

## Usannheter, Edwardsen?

Av John Erik Pløger, beboer på Nordstrand



har protestert mot beslutningen om stenging av Kåresvei-Håvaldsvei, og at gruppen hadde andre forslag for å minske trafikken. Jeg fikk ikke tilsendt materiale fra Bydel Nordstrand før etter artikkelen ble trykt.

Men usannheter? Hvilke? Etter nå å ha mottatt materiale fra både Edwardsen og BNS kan jeg ikke finne det fremkommer 'usannheter' i min artikkel:

- Det er *ikke*, og har aldri vært, noe trafikk-problem

Det er riktig jeg ikke kjente til at høyre-siden i Bydelsrådet

på Kåresvei-Håvaldsvei. Bymiljø-etatens undersøkelser viser dette.

- Hvilke interesser har BSN i å argumentere med at strekningen er 'belastet' og at 'det er risiko for barn' (16.09.16), når det ikke kan begrunnes?
- Å redde et 'friareal' er nevnt som grunn, men da det ikke finnes noen 'fare' – og for øvrig kjører for eldre stadig barna til dette friareal – er det vel ikke noe argument for å planlegge et gatetun heller?

Trafikktellingen viser et fall i trafikk mengde på Kåresvei med 35% på 9 mdr. etter

stenging for gjennomkjøring. Det kan stilles mange spørsmål til tellingen og f.eks. at tallene er basert på digital registrering og uten tidsangivelse. Andre fakta er:

- April 2018 passerte 838 biler Kåresvei, dvs ca. 25-28 biler om dagen. Ikke veldig tett.
- En manuell registrering Mai 2018, i det som omtales som 'makstimen', viser 9 gjennomkjøringer, altså en bil per 7-8 minutt mott tidligere ca. en bil i minuttet. Høy risiko?
- Der er ikke registrert personskadet ulykker på veien, men likevel skrives det at

'det må forventes ulykkesrisikoen vil øke med økt trafikk'. Det er ikke en seriøs argumentasjon.

- Kåresvei er skolevei, men det er Østerliveien og Steingrimsvei også.
- Det dokumenteres ikke hvilken alder skolebarna som bruker Kåresvei har.

Bymiljøetaten og BSN argumenterer slik sett begge mot bedre viten i forhold til 'målinger' tatt på Kåresvei-Håvaldsvei. En stenging for gjennomkjøring er å privatisere strekningen, og da overføres vedlikehold av veien til grunneierne selv. Eller?

## Drosjenæringen i omstilling

Av Nils Aage Jegstad (H), stortingsrepresentant og medlem av transport- og kommunikasjonskomiteen



etterspørselen. Drosjeaktørene har lange ventetider og mye tomkjøring. Det er lite tilgjengelig prisinformasjon som igjen bidrar til høye priser for kundene. Dette kommer fram i rapportene fra Delingsøkonomiutvalget, Konkurransetilsynet og Forbrukerrådet. Forbrukerrådet peker også på at mange drosjekunder føler seg utrygge.

Det er også et faktum at mange opplever at enkelte sjåfører har dårlig lokalkjennskap og språkkunnskap. Det er derfor et viktig element i reformene at det stilles større faglige krav til den enkelte sjåfør enn i dag, og det skal vi i Høyre være pådriver for.

Det er flere grunner til at det er et behov for å endre rammebetingelsene for drosjenæringen. Særlig i byene opplever en del kunder at kvaliteten ikke er god nok, og at tilbudet ikke er tilpasset

Rammevilkårene for drosjetrykningen har endret seg betydelig siden drosjereguleringen ble innført før andre verdenskrig. Det er en stor teknologisk utvikling i markedet noe som stiller drosjenæringen overfor nye utfordringer.

Med dagens reguleringer opplever drosjenæringen krevende utfordringer; omsetningen synker og det er nedgang i antall kjørte kilometer. Forslagene til reguleringsendringer innebærer færre etableringshinder og friere adgang til etablering i markedet. Det vil bidra til økt konkurranse og mer effektiv markedstilpassing av tilbud og etterspørsel. Det åpnes også opp for at drosjemarkedet vil bli app-basert på samme måte som kollektivtransporten for

øvrig. Dette åpner for at kundene i større grad kan sammenligne priser og gi tilbakemeldinger på hvordan drosjeturen var, som et alternativ til taksometeret. Det er viktig at en finner frem til løsninger som bidrar til at all drosjetransport kan skje innenfor samme rammevilkår.

