



Nr. 2 - MARS 1990

**RennFast
EKSTRA**

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Perspektivkart over
Rennesøy med omliggende
øyar og fastlandet på
Randaberg i framgrunnen
til høgre.
Rennfast-utbygginga er
vist med heiltrukken
strek for vegane i dagen
og stipla strek for
tunnelane.



STATENS VEGVESEN
ROGALAND

RennFast
RENNESØYS FASTLANDSFORBINDELSE



Nr.2 - Mars 1990

Redaktør

Harald Sel

I redaksjonen

Johan Lund

Eva Vivoll

Medarbeidarar i dette nr.

Tor Geir Espedal

Halvor Folgerø

Torleif Haugvalstad

Leiv Lie

Leif Lindefjeld

Knut Olav Tveit

Layout

Bodil Dam Bustad

Trykk

Allservice A/S

Forsidekart

Helge Steinnes

Baksidedefoto

Harald Sel

Opplag

4500

INNHALD

- 3 Tøff oppgåve som krev arbeidsvilje, innsikt og engasjement
- 4 Rennesøy i dag
Tradisjonsrik kommune framfor store utfordringar
- 5 Helsing frå Rennesøy-ordføraren
- 6 Rennfast-prosjektet
- 7 Prosjektgruppa
- 8 Rennfast - frå ide til anleggsstart
- 10 Frå mjølkespann til tungtransport
- 12 Mot eit landfast og ferjefritt Ryfylke
- 14 Ein del av Kyststamvegen Egersund - Trondheim
- 15 På leit etter ei fortid
- 16 Holmgang på Utstein Kloster
Klukkanesundag
- 18 Rennfast - ein miljøtrussel?
- 19 Folkerøsta
- 20 Beherska optimiske i Næringsforeninga
Tøffare tider
- 21 Kommunen vil ha støtte til omstilling frå staten
- 22 Sørbø kyrkje
Ein ruskeversdag i desember
- 23 Over fjorden til fastlandet

Informasjon om Rennfast og Rennesøy

Statens vegvesen prøver å gje grundig og allsidig informasjon til alle som blir berørte av utbyggings-prosjekta våre. Dette gjeld under heile prosessen, frå tidleg planlegging til vegen skal opnast.

Med Rennfast går Statens vegvesen laus på det største prosjektet i Rogaland til nå i etaten sin 125-årige historie.

Ved gjennomføringa av store anlegg, plar me senda ut ein eller fleire informasjonsbrosjyrer. Men sidan Rennfast-utbygginga er spesiell, syns me det kunne høva at me denne gongen prøvde noko nytt også på informasjonssida. Det gjer me med dette spesial-nummeret av Statens vegvesen Rogaland sitt bedriftsblad, Rygjavegen.

Stundom har me inntrykk av at dei vanlege informasjonsbrosjyrene ofte går rett i avfallsekken, saman med reklame-trykksaker av ulike slag. Me har det håpet, at mange vil finna dette Rennesøy-heftet så pass interessant at de finn grunn til å gøyma på det. Ja kanskje ein og annan til og med tar kontakt med vegvesenet for å få ekstra blad, slik at også slektningar i Amerika kan lesa om Rennesøy og det store samferdsel-omskiptet som skal skje i kommunen?

Harald Sel

Tøff oppgåve som krev arbeidsvilje, innsikt og engasjement

Av vegsjef *Chester Danielsen*

Det var overingeniør Laurits Austbø ved vegkontoret som i begynnelsen av 1970-åra første gongen gjorde meg merksam på at det kunne la seg gjera å binda Rennesøy saman med fastlandet med bruer. Dersom me også kunne få fastlandssamband for Bokn, låg vegen åpen for eit heilt nytt ferjesamband over Boknafjorden.

Me fekk konsulentfirmaet Taugbøl og Øverland til å sjå nærare på Austbø sin idé. Dei laga ei utgreiing i 1975, som på den tida skapte ein del diskusjon. Men dette var før dei lange tunnelane si tid, og dei lange bruene frå Hundvåg over Åmøy og vidare til Mosterøy og Rennesøy var både kostbare og dominerande. Når Rennesøy-buen i tillegg fekk høyre at folketalet i kommunen helst burde tidoblast for at fastlandssambandet skulle vera regningssvarande, vart det ikkje meir snakk om prosjektet då.

Men så hende det fire ting:

For det første vart prosjektet med fastlandssamband for Bokn på nordsida av Boknafjorden igangsett med delvis bompengemidlar og delvis ordinære midlar.

For det andre vart tanken om Kyststamvegen og med det eit mest mogleg ferjefritt vegsamband langs Vestlandet lansert.

For det tredje vart det ein stormfull februar dag i 1985 arrangert ei synfaring langs Kyststamvegen med m.a. samferdselskomiteén i Stortinget og leiinga i Vegdirektoratet. Turen over Boknafjorden var ikkje den mest behagelege, og etter turen fekk me grei beskjed om at ei omlegging av ferjesambandet Randaberg - Skudeneshavn til smulare farvatn, måtte heilt klart vera eit av dei mest prioriterte prosjekta i den framtidige Kyststamvegen.

Og for det fjerde kom tunnelprosjektet i Ålesund og syntte oss at me kunne realisere prosjektet.

Seinare har det gått slag i slag i eit godt og fruktbart samarbeid mellom politikarar og administrasjonen, og i desse dagar er alt klart for å setja igang med det største og dyraste vegprosjekt som nokon gong har vore bygd i dette fylket.

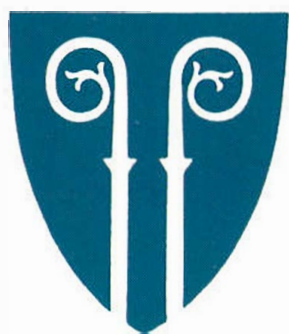


Det har ikkje vore like lett alltid å gå inn for og bera fram Rennfast-prosjektet. Framleis er det nokon som tvilar på fornuften og økonomien i prosjektet.

Personleg har eg aldri vore i tvil om at dette er eit godt prosjekt både for Rennesøy kommune, for Ryfylke og Nord-Jæren, for Rogaland fylke, for Vestlandet og for Norge.

Eg er takksam for den støtte prosjektet har fått av lokale politikarar og sentrale vegmyndigheter. Eg vil gjerne nemne to nøkkelpersonar som begge har stått på og aldri tvilt på prosjektet. Den eine er tidlegare ordførar i Rennesøy, Svein Helgesen som har bore prosjektet fram i kommunen. Den andre er vegdirektør Eskild Jensen som alltid har vore ein god og stødig talsmann for Rennfast sentralt.

Nå blir det administrasjonen si sak å setja Stortinget sitt vedtak om Rennfast ut i livet. Det blir ei tøff oppgåve som vil krevja både stor arbeidsvilje, innsikt og engasjement. Eg føler at me i dag har bygd opp ein prosjektorganisasjon som nettopp har desse eigenskapene, og eg er difor trygg på at Rennfast-prosjektet vil bli realisert i samsvar med føresetnadene.



Tradisjonsrik kommune framfor store utfordringar

Av: Leiv Lie

Foto: Egil Erikson

I havgapet mellom Sør- og Nord-Rogaland ligg øykommunen Rennesøy, porten til Vestlandet.

Vikingane vakta og sloss om dette viktige innløpet, og

fleire av dei gamle hovdingane hadde kongsgard på Mosterøy.

Båtkultur har alltid vore eit kjennemerke for slike kystsamfunn. Frå dei første

langskip til dagens ferjer har bindeleddet mellom øyar og fastland vore salt hav. Men no skal det skje ei endring.

Rennesøy i dag

Areal: 65 km²

23 km² jordbruksareal

2.3 km² produktiv skog

Innbyggjarar: 2570

Administrasjonssenter: Vikevåg

Ordførar:

Christoffer O. Hausken

Varaordførar:

Svein Helgesen

Rådmann: Olav Pladsen

Partifordeling i kommunestyret:

A(3), H(6), SP(6), KRF(5), V(1)

Viktigaste næringar:

Jordbruk (mjølkeproduksjon, kjøttproduksjon og veksthusnærings), bygg/trelast, handel- og servicebedriftar

Skular:

Samla elevtal på barne- og

ungdomskulane: ca 350

Bru - 1 til 6 kl.trinn

Mosterøy - 1 til 6 kl.trinn

Østhusvik - 1 til 6 kl.trinn

Vikevåg/Sørbo - 1 til 6 kl. trinn

Rennesøy ungdomskule 7 - 9 kl.

Vestre Åmøy skule - 1 til 6 kl.

(saman med Stavanger for

elevane på Austre Åmøy)

Kyrkjekrinsar:

Mosterøy (også Bru, Sokn og

Åmøy)

Rennesøy

Lagsliv:

Kommunen har eit rikt og variert

lagsliv, og dugnadsinnsatsen er

stor.

Mellom anna er det 4 idrettslag:

Rennesøy I.L., Mosterøy I.L.,

Bru I.L. og Åmøy I.L.

Kommunen har elles 2 bondelag,

Mosterøy bondelag og Rennesøy

bondelag.



*Øyane i Rennesøy kommune som "perler på ei snor".
I framgrunnen Bru. Deretter ser me Sokn, Askje/Mosterøy
og Rennesøy*

Omforming

Om tre år blir heile kommunikasjonsmønsteret til Rennesøy endra: Rennfast-prosjektet vil gje øyane fast vegsamband, noko som fører til store endringar for kommunen.

Ny kommunikasjon legg nye premissar, lagar nye sosiale og økonomiske mønster, og skaper kanskje til og med ein heilt ny livsstil i eit tradisjonsbunde samfunn.

Bylivet tek eit sjumilsteg mot det skjerma øysamfunnet, og med det kjem neonlys, spenning og bymas. Begge sider av medaljen vil syne seg: Folk kan dra raskt att og fram til byen, men dei må hugse å låse utgangsdøra før dei legg seg. Alt kjem nærare.

Levesett og kulturliv

Rennfast vil ikkje berre knytte kommunen til fastlandet, det vil og binde han meir saman.

Dette medfører fordelar, men sikkert og ulemper for øysamfunnet. Det vil nok bli stilt krav både til offer og nysatsing.

Når ferjene blir bytta ut med tunnelar og vegar, skjer det noko med levesettet til øybuane. Korleis vil dette påverke Rennesøy sin eigenart?

Mange har vore skeptiske til denne sida av saka. Øysamfunnet har eit rikt kulturliv som er verdt å ta vare på. Det omfattande lagslivet, dugnadsanda og alt det andre som utgjer den kulturelle stamma i eit samfunn, - vil dette rike kulturlivet bli utarma? Det vil i alle høve bli sett på prøve.

Intern kommunikasjon

Tunnelsambanda vil kreve auka bruk av motorisert ferdsel i eit samfunn som er kjent for sin sykkelkultur. Det vil til dømes bli uråd å reise frå Rennesøy til Mosterøy med sykkel, eller til fots, for den sags skuld. Ein treng bil eller buss.

Born og unge som tek del i dei ymse aktivitetar og tilstellingar på ulike øyar, vil stort sett vere avhengige av buss. Sykkel vil dei berre kunne bruke i den grad dei kan fraktas med på bussane. Og med fast samband mellom øyane, vil stadig fleire arrangement, idretts-hallar m.v. bli felles for heile kommunen.

Eit godt kollektivtilbod kan bli føresetnaden for kulturelt samarbeid mellom dei forskjellige øyane. Og med ny kommunikasjon blir utstrakt samarbeid mellom øyane meir nødvendig.

Meir samla kommune

Større samarbeid kan også vera gunstig for det sosiale livet. I alle småsamfunn finn ein grendastrid, og Rennesøy er ikkje noko unntak.

Når ein bur på kvar si tue blir det gjerne lettare splid enn når ein er eitt samanknytt samfunn. Rennfast-utbyggjinga fører nok til at folk på dei forskjellige øyane kjem meir saman.

