

Stans FJELLINJA !

Hva er Fjellinja?

Side 2

Er Fjellinja brukbar?

Side 7

Hvor farlig er Fjellinja for
Gamlebyen?

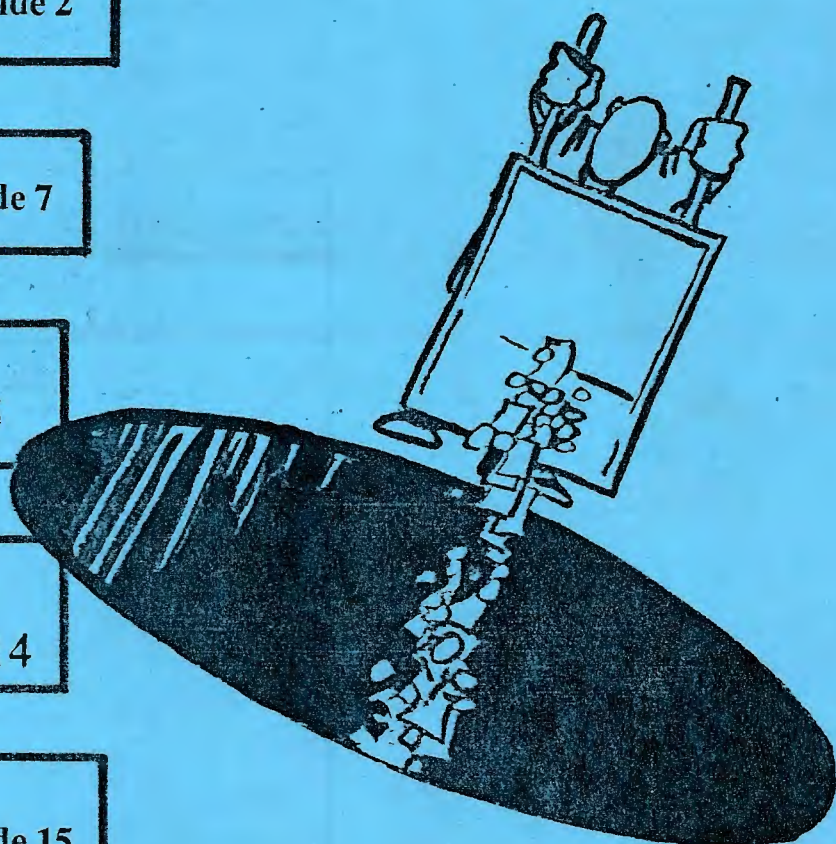
Side 6

Norges dyreste
lunsjprat?

Side 14

Folkene bak Fjellinja og
Vannlinja.

Side 15



Fjellinja — motorveitunnelen som skal knytte E 18 og E 6 sammen under Oslo — blir hovedstadens nye pengesluk. Les mer om kostnadene på side 9.

UTGITT AV RØD VALGALLIANSE I OSLO

FJELLINJA - PLAN OG PROFIL

Framnes

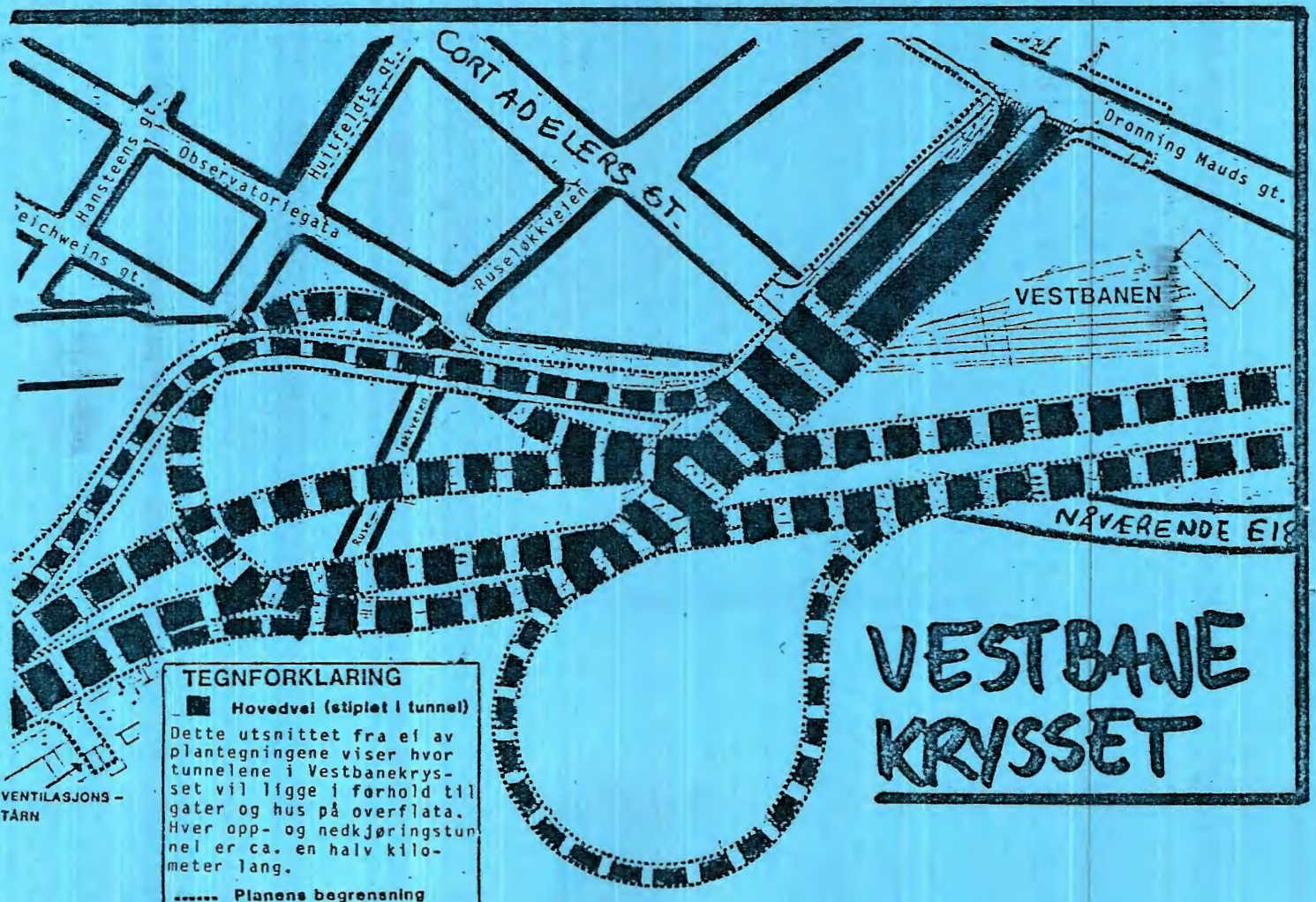
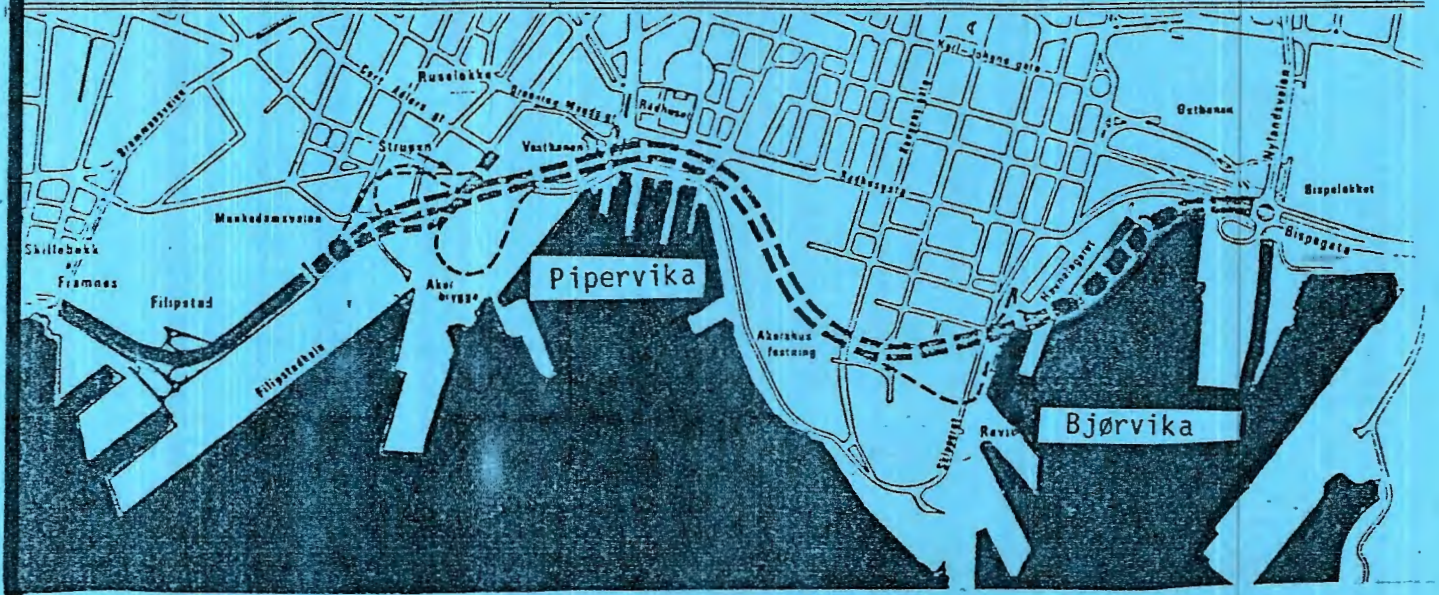
Vestbanen

Akershus festning

Bispelokket



FJELLINJEN - VESTGAENDE HOVEDLUP



S T A N S
F J E L L I N J A !