Det er forskjell på by og land, og tilbudet både er – og oppfattes bedre ute i distriktene. Samtidig som taket på løyver fjernes i de største kommunene, etableres en enerechtsmodell som gir fylkeskommunene rett til å inngå avtale med enkelte drosjeeiere i kommunene. Det vil sikre disse drosjeeierne en sikker inntekt og befolkningen et godt drosjetilbud. Det åpnes opp for at drosjeeiere i distriktene kan drive

drosjetrafikk på deltid innenfor rammen av eneretten.

Et hovedelement i inntektene for distriktdrosjene er «bestillertransporten». Det dreier seg om syketransport, skoleskyss, spesialtransport etc. Det blir fylkenes oppgave, i samarbeid med helseforetakene, å sørge for at også distriktdrosjene får sin andel av dette markedet. Vi ser at mange fylker etablerer et mer differensiert kollektivtilbud ved å erstatte de store (og ofte tomme) bussene med minibusser som kun kjører på bestilling. Her kan også drosjeeierne ta en aktiv rolle, samarbeide bedre og bli en naturlig del i dette systemet.

Lykkes vi med dette, vil drosjene bli en naturlig del av kollektivtransporten.

# KRYSTALLEN TREFFSENTER . . våren har kommet . . .

Tekst og foto: Jan Schou, infomedarbeider

Sommertiden er her, klokken er stilt frem – og det er vi også: Vi ser fremover og prøver og holde på tradisjonen, men også se litt på de nye tingene som dukker opp. Etter hvert må vi ta del i den digitale hverdag, men vi må også sørge for at vi gjør det beste for våre brukere. Vi sender snart ut vår brosjyre med en invitasjon til beboerne her i distriktet, det er sikkert mange som bør få vite mer om hva kan tilby her på Krystallen. Mange sitter hjemme med en viss uro over at alt skal over på data, det er ikke mange av de vanlige regningene som dukker opp i postkassa, for ikke snakke om det å ta kontakt med offentlige kontorer hvor man får mange valg og det tar en evighet før man når frem. Vi har en datakafe her som kan hjelpe til med noe av dette og Seniorveiledere som kan hjelpe.

Den brosjyren vi sender ut viser i tekst og bilder hva vi driver med her på Krystallen. Foruten datakafen kan vi tilby balanse-trening mandag, onsdag og fredag. Vi har også en gruppe som driver med Tai Chi som er en avslappende trening for kropp og sjel. Hvis dere ikke får denne brosjyren, så ta en tur bortom oss, her ligger det brosjyrer og vi tar dere imot og forteller dere om våre aktiviteter.

Vi er nå i gang med april måned, og vi har hatt Quiz den 3. og Mandagstreff den 8. april. Den siste er et populært arrangement som starter kl 16 og varer til ca kl 20.00. Her serveres det en enkel rett med et glass rødvin, kaffe og kaker – og så blir det dans etterpå! Det blir en Mandagstreff 6. mai, det blir den siste før sommeren. For øvrig har vi underholdning hver onsdag, både musikalsk og litt

lette kåserier, Quiz m.m. Onsdag 10. april får vi besøk av «Pang-Sjonistene» – en herlig gjeng som spiller musikk fra 60-åra og underholder på en fornøylig måte. Så er det påske, og vi prøver å holde åpent både Langfredag og 1. påskedag, dette gjør vi hjelp av de frivillige som stiller opp. Onsdag etter påske, den 24. kommer Bengt-Ole Nordstrøm med sitt program «Min elskling, du er som



På Datakafen får man en innføring i den digitale hverdag, og man opplever et sosialt og fint samvær med. Man har alltid noe å lære og her får man hjelp.

en rose». Vi synger våren inn med gamle vakre filmsanger m.m. Vi håper at utsendelsen av vår brosjyre (program) resulterer i flere brukere eller gjester som vi etter hvert kaller dem. Vi trenger

både gjester og frivillige som kan bidra til at vi kan opprettholde dette flotte møtestedet som Krystallen er. – Da ønsker vi dere alle en riktig god påske – og hjertelig velkommen til Feltspat-veien 29.