

# Ruter for Ryfylke

- frå Ryfylke  
- til Ryfylke



Ryfylkeaksjonen 2020

## Innhold

Samandrag av Ryfylkeaksjonen 2020 sitt arbeid med hurtigbåttilbod i Ryfylke.....	3
Innleiing - Visjonar.....	5
Kontrakt - meir transport for kvar krone.....	5
Miljø og teknisk utvikling.....	5
Passasjerkapasitet på båtane.....	6
Hastigheit og rutetype-differensiering.....	6
Definisjonar på øyar og fastland:.....	7
Korrespondansar - også mellom ferjer, bussar og hurtigbåtar.....	7
Finansiering og omprioriteringar.....	8
Ruteforslag i Ryfylke.....	9
Oppsummering.....	9
Evaluering og strategi for båtrotene i Ryfylke.....	10
Vedlegg 1, Kart over dagens hurtigbåtruter i Ryfylke.....	11
Vedlegg 2, Prisar – hurtigbåt i Ryfylke.....	12

## Ruter i Ryfylke

- for Ryfylke
- til og frå Ryfylke

16. februar 2021

### Samandrag av Ryfylkeaksjonen2020 sitt arbeid med hurtigbåttilbod i Ryfylke.

Me konkluderer med at det ikkje er grunnlag for tiltak som grip slik om seg at det, slik me ser det, vert ei rasering av kollektivtilbodet i Ryfylke. Me meiner det er fullt mogleg å behalda eit rutetilbod tilnærma dagens tilbod ved å tenkja nytt.

Me har forslag om å utnytta båtmateriellet betre med tanke på talet på fartøy. Det vil seia omlag same tilbod, men med 4 i staden for 6 hurtigbåtar. Me meiner og at det ikkje er naudsynt å tinga nye båtar, men kan halda fram med dagens hurtigbåtmateriell. Me set fram forslag at det blir stilt krav til at båtane ikkje skal ha eldre motorar enn frå 2019. Dette vil gi god balanse mellom reintbrennande og energieffektive motorar, men ikkje dei siste og mest kostbare løysingar. Dette vil truleg gi monaleg betre pris for drifting av hurtigbåtane i Ryfylke, då desse båtane i stor grad allereie er nedbetalte. Samstundes blir det totale klimaavtrykket mindre enn kva kostnader ved produksjon av nye båtar vil føra til.

Me ynskjer at ein i staden for å lyse ut eit ruteoppsett og be om pris frå reiarlaga for å drifte dette, så gjer ein det heller omvendt: Ein lyser ut at ein har til dømes 100 millionar kroner til rådvelde og ynskjer å gi rutetilbod som vist i eit vedlagt ruteoppsett. Ved val av operatør vil det då vera naturleg å gi plusspoeng dersom dei kan gi betre rutetilbod enn forslaget. Til dømes vil fleire ruteanløp av kaiar, betre båtmaterieell eller framdriftsteknologi gi poeng. Kvalitet på reservematerieell vil òg vera viktig.

Ryfylkeaksjonen2020 meiner det er viktig at rutene er samanhengande med båt. Kvaliteten av transporten blir sterkt forringa dersom det blir sett inn buss i staden for båt på deler av strekninga. Buss aukar reisetida samstundes på alle strekningar, anten det er i indre Ryfylke eller det er siste parten av reise sør for Finnøy. Reisetida frå Judaberg til Stavanger blir om lag fordobla med buss jamført med dagens hurtigbåt. Mellom Sauda og Jelsa er også reisetida med buss monaleg lenger med

buss enn med båt. Ein vil her også peika på at vegstandarden på strekningen i Ryfylke er dårleg og er nokre av landets farlegaste vegar med tanke på steinsprang og ras. Dersom prinsippet om buss, der buss og båt går på same strekket, vert vedteke, vil dette føra til at det nærast blir uråd å pendla frå svært mykje av Ryfylke mot Stavanger. Me viser også til statlege utgreiingar om «Aldersvennleg samfunn» og «Leve hele livet». I begge desse er god kommunikasjon ein føresetnad for å nå måla i utgreiingane. Rogaland fylkeskommune har også vedteke at kollektivtrafikken skal væra i tråd med krav om «Universell utforming». Byte mellom forskjellige transportmiddel, og særleg der buss er eit av transportmidla, viser seg ofte å verta brot i det kollektive reisestrekket.

