

Du inviteres til

# stiftelsesmøte bolig- og bymiljøseksjonen faglig 1.mai front 1975 i bergen

tid: Torsdag 20/3, kl.19.30

sted: GIMLE, kong Oscars gt. 18

Diskusjon om politikken i seksjonen og parolene.  
Kaffe, kaker og hyggelig samvær. Kunstnerisk.

## Hva er faglig 1.mai front?

FFF 1975 i Bergen ble stiftet i februar av faglige tillitskvinner og -menn og andre.

Det politiske grunnlag for FFF finner vi i hovedparolene, som reiser til kamp mot den nasjonale og internasjonale monopolkapitalen og dens støttespillere. Hovedparolene vil bli endelig fastlagt på et møte i april hvor alle lokalkomiteer blir representert.

FFF organiseres ut fra kamppråder, med seksjoner for hvert slikt område. Eksempler er faglig-, kvinne- og ungdomsseksjonen.

FFF står for linjen: kjemp sjøl, formuler krav og paroler sjøl. FFF står derfor på at flest mulig skal mobiliseres ut fra sin egen kamp-situasjon. For å gjøre dette praktisk mulig har personer og organisasjoner rett til å reservere seg (ikke ta stilling til) overfor andre paroler. Men sjølsagt må en ikke bryte med frontens grunnlag, eller rette seg mot andre gruppers kamp.

## Trenger vi egen bolig- og bymiljøseksjon?

I Bergen kommune skjer det en tiltakende forverring av boforholdene på viktige områder for folk flest. Det blir raskt dyrere å bo, dagheimsituasjonen blir verre, biltrafikken er livsfarlig i tillegg til at den forslummer og ødelegger boligområder, arbeidsreisene blir lengre og dyrere og eldre boligstrøk trues av "sanering" mot interessene til dem som bor der.

Men angrepet går lenger, - hele bymiljøet brytes ned. Alle verdier som er knyttet til en by som Bergen blir i dag underordnet noen få mål: - biltrafikken, som hovedsaklig består av privatbiler, må fram så raskt og i så stort omfang som mulig, - og byggingen må tjene kapitalinteressene eller deres tilliggende offentlige herligheter.

Folks trivsel blir ikke bedre av å bli utsatt for vilkårligheten til det offentlige byråkratiet. Bergen er en vanstyrt by i forhold til folkets velferd.

Hvem står bak denne "utviklingen" og tjener på den?

Kapitalismen er knyttet nært til bilproduksjon og -salg, til framstilling av bensin og reparasjon av bilmateriell. Kan dessuten transporten gjøres et hår billigere for kapitalen, må alle andre hensyn vike - f.eks. til sikkerhet, til beskyttelse mot støy og forurensing eller offentlige utgifter til bygging og vedlikehold av veger. Bilismen er etter hvert blitt en viktig kilde til profitt for borgerskapet. Kapitalismens logikk er derfor at bilismen bare må vokse og vokse, uansett om fornuftens grenser forlengst er overskredet.

Raseringen av boligområder i byens sentrum har som siktemål å skaffe tomter som skal dekke kapitalens behov. Bergens Saneringsinstitutt A/S er således også i realiteten kontrollert av borgerskapet i byen. "Næringslivet" ønsker å forme byen i sitt bilde.

Men angrepene mot folks velferd på bolig- og bymiljøområdet fører til at innbyggerne tar opp forsvaret for sine interesser. Forsvarskampen er foreløpig kanskje spredt og spontan. Men vi ser den på mange områder, og den øker. Slik at storborgerne er begynt å klage over grasrotas "meningsterror". Det er heller ikke fullt så morsomt lenger å være med på å vedta borgerskapets planer i bystyret.

En bolig- og bymiljøseksjon i FFF er ledd i denne forsvarskampen, og vi mener det er viktig å markere disse sakene så sterkt som mulig på 1. mai. Derfor har bolig- og miljøspørsmål alltid tidligere preget FFF, og dette må fortsette også i år.

