

**HENSIKTMESSIG:**

# Gjenåpning av Kolsåsbanen

Gjenåpning av Kolsåsbanen er ikke tull. Oppgradering av banen starter tidligst om to år.

I innlegg fra U.G. 25. juni hevdes det at gjenåpning av Kolsåsbanen for noen måneder er tull og at tilhengerne av banen er tilnærmet hysteriske. Til dette kan vi opplyse om at det ikke er snakk om midlertidig drift i noen måneder, men i minst to år, før den permanente ombyggingen starter.

Tidspunktet for oppstart av permanent ombygging har nå forskjøvet seg 2 ganger i forhold til opprinnelig plan: den 24. juni 2003 vedtok Akershus fylkeskommune (AF) at ombygging skulle starte i 2005.

■ I april 2004 anslo forprosjektrapport fra Norconsult, på oppdrag av Akershus fylkeskommune, at ombygging ikke kunne starte før i 2006, altså ett år senere enn først planlagt.

■ Med vedtaket om omprioritering av riksveimidlene gjort av Akershus fylkeskommune 18. juni 2004, der Kolsåsbanen mister 354 millioner de neste to årene, er det grunn til å tro at oppstartstidspunkt for ombyggingen blir ytterligere forsinket.

Oppstartstidspunkt er også avhengig av at Akershus fylkeskommune oppnår enighet med AS Oslo Sporveier (OS) om vitale punkter, blant annet:

■ Bruk av verksted på Avløs for andre operatører enn OS.

■ Oppgradering av Lilleakerbanen påbegynnes.

■ Avklaring hvor møtestasjon med overgang til Metrobanen skal ligge – Jar, Lilleaker og Lysakerelven utredes.

■ Utbygging av et tredje trikkespør i Strandgata

■ Innfasing med OSs egen trikketraffikk – fra Solli plass.

Vi ser at partene bruker årevis på å forhandle om hva som utenfra synes som heller enkle problemstillinger, for eksempel hva Akershus fylkeskommune skal betale til OS for at T-banen skal gå til Kolsås. I en



**GJENÅPNES:** – Det ikke er snakk om midlertidig drift av Kolsåsbanen i noen måneder, men i minst to år, før den permanente ombyggingen starter, påpeker innsenderen. FOTO: KARL BRAANAAS

ombygging til bybane har partene mange flere komplekse spørsmål å ta hensyn til.

Ut ifra dette er det en «fare» for at den midlertidige driften som nå starter opp kan pågå i mange år fremover, fordi partene ikke klarer å bli enige. Banelegemet klarer mange år i midlertidig drift med periodisk vedlikehold før noe må gjøres, og innen da burde selv disse motspillerne klare å signere en avtale.

U.G påpeker at Bærums politikere ikke er villige til å bygge langs banen. Dette er delvis riktig. Man er åpen for en fortetting i nærheten av noen stasjoner langs banen, men ellers skal eksisterende boligområder beholde sitt villapreg. Uansett viser tall fra Statistisk sentralbyrå at befolkningsøkningen mellom år 2000 og 2004 langs banetraseen fra Jar til Kolsås hadde en mye større befolkningsøkning – 2,2 prosent – enn resten av Bærum kommune – 1,6 prosent.

I den såkalte Vestkorridoren

– Asker, Bærum, Vinderen, Røa, Ullern – er det estimert en befolkningsøkning på cirka 25 prosent i 2010, og forventet økning i arbeidsplasser på opp til 30 prosent. Trafikken vil øke tilsvarende.

Vi må planlegge i dag for økningen som kommer i morgen. Det virker som om det er kun Statens vegvesen som har forstått dette, i Helhetsplan for Kolsåsbanen fra juni 2002 anbefaler de Metrostandard til Kolsås/Rykkinn:

«En samordnet areal- og transportplanlegging tilsier at den videre utviklingen av Kolsåsbanekorridoren primært bør baseres på følgende langsiktige strategi: Oppgradering av T-banen til Metrostandard til Kolsås (eventuelt videre til Rykkinn i et lengre perspektiv) og forbedring av trafikkgrunnlaget gjennom tilrettelegging av arealbruk som er i tråd med Akershus fylkeskommunes fylkesplan».

**EGIL DILKESTAD**

Aksjon for drift av Kolsåsbanen