



Det gjør fysisk vondt å lese dem.
Det skjedde hos oss

Les Bjørn Brøymer på side 22, del 1

Solen går ned kl. 19.10
i kveld. Mer sol i morgen

Aften

Ingen kjenner byen bedre

ASKER & BÆRUM

hver onsdag

oslopuls.no

ONSDAG 24. september 2008 Uke 39 Nr. 445 149. årgang

Løssalg: kr 10

Bane hele veien

HER HAR DU OSLO-BUDSJETTET
side 2 (kommentar), 5-7, del 1



Janne Bondi Johannessen, leder i Aksjon for drift av Kolsåsbanen, berømmer fylkespolitikere som står fast på at metrostandarden skal gjennomføres på Kolsåsbanen, selv om Ruter må spare penger.

FOTO: GINA AAKRE

- Fylkespolitikere står fast på at det blir T-bane helt til Kolsås
- En seier for demokratiet, mener aksjonsleder

ASKER&BÆRUM, del 2 side 2-3

OSLOS NYESTE LEKKER SOM EN SIL side 4, del 1



OSLOFOLK HAR FÅTT 15 MILL. FOR MYE I TRYGD

side 16, del 1

Hva bør prioriteres i neste års Oslo-budsjett? side 5-7, del 1

Send e-post til aftenforum@aftenposten.no

Gi deg selv en ny sjanse.



*Gjelder kun nye medlemmer og ved tegning av 12 mnd privatavtale. Gjelder ikke i kombinasjon med andre tilbud. 16 års aldersgrense.

Bli en av oss før 30. september og spar kr 1710,-*

Asker:	66 98 73 00	Kolbotn:	66 81 75 00
Bekkestua:	67 12 99 50	Lambertseter:	22 76 90 70
Carl Berner:	22 04 64 00	Sandvika:	67 80 83 50
CC Vest:	22 73 61 00	Sjølyst:	23 27 70 00
Colosseum:	23 19 96 30	Årvoll:	23 37 81 30
Kalbakken:	22 90 25 50		

ELIXIA
Trening & Velvære

www.ELIXIA.no



7 039781 501553

Tips oss!

bydelen@aftenposten.no



Gina Aakre

gina.aakre@aftenposten.no
Tlf.: 92 87 98 47

Birgitte Kirkholm

birgitte.kirkholm@aftenposten.no
Tlf.: 45 42 04 47

Ildsjeler sikrer lys til vinteren

Selv om sesongen ennå ikke er i gang gleder mange askerbøringer og bæringer seg til å hente frem skiene fra boden. Stor-Oslos mest snøsikre løype, Solliløypen, går en ny tid i møte. I disse dager reises de siste lysstolpene i den nye traséen som gjør løypen tre ganger så lang.

Ildsjeler har lagt ned mange timers arbeid i skogen for å sikre at mange kan boltre seg i skiløypene i vinter. Frivillige, private og Asker kommune har sponset løypen. Vi ønsker lykke til med det videre arbeidet og håper på en snørik vinter.

Gina

T-bane hele veien

Ruter må kutte kostnadene på andre måter

BÆRUM Lederen i samferdselsutvalget avfeier Ruters utspill: Trikk er ikke et alternativ fra Bekkestua til Kolsås.

GINA AAKRE

Den etterlengtede Kolsåsbanen ligger an til å bli mye dyrere enn planlagt, og Ruter er i gang med å vurdere måter å gjøre banen billigere på. Forrige uke meldte flere medier at det kunne være et alternativ å la T-banen snu på Bekkestua og kun kjøre trikk mellom Bekkestua og Kolsås. Lars Salvesen (KrF), leder i hovedutvalget for samferdsel og miljø, avviser dette.

– Det er ikke et alternativ med trikk fra Bekkestua til Kolsås. Det skal bli metrostandard helt til Kolsås, sier Salvesen (KrF).

Utspillet om trikk har skapt sterke reaksjoner, men Salvesen beroliger med at den politiske bestillingen fremdeles er at det skal bygges T-bane.

Janne Bondi Johannessen, leder i Aksjon for drift av Kols-

Kolsåsbanen

Kolsåsbanen har ikke vært i ordinær drift siden 2003

Det er vedtatt at hele strekningen Kolsås–Oslo grense skal bygges om til metrostandard.

Ifølge planen kan banen stå klar i 2011, men det er usikkerhet rundt når banen blir bygget ferdig.

