



Redigert av **JENS SVENNINGSEN.**

Maksimal lengde på debattinnlegg i Budstikka er 500 ord. Skriv helst under fullt navn. Avisen forbeholder seg retten til å foreta nødvendige språklige endringer.

Innleggene kan leveres håndskrevne, maskinskrevne eller på diskett.

Postadresse: Postboks 133, 1376 Billingstad. Telefaks: 66 77 00 60. E-post: debatt@budstikka.no

KOLSÅSBANEN:

Utvidelsen til Rykkinn

I innlegg i Budstikka 30. juli påpeker Rykkinn beboer Karl Kristian Bjørnland en del forhold rundt en mulig utvidelse av Kolsåsbanen til Rykkinn, etter vårt innlegg i Budstikka 22. juli der vi kommenterte en reportasje med leder i Berger og Rykkinn vel i Budstikka 21. juni.

For det første, vi kan ikke se at vårt innlegg var i noe motsetningsforhold til Senneviks meninger, annet enn at vi kommenterte at undersøkelser fra andre steder, der beboerne i utgangspunktet var imot bane, endte med å bli mer fornøyd med skinnegående kollektivtrafikk da dette ble etablert. For eksempel, i Stockholm var kun 30-40 prosent av lokalbefolkningen positive til den såkalte Tverrbanan for anleggsstart, etter oppstart var 80-90 prosent positive til banen.

Basert på overstående eksempel er det ikke sikkert at det Rykkinnbeboere ønsker i dag er i samsvar med hva de ønsker etter en eventuell baneetablering.

Bjørnland skriver videre at Rykkinn har gått fra å være en bråkete drabantby til å bli et rolig, veltilpasset bosted. Samtidig skriver Bjørnland at kollektivsteder med endestopp opplever ansamling av ungdom og dertil tilhørende bråk og hærverk, med referanse til Kolsås og Bærums Verk.

For det første så antyder Bjørn-

land at Rykkinn har vært et bråkete sted, selv om Rykkinn ikke hadde kollektivruter med endestopp, slik sett så hadde ikke bråket noe med endestopp for kollektivtrafikken å gjøre i det hele tatt.

For det andre, Bærums Verk kan ikke defineres som en endestopp for buss, dette må i så fall bli By øverst i Lommedalen. Urolighetene her kommer nok mer av at Bærums Verk er et relativt nytt boligområde, som gjennomgår de samme faser som Rykkinn i sin tid gikk gjennom.

Asker og Bærum politikammer har ikke tall som sier at det er mer innbrudd eller bråk langs Kolsåsbanen eller ved busstoppen på Bærums Verk i forhold til andre steder. De har ikke tall som viser nedgang i antall innbrudd eller bråk langs stasjonene fra Gjønnen til Kolsås ett år etter at de ble lagt ned. De har ikke tall som viser at kriminelle handlinger rundt Bekkestua har økt, etter at Bekkestua har vært endestasjon for Kolsåsbanen i ett år.

Bjørnland påpeker 151-bussen fortreffelighet. Den går til jernbanetorget via E18. Det er nok ikke aktuell politikk å legge ned denne hvis en utvidet Kolsåsbane til Rykkinn fortsetter å gå over Majorstua. I så måte er 151-bussen raske - ekspressbussen vel å merke

- for dem som eksempelvis skal til områdene Lysaker, Skøyen og Jernbanetorget.

Videre er Bjørnland i tvil om hvor han skal hvis han reiser med Kolsåsbanen. Til Bjørnlands informasjon kan vi opplyse om at tellinger offentliggjort i utredningen Helhetsplan for Kolsåsbanen viser at 53 prosent av Kolsåsbanens passasjerer skal til områdene Bjørnsletta-Majorstuen, 33 prosent går av på Nationalteateret-Jernbanetorget og 14 prosent skal videre østover.

Denne fordelingen viser også i klare tall at det er helt idiotisk å legge lage en direkte bybaneløsning over Lilleakerbanen, det er jo ikke dit størsteparten av passasjerene skal. Passasjerene skal i så måte hverken til fjord eller marka, der Bjørnland tydeligvis skal. Vi tar heller ikke Kolsåsbanen hvis vi skal til fjord eller marka, da kjører vi enten bil, buss eller sykler.

Til slutt vil vi påpeke at Aksjon for drift av Kolsåsbanen har sitt tyngdepunkt i områdene rundt Hauger og Kolsås stasjoner, og vi føler oss definitivt som en del av Vestre Bærum, ikke Østre Bærum.

**DAG WILLIKSEN
OG EGIL DILKESTAD,**

*Aksjon for drift
av Kolsåsbanen*