Me i Ryfylkeaksjonen2020 vil be det tverrpolitiske utvalet å sjå på våre innspel og utkast til ruter som ei oppmoding til å satsa på Ryfylke. Me ryfylkingar ser med undring på den massive satsinga det er på det kollektive tilbodet som er etablert i regionane Nord-Jæren og Haugalandet dei siste åra, medan det blir eit stadig dårlegare tilbod til Ryfylke. Dersom det skal være hald i politiske lovnader om at ein skal ta heile fylket i bruk, og gi gode vilkår for busetting og arbeidsplassar også i Ryfylke, må dette visast i handling og ikkje berre vere tomme ord i festtalar og før val. Me treng båten som andre treng bussen. Grunna utfordrande infrastruktur og lange avstandar mange stader i Ryfylke, treng heile Ryfylke både busstilbod og – spesielt – båttilbod minst på dagens nivå.

Media fortel om eit næringsliv som vil satsa stort på Ryfylke, mellom anna med bygging av understell til botnmonterte vindmøller, og flytande innelukka oppdrettsanlegg for fisk. Slike satsingar betyr behov for gode kollektivtilbod ein kan lita på, og som ikkje alltid skal være ein salderingspost i fylkeskommunale budsjett. Stabile ruter i heile regionen er eit grunnlag for at folk tør å satsa på Ryfylke som bu- og arbeidsstad.

Me syner til vedlagte utgreiing og merknader for våre konklusjonar og oppmodar sterkt våre folkevalde til å studera våre forslag.

## RYFYLKEAKSJONEN2020

ved:

Jan Sverre Grimstad

Berit Fyljesvoll Haugslund

Kirsten Hellerdal Fosstveit

Ivar Andersen

Øyvind Andersen

Tomas Nesheim

## Innleiing - Visjonar

Ryfylkeaksjonen2020 vil gjerne vera med å bidra med idear og konstruktive innspel til utvikling av ny rutestruktur i Ryfylke. Vårt utgangspunkt kan vera eit litt anna enn «arbeidsgruppa ny rutestruktur hurtigbåt» og Kolumbus.

Ryfylkeaksjonen2020 tek avstand frå Kolumbus sitt utspel i eit notat av november 2020, der rutene i Ryfylke er totalt raserte. Me vil òg minna både arbeidsgruppa og fylkespolitikarane på sine eigne mål og visjonar om busetting, transport, arbeid, trivsel, turisme m.m., der det står fleire flotte formuleringar som ikkje går i hop med raserte ruter.

## Kontrakt - meir transport for kvar krone

Kolumbus er fylket sitt instrument for samferdsel i fylket, og dei får inn tilbod frå aktuelle reiarlag på båtrotene i Ryfylke etter utlyst anbodskonkurrans med spesifikke krav til bl.a. fartøy, ruter og miljø. Dette kan vera kostnadsdrivande. Kva om ein snur bunka opp ned og spør reiarlaga kor mykje transport dei kan gje oss i fylket vårt for til dømes omkring 100 mill. kroner med båtmateriell av dagens standard, og der motorar ikkje er eldre enn frå 2019. Her er det mykje pengar å spare. Dersom eksisterande båtar, som også er av verdas mest nyvinnande hurtigbåtar innanfor teknologi, passasjerkomfort og universell utforming, ikkje vert drifta i vårt område, blir dei selde til andre stader enten her i landet eller til utlandet. Men dei kjem ikkje til å gå i opplag eller bli destruerte. Dei vil framleis vera i drift ein eller annan stad. Med tanke på klima i ein global samanheng, vil difor bygging av nye hurtigbåtar truleg være meir skadeleg for det totale klimaavtrykket enn å fortsetja med dagens hurtigbåtar.

Ved å optimalisera rutene og utnytta materiellet maksimalt, er det og mogleg å gje tilnærma dagens hurtigbåttilbod i Ryfylke med kun 4 båtar i staden for dagens 6. Det vil seia ein flåtereduksjon med omkring 33%. Framlegget kan ha med seg at berre ein av båtane tar 180 passasjerar, medan dei andre er frå 97 til 147 passasjerar. Dette vil også bety reduserte krav til bemanning av båtane, som på årsbasis vil dreie seg om innsparingar på fleire millionar per år berre i mannskapskostnadar.

