

# RV OSLO RV PÅ VILLSPOR?

335 skadet  
eller drept  
i Oslo-trafikk

— Vi har ikke penger:  
**Sporveien har  
ingen sparegris**

**Rasende trafikanter**

Ventet på Romsås-buss i 3 timer

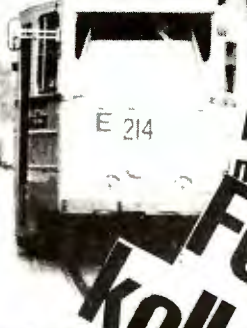
28. juni 1983 **VG**

Takk for en  
hyggelig  
busstur

**SPORVEIEN  
SPARTE 50  
MILLIONER**

**SL-underskudd  
på 11,1 mill. kr.**

Gratis?  
Sporveis-  
folk får  
mye kjeft.



**IKKE I TRAFIKK**

Passasjersvikt

Ruteopp-  
legget  
må forandres

**Feilslått  
kollektiv-  
politikk**

## SÖKELYS PÅ SAMFERDSEL OG BYUTVIKLING

**TOM SIDE**

## INNHALDSFORTEGNELSE

### FORORD

#### BYUTVIKLING

- Bosettingsstrukturen i Oslo
- Reiser fra Akershus til Oslo
- Reisevaner og reisetid til arbeid i Oslo
- Samferdselssektoren og kommunepolitikerne
- Miljøet i Oslo by
- Reduksjon av biltrafikken i indre by

#### HVORFOR ER DET FORTSATT TRAFIKKPROBLEMER I OSLO INDRE BY?

- Det skjedde mye bra i 70-åra
- Men hva skjer i 80-åra?
- Vi må snart innse privatbilens begrensning i store byer

#### KOLLEKTIVTILBUDET MÅ FORBEDRES

- Bytrikken hr en framtid
- Kollektivtrafikk eller privatbil
- Bane er bedre enn buss
- Kollektivtakstene bare stiger

#### NØDVENDIGE TILTAK FOR "EN BEDRE BY"

- Tiltak i indre by
- Tiltak i ytre by

#### SAMFERDSELSØKONOMI I OSLO

- Samferdselsplanen 1980-90
- Avstand mellom valgløfter og praksis
- Hvor vil RV ta pengene?

#### VÅRE STANDPUNKTER OM FØLGENDE SAKER:

- Fram for bedre og billigere kollektivtransport  
...også for funksjonshemmede
- Bomiljø i indre by
- Soneparkering - Ja, Avgift - Nei!
- Grunnlinja
- Vare og godstransport
- Hovedflyplass for Oslo/Østlandsområdet
- Oslo havn
- Gang og sykkeltrafikk

## FORORD

Dette heftet er skrevet av Samferdselsgruppa i Oslo RV. Vi har jobba sammen i 3 år med aksjoner, bystyresaker og diskusjoner om RV's politikk. Vi har hatt god kontakt med RV's bystyregruppe, og gjennom den erfart hvordan byens utvikling "planlegges" av politikerne. Det er skremmende å se hvor lite planmessig dette foregår. Sektorer og prosjekter vurderes hver for seg, bundet av budsjetter som er låst for lang tid framover. Bare næringslivet kan forandre noe dersom de truer med reduserte skatteinntekter. Da er borgernes politikere plutselig mer enn villige til å finne en løsning.

Kommunens administrasjon har forsøkt å se samferdselen i sammenheng i form av en samferdselsplan. Denne ble også vedtatt av bystyret i 1980, men uten at denne helhetlige politikk siden er blitt fulgt. Dette dokumenteres nærmere i heftet.

RV har derfor, som det første parti i Oslo, laget en samlet vurdering av kollektivtrafikk, privatbilbruk, parkering, boligutvikling og bymiljø. Vi mener at disse faktorer må styres ganske bevisst dersom Oslo skal bli en levelig by i for eksempel år 2000. Vi legger fram samferdselsgruppas meninger og påstander til diskusjon. Vi er nokså sikre på at dette vil oppmuntre til diskusjoner langt utenfor RV's egne rekker. Vi forbeholder oss retten til å forandre mening etterhvert som diskusjonen utvikler seg og byen forandrer seg.

Til slutt en oppfordring til alle som har lyst til å jobbe med disse sakene: Ta kontakt!

Samferdselsgruppa  
Oslo RV  
Juli 1983

# BYUTVIKLING

## BOSETTINGSSTRUKTUREN I OSLO

I etterkrigstida har Oslo by på mange måter endret karakter. Folketallet har økt bl.a. på grunn av den store sentralisering av arbeidsplasser som tok til fra slutten av 1940-åra. Det økte folketallet skapte behov for et stort antall nye boliger. Blant annet knapphet på arealer i det daværende Oslo la grunnen for sammenslåinga av Oslo og Aker i 1948. Bygginga av den moderne drabantby tok til. En side ved velferdsutviklinga er en bedret boligstandard. En del familier i små leiligheter i sentrum pakket kofferten og flyttet til de første drabantbyene tidlig i 1950-åra. Men mange ble boende bl.a. på grunn av godt miljø og naboskap. Etterhvert gjorde bilen sin frammarsj. I tillegg til å åpne muligheter for en ny type fritidsliv skapte den med årene dessuten mange miljømessige ulemper slik vi kjenner dem også idag. Støy, forurensning, utrygge bo- og lekeforhold var noe som først og fremst rammet sentrum og indre by. Dette har medført at spesielt barne-

familier fortsatt flytter ut av de indre bydeler til drabantbyene i ytre by og Akershus. Ønsket har vært bedre boligstandard og tryggere bomiljø.

I dag utgjør de eldre en stor del av beboerne i de indre bydeler (nesten 1/3 av befolkningen er 65 år og eldre).

Bygginga av de første drabantbyene forutsatte utbygging av kommunikasjonene. T-baner og forstadsbaner skulle være selve ryggraden i trafikksystemet.

Seinere har boliger blitt reist stadig lenger fra sentrum og indre by. Oslo bys grenser har streket seg utover. Oslo og Akershus har blitt så tett sammenvevd at de i flere sammenhenger betraktes som en region. Kollektivnettet har dessverre ikke blitt utbygd i takt med boligbygginga. Jernbane, T-bane, forstadsbane og buss dekker bare i visse områder det økte transportbehov. De ofte store avstandene mellom boliger, arbeids-



Bytrafikken i Oslo i 1920-åra

plasser og serviceinstitusjoner har medført en økt daglig reiselengde.

Særlig stor er mangelen på tverrgående baner og ruter. Hele kollektivsystemet er bygd opp med sentrum som mål. Etterat Groruddalen ble utbygd med industri og etter at mange bedrifter på 70-tallet flytta ut av sentrum, har reise-mønstret forandra seg. Det ble ikke slikt at arbeidsreisene ble kortere når driftene flytta ut. For folk kan ikke idag velge å bo nær jobben. Stadig fler jobber derfor på andre sida av sentrum. Da er det ofte tungvint å reise nedom sentrum og ta overgang. Mange velger isteden bil fordi det tverrgående tilbud er dårlig.

### REISER FRA AKERSHUS TIL OSLO

En stor del av Akershus' yrkesaktive befolkning har sin arbeidsplass i Oslo. Ved å studere tabellen nedenfor ser vi den prosentvise fordeling av Akershuspendelernes arbeidsplasser i Oslo:

År	Sentrum	Indre sone	Ytre sone
1961	61	21	18
1970	46	26	28
1975	42	27	31
1977	40	24	36

(Kilde: Akershus Samferdselsplan for 1982-85).

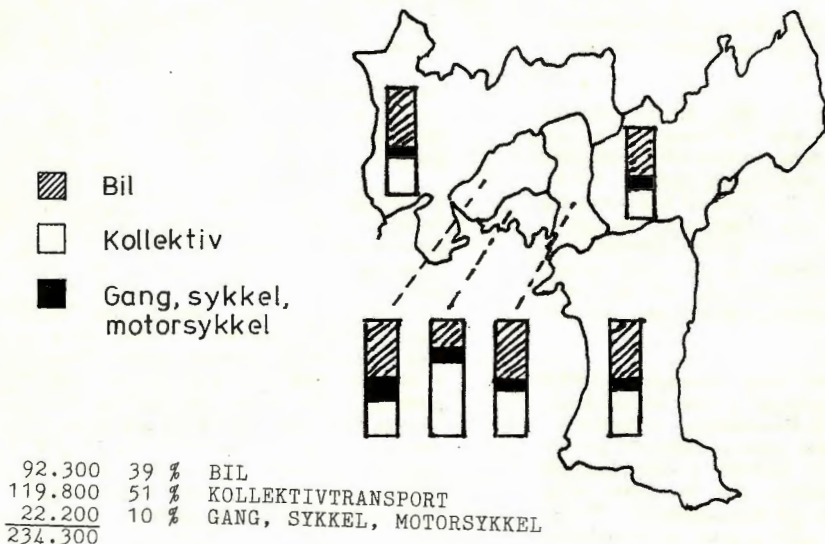


Andelen Akershuspendlere til ytre sone har blitt fordoblet fra 1961 til 1977. Dette får stor betydning for transportbehovet fordi det absolutte antall arbeidsreiser har øket til 70-80 000. Når det gjelder reisemiddelvalget henger dette sammen med kollektivtilbudet fra Akershus til Oslo. "Kollektivsystemet er tradisjonelt svært sentrumsrettet, og det er dårlig utbygde overgangsmuligheter til forbindelser i ytre sone. Dette har ført til økt antall arbeidsreiser med bil fra Akershus til Oslo."

### REISEVANER OG REISETID TIL ARBEID I OSLO

Hvordan reiser så folket i Oslo når de skal på arbeid og når de har andre gjøremål?

I mai 1977 ble det av Sarto foretatt en reisevaneundersøkelse blant beboerne i



Arbeidsreiser til forskjellige deler av Oslo.

Oslo. Når det gjelder arbeidsreiser viser undersøkelsen at "Av Oslos befolkning er det 37 % som bruker bil til arbeidet, 44 % reiser kollektivt og 19 % går eller sykler." "For reiser til sentrum bruker 21 % bil, 70 % bruker kollektivtransport, mens 9 % går eller sykler."

(ARBEIDSREISER)

Reisevaneundersøkelsen viser at den største andelen av reisene til arbeidet med bil (innenfor Oslos grenser) - 44 %, tar mellom 11 og 20 minutter. Den største andelen av kollektivreiser tar mellom 21 og 30 minutter. (s. 55 - Oslo samf.).

I tillegg til alle arbeidsreisene er det mange reiser som foretas i forbindelse med fritid og rekreasjon. Denne type reiser har økt. Dette er også overveiende bilreiser. Av totalt antall daglige reiser i Oslo, foretatt av den del av befolkninga som er over 16 år, skjer 57 % med bil.

Det kan nevnes at "Oslo befolkningens bilturer pr. døgn har i absolutte tall økt fra ca. 190 000 i 1965 (Transportanalysen 1965) til ca. 450 000 i 1977 (Sarto 1977), dvs. en økning på 136 %." (side 33 i "suppler.")

Tallene viser at andelen av folk som bruker bil til arbeidet er altfor høy, spesielt fordi "matpakkekjørerene" vanligvis sitter alene i sin bil - tar mye plass. Bedre utbygging av kollektivnettet trengs, og framfor alt raskere kollektivtransport.