Skal me også rekna med at Rennfast gjev dødsstøytet til den gamle striden om kommunesamanslåinga? Me kan kanskje til og med oppleve ein ny giv for lagsliv og dugnadsånd. Vegen vil binde øyane saman reint fysisk, og me må vone han og bind dei saman sosialt. Rennesøybuen går spennande tider i møte.

Helsing frå Rennesøy-ordføraren

Rennfast-prosjektet med bru og tunnelar vil føre til eit historisk tids-skille for oss som bur og lever på øyane i Rennesøy kommune. Så langt tilbake ein veit, har båten vore bindeleddet til fastlandet, og sjøen som barriere har prega oss som øy-buar på godt og vondt.

Ein gamal draum om å bli landfast er nå i ferd med å bli verkeleg.

Til for kort tid sidan, tenkte vi vel på dette som noko som ville koma i ei fjern framtid.

Det er eit historisk interessant samantreff at Rennfast-utbygginga skjer nesten nøyaktig 100 år etter at dei første bygdevegane kom i vår kommune. Det er ingen tvil om at vegbygginga førte til store endringar i levevilkåra i bygdene - med vekst og utvikling på alle område. Det er all grunn til å tru at fastlands-sambandet også vil føre til endringar og nye muligheter for oss alle. Nå er planlegginga ferdig og tida er inne for oppstart av det største vegprosjekt som nokon gong er bygd i vårt fylke. Dette er første fase og berebelken i Ryfylkes framtidige samferdselsnett. Me ser konturane av eit nytt Rogaland - der avstandane blir mindre og Rennesøy ligg som eit sentralt knutepunkt, med samanknytting og samband mot sør, nord og aust.

Det er naturleg at planlegginga av Rennfast har engasjert både unge og eldre. De er også naturleg med ulikt syn i ei så stor og viktig sak som vil berøre så mange. Mange er motstandarar eller skeptiske til den nye vegen - og mange hevder at tunnelane vil bety store fordelar for oss i framtida.

I kommunestyret har det gjennom planprosessen vore stor enighet om utbygginga. Ein kan stilla spørsmål om dette er representativt for folkemeininga. Kommunestyret har etter ei samla vurdering kome fram til at fordelene ved ei utbygging er større enn ulempene. Det vert ikkje minst tillagt stor vekt at øyane vert knytte saman til eit "rike." Det vil i tida som kjem bli stor aktivitet i kommunen, ikkje minst i anleggstida. Det er viktig at det så langt som råd tas miljømessige omsyn og at arbeidet blir utført så skånsomt som råd.

Eg håper me alle kan møte den nye tida med optimisme og tru på ei god framtid for oss alle.



Christoffer O. Hausken

Rennfast-prosjektet

Av prosjektleder Tor Geir Espedal

Man kan dele hovedmålsettingen med Rennfast i tre:

1. Prosjektet skal knytte sammen og gi alle større øyene i Rennesøy kommune fastlandsforbindelse.
2. Prosjektet skal korte inn ferjeforbindelsen over Boknafjorden.
3. Prosjektet skal korte inn Midtsambandet (ferjeforbindelsen til Finnøy kommune).

Hovedidéen bak Rennfast bygger på en kombinasjon av utbygging av en stamveg og avløsning/innkorting av lokale ferjesamband. Hver for seg ville neppe disse prosjektene ha latt seg realisere. Det er kombinasjonen av oppnåelsen av alle de tre ovennevnte mål som gjør at Rennfast er et lønnsomt prosjekt også i en samfunnsøkonomisk målestokk.

Realiseringen av prosjektet er kostnadsberegnet til ca. 850 mill.kr. (1990-kr.) hvorav de tyngste kostnadene er knyttet til byggingen av de to undersjøiske tunnelene under Byfjorden og Mastrafjorden.

Byfjordtunnelen

Mellom Mekjarvik og Bru er Byfjorden 2,1 km bred. Eneste måte å krysse fjorden på er ved å bygge en undersjøisk tunnel. Fjorden er 165 m på det dypeste og tunnelen vil her ligge 223 m.u.h. Det er denne dybden som bestemmer tunnelens lengde fordi stigningen er bundet til å være maks. 80 ‰. Totalt 5830 m lang vil tunnelen bli, Norges hittil lengste undersjøiske tunnel.

De lange stigningene, ca. 2,5 km i hver ende av tunnelen, vil føre til store forskjeller i hastigheter mellom tunge og lette kjøretøyer. Tunnelen vil derfor bli bygd med tre felt. Tunnelen vil bli ventilert med et langsluftingssystem bestående av ca. 90 ventilatorer plassert i grupper i tunnelen. Disse ventilatorene vil blåse luften gjennom tunnelen med en hastighet av ca. 3 meter i sekundet.

Det vil med andre ord blåse en lett bris i tunnelen når det går mye trafikk.

Alt lekkasjevann i tunnelen vil bli samlet opp i bunn av tunnelen i et stort basseng. Herfra vil det bli pumpet opp gjennom to pumpestasjoner og en vertikal pumpeledning til overflaten i sjøkanten på Bru hvor det blir sluppet ut i sjøen.

Mastrafjordtunnelen

Tunnelen under Mastrafjorden vil knytte sammen Mosterøy og Rennesøy. Med sine 4390 m vil den bli et nummer mindre enn Byfjordtunnelen. Den vil likevel bli en av de lengste undersjøiske tunnelene i landet. Mastrafjorden er noe grunnere enn Byfjorden, og tunnelen vil få et noe flatere strekk midt på. Største dybde vil bli 135 m.u.h. Standarden på tunnelen forøvrig vil være den samme som for Byfjordtunnelen.

Askesundet bru og Åmøybrua

Over Askesundet som skiller Sokn og Aske, vil det bli bygget ei 170 m lang bru med tre spenn. Brua vil ha en seilingshøyde på 12 m og vil bli fundamentert på stålpeiler. Brua er prosjektert med stål underbygning og overbygning av betongelementer. Her kan det imidlertid komme alternative anbud.

Åmøybrua vil forbinde Sokn med Vestre Åmøy. På brustedet er sundet over 1000 m bredt, men ved hjelp av masser fra tunneldriving på Sokn og Aske vil det bli fylt ut ca. 800 m fra Sokn. Selve brua vil bli 280 m lang og skal ha en seilingshøyde på 16 m. Det er foreløpig bare laget forprosjekt på denne brua.

Rennesøy ferjekai i Mortavika

Etter mye diskusjon ble det framtidige søndre ferjeleiet for Boknafjord-sambandet plassert i Mortavika på Rennesøy. Plassen er meget utsatt for vind og bølger, men eksperter på havneforhold ved SINTEF, NTH mener det vil la seg gjøre å bygge en 350 m lang molo som vil skjærme selve ferjekaien

så mye at forholdene vil bli akseptable. Man må nok likevel vente at ferjeleiet kan bli stengt ved vindstyrker fra liten storm og oppover dersom vindretningen er ugunstig. I slike tilfeller kan Mekjarvik (dagens ferjeleie) brukes, dersom forholdene ellers tillater det.

Framdrift

For di prosjektet er 100 % bompengefinansiert er det av aller største betydning å ha så kort byggetid som mulig slik at byggelånsrentene ikke blir for store. Dimensjonerende for byggetiden er Byfjordtunnelen som har en beregnet byggetid på 2 år og 7 mnd. Tunnelen vil bli drevet fra begge sider og med en gjennomsnittlig inndrift på 30 m pr. uke vil gjennomslag i tunnelen finne sted ca. 2 år og 1 mnd. etter igangsettelsen.

En foreløpig framdriftsplan tilsier oppstart ca. 1.mai 1990, gjennomslag i tunnelene ca. 15. juni 1992 og anlegget under trafikk 15.des. 1992.

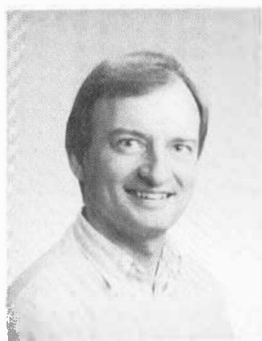
Finansiering

Det er trafikantene som skal betale Rennfast. Bompengetaksten vil ta utgangspunkt i ferjetaksten mellom Stavanger og Vikevåg. I 1990 er denne 62 kr. for en personbil m/fører.

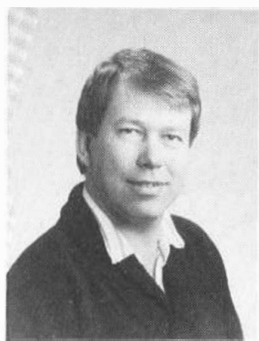
Det er beregnet at anlegget vil bli trafikert av gjennomsnittlig 3150 kjøretøy pr. døgn i åpningsåret 1993. Videre regner man med en jevn vekst i trafikken på 4-5 % de første ti årene etter åpning. Dersom dette slår til og rentenivået holder seg noenlunde stabilt vil prosjektet kunne nedbetales i løpet av ca. 15 år. Det er verd å merke seg at det er kalkulert med at renteutgiftene de første årene etter åpning vil overstige inntektene fra trafikantene. Imidlertid viser all tidligere erfaring at trafikken i bompengeprojekter der gjennomgangstrafikken er vesentlig, vil øke med noen små prosent hvert år. Dermed vil trafikkinntektene øke raskere enn rentene og lånene vil fra et gitt tidspunkt reduseres og gå mot null.

Bak finansieringen av Rennfast står finansieringsselskapet Tungenes Ferjeterminal A/S. Dette selskapet har tidligere finansiert utbyggingen av Randaberg ferjekai i Mekjarvik, deler av ytre Ringveg vest i Stavanger, trafikksikringstiltak på Karmøy og ikke minst Bokn-prosjektet som er Kyststamvegen på nordsiden av Boknafjorden.

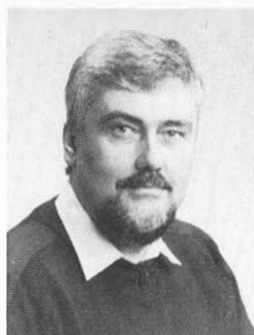
PROSJEKTGRUPPA



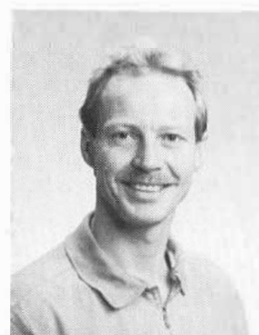
Tor Geir Espedal
prosjektleder



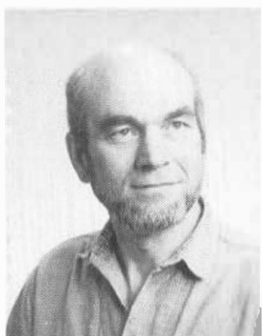
Bjørn Christian Grasdal
planlegger



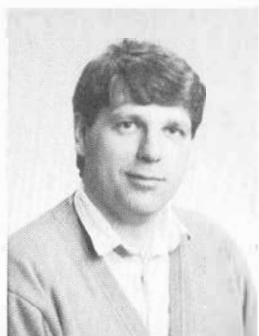
Magne Iversen
kontrolling. tunnel



Tor Oskar Walskaar
anleggsleder



Gunnar Nærum
byggeleder entreprise



Ivar Hebnes
grunnerverv



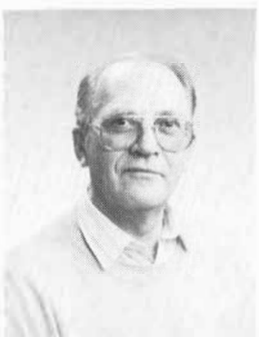
Eline Bø
kontorfullmektig



Tor Kåre Austrheim
kontrolling. tunnel



Øivind Kommedal
byggeleder egenregi



Torleif Haugvalstad
informasjon



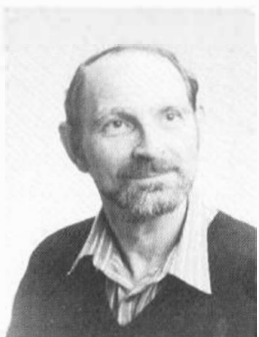
Solveig Yndesdal
anleggsing.



