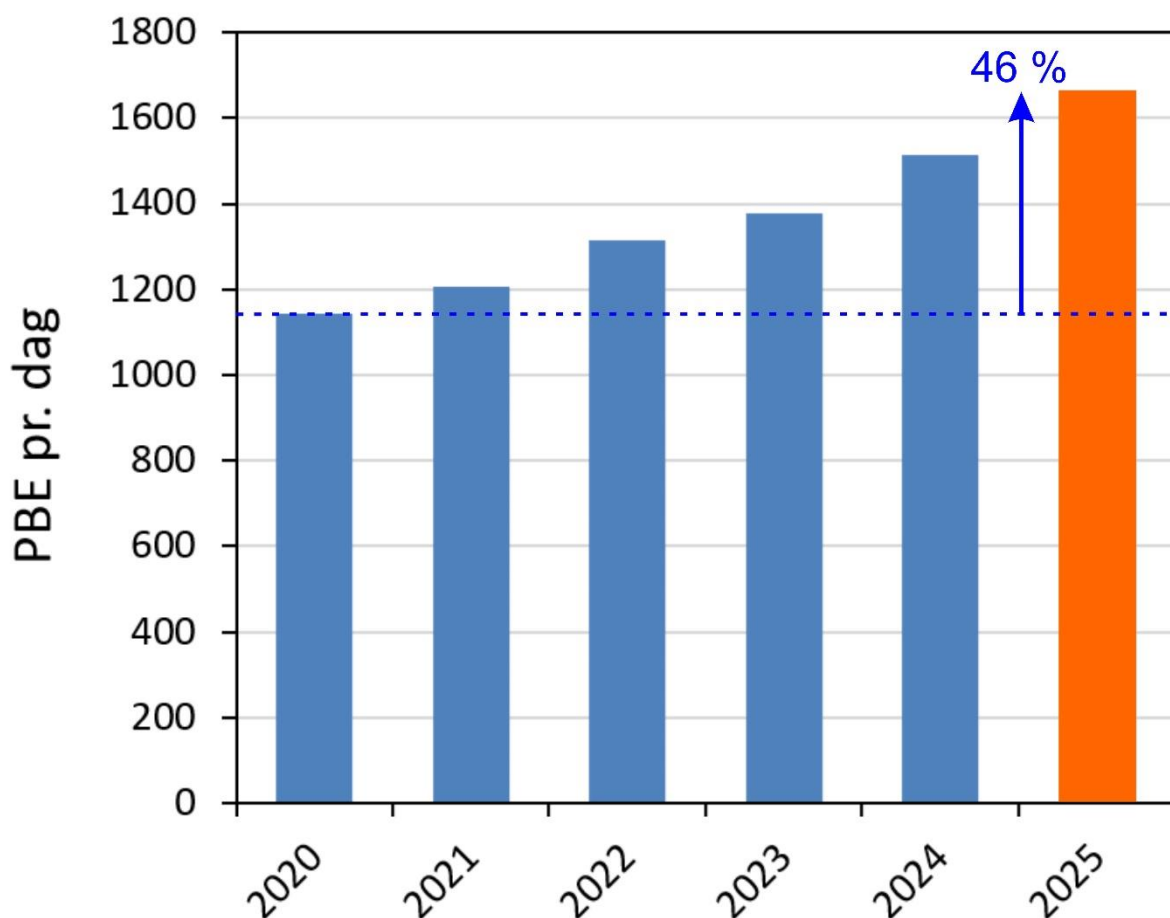


Ferjetilbudet i Austevoll er altfor dårlig.

I 2025 vil trafikken til og fra Austevoll på Krokeide-sambandet bli 1650-1700 personbilenheter (pbe) per dag. Da vil kapasiteten på de to ferjene som trafikkerer dette sambandet, være sprengt i sommerhalvåret. Det er fylkeskommunen som bestemmer ferjetilbudet, og hva er planen når dette inntreffer? Trafikkveksten siden 2020 har vært på 7,2 % pr. år (se figuren der trafikkmengden for 2025 er beregnet ut fra trafikken de tre første månedene i 2025 sammenlignet med trafikken i disse månedene tidligere år). Allerede nå er det tidvis mange gjenstående biler i dette sambandet, men data for telling av gjenstående biler er feil i ferjestatistikken. Fylkeskommunen får derfor et galt tallgrunnlag for å vurdere om kapasiteten er sprengt.

Krokeide - Hufthamar



I 2024 fraktet ferjesambandet fra Krokeide 14 % av pbe i fylket, og nesten en fjerdedel (24 %) av den samlede fergeproduksjonen (pbe x km). Det viktige spørsmålet er da: «Hvor stor andel av det totale ferjebudsjettet på 1,24 milliarder kroner har Austevoll sambandene fått»? Et annet viktig moment er at Austevoll ikke har noen omkjøringsvei, øyfolket i Austevoll er helt avhengig av ferjene. Siste ferje alle dager i året går kl. 22:35 fra Austevoll, etter dette er Austevoll nedstengt fra omverdenen.

Det andre ferjesambandet i Austevoll fra Husavik til Sandvikvåg har lange pauser på over en time. Det kan da ikke koste mange kroner å la fergen gå nå mannskapet er likevel ombord med full lønn? En av disse pausene er visstnok en «bunkrespause» fra den gang ferjen gikk på diesel, men i dag er ferjen elektrisk. I tillegg er det en pause om kvelden som er lang nok til at ferjen kunne tatt en ekstra rundtur.

Grunnen til det dårlige ferjetilbudet stammer fra anbudet som var ferdigstilt i 2018. Ifølge Skyss ble dette anbudet etablert ut fra «et historiske perspektiv». Anbudet ble altså ikke laget ut fra retningslinjene for ferjedrift i Nasjonal Transportplan (2010-2019), retningslinjer som også var bekreftet i Regional Transportplan i desember 2012. Hva er «det historiske perspektivet»? I dette tilfellet ser det ut til å være kopiering av gamle ruter. På 1990 tallet var sambandene fra Krokeide og Ranavik cirka like store med hensyn til trafikkmengde, men i 2012 var Krokeide-sambandet 90 % større enn Ranavik sambandet. Hvorfor skulle Ranavik få en bedre fergerute enn Krokeide? Det er Nasjonal og Regional Transportplan som er politiske vedtak. Hvor er respekten for politiske vedtak i fylkesadministrasjonen?

Det vi ber om er likbehandling der ferjetilbudet settes opp etter objektive kriterier som trafikkgrunnlag og om det finnes en omkjøringsvei!

Hilsen

Karsten Eriksen