SAMFERDSELSSEKTOREN OG  
KOMMUNEPOLITIKERNE

---

GODE FORSETTER, MEN BILENS FRAMKOMMELIGHET LIKEVEL OVERORDNA.

---

Hvordan forsøker politikerne (kommune- politikerne) å løse det økende transport- behovet?

På side 37 i Oslo Samferdselsplan 1980-90 står det: "På mange måter kan samferdselsplanleggingen til nå ved siden av trafiksikkerhetsarbeidet karakteriseres med stor grad av fokusering på kravene til stor effektivitet og framkommelighet. Effektivitetskravene gjelder framdeles i praksis også for bilreiser i rushtiden, selv om de overordnede politiske målsettinger sier det motsatte."

For hva har Oslo kommunepolitikere vedtatt i bystyret? I Oslo Samferdselsplan blir: "a. Prioritering av kollektivtrafikken, øke kollektivandelen" presentert som et sentralt transportpolitisk mål. Det samme blir "b. Bedre miljø, restriksjoner på biltrafikken." "Tankegangen har vært å gjøre kollektivtransport konkurransedyktig med privattransport uten spesielle restriksjoner på biltrafikken." Bruk av driftssubsidier, bedret framkommelighet for buss og

trikk - det vesentlige i de ytre områdene.

Samferdselsplanens forfattere innrømmer at avviklingen totalt sett ikke er blitt noe særskilt bedre de siste 10 årene.

Utviklinga kan virke planløs. Det "satses" på kollektivtrafikken i kommunesstyremøter og ved andre "passende anledninger", og kollektivtrafikken subsidieres. Dette skal ikke underslås, selv om egenandelen av billettprisene er økende - i 1980 - 42 %. Det vi merker, er at kommunepolitikere i praksis fører en politikk som begunstiger bilbrukerne. Samtidig blir beboerne i de berørte bystrøk (spesielt sentrum og indre by med sterkt trafikkerte gjennomfartsårer) daglig utsatt for store miljømessige ulemper med forurensing, støy, utrygge bomiljø og ulykker.

Nedenfor er en tabell som viser folketallet i Oslo og Akershus, fordelt på de forskjellige sonene

Folketall og tilvekstprosent 1960,1970,1980

	Folketall			Tilvekstprosent Årsgjennomsnitt	
	1960	1970	1980	1960-70	1970-80
Sentrum	21.383	13.395	9.163	-6,0	-4,6
Indre by	215.715	175.899	136.915	-2,3	-2,8
Ytre by	232.292	284.090	301.683	2,2	0,6
Uten fast bopel	6.148	4.593	4.538	-	-
Oslo i alt	475.538	474.977	452.299	0,05	-0,6
Akershus	233.747	322.321	368.516	3,8	1,4
REGIONEN	709.285	797.298	820.815		

Kilde: Sentrumsanalysen 1982

Sentrum og indreby hadde ca. 146 000 innbyggere i 1980. Disse bydelene hadde også ca. halvparten av alle arbeidsplassene i Osloregionen i 1977.

I tillegg til at mange tusen mennesker daglig har disse bydelene som målet for sin arbeidsreise, er det også her vi finner hovedtyngden av forretninger, restauranter, teatre og andre service tilbud. Med den boligutviklinga vi har skissert tidligere, der folk flytter til ytre by og Akershus, skjønner vi at antall reiser til sentrum og indre by blir meget høyt.

### "MILJØET" I OSLO BYS INDRE BYDELER

---

DEN SENTRALE KONFLIKTEN I OSLOS  
SAMFERDSEL GÅR MELLOM FRAMKOM-  
MELIGHET FOR BIL PÅ DEN ENNE SIDE,  
OG MILJØVERN, RESURSBRUK OG TRAFIKK-  
SIKKERHET PÅ DEN ANDRE.

---

Vi er for at en by skal ha en rekke sosiale funksjoner. Sentrum og indre by burde ha flere service tilbud, ikke færre. Vi vil ha et sentrum som ikke er dødt etter forretningstid. Vi går også inn for at Oslo må bevare alle sine arbeidsplasser.

Folk ønsker også å bli boende i sentrum og indre by. Den utviklinga vi har sett det siste tiår, har vært at bolighus, spesielt i indre by vest (Frogner og Skillebekk) har blitt kontorisert.

Etter krigen har vi ellers sett en utvikling der bank- og forretningsbygg har "trengt seg inn" i boligområder og i sentrum (bl.a. Vika).

Disse byggene har trengt seg inn i stadig nye områder og okkuperer nå store deler av byens grunn. Hus rives og plassen utstykket til parkeringsplasser over lang tid.

Dette er en utvikling som har ført til en "forslumping" av bomiljøene i de ak-



Barn i indre by lever i et biltrafikkmiljø



Mye trafikk skaper et utrygt bomiljø

tuelle områder. Pengeinteressene står sterkt. Det er de kreftene som har kapital i bakhånd som vinner fram og som får utfolde seg.

Boområder som Grønland, Gamlebyen, Vålerenga, Majorstua og Homannsbyen har i en årrekke vært sterkt trafikk-

belastet, noe som har medført høyt støynivå, mye forurensing og utrygge bomiljø.

Veiene i sentrum og indre by har endret funksjon fra tidligere: "Veier og gater har endret funksjon fra å være offentlig uterom med allsidig bruksmåte, til å bli et areal spesialisert på avvikling av trafikkstrømmen." (Oslo Samferdselsplan)

Barna har et lite og utrygt uteområde å leke på. De er i stor grad henvist til gater og fortau. Utearealet pr. barn i indre by er lavere enn i andre deler av byen. Hvor utrygt lekemiljø de har, viser resultatene av en undersøkelse: 85 % av ulykkene skjer nærmere enn 300 m fra boligen. "Barneplanen" til NIBR tar opp disse spørsmål, og konkluderer med at det vil koste 350 millioner å gjøre indre by levelig for barn. Dette er et lite beløp i forhold til hva som brukes til veianlegg idag.

Også de eldre og funksjonshemmede er utsatte grupper. Framkommeligheten for fotgjengere i de indre bydeler er dårlig. Fysiske barrierer i forbindelse med tafikkerte veier, over- og underganger og trapper fører til at avstandene blir lange.

De eldre er også gjerne sterkt knyttet til nærmiljøet sitt. De trives med å slå seg ned på en benk og slå av en prat med naboene. Med all den trafikken som er i indre by, blir utelivet lett en belastning på grunn av støy, forurensing og utrygghet.

#### REDUKSJON AV BILTRAFIKKEN I INDRE BYDELER

---

REDUKSJON PÅ 50% MULIG OG NØDVENDIG.

---



En positiv utvikling vi har sett de seinere åra er trafikksaneringa med gatetun. Kjørehastigheten er lav, trafikken begrenset og sikkerheten for beboerne er økt. Gatene møbleres for lek-og opphold. Utearealene har igjen blitt oppholdssted for beboerne med muligheter for sosial aktivitet. Eksempler på dette har vi i Idungate og i Rathkesgate. Dette er en utvikling som vi støtter, og som vi ønsker skal fortsette og omfatte flere områder i indre by.

Vi mener det er nødvendig å redusere biltrafikken i sentrum og indre by. Det er ikke vårt mål å ta bilene fra folk, men vi vil stille krav til byens bomiljøer og deres sikkerhet.

Idag bygges Smedstadkrysset ut for hundrevis av millioner - en utbygging som sterkt vil bidra til å øke trafikken inn mot bla. Majorstua og indre by. Vi er ikke imot god veistandard, men det som skjer idag er at veier bygges ut til en slik standard (i en slik målestokk) at det blir mye enklere for folk å ta bilen inn til indre by. Stadig flere "oppfordres" til å bruke bilen i indre deler av byen. Dette fordi kollektivtrafikken stadig taper i konkurransen om reisetid.

I supplerende utredningen til Samferdselsplanen, diskuteres kommunens egne folk mulighetene for å innføre restriksjoner på bilbruk. Dette "vil gi en betydelig overgang fra personbil til kollektivtransport. Et forbedret banesystem vil alene kunne motta trafikk av en slik størrelse at kollektivandelen til indre by i rushtiden kan øke fra 52 % til 71 %. Dette tilsvarer en reduksjon i biltrafikken på nær 40 %."

Dette er en målsetting som vi støtter (biltrafikken kan kanskje reduseres med ca. 50 %?)

En restriksjon på bilbruken må følges opp med en økt satsing på kollektivsystemet.

Vi har sett at der hvor kollektivnettet er best utbygd - inn til sentrum, er kollektivbruken størst. Ut fra slike erfaringer burde det ikke være problematisk for kommunepolitikerne å avgjøre hva de skal satse på innen samferdselssektoren.

Kommunepolitikerne skriver selv i Oslo Samferdselsplan, at "fordelingen av trafikken mellom kollektive- og individuelle transportmidler vil være avhengig av forholdet mellom kostnads utviklingen for de ulike transportmidlene."

Kommunepolitikerne fører, som tidligere nevnt, en samferdselspolitikk som disfavoriserer kollektivsektoren. Egenandelen av billettprisene er økende. I tillegg har Grorudbanen og flere bussruter fått sjeldnere og færre avganger. Dette er en usosial og samfunnsmessig uøkonomisk politikk. Sterkest går dette utover de nyeste boligområder som Voksen Skog og Søndre Nordstrand (Holmlia, Bjørndal), hvor kollektivtilbudet til nå er helt elendig.

## HVORFOR ER DET FORTSATT TRAFIKKPROBLEMER I OSLO INDRE BY?

Det eksisterer to typer trafikkproblemer. Det ene kalles dårlig trafikkavvikling, og er representert ved køer, venting og at alt for mye tid brukes på

transport. Det andre kalles bilens bakside og er representert ved ulykker, støy, utrygghet og energisløsing. Men først litt om den siste tids utvikling: Biltrafikken til og fra Oslo (over bygrensen) har økt med 18 % fra 1972 til 1980. Trafikkmengden i sentrum har vært konstant i det samme tidsrom, men den har endret karakter. I 1972 skulle 40 % til og fra sentrum, mens 60 % var gjennomkjøring. I 1980 skulle bare 20 % til og fra, mens 80 % var gjennomkjøring. Med andre ord en halvering av biltrafikken til og fra sentrum, men en tilsvarende økning av gjennomkjøringen. Kollektivtrafikken har økt med 5 % i samme tidsrom, og økningen har vært størst til og fra sentrum. Trafikken øker altså i hele byen både med privatbil og med kollektivtransport, men den øker vesentlig mer med bil, og kollektivandelen er derfor synkende.

