



16 -09 Bolig- og bytvlingsprogram

BOLIG- OG BYUTVIKLINGSPROGRAM FOR RØDT

Vedtatt av Rødts Landsstyre, April 2009.

Å BO I EN SKIKKELIG BOLIG I ET GODT BOMILJØ TIL EN OVERKOMMELIG PRIS ER EN MENNESKERETT

Fra plan til marked

Norge har i dag en høy boligstandard, men mange sliter med å komme inn på boligmarkedet og å betale de løpende boutgiftene.

Den høye boligstandarden i Norge skyldes en bevisst politikk og omfattende samfunnsmessig planlegging etter annen verdenskrig. "Den norske modellen" innebar at:

- Staten gjennom Husbanken sørget for en forutsigbar og subsidiert kredittilgang
- Kommunene planla arealene og sikret rimelige tomter til boligbygging
- Private og boligkooperasjonen bygget boliger, der omsetningen av kooperative boliger var underlagt kontroll.

Husbanken sikret i tillegg en nøktern boligstandard som ga en akseptabel minstestandard og hindret luksusforbruk. Det var også en uttalt politikk at boligsektoren skulle bidra til utjevning av levekårene i Norge, ut over det som ble gjennomført i arbeidslivet. I tillegg til å styre boligsektoren ble denne satt i sammenheng med andre politikkområder som bl.a. arbeids- og regionalpolitikken. Mye av dette er kastet vrak på og Norge har i dag en markedsstyrt boligpolitikk. Bygging og omsetning skjer på markedets premisser.

Statens muligheter til å påvirke hva som bygges, både i standard og pris, er minimalisert ved at vanlige oppføringslån i Husbankens ikke lenger er subsidierte og at private banker har overtatt Husbankens rolle som viktigste långiver. Husbanken er ikke lenger et redskap for å skaffe folk flest en rimelig bolig med god nøktern standard. Den har utviklet seg fra en "rettighetsbank" for de fleste til støtteordninger for sosialt trengende.

Kommunene kan benytte plan- og bygningsloven til å sikre gode bomiljøer, men overlater i hovedsak mesteparten av planleggingen til private aktører og reduserer den offentlige planlegging til et minimum.

Stat og kommune selger eiendommer og tomter til markedspris, og selv kommunale boliger leies ut til en markedsbasert husleie, såkalt gjengs leie. I Oslo har gjengs leie i mange tilfeller vist seg å være høyere enn markedsbasert leie

Den markedsliberale politikken skaper store og økende prisforskjeller, og dermed økende klasseskiller. De fleste i Norge bor bra, men det er økende forskjeller. Fortsatt finnes ekstremt dårlige boforhold. Mange steder er dårlig bomiljø, støy og forurensning et større problem enn dårlig standard på selve boligen.

Utleieprisene har fulgt stigningen i markedet. Overgangen fra rimelige lån til bostøtte har bidratt til å presse utleieprisene i været, også i kommunale boliger. I tillegg vedtok Bondevikregjeringa å oppheve den siste rest av regulering på utleieboliger. Stoltenberg har utsatt iverksetting av vedtaket, men ikke opphevet det.

Boligkooperasjonen spiller heller ikke lenger noen rolle ut over å produsere og forvalte boliger på samme måte som private aktører. Fjerning av omsetningskontrollen var det endelige dødsstøtet for kooperasjonens berettigelse. Liberaliseringen begynte med Nordli-regjeringa i 1979. Willoch fjernet omsetningskontrollen i 1981

Boligproblemet kan løses

De problemene vi i dag står over for er sammensatte, kompliserte og krever tiltak og planlegging også på andre sektorer enn boligsektoren. Fire områder peker seg ut:

- 1. Boligtilgang.** Underskudd og/eller overskudd på boliger er ikke bare avhengig av hvor mange boliger som bygges, men også tilflytting til byene og press på boligmarkedet. Sentraliseringspolitikken er avgjørende for boligmarkedet.
- 2. Boligpriser.** Disse er, i en markedsstyrt boligsektor, avhengig av tilgangen på boliger som igjen er avhengig av samfunnsmessige endringer som i første punkt. Meglerbransjens og byggebransjens profitt har vært avgjørende for den høye prisstigningen. Selv med fast jobb og brukbar inntekt har du i dag store problemer med å skaffe deg en høvelig bolig.
- 3. Boligstandard** og størrelse tilpasses kjøpekraften, der folk med dårlig råd tilbys en lavere standard og mindre bolig enn hva som i dag burde være gjengs, mens rikfolk kan bygge seg energi- og ressursødende luksusvillaer.

