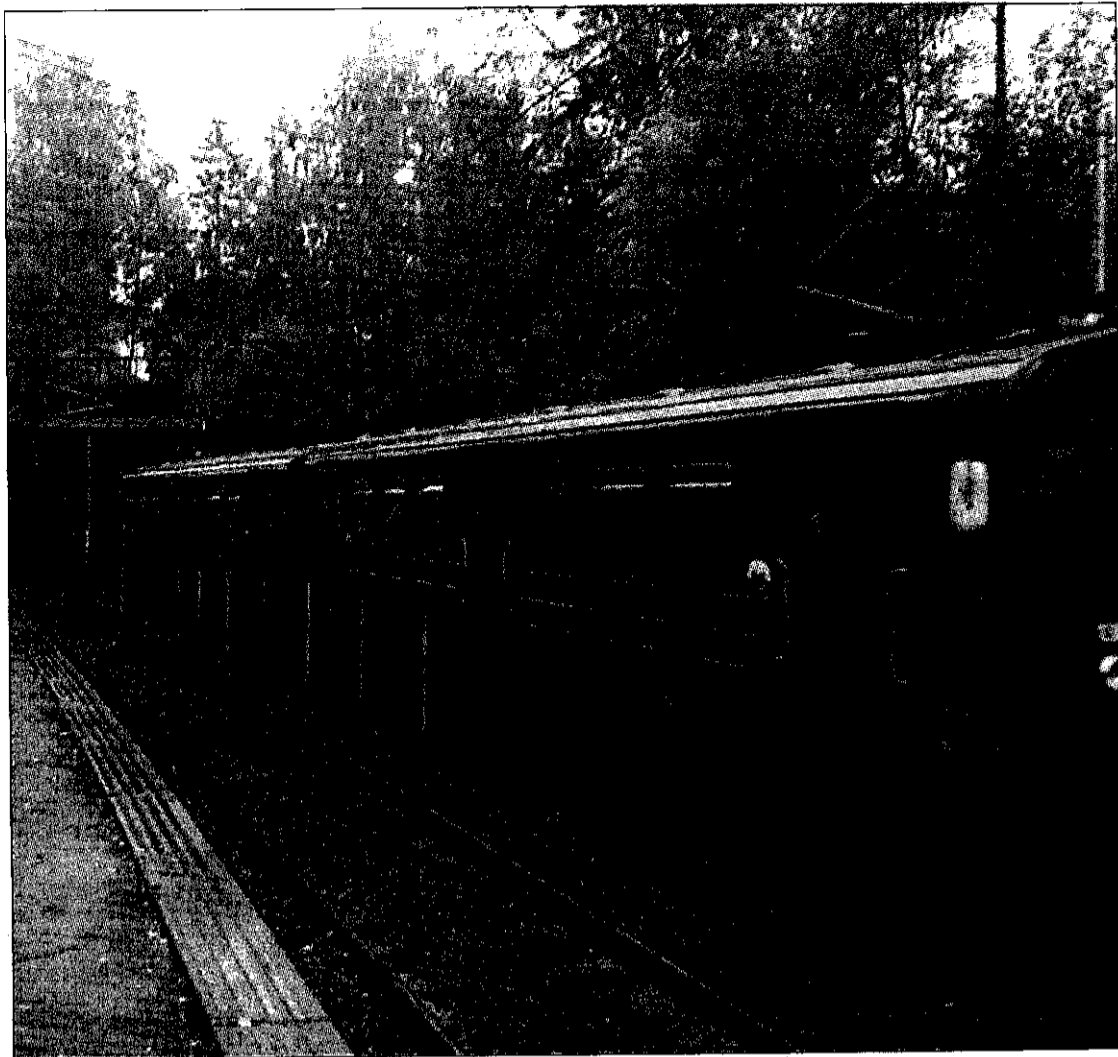




ASKER: Reagerer. – Vi ser tydelige konsekvenser av den dårlige kommuneøkonomien her i Asker og Bærum, med trusler om alt fra nedleggelse av Heggedal bibliotek til 80 prosent økning i byggesaksgebyrer i neste års Asker-budsjett, sier SVs stortingsrepresentant Siri Hall Arnøy (bildet) fra Asker. – Regjeringens fordelingspolitikk blir svært tydelig når vi opplever «all time high» på børsen samtidig med «all time high» for antall kommuner i gjeldskrise, påpeker Hall Arnøy.