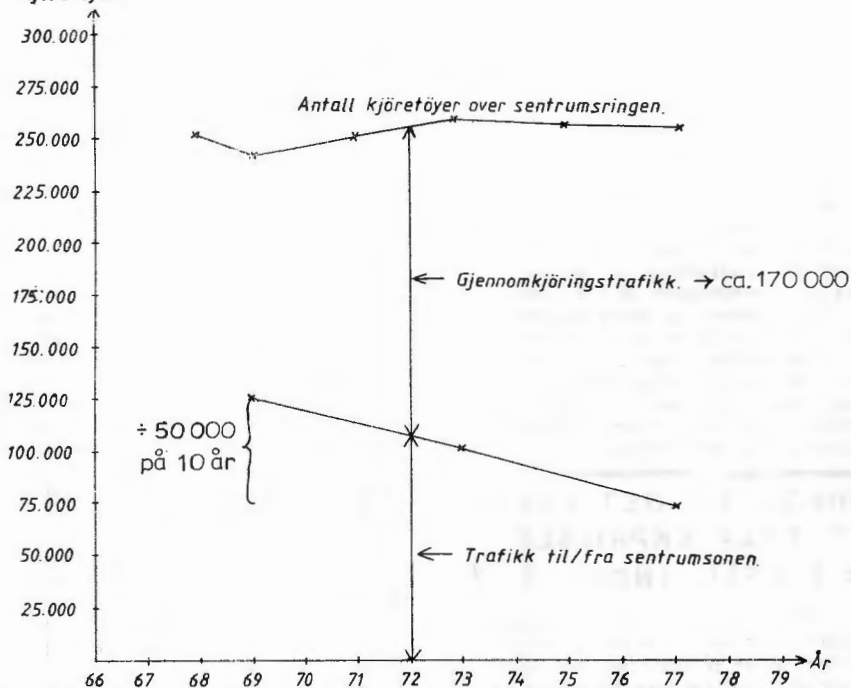
Dette er en helt naturlig følge av den byutvikling som har foregått. Antall beboere i indre by har sunket fra 300.000 i 1950 til 150.000 i 1980. Dette blant annet på grunn av det dårlige trafikk-miljø og den lave boligstandard. Samtidig er også arbeidsplassene i ferd med å

Trafikken er barnas største trussel i hverdagen



Antall  
kjøretøyer

Oversikt over biltrafikkutviklingen i sentrumsonen.



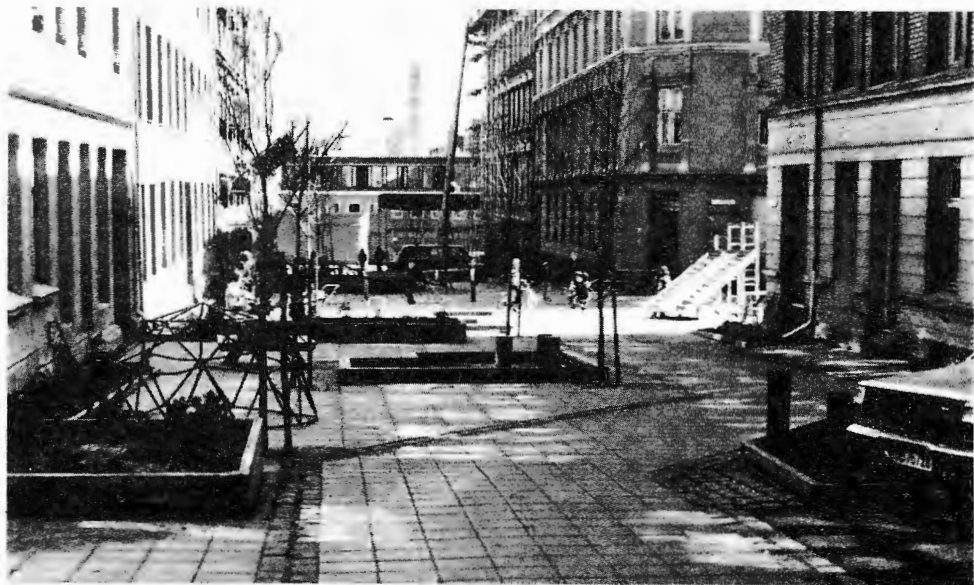
flytte ut i ytre by og til Akershus. Byen vokser som en amøbe utover sine egne grenser uten at det totale folketall øker, og uttynnes dermed på en måte som blant annet gir et dårligere grunnlag for kollektivtransport og annen offentlig service. Vårt banesystem er sentrumsrettet, og i stor grad også bussrutene. Hvis man bor i Holmlia og jobber i Groruddalen eller på Lysaker, så er bilen det beste tilbud. I denne prosess har selvfølgelig også handelen etablert seg i de nye drabantbyene, og dette er et godt tilbud til de nye beboerne. Hvis vi i tillegg får en "IKEA-isering", dvs. store varehus utenfor byen der bil er eneste mulighet, vil vårt sentrumsrettede kollektivsystem stadig få mindre andel av trafikken. Bilbruken vil fortsette å øke. (De store varehusene er langt mer utbredt for eksempel i Sverige, men det nyåpnede OBS på ØKERN er nok et skritt i denne retning også i Oslo). At varehandelen i sentrum på denne måten går tilbake er også en helt naturlig følge av byens utvikling.

10

Det er beboerne i indre by som merker ulempene mest. Her går det nemlig ikke lenger å bygge nye veier utenom bebyggelsen (bortsett fra kostbare tunneler som vi ikke har råd til). Hver femte beboer i indre by er utsatt for støy over 65 decibel. Ca. 400 ulykker pr. år med personskade skjer i indre by. Det er mye gjennomkjøring og mye fremmedparkering. Disse forhold, kombinert med lav boligstandard og lite grøntområder, gjør at hverdagen i indre by er en prøvelse for mange.

#### DET SKJEDDE MYE BRA I 70-ÅRA

Politikerne ønsker å gjøre noe med dette. Flere vedtak er fattet om byens utvikling spesielt og om trafikk-situasjonen og boligstandard spesielt. De viktigste tiltak i denne forbindelse er gatebruksplanen og byfornyelsen. Når det gjelder trafikken har vi to typer tiltak. Den ene typen ble brukt mye i første halvdel av 70-åra, med gode resultater. Farlige kryss ble utbedret. Kryss



Idunsgate er bygget om til gatetun

og veilenker ble kanalisert med midtdelere og "øyer". Gang og sykkeltrafikk ble forsøkt skilt fra øvrig trafikk. Vi fikk en heving av den tekniske standard i veinettet som på få år reduserte antall ulykker i indre by med 30-40 %. Men trafikken fortsatte å øke. Og med den støy, miljøulemper og arealbehov for flere og bedre veier. Vi erkjente da at det går en grense for hvor lenge vi kan fortsette å bygge oss ut av problemene, spesielt i en indre by uten ledige arealer. Det har da heller ikke funnet sted noen reduksjon av antall ulykker i den siste halvdel av 70-åra.

Bystyrets vedtak i 1973 om gjennomføring av gatebruksplanen markerte en ny epoke med bruk av en annen type virkemidler. Nemlig de som hadde til hensikt å redusere biltrafikken ved å legge restriksjoner på bilbruk. Vi skulle nå klare oss med de gatene vi hadde, prioritere kollektivtrafikk, stenge for biltrafikk, redusere hastigheter. Vi skulle bygge humper, gatetun og sykkelstier. Dette skulle vi klare ved å lede trafikken til noen få hovedgater, og derved gjøre

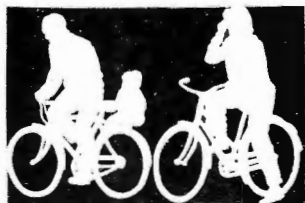
områdene imellom frie for gjennomkjøring. Grünerløkka og Ruseløkka/Skillebekk ble valgt til prøveområder. Etter noen års prøvetid kan erfaringene oppsummeres slik: Ulykkeredusjonen har vært den samme som i indre by forøvrig (ca. 40 %). Dette skyldes at ulykkestallet fra før var lavt i bolig gatene. Trafikkøkningen på hovedveinettet ble mindre enn antatt. Kjøremønsteret ble mer komplisert inni områdene, men parkeringsforholdene ble bedre for beboerne. Næringslivet har hatt problemer, og mener at omsetningssvikten på ca. 20 % skyldes trafikksaneringen. Til dette er det å si at den samme omsetningssvikt også har funnet sted i sentrum og indre by forøvrig, og skyldes mer sannsynlig den utvikling som er beskrevet foran. Ulempene ble altså mindre enn skeptikerne forutsa. Fordelene ble også mindre, blant annet fordi økonomi og politisk vilje ikke tillot å gjennomføre alt. Men beboerne har satt pris på det som tross alt ble gjort og det er ingen tvil om gevinsten er kommet i form av trivsel og miljø, og dermed en større mulighet til å oppholde seg ute i disse

områdene. Kommunen opplever idag et press fra andre områder, både i indre og ytre by, for å få gjennomført lignende tiltak.

#### MEN HVA SKJER I 80-ÅRA?

Hvorfor skjer det da ikke mer? Hvorfor fortsetter gjennomkjøringen og fremmedparkering i indre by å øke? Hvorfor må barnefamilier og andre fortsatt flytte ut fra indre by, selvom de egentlig kanskje hadde hatt lyst til å bli boende?

Økonomi er en begrensende faktor, men ikke den viktigste. Mange av disse tiltak er nemlig svært rimelige, spesielt i forhold til at Smestadkrysset nå bygges ut for 250 millioner, noe som bare vil øke trafikken inn mot Majorstua og indre by. Nei, begrensningen ligger hos de, både blant politikere og kommunens administrasjon, som fortsatt ønsker å bruke den type tiltak som ble brukt i 60- og begynnelsen av 70-åra. De vil heve den tekniske standard og bedre trafikkavviklingen, uten at noe skal gjøres for å begrense omfanget av privatbilbruk i indre by. Men idag er de ikke fornøyd med kryssutbedring og midtdele, idag er det tunneler som skal løse byens problemer, ifølge disse. Under Akershus, under Tøyenparken, under havna, under Røa og under Vålerenga. Samtidig planlegges toplanskryss rundt hele Store Ringvei, Kirkeveiringen skal ha 4 gjennomgående felt og til og med Henrik Ibsenringen, i sentrum, skal ha 4 felt og toplanskryss i Teatergata, med riving av hus som følge. Tunneler kan synes som en besnærende løsning både for å lede trafikken under boligområdene, godt skjermet fra disse, og for å tilfredsstille handelstandens ønske om god tilgjengelighet til sentrum.



#### VI MÅ SNART INNSE PRIVATBILENS BEGRENSNING I STORE BYER

#### VI KAN IKKE BYGGE OSS UT AV TRAFIKKPROBLEMENE.

Noen av de ovenfor nevnte prosjekter er kanskje fornuftige. Men det holder ikke som en totalløsning for byen. For det første vil det bidra til å øke bilbruken. Dette vil øke miljøulempene der hvor det ikke er tunnel, og det vil øke energiforbruket. Det er klart at større flyt i trafikken og bedre avvikling vil gjøre at enda fler velger å bruke bil fremfor kollektivtransport, spesielt med de nedskjæringer som idag foretas i kollektivtilbudet. For det andre har vi ikke økonomi til å bygge alle disse tunneler. Og for det tredje er politikernes valg-løfter om å både bygge ut veinettet og kollektivnettet, en sløsing med offentlige midler. Dersom vi en gang i fremtiden får god offentlig økonomi, bør midlene prioriteres til kollektiv transport. Da vil det rett og slett ikke bli behov for den høye kapasitet i veinettet som det idag planlegges for. (Men veiene vil selvfølgelig bli brukt likevel, om de blir bygd). Dersom vi i tillegg skal få folk til å bruke dette framtidige kollektivnett, er det helt nødvendig å vi samtidig gjør det vanskeligere å bruke privatbil til sentrum og indre by.