4. Boligmiljøet er stort sett avhengig av faktorer utenfor boligsektoren som transport og energipolitikken. Privatbilen, luftforurensning og nedbygging av grønne arealer skaper støyutsatte og helsefarlige bomiljøer. Gode trafiksikre leke- og utearealer er ofte mangelvare i byene.

"Boligproblemet" kan ikke løses uten en omfattende samfunnsmessig planlegging, et sosialistisk samfunn. Men, som den sosialdemokratiske politikk etter krigen viste, kan det settes inn tiltak på boligsektoren som kan bidra til å dempe de verste skjevhetene.

Å BO I EN SKIKKELIG BOLIG I ET GODT BOMILJØ TIL EN OVERKOMMELIG PRIS ER EN MENNESKERETT. UT FRA DETTE VIL RØDT ARBEIDE FOR:

1. Husbanken må gjenreises som den sentrale og viktigste banken for boligsektoren.

Husbanklån skal sikre forutsigbar kredittilgang og jevn boligproduksjon og bidra til en god boligkvalitet.

Finanskrisen viser hvor stort behov det er for å ha kredittinstitusjoner som kan sørge for stabil tilgang av kapital til boligsektoren. I dag finansierer Husbanken bare 20 % av nybygde boliger, mot tidligere år vanligvis 75 %. Årene etter boligkraket i 1989 finansierte Husbanken nærmere 100 % av de nybydde boligene og bidro til å holde produksjonen oppe. Husbanken må gjenreises som den dominerende kredittinstitusjonen for boligsektoren. Dette skal sikre både forutsigbar kreditt og rentesatser.

Det er kommunenes ansvar gjennom bruk av plan- og bygningsloven å forsvare en god boligplanlegging. I dag skjer ikke det og i byene bygges ettersom leiligheter uten sol og skikkelige utearealer. I dag stiller Husbanken kvalitetskrav bl.a. til universell utforming og miljøtiltak for å gi grunnlån. Det er bra, men lånene er ikke attraktive nok til at boligprodusentene i stor nok grad velger å benytte seg av dem. Med en større andel av boligmarkedet kan Husbanken gjenreises som en institusjon som forsvare god boligkvalitet. Minstestandarden på 50 m² må gjeninnføres.

Boligproduksjonen i Norge har de siste 20 årene variert mellom opp mot 35 000 boliger i året til ned mot 16 000 i året. Fortsatt stort boligbehov i og tilflytting til byen tilsier fortsatt omfattende boligbygging

Rødt går inn for at det bygges minimum 35 000 boliger i året, hovedsakelig finansiert gjennom Husbanken.

Rødt går inn for at Husbanken gradvis gjenreises som den dominerende boligbanken i Norge gjennom å tilby lån som hele tiden er mer attraktive enn i det private bankmarkedet. Det stilles krav til kvalitet, kostnader og nøktern standard. Rødt vil ha statlige forskrifter som sikrer (standard) på boligprosjekter (stikkord: soltimer, avstand, uteområder med mer.)

2. Alle i Norge *garanteres* tilgang til en høvelig bolig til en akseptabel pris. Det defineres hva som er minimumsstandard og akseptabel pris for en høvelig bolig. Startlånet i Husbanken utvides og subsidieres

Den overveiende del av den norske befolkning bor bra, men sliter med uforholdsmessig høye bostygifter. I tillegg er det fortsatt grupper i befolkningen som ikke kommer inn på boligmarkedet. I pressområder kan selv to vanlige lønnsinntekter være for lite til å skaffe seg en høvelig bolig.

Bygg billige boliger nå!

Kommunene bør gjennom bruk av plan- og bygningsloven forhindre bygging av mindreverdige boliger.

3. Tilbudet av ikke- kommersielle utleieboliger i kommunal og privat regi utvides og forbedres.

Det etableres et regulert marked av selveierboliger, både private og kooperative. Husbanken gir lån med subsidiert rente. Boligkooperasjonen bør stå for bygging og forvaltning, mens kommunene bør stille tomter rimelig til disposisjon. Disse boligene underlegges pris- og omsetningskontroll.

Både for de som ønsker å leie bolig og for de som tvinges til det er det behov for å beholde og styrke de subsidierte utleieboligene. Mangel på kommunale boliger presser boligsøkere ut på et vanskelig og til dels spekulativt privat utleietilbud. Det bør derfor gjennomføres en sterk økning av det kommunale boligtilbudet.