## Miljø og teknisk utvikling

Det er nå kome krav om at hurtigbåtane skal vera utsleppsfrie frå 2025. Dette vil både vera kostnadsdrivande, men òg bortimot fånyttas å krevja, då til dømes kombinasjonen båttype/kapasitet/rekkevidde/fart ennå ikkje er på plass. Det kan synast som det vil bli eit krav om elektriske / nullutsleppsåtar i nye anbod, men det er ikkje teknologi som kan stetta dette kravet allereie frå 2023. Etter å ha snakka med fagmiljøet for batteridrift og utvikling av kompakte og lette nok batteri, og som har nok kapasitet for å kunne gå fleire timar, kjem det fram at denne teknologien ikkje vil vera på plass innan den tid.

Eit anna moment er at ein vil vera nærare 2030 før det er realistisk at det er nok straum i Ryfylke for hurtiglading av hurtigbåtane. Dette er dokumentert i rapportar, bl.a. av SINTEF og DVG GL. I intervju i Bergens Tidene 9. februar 2021 om kraftsituasjonen på Vestlandet seier statssekretær i Olje- og energidepartementet, Tony Christian Tiller (H) mellom anna: «*Regjeringa jobbar med nettsituasjonen og viser til at klimaplanen blir følgd opp av ei ny stortingsmelding som kjem før sommaren. Dette er ei melding om langsiktig verdiskaping og korleis ein kan bruka fornybar energi til å skapa nye arbeidsplassar.*» Han seier også: «*Så skal vi i meldinga vi jobbar med no, sjå om det er grep vi kan ta som legg til rette for industriutvikling. Samtidig er det viktig å minna om at dette er planar og konsept, og vi veit frå erfaring at ikkje alt vil bli realisert. Vi må heile tida passa på at vi ikkje bygger for mykje nett, for det aukar prisane for forbrukarar og industri, og det medfører naturinngrep.*»

Me meiner det beste fylket / Kolumbus kan gjera er å lyse ut anbod på f.eks. 6-7 år frå 2023 der det vert sett krav om at hurtigbåtane ikkje skal ha eldre motorar enn frå 2019. Dette inneber at det er mogleg å nytta dagens båtar, noko som vil bety monaleg rimelegare anbod enn heilt nye båtar med batteridrift.

### Passasjerkapasitet på båtane

Passasjertalet varierer sterkt frå rute til rute, kva tid det er på dagen og på året, og ei tilpassing av båtstorleik og rute kan vera kostnadsreducerande. Samstundes skal ein vera klar over at ein då får ein redusert fleksibilitet, mellom anna ved behov for å disponera om materiell i samband med dokking og vedlikehald.

Hurtigbåtar i ruter i Rogaland har i dag passasjersertifikat mellom 48/97 passasjerar og 147/180 passasjerar. Talet på besetningsmedlemmer avheng av talet på passasjerar båten er sertifisert for, og kan vera 2, 3, 4 eller fleire. Besetning på 2 kan føra 48 passasjerar, 3 kan føra 97 og 4 kan føra inntil 196 passasjerar. Redusert bemanning (les: éin mindre båt) med 1 person pr båt x 3 skift, kan bety sparte kostnader på fleire millionar per år berre i mannskapskostnader.

### Hastigheit og rutetype-differensiering

Hurtigbåtar er energikrevjande. Enkelte områder i Norge har rutefart på opp til 34 knop, medan andre har ned mot 20 knop. Fartøy med hastigheit under 20 knopp er ikkje klassifisert som hurtigbåt, med dei ekstra tryggleikskrav og kostnader som følgjer både fartøy og kompetanse hjå mannskap som fører hurtigbåtar.

I Rogaland er rutene lagt opp til at båtane skal kunne halda ein rutefart på 28 knop. Ein slik fart synes å balansera godt i forhold til reisetid og energiforbruk. Ein ser at ei differensiering av hastigheit kan føra til ulemper for reisande og utfordringar med god utnytting av båtane. Me vil difor tilrå at alle båtane kan oppnå same toppfart og slik kan gå i alle rutene, til dømes ved vedlikehaldsarbeid og pålagt ettersyn av fartøya. Redusert fart kan gi eit litt mindre energiforbruk per mil, men vil føra til lengre reisetid, som igjen vil kunne føra til redusert rutefrekvens og problem med å greie eit rutetilbod som i dag med færre fartøy.

## Definisjonar på øyar og fastland:

I sakspapira mellom fylket og Kolumbus kan ein lesa formuleringar som «*Tilbudet til ikke landfaste øyer skal skjermes så langt det er mulig*» og «landfaste øyer har buss til sentrum». Mange i indre Ryfylke føler at dei òg er øybuar med tanke på kommunikasjon til Stavanger. Vidare er det utfordrande for personar som ikkje køyrer bil sjølv, å koma til og frå Stavanger.