I denne situasjon må det være feil å bygge ut et veinett i Gamlebyen/Vålerenga som er dimensjonert til å avvike dagens trafikkmengder. For ikke å snakke om veisystemet i sentrum, med 4 felt rundt Akershus (eventuelt tunnel), 4 felt i Lybekkergata og toplanskryss i Teatergata. Alle disse prosjekt må bygges for å kunne opprettholde dagens trafikkmengder. Hvor blir det da av politikernes ønske og vedtak om å redusere trafikken? Er det bare tomt prat? Det må da være en logisk brist å si at man skal redusere trafikken ved å fjerne parkeringsplassene, når man samtidig bygger et veinett for dagens trafikkmengder? Og hvordan kan administrasjonen legge fram slike planer? Skal ikke politiske vedtak følges opp?

En kort konklusjon må bli: Oppretthold den tette utnyttelsen av sentrum og indre by. Den kan kanskje til og med økes, hvertfall i ytre by. Den vekst vi idag opplever utover i Akershus med stadig dårligere utnyttelse av knappe arealer, må hvertfall stoppes. Eller alternativt at utvidelsen konsentreres til mindre sentra. Samtidig må kollektivtilbudet gjøres bedre, og det må legges restriksjoner på bruk av privatbil i byens sentrale områder. Det er med andre ord ingen holdbar framtid i å både bygge ut veinett og kollektivnett. Det vil ikke løse de trafikkproblemer vi har idag.

## KOLLEKTIVTILBUDET MÅ FORBEDRES

Mange hevder at deler av kollektivnettet i Oslo ikke er mye å bevare. På grunn av gammelt materiell og dårlig framkommelighet o.s.v. kan det ikke konkurrere godt nok med bilen. I budsjett etter budsjett blir det skåret ned på bevilgningene til Oslo Sporveier. Dette har ført til at tilbudet har blitt dårligere, at takstene har steget og til at materiellet har forfalt. Det siste fører til avsporinger, strømbrudd og til at alle

bytrikkens vogner snart er ubrukelige hvis ikke noe gjøres.

Flertallet i bystyret har vedtatt transportpolitisk linje C2. Tross dette har lite blitt gjort. Passasjerantallet har gått ned fra 120 millioner i 1980 til 117 millioner i 1981 og til 112 millioner i 1982. Denne utviklingen vil nok fortsette dersom bystyret fortsetter å skjære ned. RV er imot dette, og mener at kollektivtrafikken er en så viktig del av det offentlige tilbud, at det må gjøres bedre. Videre rasjonalisering må skje i samarbeid med betjeninga og deres organisasjoner. På tross av kommunens dårlige økonomi vil det lønne seg på sikt å satse kollektivt!

### BYTRIKKEN HAR EN FRAMTID

Miljø og forurensning betyr mer og mer i våre dager. Her har trikken fordeler. Den forurenser ikke og den er miljøvennlig. Trikketraséene går idag stort sett i indre by. Her har vi de største trafikk- og miljøproblemer. Mye forurensning kunne vært forhindra dersom trikkens muligheter ble utnyttet fullt ut. Moderne trikkedrift forutsetter rasjonell



Kolsåsbanen - en del av forstadsbanenettet i vest

drift. Dette gjelder spesielt vognmaterieell og framkommelighet. Utbygging er attraktivt der passasjergrunnlaget er for lite for T-bane og for stort for buss. Det er viktig å øke passasjergrunnlaget for bytrikken, for å kunne utnytte denne fullt ut. Systemet har idag masse ledig kapasitet fordi befolkningen i indre by er halvert siden 1950. Eksempler på hvordan dette kan gjøres er å forlenge Sinsentrikken til Tonsenhagen, forlenge Ullevåltrikken til Sogn og å bygge en linje til Sagene.

Høka-vognene, som brukes idag, må settes istand snarest eller det må anskaffes helt nye vognsett.

### KOLLEKTIVTRAFIKK ELLER PRIVATBIL

Idag utgjør biltrafikken en trussel for kollektivtrafikken, særlig i de indre bydeler. Trange gater med parkerte bil på begge sider gjør reisetida lang for passasjerene. Det er ikke plass til både trikker, busser og privatbiler. Ulykkestallene stiger faretruende (antall kollisjoner):

Sporvogn	1980:449,	1981:557
Buss	1980:469,	1981:746

Unødig mye venting ved lyskryss gjør også reisetida lang. Kjøring blir dårlig og rykkete. Her kan det med enkle midler gjøres mye, og utgiftene vil raskt spares inn ved kortere reisetider. Men lyskryssprioritering må skje på bekostning av privatbilen. Det burde være en selvfølge at en buss eller trikk med flere passasjerer slipper foran en bil med som regel bare en person. For å konkurrere med bilen må kollektivtrafikken være til å stole på. Dette blir undergravd av all ventinga.

Betjeninga er også plaget av dårlig framkommelighet. Ved en spørreundersøkelse i 1979 i Oslo Sporveier svarte 77 % av buss- og trikkeførere at en forbedring av trafikkforholda var av stor betydning for trivsel på arbeidsplassen. Til sammenlikning svarte 74 % at høyere lønn var av

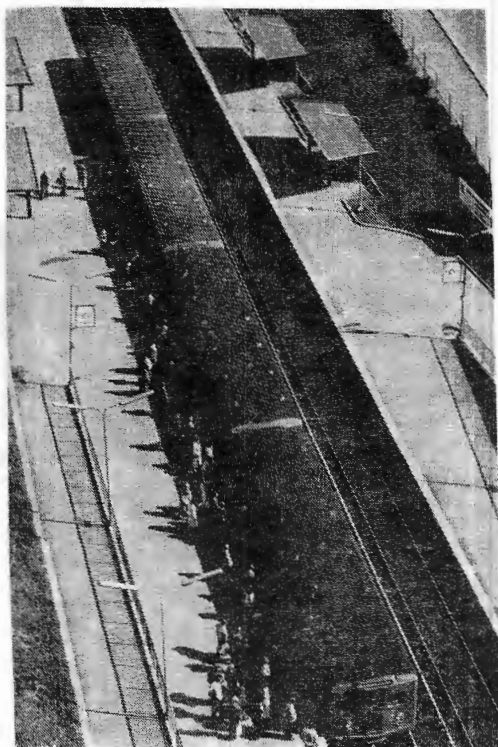
stor betydning. Sporveisbetjeninga er altså hardt plaget av trafikkforholda. Drosje- og yrkessjåfører merker de samme forhold på kroppen. Disse grupper har stor hyppighet av stress-sykdommer, og levealderen er lavere enn gjennomsnittet.

Både for passasjerene, miljøet i byen og de ansatte i trafikken må framkommeligheten drastisk forbedres. Privatbilen må ut av sentrum, og reduseres (halveres) i resten av indre by.

### BANE ER BEDRE ENN BUSS

Det koster selvfølgelig penger å bygge ut banenettet. Dagens dårlige kommunale økonomi medfører at politikerne kvier seg for disse investeringene. Ett eksempel er kollektivbetjeninga av 30 000

T-banen har egne traséer uten plankryss



mennesker i de nye boligfeltene på Søndre Nordstrand. Det er vedtatt å forlenge Lambertseterbanen, men både Oslo Sporveier og de ledende politikere vil helst bare betjene området med buss, fordi dette er billigere. Men det blir et dårligere tilbud, som igjen fører til økt bilbruk:

- Buss er generelt mindre attraktivt enn bane (komfort, regularitet)
- Bussen vil bruke lengre tid (bortsett fra muligens ekspressbuss i rushtida)
- Bussen vil ikke kjøre gjennom de samme sentrene og boligkonsentrasjonene som banen.
- Bussruter er lettere å legge ned enn baner.

Dessuten vil bussrutene (fra Søndre Nordstrand ca. 30 busser i rushtimen) belaste veiene og boligområdene i indre by, mens banen til sammenlikning går under jorda. Sentrum er allerede nesten overbelastet med busser i noen gater.

Vi mener derfor at banene må forlenges der dette er mulig, og at statens riksveimidler må brukes til dette.

#### KOLLEKTIVTAKSTENE BARE STIGER

Fra 1979 til 1983 har prisen på enkeltbillett steget fra 3 kr. til 8 kr., måneds-kortet har steget fra 90 til 200. Passasjertallet har gått drastisk ned i denne tiden. Denne utviklingen er ikke i tråd med Høyres og Arbeiderpartiets valglofter om å satse på kollektivtrafikken og redusere bilbruken. Det er altså det motsatte som skjer.

Oslo Sporveiers "underskudd" kan synes stort. Men for det første er det lite i forhold til f.eks. København og Stockholm, også sett i forhold til folketallet. For det andre mener RV det er feil å snakke om underskudd i denne sammenheng. Kollektivtrafikk er et offentlig tilbud på linje med skole og helsevesen. Man snakker da ikke om underskudd i skolevesenet. Vi mener derfor prinsipielt at også kollektivtilbudet burde vært gratis, hvertfall arbeidsreisene. Men med dagens økonomi er dette urealistisk, og vi går nå inn for å senke prisene til 1980-nivå. RV er enig i

at det skal være forskjellig pris på enkeltbilletter og på flerreisekort av hensyn til rasjonaliteten. Men vi mener altså at begge idag er for høye og at begge må senkes. Dette er helt nødvendig dersom ikke kollektivtrafikken skal prise seg ut av markedet i forhold til privatbilen.

## NÖDVENDIGE TILTAK FOR "EN BEDRE BY"

I dagens Oslo ser vi tydelig at det ikke er innbyggernes behov som betyr mest for planleggere og politikere. De som bor her har måttet leve på næringslivets og transportbehovets premisser. De med penger og makt har i større grad klart å unngå ulempene enn de uten. På mer enn en måte er det to ulike verdener for en som bor i Risalléen og en som bor i Gamlebyen.

Hva må til for å gjøre Oslo til en bedre by også for de som bor på den "gale" sida? En viktig forutsetning er at alle har tilgang på eller aller helst bor i et bilfritt miljø. Noen nye bydeler har fått til dette, i andre må vi godta kompromissløsninger. Stengt for gjennomkjøring og/eller bort med fremmedparkering er eksempler på kompromisser.



Trafikken gjør det utrygt for de eldre

## TILTAK I INDRE BY (INNAFOR KRIKEVEIRINGEN)

BILENE MÅ VIKE FOR Å AVGI AREAL  
TIL KOLLEKTIVFELT, GATETUN, SYKKEL-  
VEIER o.l.

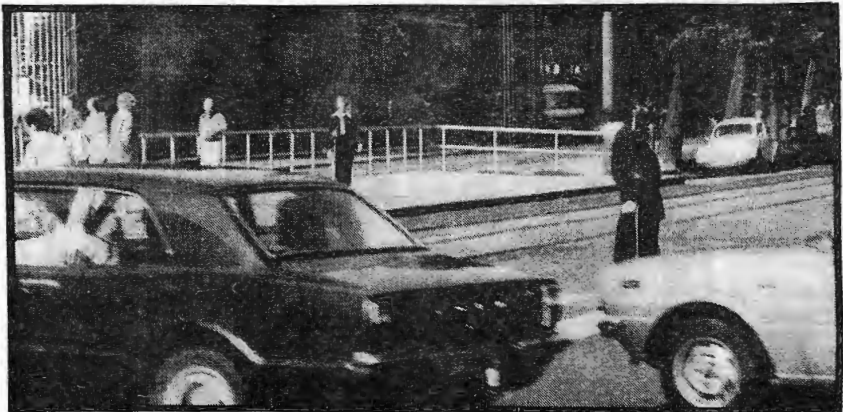
Gatebruksplanen for indre by har som mål å skape bilfrie områder. Dette skal gjøres ved å konsentrere trafikken til noen få hovedgater, for derved å kunne stenge andre. På denne måten skal det også gis plass til egne kollektivtraséer og til sykkelveier. RV støtter målene og tanken bak denne planen.