Rolf Arthur Mygland
kontrolling. tunnel



Leif Lindetjeld
prosjekteringsleder



Karl Arne Egeli
kontrolling. tunnel



Odd Magnar Nærland
anleggsleder



Per Eikemo
kontrolling. tunnel

Ingeniørgeolog, kontrollingeniør bru og kontorfullmektig (1/2 stilling) er ikkje tilsett enno. Presentasjon av desse og arbeidarane på anlegget vil me komma tilbake til i eit seinare nr. av Rygjavegen.

Rennfast - frå idé til anleggsstart

Av rådmann Olav Pladsen

Går vi ein del år tilbake så finn vi at sjøen i mange kyst-distrikt ofte var einaste eller den beste sambindingsegen. Ein illustrasjon på dette kan vere Hanasandsområdet på Rennesøy som fram til 1919 var ein del av Finnøy kommune. Framleis har sjøen ein viktig transportfunksjon, men landbasert ferdsel har stadig fått større betydning.

For alle øysamfunn har båt- og ferjetilbodet vore avgjerande for næringsliv og kulturell aktivitet. Der ein har sett muligheten for direkte vegsamband med eit fastland, har mange drøymd om ei slik utvikling som dei fleste har sett som eit stort framskritt i forhold til båttransport. Slik også i Rennesøy kommune. Men eit fastlandssamband for denne kommunen har også hatt i seg muligheten til ei total omlegging av kommunikasjonsopplegget i Midt-Rogaland.

Idéar og første planarbeid
Idéen om eit veg- og bru-samband frå fastlandet til Rennesøy var framme på Rogaland vegkontor i 60 og 70 åra. I februar 1975 hadde eit konsulentfirma ferdig ei teknisk/økonomisk utgreiing under namnet BOKNA-FJORDBRUENE. Oppdrags-gjevar var samferdselsplan-utvalget ved vegsjefen. I utgreiinga er Bokn kommune knytt til fastlandet med bruer og vegar, og den skisserte løysinga ligg ikkje så langt unna det som blir realisert i dag. Rennesøy kommune er knytt til fastlandet med vegar

og bruer som langt på veg følgjer den traséen som Rennfast vil bli bygd etter, men i sør tok ein seg fram over Åmøy og Hundvåg for å komme fram til Stavanger. Dessutan tenkte ein ikkje på undersjøiske tunnelar.

Rennesøy kommunestyre hadde desse planskissene oppe som sak i kommunestyret i juni 1975, og eit samrøystes kommunestyre sa ja til eit framtidig fastlands-samband.

Den skisserte traséen kunne skape problem for sjøtransport som skulle passere mellom Hundvåg og Åmøy, dessutan var det ei vanskeleg sak å føre Rv. 14 beint gjennom Stavanger. Men økonomien var nok viktigaste grunnen til at planane om samband til Rennesøy blei lagt bort i 1975. Som kjent blei planarbeidet for Bokn etter kvart ført vidare.

Sentrale hendingar

I februar 1984 arrangerte Ryfylkerådet eit orienterings-møte om vegsjefens forslag til revisjon av Norsk vegplan 1986 - 1989. Mellom møtedeltakarane var vegsjef Chester Danielsen. Frå Rennesøy kommune blei det på dette møtet hevda at tida nå var inne til å ta opp igjen arbeidet med eit fastlands-samband for kommunen, og ein viste til og refererte frå utgreiinga BOKNAFJORDBRUENE (1975) med justerte kostnader (det kan elles nemnast at i april 1986 gjorde Ryfylkerådet eit viktig

vedtak om å gi si støtte til Kyststamvegen langs ei ytre linje gjennom Rennesøy).

I juni 1984 vedtok så Rogaland fylkesting vegsjefens forslag om å oppnemne

eit utvalg under Samferdselsstyret. Arbeidet i dette utvalget resulterte i Transportplan for Ryfylke som blei vedtatt av eit samrøystes fylkesting i juni 1987.



Ein milepel i Rennfast-prosessen, frå idé til realisering, er nådd. 15. desember 1988 godkjente Stortinget prosjektet. Rådmann Olav Pladsen, prosjektleiar Tor Geir Espedal, dåverande ordførar i Rennesøy Svein Helgesen og stortingsrepresentant Hans Frette står her framfor Stortingsbygningen på den avgjerande dagen. Hans Frette var Rogaland sin representant i samferdselskomitéen i perioden, og var ein varm talsmann for prosjektet.

Foto: Håvard Bjelland

Viktig for arbeidet med transportplanen var 2-dagers seminaret som blei arrangert i Sauda i begynnelsen av februar 1985.

I Transportplan for Ryfylke blei det slått fast at fastlandssambandet til Rennesøy var ein berebjelke for ei samla transportløyising i Ryfylke, (og i seinare Rennfast-saker har fylkestinget gitt prosjektet solid støtte etter tilråding frå fylkessamferdselsstyret).

Kontaktutvalget Stavanger - Rennesøy tok aktiv del i arbeidet med nye kommunikasjonsopplegg. I april 1985 oppnemnde utvalget i samråd med vegsjefen, ei styringsgruppe som skulle arbeide med fastlandssamband for Austre Åmøy og Rennesøy kommune. Gruppen, som kontaktutvalget utvida i januar

1986, skulle vere pådrivar og fekk etter kvart som mandat særleg å arbeide med økonomi og PR. I tillegg til dei to kommunane var fylkeskommunen, bankvesen, vegsjef og representant for Vegdirektoratet med i gruppa. Vegkontoret var sekretariat.

Denne styringsgruppa kom til å spele ei viktig rolle inntil Rennfast var vedtatt i Stortinget. Deretter er det Tungenes Ferjeterminal A/S som i hovedsak har overtatt det arbeidet som var pålagt denne gruppa.

Nye idéar og vyer

Vardø-tunnelen og arbeidet med dei undersjøiske tunnelane til Giske kommune ved Ålesund gav nye idéar for tekniske løysingar. Da dei akustiske og seismiske undersøkingane i 1986 gav som svar at det var teknisk

gjennomførbart å krysse under Byfjorden med tunnel, fall ei avgjerande brikke på plass i totalløysinga. Den nye Kyststamvegen kunne tilpassast planane for ytre ringveg, Stavanger.

Idéskaping på Utstein Kloster

Utstein Kloster har også når det gjeld Rennfast fått lov til å vere ramma om nye tankar om utviklinga i Boknafjorden. Både i oktober 1985 og i oktober 1986 blei det arrangert seminar der ein tok for seg teknisk/økonomiske spørsmål og traséspørsmål i samband med Rennfast.

Kommunestyret og folket

To kommunestyre har stått samla bak arbeidet med å knyte Rennesøy kommune til fastlandet og opne for nye kommunikasjonslinjer nord- og austover. I spørsmålet om

trasévalg på Rennesøy blei stemmetalet 20 - 1, elles har alle vesentlege spørsmål vore samrøystes.

Har så kommunestyret vore representative for folke- meininga i kommunen?

Svaret er vel helst nei. Dersom ein legg til grunn ein minigallup som blei gjennomført av Stavanger Aftenblad, så er det i kommunen eit stort mindretal som er motstandar eller skeptisk til Rennfast. Også i kommunestyret har det hos ein del representantar vore tvil, men ein har valt å satse på det ein har rekna med vil vere framtidsretta politikk.

- Etertida vil dømme oss dersom vi ikkje går inn for dette, blei det sagt.

Renfast og framtida

Stortinget vedtok Rennfast mot SV sine to røyster 15. desember 1988, og ved årsskiftet 1992/93 vil prosjektet stå ferdig etter at tunnelarbeida startar opp i mai 1990. Etter store økonomiske problem for Ålesundstunnelane blir det stilt spørsmål ved soliditeten ved Rennfast-prosjektet. Eit er sikkert: Den overordna politikken til Stortinget når det gjeld spørsmål om trafikk, takstar og rentenivå vil ha avgjerande betydning for kor lang nedbetalingstid ein vil få for dette prosjektet som i utgangspunktet er tenkt finansiert fullt ut ved hjelp av bompengar. Staten ved vegkontor og vegdirektorat er ansvarleg for all planlegging, og staten er ansvarleg ved Stortinget sitt vedtak.

For ein som frå utsida har hatt høve til å følgje planarbeidet nærmast frå dag til dag, er det gode grunnar til å vente at Rennfast vil gå betre enn det nemnde prosjektet lenger nord på Vestlandet.



I februar blei finansieringsavtalen for Rennfast undertegna.

Her er representantane frå finansieringsbankane og Tungenes Ferjeterminal A/S fotograferte under seremonien på Vikevåg.

Frå v.: Regionbanksjef Arvid Bekkeheien, Rogalandsbanken, adm.direktør Håkon Sivertsen, Hetland Sparebank, regiondirektør Bror Sverre Fugelli, DnC, formann Bernt Svihus og nestformann Fredrik Wendt, Tungenes Ferjeterminal A/S.

Foto: Leif Lindefjeld

Frå mjølkespann til tungtransport

Av Halvor Folgerø

To som veit betre enn dei fleste kva det vil seia å livnæra seg av transport på øyriket Rennesøy, er Odd Seglem (76) og Gunvor Apeland (47). Båe er lastebil-sjåførar, han pensjonert, ho i fullt arbeid. For å få vita meir om samferdsla i Rennesøy før og no, og for å få to verkelege profesjonistar sitt syn på Rennfast, tok me turen til Rennesøy for å slå av ein prat.

Rygjavegen fekk møta dei to gode venene heime i stova til Odd på Sørbo.

Over stovebordet går drøsen livleg om laust og fast. Det er tydeleg at 76-åringen set pris på å få sin kvinnelege "yrkesbror" på vitjing, og dei to har mykje å snakka om. I ein roleg augneblink nyttar me høvet, og spør Odd om når han starta som sjåfør. Han lener seg godt attende i stolen, og tek til å fortelja.

Ikkje rik

- Den første mai 1936 kørde eg min første tur med mjølkebil. Den gongen var det ingen som sa noko på at me arbeidde første mai, ser du. Eg hugsar godt bilen og, det var ein Ford V8, som eg måtte ut med 5500 kroner for.

- Det var vel mykje pengar i 1936?

- Ja, du kan skjønna det, eg laut ta opp lån i banken for å greia det. Eg vart aldri nokon rikmann av å køyra mjølkebil, men eg levde, og det er jo det viktigaste, seier Odd tenksamt.

- Bensinen var ikkje så dyr i dei dagar, minnest han. - Prisen var 25 øre literen, men eg var så god kunde at eg fekk han for 24 1/2, fortel han, og kneggjar godt.

Odd kørde mjølkebil heilt fram til 1979. Gjennom sin 43 år lange karriere bak rattet har han vore med på mangt, og det er tydeleg at han har trivest godt med jobben sin. Fram til 1968 gjekk det på gamlemåten, med mjølkespann. Alle rennesøybuar som har levd ei stund, hugsar sikkert den særigne skranglelyden som varsla at Odd kom humpande med planet fullt av tomspann.

- Mjølkekøyringa var stort sett unna-gjort før 12 om føremiddagen. Etterpå var det å køyra det som baud seg, hugsar Odd. - Sand og grus vart det ein del av, og om hausten var det massevis av poteter som skulle sendast med båt til Bergen. Rennesøypotetene er jo vidgjetne som kvalitetsvare.

Dårlege vegar

- I 1936 hadde eg berre ein gammal kjerreveg å køyra på, og langs ruta var det 30-40 grindar som skulle opnast og lukkast. Men det slapp eg heldigvis å gjera sjølv. Mjølkeleverandørane hadde

kvar sin dag då dei måtte vera med som grindagutar, fortel Odd.

Han hugsar godt då vegen mellom Hanasand og Austbø vart grusa i 1962. Og i 73/74 kom oljegrusen. - Det var ei stor forbetring for oss sjåførar. Grusvegane kunne stundom vera håplause å forsera om vinteren og i teleløyninga, seier Odd. - Vinteren 1954 var det uvanleg mykje snø, minnest han. - Det var så gale at fem-seks mann gjekk ein heil søndag og skufle etter vegane. Slikt hadde ikkje skjedd i dag, legg han lågmælt til.