Sjå kart (vedlegg 1) som syner «øyane» i indre Ryfylke. Sauda, Ropeid, Sand, Marvik, Jelsa, Foldøy, Hebnes, Nedstrand, Foreneset og Bogsund er ikkje øyar i topologisk meining, men frå desse stadane må ein i båt for å komma til eller frå Stavanger med kollektive transportmiddel.

Det offentlege Norge har utarbeidd handlingsplanar som «Aldersvennlig samfunn» og «Leve hele livet». Utgangspunktet er at eldre og funksjonshemma skal kunne bu og leva sjølvstendig i eigen heim så lenge som mogleg. God offentlig transport med universell utforming er i ein slik samanheng ein føresetnad. Vanlege rutebussar er til ein viss grad bygd slik at også personar med redusert mobilitet kan bruka dei, men med ein del avgrensingar her. Byte mellom transportmiddel, og då spesielt der buss er ein del av transporten, er ofte ei utfordring for denne passasjergruppa. Ein må være viss om at reisa blir utført med universelt utforma transportmiddel heile vegen, òg når delar av gjennomgåande reise inneber byte til nytt transportmiddel på deler av reisestrekket.

Rogaland er verdsleiande i utvikling av universelt utforma og energieffektive hurtigbåtar. Hurtigbåtane i rutefart for Kolumbus har fått fleire både nasjonale og internasjonale prisar for universell utforming. Dersom hurtigbåttilbodet vert redusert, vil dette forringa moglegheitene for mange til å foreta sjølvstendige reiser, og dei vil vera avhengig av familie og vener, eventuelt drosje eller spesialtransport, som ofte ikkje finst på småstadene i Ryfylke. Ein konsekvens av dette vil vera eit dårlegare kollektivtilbod med redusert universell utforming, og bety tidlegare behov for offentlig omsorg og bustad. For pendlarar vil samanhengande reise med hurtigbåt gje moglegheit for å kunna nytta reisetida til aktivt arbeid då det er betre tilrettelagt for digitale arbeidsverktøy. Dette gir betre arbeidsforhold for pendlarar enten det er jobbreiser eller skule-/studentreiser.

## Korrespondansar - også mellom ferjer, bussar og hurtigbåtar

Det er viktig at det er god korrespondanse mellom transportmidla, anten det er mellom buss og buss, buss og båt eller båt og båt. Rutene må leggjast opp slik at det er tid nok til overgang mellom transportmidla, men òg ta høgde for forseinkingar. For å ivareta universell utforming er det òg viktig med færrest mogleg byte av transportmiddel for ei gjennomgåande reise. For reiser med buss i Ryfylke er vegstandarden ei utfordring i seg sjølv.

Rügert-Raustein skriv: «Det kan vere betre samspel med buss og ferjer der det er mogleg (...) Målet med den nye strukturen er i størst mogleg grad å oppretthalde kollektivtilbodet som heilskap».

Kolumbus skriv på si heimeside: «13. juni 2017 bestemte Rogaland fylkeskommune at Kolumbus skal gå fra å være et kollektivselskap til å bli en mobilitetsleverandør. Det innebærer at vi fortsatt skal ha ansvar for buss- og hurtigbåttrafikken i Rogaland. I tillegg skal vi jobbe for at tog, sykkel, gange og bildeling henger sømløst sammen med buss og båt slik at folk skal komme seg fra A til Å uten bruk av egen bil. Nøkkelordene er korrespondanse samt individuelt tilpasset og oppdatert informasjon».

Me vil difor oppmoda Kolumbus om å ha auka fokus på god korrespondanse mellom transportmidla, med kort – men realistisk – tid mellom korrespondansane. Det er viktig med gode ventefasilitetar, særleg der det ikkje er vidare korrespondanse innan få minutt. Når reisande fær frå til dømes Sauda med buss til båt på Ropeid, må dei vera garantert korrespondanse.

## Finansiering og omprioriteringar

Ryfylkeaksjonen2020 har tatt opp «inntektssystem for fylkeskommunane» med Rogalandsbenken på Stortinget, så får me håpa at overføringane til mellom anna hurtigbåtane kan vera på eit nivå som er til gagn for Ryfylke. Men ein skal og vera klar over at miljøkrava vil føra til høgare pris, då nybygg skal kapitaliserast.

