

# DEBATT

Alle leserbrev må signeres med navn og adresse. Skriv kort. Redaksjonen forbeholder seg retten til å redigere innleggene.

Alle innlegg som skal på trykk skal som hovedregel underskrives med fullt navn.

Adresse: Røyken og Hurums Avis, Åsveien 5, 3475 Sætre. E-post: [redaksjonen@rha.no](mailto:redaksjonen@rha.no). Legg gjerne ved et bilde.



**AKTIVITET:** Monica Vee Bratlie (H) lovte grave-maskiner da hun ble valgt for fire år siden.

## Ønsker å fortsette

**Hurum Høyre** har hatt sitt nominasjonsmøte til kommunevalget. Partiet har i dag ordførervervet som besittes av Monica Vee Bratlie. Hun ble valgt inn for snart fire år siden, og etter nominasjonsmøtet sist fredag, er det klart at Vee Bratlie ønsker fire nye år i ordførerstolen.

**Det er ingen** overraskelse at Hurums nåværende ordfører ønsker gjenvalg. Hun har tilsynelatende høy tillit i eget parti, og det hersker liten tvil om at hun har vært en god representant for kommunen i de årene hun har vært kommunens høyest tillitsvalgte.

**Likevel må det** sies at vi mest sannsynlig står overfor et spennende valg i Hurum til høsten. Høyre har styrt kommunen på et fundament av en politisk avtale med Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Vi har sett at partiene har stått sammen i mange saker, men når status skal gjøres opp endelig, vil det vise seg at samarbeidspartiene vil ha litt å svare for i forhold til hva som står i den såkalte Hovtunavtalen.

**«Dere vil få se gravemaskiner»,** sa ordfører Bratlie da Hovtunavtalen ble presentert for pressen. Det var nok mest ment som en metafor på at hun ønsket at det skulle skje mer i kommunen. Dessverre har ikke aktiviteten vært så veldig mye høyere enn den var da Arbeiderpartiet styrte kommunen i forrige periode.

**Riktignok vil Høyre** kunne peke på at de har fått bygd et nytt og moderne kommunehus i Sætre med tilhørende nærsenter også videre, men dette er antageligvis ikke den mest populære bruk av penger, sett med velgernes øyne.

**Når det er** sagt skal det også sies at Hurum Høyre viser vilje og entusiasme til å styre Hurum videre. De har lagt fram en liste med mange interessante navn. Det er erfarne politikere på toppen og en god miks nedover på lista.

**Men interessante navn** og høye ambisjoner er det flere partier som har i Hurum-politikken.

SVEIN OVE ISAKSEN  
Ansvarlig redaktør/daglig leder

## Ferge Drøbak–Storsand 2019 til 2050?

### Innspill

HÅKON SUNDBY

**FYLKESRÅDMANN RUNAR** Hannevold om bro riksvei 23 rha.no 14/1: «Det forventes svært stor befolkningsvekst i Røyken, og Hurumhalvøya vil kunne bli et viktig avlastningsområde for Oslo. Det er derfor nødvendig å få bygget en fremtidig løsning med god regularitet, sikkerhet og kapasitet raskt».

**DETTE ER** ikke gode argumenter for dyr bro. Å ødelegge rekreasjonsområdet til 1 million beboere langs Oslofjorden kan sammenliknes med å bygge en motorvei gjennom Nordmarka.

**SIKKERHET OG** regularitet:

**VEGVESENET OM** nytt tunnel-løp: «Et nytt løp i Oslofjordtunnelen gir vesentlig bedre trafikksikkerhet, en sikker og fremtidsrettet løsning med god kapasitet, rømningsveger ut i dagen dersom en hendelse oppstår, forutsigbarhet for trafikantene». KVVU-rapporten side 62: «Om noen år vil sannsynligvis alle tunge kjøretøy ha samme standard som dagens norske kjøretøy».

