan bruke teori?* Oslo: Universitetsforlaget.
- Laugaland, J. (2005). *Fjordabåtene - Rutebåter, ferjer og hurtigbåter i Rogaland 1955-2005*. Stavanger: Wigstrand Forlag.
- Maaland, H. (2017). *Stålverket som støpte et samfunn*. Stavanger: Wigstrand Forlag.
- Nerheim, G. (2006). *Vestlandets Historie - Natur og næring*. Bergen: Vigmostad & Bjørke AS.
- Sandnes, J. (1983). *Handbok i lokalhistorie: Faget og metodene*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Tjeltveit, N. (1996). *Ferje-Rogaland*. Stavanger: AS Verbum Grafiske.
- Tjeltveit, N. (1998). *Opplev Ryfylke*. Stavanger: AS Verbum Grafiske.
- Østbye, H., Helland, K., Knapkog, K., & Larsen, L. (2007). *Metodebok for medievitenskap*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Aadnøy, A. (1993). *Avisen og menneskene : Stavanger Aftenblad 100 år*. Aurdal: Paul T. Dreyers forlag.

Figurer, illustrasjoner og bilder

Figur 1: Kart som viser Ryfasttunnelens tre deler; Ryfylketunnelen, Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen. Bildet er laget av og hentet fra Stavanger Aftenblad. Hentet 30.12.2021 fra <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/On3v5V/ryfast-er-ferdig-sprengt>.

Figur 2: I november 1999 utførte Stavanger Aftenblad en undersøkelse blant innbyggerne i Ryfylke og Nord-Jæren. Målet med undersøkelse var å få en oversikt over hvilken løsning folk mente var den beste forbindelsen mellom Ryfylke og Nord-Jæren. Grafikken er laget av Kjell Arvid Berge for Stavanger Aftenblad. Hentet fra Stavanger Aftenblad 20.11.1999 s. 2.

Figur 3: Helsides annonse fra Stavanger Næringsforening. Annonsen viser de mulige kjørerutene fra Ytre Ryfylke til Forus via Ryfast og Høgsfjorderet og argumenterer for at Ryfast er den beste løsningen. Hentet fra Stavanger Aftenblad 14.10.2000 s. 39.