

Leserinlegg – Svar til ”Ikke metro” i Budstikka 8. desember 2004. Kolsås, 09.12.04

Fremtidens Kolsåsbane, hvordan blir den?

I innlegg i Budstikka 8 desember skriver Aage J. Reitan fra Gjøttum at han ønsker en fremtidig t-baneløsning med toppmontert kjøreløsning mellom Montebello og Kolsås (som dagens Kolsåsbane), ikke en metroløsning som innebærer at strømforsyningen kommer fra en strømskinne som løper ca. en halv meter over bakken. Akershus Fylkeskommune har nettopp vedtatt å få en metro/t-baneløsning nærmere utredet, og bl.a. overstående problemstilling vil bli vurdert her.

Oslo Sporveier ønsker uansett å bygge om linjen fra Montebello til en eventuell ny stasjon ved Lysakerelven til strømskinne. Det er også ønskelig fra Oslo Sporveiers side å ha ett strømforsyningssystem for t-banen som er likt overalt. En slipper da å operere med forskjellig vognmateriell, og de nye t-banevognene fra Siemens (som settes i drift i perioden 2008-2010) er i utgangspunktet kun bestilt med strømskinne. Skal Kolsåsbanen fortsette med toppmontert kjøreløsning må ca. 14 togsett bygges om, og dette koster mellom 30 og 40 millioner. Dette er selvfølgelig en mulig løsning som Oslo Sporveier vel kan akseptere, men denne kostnaden og ulempene må vurderes opp mot ekstrakostnadene forbundet med å gjøre aktuelle planoverganger om til metro-standard. I en fremtidig oppgradering av Kolsåsbanen skal en uansett valg av løsning skifte ut skinner, strømforsyningssystem og pukkmassen. Hvis Kolsåsbanen bygges om til strømskinnedrift betyr ikke dette at ”traseen graves ned”, traseehøyden blir den samme som før, og en slipper å se alle strømforsyningsmastene som i dag er montert i traseen. Slik sett vil Kolsåsbanen bli mer estetisk med strømskinnedrift.

I Bærum er det ikke nødvendigvis aktuelt å bygge om en rekke av planovergangene, det billigste er å stenge overgangene for biltrafikk og lage over- eller underganger for gående:

- q Tjernsrud har uansett ikke planovergang for biltrafikk
- q Planovergangen ved Egne Hjem kan stenges uten at dette skaper uoverkommelige vanskeligheter
- q Overgangene ved Kolsås og Hauger kan stenges (Kolsåsovergangen har ikke gjennomgående trafikk), trafikken kan ledes over Toppåsveien hvis man iverksetter enkelte trafikksikkerhetstiltak for myke trafikkanter i området, noe som er det er behov for allerede i dag. Fortau langs Toppåsveien til O.T. Bjanes vei og langs Kolsåslia vil være kjærkomne bidrag.
- q Gjøttum stasjon er den største utfordringen, her er det ingen gode omkjøringsmuligheter som Reitan påpeker. Hvis planovergangen stenges må man enten lage omkjøring på eksisterende veier, eller lage nye. Dette krever en mer komplisert reguleringsprosess. Det beste løsningen her vil antakelig være å senke traseen slik at man kan kjøre over banen.

Det finnes også løsninger som gjør at en kan både ha metro med strømskinne **og** planovergang for veitrafikk, en har da et ”brudd” i strømskinnen ved planovergangen, togsettet (som har strømsko foran og bak) får da strøm gjennom bakre strømsko når fronten kjører inn i overgangen, og strøm gjennom strømskoen foran når bakre del kjører gjennom planovergangen. Denne løsningen brukes mye i Tyskland og England, og vi mener at fylkeskommunens utredning må vurdere denne type løsning nærmere.

6-vognerstog/3-4-vognstog: Trafikken i dag tilsier at 3-vognstog i 15-minutters rute er noe knapt i den verste rushtiden. Ett togsett med 4 vogner ville avhjelpet dette, men da må plattformlengden utvides med 17-18 meter. Uansett er 4-vognstog kun mulig til ca. 2010, da skal de nye vognene fra Siemens ha erstattet alle de gamle, og de nye vognene er det kun mulig å koble opp i 3 eller 6-vognstog. For fremtiden vurderer Oslo Sporveier å kjøre 3-vognssett hvert 10 minutt i hele t-banenettet, dette vil også være et godt alternativ for fremtidens Kolsåsbane, men kan muligens bli noe knapt hvis t-banen en gang utvides til Rykkinn (En må beholde noen ekspressbussavganger i tillegg). Hvis det fortsatt skal kjøres 15-minutters rute, vil 3-vognstog inkludert Rykkinn ha for liten kapasitet, og da er 6-vognstog eneste mulighet. Disse og andre alternativer må vurderes i fylkeskommunens utredning.

Reisetider: Ekspressbuss 152 fra Rykkinn til Jernbanetorget tar i beste fall 37 minutter. En t-bane fra Rykkinn senter til Jernbanetorget vil ta ca. 35 minutter. I tillegg vil regulariteten bli mye bedre, og t-banetilbudet vil derfor fremstå som et bedre tilbud for Rykkinnbeboere som skal til Majorstua-sentrumsområdene.

I lys av hvor dårlig partene har håndtert Kolsåsbanen spesielt de siste årene er det vanskelig å forutsi hvordan banen ser ut om 10 år. Vi får håpe at utsagn om bedre samarbeid på tvers av Lysakerelven ikke bare er tomme ord, de har i så måte mye å bevise. Uansett vil Aksjon for drift av Kolsåsbanen arbeide for at dagens og fremtidige brukere av banen skal få en fremtidsrettet og rask baneløsning dit brukerne skal.

Mvh. Aksjon for drift av Kolsåsbanen
Egil Dilkestad
Ole Christian Tollersrud