

Ryfylkeferjer

I løpet av vinteren og våren har Finnøy-sambandet vært flere ganger på agendaen til fylkets samferdselsutvalg. Samferdselssjefen ville halvere daglige anløp av Foldøy. Slikt avstedkommer reaksjoner, og her har protestene muligens nådd fram? Ruteendringen er utsatt, og sjefen for fylkets ferjer vil gå gjennom saken på nytt. Omstrukturere sambandet, som han sier. Ferjemateriellet må utnyttas mer optimalt.

Dette synes i utgangspunktet riktig. Trafikken i Finnøy-sambandet går hovedsakelig nord-sør, mens relativt mye tid brukes øst-vest. Dessuten anløpes alle kaiene på nesten hver rundtur. Eksempelvis har Nord-Hidle, med omlag samme behov som Foldøy, 4 ganger flere anløp enn sist nevnte.

Å bruke en av Jøsenfjord-ferjene til Foldøy et par ganger daglig, har vært lansert. Men avstand gjør dette uaktuelt. Likevel kan det være greit å se Finnøy- og Jøsenfjord-sambandet i sammenheng. Grissgrendte Ombo betjenes av begge. En reduksjon i Ombo-anløp i Finnøy-sambandet, og en ditto øking mot Hjelmeland, vil balansere behov og ressurser bedre. I begge samband. Samtidig som turene fra Finnøy til nordfylket kan holdes på dagens nivå. Dette handler ikke bare om Foldøy, men også om forholdet mellom ytre og indre Ryfylke. Et perspektiv en har lett for å miste når en ser verden fra eller mot Stavanger.

I januar ble antallet ferjer over Jøsenfjorden doblet. Da skrev Aftenbladet: «*Fra nyttår har Hjelmeland–Nesvik–Ombo det beste rutetilbudet i landet. I starten har de to ferjene gått tomme på flere avganger*». I mars het det: «*Jøsenfjordsambandet har fått landets beste ferjeruter, men foreløpig lar de reisende vente på seg*». I januar fraktet sambandet 19945 biler, sier avisen. I mars var tallet 19725, med denne kommentaren i avisen: «*Nå ser de resultatet av Norges beste ferjeruter*».

Om noe fortjener skrytet er det Sandsfjordbrua, ikke ferjerutene. To ferjer over Jøsenfjorden har gitt 61 daglig turer hver vei. Tidligere gikk det 25. Ferja «Hjelmeland» har en kapasitet på 76 personbilenheter, ekstraferja tar 50-70, avhengig av hvordan den rigges. Ut fra Aftenbladets tall fraktet Jøsenfjord-ferjene i mars og januar i snitt ca 5 biler pr tur. Med 'gammel' frekvens ville det blitt 12-13. Så her både var og er det mye å ta av. Misforholdet mellom kapasitet og behov taler for seg.

I en tid hvor undersjøiske tunneler er *Løsningen* på fjordfylkets samferdselsutfordringer, synes det lite framtid i å foreslå et nytt ferjesamband. Men så lenge ferjene går: Flytt ei ferje fra Jøsenfjorden til et samband Hebnes-Judaberg. Det vil være sikreste og raskeste vei til Nord-Jæren for både suldøl og saudabu. Ei ferje som gjør 12 knop, vil kunne gjøre 8 rundturer om dagen, inklusiv to turer - som i dag - via Sjernerøyane, Nedstrand og Foldøy. Ei raskere ferje enda flere.

Aberet for en slik rute, er at den fort kommer i konkurranse med Ryfast. Ikke nok med at forsandbuer vil etablere et nachspiel over Høgsfjorden i sør, å foreslå noe lignende i nord virker håpløst. Men er det det? Situasjonen forteller nok mest om Ryfast. Hvordan foretaket økonomisk binder og hindrer, helt frikoplet annen rasjonalitet. Men når Ryfast er på vei, hvorfor ikke da like godt først som sist få mer av Ombo-trafikken inn på Jøsenfjordsambandet og Ryfast-traseen, og på den måten frigjøre ferjeressurser til viktige oppgaver for resten av fylket og øyriket. Selv med kun ei ferje i sambandet vil kapasiteten klare det.