4. juni vedtok formannskapet enstemmig reguleringsplanene for strekningene Oslo grense–Jar og Tjernsrud–Bekkestua.

Prislappen er nå cirka 2,3 mrd.

Ruter har fått i oppdrag å se på hvordan banen skal finansieres og bygges videre.

åsbanen, jubler over at fylkespolitikere står fast på at metrostandard skal gjennomføres.

– Dette er en seier for demokratiet. Fylkespolitikere skal ha ros for at de har sagt klart ifra om hva som er vedtaket, sier Bondi Johannessen.

Hun håper og tror at Ruter kan finne andre måter å gjøre banen billigere på, og påpeker at strømskinner langs bakken er billigere enn luftledningene som må til for å drifte trikk.

Må gjøres billigere

Salvesen bekrefter at banen må gjøres rimeligere.

– Vi må se på forskjellige løsninger for hvordan vi kan få rimeligere metrostandard, sier Salvesen.

Kolsåsbanen kan få en prislapp på 2,3 milliarder kroner og skal finansieres i Oslopakke 3. For kort tid siden slo en ny kritisk rapport fast at pakken blir nesten dobbelt så dyr som planlagt. Rapporten anbefalte Stortinget å vedta bare en brøkdel av prosjektene nå.

– Er usikkerheten rundt Oslopakke 3 med på å true Kolsåsbanen?

– Nei, Kolsåsbanen er prioritert tidlig i Oslopakke 3. Det er de prosjektene som har kommet sent i prosessen som eventuelt må vike, sier Salvesen.

Frykter ikke utsettelse

Administrerende direktør

Bernt Reitan Jenssen i Ruter slutter seg til Salvesens uttalelser.

– Vi har ikke vært i nærheten av å bestemme at det skal bli trikk istedenfor metrostandard, sier Reitan Jenssen.

Han bekrefter likevel at Ruter må vurdere ulike måter å spare penger på.

– Vi må blant annet revurdere plankryss og enklere anleggsmodeller, som perrongbredde og andre tilpasninger, sier Reitan Jenssen.

Selv om det fremdeles gjenstår noe planarbeid, frykter ikke Jenssen utsettelse av banen, men han vil heller ikke si når han tror den står ferdig.

– Det er viktig for oss å innfri forventningene til brukerne, og vi vil komme i gang så fort som mulig, sier Jenssen.

– Når står banen ferdig?

– Det er vanskelig å si. Reguleringsplanarbeidet vil være med på å avgjøre det, sier Jenssen.

gina.aakre@aftenposten.no

NÅR TROR DU KOLSÅSBANEN ÅPNER?



Kamilla Carlsen (26), Rykkinn

– Det skjer nok ikke før om et par år. Jeg begynner å miste troen på hele banen, men håper virkelig at det blir en forlengelse helt til Rykkinn en eller annen gang.



Annette Palagi (35), Rykkinn/Bærums Verk

– Jeg har mistet troen på Kolsåsbanen og har ingen formening om når den åpner. Jeg jobber ved Nationalteatret, så for meg går det greit å ta bussen.



Thea Rasch (17), Rykkinn

– Jeg tror det ennå kommer til å ta sin tid. Den kommer nok ikke til å åpne før etter 2012.



Marianne Jensen (16), Gullhaug

– Jeg tror ikke de klarer å åpne den til 2012. Det tar alltid lengre tid enn de sier at det skal ta.

ASKER & BÆRUM

Aftens lokalsider kommer ut hver onsdag. Vi følger nærmiljøet tett, og vil gjerne ha tips om det du mener er viktig å fortelle om fra stedet der du bor.

20
års garanti

GRATIS
montering
ved bestilling før
01.11.08

Huseby® - kjøkkensenter

Lierstranda 97, LIER - Tlf. 32 84 30 50
www.tradisjonskjokken.no

Kildesortering også i Oslo

Avfallsreform. Karen Marie Hartmark skriver i Aftenposten 17. september om manglende kildesortering av avfall i Oslo. For tiden kan alle typer avfall (plast, treverk, metall osv.) innleveres på byens gjenbruksstasjoner. Glass kan leveres i igloer som er utplassert over hele byen. Dette går for så vidt greit, men vi arbeider nå med å innføre en bedre ordening. Om noen år skal de enkelte husholdningene sortere matavfall og plast. Dette skal emballeres i poser med forskjellig farge, og legges sammen med det andre avfallet. To store sorteringsanlegg vil bli bygget for å ta hånd om dette. I tillegg skal forbrenningskapasiteten utvides. Restavfall vil bli brent, og energien brukt til oppvarming av vann som skal gi varme i titusenvis av boliger i Oslo. Nye fjernvarmeledninger



FOTO: LIV HEGNA

ger legges i disse dager ut i store deler av byen. Og det vil bli enda flere gjenbruksstasjoner.

