



Hvor vil Høyre med kollektiv- trafikken?

Høyre, Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti fikk igjennom et *fellesforslag* til langtidsbudsjett i Oslo bystyre ifjor. Ramma for driftstilskuddet til Oslo Sporveier var satt til 313 millioner kroner i 5 år framover. I budsjettet for 1982 ble tilskuddet plussa på noe — til totalt 348 millioner kroner. **LIKEVEL** betyr denne ramma *rasering* av byens kollektivtilbud — samt at vi må betale mer for å reise.

Følgende sparetiltak for 1982 er foreslått for at bystyrets tilskuddsramme ikke skal sprekke:

- 240 trafikkbetjente (stillinger) fjernes ved naturlig avgang
- 220 trafikkbetjente «omplusses» til annet arbeid i kommunen, bussruter innstilles
- 2 bussruter reduseres
- driftstidens lengde — hverdag: 06.00—24.00
helgedag: 08.00—24.00

- 30 min. rute tidlig morgen og sen kveld hele uka
- 15 min. grunnrute for sporvogna
- rute 1 innstilles utenom rushtidene
- samtidig kommer forslag om sonetakster i Oslo, dvs. at det blir dyrere for de som bor lengst fra sentrum

Langtidsbudsjettet 1983—86

- Tilskuddsrammene til drifta som er foreslått framover, betyr enda flere nedskjæringer enn de som er nevnt ovenfor
- Det skal investeres minimalt, vognmaterialet forfaller
- DNA-regjeringa vedtok 4. september 1981 at statlig tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo måtte gå på bekostning av andre tilskudd. Kan vi vente noe annet fra Høyre-regjeringa?

Politikernes ansvar for den økonomiske krise

Høyre og Arbeiderpartiet er ansvarlig for den økonomiske krise Oslo kommune nå opplever. De har vekslet på regjeringmakta og på flertall i bystyret siden krigen. Begge godtar et kapitalistisk system der økonomien styres av næringslivets profitt-behov. Og politikken styres av økonomien. Oslos nye langtidsbudsjett bygger på direktiv fra vedtak av DNA-regjeringa september -81. Høyre-regjeringa har ikke sett noen grunn til å endre på dette. Den offentlige skittkastinga mellom Høyre og DNA om «ansvaret» er derfor bare et skuespill.

Oslos langtidsbudsjett for 1983—86 som skal behandles i bystyret 12. mai, varsler nedskjæringer på alle sektorer. Sparetiltakene for 1982 er tydeligvis bare en forsmak. Forslaget sier blant annet at bytrikken bør nedlegges og erstattes av buss. Ideologien og til og med ordbruken i dokumentet er forandra. Før var det ihvertfall *snakk om* hva folk har bruk for og å sette igang nødvendige tiltak. Nå er de derimot bare opptatt av hvor de kan skjære ned og prøve å overbevise om hvor «overdimensjonert» og «luksuriøst» byens kollektiv- og helse- og sosialtilbud er.

Ideologien forandres i takt med det næringslivet mener vi har råd til. Politikernes forklaringer på krise er vage formuleringer som «skattesvikt» og «vanskelige tider». Vi mener ansvaret må plasseres der det hører hjemme, nemlig hos de politikerne som selv sier de styrer landet!

Ingen rasering av kollektivtrafikken

Om alle i denne byen skulle kjøre bil til jobben, ville veinettet knekke helt sammen. Derfor er Oslo heltavhengig av et brukbart kollektivsystem. De foreslåtte sparetiltaka er første skritt. Målet er at kollektivnettet bare

skal ta de trafikk-toppene som veinettet ikke tåler i rush-tida.

Skiftarbeidere, barn, ungdom, eldre, funksjonhemma osv. må utenom rush-tida komme seg rundt på annet vis. Bystyrets politikere *vet* at ca. 50% av byens befolkning er avskåret fra å kunne bruke bil. Videre har byens politikere meget *gode* kunnskaper om de negative konsekvensene ved for mye privatbilisme — dårlig trafikk-sikkerhet, støy, forurensing osv.

«Økt satsing på kollektiv-trafikk og redusert bilbruk», konkluderte derfor bystyret med som målsetting for byens samferdselsplan (august 1980). Nå *raserer* de kollektiv-tilbudet. Høyres representanter i Sporveisstyret går så langt i sin iver etter å gjennomføre sparetiltaka at de forsøker å sette alle lover og regler til side. *Samtidig* planlegges 6 nye parkeringshus i indre by og store nye veianlegg.

Men politikerne behandler Oslo Sporveier som en bedrift. Det snakkes mye om et stort *underskudd*, *ikke* som et *nødvendig* tilbud på linje med sykehus og skole. Heller ikke snakkes det om hvor mye Oslo kommune sammen med beboerne *sparer* ved å redusere privatbilismen; økte utgifter til veiutbygging, vedlikehold, miljøltiltak, støyskjerming, folks private bilhold osv.

De tyske ledd-trikkene — et enestående sparetilbud!

Sporveien har fått tilbud på 16 brukte, men moderne ledd-trikker fra Tyskland. Disse utgjør et nødvendig tilskudd til den nedslitte vogn-parken Sporveien har. På dette vil Sporveien spare 12 millioner kroner i lønnsutgifter og ombyggingsutgifter bare i 1983. På 4 år vil de spare 24 millioner. Bystyret har vedtak på fortsatt sporvognsdrift. Rød Valgallianse krever at bystyret straks bevilger penger til innkjøp av disse vognene.

HAR DE RÅD TIL Å SI NEI?

TA PENGENE DER DE FINNES — nemlig hos staten og overklassen!

RV krever:

- at Oslo kommune *slåss for* statsstøtte likestilt med andre fylker
- at eiendomsskatten heves til 1970-nivå — dette vil gi minst 400 millioner kroner ekstra i kommunekassa
- billigere kollektivtakster

Kommuneplanmeldinga og langtidsbudsjettet går inn for:

- å tilpasse seg det Willoch bestemmer
- la overklassen gå fri
- kraftig øking av takstene, innføring av takstsoner

DETTE KAN DU GJØRE:

Få fagforeninger, strøksforeninger, vel osv, til å protestere mot nedskjæringerne! Send protestene til Oslo bystyre ved Albert Nordengen. Du har også rett til å møte politikerne personlig (deputasjon). Ring formannskapet tlf. 41 00 90 og avtal møte!



Utgitt av Oslo Rød Valgallianse

April 1982

Bernt Ankersgt. 6B,
Postboks 211, Sentrum, Oslo 1
Tlf. (02) 41 40 32

www.pdf-arkivet.no (2020)