**STATISTIKK VISER** at det skjer nesten dobbelt så mange ulykker på broer som i tunneler – henholdsvis 0,20 ulykker med personskade per million kjørte kilometer på broer mot 0,12 i tunneler. I Oslofjordtunnelen er tallet enda lavere: 0,038 (tall fra <http://tsh.toi.no/?21291>).

**KAPASITET RASKT:**

**KVVU-RAPPORT OM** behov for kapasitet: «Behovet for å bygge

et nytt løp i Oslofjordtunnelen er først og fremst relatert til trafikksikkerhet og forutsigbar reisetid og ikke behov for mer kapasitet.»

**NYTT TUNNELLØP** er snart ferdig regulert og Vegvesenet vil ha rømningsveier klare før EU-direktiv i 2019. Hvor raskt kan en bro på Rv23 stå klar? Vegvesenet sier tidligst 2026. Hva med innsigelser og finansiering?

**MATZ SANDMANN** om tidsbruk, fra plan til realitet, minst 7 - 10 år og svært ofte lengre. Konseptvalgutredning, mulighetsstudie, kvalitetssikring 1, planprogram, konsekvensutredning, kommunedelplan, innsigelse, klage, nasjonal transportplan, reguleringsplan, innsigelse, klage, endelig bompengeutredning, kvalitetssikring 2, proposisjon, stortingsbehandling, byggeplanlegging og anbud. Deretter bygging. Innsigelsesinstituttet inkludert ankenemuligheter blir av flere anslått til 7 år.

**SKAL EN** bro utredet i 2014 kunne snike i køen foran andre prosjekter som har vært på tegnebrettet i kanskje flere tiår? Hvis man tar med vestbroa som hengebro slik Vegvesenet anbefaler, inkluderer gang- og sykkelvei slik ministeren anbefaler og en sannsynlig kostnad på P50+15%, vil samlet brokostnad bli svimlende 18700 millioner kroner. Vegvesenet har anslått 4 milliarder i bompenger. Nødvendige statlige midler blir 14700 millioner for bro, mens nytt tunnel-løp har 1180 millioner i Nasjonal Transportplan for 2014-2023.

**VIL IKKE** da stortingspolitikere fra andre landsdeler kreve 13520 statlige millioner hentet fra planlagte prosjekter i Buskerud? Eller vente 15-20 år som

boligfeltet Lahell i Røyken? Åpning av bro vil da bli 2033 - 2050. EU-direktiv kan stenge tunnelen i denne ventetiden.

**SAMFUNNSNYTTE OG** effekt:

**BRO OVER** Drøbak-Håøya-Røyken er utredet på strekningen Vassum-Krokodden. Altså kun en delutbygging mellom E6 og E18. Med utbygging etter behov vil det være bompenger på Rv23 i over 60 år.

**MED BOMPENGER** vil trafikken over Oslofjorden halveres (prosjektleder i Statens Vegvesen). Med halvert trafikk vil trafikkantnyttene halveres. Tunnel blir da mer samfunnsnyttig enn bro. Vegvesenet har regnet nytte uten bompenger. Stortingsflertallet er som kjent ikke motstander av bompenger.

**MERK OGSÅ** følgende prognose: «Bro for rv23 har liten effekt for resten av Oslofjordregionen. Det påvirker bare områdene i nærheten av ny kryssing, og de som bruker Oslofjordtunnelen i referansekonseptet.» En bro Drøbak-Røyken vil, i forhold til tunnel, ved E18 Sandvika vest gi en reduksjon på 0,1% av trafikken. En bro plassert lenger sør ved Moss-Horten vil gi en trafikkreduksjon ved E18 Sandvika vest på hele 10,3%. (KVVU transportanalyse side 106).

**DA ER** det bare en ting å si [www.BroNeiTakk.no](http://www.BroNeiTakk.no)

Følg oss  
også på  
[rha.no](http://rha.no)