Utgitt av Oslo Rød Valgallianse

- April 86 -

Forord

Dette heftet er en første kommentar fra Rød Valgallianse til den reguleringsplanen som Styringsgruppa for Fjellinje-prosjektet la fram 18. april. Det har kosta 17 mill. kr. å lage reguleringsplanen, men likevel er den et altfor ensidig og overfladisk dokument til å tjene som grunnlag for den offentlige debatten om Norgeshistorias hittil største veitunnelprosjekt.

Derfor har Rød Valgallianses bystyregruppe laga dette heftet som vi mener har et langt mer helhetlig perspektiv og en mer allsidig framstilling av fakta enn reguleringsplanen. Dette heftet er laga på kort tid. Vi valgte å gjøre det kortfatta for å få det ut tidlig i den altfor korte høringsperioden som er fastsatt av Bygningsrådet. Vi er glad for kommentarer og gode råd i det videre arbeidet.

Oslo 24. april 1986

Rød Valgallianses bystyregruppe

Innhold

Prolog.....	1
Noe må gjøres.....	1
Hva er Fjellinja ?.....	2
Hvor farlig er Fjellinja for Ruseløkka ?.....	4
Hvor farlig er Fjellinja for Gamlebyen ?.....	6
Er Fjellinja brukbar til å få trafikken fram ?.....	7
Hvor dyrt blir det ?.....	9
Du skal betale.....	12
Norges dyreste lunchprat.....	14
Hvem står bak ?.....	15
Hvem bestemmer ?.....	17
Trafikkaoset: RVs forslag til løsning.....	18
Hva må gjøres.....	21

Prolog

Oslo - en syk by

lingsvindu for borgerlig politikk. Årsstevne for blottstillelse av Mens politikere i heldagsstiling hver 9. Oslo-borger er ansatt i vite hva de gjør), skiller byens i bottevis der de sakesløse indivi-inger. hopper over hull, sklir på sitter bom lyst joretøy som er din dag med ghet forsøker å am.

trule - slik Gud-ressitt - få et ppkalt etter seg, i og hullene aldri n Albert Hall, vi er det ikke den lengens skyld alt fått førsteklasser F Nordén. NSB nfull og systema- overføre kaoset i en kollektive sek- hvor du vil bli i en bilkø eller banestasjon. Sjan- rent uten at offent- jonsystemer gjør i innhogg i din eller id er i begge tilfel- nuligheten for å skaffe en drose når du sjene fungerer nemlig heller ikke. Dels i være fjernet fra telefonisk tilgjengelig- data, dels mangler næringen sjåfører. å ha det som heldagsjobb å kjøre rundt i stad heter nå NSV (Norges Største kelsene påfører trafikantene flere hundre i økte kostnader. Med dagens bevilg-



Dr. Albert Nordén

ningstukt vil det ta 30 år før regio- som står i forhold til dagens tra- ord: Vi befinner oss i en situasjon den kollektive trafikk i bare delvis ning- uten evne til å forstå hva sammenlignes med en pasient si- ning, åreforkalkning og hjerneske ikke særlig b

De fleste bor i Parkve gangovstun- gen. (Egen runitt på Rø og Follo, i bekjentskap tredelighet- oppløst utviklet s mensverge engen og bor i Fret- Dagbladet skjer ulyk- kelseskor- ikke er e offentlig- Den slag- skommisj- som dugg

Kunne d- søkelseskommissjon hadde ne- ning mot hovedstadsområde- den har politikernes hjerter- Drøbakundet hadde ligget i- tunnelen vært på plass for- områdeta tur til å bli gitt po- sjke før Oslo med veier, g- internasjonal turistattraksj- lig udugelighet.

Oslo er blitt "Landets største messe for blottstillelse av offentlig udugelighet..."

Du kan velge hvor du vil bli forsinket - sittende i en bilkø eller stående på en jernbanestasjon...

Landets hovedstad heter nå NSV (Norges største veikryss)...

Oslo kan sammenlignes med en pasient som både har indre blødning, åreforkalkning og hjerneskeade samtidig.

DETTE SKRIVER ØKONOMISK RAPPORT PÅ LEDERPLASS, OG HAR UNEKTELIG FUNNET NOEN POENGER.

Noe må gjøres

Folk flest står eller sitter i kø, fordi det er et ubrukbart system for persontransport i Oslo sentrum. Den drøyt en kilometer lange veistubben mellom den firefelts motorveien som slutter ved Vestbanen og den firefelts motorveien som slutter like ved Børsen og Tollbodene, er blitt stående som et symbol på både manglende planlegging og kommunens manglende evne til å dekke selv enkle behov.

I dette heftet har RV samla noen argumenter og fakta som vi tror kan være nyttige for mange. Vi legger fram vårt syn og håper vi kan bidra til å få debatten videre. For to ting er sikkert: (1) Noe må gjøres med trafikkaoset i byen og (2) toppledelsen i Rådhuset sørger ikke for at det blir gjort.

Det trengs ei omfattende omlegging av trafikkpolitikk og investeringer i Oslo slik at

- gjennomgangstrafikken kommer fram

- det blir mulig å komme fram i sentrum både i og utafør rushtida.

Regjeringa planlegger investeringer for nær 5 milliarder i veibygging og annen samferdsel i Oslo-området de nærmeste åra. Disse investeringene vil koste folk dyrt. Innen århundreskiftet er det meninga at Oslo-bilister skal betale milliardbeløp i bompenger. Og bompengene vil følge med langt ut i neste århundre. Med den mangel på politisk styring som er, vil ikke milliardutbetalingene gjøre problemene for din og min arbeidsreise mindre.

Hva er Fjellinja?

Fjellinja er i dag (april 1986) en plan om å bygge en 6-felts motorvei fra Hjortnes (der Kielferga legger til i dag) og fram til trafikkmaskinen bak Østbanen, det såkalte Bispelokket. Denne veien skal gå i tunnel fra like utenfor krysset Filipstadveien - E-18 og helt til Bispelokket. Tunnellstrekningen blir omtrent 2 km. Det skal være 6 kjørefelter hele veien - 3 i hver retning. På den korte strekningen fra Bispelokket til Børsen skal det imidlertid være 8 kjørefelter, 4 i hver retning.

Dette blir uten sammenlikning Norges dyreste, bredeste og mest trafikerte veitunnel. Planene forutsetter at ca. 80 000 biler skal passere tunnelen hvert døgn.

For å knytte Fjellinja til resten av vei- og gatenettet i Oslo må det bygges flere store veikryss:

* Nytt Bispelokk. Bispelokket må enten bygges kraftig om, eller rives og bygges opp på nytt. Avhengig av hvilken løsning som velges her, må det kanskje seinere bygges et helt nytt havnekryss lenger øst for å få brukbar veiforbindelse for trafikk til og fra havna.

* Kryss ved Børsen. Her går Fjellinja i tunnel og det må bygges opp og nedkjøringstunneller for av- og påkjørsel i begge retninger.

* Vestbanekrysset. Her skal Fjellinja knyttes sammen med den såkalte Henrik Ibsen-ringen, den planlagte 4-felts motorveien som skal starte ved Postgirobygget, gå opp forbi Sentrum Kino, under Regjeringskvartalet (Henrik Ibsens gate), i tunnel under Akersgata og Teatergata, opp Pilestredet og så langs Slottsparken i forkant og ned Munkedamsveien til E-18. I diverse planlegger- og entrepenør-miljøer drømmes det også om senere å bygge Henrik Ibsenringen i tunnel under slottsparken slik at den under jorda krysser både Holmenkollbanens tunnel og NSB-tunnelen.

Vestbanekrysset skal også ha opp- og nedkjøringstunneller for av og påkjørsel i begge retninger. Høydeforskjellen mellom Fjellinja og Munkedamsveien blir noe sånt som 35 meter, og for å unngå for bratt stigning, må hver av de 4 opp- og nedkjøringstunnelene være over en halv kilometer lang.

* Hjortneskrysset. Her skal det være av og påkjørsel for trafikk til Aker Brygge og denne delen av havneområdet.

Bygginga av Vestbanekrysset blir vanskeligst. Både grunnforholdene og andre problemer gjør at krysset blir vanvittig dyrt, samtidig som det blir uhensiktsmessig. Det vil ikke tåle nevneverdig framtidig trafikkøkning, og det gir ingen plass for seinere utvidelser.

Enkelte planleggere sier - i all fortrolighet - at dette krysset blir så dyrt og dårlig at det aleine er grunn nok til ikke å bygge Fjellinja.

Det er viktig at Fjellinja bare er en del av et større program fra statlige og kommunale myndigheters side for å lage et svært motorveisystem rundt og gjennom Oslo. Fjellinja er ubrukbar i seg selv, som vi skal komme tilbake til. Dessuten er det slik at den dårlige kapasiteten på Vestbanekrysset og delvis også det nye Bispelokket, gjør at det lett oppstår nye og verre trafikkorker etter hvert som motorveisystemet lenger vekk fra sentrum forbedres. For slike forbedringer trekker nye privatbiler til sentrum i rush-tida, og dermed forverres det kaoset som Fjellinja egentlig skulle fjerne.

