



## VI VIL IKKE BO OSS IHJEL FOR EN SOSIAL BOLIGPOLITIKK

Boutgiftene har de siste par år økt drastisk både for nye, gamle og rehabiliterte boliger.

Dette skyldes at Husbankens lånevilkår er forverret, - den statlige subsidiering er trappet ned og moms innført på boliger. Staten tjener nå over 1,5 milliarder kroner på boligsektoren (ca. 3 milliarder i moms-inntekter og ca. 1,5 milliarder i utgifter.) Den "sosiale" boligbygginga har fra å være et subsidiert tiltak, blitt en melkeku for staten.

I tillegg har strømprisen og de kommunale avgifter økt kraftig.

I de nye drabantbyene, blant annet på Holmlia, er de reelle boutgiftene kommet opp i nærmere 6.000 kr./mnd. Det må nå en hel inntekt til for å bo. Myndighetene hadde tidligere en målsetting på at boutgiftene ikke skulle overstige 20% av brutto gjennomsnitt industriarbeiderinntekt.

Byfornyelsen som skulle gi folk bedre boligforhold er blitt så dyr at en del av beboerne har blitt tvunget til å flytte.

Dersom de statlige subsidiene ikke styrkes vil pengesterke folk etter hvert overta de sentrale bydeler.

Taktsøkningen på boliger har gjort det nesten umulig for unge utablerte, og innflyttere å skaffe seg en bolig.

For at folk i dag skal makte boutgiftene må man minst ha to inntekter. I barnefamilier presses begge foreldre ut i fulltidsjobb, uten at det er nok barnehager. Dette er en så stor belastning for mange at det går på helsa løs. Folk med vanlige inntekter må søke støtte på Sosialkontoret. Vi har fått en boligpolitikk som fremmer "et folk av sosialklienter".

I dag er det størrelsen på folks pengepung som bestemmer hvem som får bolig, og hvordan man skal bo.

Å bo bør være en menneskerett på lik linje med gratis helsestell og utdanning.

## STANS NEDLEGGINGA AV SKOLER BYGG NOK BARNEHAGER

Myndighetene har allerede klart å legge ned 7 skoler i Oslo for å "spare". Med det har de også klart å radere ut musikkorps, klubbvirksomhet og andre fritidstilbud i nærmiljøet. På skolene hvor elevene overføres blir både klassene og skolen overfylt. I tillegg har nå kommunen prestert å leie ut lokaler, bl.a. på Hersleb- og Årvoll skole slik at det ikke er plass til å gi noen brukbar undervisning.

En slik utarming av nærmiljøet - vet vi - i neste omgang fører til store sosiale problemer for barna, ungdommen og foreldrene ... og hvem betaler det?

Det er fortsatt stort behov for utbygging av daghjem. På Holmlia var det planlagt 18 barnehager, bare to er bygget. Begge foreldre i fullt arbeid, uten skikkelig tilbud for barna, er en stor belastning for både de voksne og ungene.

I indre by er lekemulighetene for ungene minimale. De er ofte henvist til trafikkbelastede, livsfarlige gater. Barnehager er nesten det eneste stedet som gir en trygg lekeplass.

I indre by er det en dekningsgrad på 23%, mens det for hele Oslo er 40%. Dessuten er daghjems plassene nå blitt så dyre at mange kvier seg for å søke. Bare fra 1977 til 1983 er foreldrebetalinga økt med reelt 60% og er nå kommet opp i 825 mr./mnd. Samtidig reduseres driftsbudsjettene. Kommunens andel er redusert fra 79% i 1979 til 59% i 1982, hvilket vil si at midler "forflyttes" fra barnehagesektoren over til andre kommunale oppgaver.

Daghjem skal være et tilbud til alle unger som har behov for det, uavhengig av foreldrenes inntekt.