Vi mener at erfaringene fra for eksempel Grünerløkka og Skillebekk er bra, til tross for en del mangler og problemer. Men trafikken i indre by er for stor. Dette gjør at ulempene blir enda større i de få hovedgatene (Toftesgate, Bygdøy Allé), både for de som bor der, og som barrierer for de som skal krysse. Det er derfor en vesentlig mangel ved planen at den ikke samtidig legger opp til redusert

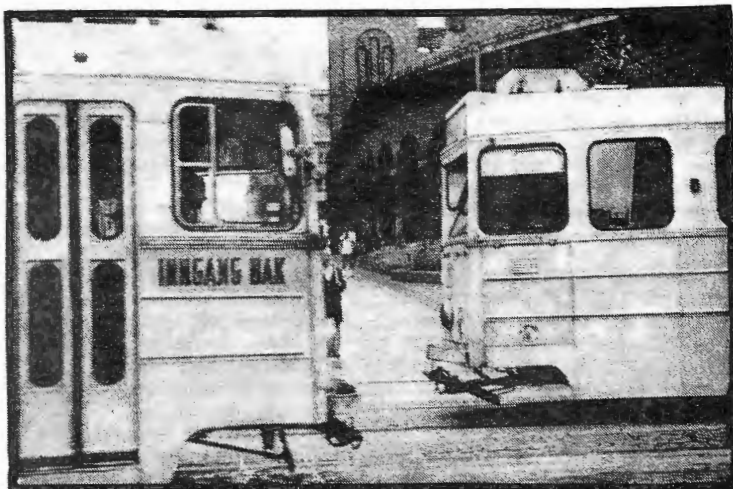
bilbruk. Det som skjer er at hovedveinettet isteden utbygges til å opprettholde dagens trafikkmengder. Vi mener det er realistisk, både teknisk og økonomisk, å halvere biltrafikken i indre by (omtales i andre kapitler).

Parkering i indre by er et stort problem, både for næringslivet og for beboerne. Nødvendig nyttetransport må sikres parkeringsplasser. Antall plasser i sentrum må tilpasses dette. "Matpakkekjøring" må reduseres til et minimum og overføres til kollektivtransport. Beboerne i indre by må sikres parkering. En del av denne må fortsatt skje på gata. Der det er mest behov for å bruke gata til andre ting (f.eks. gatetun) bør det bygges parkeringsanlegg. Dette må forsikteres av kommunen, og senere betales av brukerne.

Kollektivtraséer og sykkelveier er det svært få av i indre by idag. Dette skyldes at begge deler må ta av dette areal som bilen idag bruker. Dette blir altså nok et argument for reduksjon av biltrafikken.



De eldre er utsatte i trafikken



Bytrikken er en miljøvennlig transport

Spesielt handelstanden er imot dette fordi de mener at omsetningen er avhengig av at bilen kan kjøre hvor som helst. Derfor har også Høyre stoppet og trenert alle saker som går på bekostning av privatbilen (kollektivfelt i Theresesgate, sykkelfelt i Torggata). Derfor er det også vanskelig å få til kollektivprioritering i lyskryss på bekostning av privatbilen. Vi mener at alle disse tiltak er nødvendige for å få til forbedringer i indre by. Bytrikken må styrkes teknisk og den må få egne traséer.

Sentrumskjernen må gjøres fri for privatbiler. Dette for å gjøre det trivelig å oppholde seg der, og for å bedre forholdene for vare- og godstransporten.

RV er imot forslaget om bompenger rundt hele indre by, som middel til å redusere trafikken. Dette favoriserer de med høye inntekter, og de som får firmaet til å betale (ofte de samme personer). Det må bli like vanskelig for alle å kjøre privatbil i indre by, dersom det ikke er nødvendige formål (beboere, nyttetransport).

#### TILTAK I YTRE BY

Mange nye drabantbyer har som tidligere nevnt bilfrie områder. Arbeidet med dette må fortsette også i de eldre drabantbyer og i småhusområder.

Støyskjerming av hovedveiene og reduserte hastigheter på boligveiene må gjennomføres raskt. Ingen av disse tiltak krever store pengesummer.

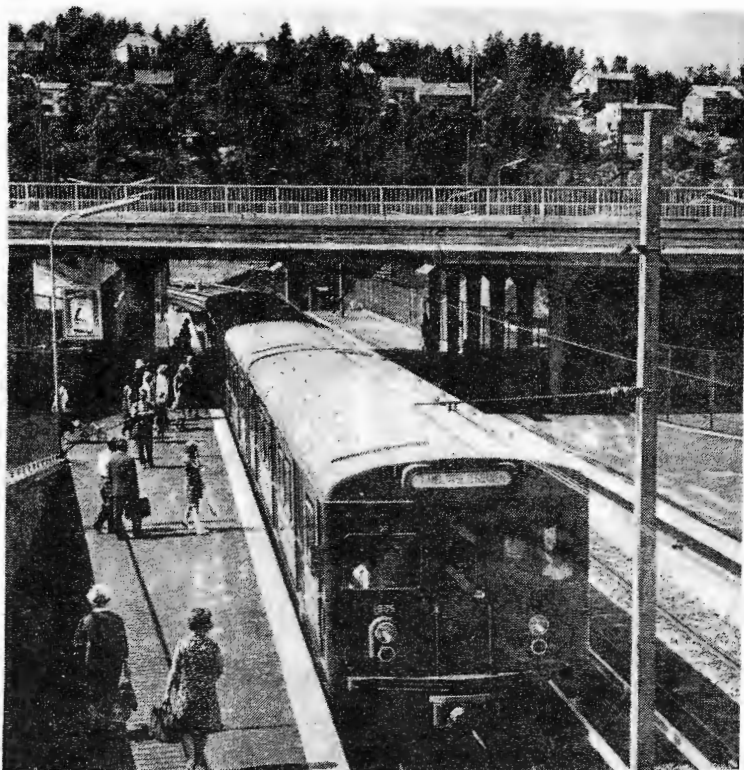
Det viktigste tiltak i ytre by er bedre kollektivtransport. Både for å sikre beboerne raskere transport til jobben, men også for å legge grunnlaget for færre biler gjennom indre by. For å få til dette må det settes opp hyppigere avganger og raskere kjøring på egne felt. Dessuten må rutenettet utvides. Eksempler på dette er forlengelse av Lambertseterbanen til Søndre Nordstrand og forlengelse av Sinsentrikken til Tonsenhagen. Pendeldrift mellom banene i øst og vest er viktig fordi stadig fler jobber på motsatt side av byen enn der de bor. Nedskjæringer i de offentlige budsjett har den siste tiden ført til færre avganger på Grorudbanen og dårligere tilbud spesielt om kveldene og i helgene. Dette vil selvfølgelig bare forverre bymiljøet i Oslo.

"Linjenettsanalysen" for Oslo Sporveiers virksomhet pågår for tiden. Den vil sannsynligvis konkludere med at banesystemet skal være stammen i kollektivnettet, og at flere bussruter i ytre by skal mates til banene istedenfor å kjøre til sentrum. RV innser selvfølgelig behovet for å drive rasjonelt. Men dette må ikke gå på bekostning av trafikkantene. Dersom dette skal gjennomføres må vi derfor kreve: Flere vogner i banesystemet, bedre overgangsterminaler med korte gangavstander og pendeldrift mellom øst og vest. Dette siste for å oppveie det at det blir en ekstra overgang fra buss til bane. Under ingen omstendighet må reisetidene bli lengre enn de er idag. Kanskje kunne det derfor kjøres ekspressstog på T-banen fra terminalene til sentrum.

RV vil ha bygget innfartsparkeringsplasser ved banene. For pendlere utenfra

bør de bygges ved bygrense i tilknytning til jernbanen. For beboere i ytre by bør de bygges i nærheten av Store Ringvei i tilknytning til T-baner og forstadsbaner. Dersom disse skal bli benyttet må det selvfølgelig kombineres med restriksjoner på bruk av privatbil i indre by.

Til slutt en kommentar til diskusjonen om nybygging av boliger og arbeidsplasser i Oslo fram mot år 2000. RV er for å bevare Marka slik den er. Men vi er helt imot de som sier at vi må fortette i indre sone og spesielt i byfornyelsesområdene. Dette er fra før de tetteste områdene i hele landet, og de mangler arealer til både lek og parkering og offentlig service. Nei, det eneste naturlige må da være å fortette der hvor det fra før er mest glissent, nemlig i villaområdene i vest. Alle kaksetomtene på for eksempel 10 mål kan fint gi plass til



Lambertseterbanen  
må forlenges til  
Søndre Nordstrand

50 rekkehus eller til 200 leiligheter i blokk.

Nye arbeidsplasser bør ligge mest mulig sentralt, eller langs banene, for at arbeidsreisene kan foretas med kollektivtransport.

## SAMFERDSELSØKONOMI I OSLO

### SAMFERDSELSPLANEN 1980-90

I juli 1980 offentliggjorde Oslo kommune en rapport som heter "Supplerende utredning til Oslo samferdselsplan 1980-90". Her står det at dersom vei-systemet skal utbygges for å avvikle dagens trafikkmengder på en tilfredsstillende måte, så vil det koste ca. 2,5 milliarder. Samtidig sier rapporten at dersom det investeres 1 milliard i bane-systemet (forlengelser, pendeldrift, flere vogner), så betyr dette en økt kapasitet som kan bidra til å redusere biltrafikken med 40 %!

Uansett om disse tallene er grove og unøyaktige, og selvom mange andre tiltak også må gjennomføres for at 40 % av bilistene skal sette bilen hjemme, så er sammenlikningen interessant. De aller fleste politikere sier nemlig at vi må bygge ut kollektivtilbudet og redusere

bilbruken. Dette fordi bilen skaper støy, eksos og ulykker. Spesielt de 150 000 beboerne i indre by merker dette på kroppen. Men hva gjør så politikerne når pengene skal bevilges? Jo, de vedtar å bygge Smestadkryss til 250 millioner, de planlegger en Ljabrud diagonal til 100 millioner og et toplans Ryenkryss til 100 millioner. Alle disse prosjekt, samt fler i samme klasse, vil gjøre det enklere og raskere å kjøre bil til byen, med de plager og ulykker det fører til. Samtidig sies det at vi ikke har råd til å bygge T-bane til Søndre Nordstrand hvor det skal bo 30 000 mennesker. Vi har heller ikke råd til å bygge ut pendeldrift mellom banene i øst og vest, eller til to nye banestasjoner i Homannsbyen og på Frogner (NSB). Og takstene på kollektivtilbudet er nesten tredoblet siden 1980, og har altså steget mer enn til og med bensinprisen.