Lysefjordruta har i dag hurtigbåt, men er det rett at fylket (folket) skal subsidiera kraftselskapet Lyse av hurtigbåtbudsjettet? Det er ikkje skuleborn i korkje Lysebotn eller langs fjorden. Vil ei ordinær bilferje med elektrisitet som energikjelde, vera ei betre og rimelegare løysing i dette sambandet? Ei slik ferje vil også kunne fungere godt som turistferje på Lysefjorden. «MF Ryfylke» er ei 100 % elektrisk drive bilferje som er under bygging og skal snart setjast inn i Ryfylke som erstatning for kombibåten «Lysefjord». Kanskje vil ei tilsvarande ferje være eit like godt, men òg eit meir kostnadseffektivt rutetilbod i Lysefjordsambandet?

Nattbussane: Desse bussane går omtrent heile nettene, der takstane er dei same som på dagtid, og med hovudsakleg «ikkje-betalande» passasjerar med månadskort, ungdomskort, heim-jobb-heim kort og liknande, som passasjerar. Desse betaler ikkje ekstra for å ha eit nattilbod. Me meiner at ressursbruken er feil, sjølv om det er prisverdig å få ungdommane heim. Problemstillinga i Ryfylke er å komma seg fram og tilbake på same dag. Konsekvensane for passasjerane som mister hurtigbåttilbodet er langt større, då det ikkje er andre alternativ. Ein bør difor sjå på om det er mogleg å flytta nokre av desse midlane frå nattbuss til hurtigbåt.

Akkurat som fylket betalar Vy for gjennomgåande billettar mellom tog og buss, må ein kunna få til liknande tilbod mellom Kystbussen sine ruter og hurtigbåtane.

Ryfylkeaksjonen2020 har og tatt opp harmonisering av takstane med fylket. Me meiner at der det går parallell transport, men til ulike tider på same strekning, bør det være same takst uavhengig om ein reiser med buss eller hurtigbåt på strekninga.



Dette vil gi pendlarane større fleksibilitet i forhold til når dei kan reisa, samt likebehandling med andre passasjerar i Rogaland. Betaling for like lang reisestrekning, innanføre fylkesgrensene, må ha eins pris!

### Ruteforslag i Ryfylke

Ryfylkeaksjonen2020 har utarbeidd fleire forslag ut frå dagens ruter og sett at det er mogleg å framleis ha eit godt rutetilbod i heile Ryfylke, samstundes som ein reduserer frå 6 til 4 hurtigbåtar.

Me ser då på rutene til indre Ryfylke som viktige stamruter, og der nokre av anløpa til kaier i Ryfylkebassenget blir utført som materuter som korresponderer på Judaberg. Internt i «gamle» Finnøy kommune er det nå gode ferjeruter, og ved å sjå hurtigbåttilbodet og ferjetilbodet i samanheng, kan det vera rom for å effektivisera og harmonisera det totale rutetilbodet endå meir, og kan hende også oppnå reduserte kostnader utan å redusera reisetilbodet. Målet må likevel vera at ingen får eit dårlegare reisetilbod, korkje i forhold til frekvens eller total reisetid.

### Oppsummering

Me i Ryfylkeaksjonen2020 vil be det tverrpolitiske utvalet å sjå på våre innspel og utkast til ruter som ei oppmoding om å satsa på Ryfylke. Me ryfylkingar ser med undring på den massive satsinga det er på det kollektive tilbodet som er etablert i regionane Nord-Jæren og Haugalandet dei siste åra, medan det blir eit stadig dårlegare tilbod til Ryfylke. Dersom det skal være hald i politiske lovnader om at ein skal ta heile fylket i bruk, og gi gode vilkår for busetting og arbeidsplassar også i Ryfylke, må dette visast i handling og ikkje berre vere tomme ord i festtalar og før val. Me treng båten som andre treng bussen. Grunna utfordrande infrastruktur og lange avstandar mange stader i Ryfylke, treng heile Ryfylke både busstilbod og – spesielt – båttilbod minst på dagens nivå.

Media fortel om eit næringsliv som vil satsa stort på Ryfylke, mellom anna med bygging av understell til botnmonterte vindmøller, og flytande innelukka oppdrettsanlegg for fisk. Det har blitt satsa på turisme både på Ryfylkeøyane og i fastlands-Ryfylke i mange år, og både gamle og nye satsingar har behov for gode kollektivtilbod ein kan lita på, og som ikkje alltid skal være ein salderingspost i fylkeskommunale budsjett. Stabile ruter i heile regionen er eit grunnlag for at folk tør å satsa på Ryfylke som bu- og arbeidsstad.

