

MENINGER

Velkommen til møteplassen for debatt i Holmestrand og Hof

Maks lengde for innlegg: 2 400 tegn.

Lokale innlegg med fullt navn blir prioritert. Fullt navn er nødvendig for å få publisert kritikk mot navngitte personer, firmaer eller andre.

Innlegg blir redigert etter god presseskikk, og kan bli kuttet hvis de er for lange. Husk å sende med portrettbilde av deg selv.

Send dine innlegg til redaksjonen@jarlsbergavis.no



Ingunn Larsen

Ansvarlig redaktør/daglig leder
915 39 351
ingunn.larsen@jarlsbergavis.no

PFU

Jarlsberg
arbeider etter

Vær Varsoom-plakatens og Tekstrelameplakatens regler for god presseskikk. Den som mener seg rammet av urettmessig avisomtale, oppfordres til å ta kontakt med redaksjonen. Pfu er et klageorgan som behandler klager mot pressen i presseetiske spørsmål. Adresse: Rådhusg. 17, Postboks 46 Sentrum, 0101 Oslo, tlf.: 22 40 50 40, faks: 22 40 50 55. E-post: pfu@np-nr.no



FOTO: NTB SCANPIX

Farlige forbindelser

Det er like farlig som å kjøre i fylla. Likevel er det ingen hemmelighet at mange sender sms mens de kjører bil. Undersøkelser viser at over halvparten mellom 23 og 35 år både tekster og bruker sosiale medier under bilkjøring. Eldre aldersgrupper synder også kraftig på dette feltet.

For å vise hvor farlig det er å tekste i fart, lot NAF tre unge sjåførere prøve seg på en øvingsbane, skriver bilnettstedet broom.no. Sjåførene skrev først en tekstmelding på tid uten å kjøre. Meldingen var «Hjemme om en halvtime, klemz». Den raskeste klarte det på 23 sekunder. Hadde dette skjedd i fart, og hastigheten var 80 kilometer i timen, ville sjåføren kjørt en halv kilometer uten fullt fokus på veien. Skremmende. I den andre delen av testen skulle de lese en sms og svare mens de kjørte. Ifølge NAF ble de unge testerne overrasket over mye dårligere sjåfør de faktisk ble av teksten.

Forskning fra USA viser at mobilbruk i bil tilsvarer å kjøre med 0,8 i promille, ifølge broom.no. Bare telefonsamtalen alene øker reaksjonstiden med 0,25 sekunder. Moralene er å holde seg unna teksten når man kjører bil, mener NAF. Det er ikke vanskelig å si seg enig i det. Piper det i telefonen, så vent til du er fremme.

Jarlsberg

Grunnlagt 1843

Ansvarlig redaktør og daglig leder: Ingunn Larsen

Utgiver: Jarlsberg Avis AS

Trykk: NR 1 Trykk, Larvik AS.

Hovednummer Jarlsberg:

33 09 90 00

redaksjonen@jarlsbergavis.no

Tipstelefon kveld/helg: 959 00 750

Annonsler: annonser@jarlsbergavis.no

Privatannonser: privatannonser@jarlsbergavis.no

Abonnement: 33 09 90 01

Mandag - fredag kl. 07-19.00. Lørdag kl. 09.00-13.00

abonnement@jarlsbergavis.no

Abonnementpriser fra 1. juni 2015

Helår kr 1585,- Kvartal kr 480,-

Halvår kr 875,- Løssalg kr 25,-

LESERBREV

NY VEI I SENTRUM

Tunnel eller vei – hva skal vi velge?

EN ØDELAGT Skjeggestadbru har satt fart i debatten om hvor det skal satses på en god alternativ vei til E18. Nå får vi vel snart håpe på at uhellene på E18 forbi Holmestrand er en saga blott, og at trafikken kan gå som normalt.

DEBATTEN OM vei i sentrum har skutt fart, og Ap står på sitt at de vil åpne tunnelen i byen. De er såpass påstøelige at de ikke vil godta summen fra veivesenet på 350 millioner kroner, så jeg er usikker på «hvilket øre man skal høre på». Men hva skal vi velge om vi får valget?