RV mener at byens befolkning ikke er tjent med denne utvikling. Halvparten av beboerne har ikke førerkort, og er altså avhengig av kollektivtransport. Miljøulempene er nevnt foran. I tillegg kommer økonomien: I byer er det opplagt mer samfunnsøkonomisk. Det regnestykket har ingen gjort fullstendig, sannsynligvis fordi sterke krefter tjener store penger på bilismen. I Oslo har vi ca. 150 000 biler. Gjennomsnittlig koster



Skal bilismen få breie seg i Oslo?

hver bil 20 000 kroner pr. år, det blir tilsammen 3 milliarder pr. år for bilenes drift. Utgifter til politi, ulykker samt miljøulemper er ikke med i dette tall. (Veibyggning og vedlikehold er delvis med fordi disse delvis dekkes av skatt og avgifter, som igjen inngår i de 20 000 pr. bil.) En stor del av disse kostnadene vil kunne spares dersom folk slipper å kjøre egen bil til jobb hver dag. I tillegg er det altså slik at de gigantantleggene i veisystemet, som er beskrevet foran, ikke blir nødvendige dersom biltrafikken reduseres. RV krever at størstedelen av "riksveimidlene" skal brukes til å bygge ut kollektivtilbudet, istedenfor som idag til veisystemet. Dette er forøvrig i tråd med Stortingets vedtak om Stortingsmelding nr. 9, men som ikke blir fulgt opp i praktisk politikk hverken av Stortinget eller av bystyret.

#### AVSTAND MELLOM VALGLØFTER OG PRAKSIS

#### VI MÅ VENTE HARDERE ANGREP PÅ FELLESGODENE.

- Den kommunale økonomi er dårlig. Da skyves transportkostnadene over på den enkelte, selvom dette totalt sett koster mer. Dette kan skje fordi staten har god økonomi, og det er bygging av riksveier som prioriteres. Staten tar med andre ord ikke ansvar for den lokale kollektivtrafikk, men investerer ca. 100 millioner hvert år i Oslo for den lokale biltrafikk. Denne politikk er forøvrig helt i tråd med den som føres i andre sektorer: offentlige fellesgoder skjæres ned, og hver enkelt må klare seg best mulig med egen lommebok. Det er en utrolig kort-siktig økonomisk politikk, som i hovedsak vil være den samme enten Høyre eller Arbeiderpartiet har flertall, fordi ingen av disse har noen vesentlig forskjellig løsning på den kapitalistiske krise.

- Sterke pengekrefter ønsker økt bilisme. Oljeselskaper og bilprodusenter hører til de mektigste i verden. Mer direkte press på byens politikere utøves av Oslo han-

delstand. Den var i sin tid mot etablering av gågate i Karl Johan, av frykt for at omsetningen ville synke. Folks trivsel i gatene var selvfølgelig uviktig i forhold til deres egen profitt. At de senere oppdaget at gata ble en gullgrube for dem, er jo en annen sak.

Nå protesterer handelstanden igjen mot restriksjoner på den frie bilbruk. De bryr seg overhodet ikke om at en stor del av de 150 000 beboere i indre by lever i et daglig helvete av støy, eksos og utrygghet. En egen sykkeltrasé fra Sinsen til Bygdøy tvers gjennom sentrum, er ferdig planlagt og vedtatt av bystyret. Noe er bygget gjennom Grünerløkka, men handelstanden har inntil videre stoppet resten fordi et bilfelt i Torggata måtte "ofres". Dette kan skje fordi Høyre mener at handel og penger er drivkraften i all form for liv, og at demokrati er det samme som kapitalistenes rett til å tjene penger.

Statens vegvesen er en av de eldste offentlige etater. Byingeniøren var den forlengede arm på lokalplanet. Disse bygget selvfølgelig ikke veier for at arbeidsfolk skulle få reise på ferie eller på besøk til hverandre. Nei, veiene ble først og fremst bygget for å sikre kapitalistenes framskritt og profitt. Den kan virke som denne historiske opprinnelse fortsatt preger veietatene. De er hvertfall en maktfaktor idag som fremmer bilens interesser med betydelig styrke. Når trekløvert politikere, handelstand og veieksperters slår seg sammen på denne måten, er det kanskje ikke så rart at en beboerforening i indre by føler seg noe maktesløs.

- Den politiske ideologi, som spesielt Høyre fremmer, er også en årsak til denne utvikling. Det skal liksom være demokrati at alle kan kjøpe hva de vil, oppføre seg som de vil og kjøre bil hvor de vil, uten hensyn til dem det går utover. Samtidig presenteres det som livslykke å ha eget svømmebasseng og egen Volvo. (Kollektivtransport er for gjennomsnittsmennesket). Dette har igjen en selvfølgelig sammenheng til kapitalistenes behov for å selge mest mulig.



Beijing år 1980 - Oslo år 2000?

#### HVOR VIL RV TA PENGENE?

- Biltrafikken i indre by må halveres, og sentrum må få en bilfri kjerne. Dette krever en vesentlig utbygging av kollektivsystemet til en langt større kapasitet. Pengene må tas fra "riksveibudsjetten" istedenfor å bygge ut alle de veinlegg som nå planlegges. Samtidig må det bli vanskeligere å parkere for de som ikke bor i indre by, og veinettet må innsnevres slik at mange presses over på kollektivtrafikk. Denne overgang kan skje naturlig dersom kollektivtrafikken blir billigere og raskere, for eksempel ved å gi bussene egne felt på bekostning av bilfelt.

- "Gatebruksplanen" og "Barneplanen" må gjennomføres i hele indre by. Dette betyr å bygge gatetun, legegater og utbedre bakgårdsrom slik at voksne og barn

kan oppholde seg utendørs i nærheten av sin bolig. I tillegg betyr det egne kollektivtraseer og traséer for gang- og sykkeltrafikk. Kostnadene er beskjedne i forhold til mye annet som det brukes penger på: 35 millioner pr. år i 10 år for barneplanen og tilsvarende 15 millioner for gatebruksplanen. For 500 millioner er det altså mulig å gjøre indre by til et levelig boområde. Dette er ikke mer enn halvparten av det beløp som politikerne vedtok å bygge tunnel under Akershus (Grunnlinja) for tre år siden, og som nå igjen er aktuell å bygge.

- I ytre by er det enklere å legge biltrafikk utenom boligområdene. Vi er ikke imot at folk har bil, men vi er imot bilkjøring i sentrale byområder og i boligområder. Vi krever derfor bilfrie

boligområder, reduserte fartsgrenser i alle bolig-gater og sikre skoleveier i ytre by.

- Gratis kollektivtransport mellom bolig og arbeid. Med dagens bolig- og arbeidsmarked i Oslo kan ikke folk velge hvor de vil bo og jobbe. Kapitalistene må derfor betale den merkostnad som følger av lang avstand mellom bolig og arbeid. Dette kan gjøres enten ved direkte driftstøtte til kollektivtrafikken, eller ved å gi alle ansatte gratis månedskort.

- Samfunnets fellesgoder må finansieres ved hardere skattlegging av de deler av næringslivet som driver med større profitt enn noensinne. Den siste tids avsløringer av rederier, skipsverft, oljemonopoler og avis-konger viser at pengene finnes. Men de holds skjult, investeres i andre land og i 3. verden og de gambles bort i kortsiktige plasseringer. Hverken Høyre eller Arbeiderpartiet har vist noen vilje til å få kontroll med denne del av den norske økonomi. RV krever hardere skattlegging men har ingen tro på noen demokratisk styring av disse pengene før arbeidsfolk selv tar makta, og innfører sosialisme i Norge.

## VÅRE STANDPUNKTER OM FØLGENDE SAKER :

### FRAM FOR BEDRE OG BILLIGERE KOLLEKTIVTRAFIKK!

Kollektivtransport gir et tilbud til alle, og fungerer sosialt mer rettferdig enn privatbilismen. Den er en rasjonell måte å utnytte samfunnets ressurser på. En omlegging fra privatbil til kollektivtrafikk vil bety færre ulykker og en enorm bedring for bymiljøet.

RV vil derfor bygge ut nettet, senke takstnivået og legge restriksjoner på bilbruken i byen.

Vi vil sloss mot ideer om innskrenking i kollektivtilbudet ut fra snevre, bedriftsøkonomiske argumenter - en argumen-

tasjon som politisk vil bli brukt i økende grad i kjølvannet av krisa.

Utvidelse av dagens rutenett må skje i Oslo Sporveiers - ikke private trafikk-selskapers regi. Siktemålet er å samle all kollektivtrafikk i Oslo-området i ett offentlig selskap. Evt. rasjonaliseringsgevinst som følge av omorganisering eller andre tiltak må komme kollektivtrafikken til gode.

RV krever full statsstøtte til driften av kollektivtrafikken i Oslo. Utbygging av nye baner må få statstilskudd på lik linje med riksveimidler.

Komfort, service og sikkerhet skal være i samsvar med trafikantenes interesser. Bl.a må T-banesperrere forbli betjente.

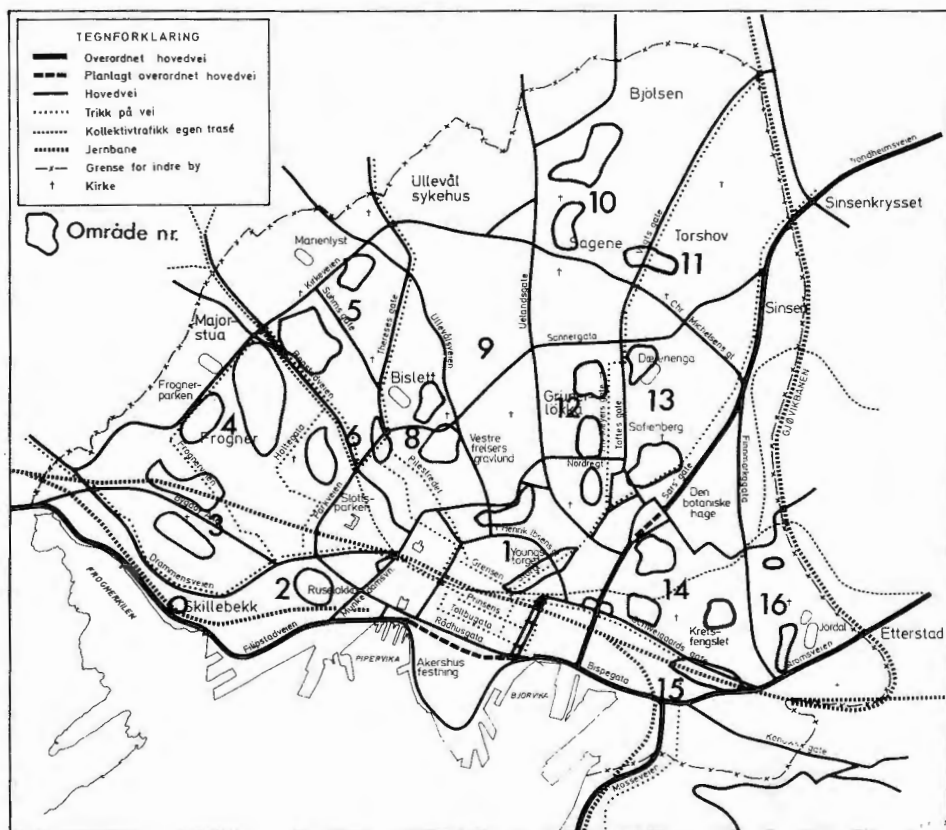
Viktige saker for perioden blir:

- Forlengelse av Lambertseterbanen til Søndre Nordstrand og Sinsen-trikken til Årvoll.
- Innkjøp av leddsporvogner til å dekke alle ruter.
- Modernisering av bussparken.
- Prosjektering av en ny, mer hensiktsmessig vogntype til enmanns-betjent drift på de vestlige baner.
- Rask innføring av aktiv signal-prioritering og egne traséer for kollektivtrafikken i hele indre by.
- Gjeninnføring av 7 1/2 min. rute på Grorudbanen.