Avfallsreformen som er under gjennomføring, innebærer investeringer på over to milliarder kroner. Det vil gi bedre miljø, fornuftig håndtering av de forskjellige avfallsfraksjonene, og god økonomi. Jeg håper dette går som planlagt, slik at alt er klart innen 2012, men det er mye som skal stå klart innen det. Da vil Oslo ha Europas beste avfallsbehandling.

Peter N. Myhre (Frp),
byråd for miljø og samferdsel

Navn som sier hva man gjør

Navnebytte. Før i tiden hadde offentlige instanser navn som gjorde det mulig å vite hva de drev med. Det var e-verket, televerket og for lengst henfarnet postverket med postkontor i rimelig nærhet og skolert personale som kunne yte de tjenester man hadde behov for. Etter en tid med stadig reduserte åpningstider som gjorde postkontorene mer og mer utilgjengelige, kom Posten A/S med «post i butikk», lang åpningstid, likevel lange køer og reduserte tjenester. I senere tid fikk bedriftskunder BRING, selvsagt med ny logo og nye uniformer. Så ble Oslo Sporveier utsatt for den samme navnebytte. I påvente av nytt felles billettsystem – som har kostet en formue og som man stadig

venter på – for Oslo Sporveier, Stor-Oslo lokaltrafikk og NSB oppsto navnet RUTER.

Med litt godvilje er det mulig å tenke seg at navnet kan ha noe med trikke- og bussruter å gjøre, men med vanlig norsk uttale og trykk på første stavelse ledes tankene heller mot en eller annen form for kortspill. Men ikke nok med det, nå heter det KTP. For dem som måtte lure, betyr det Kollektivtransportproduksjon! Man spør seg hvordan det er mulig å finne på noe så idiotisk. På bakgrunn av tidligere faderer er det knapt overraskende at haugevis med lagrede billetter til et ennå ikke eksisterende billettsystem sannsynligvis må kastes.

Solveig Schult Ulriksen,
Kolsås

Spøkelset rasler med lenkene

Kolsåsbane-spøkelset er tilbake. Dette spøkelset gjør alt for at det aldri skal gå metro til Kolsås; bare en puslete trikk kan det godta. Vi trodde spøkelset var begravet for flere år siden, i 2006, da flertallet i Akershus fylkeskommune endelig vedtok å bygge bane med metrostandard til Kolsås. Men nå er det begynt å rasle igjen. Spøkelset glemmer seg riktig nok bak et annet navn, nemlig kollektivselskapet Ruter, men er lett gjenkjennelig.

Proessen frem til vedtaket i 2006 var lang og tung. Spøkelset var aktivt i denne perioden, med å plante feilaktig informasjon og trenere beslutninger. Den gangen var målet det samme som vi ser konturene av nå, å ødelegge for et godt kollektivtilbud til et område som sliter med lange bilkøer og få alternativer. Spøkelset var nær ved å lykkes, men takket være stor innsats fra flere gode kretter klarte man å få vedtatt det beste alternativet for passasjerer i Bærum og Oslo.

Årsaken til at spøkelset nå er begynt å rasle igjen, er at Akershus fylkeskommune nylig vedtok at Ruter skal utarbeide en «Strategisk kollektivtrafikkplan for Oslo og Akershus». Spøkelset tolker det slik at man igjen skal utrede hva slags baneløsning man skal ha. Nei, Ruter, fylkeskommunen har ikke ombestemt seg. Det er fortsatt metro som er planlagt til Kolsås!

Anleggskostnadene er de



Det er fortsatt metro som er planlagt til Kolsås! skriver artikkelforfatterne.

FOTO: JAN TOMAS ESPEDAL

samme for trikk og metro. Det er mange gode grunner til at metro er bedre enn trikk på Kolsåsbanen. Det dreier seg om å ha en bane som er knyttet til resten av banenettet i byen, å slippe å bytte, å ha et raskt fremkomstmiddel, å ha plass nok til at passasjerene kan sit-

te, å ha lavere driftskostnader, blant annet.

Vi håper vi klarer å stoppe raslingen fra spøkelset tidlig denne gangen, så Kolsåsbanen kan gå som metro i 2010/2011.