"Kvinnfolk bak rattet"

Gunvor er ikkje innfødd rennesøybu. Ho vart "importert" frå Toten i 1960, og ser ut til å ha tolt overgangen frå innlandsslettene til havgapet utan å ta skade av det. Austlandsdialekten har ho så godt som lagt av seg. No er det berre rulle-R'en som avslører at ho er innflyttar. Lastebil har ho køyrt dei 14-15 siste åra, og er ein av dei få kvinnelege tungtransportsjåførane i fylket.

- Har du opplevd mange negative reaksjonar som kvinne bak rattet?

- Den første tida var det ikkje heilt akseptert. Sjølv om eg ikkje direkte fekk slengt drit etter meg, så merka eg skepsisen. Eg fekk ofte mindre hjelp enn eg hadde fått dersom eg hadde vore mann, trur eg. Det verka som om mange tenkte: "Ja, ja, skal ho absolutt ha eit mannfolkarbeid, så får ho versågod jobba deretter", fortel Gunvor.

- Eg får ikkje håpa du har merka noko slikt frå meg, for det der tykkjer eg ikkje høyrer nokon stad heime, skyt Odd inn, og gestikulerer voldsomt med hendene.

Gunvor hugsar ein gong ho måtte rygga ombord i ferja. - Då var det mange av dei gamle kallane på kaien som rista mistruisk på hovudet. Men då dei såg det gjekk bra, gjorde dei store augo, seier ho med eit smil. - Det hender framleis at folk reagerer når eg kjem med lastebilen, men ikkje negativt. Dei blir berre litt overraska.

Ein av Odd Seglem sine lastebilar, merket er Federal og modellen er frå 1939.



Få uhell

- Har de vore ute for mange trafikkuhell opp gjennom åra?

Odd: Ska' me skrøyda liit nå?

Gunvor: Ja, det trur eg trygt me kan gjera.

Dei er samde om at trafikkulturen på Rennesøy er god. - Dei første åra kunne det rett og slett ikkje skje noko, me var jo ikkje meir enn eit par-tre bilar på øya, ler Odd. - Det var laga til avkøyrslar langs vegen, og ofte var det slik at me kunne sjå kvarandre på lang avstand. Den som var nærast avkøyrsla måtte stoppa, det var ein grei regel, slår Odd fast.

Han hugsar ein gong han hadde så tungt lass at vegen raste ut, men det vart ikkje noko dramatisk ut av det. - Og så var det ein gong eg kom i skade for å køyra i hel ein hund, men det var no hans eigen feil, humrar Odd.

Gunvor fortel om ein gong ho kolliderte med ein personbil. - Eg hadde svigermor med, og ho laut få nytt gebiss etterpå, men ellers gjekk det bra, ler ho.

- Dersom det kjem ein bil som ikkje er frå øya, kan me sjå det på lang avstand, påstår dei to.

- Dette må de forklara nærare.

- Me ser det rett og slett på kjørinjà, di kjeme liksom imod deg med møyje større fart, seier Odd, og sektar ivrig med armane. Gunvor nikkar samtykkjande.

- For Rennfast, trass alt

Etter som samtalen går fram og tilbake, nærmar me oss meir og meir den moderne tid. Spørsmålet om Rennfast blir etterkvart naturleg å kasta fram. Etter ein tenkjepause er det Odd som først grip ordet:

- No får eg kanskje mange imot meg, men eg kunne ikkje tenkja meg å stemma imot Rennfast. Det er klart det blir dyrt, både for kommunen og for oss som skal betala bompengar, men ein gong i framtida er det heile nedbetalt. Slik er det ikkje med ferjebillettane. Dei ville me måtta betalt på til evig tid. Så alt i alt ser eg positivt på Rennfast, konkluderer han.

Gunvor er noko meir skeptisk til det med økonomien: - Eg er ikkje så sikker på om bompengane vil forsvinna heilt nokon gong. Det kostar jo nokså mykje å halda eit slikt tunnelanlegg ved like.

Odd: Jau det er vel så, men eg trur

Odd Seglem og Gunvor Apeland framfor den nyaste lastebilen til Gunvor, fotografert ein av dei få snødagane denne vinteren.



uansett at de som driv med transport vil komma heldig ut av det. Tenk på all den tida de sparer!

Gunvor: Ja, det har du sjølv sagt rett i. For meg som køyrer over 300 turar til byen i løpet av eit år, er det klart det går mykje tid vekk i ferjereising. Trass alt så er eg vel for prosjektet eg og, sjølv om eg er skeptisk til prislappen.

Ulemper og fordelar

- Dei som går hardest imot Rennfast, er nok dei som får vegen tett innpå seg, seier Odd. - Ein kan jo forstå at det blir ulemper ved å få trafikken rett utom stovedøra, men eg trur ikkje det blir så ille. Om 15-20 år kan eg ikkje tru at nokon reagerer på det lenger.

Gunvor: Eg trur også at vegen vil få mykje å seia for samarbeidet mellom øyane i kommunen. Dei siste åra har det vore ein del småkrangling og splid.

Odd: Ja, denne krigen må berre forsvinna! Men det har no betra seg i høve til korleis det var før, å hoi!

Gunvor trur det blir dei som hentar mjølk rundt om på øyane i dag som får størst fordel av Rennfast. Det er ikkje Odd sein om å støtta ho i:

- I 1968 vart eg tilsett i meieriet, då dei starta med tank-henting. Eg køyrde ikring på alle øyane og henta mjølk, som eg måtte til Stavanger og Nærbo

for å tømme. Stundom var det stress for å nå ferja, andre tider kunne ein sitja timevis og venta på ho. Tenk så mykje enklare det hadde vore med vegsamband då, sukker han. - Det var ikkje alle øyane som hadde skikkeleg ferjeleie ein gong, held han fram. - Der måtte me snu bilen på tvers om bord i ferja, og køyra på sliskar.

Gunvor kjem brått på ei nervepirrande oppleving ho hadde då kaien i Vikevåg var under ombygging. - Eg stod med bilen full av smågriser og skulle ombord i ferja. Det var eit fælsleg vor, og glatt føre. Dessutan var det uvanleg høg flo, så sliskane var bratte. Det såg skikkeleg stygt ut, men eg kunne ikkje anna gjera enn å ta fart, og håpa på at eg trefte sliskane, og jammen gjekk det bra den gongen og.

- Ja, merkeleg nok, så gjekk det alltid bra, seier Odd tankefullt.

Dermed må me runda av denne delen av samtalen, for no ventar fru Lina med nybakte smultringar og rykande fersk kaffi.

For å unngå forveksling, gjer me merksame på at artikkelforfattaren ikkje er identisk med Statens vegvesen Rogaland sin plansjef, Halvor Folgerø.

Mot eit landfast og ferjefritt Ryfylke

Av Harald Sel

At Rennsøys fastlands-samband vil inngå som ein viktig del av kyststamvegen sør-nord i Vest-Norge, er avgjerande for at arbeidet blir utført nå. På den andre sida opnar også prosjektet for store perspektiv når det gjeld framtidig samferdsel i Ryfylke. Rennfast inneber eit "stort jafs" i arbeidet for å gjera så og seia heile Ryfylke landfast og ferjefritt.

Ønsker og økonomi

Nå ved oppstarting av anleggsarbeidet, er spørsmålet om framtidige ferjeruter og ferjesamband for Finnøy, ei svært så aktuell sak. På sikt vil nok heller debatten gå på dei same problemstillingane som ein har hatt ein del av på Rennsøy: Ønsker me fastlandssamband eller er me best tente med å vera eit "skjerma" øysamfunn.

Dessutan vil nok økonomien bli enda meir fokusert enn ved Rennfast. Å satsa ein milliard på eit Kyststamvegsprosjekt, vil nok mange sjå på som meir forsvarleg og samfunnsøkonomisk enn f.eks. å satsa bortimot like mykje på eit samband mellom Rennsøy og Randøy (det såkalla RennRand-prosjektet).

Transportplan for Ryfylke

Bakgrunnen for tanken om eit ferjefritt samband mellom Rennsøy og Randøy via Finnøy, finn me i Transportplan for Ryfylke. Denne transportplanen blei vedtatt i fylkestinget i 1987.

Eit av dei viktigaste temaene i denne transportplanen, var å finna fram til den beste løysinga for eit

ferjefritt samband mellom Ryfylke og Nord-Jæren.

Transportplanen konkluderte med at mellom fleire aktuelle løysingar, ville det såkalla kombinasjonsalternativet vera best. Dette alternativet baserer seg på kryssing av Høgsfjorden som første etappe i kombinasjon med eit framtidig vegsamband Randøy - Fogn - Bokn - Byre - Halsne - Rennsøy.

Det er i gang planleggingsarbeid for å avklara i hovudtrekk dei ulike delane i eit slikt vegsamband, som også vil omfatta fast samband til Finnøy kommune.

Det er klart at eit samband Rennsøy - Randøy må byggjast ut i etappar. Men det er viktig å få fastlagt kva system som skal leggjast til grunn, slik at delprosjekt kan tilpassast den framtidige total-løysinga.

Høgsfjordprosjektet

Høgsfjordprosjektet er ein viktig "beregjelke" i Transportplan for Ryfylke. Arbeidet med dette prosjektet er for tida inne i ein avgjerande fase. Truleg blir planane behandla i Stortinget i år. Dersom Stortinget gir klarsignal, vil arbeidet starta opp om ikkje så lenge.

Nytt transportmønster

Med utgangspunkt i Rennfast, kan ein sjå konturane av eit heilt nytt transportmønster i Ryfylke. Her inngår, ved sida av Rennfast, RennRand og Høgsfjordprosjektet, også ferjefrie kryssingar av Jøsenfjorden og Sandsfjorden, ny kryssing av Karmsundet og fleire andre prosjekt.