FYLKESTINGET HAR jo vedtatt at Holmestrandtunnelen ikke skal åpnes igjen fordi trafikk tettheten gjennom tunnelen var for lav til at det var økonomisk forsvarlig. Sett fra en annen synsvinkel, så kan det jo ikke være gunstig for sentrum at trafikken alltid ledes utenom i påvente av et evt. nytt uhell. Sett fra min plass i bilen for inn til 15 år siden, var Holmestrand kun en vei gjennom fjellet. Er det vi vil tilbake til? Eller vil vi nå tenke: Hvordan skal vi nå lede folk gjennom et levende sentrum?

LEVENDE SENTRUM er det neste stikkordet for KrF når det gjelder veien gjennom sentrum. Det finnes planer og ideer for hvordan sentrumsutviklingen kan bli, dersom man får bort trafikken fra Langgaten og heller legger veien i deler av dagens jernbanespor. Mye av trafikken som i dag går gjennom Skolegaten er trafikk inn til byen og bort til jernbanen. Dette er trafikk som vil vedvare, og i et levende sentrum så må vi regne med trafikk. Sentrumsutviklingen er imidlertid avhengig av at trafikken styres bort fra Langgaten. I Langgaten må det være handlegate med liv og røre og plass til å kunne sitte på en utekafé i godt vær.

HOLMESTRAND TRENGER et levende sentrum der man ikke bare kjører forbi gjennom en



VIL HA MER LIV: KrFs Trine Hasselgård Bøe mener det beste alternativet er ny vei i jernbanespor.

FOTO: PÅL NORDBY

tunnel, men der man kjører «gjennom» sentrum, finner gode parkeringsmuligheter og stanser for å handle.

TRINE HASSELGÅRD BØE
Bystyrerepresentant (KrF)

KLIMAUTSLIPP

Viktig Vestfold-vedtak for klimaet

NY KRYSSING av Oslofjorden må ikke øke Norges klimautslipp!

SV FIKK gjennomslag i Re kommunestyre 24.2. med støtte fra AP, SP og Uavh. for et vedtak om at en evt. ny kryssing av Oslofjorden ikke skal øke Norges klimautslipp. Dette er uhyre viktig, og setter et eksempel for de andre Vestfold-kommunenes behandling av denne høringsaksen. Ny Oslofjord-forbindelse skal utredes, og fylkesrådmannen har sendt en felles saksutredning rundt til kommunene. Der diskuteres ulike alternativer for bro- eller tunnelloosninger, med og uten jernbane, med ilandføring ulike steder både på øst- og vestsiden. Saken tar også opp klima- og miljøkonsekvensene av en slik milliardsatsing, men på en overfladisk måte. Perspektivet: Klimaendringene er her allerede, og vi er i stor tidsnød for å nå det FN-vedtatte maksimale 2-gradersmålet for oppvarming av kloden, mangler. Saken reiser ikke klimaperspektivet med

tilstrekkelig tyngde. Det er nettopp de konkrete beslutningene om store samferdselsprosjekter som avgjør om Norge tar sine forpliktelser på alvor eller ikke. Ikke via festtaler eller ørkesløse forhandlinger. Tenk globalt - handle lokalt, er en nyttig tilnærming. Nå håper jeg andre kommuner følger eksemplet fra Re!

RE KOMMUNESTYRES vedtak om å legge inn en slik forutsetning om at prosjektet ikke skal føre til økte klimautslipp legger en føring for hele planleggingen. En ting er at teknologioptimistene (Elbiler, sykkelmuligheter, byggematerialer osv.) her får en positiv utfordring. I tillegg må man kanskje tenke nytt mht. jernbane, gods på bane osv. Å bygge ny fjordkryssing for å gjøre det enklere for folk å reise på harrytur til Sverige er uaktuelt, dersom klimaet er overordnet.

I SAMME sak ble det fremmet et forslag som fokuserte på at den fergesatsingen, som på kort sikt også er fylkesrådmannens innspill, bør skje via krav i konsesjonstildelinga til bruk av elektrisk ferger. På NRK fikk vi nylig se at en første elektrisk driven ferge settes i drift i Sogn & Fjordane. Dette er framtidsteknologi. En ferge uten utslipp av klimagasser. Dessverre ble ikke dette vedtatt, men ideen er så god at Vestfold-samfunnet og fylkeskommunen bør ta den inn i sitt endelige svar til staten. Her gjelder det å være forutseende, ikke baktenende. Det skylder vi barnebarne våre.

HEMING CLAUSSEN
SVs representant i kommunestyret i Re