

Oslo Sporveier mot Kolsåsbanen?

Av Egil Dilkestad,
Ole Christian Tollersrud og
Janne Bondi Johannessen,
Aksjon for drift av Kolsåsbanen

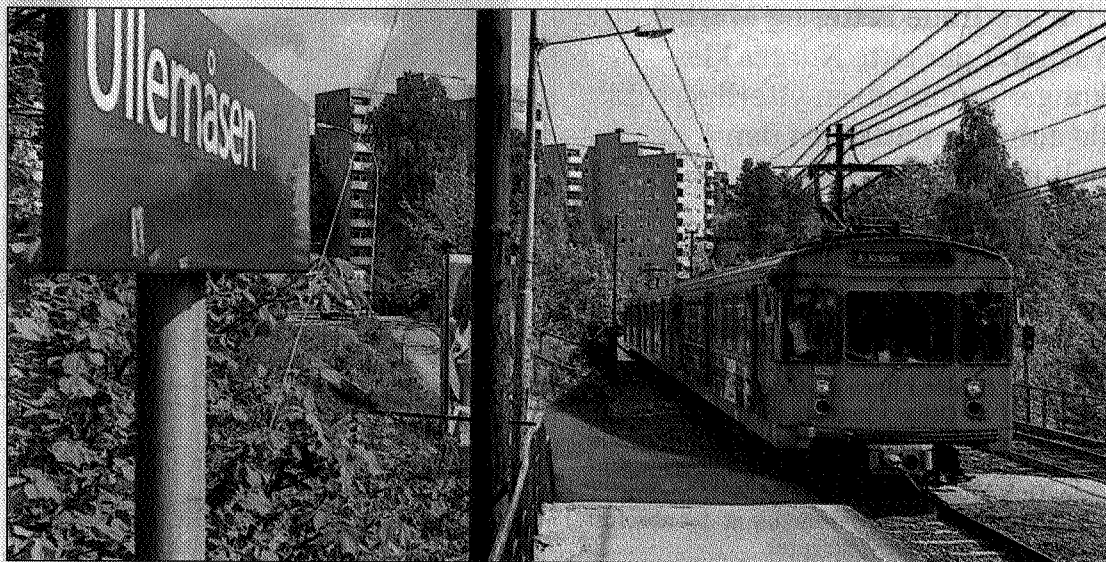
Uro. Vår uro overfor Oslo Sporveier har dessverre ikke blitt mindre i løpet av månedene som har gått, til tross for at Kolsåsbanen nå i hvert fall er midlertidig oppe og går. I juni kom melding med forslag til utredningsprogram for Kolsåsbanens Oslo-del utarbeidet av et konsulentfirma med Oslo Sporveier som oppdragsgiver og faktaleverandør. Denne meldingen er full av feil og unøyaktigheter, som alle går i Kolsåsbanens disfavør.

I meldingen hevdes det flere steder at Kolsåsbanen har lav punktlighet, mens det har vært offentliggjort resultater som viser at Kolsåsbanens punktlighet er best av de fire t-banelinjene.

En alternativ bane som ender på Lysaker er foreslått, altså en sterk forkorting av traseen i forhold til dagens Kolsåsbane. Dette alternativet er oppgitt å koste beskjedne 900 millioner kroner.

Meldingen sier at Bjørnsletta stasjon har plattformer som det er teknisk vanskelig å rehabilitere til moderne standard. Dette er ikke sant. Trappefrie adkomst i begge retninger kan lett ordnes med noe ekstra asfalt og ramper. Det påstås også at Bjørnsletta stasjon har få passasjerer – faktisk er det faktisk har over gjennomsnittet.

Det påstås også at Lilleakerbanens vestlige del har like



Oslo Sporveier drifter banen i dag, og det ville de vel ikke gjøre om den var farlig, spør de tre artikkelforfatterne.

mange passasjerer som Kolsåsbanen. Faktum er at fra byggen til Jar er tallet på Lilleakerbanen ca. 70-80 prosent av Kolsåsbanens passasjerer på samme strekning.

Dårlig sikkerhet? På grunn av planoverganger og lyanlegg hevdes det at sikkerheten er dårlig. Men hvorfor nevnes ikke de samme problemene for Lilleakerbanen? Det er ikke referert til noe ulykkesstatistikk eller annet som kan dokumentere denne påstanden. Oslo Sporveier drifter banen i dag, og det ville de vel ikke gjøre om den var farlig?

Så til tidsplanleggingen i forhold til oppgraderingen av banen. Meldingen sier at oppgraderingen skal begynne i 2006 på Oslo-siden. Vi vet at fylkes-

politikerne i Akershus holder nå på å få utredet de ulike alternativer for Kolsåsbanen, og kommer ikke til å ta noen avgjørelse før sent i høst. Altså vil det bli vanskelig å få satt i gang arbeid allerede i 2006. Årsaken til at Oslo og Akershus ikke er helt i fase, er at Oslo Sporveier bevisst underestimerte kostnadene til bybanealternativet og ikke ville anbefale metroløsning til Kolsås i forbindelse med Helhetsplanarbeidet (2002). Nye utredninger har vært nødvendig i ettertid.

Jo flere ganger banen må stenge, dess verre er det for passasjerene. Over 40 prosent av passasjerene forsvant fra kollektivtrafikken da Kolsåsbanen var midlertidig nedlagt sist. Mange av dem er tilbake, men fortsatt ikke alle. Man må ikke

risikere å støte passasjerene enda lenger fra seg. De som kjøper seg en bil nummer to, kvitter seg ikke så lett med den igjen.

Hvorfor feilinformasjon? Vi forstår ikke hvorfor Oslo Sporveier gir fra seg såpass mye feilinformasjon, men vi konstaterer at det skjer igjen og igjen. Dette bør Oslos politikere være klar over, og lese og lytte til det som kommer fra kritikerne. Dersom Sporveienes stadige forherligelse av bybane mot Kolsås skulle få gjennomslag, er det mange tapere: Dagens T-banepassasjerer til og fra Bærum som får lengre reisevei, dagens bilister som får enda lengre køer, og alle beboerne langs bilveiene i Bærum og Oslo.

Mer debatt side 22