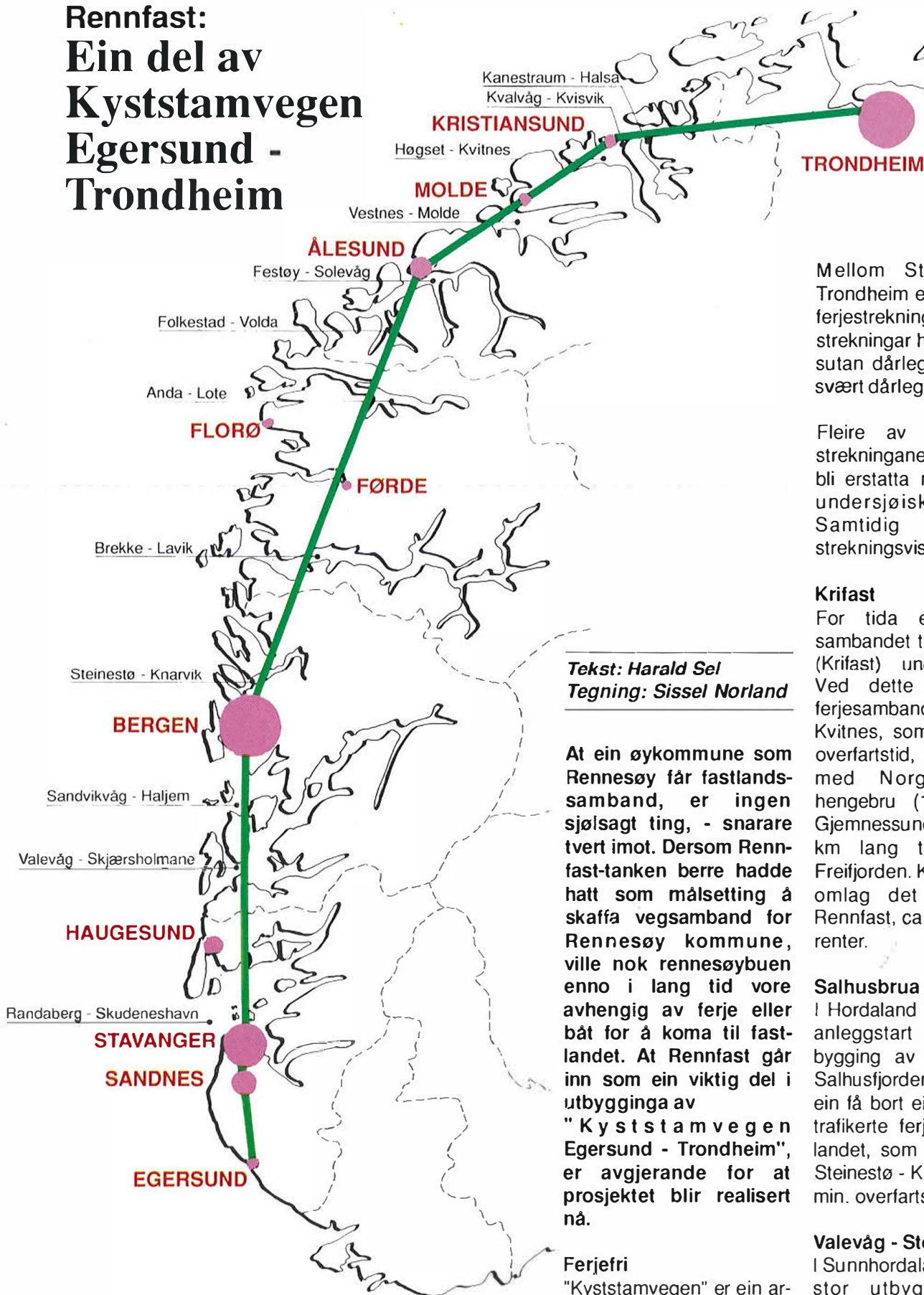




Perspektivkartet viser dei viktigaste prosjekta i det framtidige transportmønsteret, slik det er tenkt i Transportplan for Ryfylke. Bogn-prosjektet er ferdig i 1991. I 1993 blir Rennfast-prosjektet fullført. Dersom Stortinget godkjenner Høgsfjord-prosjektet, kan arbeidet med vegomlegging og rørbru ta til om ikkje så lenge. Bru over Sandsfjorden håper ein å kunne byggja innan få år. Meir usikkert er det med RennRand-prosjektet og bru over Josenfjorden. Når det gjeld RennRand, kan dette eigna seg for ei stappevis utbygging.

veg tunnell rørbru
ferje

Rennfast: Ein del av Kyststamvegen Egersund - Trondheim



Skisse over Kyststamvegen der framtidsmålet er ferjefri veg mellom Egersund og Trondheim. Kartet viser dagens 12 ferjestrekningar på denne ruta.

Mellom Stavanger og Trondheim er det i dag 12 ferjestrekningar. På ein del strekningar har vegen desutan dårleg, - og til dels svært dårleg, standard.

Fleire av desse ferjestrekningane vil innan få år bli erstatta med bruer og undersjøiske tunnelar. Samtidig blir vegen strekningsvis utbetra.

Krifast

For tida er fastlands-sambandet til Kristiansund (Krifast) under bygging. Ved dette prosjekt vil ferjesambandet Høgset - Kvitnes, som har 20 min. overfartstid, bli erstatta med Norges lengste hengebru (1,2 km over Gjemnessundet) og ein 5,2 km lang tunnel under Freifjorden. Krifast vil kosta omlag det same som Rennfast, ca 1 mill. kr. inkl. renter.

Salhusbrua

I Hordaland blir det truleg anleggstart i 1991 for bygging av flytebru over Salhusfjorden. Dermed vil ein få bort eit av dei mest trafikerte ferjesambanda i landet, som er strekninga Steinestø - Knarvik med 10 min. overfartstid.

Valevåg - Stord

I Sunnhordaland er også ei stor utbygging under planlegging. Ved ein undersjøisk tunnel frå Valevåg til øya Føyne og flytebru vidare til Digernes

*Tekst: Harald Sel
Tegning: Sissel Norland*

At ein øykommune som Rennesøy får fastlands-samband, er ingen sjølsagt ting, - snarare tvert imot. Dersom Rennfast-tanken berre hadde hatt som målsetting å skaffa vegsamband for Rennesøy kommune, ville nok rennesøybuen enno i lang tid vore avhengig av ferje eller båt for å koma til fastlandet. At Rennfast går inn som ein viktig del i utbygginga av "Kyststamvegen Egersund - Trondheim", er avgjerande for at prosjektet blir realisert nå.

Ferjefri

"Kyststamvegen" er ein arbeidstitel på prosjektideen om ein ferjefri stamveg langs Vestlands-kysten frå Rogaland til Trøndelag.

på Stord, skal ein kunne kjøra ferjefritt frå Nord-Rogaland til Stord. I dette såkalla trekantsambandet, inngår også bru frå Føyno til Bømlo, slik at også denne øya blir landfast.

Dei mest optimistiske reknar med anleggstart på trekantsambandet i 1991 og fullføring i 1995.

Sognefjorden og Boknafjorden

Tanken med "Kyststamvegen" er altså ein ferjefri stamveg med høg standard frå Egersund til Trondheim. Men sjøl om mykje arbeid er på gang, og endå meir er under planlegging, må ein sjå langt fram før tanken er fullt ut realisert. For å gjera vegen ferjefri, er særleg to kryssingar kompliserte og kostbare: Sognefjorden og Boknafjorden. Men om ein i første omgang ikkje kan kvitta seg heilt med desse ferjene, kan i alle høve ferjestrekningane gjerast kortare.

Redusert ferjetid

For sambandet over Sognefjorden blir innkortinga gjennomført i år. Overfarten blir redusert frå 40 til 20 minutt ved at ferja, som går mellom Lavik og Brekke, skal gå mellom Lavik og Oppedal.

For Boknafjorden er det ennå meir å tena tidsmessig, ved at ferjesambandet blir flytta frå Mekjarvik - Skudeneshavn til Mortevisa (Rennesøy) - Arsvågen (Bokn). Her blir overfarten redusert frå vel 1 time til ca 20 min. Når den nye vegen frå Randaberg til Mortevisa i tillegg får ein høg standard, er Rennfast-prosjektet eit svært vesentleg bidrag i arbeidet for ein framtidig ferjefri kyststamveg.

På leit etter ei fortid

Det meste av tida er gløymd og gøymd; Her og der ligg skjulte spor i jorda, og som etterforskarar i tid ligg arkeologane og grev etter ting som kan sette historia saman - lik eit puslespel.

I Rennesøy kommune er desse tidsdetektivane så å seie i paradisi. Fornminna er mange og ligg tett. Når nye vegtraséar nå veks fram, har alt arkeologar granska området i noko som er det mest omstendelege arbeidet utført av Arkeologisk Museum i Stavanger

Registrerte funn

Ei av dei som siktar delar av vegtraséen før anleggsmaskinane tek fatt på si landskapsendring er førstekonservator Mari Høgestøl. Ho leiar arbeidet med utgravinga i samband med Rennfast-utbygginga.

Mari Høgestøl fortel at det har pågått registrering på Rennesøy både i 1988 og

1989. Og funna har vore mange. Til nå er det registrert 63 buplassar under flat mark, det vil seia buplassar som ikkje er synlege på markoverflata. I tid strekker denne busetnaden seg frå omlag 7500 f.Kr. til ca. 700 e. Kr. Elles er det funne tre hellerar som det har budd folk under, fleire rydningsrøyser, åkerreiner og ei naustuft.

Høgestøl fortel at dei eldste buplassane må vera minst 9500 år gamle (d.v.s. frå 7500 f.Kr.). Det har såleis budd folk på øyane i snart 10000 år.

Daglegliv

Av fornminne i Rennesøy kommune er det helleristingar på Bru. Men både desse og funn på Mosterøy fortel lite om dagleglivet. Ristingane er i hovudsak båtfigurar og dei blir tolka som religiøse symbol.

Fram til for ca 4700 år

sidan var livsgrunnlaget utelukkande fangst, jakt, fiske og innsamling av vekster. Omlag 2700 år f. Kr. dukkar dei første beiteindikatorane - som viser husdyrhald, opp i pollen-diagramma. Åkerbruket kom noko seinare, men tidspunktet er ennå ikkje fastslått.

Omstendelege arbeid

No er det ikkje slik at arkeologar ligg og grev der det fell seg inn. Før dei tar til med feltarbeidet og utgraving har det vore ein god del førebuingar. Landskap vert vurdert og ein leitar etter bestemte trekk alt etter kva tidsepoke og fornminne ein søker etter. Så tar gravinga til og alt av gjenstander vert registrert; Satt saman dersom det er knust. På nytt startar eit analyse-arbeid der ein rekonstruerar fortida slik me trur ho har fortona seg. Først då kan me seia at me skriv historie, at materialet som er funne fortel oss noko.



Pause under utgravinga av ein heller på Ertenstein

Foto: E.Berg

Holmgang på Utstein Kloster

Av Knut Olav Tveit
Tegning Torbjørn Rødland

Dei stod på Utstein, fylka til strid, den gamle og så den nye tid.

Litt omskrevne, gjorde me diktaren sine ord til våre då me lot akademikaren Erik Fossåskare møte byråkraten Olav Pladsen til holmgang om kva Rennfast vil få å seie for den jamne Rennesøybu.

Valplassen vart ikkje vald tilfeldig. I gamle dagar batt sjøen saman bygdene i Rogaland. Difor var øyane ein høveleg stad for handel og ferdsel, der dei ligg ute i fjordgapet omlag midt i fylket. Og i tidlege tidar var Utstein Kloster eit økonomisk og kulturelt tyngdepunkt i øysamfunnet. Slik knytta me trådane mellom det gamle og det nye. Med Rennfast-utbygginga blir øyane landfaste og igjen eit knutepunkt for samferdsla i fylket. Klosteret vil nok og oppleve betre tider når turistane lettare kan finne vegen fram til Mosterøy.

Ingen av kamphanane kjem sjølve frå kommunen. Likevel har dei budd der så lenge at dei no mest er for innfødde rennesøybuar å rekne.

Klukkanesundag

*Klukk, sa den gamle ferja
ved brygga i solgangsvind.*

*Klukk, sa den vesle båra
vennleg mot ferja inn.*

*Klukk klukk, sa to jenter på tofta
sæle av kjærleik og sorg.*

*Klukk klukk, sa dertil to høner
som kom frå byen i korg.*

*Klukk, sa det i ein kuffert
som stille vart lempa ombord.
Så var det tida for avgang
og farkosten gleid utpå fjord.
Jentene smilte milde
og ferja huska så smått.
Det var ein slik klukkanesundag
då verda hadde det godt.*

TARJEI VESAAS

Frå boka: Ver ny, vår draum, 1956

Rådmann Olav Pladsen er innlandsbonde frå Gvarv i Telemark og kom til Rennesøy som skulestyrar i 1971.

Erik Fossåskaret er sosiolog med røter i Hardanger. Til dagleg arbeider han ved Høgskulesenteret i Rogaland. Han busette seg i same grend som Olav Pladsen for omlag ti år sidan.

Me lot dei to sette kvarandre stemne i peisestova på klosteret og me hadde vel eit håp om at no skulle romantikaren og akademikaren verkeleg støyte saman med teknokraten og byråkraten. Så byrja debatten med at Fossåskaret ikkje likte at me kalla han ein romantikar som for ein kvar pris vil bevare alt slik det ein gong var.

Fossåskaret: Nei, eg er ingen håplaus romantikar, men samstundes må me innsjå at vegsambandet vil føre fleire endringar med seg. Ikkje minst på dei sosiale, kulturelle og næringsmessige områda.

Sjøl er eg mest skeptisk til måten prosjektet er seld på, både til lokalbefolkninga og storsamfunnet. Dei vinningane folk talar om trur eg rett og slett ikkje kjem. Og mykje av det som vil skje her på øyane hadde hendt uansett, om me får tunnellar eller ikkje. Eg vil hevde at dei samfunnsøkonomiske analysane som er laga om følgjane av prosjektet er direkte misvisande på fleire sentrale område. Særleg fordi dei som utreda samtidig var med på å "selje" prosjektet.