Mer kaos: Byplankontoret har prøvd å beregne hvordan trafikksituasjonen kan bli i 1995, dersom Fjellinja og en del andre motorveiprosjekter blir ferdig utbygd. Fordi det samtidig planlegges et stort antall nye (og svært dyre) parkeringshus inne i sentrum, kan trafikksituasjonen bli verre på det ferdigutbygde veinettet i 1995 enn den er nå. (Byplankontorets hefte om Bjørvika, s. 50)

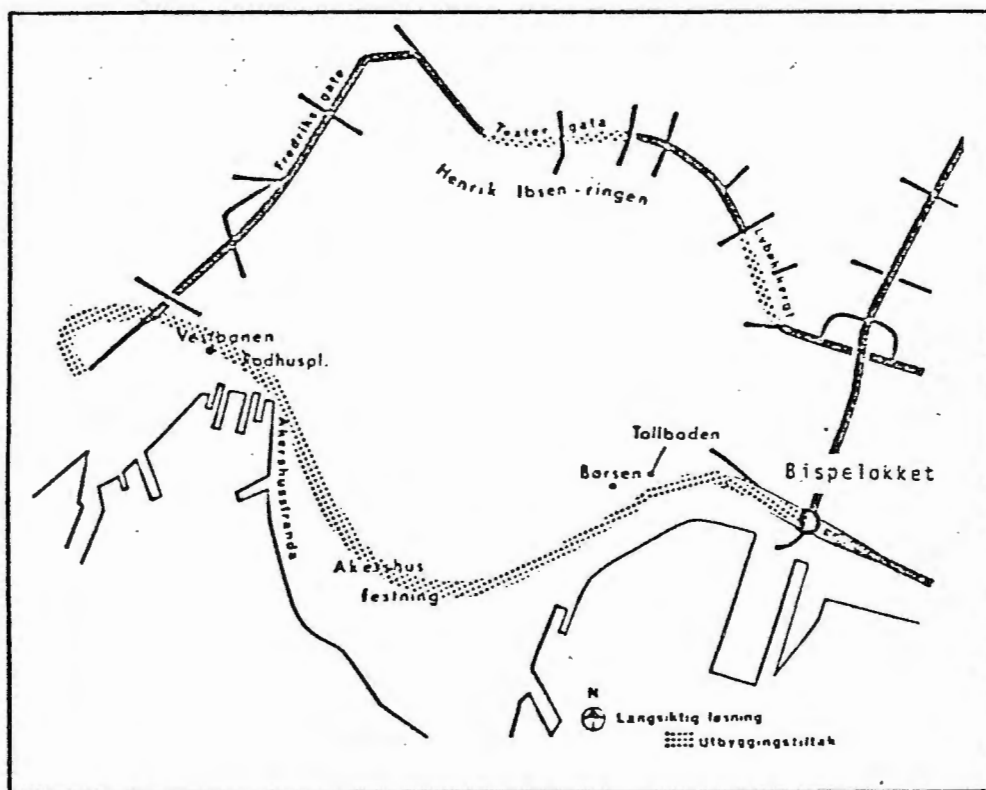
For å si det med Økonomisk Rapport: Oslo vil forbli "landets største messe for blottstillelse av offentlig udugelighet", og valgmulighetene vil være de samme i 1995 som de var i 1985: "Du kan velge hvor du vil bli forsinket - sittende i en bilkø eller stående på en jernbanestasjon.

Fjellinja i etapper: Den reguleringsplanen som ble lagt fram 18. april 1986 omfatter bare den delen av Fjellinja som ligger vest for Havnelageret. Det betyr at planlegginga av den østlige delen utsettes.

Dessuten er det nå klart at Vestbanekrysset ikke kan bygges før NSB har forlatt Vestbaneområdet. I følge NSBs planer skjer dette trolig ikke før 1992. Den Fjellinja som det er meninga å kreve inn bompenger for helt fra juli 1990, er derfor en ytterst redusert versjon av prosjektet

- * Hele anlegget stanser i og med oppkjøringsrampene ved Havnelageret.
- * Munkedamsveien og Henrik Ibsen-ringen kan ikke "kobles til" før mange år etter at hovedtunnelen er bygd.

Dette siste betyr at det i beste fall blir omfattende biltrafikk over Rådhusplassen til fram mot midten av 1990-åra. 20 - 30 000 biler i døgnet etter at bompenggeinnkrevinga er begynt på den amptuerte Fjellinja, er et realistisk anslag.



FJELLINJA (SOM STRÉKKER SEG FRA FILIPSTAD TIL BISPELOK-KET), ER EN DEL AV EN SAMLA SAMFERDSELPLAN FOR OSLO. EN ANNEN DEL ER HENRIK IB-SEN-RINGEN, SOM SKAL DANNE ET RINGVEISYSTEM INNE I BYEN. (ILL. FRA TRAFIKKPLAN FOR OSLO SENTRUM).

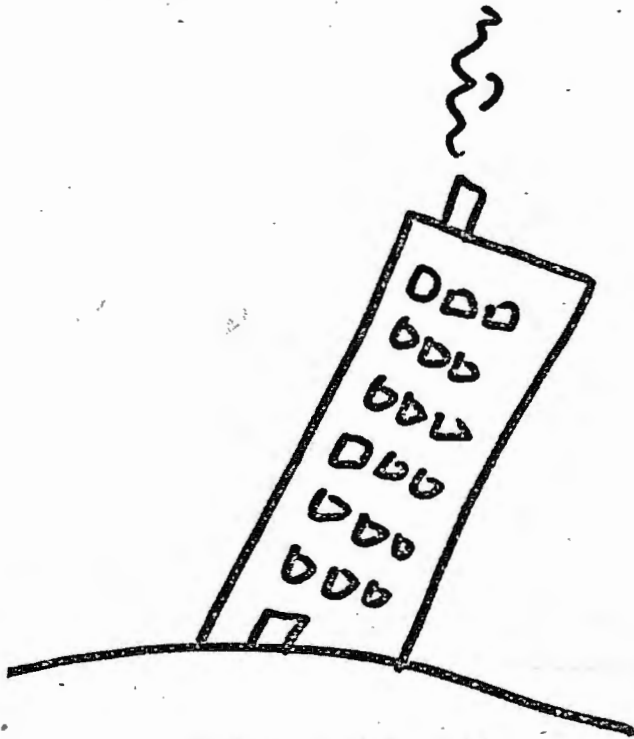
Hvor farlig er Fjellinja for Ruseløkka?

En av grunnene til at Fjellinja blir den suverent dyreste tunnellen hittil i Norgeshistoria, er de store problemene med å hindre at bygningene i Ruseløkka-området skal synke ned i grunnen. Bebyggelsen her står på leire, og dersom ikke tunnellen blir tett nok, kan en over tid risikere at bygningene synker med flere ti-talls centimeter.

*Gjennomhulles. Fjellinja skal gå i grunnfjellet omlag 35 meter under overflata ved Vestbanen. I dette området arbeides det med å få i stand et kryss - Vestbanekrysset - som skal lenke Munkedamsveien til motorveien i Fjellinje-tunnellen. Vestbanekrysset vil bli et stort anlegg. På grunn av høydeforskjellen

vil opp- og nedkjøringsrampene gjennomhulle grunnen under Ruse-
løkka. Fordi maks tillatte stigning på rampene er 1:15 blir hvert
at de to settene med ramper på minst 525 meters lengde.

Det har videre vært arbeidet for å få til en forbindelse
fra Aker Brygge og ned til Fjellinje-tunnellen. Bygningene på
Akerområdet står også på leirgrunn og er på samme måte utsatt for
setningsskader som følge av sammensynking. Planene møter derfor
stor skepsis blant dem som står bak utbygginga på Aker Brygge.



Skjeive hus på Ruseløkka ?

*Hva kan skje? Enkelte steder
på Ruseløkka går leirlagene 25
meter ned før de treffer på
grunnfjellet. Leira består av
30 - 40 prosent vann, og dersom
ikke tunnelen blir pottetett
kan det føre til sammensynking på
opp til en halvmeter.
Det må derfor stilles strenge
krav til tetning og tetningsma-
terialer, også under anleggspe-
rioden. Det er ikke tilstrekke-
lig at bare selve tunnelen stø-
pes og evt. armeres. Alle sprek-
ker i grunnfjellet må fylles med
tetningsmasser, og det må pum-
pes vann inn i leira, både fra
overflata og fra tunnelen.

*Dårlige erfaringer. Erfaringer fra slike arbeider tidligere, har
ikke vært særlig bra. NSB-tunnelen som blei gravd ut under Frog-
ner, har f.eks. forårsaket millionskader på huset der Henrik Ib-
sen i si tid bodde i Arbiensgate. Forskjellen denne gangen, er at
det er mye vanskeligere å holde Fjellinja tett.

Vanntrykket på Sentrum stasjon er f.eks. 15 tonn pr. m². Under
Rådhusplassen og vestover er trykket 45 tonn pr. m² på Fjellinja.
Sentrum stasjon utsettes med andre ord bare for en tredjedel av
det vanntrykket som Fjellinja blir utsatt for.