# FORSVAR INDRE BY SOM BOLIGOMRÅDE BILEN UT AV SENTRUM

## STYRK KOLLEKTIVTRANSPORTEN GRATIS BUSS OG TRIKK

Bilismen er i ferd med å ta knekken på indre by, folk blir "gasset ihjel", og unger blir drept i trafikkulykker.

På de fleste miljømessige områder skiller indre by seg fra resten av byen. Det er færre biler blant beboerne her, men langt mer trafikk. Støynivået ligger over det "anbefalte" for nær halvparten av befolkningen, og luftforurensningen er mellom 2 og 3 ganger høyere enn i ytre bydeler. Sjansene for personskader er dobbel så stor i indre by som i resten av landet. Av de 140.000 innbyggerne, hvorav 15.000 er barn, i indre Oslo bor 4 av 10 i gater der mer enn 3000 kjøretøyer passerer hvert døgn.

I nye boligområder er det en selvfølge at boligveiene er bilfrie.

Politikerne forsøker å løse problemet med kjøreavgift på biltrafikken i og gjennom indre by eller betalte parkeringshus, noe som vil føre til at de pengesterke kan bruke bilen og resten må stå i buss og trikk-køer.

De fleste politikere sier at de vil styrke kollektivtransporten. Likevel ser vi at tilbudet blir dårligere og prisene stiger. I 1980 kostet et månedskort 90.- kr., i dag kr. 200.-. Antall ansatte i Oslo Sporveier ble redusert med 300 i 1982. Det bygges ikke ut et skikkelig transporttilbud for beboere i de nye boligområdene på f. eks, Voksen-Skog og Holmlia.

75% av befolkninga som jobber i sentrum reiser kollektivt, mens bare 50% av de totale arbeidsreisene er kollektive. Banesystemene - og til en viss grad bussrutene - er sentrumsretta, slik at folk ofte må inn og ut av sentrum for å komme til jobb hvis de reiser kollektivt. Derimot kan de spare vesentlig med tid om de bruker bil.

Vi blir utsatt for tvangsbilisme fra myndighetenes side. Kjøring med eksosforgiftning er ingen særlig tiltrekkende reisemåte.

Økt satsing på buss og trikk må bety å bygge ut kollektivtilbudet slik at det samsvarer med folks behov.

Vi krever derfor:

- STOPP GJENNOMGANGSTRAFIKKEN I BOLIGGATENE.
- BORT MED FREMMEDPARKERINGEN.
- BYGG UT KOLLEKTIVTRANSPORTEN; GRATIS BUSS OG TRIKK.

## STYRK DEN SIVILE BEREDSKAPEN I BOLIGOMRADENE

Oslo kommune er på ingen måte i stand til å beskytte sivilbefolkningen mot et eventuelt krigsangrep.

Beredskapsplanene (sikre vannforsyning, kraftforsyning, helsearbeid, transport osv.) er mangelfulle og tilfluktsrommene er i svært dårlig forfatning. Bare ca. 16.000 av de offentlige tilfluktsromsplassene er beregnet på å kunne tåle et atomangrep. Oslo har i dag 450.000 innbyggere.

De færreste greier å forestille seg at en krig virkelig vil ramme Norge, og ser derfor heller ikke så alvorlig på kravet om skikkelig sivilt beredskap. Andre mener at dersom "helvete" virkelig bryter løs hjelper det lite med tilfluktsrom.

Vi vet ikke med hvilke våpen en eventuell krig vil bli ført, men uansett må vi forberede oss å gjøre lidelsene minst mulig dersom ulykken skulle være ute. Vi krever derfor at både stat og kommune foretar en drastisk opprusting og nybygging av tilfluktsrommene i Oslo, og at det blir utarbeidet en skikkelig beredskapsplan for byen.

**SLUTT OPP OM BYSEKSJONEN I  
FAGLIG SOLIDARITETS TOG PÅ  
GRØNLAND TORG 1. MAI KL. 13.00**