## Evaluering og strategi for båtrotene i Ryfylke

- Krevja større overføringar frå stat til fylkeskommunen
- Harmonisera takstane
- Alternative kontraktsformer
- Båt og buss må sjåast i samanheng og må korrespondera slik at dei samla gjev ei god og effektiv gjennomgåande reise. Kollektivtilbodet er allereie under eit minimum og det kan ikkje akseptera ytterlegare rutekutt.
- Utbeta hurtigbåtroutene og utnytta båtane slik at talet på hurtigbåtar kan reduserast frå 6 til 4.
- Satsa på intern kommunikasjon i Ryfylke, tverrsamband Tau-Judaberg-Hjelmeland-Jelsa-Nedstrand t/r.
- Utnytta eksisterande tonnasje, og gå for dei beste energialternativa når nye løysingar er klare.
- Bussane må korrespondera med båtane, «5-minuttars regelen» må ut.
- Omdisponera midlar (Lyseruta og nattbussane)
- Satsa på Ryfylke, ref Fylket sine visjonar og strategiar
- Konsekvensane av kutt vert underkommuniserte. Ryfylke må minst ha dei få rutene me har. La oss saman laga tenlege ruter for bygdene våre.

*(Ikkje prioritert rekkjefølgje)*

Vedlegg 1. Kart over dagens hurtigbåtruter i Ryfylke



## Vedlegg 2, Prisar – hurtigbåt i Ryfylke

Me som pendlar Sauda-Sand reagerer på billettprisar og dårleg «utval» i billettypar, jamført med pendlarar andre stader i fylket.

Me har brukt reiseruta Hommersåk-Stavanger som samanlikning, då dette er nokså likt i avstand og reisetid:

Reiserute	Avgang	Ankomst	Reisetid
Hommersåk – Stavanger	07:00	07:20	20 minutt
Sauda – Sand	06:55	07:20	25 minutt

Under er ein oversikt som viser pris og billettype for reisande mellom desse to strekningane.

BILLETTYPE	HOMMERSÅK - STAVANGER	SAUDA - SAND
Enkeltbillett	40 kr	76,50 kr
30-dagersbillett	600 kr	1912 kr*
24-timersbillett	60 kr	Ingen tilbod
Enkeltbillett	40 kr	Ingen tilbod
7-dagersbillett	290 kr	Ingen tilbod
365-dagersbillett	6000 kr	Ingen tilbod
HjemJobbHjem-billett	515 kr	Ingen tilbod

\* Merk: Her er 30-dagersbillett jamført med periodebillett. Dvs månadsbilletten for reiser mellom Sauda og Sand gjeld berre for båt, medan tilsvarande (og billegare) månadsbillett for Nord-Jæren gjeld både buss, båt og tog.

Ein vanleg månad har om lag 21 arbeidsdagar. Skal ein få arbeidd nok timar per dag kan me diverre ikkje følgja båten begge vegar (slik me gjerne vil), men må ta bussen ein del ettermiddagar.

Alternativ 1	Antal dagar	Kostnad per dag, enkeltbillett	Kostnad
Båt morgon, båt ettermiddag (7 timar arbeidsdag)	10	116,50	kr 1 530,00
Båt morgon, buss ettermiddag (8 timar arbeidsdag)	11	153,00	kr 1 281,50
	21		<b>kr 2 811,50</b>

Den reelle prisen for oss som pendlar i indre Ryfylke blir då på 2811,50 kr. Dette er **4,6 gonger dyrare** enn for pendlarar Hommersåk-Stavanger!

Alternativ 2	Antal dagar	Billettype	Kostnad
Båt morgon, båt ettermiddag (7 timar arbeidsdag)	10	periodebillett båt	kr 1 233,55
Båt morgon, buss ettermiddag (8 timar arbeidsdag)	11	periodebillett båt + enkelt-billett buss	kr 1 158,45
	21		<b>kr 2 392,00</b>

Talet på passasjerar kunne truleg aukast om billettprisane blei justert slik at pendlarar i Ryfylke får same tilbod som på Nord-Jæren.

Ser me på kva dette kostar oss i løpet av eit heilt arbeidsår (1700 arbeidstimar, ca 230 dagar), vil det kosta kvar enkelt kr 29 900 kr (alternativ 1) eller kr 26 150 (alternativ 2, månadskort for båt). Til samanlikning kostar 365-dagersbillett for dei som pendlar mellom Stavanger og byøyane 6000 kr. **Me betalar altså over 20 000 kr meir i året for våre kollektivreiser til og frå jobb.**