Det kosta 156 millioner å reparere Sentrum, i følge offisielle
tall. I tillegg kommer tapet ved at stasjonen står stengt i fem
år. Dette er bare en forsmak på hva vi kan vente oss, hvis Fjell-
linja blir en realitet.

*Miljøtrusel. Vestbanekrysset fører også til at trafikken konsentreres i Munkedamsveien og i nabogatene. I ettermiddags-rushet i 1995 står f.eks. 2 000 biler i kø for å kjøre inn i Fjellinje-tunnellen ved Vestbanen. Denne delen av byen blir Oslos nye trafikkmaskin.

De som er avhengige av å bruke bil, vil fortsatt stå i kø. Skolebarna på Ruseløkka skole får farligere skolevei. Eksosen vil ligge tjukk over Konserthuset.

Hvor farlig er Fjellinja for Gamlebyen?

Beboer- og velforeningene i områdene både øst og vest for Fjellinje-traseen har protestert mot bygginga av tunnelen. De frykter at trafikkproblemene i sentrum (Rådhusgata) flyttes til Gamlebyen og Ruseløkka. Bydelene er allerede i dag sterkt belastet, og en ytterligere veiutbygging vil fullstendig kunne ødelegge indre by som bo-område.

*80 000 biler i døgnet: 60 000 biler kjører gjennom Rådhusgata/Rådhusplassen hvert døgn i dag. Med Fjellinja skal denne trafikken fjernes fra overflata og legges ned i undergrunnen. Samtidig skal kapasiteten økes. Fjellinje-tunnellen er beregnet å ta 80 000 kjøretøyer hvert døgn når den står ferdig.

*Belastning: Fjellinja munner ut i øst ved Bispelokket bak Østbanestasjonen. Ved Børsen er det også planlagt en forbindelse ned til tunnelen. Dette betyr at Grønland og Gamlebyen vil måtte ta i mot den økte trafikken som Fjellinja er dimensjonert for. Med andre ord betyr dette flere biler, mer kaos, farligere veier, mer forurensing i disse områdene.

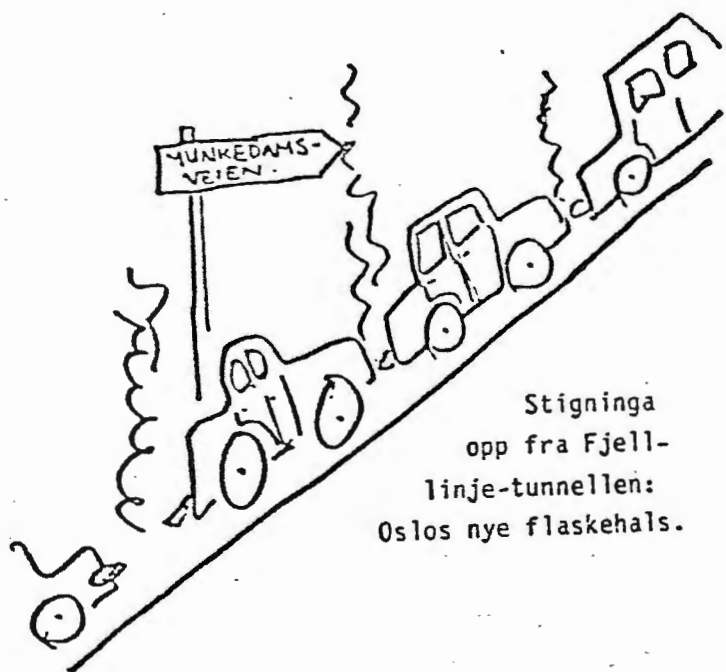
*Eksosproblem: Det må bygges to eller flere 20 - 30 meters høye "skorsteiner" for å få til skikkelig ventilasjon av Fjellinje-tunnelen. Ventilasjonsproblemet er fortsatt uløst - men sannsynligvis vil de verste gassene fra eksosen bli skilt ut og sluppet ut nær bebygd område som er sterkt forurensa fra før. Forurensinga fra Fjellinja blir 50 % høyere enn fra en flat tunnel.

Grønland og Gamlebyen representerer en stor del av Oslos gamle historie og er i dag et levende bomiljø for mange mennesker. Fjellinja løser ingen problemer i disse områdene. Tvert i mot vil tunnel-prosjektet føre til økt belastning.

Er Fjellinja brukbar til å få trafikken fram?

Er Fjellinja en ny variant av "Keiserens nye klær"? Løser Fjellinja virkelig trafikkaoset i hovedstaden?

Disse spørsmåla er stillt av flere. Aftenposten f.eks. har peikt på at det er kork i tunnelen allerede før den er ferdig. Avisa antyder derfor at veiprojektet er i ferd med å kveles i fødselen.



Stigninga opp fra Fjellinja-tunne-
linje-tunnelen:
Oslos nye flaskehals.

*Flaskehalsen: Fjellinja vil få - dersom det er byggeteknisk mulig - fire tilførselsveier. Disse tilførselsveiene vil bli Oslos nye flaskehalsen. Den verste av dem alle, vil etter alt å dømme bli Vestbanekrysset. I morrarushet vil tusener av biler stå i kø i den bratte bakken fra Fjellinja for å komme opp til Munkedamsveien og videre inn i byen. Der Munkedamsveien kommer til å "krysse" Fjellinja blir det en høydeforskjell på ca. 35 meter. Biler som vil inn til sentrum

gjennom Vestbanekrysset, må derfor opp en motbakke som er over en halv kilometer lang.

Økende trafikk vil også føre til stort press på knutepunktene. Da prosjekteringa av Fjellinja tok til regna man med at 65 000 biler ville passere gjennom tunnelen hvert døgn. Nye trafikkteillinger viser at 80 000 biler kommer til å passere. Den økte trafikken skyldes at motorveisystemet rundt byen vil bli forbedra, og at det skal bygges 6 500 nye parkeringsplasser i sentrum, eller enda flere om IN'BY, Aker Brygge og Høyre får det som de vil.

Bygginga er allerede i gang av nytt P-hus på Palétomta nær den gamle Østbanebygninga. Den mislykkede Grunnlinjetraséen under Norges Bank skal i mai åpnes som Nord-Europas dyreste P-hus. Det er videre planlagt P-hus ved Aker Brygge, under Youngstorgget, ved Vestbanen, på Triangeltomta, i Teatergata, i regjeringskvartalet, på Vaterland og på Grønland. Stortinget sysler med

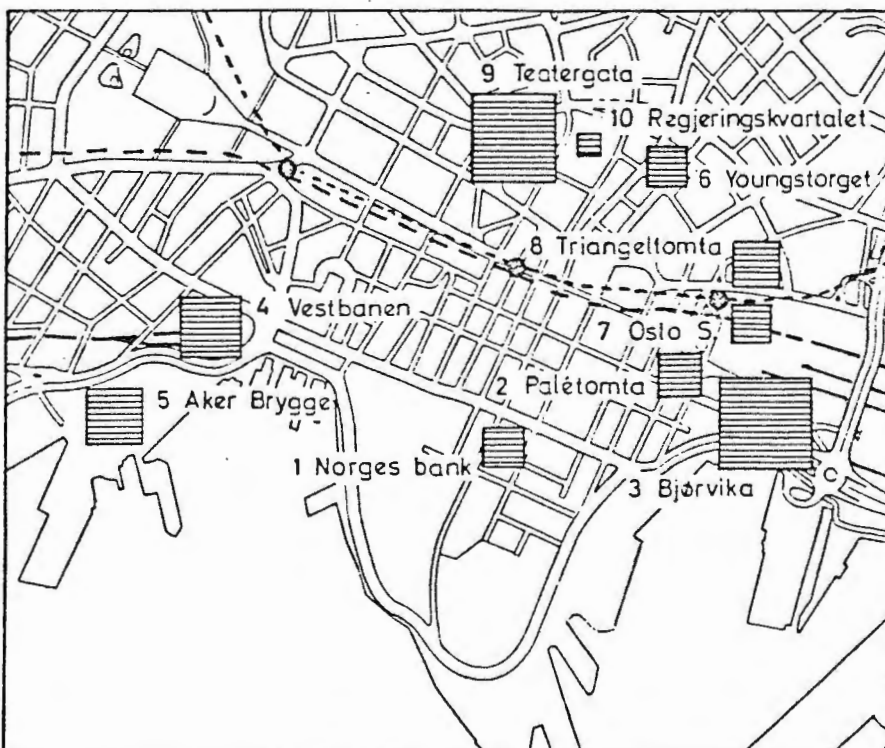
planer under Eidsvolds-plass. Bjørvikaprosjektet som skal bygges samtidig med Fjellinja, betyr også flere P-hus. IN'BY som planlegger Bjørvika på vegne av framtidige investorer ønsker å bygge 4 000 parkeringsplasser bare der.

Som om ikke dette var nok, har trafikksjef Jan Tesli sammen med Kværnerkonsernet starta opp kommunal planlegging av midlertidige P-hus i sentrum. Dette er planlegging som ble starta opp i forståelse med - eller på oppdrag av - nåværende byrådsleder Hans Svelland.

