

Send oss ditt synspunkt på sms, maks 250 tegn. Skriv AFTEN, mellomrom, din mening, og send til 1985. Pris pr. melding kr. 1. Eller e-post til aftenforum@aftenposten.no

Sporveissjefen er ikke beroligende

Av Egil Dilkestad,
Ole Christian Tollersrud
og Janne Bondi Johannessen,
Kolsås

Kolsåsbanen. Sporveissjef Trond Bjørgan gir 7. september et slags svar til vårt tidligere innlegg, hvor vi påpeker en rekke feil og unøyaktigheter som Oslo Sporveier hadde gitt som bakgrunnsmateriale til en utredning om Kolsåsbanen. Bjørgan skriver at det ikke er noen grunn til uro omkring Sporveiens hensikter eller motiver vedrørende Kolsåsbanen. Vel, vi er like urolige som før.

Bjørgan tilbakeviser ikke noen av punktene våre. Han kommenterer bare ett av dem direkte, og det er attpå til et punkt hvor han må gi oss rett. Han skriver at det hadde vært ønskelig med en samtidighet av anleggsarbeidet på Oslo- og Akershus-siden, men at Sporveien ikke har tid til å vente på flere utredninger fra Akershus (Akershus er nå i sluttfasen med en forprosjektrapport om en eventuell metrouthbygging). Dette er jo nettopp en av de tingene vi virkelig fryktet!

Når Akershus-rapporten er så forsinket, så har det blant annet direkte sammenheng med at Sporveien har gitt tidligere konsulentsfirmaer gale tall på anleggskostnader og driftskostnader, som konsekvent har hatt slagside mot Kolsåsbanen (ref. Helhetsplan for Kolsåsbanen, 2002). Dette har vært med på å forsinke planarbeidet i Akershus med et par år! Politikerne i Akershus tok dette for god fisk og vedtok i 2003 en bybane-utbygging som de nå er i ferd med



Kolsåsbanen er viktig for Oslo, både for Oslos egne og nabokommunens passasjerer, men også for miljøet, som blir bedre med mindre bilkjøring gjennom Oslos gater.

FOTO: ROLF M. AAGAARD

å reversere. Strengt tatt burde Sporveien vente på Akershus bare av anstendighetsgrunner. Hvis nå Akershus vedtar en metrouthbygging og forserer denne, samtidig som Oslo-siden forsinker sin egen oppgradering, kan dette gå riktig så bra!

Men den viktigste grunnen til at banearbeidene må samordnes, er at det er viktig å gjøre anleggstiden hvor banen står, så kort som mulig. Jo lenger et kollektivtilbud fjernes fra offentligheten, jo lengre tid tar det å bygge opp passasjertallet igjen. Ingen må tro at erstat-

ningsbusser som trafikkerer overfylte rushtidsveier er et godt alternativ. Da Sporveien la ned Kolsåsbanen sist, i 2003-2004, klarte bussene bare å overta 60 % av passasjerene. Nesten halvparten sluttet med kollektivtransport i halvannet år. Det var mye ekstra biler på veiene – også i Oslo!

Oslos politikere, fra både Høyre og SV, har den siste tiden uttrykt til pressen at de er opprørt over Sporveiens planer om å stenge deler av Holmenkollbanen for å øke kapasiteten andre steder. De skal vite at det

er akkurat det samme Sporveien nå prøver på – denne gang med Kolsåsbanen. Kolsåsbanen er viktig for Oslo, både for Oslos egne og nabokommunens passasjerer, men også for miljøet, som blir bedre med mindre bilkjøring gjennom Oslos gater. Nettopp derfor må passasjerene tas alvorlig. Den beste måten å gjøre det på, er å ikke ta fra dem transportmiddelet. Anleggsarbeidene må samordnes i tid!

Mer debatt side 18