



Åpningsinnlegg under Ahusbanekonferansen 24/9-2014

Av Bjørn Edvard Engstrøm, Ellingsrud Velforening:

Velkommen til en viktig konferanse!

Konferansen er viktig som et ledd i å få realisert byggingen av Ahusbanen. Vi kjemper for tida i motvind, til tross for at planene om Ahusbanen ble lansert allerede i 1960, med andre ord 54 år siden! Hvordan er det mulig at det har tatt så lang tid å realisere en viktig kollektivutbygging som vil bety så mye for tusener av reisende hver eneste dag?

Hvorfor slåss vi i motvind? Jo, Samferdselsdepartementets Handlingsplan for kollektivtrafikk som nettopp ble lagt fram, omtaler Fornebubanen, men ikke Ahusbanen. Betyr det at Ahusbanen er skrinlagt av den blå-blå regjeringen?

Vi vet ikke sikkert hva som kommer til å skje med Ahusbanen, hvis vi skal tro statssekretær John-Ragnar Kvam Aarset fra Høyre i Samferdselsdepartementet. Han bekrefter riktignok i en e-post og et brev til Ellingsrud Velforening at Ahusbanen kan være et prosjekt som omfattes av regjeringens ordning med minimum 50 % statlig finansiering, men han sier samtidig at Ahusbanen ikke er aktuell i de neste 10 årene frem til 2023. Dette er ikke i samsvar med revidert Oslopakke 3 hvor Ahusbanen er satt opp med oppstart i perioden 2018-2023. Samtidig viser statssekretæren til de såkalte Bymiljøavtalene som er en videreutvikling av Oslopakke 3. Han viser til at det skal forhandles om Bymiljøavtalene mellom Oslo, Akershus fylkeskommune og staten. Her kan vi sikre den statlige 50 % andelen til Ahusbanen. E-postmeldingen og brevet vi har fått fra statssekretæren er forvirrende signaler som for øvrig har gitt beskjed om Samferdselsdepartementet ikke har anledning til å være med på konferansen her i dag. Det finner vi beklagelig. Ellingsrud Velforening vil be om et møte med Samferdselsdepartementet så fort som mulig for å avklare situasjonen. Jeg regner med at også andre aktører her i dag vil ønske et slikt

møte med Samferdselsdepartementet. Jeg tenker da særlig på våre naboer på Romerike og Akershus fylkeskommune.

Hva betyr dette i praksis? Jo, det betyr at vi må stå på videre for å få realisert Ahusbanen! Vi må sikre at Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten blir enige om at Ahusbanen blir tildelt penger fra staten og Oslopakke 3 slik at banen blir fullfinansiert. Planene for Forneubanen er langt yngre enn planene for Ahusbanen. Likevel er Forneubanen kommet foran i køen. Forneubanen er kostnadsberegnet til ca. 10 milliarder kroner og ny E18 vestfra, vestkorridoren, vil koste minst 40 milliarder kroner. Det er minst 50 milliarder kroner til sammen, kanskje mer, mens Ahusbanen er kostnadsberegnet til ca 2,5 milliarder kroner. En slik ubalanse i samferdselsutbyggingen i Oslo-regionen er uakseptabel. Det bør derfor være en selvfølge at Ahusbanen nå blir sikret nødvendig finansiering slik at byggingen kan komme i gang så snart planleggingen er ferdig.

Lørenskog kommune har lagt fram sin Kommuneplan for de neste årene. Her har kommunen basert en stor del av utbyggingen av nye boliger og næringsvirksomhet langs traseen for Ahusbanen og området ved Ahus. Det er bra! Men da må vi sørge for at Ahusbanen blir finansiert og bygget! Hvis ikke, er jo Lørenskog sin plan nokså verdiløs.

Skedsmo kommune ønsker seg videre forlengelse av Ahusbanen til Lillestrøm. Det er selvsagt også bra og vil bety et stort løft for Groruddalen og Nedre Romerike som region i mange generasjoner fremover. Sentrale politikere i Akershus fylkeskommune har gjentatte ganger sagt at Ahusbanen skal bygges! Men når? Det har vi ikke fått noe svar på. Skal det gå 54 år til?

Lørenskog kommune, Skedsmo kommune og Akershus fylkeskommune må sammen med Groruddalen arbeide sammen for å få realisert Ahusbanen. Det må bygges allianser. Bydelene i Groruddalen, politiske partier og partilag, fagforeninger, bedrifter, interesseorganisasjoner og andre må gå sammen for å få Ahusbanen realisert. Sammen står vi mye sterkere! Dette er årsaken til at Ellingsrud Velforening har etablert noe vi har kalt **Forum for**

Ahusbanen/Romeriksbanen for å samle flest mulig for å få realisert denne t-baneforlengelsen. Jeg håper at denne konferansen kan føre til at flere blir med i Forumet eller tar initiativ til å etablere en annen form for samarbeid om felles sak.