Kork og kaos: Dersom alt dette gjennomføres kan det bety en dobling av parkeringsplass-tallet i sentrum. Kombinert med motorveibygging og gradvis ødelegging av kollektivtrafikktilbudet, er det klart at resultatet blir kraftig økning av personbiltrafikken inn til sentrum. Og denne trafikkøkninga vil med stor sannsynlighet sprengje kapasiteten både på det nye Bispelokket og i Vestbanekrysset, for ikke å snakke om hvordan det vil gå med det vanlige gatenettet inne i byen.

Byplankontoret har sett på virkningene av 80 prosents økning i antall P-plasser i sentrum. I en rapport utgitt i mars 86 sier kontoret:

Foreløpige resultater av trafikkberegningene viser at hovedveinet (1995 situasjon) får overbelastning på flere steder med denne økningen. Krysset ved Bispelokket er kapasitetsmessig fullt utnyttet (ca 100% belastning), mens rampene i krysset ved Havnelageret har reservekapasitet.



Det er utført test på 1995 trafikkbelastning med endel av de P-anlegg som nå planlegges etablert i sentrum. Dette er:

	P-plasser
Norges Bank:	400
Palètomtå:	450
Bjørvika:	2000
Vestbanen:	900
Aker Brygge:	750
Youngstorget:	400
Sentrum nord:	350
Triangelomtå:	500
Teatergata:	1100
Regeringskvartalet:	120
Totalt	7000
Inndratt på gategrunn	1100
Antall nye plasser	5900

NYE OG PLANLAGTE PARKERINGS-ANLEGG
I OSLO SENTRUM

Oslo
Byplankontor
26.02.1986

*Motbakker: Også inne i selve tunnelen vil det bli kraftige motbakker som vil bidra til at trafikken vil korke seg. Fra sitt laveste punkt og opp til gatenivå på Munkedamsveien eller Cort. Adellers gate er det omtrent 60 meter. Det er like høyt som fra Rådhusplassen - der bilene kjører nå - og opp til toppen av Rådhusstårnet.

Disse høydeforskjellene fører til at Fjellinjas avviklingskapasitet blir dårlig. Det går færre biler i timen med så bratte bakker. Særlig blir dette merkbart fordi en god del av gjennomgangstrafikken er tunge trailere. Dette er en av årsakene til at alle de seks kjørefeltene må brukes til gjennomgangstrafikk, hvis en skal legge Veidirektoratets beregninger og synspunkter til grunn. Det betyr at lokaltrafikken fra sentrumsområdene i vest til sentrumsområdene i øst fortsatt må bruke gatene på overflata, dvs. bl.a. Rådhusgata og Rådhusplassen.

- VI ØNSKER Å FORTELLE POLITIKERNE
OG OFFENTLIGHETEN OM KONSEKVENSENE.
DET VILLE VÆRE DUMT OM VI SATSER
MILLIARDBELØP OG FÅR DE SAMME PRO-
BLEMENE SOM VI HAR I DAG.

Svein Olsen v/Byplankontoret til
Aftenposten 20.mars 1986

Hvor dyrt blir det?

Det er sannsynlig at samla bygge- og anleggskostnader kan bli av størrelsesorden 2 000 000 000 kr. - to milliarder kroner. Det offisielle anslaget i mars 1986 er ca. 1200 mill. kroner, men ser vi på forhistoria får vi god grunn til å tvile på dette tallet.

I januar 85 skrev veidirektør Eskild Jensen til Oslo kommune at "Fjellinjen kan stå ferdig med 3 felt mellom Tollboden og Filipstad i siste halvår 89 for 450 mill. og med 6 felt til Filipstad. Det er veidirektoratets syn at man her har lagt seg på romslige kostnadsoverslag."

I Veidirektoratets tidsskrift "Veien og Vi" nr. 1/85 understrekes det at "dette beløpet (650 mill.kr.) inkluderer et fullt utbygget Vestbanekryss". Og som ikke det var nok hevda de statlige planleggerne samme sted at det er mulig å redusere anleggskostnadene "gjennom en videre bearbeiding av planene".

Før bystyret fatta sitt vedtak 27. februar 1985 om å satse på Fjellinja, var kostnadsoverslaget rundelig økt med 100 mill.kr.

Men mindre enn ett år etterpå, viser det seg at alle disse opplysningene som bystyrevedtaket bygde på, var bare tøv.

Etter at avisa Klassekampen satte søkelyset på kostnadsekspløsjonen i januar 1986, måtte prosjektleder Øyvind Firmann i et notat 13.1.86 innrømme at kostnadene kan bli opp til 1 230 mill. kr.

Men planlegginga er ikke på langt nær ferdig. Reguleringsplanen som skulle vært klar i oktober 85 ble utsatt gang på gang. Til slutt bestemte de seg for å legge fram første del av planen 18. april og utsatte samtidig del 2 til en gang i 3. kvartal 86. Til nå (24.april 86) har planlegginga kosta 17 millioner kroner. For hver måned kommer 1-2 mill. i tillegg.

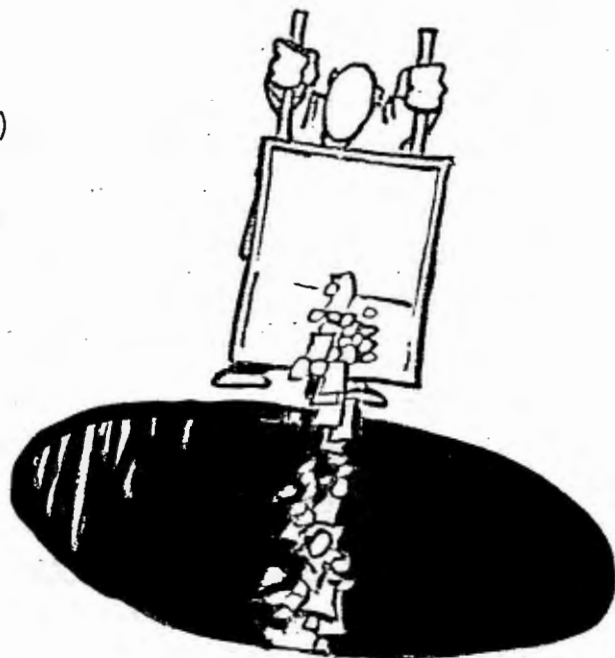
Fjellinja vil bli mye dyrere enn de inntil 1 230 mill.kr. som ble nevnt i notatet fra 13. januar 1986. Her er noen av årsakene:

*Utstøyping under Akershus: Det er fortsatt planleggernes hensikt å ikke støype ut tunnelen i fjellet under Akershus. Det vil med sikkerhet føre til at porevannstrykket i området synker, og grunnvannsnivået senkes. Det vil medføre problemer, bl.a. økt fare for setningsskader for bygninger som ikke står på fjell. Det er mer enn tvilsomt at den politiske ledelsen i Oslo - etter T-bane-skandalene - tør å sette i gang tunnelbygging uten slik utstøyping.

Selv optimister vi har vært i kontakt med, mener full utstøyping under Akershus dreier seg om tresifrede millionbeløp.

*Tunnel med betong uten armering i betongen.

I de delene som skal støypes ut, er det meininga å spare penger ved å sløyfe armeringsstål i tak og vegger i tunnelen. Det skal



Fjellinja - motorveitunnelen som skal knytte E 18 og E 6 sammen under Oslo - blir hovedstadens nye pengesluk.

brukes såkalt superbetong. Men å spare på armeringsstålet kan vise seg utrolig dyrt i framtida. På tunnelens dypeste strekning under Rådhusplassen vil grunnvannstrykket mot vegger, golv og tak utgjøre 45 tonn pr. kvadratmeter.

Kanskje det ikke er så lurt å spare på armeringsstålet da ???

*Lokk over veien på Filipstad.

For å redusere kostnadene er det nå forutsatt at tunnelen skal komme opp i dagen like utafor der E 18 krysser Filipstadveien. Hvis den tidligere forutsetninga om tunnel helt ut til Filipstad skal opprettholdes, må det legges et betonglokk over den vel 200 meter lange grøfta som veien skal bygges i.

*Nytt havnekryss i øst.

Dette kan bli nødvendig for å få hensiktsmessig framkomst for godstrafikken til og fra havna.

*Anbuds-, prosjekterings- og anleggssprekk.

Etter at reguleringsplanen en gang er vedtatt, skal arbeidene ut på anbud. Så skal det detaljprosjekteres og så skal selve anleggsarbeidene gjennomføres. Det er vanlig at det skjer kostnadsøkninger på hvert av disse tre leddene. I Oslo-området finnes det mer enn nok av eksempler på at kostnadene på tunnelbygging har kommet helt ut av kontroll, til og med etter at anleggsarbeidene er starta. Dette har bl.a. å gjøre med at flere av mune Oslo kommunes etater har vist liten evne til å utøve byggherrekontroll på selve anleggsstedet i byggeperioden. Dette er mye av årsakene til skandalene ved Sentrum T-banestasjon og også en sannsynlig årsak til flerdoblinga av byggekostnadene på kloakktunnelen fra Bryn (Fagerlia) til Torshov som ble ferdig høsten 85.

På forhånd går det ikke an å si hvordan dette vil slå ut på Fjelllinjetunnelen, men noen fakta tyder på at det kan bli store merkostnader:

- De kostnadsoverslag som hittil har vært lagt fram og karakterisert som "romslige", har vist seg å være aldeles uholdbare.

