

Ekstra ferje på feil sted

Samferdsel i Ryfylke.

► Dropp den ekstra ferja over Jøsenfjorden. Sett den heller
Det jubles for ei ferje nummer to i Jøsenfjordsambandet, eller rettere, sambandet mellom Hjelmeland og Nesvik. Og når det regner på presten, så drypper det vel også litt på klokkeren, hvilket er utlagt at også Ombo får nyte litt av den økte kapasiteten. Selv om Skipavik på Ombo tilhører Hjelmeland kommune, bør kanskje de folkevalgte i Finnøy på banen og mene noe om tilveksten. Både sånn og sånn.

Meldingen i Aftenbladet sist uke sier imidlertid lite om begrunnelsen for kapasitetsøkningen. Riktig nok har ordføreren i Hjelmeland tidligere ytret noe om køer, tidvis opp til noen hundre meter i helgene. Sammenlignet med kø-kilometerne på Rennesøy og Bokn, blir det likevel ikke all verdens. Kø og venting kan imidlertid være en tålmodighetsprøve for både folk og profitt. Så dette forstås. Men alt er relativt.

Ferja over fjorden i Hjelmeland frakter i løpet av et år cirka en tredel av antallet biler som fraktes over Høgsfjorden, eller en tredel av det som reiser mellom Stavanger og Tau, eller en tidel av det som går over Boknafjorden. Alt i forhold til personbilenheter. Ingen av de tre nevnte samband har et kvarters avgangsfrekvens. Ennå. Ferja som krysser Jøsenfjorden har med dagens rutetabell en kapasitet på mer enn to tusen biler i døgnet. Hver vei. Det er om lag fem ganger behovet. De sammenlignede ferjestrekningene kan i så måte vise til betydelig dårligere tall. I forhold til relativ kapasitet. Det samme gjelder også for gjenstående biler. Alt ifølge vegvesenets statistikker.

Så hva er det som her legges opp til? Flere biler på trange kronglete ryfylkeveier? Riksvei 13 er ingen firefelts motorvei. Den har status som nasjonal turistvei, og bærer tydelig preg av det. Økt frekvens mellom Hjelmeland og Nesvik øker trafikksikkerheten, mener hjelmelandsordføreren. Men gjør den nå det? Blir det tryggere å ferdes på disse veiene når flokken av ferjebiler kommer hvert kvarter, mot nå hver halvtime? Og hvor er miljøregnskapet som politikerne skyver foran seg, når det måtte passe?

Mellom Sand og Tau er det snaut 10 norske mil med svinger i flere plan, og rasfare rundt annen hvert hjørne. Turen tar ifølge NAF om lag 2 timer. Og da er man bare kommet til Tau. Her legges det opp til mer trafikk og større utfordringer, med den følge at ropet på mer penger til mer ryfylkevei bare blir høyere. Til nå har hjelmelandsbuen ropt seg til et Ryfast som koster flesk og er ment å ende i en eksosgryte med tidvis stillestående kø ved vakre Mosvatnet. Men gjøkungen i samferdselsrogaland stopper neppe her. Turistveibrukerne vil nok ha mer tunell, og mindre landskap til turistene.

Til høsten blir Sandsfjordbrua ferdig. Fra Sand til Hebnes vil det da være om lag fire mil. Med litt veiutbedringer mellom Vatlandsvåg og Hebnes vil veien kunne ta mer trafikk, og turen gjøres unna på mindre enn tre kvarter. Ei direkte ferje fra Hebnes til Judaberg vil bruke en time. Ei hurtigferje godt mindre enn det. Fra Judaberg til Stavanger og samme Mosvatnet er det nye fire mil, og den trafikken som ikke må akkurat dit, slipper. Dessuten vil en større del av en kortere tur – både i tid og kilometer - være kollektiv. Alt til det bedre for trafikksikkerheten og miljøregnskapet.

Moralen er derfor, dropp den ekstra ferja ved Jøsenfjordens munning, sett den heller inn mellom Hebnes og Judaberg. Store deler av indre Ryfylke, fra Vikedal i vest til Sauda i nord og indre Suldal i øst, vil på sin vei til Nord-Jæren spare tid og eksos på en slik rute. Det samme gjelder gjennomgangs- (Sp) far trafikk enten den skal nord- eller østover. Spesielt om veien mellom Sauda og Etne bygges. Og skulle trafikkgrunlaget i starten være spinkelt, kan jo ferja på en og annen turen svippe innom Nesheim på Sjernarøyane, som ligger midt i leia, slik at også disse øyene får beholde sin forbindelse nordover. Og som bonus vil fylkessamferdselssjefen ha løst sin Foldøy-utfordring.

SA 11/7-2015