KOLLEKTIVTRANSPORT: Dagens bebyggelse langs Kolsåsbanen gir et tilfredsstillende trafikkgrunnlag, men bare hvis tilbudet blir så godt at det oppfattes som like godt eller bedre enn å bruke bilen, påpeker artikkelforfatteren. Her fra Gjøannes stasjon. FOTO: KNUT BJERKE

Ikke fortetting, men metrobane til Rykkinn

KOLSÅSBANEN utenfor Bekkestua ble nedlagt med den begrunnelse at passasjergrunnlaget var for svakt. Allikevel reiste 6.000 mennesker daglig mellom Kolsås og Bekkestua og videre mot Oslo. På dagtid var det i tillegg mange som brukte trikken til og fra Bekkestua med alle sine forretninger, legekontorer, med mer.

Kolsåsbanen til Kolsås kommer på skinnene igjen i november for midlertidig drift. Det store spørsmålet er om den etter renovasjonen en gang etter 2005 vil hete Kolsåsbanen med T-bane-/metrostandard eller Bærumsbanen med bytrikker.

Noen politiske partier i Bærum har hengt seg opp i at skal Kolsåsbanen med metroløsning være liv laga, må det fortettes langs banen. Aksjon for drift av Kolsåsbanen er også stemt for det, men sier det ikke er strengt nødvendig. Naturvernforbundet i Bærum (NiB) ser også noe av poenget i en fortetting, men ser også andre aspekter ved et slikt virkemiddel.

EN FORTETTING ved Jar stasjon er mulig, men må være svært moderat for ikke å spise av Jarmyra som er nok truet som den er. En fortetting på strekningen Jar stasjon - Ringstabekk stasjon er utelukket av samme årsak. Strekningen Bekkestua - Gjøannes er allerede fortettet på den ene siden. Det ubebygde området på den andre siden mener NiB er som skapt til å bli et grøntområde med åpning av Bekkestubekken. Boliger på hele Gjøannesjørdet er en mulighet, men da vil man nok en gang bygge ned landbruksjord. Videre utover er det plass til noen blokker på strekningen Avløs-Valler (Durud).

NÅ SIER MULIGENS DE SAMME partiene at en fortetting må få et mye større omfang. Det må bygges i et bredt belte langs banen. Ja vel, men da må vil-

laer rives og hagene med sin vegetasjon forsvinner. Da et tilleggsspørsmål: Hvor skal så den sosiale og tekniske infrastrukturen henlegges med flere innbyggere? Vi ser eksempelvis hvordan behovet for nye idrettsanlegg presser på. Skal de da legges i grønne lunger eller på dyrket mark?

LA OSS SI AT EN BETYDELIG fortetting langs banen realiseres, men kan man likevel være så sikker på at man får det tilsiktede trafikkgrunnlaget? Folk griper erfaringsmessig lett til bilen, og det foreligger planer for en bedring av veinettet, konferer ny firefelts E18 med nye tilførselsveier hvorav en av dem vil komme fra, ja nettopp området Gjøannes/Bekkestua. Bunken kan falle ut av hensikten med fortettingsbestrebelsene.

Naturvernforbundet i Bærum er av den oppfatning at dagens bebyggelse langs banen allerede gir et tilfredsstillende trafikkgrunnlag, men bare hvis tilbudet blir så godt at det oppfattes som like godt eller bedre enn å bruke bilen. Dette kan kun oppnås ved at Kolsåsbanen opprettholdes og får metrostandard! I tillegg må banen forlenges til Rykkinn der et betydelig passasjergrunnlag ligger og venter. Rykkinn-beboerne er glade i bussen sin, men en effektiv bane som tar dem rett til sentrum vil helt sikkert møte entusiasme fra første dag.

Det er unødvendig å rasere natur- og kulturlandskap langs Kolsåsbanen for å sikre dens fremtid.



Artikkelforfatteren er styreleder i Naturvernforbundet i Bærum

Jan Schwencke

INNSPILL