- Selve tunnelbygginga er svært komplisert, bl.a. fordi den går dypere enn noen norsk veitunnel hittil har gjort.

- Flere av kryssløsningene er vanskelige reint teknisk og ytterst tvilsomme med hensyn til trafikkavvikling. Kanskje må de endres på nytt underveis?

*Erstatningskrav på grunn av bygningsskader.

Det skal bare små lekkasjer til på så store dyp, før det endrer grunnvannsforholdene slik at det kan oppstå såkalte setnings-

skader på bygninger. Det vil si at deler av grunnen under bygningene synker sammen slik at det oppstår sprekker og andre skader. Hva dette kan komme til å koste er det foreløpig ingen som har forsøkt å regne på.

* 1 500 eller 2 000 millioner kroner ?

Den endelige byggesummen kommer til å bli av denne størrelsesorden, eller kanskje enda høyere. Hvis arbeidene først blir starta opp, kommer Fjellinja derfor til å virke som et trekkpapir på kommende års samferdselsbevilgninger til Oslo: Den vil trekke til seg alt og skyve ut mange andre og mindre, men svært viktige tiltak.

Du skal betale

Bygging av Fjellinja er umulig uten å innføre en ny skatt på trafikantene. For selv om staten har svære årlige overskudd av bensin og bilavgiftene i Osloområdet, så nekter staten å finansiere Fjellinja som en vanlig riksvei. Dette statlige pålegget bøyde nesten hele bystyret seg for høsten 1984. Bare RVs to representanter stemte mot økt skattlegging av bilistene. Forskjellen fra SV via DNA og H til FrP er at de foreslår ulike måter å kreve inn skatten på. Foreløpig er det bompenger som ser ut til å bli metoden for å få inn ditt bidrag til Fjellinja.

10 kr. turen ? Høsten 85 la Byplan-kontoret fram ei utredning av et bompengeplegg for Fjellinja, forutsatt at samla bygge- og anleggskostnader ikke blir mer enn 785 mill. kr. Forutsatt en gjennomsnittspris på 5 kr. pr bil på vei mot sentrum og at 75 000 biler passerer hvert døgn, skulle årlig nettoinntekt bli 105 mill. kr. Det er da forutsatt at det blir bygd tre bomstasjoner, en i hver ende av Fjellinja, og en som tar trafikken som kommer fra riksvei 4 og E 6. Om vi plusser på det som tilsvarer en trafikkøkning til 80 000 biler i



døgnet, burde nettoinntekta kunne bli drøyt 110 mill.kr. pr. år. Fordi det skal innføres månedskort og andre rabattordninger må enkeltbilletten koste en god del mer enn gjennomsnittsprisen.

Spørsmålet er hvor langt dette vil rekke når en regner med de virkelige anleggsutgiftene og de virkelige renteutgiftene i stedet for de fantasiprega kostnadsoverslaga som lå til grunn for bystyrets Fjellinjevedtak i februar 85.

Om vi er forsiktige og regner med at kostnadene bare øker 50 prosent i forhold til det foreløpige kostnadsoverslaget prosjektleder Firmann la fram 13. januar 86, kommer vi ut med ei sluttregning for bygge- og anleggsarbeider m.m. på 1 800 mill.kr.

Bare de årlige renteutgiftene på dette beløpet vil utgjøre ca. 230 mill. kr., forutsatt 13 prosents rente. Det betyr at bompengesatsene må dobles til gjennomsnittlig over 10 kr. turen, bare for å klare renteutgiftene! For å redusere renteutgiftene, skal innkrøvinga av bompenger startes allerede når første etappe er bygd. Dvs. før Vestbanekrysset og tunnelen under Bjørvika er bygd.

30 år med bompenger? Det er umulig å si i dag hvor mange milliarder som vil bli krevd inn fra Fjellinjebrukerne i form av bompenger de nærmeste tiåra. Fordi lånevilkåra er usikre sier planleggerne at renteutgiftene vil bli mellom 880 og 1430 mill. kroner hvis byggekostnadene blir 1 200 mill.kr. (Til sammenligning var renteutgiftene oppgitt til 450 mill. da bystyret gjorde sitt Fjellinjevedtak i februar 85). Dette betyr at det må kreves inn bompenger - med gjennomsnittspris 5 kr.pr. tur - i 17 til 21 år for å nedbetale de låna som må tas opp. Bilistene kan altså bli nødt til å betale mer i renter til bankene, enn det selve byggesummen utgjør! Om vi er optimister på Fjellinjas vegne og fortsatt antar at byggesummen ikke blir større enn 1 800 mill. kr., er det rimelig at sluttregninga til bilistene kan bli slik illustrasjonen til høyre viser. I så fall kan det bli bompengeinnkreving i nære på 30 år.

FJELLINJA		Kr.	ere
E=30	D=10		
- ANLEGGSKOSTNADER:			
1,8 milliarder			
- RENTEUTGIFTER:			
1,5 milliarder			
- TILSAMMEN			
3,3 milliarder			
Navn Oslo-bilistene			
betaler.			
31			

Kassasjefens Tegne nr 1015 - C Tryning-Gjelten A.S. Oslo

Norges dyreste lunchprat

5. februar 85 vedtok kommunikasjonsutvalget i Oslo at den nye E 18 skulle følge Fjellinjetraséen gjennom Oslo. Både DNA og Høyre stemte for dette. Tidligere hadde begge partier vært for å bygge Grunnlinja, en veitunnel som stort sett skulle følge Rådhusgata og som bare såvidt skulle være gravd ned under gatenivå.

* Kvalheim og Lyng. Men også Grunnlinje-prosjektet var et gigantprosjekt. Blant DNAs sympatisører og medlemmer var det kraftig motstand. Dette hadde ført til at Arbeiderpartiets bystyregruppe motvillig hadde stemt for å utsette bygging av Grunnlinja da saka var opp til bystyrebehandling i 1980.

Men ledelsen i DNA har hele tida vært for motorveiprojektet, i likhet med ledelsen i Høyre. (Begge partier har mange motstandere i sine rekker både i Gamlebyen og på Ruseløkka).

Resultatet ble at DNA v/ Arne Kvalheim (leder av kommunikasjonsutvalget) og Høyre v/ Jon Lyng fant hverandre i en felles løsning (Jon Lyng var da nestleder i kommunikasjonsutvalget, i dag er han statssekretær i Justisdepartementet). Rundt årskiftet 84-85 ble disse to uformellt enige om at en måtte få til en "omforent løsning" og satse alle kort på Fjellinja. Det sies i dag fra sentrale folk i begge partier at både Arbeiderpartiets og Høyres partigrupper i bystyret godtok dette.

* Uansvarlig. Men vurderingene må ha vært svært overfladiske. En kan vel nærmest si at den egentlige beslutninga om Fjellinja ble tatt i en lunsjprat mellom Arne Kvalheim og Jon Lyng.

Nå når det hele har gått så til de grader skeis, kommer alle bortforklaringene. En av disse er slik:

- Veidirektoratet gikk så sterkt inn for Fjellinja, at vi måtte ta hensyn til det.

En annen er slik:

- Vi hadde hastverk. Hvis vi ikke fikk bestemt oss, hadde vi kanskje mistet en del av de statlige riksveibevilgningene til Oslo.

Kjerna i saken er noe anna. Den kommunalpolitiske ledelsen i Oslo kan ta hvilke som helst uansvarlige avgjørelser uten at de noen gang må stå til ansvar. Fjellinja blir nå to eller tre ganger så dyr som forutsatt. Skattebetalerne må betale, mens Kvalheim/Lyng og de andre ansvarlige toppolitikerne går fri. Dette er en

viktig del av borgerskapets hersketeknikk i Norge. Faktisk er det slik at toppolitikere kan opptre langt verre enn det som blir godtatt i et vanlig privatkapitalistisk firma. Der hender det - om ikke annet - at toppsjefene blir skifta ut når de har gjort for stor skade og for mange feil.

Det er også typisk for ledelsen i Oslo AP at de driver korridorpolitikk med toppfolk i Høyre for å oppnå en "felles omforent løsning", som de kaller det på Rådhuspråket.

Hvem står bak?

Det er en av 80-åras største anleggskontrakter kampen står om. Hvilke firmaer skal få berike seg på dette oppdraget og samtidig få den mulighet til utvikling av ny teknologi som ligger i prosjektet. Hvordan avgjøres en slik beslutning? Her har vi bare mulighet til å nevne noen av de som står bak. Kanskje lesere kan hjelpe oss å få et fullstendig bilde?

* GRUNNLINJA

Dette tunnelprosjektet ble tildelt Selmer-Furuholmen når det gjelder de første drøyt 200 m. av tunnelen som nå er ferdig, under Norges Bank. Dette firmaet eies igjen av Selmer-Sande A/S som igjen eies for to tredjedelers vedkommende av bergenskapitalisten Erik Sande. Den andre store aksjonæren er Kreditkassen. Selmer-Sande-gruppen er uten sammenligning størst innen norsk entreprenørvirksomhet.

Ingeniørfirmaet Bonde & Co var engasjert som byggtekniske konsulenter på Grunnlinja, slik de også var på bygginga av Sentrum T-banestasjon. Det er bl.a. i lys av dette en må se på uttalelser fra sjefsingeniør Tormod Jøsang i Bonde & Co som har gått sterkt ut mot Fjellinja. Så sent som i januar 1985 lanserte Selmer-Furuholmen sitt Grunnlinjeprojekt som den billigste løsning på problemene med å knytte sammen E-18 fra Vestbanen til Børsen.