Fossåskaret vert ivrig medan han snakkar. Han lener seg framover og gestikulerer med hendene for å streke under poenga sine. Pladsen sit tilbake-lent i sofaen med armene i kors over bringa og ventar på å få sleppe til. Han tek ordet i det Fossåskaret tek ein pause for å få i seg litt kaffe.

Pladsen: Eg vil byrje med å slå fast at me i alle år har arbeidd for å gjere ferjesambandet best råd. Likevel meiner eg dette sambandet aldri kunne verte godt nok. Difor er det naudsynt for øyane i kommunen å få veg, både seg i mellom, og inn til fastlandet.

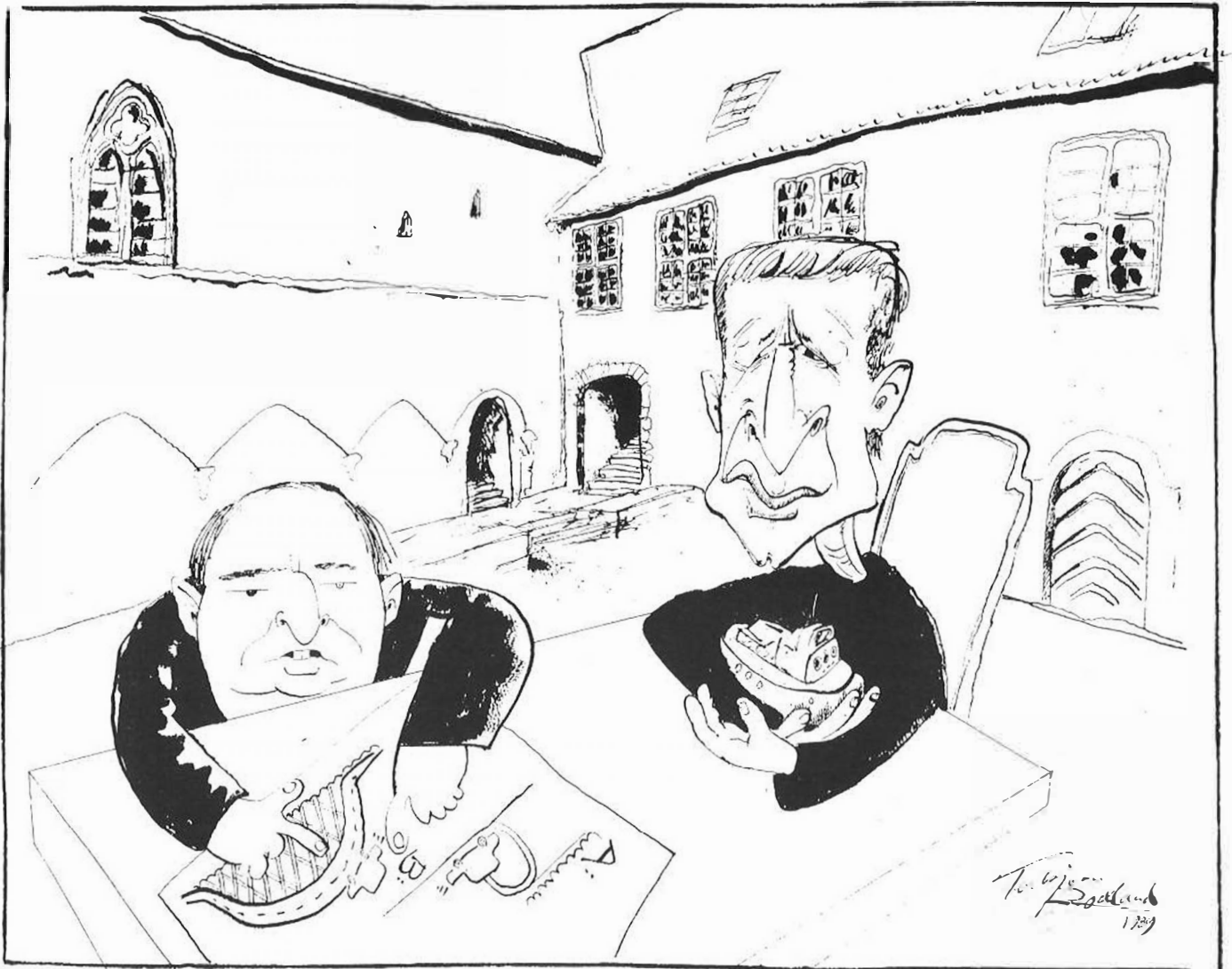
Eg er og oppteken av at det vert lettare å få kontakt med kommunar som Finnøy, Bokn og Tysvær. Eg trur me liknar meir på desse kommunane enn storbyen Stavanger, sjølv om me i dag har eit godt samarbeid i den retningen.

Når det gjeld ringverknader av Rennfast, har me rapportar som til ein viss grad dokumenterer ei god utvikling for næringslivet. Vikevåg Trelast er vår største bedrift. Eg har sett reknestykkene deira og det rår ikkje tvil om at bedrifta vil spare pengar på å nytte det nye vegsambandet.

Fossåskare: Jau då, eg er sikker på at det meste av næringslivet set pris på utbygginga. Likevel meiner eg at vegen på mange måtar er 50-og 60 -talets løysingar på 90-talets problem. I framtida vil ikkje næringsverksemd vere så avhengig av veg som tidlegare. Eg tenkjer då på at me i større grad enn før vil gå over til å produsere tenester, framfor varer. Eg forstår sjølv sagt at mange ser store utsikter, men eg meiner at analysane som ligg bak er for dårlege til å setje i gang eit så stort prosjekt.

Me: Du har vel og vore skeptisk til at ferja forsvinn?

Fossåskaret: Det stemmer, og på det området kan det vel hende at eg er ein liten romantikar. Ferja er viktig som møteplass. Der treff folk kvarandre over kaffekoppen og pratar om laust og fast. Dei kan til dømes diskutere dei siste vedtaka i kommunen eller andre ting som betyr noko for dei. Slik blir meiningar danna.



Når nå ferja forsvinn sit folk kanhende framfor fjernsynet og følgjer ein debatt i staden. Så kan dei etterpå velge kven dei vil halde med. Eit aktivt folkestyre forutset møteplassar. På den måten kan bortfallet av ferja gjere grasrota mindre i stand til å utvikle sine egne meiningar.

Pladsen: Eg er på mange måtar einig i det, og kjem sjølv til å sakne ferja. I kommunen har me gjort mykje for å bøte på problemet. Meieriet i Vikevåg er i ferd med å bli kulturhus. Idretts-hallen på Mosterøy er snart ferdig. Øyane har og eit mangfald av idrettslag, kyrkjer og bedehus, der folk har høve til å møte kvarandre kvar dag. Sjølv om me neppe heilt kan erstatte ferja, og ikkje minst ferjekaia, så trur eg likevel det er von om at øyfolket vil tale saman i framtida og.

Fossåskaret: Eg vil gjerne nemne eit døme frå ei undersøking forskarar gjorde i Bjerkreim og Strand. Det var

særleg ein interessant skilnad som kom fram. Når konene i Bjerkreim vart spurde om noko svarde dei at mannen han nytta det ikkje å snakke med. Han reiste til byen med bil kvar dag og fekk ikkje med seg noko som helst. På Jørpeland var svaret at spørjaren heller måtte tale med mannen, for han tok nå ferja til byen kvar dag.

Pladsen: Her må ein ha to ting klart for seg. For det fyrste har me ikkje noko val når me reiser med ferja. Reisa er fastsett til ei bestemt tid. Når eg skal i møte i byen forsvinn mest heile dagen, sjølv om eg nok kan få gjort noko arbeid under overfarten. Så det kan nok vera kjekt å ta ferja, men me har ikkje noko val, og ho tar lang tid.

Fossåskaret skyt inn: Men hugs på at prat ikkje er bortkasta tid!

Pladsen held fram: For det andre er me dømde til å betale for ferja til evig tid.

Trass alt vil Rennfast verte nedbetalt ein gong for alle, sjølv om det nok kan ta nokre år. Eg vil og nemne kva det vil seie for kommunen å kunne køyre bil mellom øyane. Sett frå den kanten kan Rennfast tvert i mot verte til gagn for det sosiale samværet i Rennesøy.

Fossåskaret: Det er nok så. Men elles vil eg seie kommunen får lite att for ulem-pene ved å få vestlandets tungtransport til kontinentet rett utanfor stovedøra. Hjelmeland vil til dømes kunne få store inntekter frå gassrørleidninga som er planlagt over snaufjellet i utkanten av kommunen. Slik eg ser det, finns det då ikkje rettferd i at me ikkje skal sitje igjen med noko som helst.

Rennfast - ein miljøtrussel?

Tekst Leiv Lie

Tegning Torbjørn Rødland

Kva slags miljøkonsekvensar vil Rennfast få? Kritikarar har sett med misnøye og skepsis på dei umiddelbare resultatane av fastlandsambandet: Fleire vegar og auka trafikk.

Miljøvernorganisasjonane i distriktet har vore lite fram-på, men Ole Martin Lund i Stavanger Natur og Ungdom påpeikar at organisasjonen er prinsipielt i mot at ein bytter ut kollektiv ferjetransport med personbiltrafikk.

- Fleire vegar fører til auka forureining, slår Lund fast.

Skadelege avgassar

Planleggjarane av prosjektet er ikkje utan vidare samde i dette.

Ein har ikkje undersøkt om mengden av eksosutslepp vil auke når Rennfast kjem, men det foreligg utrekningar frå tilsvarende prosjekt andre stader. Både ved det planlagde trekantsambandet i Sunnhordland og Storebælt-prosjektet i Danmark vil det faktisk bli ein reduksjon i utsleppa når biltrafikken tar over. Dette har m.a. samanheng med nye forskingsresultat som viser at ferjer forureinar mykje meir enn ein før har trudd. Natur og Ungdom ser allikevel positivt på ferjedrift:

-Nye rensemetoder for ferjer er i utvikling, seier Ole Martin Lund.

Auke i forureininga

- Me kan jo ikkje utelukka at fastlandsambandet vil føra med seg ein auke i forureininga, seier plansjef Halvor Folgerø ved Statens Vegvesen. Men den blir i så fall ikkje stor, meiner han. Folgerø viser til utrekningane vedr. trekantsambandet i Sunnhordland, og legg til at trafikkmengden over Rennesøy blir så liten at det ikkje vil få store utslag i korkje den eine eller andre retningen.

Dessutan er det offentleg samferdslepolitikk å redusera ferjetrafikken mest muleg, blant anna fordi ferjene er så dyre i drift.

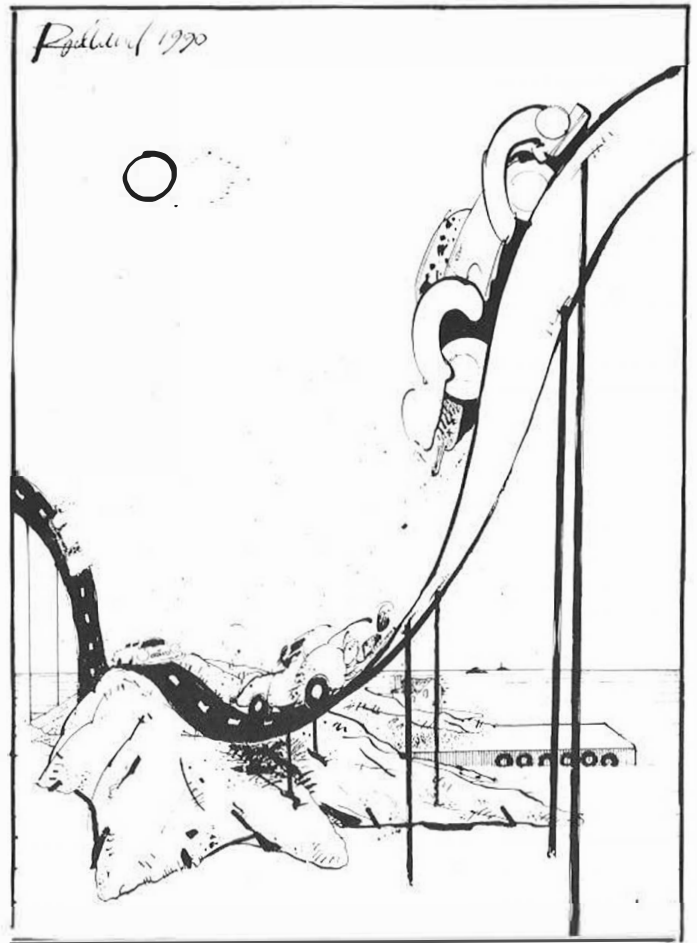
Distrikta treng bilen

- Men er det ikkje også offentleg samferdslepolitikk å redusera bilbruken?