Lars-Sigurd Eri
og **Kirsti Alvik, Aksjon for drift**
av Kolsåsbanen

Aftenposten

Bruk av Aftenpostens stoff og annonser er ikke tillatt med mindre dette er hjemlet i lov eller særskilt avtalt.
© Aftenposten 2007.

Trykt: Schibsted Trykk AS

PFU

• Aftenposten arbeider etter Vær Varsom-plakatens regler for god presseskikk. Den som mener seg rammet av urettmessig avisomtale, oppfordres til å ta kontakt med redaksjonen.

• Pressens Faglige Utvalg (PFU) er et klageorgan oppnevnt av Norsk Presseforbund, som behandler klager mot pressen i presseetiske spørsmål.

• Adresse: PFU, Rådhusgt. 17, pb 46, Sentrum, 0101 Oslo

© Aftenpostens rettigheter, se:

aftenposten.no/generellebetingelser

All utgivelse av stoff i Aftenpostens publikasjoner skjer kun i henhold til Aftenpostens generelle vilkår for rettigheter til stoff. Innsendt stoff honoreres i alminnelighet ikke, med mindre annet er avtalt. Publiseringsvilkårene gjelder for så vel honorert som ikke honorert stoff. Vilkårene innebærer bl.a. at Aftenposten betinger seg rett til å arkivere og utgi stoff i elektronisk form fra Aftenpostens elektroniske redaksjonsarkiv eller andre databaser som Aftenposten har avtale med. Dette innebærer også publisering på Internett og lignende. Innsendere av stoff kan, etter spesiell avtale med Aftenposten, i hvert enkelt tilfelle, reservere seg mot at deres stoff distribueres til Aftenpostens kunder fra det elektroniske redaksjonsarkivet.

Veien til aktivt og meningsfylt liv

Transporttjenesten (TT). I innlegget «Melding om vedtak» 18. september tar Britt Nesteby Obrenovic opp en svært viktig sak for mange eldre hjemmeboende i Oslo. Hun forteller at faren er blitt fulgt opp på beste måte i forbindelse med sykdom, og senere med tilrettelegging i hjemmet. Fordi han ikke lenger kan kjøre bil og heller ikke er i stand til å benytte kollektivtransport, søker han om TT-kort, men får avslag.

TT-kortet er et tilbud til funksjonshemmede og forflytningshemmede som ikke kan bruke ordinær kollektivtrans-

port. Retten til «dør-til-dør»-transport er for mange billett til et aktivt og meningsfylt liv, som å handle, besøke venner og familie, gå på kino og delta på kurs for å nevne noe. Eldreombudet mottar en rekke henvendelser fra eldre som enten får avslag eller får innvilget færre reiser enn det faktiske behovet tilsier.

I tillegg til å påklage enkeltsakene, har ombudet også påpekt svakheter ved dagens ordning overfor Oslo kommune, som er ansvarlig for ordningen. Hovedbudskapet fra ombudet er at TT-ordningen er billetten til et meningsfylt liv,

som også sparer kommunen for utgifter ved at den legger til rette for at eldre kan bo hjemme. Bestemmelsene må derfor praktiseres i tråd med sunn fornuft.

Oslo kommune skal i disse dager behandle forslag til ny ordning, hvor hovedtanken er at en skal bruke minibusser fremfor individuelle taxiturer. Dette er ikke fremtiden. Eldreombudets oppfordring til politikerne er å lytte til de rådene eldre selv gir: Hjelp oss til å klare oss selv.

Anne Myhr, eldreombud,
Helse- og sosialombudet i Oslo

2,95%^{*} RENTE

Nå har du en unik sjans til å kjøpe bil til kun 2,95% fastrente i tre år. Stikk innom din nærmeste Skotvedtforhandler, ring eller gå inn på www.skotvedt.no for et glimrende tilbud.

* 2,95% fastrente i 3 år, Egenkapital 35%, maksimal løpetid lån 60 mnd, etableringsgebyr inkl tinglysning 3.610,-, termingebyr 75,-, effektiv rente 5,09%. Tilbudet forutsetter kjøp av ny bil og vinterhjul. Alle priser tar utgangspunkt i våre veiledende prislister.



HONDA
The Power of Dreams

Foto: Hans F. Asbjørnsen

SKOTVEDT

OSLO/ENSJØ: Tlf 23 03 55 80
DRAMMEN: Tlf 31 40 98 00
RUD/BÆRUM: Tlf 67 15 12 40
www.skotvedt.no