* FJELLINJA

Det nåværende Fjellinje-prosjektet ble lansert av entreprenørfirmaet Astrup-Høyer høsten 84, med assistanse fra konsulentfirmaene Grøner og Norconsult.

Statens Veidirektorat har lenge vært for et prosjekt av denne typen, og ga raskt sin helhjerta støtte da Astrup-Høyer lanserte sitt Fjellinje-prosjekt.

Aker Eiendom er et av de firmaene som kan komme ille ut hvis det ikke blir noe av Fjellinja. Den Norske Creditbank eier 25 prosent av aksjene. Resten eies av Aker Mek.Verksted som er Akergrup-
 pas holdingselskap. Og her er det Norcem som nå er hovedaksjonær med 54,8 prosent. ASEA og Nimbus er de to andre store aksjonærene. Fred Olsen har som kjent solgt unna med kjempegevinst. Milliardinvesteringene på Aker-området er lite lønnsomme hvis ikke E-18 forsvinner fra overflata. Det vil være oppsiktsvekkende hvis ikke DNC og Norcem til slutt får som de vil.



* VANNLINJA

Ideen om en "motorvei i rør" er lansert på flere måter og fra flere hold. Nåværende Vannlinje er en ide fra Olav Selvåg. For å drive fram prosjektet er det danne et privat aksjeselskap der aksjonærene er ei imponerende liste over store og mektige firmaer og personer i norsk næringsliv.

Dette dreier seg om både private og statlige selskaper som hevder at de selv og Selvåg veit bedre enn de politiske myndigheter hva som tjener næringslivet (og byen) best. Derfor har de lagt ned stor innsats i påvirkningsarbeid. Ingeniør Egil Solli er en av de som nærmest på heltidsbasis driver bearbeiding av administrative og politiske beslutningstakere, foruten at det også gjøres forsøk på f.eks. å få Aker Brygge/Aker eiendom til å gå inn for Vannlinjen.

Til forskjell fra de som støtter andre alternativer, har Vannlinjens bakmenn skjont at det er viktig å samarbeide med befolkningen. Derfor har de hatt en god del kontakt med beboerforeningene som er mot Fjellinja. A/S Vannlinjen håper selvsagt at det skal bli slik at beboerforeningenes protest mot Fjellinja, skal kunne tas til inntekt for Vannlinja. Et stykke på vei har det også blitt slik.

Dessuten eksisterer det en noe mer selsom bevegelse ved navn Vannlinjens Venner, ledet av den utrettelige Reidar Gunder. Det sies at han de siste år har skrevet flere spaltekilometre i Aftenposten om Vannlinjens fortreffeligheter.

Siste skudd på stammen er at Vannlinjen planlegger å starte en slags "Aksjon Oslo-miljø" som skal ta opp i seg interessen for

flere sider av bymiljøet, og prøve å vende dette til en slags massebevegelse for Vannlinjen. Første presentasjonsmøte var beramma til 18.mars, men er foreløpig utsatt til midten av mai. Også dette er et "Reidar Gunder - prosjekt", men det er foreløpig litt uklart hvor godt det vil lykkes å gi det en annen ytre framtreden.

A/S Vannlinjen har innhenta anbud fra flere firmaer på ulike deler av tunnelprosjektet. Skulle prosjektet bli realisert vil det trolig bli gjennom et samarbeid mellom det engelse firmaet Land & Marine Ltd. og norske A/S Veidekke.

Hvem bestemmer?

GRUNNLINJA BLE ET 200 MILLIONERS PENGESLUK UTEN AT DET BLE SA MYE SOM EN METER VEI SOM RESULTAT. DERIMOT FIKK VI NORD-EUROPAS DYRESTE PARKERINGS-HUS.

FJELLINJA BLIR ET TI GANGER SA STORT PENGESLUK HVIS DEN FULLFØRES. MILJØ-MESSIG VIL DEN BLI EN PEST OG PLAGE FOR VESTLIGE OG ØSTLIGE BOOMRADER I SENTRUM.

SAMFERDSELSPROBLEMENE I OSLO SENTRUM KAN IKKE LØSES AV POLITIKERE SOM ER VISERGUTTER FOR ULIKE ENTREPRENØRER, ULIKE INGENIØRMILJØER OG ULIKE HELT PROFITTSTYRTE BYUTVIKLERE (SOM AKER BRYGGE OG IN'BYS BAKMENN I BJØRVIKA). SLIKE POLITIKERE GJØR IKKE ANNET - DET VISER I ALLE FALL HISTORIA - ENN Å HOPPE FRA DEN ÉNE UBRUKBARE "LØSNINGA" TIL DEN ANDRE, OG LEGGE ETTER SEG STADIG NYE REKNINGER SOM SKAL BETALES AV SKATTEBETALERNE.

Det finnes både langt billigere - og ut fra trafikkhensyn langt bedre - løsninger enn Fjellinja og Vannlinja. (Se f.eks. RVs forslag på side 18 i dette heftet.) Men det vil trenses et voldsomt oponionspress over lang tid for at de høye herrer i Rådhus og regjeringskvartal skal bry seg om det.

Disse toppolitikerne viser at de først og fremst tar tre slags hensyn:

1. Hvordan unngå å bli gjort ansvarlig for egne feilbeslutninger og feilinvesteringer.
2. Hva er bra for ulike store entreprenører o.a. bedrifter med egne kortsiktige profittinteresser i veibygging.
3. Hva er bra for Fred. Olsen (Aker Brygge) og andre store kapitalister som får reduserte profittmuligheter hvis Fjellinja blir skrinlagt.

Trafikkaoset:

RVs forslag til løsning

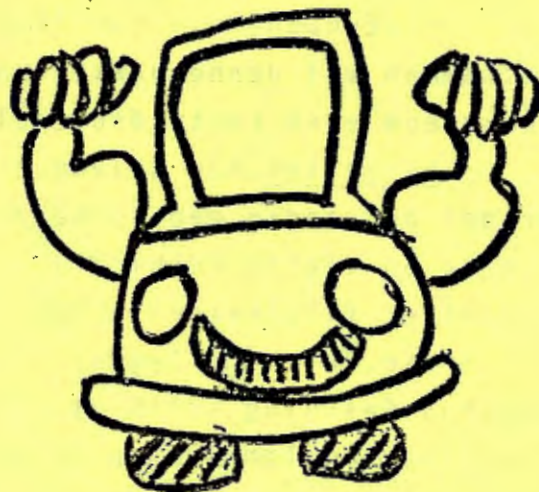


Det er helt klart at noe må gjøres med E 18 gjennom sentrum. Rådhusplassen, Rådhusgata og Bjørvika er i dag ødelagt av trafikk. Boligområdene i indre by opplever fortsatt trafikkøkning fra år til år, og stadig flere flytter.

Fjellinja ubrukbar: Fjellinja vil på kort sikt bedre trafikkavviklingen og legge deler av trafikken under jorda. Men som dette heftet - og flere andre avisartikler - viser, vil Fjellinja verken løse problemet med trafikkavvikling eller problemene for boligområdene. Den "fine" tunnelen vil nemlig trekke til seg økt trafikk. Denne trafikken skal ut i begge ender av tunnelen og fordele seg rundt i byen der hvor folk bor og arbeider. Den stadig økende trafikken vil altså både belaste Fjellinja (som ganske snart vil bli full, og den vil belaste boligområdene i nærheten.

Denne effekten vil gjelde også for de andre tunnelloesningene. Vannlinja legger traséen utenom hele sentrum. Men siden de fleste trafikanter fortsatt skal til sentrum og indre by, vil også Vannlinje-alternativet bety økt trafikk for boligområdene i indre by. Dette skjer i hovedsak fordi veinetet blir bedre samtidig som kollektivtilbudet blir dårligere og dyrere, og stadig flere velger derfor å bruke bil som framkomstmiddel.

Hva mener RV? Vi i Rød Valgallianse mener det er mulig å halvere biltrafikken i indre by. Det vil da bli mulig å avvikle denne trafikken med god flyt. Ikke minst for nyttetrafikken (vare- og godstransport, kollektivtransport og utrykningskjøretøyer) vil dette være en stor forbedring i forhold til i dag. Dersom Fjell- eller Vannlinja bygges vil disse gruppene få det akkurat li-



Fjellinja blir til en kortvarig glede for bilistene. Ganske snart vil den bli full.



ke vanskelig som i dag. Dessuten er en halvering av biltrafikken en betingelse for at boligområdene i indre by - hvor det bor 140 000 mennesker - skal bli levelige.

Kollektivtrafikken: Det viktigste middelet for å oppnå en slik halvering i indre by, er ei storstilt satsing på kollektivtrafikken (baner og busser). En utbygging og forbedring av dagens tilbud som vil øke kapasiteten med ca. 40 prosent, vil gjøre det mulig å ta imot halvparten av biltrafikanter i indre by. De viktigste prosjektene er følgende:

- * Forlengelse av forstadsbaner (til Klemetsrud, Bjørndal, Tonsenhagen, Sogn, Rykkinn, Hosle, Lørenskog).
- * Pendeldrift mellom øst og vest.
- * Nye stasjoner.
- * Nye og flere vogner.
- * Bussfelt og overgangsterminaler.
- * Nye spor, kapasitetsforbedring og flere vogner til NSB.
- * Jernbane til den flyplass som velges.

