

KOLSÅSBANEN:

Ikke metro

Fylkestinget i Akershus ønsker en moderne T-baneløsning: Det gjør også jeg, men ikke en moderne metrovariant. Jeg ønsker dagens enkle T-baneløsning med strømførende master frem til Montebello strømovertføringspunkt.

Skinnestrøm frem til Kolsås vil si at planovergangene ved en rekke stasjoner må bygges om, vi kan bare se på hvordan strekningen mellom Smestad og Borgeren er gravet i dype kulverter. Ved gamle Sørbyhaugen stasjon ble planovergangen hermetisk lukket og boområdet her ble vanskelig tilgjengelig. En slik planløsning i Bærum vil ødelegge landskapet stort.

Planoverganger har dagens Kolsåsbane ved Montebello,

Tjernsrud, Egne Hjem, Gjettum, Hauger og Kolsås. I tillegg må passasjerene krysse linjen for å komme til motsatt perrong ved Ullernåsen, Ringstabekk og Avløs.

Skal det legges strømførende skinner sør for Montebello må det graves dypt, både i statlige lommebøker og terreng. Gjettum stasjon der jeg bor vil merke dette om en moderne metro blir valgt, her vil biltrafikken fra Bærumsveien til Levretoppen, Blåveisstien og Dugnadsveien bli stengt inne når man lukker planovergangen hermetisk. Da må trafikken ledes via Toppåsveien gjennom Heggelia (veibommen her må fjernes). Enkle løsninger er ofte også de beste, derfor vil jeg ha en total

oppgradering av stasjonene, moderne vogner og dagens T-baneløsning med tre, maksimalt fire vogner.

Lange togsett på seks vogner eller mer som Oslo Sporveier ønsker ved alle sine linjer er helt utenkelig vest i Bærum, trafikkgrunnlaget tillater ikke dette selv etter en utbygging av Kolsåsbanen frem til Rykkinn. Volumet av passasjerer som vil søke til Kolsåsbanen om- og når den kommer til Rykkinn vil på langt nær være så stort at lange vognsett på T-banen er forsvarlig.

Rykkinnns befolkning har fått utvetydige lovnader om at busstilbudet fra Oslo til Rykkinn også vil bli bevart når Kolsåsbanen kommer hit. Jeg tror dess-



T-BANE: Ja til Kolsåsbanen, men ikke som metro-variant, mener innsenderen.

FOTO: KARL BRAANAAS

verre at trafikkplanleggerne etter en tid velger ett av to og T-baneløsningen blir utslagsgivende fordi skinnene allerede da

er lagt. Det er godt mulig at også bussen vil leve men sikkert ikke med to avganger i timen.

AAGE J. REITAN, Gjettum