Veiene til og fra Oslo østfra/nordfra er i rushtida på hverdagene overfylte med biler og busser. Vi bor her og kjenner forholdene i detalj. Vi som bor her, blir hver dag minnet på at vi trenger Ahusbanen. Mange av de som styrer og utreder, de bor ikke her og kjenner ikke forholdene like godt. For oss som kjenner forholdene, er det ikke nødvendig å utrede saken noe mer. Den ble utredet allerede i 2010. Bruk utredningspengene til å bygge, ikke til å utrede. Vi trenger handling, ikke utredning! Vi trenger et skikkelig kollektivløft for å få mindre køer på veiene og mindre utslipp av skadelige klimagasser. Det har Stortinget bestemt i Klimaforliket. Vi forventer en sterk økning i befolkningen i årene fremover med mange nye arbeidsplasser hvert år i vårt område. Veiene våre er allerede fulle! Vi trenger rett og slett Ahusbanen nå!

Mer enn 100 000 personer fra bydelene Alna, Grorud og Stovner er flyttet fra Aker sykehus til Ahus uten at Ahusbanen ble bygget og det er til og med 2 takstsoner for å reise med bussen fra Oslo til Ahus og nye 2 takstsoner for å reise med bussen tilbake igjen. Bussen går hver halvtime på kveldstid. Er det noen som tror at dette tilbudet er konkurransedyktig mot privatbilen?

Ahus alene har nesten 9000 ansatte. 65% av de ansatte der bruker bilen til og fra jobb. I en TØI-undersøkelse i 2013 etterlyser de ansatte et bedre kollektivtilbud. Bussen er ikke konkurransedyktig sammenliknet med privatbil og bane. Det vet vi, fordi vi har buss i dag som går til og fra sykehuset. Vi snakker om tusenvis av reisende til og fra sykehuset for ansatte, pasienter og pårørende hele døgnet. Sykdom har ikke noe tidsbegrep!

Visperudområdet både på Oslosiden og Lørenskogsiden skal bygges ut med nye arbeidsplasser. Fra før har vi fått store arbeidsplasser som Posten, Coca Cola, Elkjøp, Jula, Maxbo og Bertel O. Steen i Visperudområdet. Store utbygginger og forandringer er skjedd siden 2010 da Norconsult utredet

Ahusbanen på oppdrag fra Ruter. Norconsult sin utredning er i dag utdatert på mange punkter. Ahusbanen er også siden den gangen kommet inn i revidert Oslo-pakke 3 selv om den foreløpig ikke er ferdig finansiert.

For øvrig hvis du ikke har tenkt på det: Ahusbanen er ikke avhengig av ny sentrumstunnel. Ahusbanen fører ikke til flere linjer som skal gjennom sentrum. Vi forlenger bare en eksisterende linje som allerede i dag har to passeringer i kvarteret på dagtid både på hverdager og lørdager. Vi trenger ikke flere passeringer for å åpne banen til Ahus. Det eneste jeg kan se behov for er å ha seks vogner på begge avgangene i kvarteret, ikke bare tre vogner som vi har nå på linje 1 til Frognerseteren. Skulle heller ikke dette være nok, kan man for eksempel ha en ekstraavgang mellom Helsfyr og Ahus. Helsfyr er som kjent et sentralt trafikknutepunkt. En slik løsning belaster ikke sentrumstunnelen.

Det er merkelig at ikke Ruter står på beinhardt for å få bygget Ahusbanen. Ruter lever av å transportere folk. Med Ahusbanen vil Ruter få tilført mange tusen nye reisende hver dag hele året. Inntjeningen for selskapet vil øke betydelig fordi mange reisende vil bruke t-banen istedenfor bilen. Kanskje vi da kan redusere antallet avganger med busser som forurensar og fyller opp veiene våre? T-bane to ganger i kvarteret er konkurransedyktig med privatbilen. Dette vet Ruter like godt som oss!

Vi trenger Ahusbanen nå, ikke om 20 år eller lenger frem i tid!

Hvordan skal vi få det til? Når blir Ahusbanen egentlig bygget?

Hvordan skal Ahusbanen finansieres? Er det lagt planer for finansieringen? Er det nødvendig at Vestkorridoren (ny E18) tas ut av Oslopakke 3 og finansieres særskilt?

Hvordan ligger det an med planleggingen av Ahusbanen? Hvor langt er vi kommet?

Bjørn Edvard Engstrøm, 24. September 2014

Ahusbanekonferansen