Rødt går inn for å lovfeste at kommuner har plikt til å skaffe boliger til alle som ikke kan sørge for dette selv. Bostedsløse skal skaffes hensiktsmessig bolig innen en måned. Boligene bør fortrinnsvis eies og forvaltes av kommunen selv, men boligbyggelag kan være et alternativ der kommune og boligbyggelaget samarbeider godt.

En slik ordning forutsetter at disse boligene underlegges omsetningskontroll. Med innebygget sparing som del av bokostnadene vil eierne av slike boliger kunne gradvis forbedre sin boligstandard innenfor selveiermarkedet. Ved flytting tilbakeføres leiligheten til boligbyggelaget til regulert pris (selvkost pluss en del av verdistigningen). Ordningen bør utvides etter hvert som behovene melder seg og etter hvert kunne utgjøre en viktig del av boligmarkedet

Rødt går inn for at det bygges 7000 subsidierte utleieboliger og 7000 subsidierte selveierboliger i året. Det bygges 2000 studentboliger årlig. Kommunene får tilbud om subsidiert rente for å øke antallet kommunale utleieboliger fordelt etter sosiale kriterier.

4. Forslag til opphevelse av husleiereguleringa stanses

Husleiereguleringen for privateide umøblerte førkrigsboliger i Oslo og Trondheim trappes nå gradvis ned ved at leiene justeres til gjengs markedsnivå. Fra 1. januar 2010 er all husleieregulering avviklet. Dette fører til at en rekke beboere blir avhengig av offentlig bostøtte.

Også kommunene tilpasset på 1990-tallet sine husleier i de kommunale utleieboligene til "gjengs" leie. Dette kan de tillate seg da de vet at staten vil "rydde opp i de økonomiske vanskelighetene beboerne kommer opp i gjennom bostøtteordningen. Bevisst gjøres beboere til "sosialklienter" eller avhengige av offentlige støtteordninger. Rødt går inn for at folk flest skal kunne betale husleien sin for den inntekt eller trygd hun har, uten å måtte ty til støtteordninger

5. Bostøtteordningen utvides ved å heve grensene på inntekt og boutgifter, og tilpasses regionale markedsnivåer.

I dag satses Regjeringen i hovedsak på Bostøtte for å hjelpe folk med svak økonomi til å greie å betale for en høvelig bolig. Dette kan fort bli en felle fordi man aldri kommer inn på det ordinære markedet. Kommunen kan også ta seg markedsleie for sine boliger, da de vet at det blir staten som subsidierer leien gjennom bostøtteordningen. Et større tilbud av rimelige boliger bør etter hvert redusere behovet for bostøtte, men fram til da må bostøtteordningen fange opp alle de som i dag sliter med å greie boutgiftene. Dette krever at ordningen utvides ved at bl.a. grensene på inntekt og boutgifter heves og tilpasses regionale markedsnivåer.

6. Det utvikles mer nyanserte løsninger for personer med behov for omsorg, stell og pleie. Henvisning til hospiter/døgnovernattingssteder opphører. Alle boliger gjøres tilgjengelige for funksjonshemmede .

Boligsektoren har også et stort ansvar for integrering av personer med spesielle behov, enten disse er av fysisk eller psykisk karakter. Nedleggelse av de store institusjonene og ønsket om integrering i vanlige boligområder stiller store krav til oppfølging og boservice. Så langt har få kommuner tatt inn over seg at integrering av personer med psykiske problemer og/eller rusavhengighet krever tett oppfølging dersom de ikke skal bli en utilbørlig belastning for nærmiljøet.

For mange er det behov for sosiale tjenester knyttet til bosituasjonen. Nye og bedre løsninger bør utvikles for eldre, psykisk syke og rusmiddelmissbrukere. Det er behov for et langt mer differensiert tilbud av ulike boformer fra lavterskeltilbud for "rusavhengige" til bofelleskap for person som ønsker noe annet enn en "tradisjonell" familiebolig. RØDT vil arbeide for en variert boligmasse som gjør det mulig med ulike boformer - for enslige, tradisjonelle familieenheter, generasjonsboliger og ulike kollektive løsninger.

7. Miljøvennlig boligplanlegging skal premieres. Luksusbygging og unødvendig ressursforbruk begrenses gjennom skattlegging og energiavgifter.