### ...OGSÅ FOR FUNKSJONSHEMMEDE

Transporttjenesten for funksjons-hemmede (TT) har stadig snevret inn sitt tilbud. RV vil snu utviklinga og utvide tilbudet, både når det gjelder hvem som kan få det og antall reiser. Vi vil opp-heve diskrimineringa som foregår ved at TT-trafikanter ikke får bruke månedskort.

TT er et offentlig ansvar, og må forbli på Oslo Sporveiers hender.



### BOMILJØ I INDRE BY

Det er to viktige årsaker til at befolkningen i indre by ble halvert fra 1950 til 1980: Den eksplosivt økende trafikk, og den lave boligstandard. "Gatebruksplanen" for indre by har gode intensjoner om å skape oppholdsarealer utendørs for barn og voksne, som RV støtter. Men det er ikke en god løsning å bare flytte trafikken fra en gate til en annen. Trafikken må i tillegg reduseres, og overføres til kollektive transportmidler. RV vil ha som langsiktig mål å halvere trafikken i indre by. Vi går derfor imot store veiprosjekter som "Grunnlinja" (under Akershus og Rådhusplassen) og stadig flere toplanskryss. Pengene må isteden brukes til gatetun, sykkelveier, kollektivfelt og utbygging av banesystemet. RV ønsker et bilfritt sentrum.

Noen boligområder i indre by har den laveste standard i hele landet. Byfornyelsen skal bedre disse forhold, men det går sent og mange må flytte på grunn av økonomi. RV mener at den "30-års standard" som det nå planlegges etter må være et utgangspunkt. Men husbanken må finansiere dette på en slik måte at de som bor der idag kan bli boende. Dessuten må beboerne selv få være med å planlegge utbedring av sin egen bolig slik at standard og gjennomføringstakt kan tilpasses behovene.

Bedre boligstandard, kombinert med oppholdsarealer ute og bolig-gater frie for gjennomkjøring, vil kunne bidra til at indre by igjen blir et levelig bo-område.

For å oppnå dette må den foreslåtte "Barneplanen" gjennomføres, og kommunen må bevilge 35 millioner kroner pr. år i 10 år for at det skal bli mulig.

#### SONEPARKERING - JA! AVGIFT - NEI!

Kommunen ønsker å innføre soneparkering mot avgift. På denne måten vil stat og kommune løse parkeringsproblemene, og langt på vei trafikkproblemene, i Oslo uten at det koster dem ett øre.

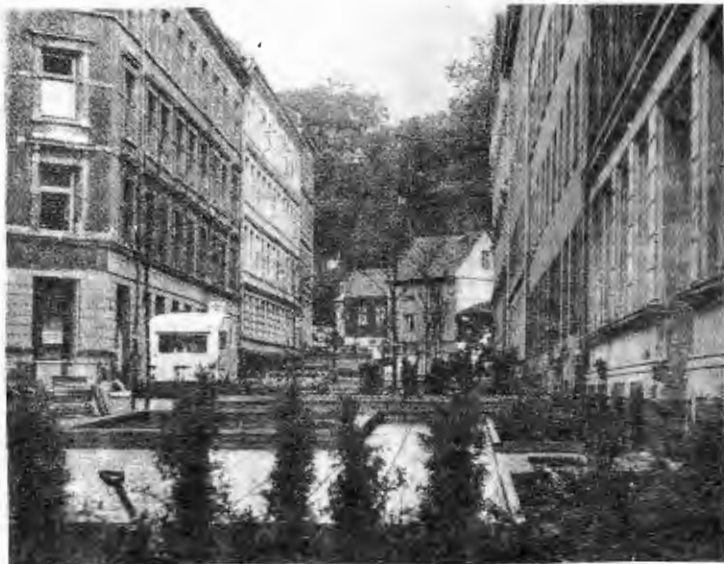
På denne måten forsøker de å få oss til å tro at parkeringsproblemene i indre by er den enkelte bil-eiers ansvar. De retter søkelyset mot den enkelte bil-eier istedenfor å innse at problemene vi idag står opp i skyldes kommunens manglende evne og vilje til å møte økt bilhold med tiltak som reduserer ulempene bilen medfører.

Fremmedparkering er et stort problem i indre by. Hva er det som gjør det rimelig at bil-eierne i indre by skal betale for å løse det problemet?

Befolkninga i indre by har gjennomsnittlig lavere inntekt enn resten av byen. I tillegg er boligstandard lav og "tilbudet" på utemiljø og rekreasjonsmuligheter dårligst.

Beboerne i indre by, som i årevis har betalt skatt til stat og kommune, er samtidig de som har fått minst tilbake i form av investeringer fra kommune.

Kommunen mangler penger. Dette skyldes en omlegging av statens politikk overfor kommunene, som begynte i 1978. Fram til 1978 var det en klar historisk tendens at en større og større del av nasjonalinntekten ble brukt til fellesformål. Bl.a. gjennom økte overføringer til kommunene fra år til år. Etter 1978 er statens overføringer til kommunene sunket fra 22,1 % av Norges disponible inntekt i 1978 til 18,7 % i 1981. Hadde prosentandelen blitt opprettholdt på 78-nivå, ville kommunene hatt 8-9 milliarder mer å rutte med i 1981. Isteden fører staten en politikk som gjør kommunene fattigere mens staten blir rik.



Trafikken må bort fra bomiljøet



Mye trafikk skaper store miljøproblemer

Idag har staten, ved Stortinget, gitt Oslo kommune lov til å pålegge bil-eierne i indre by ekstra-skatt i form av betaling for sonkort. Det er sviende urettferdig at ikke staten og kommunen er villige til å investere for å løse parkerings- og trafikkproblemene i indre by, men isteden legger det økonomiske ansvaret for disse problemene på skuldrene til den enkelte bileier.

Oslo kommune må inngå forhandlinger med staten om å bruk av statens overskudd til å løse parkeringsproblemene i indre by.

Vi krever soneparkering uten betaling.

#### GRUNNLINJA

Denne tunnelen fra Filipstad til Børsen, under Rådhusplassen og Rådhusgata, er kostnadsberegnet til ca. 1 milliard kroner. Den ble vedtatt utsatt på ubestemt tid av bystyret i 1980, fordi andre prosjekt ble ansett som viktigere i forhold til den transportpolitiske linje som ble vedtatt (utbygging av kollektivsystemet, trafikksanering, Strømsveien i tunnel under Vålerenga).

Nå, 3 år senere, har Høyre og Arbeiderpartiet allerede glemt sine vedtak og går igjen inn for å bygge grunnlinja i tunnel. Det er to årsaker til dette: 1) Det er gitt grønt lys for bompengefinansiering, dvs. at den ikke skal betales av de knappe samferdselsbudsjetter. 2) Konkurransen "Byen og fjorden år 2000" har vist hvor mye fint som kan bygges langs fjorden dersom bare trafikken legges under jorda. Argumentene for grunnlinja fra før har vært: Bedre flyt og framkommelighet for biltrafikken gjennom sentrum, og bedre miljø på Rådhusplassen og i Rådhusgata.

RV er enig i flere av disse målene, men er motstander av å bygge dette gigant-anlegget. Flere av målene kan nås ved enklere midler, og dessuten mener vi at Oslo trenger en helt annen samferdselspolitikk dersom byen skal bli bedre å bo i og leve i. Men først kommentarer til argumentene over: 1) Bompengefinansiering betyr ikke at dette prosjekt ikke vil gå ut over andre uløste oppgaver i byen: Dersom grunnlinja blir bygd, og skal kunne utnyttes fullt ut, må veinettet utvides mange andre steder. Flaskehalsene på Filipstad, Skøyen og



E6/Strømsveien gjennom Vålerenga Vålerenga er sterkt belastet av gjennomkjøringstrafikk

Lysaker i vest samt Bispelokket og Gamlebyen i øst må utvides. Dette krever store investeringer, og det legger opp til en økt bilbruk som RV ikke ønsker, og som bystyrevedtaket i 1980 lurte velgerne til å tro at de store partiene heller ikke ønsket. Denne utbyggingen og den økte bilbruk vil i tillegg forsterke behovet for en ytterligere utvidelse av Store Ringvei samt andre viktige veiforbindelser. RV har ingen tro på at dette ikke vil gå på bekostning av en utbygging av kollektivtilbudet. Når Høyre og Arbeiderpartiet ønsker å bygge grunnlinje er dette et uttrykk for hva de mener er viktig for Oslo nå, samtidig som kollektivtilbudet blir dårligere og dyere. De tror på den amerikanske drømmen om å bygge seg ut av trafikkproblemene, mens RV mener at ingen amerikanske byer noensinne bør bli modell for Oslo. Der har privatbilismen klart å ødelegge de fleste sentrale bydeler.

Uansett hvordan grunnlinje finansieres vil den danne grunnlag for hvordan byens trafikkproblemer skal løses i lang tid framover. Dette er ikke i tråd med hva RV mener er viktig for Oslo nå, nemlig: Bedre kollektivtilbud, trafikkсанering og redusert bilbruk.

2. Konkurransen "Byen og fjorden år 2000 har ikke vist at grunnlinja er nødvendig for å skape bedre kontakt mellom sentrum og fjorden. Grunnlinja var nemlig en premis i konkurranse-reglene, og de få som har prøvd å løse oppgaven uten å forutsette grunnlinja, har blitt kritisert av juryen for dette. Ideellt sett burde selvfølgelig all trafikk innafor Kirkeveiringen vært lagt under jorda, vi trenger ingen arkitektkonkurranse for å finne ut det. Det er bare ikke sikkert at dette heller ville bli en god løsning (tunnelene må tross alt opp et sted), og uansett må vi alltid prioritere mellom hvilke prosjekter som er viktigst og som gir størst gevinst for miljøet og/eller for transportstandard.

RV er enig i at muligheten for folk flest til å nærme seg fjorden fra sentrum idag er for dårlig. De to viktigste punktene der dette burde vært mulig er Rådhus-plassen og Bjørvika. Grunnlinja gir ingen forbedring i Bjørvika. I begge disse kontaktpunkter kan E 18 legges under jorda i ca. 100 meters lengde, noe som skulle gi god mulighet til kontakt med fjorden. Dersom biltrafikken i tillegg ble halvert (omtalt lenger foran), ville dagens vei-bredde rundt Akershus være tilstrekkelig slik at Rådhusgata bare avvirket lokal trafikk. En halvering av biltrafikken er

selvfølgelig ikke gjort i en håndvending. Men det er nødvendig dersom spesielt indre by skal styrkes som boområde. Dette vil kreve en helt annen samferdselspolitikk, og prioritering av hvor pengene skal brukes, enn det Høyre og Arbeiderpartiet står for idag. Bygging av grunnlinja er en del av denne politikken, og vil gjøre det svært mye vanskeligere å legge til en politikk for et bedre bomiljø i Oslo.