## Hva slags krav skal vi ta opp?

Kravene må være riktige, de må bygge på virkeligheten. I den nåværende situasjon betyr det også at de må rette seg mot forverringen, være defensive. Fordi hverken FFF eller andre folkelige bevegelser har makt i Norge eller Bergen. Det betyr ikke at vi ikke skal reise krav som peker framover. Men toget må først og fremst være preget av den kampen folk fører og støtte den. Kravene må tjene folket og rettes mot kapitalens interesser.

## Boforholdene

Bokostnadene for vanlige folk stiger. Husleier og innskudd hviler stadig tyngre på arbeiderklassen og særlig på de unge arbeiderfamiliene. Mens borgerskapet investerer i fast eiendom for å tjene penger.

Sovebyer bygges i utkanten av kommunen, særlig i områder av Fyllingsdalen, Loddefjord og Åsane. De tidligere bygdene fungerer ikke lenger som naturlige enheter. Skattene øker, men likningskontoret er blitt vanskeligere å finne.

Dette er rasjonelt for borgerskapet, som tjener på billig oppbevaring av arbeidskraften. Da kan lønningene lettere holdes nede.

Vi foreslår paroler om bevaring av boligområdene i sentrum, nei til folkefiendtlig "sanering" og støtte til rehabilitering på beboernes egne vilkår.

## Transportpolitikken

Kampen må rette seg mot nedlegging av sporveistruter. Bystyret har redusert Sporveiens budsjett og det foreslås at trafikken fra Løberg-siden får et dårligere tilbud, trafikken Gyldenpris - Formannsvei blir borte, det samme gjelder Nygårdshøyden. Når det gjelder Mula - Breistølen, endres ruteoppbygget radikalt til det verre. Dette fører til økt bruk av private biler i byen. Kamp mot nedlegging av sporveistruter! Enhet trafikanter - sporveisfunksjonærer!

Gjennomføringen av "gateeffektiviseringsplanen" gjør det mulig å presse flere biler gjennom sentrumsgatene. Mer byareal legges ut til kjørebaneer. Dette tjener bilismen, men det tjener ikke beboerne og ikke fotgjengerne.

Sentrale boligområder er oppfylt av parkerte biler og biler i bevegelse. Nei til fremmedparkeringen i sentrale boligstrøk!

Det sentrale, men også mest kompliserte transportproblem i Bergen er innfartsårene til sentrum. En slik åre, jernbanen over Nesttun til Arna, ligger øde. Til gjengjeld er vegene overbelastet. Planene, som hittil bare er delvis vedtatt, går ut på å bygge ut innfartsvegene dels ved å anlegge flere kjørebaneer til de eksisterende og dels ved nye vegtraseer. Bussene skal i viss grad få egne kjørebaneer som bedrer framkommeligheten (bussprioritering), dermed vil innfartsvegene også kunne ta større personbiltrafikk. Det vil altså ta kortere tid til byen, kapasiteten vil øke, men sentrum vil da motta flere biler. Mot dette må de stakkars eksperter som borgerskapet ansetter, hevde at så skal man redusere bilbruken i sentrum ved å skjære kraftig ned på antall parkeringsplasser, eventuelt bygge parkeringshus på Nygårdstangen.

Skal vi tro på slike løfter? Hvorfor da ikke redusere parkeringsplassene til f.eks. en tredjedel like godt med en gang? Så skulle det jo automatisk bli romsligere for bussene!

Nei, vi kjenner kapitalismens logikk også her: alle byer skal fylles - og blir virkelig fylt! - til randen av biler, det gir mest profitt. Mange eksperter mener nok vel med sine planer, de drømmer seg bare bort fra overklassens interesser. Til gjengjeld regner de heller ikke med arbeiderklassen! Våre eksperter tror på og lovpriser bilens framragende evne til å utføre dør-til-dør tjeneste, men ser ikke at dette snur seg til sin motsetning i byene: ikke engang doktoren er garantert å kunne parkere i nærheten av huset til pasienten!

Hvilken strategi tjener folkets interesser? Vi foreslår:

Bygg ut kollektivtrafikken! Forstadbane er den beste løsningen!  
Reduser parkeringen i sentrum! Stans byggingen av bymotorveg - ikke flere biler i sentrum!

Foreløpig utvalg nedsatt av

Faglig 1. mai front 1975 i Bergen