Forslag til ny plan og bygningslov vil stille strengere krav til energibruk og derved utforming av mer miljøvennlige boliger. Det er bra. I tillegg må det etableres låne- og støtteordninger som oppmuntrer til mer miljøvennlig boligbygging. I byene bør det stilles krav om tilknytning til fjernvarmeanlegg og kildesortering av avfall.

Husbanken har i hele sin virksomhet koblet krav til standard med krav til økonomi. "Husbankkrava" bidro både til et nøkternt (miljøvennlig) boligforbruk og begrenset bygging av luksusboliger. Kravene og virkemidlene er nå i all hovedsak fjernet. Av miljømessige hensyn bør man derfor etablere straffetiltak som begrenser bygging av energisløsende store eneboliger. I storbyregionene bør eneboligbyggingen begrenses

til et minimum. Dette kan både skje gjennom etablering av øvre arealgrenser og økonomiske tiltak som ekstra dyr strøm på forbruk over et vanlig nivå, slik man tidligere hadde egne satser for overforbruk.

8. Eksisterende boligmasse utbedres for å sikre bedre kvalitet, miljø og tilgjengelighet

Skal energibruken i boligsektoren reduseres må det settes i gang omfattende miljøtiltak i eksisterende boligmasse. Husbanken gir i dag Grunnlån til utbedring av boliger både til miljøtiltak og for å oppnå bedre tilgjengelighet for bevegelseshemmede. Disse lånene må på samme måte som for lån til oppføring gjøres mer attraktive gjennom en subsidiert rente. I tillegg etableres det tilskuddsordninger ut over dagens tilskudd til forsøksprosjekter.

9. Kommunenes ansvar for god boligplanlegging innskjerpes.

Alle beboere bør sikres trafikk sikker tilgang til gode leke- og utearealer samt lokal service som dagligvarebutikk, barnehage, , grunnskole, idrettsanlegg, eldreomsorg og kollektivtransport. Nye boligprosjekter skal ha universell utforming og gis en variert leilighetssammensetning

Det er kommunene gjennom sin forvaltning av plan- og bygningsloven som skal sikre kvaliteten i våre bomiljøer. Dette følges alt for dårlig opp. I dag bør fokus i langt større grad rettes mot boligens omgivelser og miljøet framfor bare den enkelte boligen. Gode og trygge utearealer til opphold og rekreasjon og som møtested for sosial kontakt er viktig for alle aldersgrupper og en forutsetning for at barn skal kunne utvikle og utfolde seg gjennom lek med andre unger.

Stort press på arealene i sentrale byområder fører lett til at utearealer til lek og opphold reduseres. Høye tomtepriser har det siste tiåret gitt boligprosjekter med høyere tetthet og dårligere utearealer enn det som ble bygget i storbyene på slutten av 1800-tallet (Grünerløkka). Her ble bakgårder revet for å gi bedre plass og lys, nå gjentar man feilene. Mangel på, underdimensjonering eller for stor avstand til gode lekearealer vil ofte bety en betydelig trafikkfare ved at veier og/eller parkeringsplasser blir tatt i bruk til lek. Trygg adgang til gode utearealer er derfor et viktig kriterium for en god bolig.

I sentrale byområder er det bygget en overvekt av småboliger, noe som har gjort det umulig for barnefamilier å bosette seg der. **Rødt går inn for at barn skal kunne bo overalt og en variert boligsammensetning.**

I de største byene blir en stor del av befolkningen utsatt for konsentrasjoner av luftforurensning som øker risikoen for framskyndet død og helseplager som f.eks. luftveisinfeksjoner, lungesykdommer og kreft. Om lag 1,7 millioner mennesker er utsatt for et uakseptabelt støynivå ved boligen sin. Vegtrafikken er den desidert største plagen. Boligområder skal skjermes mot støy og forurensning.

I sentrale byområder er tomteprisene den viktigste årsak til de høye boligprisene og bokostnadene. Forventingene om høy utnyttelse og mange (små) boliger driver tomteprisene i været. Kommunene kan gjennom bruk av plan- og bygningsloven regulere til lavere utnyttelse og bygging av et variert boligtilbud. Dette vil både sikre en bedre kvalitet og bidra til å dempe prispresset.

Kommunenes ansvar for planlegging og oppfølging av bolig- og stedsutvikling må derfor innskjerpes.