- Ikkje i distrikta. Det er forskjell på samferdslepolitikk i byane og i utkantstrøk, understrekar Folgerø. - Eg trur dei fleste er einige om at me ikkje skal ha restriksjonar på personbiltrafikken i distrikta, der det ikkje kan drivast effektiv kollektivtransport.

Distrikts- og byproblem

Rennfast er distriktsutbygging, påpeiker han. - Eg trur ikkje det er store miljøgevinster å hente i distrikta. Problemet ligg i byane, og det er her me må ta eit tak.



Sterkere satsing på kollektivtrafikk i bykjernene og dei bynære områda må til for å dempe trafikkveksten, meiner Halvor Folgerø.

Miljøprioritering

Men miljøvern dreier seg ikkje berre om bileksos og vegar. Nærmiljø, kulturminner, friluftsområde m.v. bør også vernast.

Då ein skulle velja vegtrase på den nye riksveg 14 over Rennesøy, var miljø eit av momenta som skulle tas med når vurderinga blei gjort.

Folk frå fylkesmannens miljøvernavdeling var med i planleggjinga for å sjå til at nødvendige hensyn blei tatt, og dei er nøgde med resultat.

- Dette er det første vegprosjektet som har fått skikkelig miljøprioritering, seier Øyvind Strøm ved miljøvernavdelinga. - Ein har tatt rimelege omsyn både til økologi og nærmiljø.

Økologi og nærmiljø

Strøm seier at det fins nok av døme på dette. Omsynet til trafikkstøy blei avgjerande for kor "sjølinja" over Rennesøy skulle gå, og mange bustader og hytter blir støyskjerma.

I Askje- og Åmøysundet skal ein bruka 30-40 mill. kroner ekstra på brucr, i staden for å fylla igjen sunda, noko som ville vore lite tenleg for kvaliteten på vatnet. Vatnkvalitet blei også prioritert da ein valgte tunnel under Mastrafjorden i staden for bru.

Tunnelmunningar og vegtrase blir bygd i samråd med landskapsarkitekt. Ferjeleiet blir lagt i Mortavika istaden for på Finnesand, blant anna fordi Finnesand ligg for nær Utstein Kloster, sjølv om avstanden til klosteret er over ein kilometer. Og plasseringa til dette ferjeleiet blei justert, av omsyn til verneverdige botaniske forekomster.

Folkerøsta

Rennfast-prosjektet har vore grundig gjennomarbeidd og drøfta i lange tider. Politikerar, vegingeniørar, aviser og andre har fått uttala seg gjennom heile prosessen.

Men kva meiner den jamne øybu?

Ein spørrerunde me foretok i desember i fjor, gav oss desse svara:



Sigrid "Ziggy" Hausken, Rennesøy:

- Eg stiller meg positiv til Rennfast. Ein slepp å vente på ferja, og ein kjem fortare til byen. Og enda betre blir det når me i tillegg blir knytta saman nordover. Ikkje minst får me fordelar av dette forretningsmessig, i og med at folk lettare kjem seg hit ut.



Erling Sogn, Mosterøy

- Eg er i mot! Det blir for mykje folk og vegar her ute. Det vil verte meir trafikk, noko som vil føra til farlege skuleveggar. Og så vert det farlegare og vanskelegare å sykle.



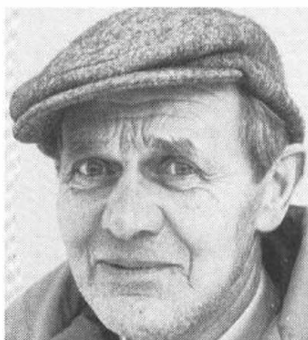
Gitlaug Sogn, Mosterøy

- Eg ser fram til Rennfast. Ein reiser jo att og fram til Stavanger heile tida, så det skal bli ein stor fordel å kunne køyre dit når me vil. Dessutan blir det mykje lettare for andre å besøke oss. No må ei søndagsgjesting planleggast ei veke i førevegen, på grunn av ferjene. Næringslivet vil nok og få det betre når Rennesøy blir knytta til fastlandet. Rennfast vil dessutan binda kommunen saman, og skapa eit betre samarbeid mellom dei forskjellige øyane.



Bodil Bjelland, Vestre Åmøy

- Me slepp å vere avhengige av ferjer, men det blir nok dyrt. Det må vere ein forutsetning at me får eit godt buss-tilbud. Ein eventuell oppsving i næringslivet trur eg berre kjem på Rennesøy. Det er positivt å bli landfast, men eg kjem nok til å sakne det sosiale samværet på ferjene.



Otto Vestbø, Rennesøy

- Rennfast er fine greier! Det blir fint å kunne kjøre til byen når ein vil. Eg trur at fastlandsforbindelse er nødvendig for utviklinga her, spesielt for næringslivet. Me kan få nye bedrifter, og det eine dreg det andre med seg, som me seier. Eg vil ikkje sakne ferja, og generelt trur eg at fordelane blir større enn ulempe.



Magnus Skartveit, Finnøy

- I utgangspunktet er det ein fordel å verte landfaste, men det må vere ei viss økonomisk ramme om prosjektet. Det har vore mykje ukorrekt informasjon om denne utbyggjinga, så eg ser ein viss fare for at det kan bli for dyrt. Me lyt ikkje ha Rennfast for einkvar pris! Følgjene for meg personleg blir at eg mister jobben min på ferja, men slikt må ein berre finne seg i.

Beherska optimisme i Næringsforeninga

Av: Knut Olav Tveit

- Eg trur enkelte har overdrevne forestillingar om kva Rennfast kan gjere for Rennesøy på kort sikt. Mykje vil og vere avhengig av korleis kommunen taklar dei utfordringane utbygginga inneber. Likevel er eg positiv til prosjektet og meiner det vil gagne næringslivet på øyane, seier banksjef Rolf Aarsheim. Han er formann i Næringsforeninga i Rennesøy kommune.



Rolf Aarsheim

Eksisterande næringer

- Eksisterande næringer som transport, trelast og ferdighus vil no få høve til å ekspandere i retning av Nord-Jæren. For desse har nok ferja vore eit stengsel som har hindra ei naturleg utvikling. Me skal her heller ikkje gløyme at vegen vert kortare nordover mot Karmøy og Tysvær, seier han.

Båtlivet

- Når det gjeld nye næringer har eg god tru på tanken om Rennesøy som port mot Ryfylke for båtlivet på Nord-Jæren. Marinaer med service- verksemdar retta mot fritidsbåtar kan då syne seg å vere liv laga.

Eg trur Utstein kloster vil stå sentralt i reiselivet på øyane.

Ikkje berre når det gjeld båtar, men og for turisme i det heile, seier Aarsheim.

Ny verksemd

- Elles er det klart at å trekke nye verksemdar til kommunen er ei vanskeleg oppgåve. For å greie å selje oss til mulege investorar trur eg me vinn på å legge vekt på tre ting. Me har eit godt miljø med gode oppvekstvilkår. Det er kort veg til både sjø og skitereng, og me må kunne tilby gode bustadområde, seier formannen i Næringsforeninga.

Kommunen på banen

Aarsheim er i denne samanhengen særleg oppteken av at kommunen no må komme skikkeleg på banen når det gjeld næringsutvikling.

- Rennesøy kommune er lovleg seint ute. Politikerane må skjønne at om folk skal satse så må dei vite kva dei har å halde seg til. Fyrst av alt er det viktig å halde fast ved at kommunesenteret skal ligge i Vikevåg. Eg meiner det er ein utopi å bygge opp eit nytt kommunesenter

nærare den nye vegen. Difor er det ingen veg utanom å satse på Vikevåg som den berande krafta i kommunen. Der er det i dag investert store summar i bygningar og anna. Dette er investeringar som bind oss for lang tid framover. I tillegg er eg overtydd om at ved å satse på Vikevåg så vil og delcenter som Askje og Østhusvik få betre vilkår for vekst, seier Aarsheim.

Praktiske tiltak

- Eg vil hevde at fleire praktiske tiltak no må komme inn i kommuneplanen. Det er heilt nødvendig å legge ut bustadtomter nær Vikevåg. Om ikkje dette vert gjort, risikerer me å få eit dautt sentrum utan livskraft. Me må opparbeide industriområde som er byggeklare når ei verksemd ønsker å utvide eller slå seg ned i Rennesøy. Folk som kjem hit for å bu og arbeide, vil nok og stille krav til kommunen når det gjeld ting som kultur og barnehagetilbod, seier Rolf Aarsheim. Han legg til at dette sjølvstøtt gjeld heile kommunen og ikkje berre Vikevåg.

Tøffare tider

Av: Knut Olav Tveit

Alle næringsdrivande i Rennesøy kommune er ikkje like glade for vegsambandet. Dei som driv med handel må rekne med hardare konkurranse frå dei store forretningssentra inne på fastlandet.

- Eg er redd det vert tøffare å drive butikk når Rennfast er ein realitet. Då vert det lettare for rennesøybuen å setje seg i bilen og ta ein snartur til Nord-Jæren for å handle, seier Kjell Håvarstein. Han er dagleg leiar i Rennesøy

Forbruksforening som sel matvarer i Vikevåg.

Håvarstein merkar alt no presset frå fastlandet der konkurransen etter kvart har vorte svært hard mellom dei ulike sentra i Stavanger og Sandnes området. Han trur det kan verte vanskeleg for Forbruksforeninga å følgje opp dette kappløpet etter at Rennfast kjem.

- Matvaregigantane konkurrerer på tilbud og åpnings-tider. Det må me og gjere.

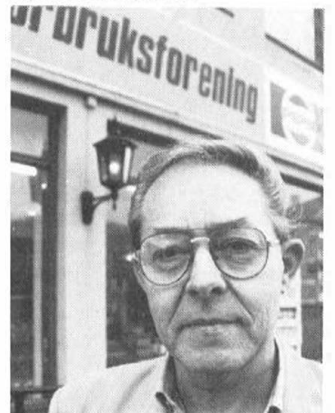
Så lenge me ikkje har vegsamband går drifta greit i hop. Etter Rennfast vert det nok knappare tider, særleg fordi det er for dyrt å svare på dei store tilbudsannonansane i avisene, seier han.

Trass alt er Håvarstein for utbygginga. Han trur og på ei framtid for Forbruksforeninga.

- Befolkningsgrunnlaget i kommunen er for lite til at dei store kjedene kan etablere seg her ute. Etter kvart må vel den fyrste spenninga ved å køyre bil til Stavanger for å

handle gje seg. Då vonar eg folk vil sjå at me har gode forretningar her på øyane og, seier han.

Kjell Håvarstein



Kommunen vil ha støtte til omstilling frå staten

Av: Knut Olav Tveit

Foto: Egil Eriksson

- Kommuneøkonomien er for dårleg til at me sjøl verkeleg kan trø til og legge forholda til rette for næringsutvikling etter Rennfast. Kraftkommunane får pengar til planlegging og anna i forkant av sjølve utbyggjinga. Det meiner eg me og burde få, seier Svein Helgesen. Han var ordførar i Rennesøy frå 1988 til årsskiftet 89/90.

- Me er i kontakt med både stortingsrepresentantar og andre, men har til no møtt ei heller lunken haldning til tanken om å få stønad til eit næringsfond. Eg trur det snart er på tide at kommunen legg

opp ein meir pågåande strategi ovanfor det offentlege. Men får me ikkje støtte sentralt skal me satse så godt det lar seg gjere lokalt, seier han.