#### VARE- OG GODSTRANSPORT

På veiene utgjør denne transport ikke mer enn totalt ca. 10 % av trafikken i Oslo. Den forårsaker imidlertid store ulemper (støy, rystelser) for de som bor langs de mest benyttede hovedårer. Ideelt kunne sikkert mye av dagens gods-transport vært overført til jernbanen eller til sjøtransport. Men bedriftene finner det mer lønnsomt å overføre stadig større godsmengder til trailere. Dette betyr større utgifter til veier, og det betyr større miljøulemper, og et høyere energiforbruk. Det kapitalistiske system viser seg igjen udugelig til å utnytte ressursene samfunns-økonomisk.

Men uansett må selvfølgelig en del transport i Norge foregå med bil. Dette må derfor organiseres slik at næringsliv kan blomstre og arbeidsplasser opprettholdes, men med minst mulig sjenanse for beboere og andre brukere av byen.

Vare- og godstransporten må derfor samordnes bedre, gjøres mer effektiv slik at antall nødvendige biler reduseres. Det må bli et krav til kommunen at det planlegges omlastingsterminaler for lokal distribuering. Det må deretter bli et krav til bedriftene at disse brukes, og at transportene samordnes med andre bedrifter.

Privatbilismen spesielt i sentrale bydeler er idag til hinder for vare- og godstransporten. Dette gjelder både framkommeligheten i rushtida over hele byen, og det gjelder parkering for avlasting i sentrum hele dagen. RV's krav om halvering av biltrafikken i indre by vil derfor bety en forbedring for vare- og godstransporten. Dette er samtidig den eneste veien å gå dersom alle skal oppnå forbedringer og dersom indre by skal bevares som et bo-område. Næringslivet selv tar stadig til orde for å gå den motsatte vei, nemlig å bygge ut veinettet i takt med den stadig økende bilbruk. Erfaringer fra andre land har vist at dette ikke løser problemene for vare- og godstransporten. Veinettet vil nemlig hele tiden bli benyttet opp til sitt metningspunkt, slik at nyttetransporten vil slite med akkurat de samme framkommelighetsproblemer.

#### HOVEDFLYPLASS FOR OSLO/ØSTLANDSOMRÅDET

Prognosene for trafikken på Fornebu regnet med en kraftigere økning enn den



Tungtransporten på veiene fører til store miljøulemper

vi har hatt. Ca. 4.5 mill. passasjerer årlig går over Fornebu. Det er enda mulig å doble kapasiteten, som skulle rekke 15-20 år framover. Dette til tross for at av miljø-hensyn er natt-flygging ikke mulig. På Gardemoen trengs ikke slike hensyn å tas. Uten negative virkninger kan Gardemoen bygges kraftig ut.

Hobøl-planen må nå skrinlegges og arealen frigis.

Det meste av persontransporten til/fra Oslo kan gå med jernbanen. Et spor knytter allerede Gardemoen til Gjøvik-banen. Til Fornebu kan det legges spor fra Lysaker. Dette vil redusere mye av biltransporten og gi gode overgangsmuligheter i sentrum og Oslo S.

## OSLO HAVN

Oslo havn har stor betydning for mange arbeidsplasser særlig innen engros/lager og transport. Godsmengdene over Oslo havn har stagnert de siste åra, til tross for at transportarbeidet totalt i landet har økt. Biltransporten har økt på bekostning av bane- og sjøverts transport, en utvikling som både miljømessig og samfunnsøkonomisk sannsynligvis er lite gunstig.

Men Oslo havn er fortsatt en stor havn, i nordisk sammenheng, og den største i Norge. Problemet synes å være arealknapphet i en tid da containertransport blir stadig mer omfattende, en virksomhet som krever store lagringsarealer i kaiens nærhet. Dette har medført at f.eks. Gøteborg er en sterk konkurrent.

RV mener det er viktig å sikre havnevirksomheten i Oslo, av hensyn til at Oslo er den største arbeidsplasskonsentrasjon i landet, og havnas betydning for dette. En eventuell deling av virksomheten mellom Oslo og andre byer (Fredrikstad, Drammen) diskuteres, men RV kan ikke ta stilling til dette før de fulle konsekvenser er utredet.

I en hardt presset hovedstad er det naturligvis kamp om arealene, spesielt de som ligger mest sentralt. Hensyn til arbeidsplasser er imidlertid viktigere enn

de fleste andre hensyn, og også hvilken type arbeidsplasser en by som Oslo skal romme. RV er derfor mot å bygge kongresshotell på Nyland Vest når havna samtidig har arealproblemer. Dersom noen av dagens havneområder skal omgjøres til offentlige områder (og det er absolutt et behov for dette, nemlig at folk flest lettere kan få kontakt med fjorden) så må havna få økt sine arealer andre steder. For eksempel ved større utfyllinger i fjorden langs Mosseveien, eller ved utspredning av Ekebergåsen.

I tillegg må havna sikres med gode forbindelser til de områdene den skal betjene. Det må bygges terminaler for omlastning både til bil og bane. Hovedveinettet må gis god tilknytning til havnearealene, men som nevnt foran må det være viktig at mest mulig overføres til banesystemet, fordi jernbanen både er mer miljøvennlig og mer samfunnsøkonomisk for de fleste transporter i forhold til trailertransport.



Oslo må fortsatt være en viktig havneby

Egne gang-og sykkelveier i Japan.  
Når får vi slike i Norge?



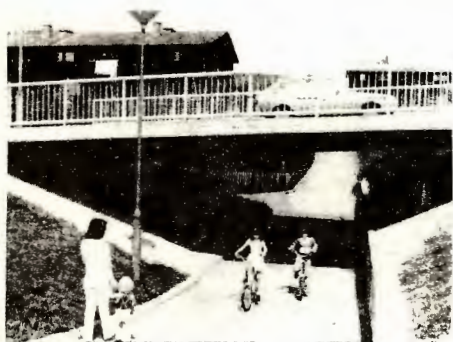
### ER OSLO EN BY FOR SYKLISTER?

Ca. 30 % av antall reiser på en hverdag i Oslo foregår til fots eller på sykkel. Dette er et høyt tall til tross for de dårlige forhold som spesielt syklistene tilbys. RV ønsker at dette tallet skal heves. Både fordi det gir god mosjon for den enkelte, og fordi det kan redusere de ulempene som privatbilen medfører. Mange synes dessuten at det rett og slett er trivelig å sykle, spesielt i hyggelige omgivelser. Dette må stimuleres. Bruk av sykkel økte kraftig i 70-åra. Med det

fulgte dessverre også en økning av trafikulykker der syklistene var inblandet. Mens antall trafikulykker totalt ble redusert i 70-åra, skjedde altså det motsatte med sykkelulykker. Dette skyldes økt bruk, og at tiltak for syklistene på veinetten (sykkelstier, egne traséer i kryss) ikke er blitt fulgt opp i samme grad.

Oslo er altså idag ikke en by for syklistene. Mange fler ønsker å sykle, men tør ikke kaste seg ut i den ofte hjerteløse kampen om veibredden. Derfor må det bygges sykkelstier over hele byen, og kryssene må få egne lysfaser for sykkel. Vi trenger ikke reise lenger enn til København for å lære hvordan dette kan gjøres. Det er nesten utrolig at Oslo ikke er kommet lenger når vi tenker på alle de penger som er brukt på å bygge ut veiene gjennom åra.

En årsak er selvfølgelig at det er for lite plass, spesielt i indre by. I kampen om arealene har dessverre ikke syklistene vært sterke nok i forhold til for eksempel handelstanden. Mange sykkelstier er planlagt, men aldri blitt bygget fordi handelen heller vil ha parkeringsplasser



Det er ofte tryggere å sykle  
i ytre by enn i indre by.



og kjørefelt. Torggata er et eksempel på dette. Denne viktige forbindelsen fra Stortorget via Youngstorget til Anker- torget, burde absolutt vært forbeholdt fotgjengere og syklister. Dessuten blir jo sykkelfeltet gjennom Grünerløkka litt meningsløst når det stopper brått mot en enveiskjøring ved Ankerbrua. Men videreføringen har altså Høyre og han- delstanden stoppet.

I ytre by har mange fortau og sykkelstier blitt stoppet av private hageeiere. Men politikerne har ansvaret. Vi krever at bevilgningene tas på bekostning av de stor veianleggene, og at politikerne viser vilje til å prioritere trafikksikkerhet selvom dette kan gå ut over visse in- teressegrupper.

HVA POLITIKERNE GJØR OG IKKE GJØR MED BYEN VÅR, ER VIKTIG. DET MERKER VI SOM BOR HER.

PLANLØSHETEN OG MANGELN PÅ PERSPEKTIV ER IØYENFALLENDE. TIL POLITIKERNES UNSKYLDNING KAN SIES AT DET SJØLSAGT IKKE ER LETT Å PLANLEGGE I ET SAMFUNN AV PLAN- LØSHET. KAPITALISMEN BYGGER OPP OG RIVER NED I SKJØNN FORENING. UNDER SLIKE FORHOLD ER DET VANSKE- LIG Å NÅ IGJENNOM MED SLIKE END- RINGER VI HAR FORESLÅTT I HEFTET. HVEM ANDRE ENN OSLOS INNBYGGERE VET HVOR SKOEN TRYKKER? MEN HVOR- DAN KOMMER DE TIL ORDE? VI TROR IKKE AT DET FØRST OG FREMST DREIER SEG OM Å VELGE DE RETTE FOLKENE SOM KAN "FIKSE" OPP FOR OSS. STØR- RE FORANDRINGER KOMMER ALLTID ETTER PRESS UTENFRA. I DAG ER NÆRINGS- LIV, BILORGANISASJONER O.L. BEST ORGANI- SERT OG VINNER IGJENNOM SINE BEHOV. BYSTYRET ER DERES FORLENGEDE ARM.

MANGE "SOSIAL-SENTRAL-SAKER" STÅR FOR TUR TIL Å AVSLØRES. BY- STYRET SKAL FÅ MINDRE ARBEIDSRO. RV'S ARBEID I BYSTYRET HAR GITT NO- EN RESULTATER. VI HAR SETT AT BY- STYRE-ARBEIDET HAR STYRKET OG HJUL- PET LOKALE TILTAK OG AKSJONER. MEN AVGJØRENDE ER LIKEVEL AT VI SOM JOBBER OG BOR I BYEN SJØL, TAR AN- SVARET FOR UTVIKLINGA:

VI HÅPER MANGE TAR OPP HANSKEN ETTER HVERT OG UTVIKLER PERSPEK- TIVER PÅ OMRÅDE ETTER OMRÅDE.

SAMFERDSELSGRUPPA  
OSLO RV



## TIL NOTATER

---

### AV ANNET LESESTOFF ANBEFALER VI:

Oslo 1982 - håndbok i kampen mot nedskjæringer. 58 sider. Utgitt av Oslo RV. Kr. 20.  
Redigert av Erling Folkvord

Norsk boligpolitikk fra sosial profil til fritt marked. 83 sider. Utgitt av Oslo AKP(m-l).  
kr. 25.- Redigert av Johan-Ditlef Martens

Oslo 1983 - harde fakta om Høyres hovedstad. 90 sider. Utgitt av Oslo RV. kr. 30.-  
Redigert av Erling Folkvord.

Alt kan bestilles fra Oslo RV's kontor i Bernt Ankersgt. 6 B. Tlf. 41 40 32. Postadresse:  
Boks 211, Sentrum, Oslo I.

TIL NOTATER

**TOM SIDE**

Rød Valgallianse

Tlf. (02) 41 40 32

Postboks 211  
Sentrum, Oslo 1

Bernt Ankers gt. 6B

LOBO, Oslo