Tilsammen vil denne pakken koste ca. 2,4 milliarder kroner etter kommunens egne kostnadsoverslag.

Veinettet: Men selvom biltrafikken på denne måten reduseres, er det nødvendig med forbedringer i veinettet. E 18 gjennom sentrum er en viktig forbindelse. Som alternativ til Fjellinja mener vi det er tilstrekkelig med en 4-felts løsning som bygger på dagens trasé. Veien kan legges i tunnel under Rådhusplassen, rundt Akerhus festning (slik at Rådhusgata kan stenges) og i tunnel i Bjørvika, mellom Børsen og Bispelokket. Det siste for å få en bilfri forbindelse mellom havna (med fergene) og Oslo Sentralstasjon. Hele dette prosjektet vil koste ca. 300 millioner, og dette skulle vel være et bra alternativ til de 2 milliardene som Fjellinja ser ut til å strekke seg mot.

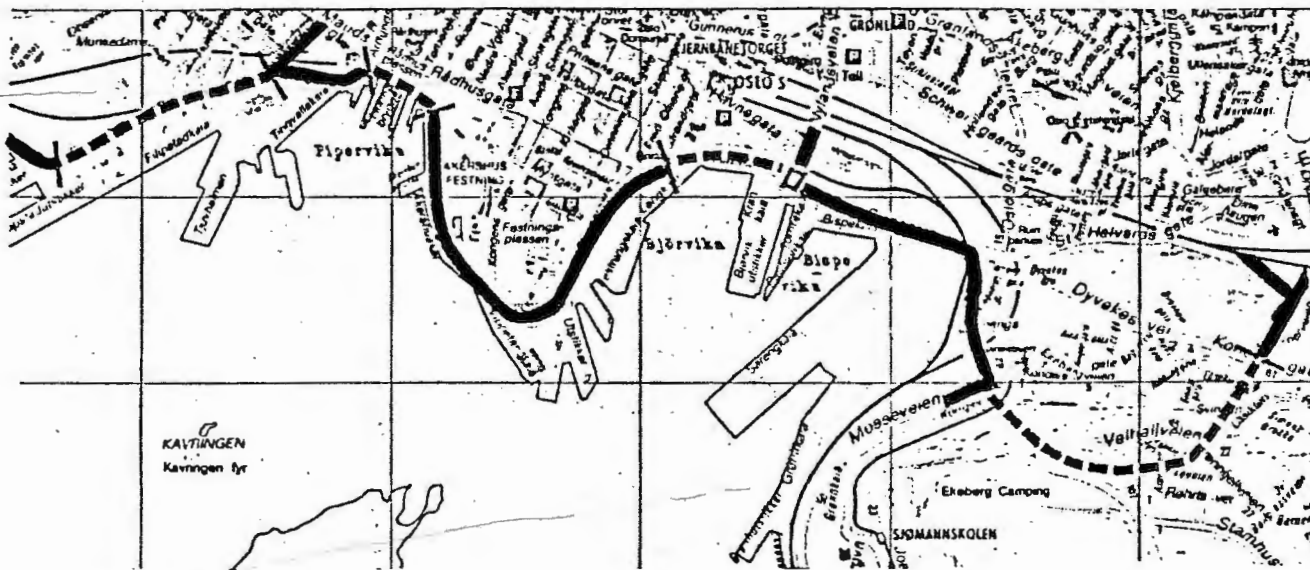
Forøvrig må følgende deler av veinette bygges ut:

- * Store Ringvei bygges ut med toplan-kryss.
- * Bedre Mossevei og Europavei.
- * Bedre E 18 vestover med lokk til Filipstad og nytt Lysaker-kryss.
- * Flere tunneler i indre by øst (Ekeberg, Tøyen, Rudolf Nilsens plass)
- * Jevn standard på Henrik Ibsen-ringen rundt sentrum



Hele pakken, inkludert E 18 gjennom sentrum, er kostnadsberegnet til ca. 1.1 milliard kroner. Totalt vil RVs løsning på Oslos trafikkproblemer koste ca. 3.5 milliarder. Dette er altså vesentlig mindre enn kommunens forslag på ca. 5 milliarder. I følge kommunens egne dokumenter (Oslo samferdselplan, 1980) vil RVs forslag gi en kapasitetsøkning i kollektivtilbudet på ca 40 prosent, samt ingen vesentlig kapasitetsøkning i veinettet, men likevel langt bedre avvikling.

Veiprosjekt for hvem? Kommunens eget forslag vil gi 20-30 prosent kapasitetsøkning i veinettet (med tilsvarende trafikkøkning og derfor ingen bedret avvikling), og en minimal økning i kollektivtilbudet. For dette skal altså skattebetalerne og bilistene (med bompenger) betale 1.5 milliarder mer enn RVs forslag. Det må være lov å stille seg undrende til hvilke behov og hvilke interesser som styrer både Høyre og Arbeiderpartiet i denne saken.



Dette er RVs alternativ til Fjellinjen: En fire-felts vei som går under jorda v/ Filipstad, Rådhusplassen og Bjørvika. I tillegg er Ekeberg-tunnelen tegna inn på kartet.

— Fire felts vei

— tunnel

Hva må gjøres?

- * Spre dette heftet til flere lesere
- * Ta opp Fjellinjesaka i beboerforeninger og andre berørte interesseorganisasjoner.
- * Gjør vei- og kollektivutbygginga til en sak for den fagforeninga du er med i. Fjellinja-regninga skal betales av vanlige lønnstakeres arbeidsreise. Derfor angår dette spørsmålet de fleste fagforeninger i Oslo-området.
- * Ta opp Fjellinjesaka og lokale krav med APs og Høyres bydelspolitikere.
- * Still de ansvarlige til ansvar. Uttalelser, vedtak osv. må rettes til de toppolitikere som har ført Oslo ut i den kaotiske situasjonen som er nå:
 - Oslo Byråd v/Nina Heggelund (H), byråd for samferdsel
Adr.: Rådhuset, 0037 Oslo 1, tlf.: 41 00 90 1 8525
 - Bystyrets samferdselskomité v/ leder Arne Kvalheim (AP)
Adr.: Rådhuset, 0037 Oslo 1. tlf.: 41 00 90 1.8968.
- * Start forberedelse til aksjoner i forbindelse med de ulike ledda i den politiske behandlinga av Fjellinjasaka.
Kommunens "timeplan" er forøvrig slik:
 - Reguleringsplanen offentliggjort: 18. april 86
 - Høringsfrist for reguleringsplanen: 1. juni 86
(Høringsuttalselsene sendes til: Byplankontoret)
 - Reguleringsssaken før Fjellinjas 1. etappe i bygningsrådet: sommer/høst 86
 - Reguleringsssaken behandles i byrådet: sommer/høst 86
 - Reguleringsssaken behandles i bystyret: høsten 86
 - Planlagt anleggsstart februar 87
- * Ta kontakt med RVs bystyregruppe for nærmere informasjon. Hvis alle gode krefter forenes skal vi sammen hindre at Fjellinja blir bygd.
RVs gruppekontor:
Tlf.: 41 00 90 linje 8620 (etter klokka 15.30 går det an å ringe 41 01 58 linje 8620 for å legge igjen beskjed)
RVs bystyregruppes adresse er: Rådhuset, 0037 OSLO 1.

Stans Fjellinja!

Store kapitalgrupper kjemper om å få oppdraget med å bygge en motorveiforbindelse mellom E 6 og E 18 gjennom Oslo. Så langt ser det ut til at firmaet Astrup-Høyer har trukket det lengste strået med sitt Fjellinje-prosjekt.

Folk i Oslo er imidlertid lite tjent med en veitunnel som bl.a.:

- Ødelegger bo-miljø.
- Tar flere tiår å betale ned med bompenger.
- Trekker ytterligere trafikk inn i sentrum, slik at mer trafikkaos skapes.
- Medfører fare for bygninger på Ruseløkka.

Kommunens politiske ledelse har føyd seg etter storkapitalens behov. Astup-Høyer har fått solid støtte både av Høyre og Arbeiderpartiet for gigant-prosjektet sitt.

Dette heftet forteller om Fjellinje-planen, hvordan RV mener trafikkproblemene i byen vår kan løses og hva som bør gjøres i tida framover.

Pris: kr. 5

**Utgitt av Rød Valgallianse i Oslo,
Rådhuset,
0037 OSLO 1
Tlf.: 41 00 90 linje 8620**

Rød Valgallianse i Oslo har tidligere gitt ut

- Ukjente sannheter fra Oslo bystyre 80 - 83 kr. 5,-
- Oslo på villspor ? (Søkelys på samferdsel og byutvikling) kr. 5,-
- Hospitsmafia i Oslo ? kr.10,-
- Harde fakta om Høyres hovedstad kr.30,-
- Kast ikke bort stemmen din! kr.10,-
- Rød Valgallianses Oslo-program 1984 - 87



Ja, jeg bestiller.....stk. av heftet.....

Navn.....

Adresse.....

Bestillingsslippen sendes til

RVs bystyregruppe

Rådhuset

0037 O S L O 1