Kommunal tilrettelegging

Helgesen har arbeidd mykje med spørsmålet om rammevilkår for næringslivet. Han vedgår likevel at Næringsforeninga nok har rett i at kommunen er lovleg seint ute.

- Kommunen har ikkje konkrete planar å legge på bordet. Det seier seg sjølv at me no må komme på banen

og ta initiativ til å fortelje kor og korleis det skal satsast. Eit av problema er at Rennesøy frå sommaren 1988 ikkje lenger har krav på stønad frå Distriktenes Utbyggingsfond. Slik vert det berre enda vanskelegare å trekke nye verksemdar til øyane. Me prøver å endre på dette, men har vel ikkje så store voner om å få det til. I det minste ikkje på kort sikt, meiner Svein Helgesen.

Vikevåg

Helgesen er enig med Næringsforeninga i at senteret i Rennesøy fortsatt

skal heite Vikevåg. Men han er skeptisk til tanken om nye bustadområde nær sentrum.

- Det blir for dyrt å flytte kommunesenteret. Difor må me satse på å utvikle det me har. Målet må vere å skape eit levedyktig sentrum. Eg er likevel ikkje sikker på at det er naudsynt å ekspropriere den gode dyrkjingsjorda like ved Vikevåg for å få til dette. Me legg no planar om eit bustadområde på 50 - 60 tomter i Eltervåg berre tre kilometer frå Vikevåg. Og det kan vel vere nært nok?, spør Helgesen.

Kommunen har vidare planar om å opparbeide industriområde både på Sokn, Rennesøy og Mosterøy.

- Dette er arbeid som kjem i gang når det vert ledig fyllmasse frå Rennfastprosjektet. Men tomteareal åleine strekk nok ikkje til for å trekke nye verksemdar til kommunen. Eg trur og det er avgjerande korleis me greier å marknadsføre oss ovanfor mulege investorar. Då må me spele på dei fordelane kommunene har i form av buforhold, miljø og anna, seier Helgesen.

- Elles er det vel helst små og mellomstore verksemdar me bør satse på å få til kommunen. For store einingar vil ikkje vere av det gode. Sjølv har eg tru både på service retta mot gjennomgangstrafikken, tiltak innafor reiseliv og anna, seier han.

Svein Helgesen understreker at kommunen har eit særleg ansvar for å hjelpe nye verksemdar i gang.

- Difor vurderer me no å starte eit utbyggingselskap etter Bokn-modellen i samarbeid med Næringsrådet. No må poenget vere å skjere i gjennom, bestemme seg for kva ein vil, og så gjere det, avsluttar Helgesen.



Bør Vikevåg vera "den berande krafta" innan næringsutviklinga i kommunen? Det meiner nok mange. Uansett, i første omgang vil nok ikkje endringane bli så store i kommunesenteret. Området vil ikkje bli synleg berørt av Rennfast, etter som vegen går i tunnel forbi Vikevåg.

Sørbø kyrkje



Rennesøy kommune har sitt store og vidgjetne klenodium, Utstein Kloster. Men kommunen har også eit anna kyrkjeleg byggverk av stor verdi, Sørbø kyrkje. Ja,

bygget er til og med eldre enn klosteret. Utstein kloster er frå andre halvdel av 1200-talet, mens kyrkja på Sørbø blei reist tidleg på 1100-talet.

Om Sørbø kyrkje er det sagt at ho er ei av dei mest stilreine romanske kyrkjene i Norge.

Kyrkja ligg på garden Sørbø i nordre enden av Rennesøy, 5 km frå Vikevåg kai. Opprinneleg var ho ei gardskyrkje. I året 1308 slo eit paveleg dekret til kong Håkon Håkonson fast at kyrkja skulle gå over frå å vera gardskyrkje til kongeleg kapell. Ho vart heretter kalla "St. Peters kyrkje på Sørbø". Denne statusen hadde ho fram til 1720, då ho etter ordre frå den dansk-norske

kongen blei seld til 3 av bøndene på Sørbø. Ho var så i privat eige til 1828, då ho blei seld på ny - denne gongen til soknekyrkje for Sørbø

Fram etter tida har det vore så som så med vedlikehaldet av kyrkjebygget. I 1801 blei f.eks. tårnet rive ned. Det var då så skrøpeleg at eigaren søkte kongen om å få riva det. Ved ei vøling på slutten av 1800-talet blei mykje av den opprinnelege prydnaden øydelagt.

I åra 1963-66 blei det så utført eit omfattande restaureringsarbeid. Kyrkja blei nyvigsla etter restaureringa av biskop Fritjof Birkeli andre pinsedagen 1966.

Harald Sel

Ein ruskeversdag i desember

Det er like oppunder jul, og Kong Vinter er som snarast på vitjing til Sør-Vestlandet. Han er ikkje nett den som renner ned dørstokkane på desse kantar, men denne dagen gjer han det heilt klårt at han framleis er i live, og det til gagns. Stormkasta hylar om husnovene, og bombarderer oss med iskalde nåler av snø. Det er ein slik dag då alt som kan krypa og gå held seg innandørs, og har nok med å mata omnen.

Det vesle stykket frå bilen og opp til huset der me skal, spring me om kapp med neglsprett og sviande øyreflippar. Sigeren går, så vidt det er, i vår favør.

Så snart me er komne innanfor døra, er det som ei heilt anna verd senkar seg ned over oss. Me har ikkje sete lenge i den lune stova før ein gløddande kamin og lukta av fersk julebakst har jaga bort alt som kan minna om frost og kulde. Her frå sofakroken blir det mest noko pittoresk over snøstormen som rasar utom stoveglaset.

Utsikten er mektig. To-tre hundre meter nedanfor huset bryt ein brimkvit Boknafjord nådelaut innover fjørsteinane. Holmar og skjer er dekte av eit kvitt brudeslør, og det tjukke, grå

"ullteppet" ute i fjorden varslar om endå meir vinter. Tvers over sundet, på Mosterøy skimtar me taket på det gamle Utstein Kloster. Tanken gjer brått ei vendereis bakover til farne tider, då augustinarmunkane audmjukt rusla

ikring og gjorde sine plikter der ute. Men me blir raskt kalla attende til vårt eige tiår av dei ruvande radiomastene vest på Kvitsøy. Kontrasten er slåande.

Halvor Folgerø



Når ein brimkvit Boknafjord bryt innover fjørsteinane, innbyr ikkje Ryfylkeøyane til uteliv. Her ser me Mortavika ein stormversdag. Som kjent er det her ferjeleiet for Boknafjordsambandet skal plasserast. Det blir nok ikkje alltid like enkelt å halda ferjetrafikken i gang.

Foto: Berit Galta

Framhald frå side 17

Holmgang på Utstein...

Pladsen: Slik kan ein vel sjå det. Samstundes meiner eg at sjølv om ting er skeive nokre stader i samfunnet så treng ein ikkje føre dei over til andre. Og det er no ein gong ikkje vanleg at Statens kompenserer for ulempene ved vegprosjekt som dette, ut over den vanlege grunn- og ulempeserstatninga då.

Me: Korleis blir det med kollektivtrafikken no som ferja forsvinn ?

Fossåskaret: Jau, det skal eg seie dykk, bussen blir langt dyrare enn ferja !

Pladsen: Nei !

Fossåskaret: Jau !

Pladsen: Nei, der er eg heilt ucinig med deg, Erik. Me har forutsatt at bussen skal ha tilnærma samme kostnad som ferja.

Fossåskaret: Eg skal dokumentare det motsatte fordi...

Debatten gjeng vidare medan Fossåskaret samlar saman papira sine. Han må med ferja til byen og har dårleg tid.

Olav Pladsen skal attende til Vikevåg med ei anna ferje og blir sitjande med kaffekoppen: Eigentleg er me vel ikke så usamde, Erik og eg. Han sa ein gong at ein ikkje måtte ha for store forventningar til Rennfast, verken positive eller negative. Og det kan eg godt vere med å skrive under på, sjølv om eg framleis trur Rennfast vil verte til det beste for kommunen.

Slik enda holmgangen på Utstein Kloster. Kanhende blei det ingen hancamp, men meir ein samtale mellom to gode grannar som kjende kvarandre frå før, for i det me gjeng ut seier ein smilande Olav Pladsen, nesten tilfeldig: Visste de forresten at Erik Fossåskaret arbeidde på ferjesambandet mellom Kvandal og Kinsarvik om somrane i studietida?

Over fjorden til fastlandet

Det var freds-sommaren. Me raka ljå-slåtten ned plommebakkane. Sette oss i solsteiken og pusta på Fjorden under oss, solblank og still. Askje, Sokn, Åmøy og Hundvåg symjande liksom på ein spegel av vatn innover byen, mot fastlandet, mot Verda.

- Tenk om der hadde gått bruer, sa ho mor. - Men det er nok aldri til å tenkja på...

Nei, det var nok aldri til å tenkja på for fjordbyggjer eller øybuar den sommaren, eller andre somrar.

Den tid då kaien og båten var sjølve livlina til verda. Og før dampbåten, då støa og færingen var "personbefordringen" mellom øyar og nes.

"Druknet på Byfjorden" er eit vanleg notat etter mang en fagnad kar i kyrkjebøkene våre frå andre hundreår. I fredsvåren kollisla dei to siste, på heimveg frå 17. mai i Stavanger. Det var den tids trafikkulykker, såre hendingar i liv og lagnad for kystfolket. I 1951 gjekk 8 menneske ned med D/S "Sandeid" i Lådarsund. I 1983 forsvann 4 ungdomar med småbåt utfor Mosteøy. Fjorden har alltid vore ein realitet, og slett ikkje alltid ein spegel mot fastlandet.

Tenk om der hadde vore bruer...

Det var øybuens enkle ord for den urgamle menneskelege draumen om nye erobringar og større horisontar, - den som Bjørnstjerne i si tid sette ord på: "Undrer meg på hva jeg får at se over de høie Fjelde....."

Det halve århundret sidan fredssommaren har som ingen andre epokar besvart denne draumen. Bilen, hurtigbåten og flyet ber menigmann verda rundt. Ingen fjell er for høge, ingen hav for breie til at ein kan "få at se" det som ligg bak.

Øybuane har blitt med. Ferja har alt eit par tiår lagt grunnlaget for den bilretta livsforma som dei fleste i dag er avhengige av. Mallorca og Lanzarote er blitt kvardagslege namn også mellom øyfolk.

Godt eller ille?

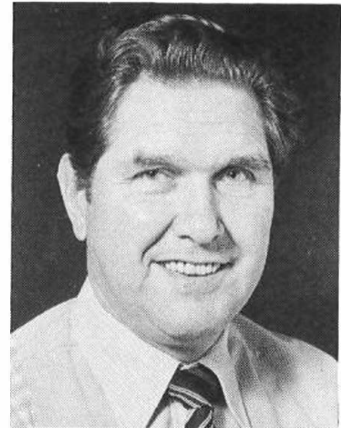
Kven munne ha det eine og sanne svaret?

Aldri i alt dette framskrittet har heller så mykje forsvunne. Namn og ord, yrke og omgangsmåtar. Reiskap og husbunad. Segn og soge. Hus og tun og båt og bør. Nytida gir og nytida tar. Tar ho meir enn ho gir? Kven veit?

Nyvegen blir den endelege nøkkelen til Verda. Den same nøkkelen som bygd etter bygd har kjempa for nordover heile kysten i tiår etter tiår. Denne gongen er det vår tur. Kven ville for ramme alvor takka nei til det samfunnsfellesskap som vegen er blitt i heile vår vestlege sivilisasjon?

Me rakarkje ljåslått i plommebakkane lenger. Me hentar'kje plomme eingong, for hermetiske fersken er billegare.

Men me ser ennå over fjorden til fastlandet - enn så lenge..



Per Surnevik



RennFast
RENNESØYS FASTLANDSFORBINDELSE

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

Ustein kloster ligg
idyllisk til på
Mosterøy,
og idyllen vil
ikkje bli berørt av
Rennfast- utbygginga.