Byutviklingen betyr mye for levekår, bruk av energi og miljøet

Hvordan byenes areal- og transportforbruk organiseres betyr mye både for folks levekår og miljøet:

- Mange sliter med daglige gjøremål som å komme seg på jobb, levere barn i barnehagen, handling og andre daglige gjøremål fordi disse ligger på ulike sider av byen ikke i nærheten av boligen. Pendling kan være en stor belastning. Det er ikke lenger er snakk om 8 timers arbeidsdag, men opp til både 10 og 12. Ofte er man avhengig av bil for å nå de ulike målene. Derfor er også bilen det største miljøproblemet i byene
- 1,5 millioner mennesker utsettes for støy på mer enn 50 desibel i gjennomsnitt over døgnet ved sin bolig. Vegtrafikken står for over 70 prosent av støyplagene.
- I 2005 ble 230 000 personer i Oslo utsatt for svevestøvinnåer over nasjonale mål. Vegtrafikken er hovedkilden også til dette.
- Uslipp av CO2 bare fortsetter å øke, fra 50 millioner tonn CO2-ekvivalenter i 1990 til 55 mill. tonn i 2007.
- I 2007 ble 233 personer drept i biltrafikken mens ca. 12 000 ble skadet.

Ved siden av folks dagligliv betyr byenes organisering mye for varetransporten og andre oppgaver i samfunnet der konsekvensene for energibruk og miljø er store. Dette er sterkt underkommunisert. Hvem vet at Erik Solheim, som miljøvernminister og ansvarlig for plandelen i plan- og bygningsloven, er øverste politiske leder for byutviklingen i Norge?

Miljøvennlig byutvikling krever samfunnsmessig styring, et sosialistisk samfunn.

Sentraliseringen med nedleggelse av arbeidsplasser i distriktene skaper mange av de miljøproblemene byene sliter med i dag. Transportproblemene er omfattende og ser ut til å bli det i uoverskuelig framtid, hvis det ikke kollektivtrafikken løftes fram på en helt annen måte enn fram til i dag.

I følge SSB sto vegtrafikken for 28 % av utslippene av klimagasser (CO2-ekvivalenter) i landets kommuner i 2006. Og utslippene bare øker til tross for at politikerne sier at de skal reduseres. Nasjonal Transportplan (NTP) tar som utgangspunkt at både biltrafikk og kollektivtransport, samt fly- og båttransport, skal øke med 20 - 30 % fra i dag fram til 2019. Oslopakke 3, med støtte fra SV og Arbeiderpartiet vil legge til rette for 30 % økt biltrafikk.

Økt biltrafikk skyldes ikke bare nedprioritering av kollektivtrafikken, men like mye en markedsstyrt arealplanlegging der areal og (kollektiv)transport ikke ses i sammenheng. Boliger lokaliseres mer eller mindre uavhengig om det er tilgang på privat og offentlig service og kollektivtransport.

- Opprettholdelse av arbeidsplasser i distriktene

- Styrt arealbruk

- Prioritering av kollektivtransport og

- Begrensninger på privatbilbruken

krever omfattende samfunnsmessig styring. Rødt går derfor inn for:

1. Sentraliseringen skal stoppes gjennom en aktiv distriktspolitikk. Samtidig skal vi ha en politikk for hvordan man skal håndtere den sentraliseringen som nå foregår.

Sentralisering og tilflytting til byene legger viktige premissene for byutviklingen. Drivkrefter er endringer i næringsstrukturen der industri- og landbruksarbeidsplasser legges ned til fordel for tjenesteytende næringer i byene. 77 % av landets befolkning bor nå i byer og tettsteder. I Oslo og Akershus bor nå snart 1,1 million, 22 % av befolkningen.

Det skjer også store endringer inne i byene på grunn av endringer i næringsstrukturen. Rundt om i Europa erstattes tradisjonelle industriarbeidsplasser bl.a. tilknyttet havna med boliger og kontorer. Demografisk utvikling og innvandring har også betydning for byutviklingen.

Sentraliseringen fører til stort underskudd på boliger i de store byene, noe som igjen driver boligprisene i været. I kommuneplanen for Oslo, 2008 mot 2015, legges det til grunn at det er behov for å bygge 80 000 boliger fram mot år 2025. Halvparten av dette, 40 000 boliger skal skje som fortetting i indre by. Av

miljømessige årsaker er det fornuftig å fortette der det allerede er bygget, men erfaringer fra de store byene viser at kvaliteten er blitt alt for dårlig mht utearealene og barns muligheter til lek. Ytterligere fortetting vil fort gå ut over grøntområdene.

For å sikre et rimelig forhold mellom tilbud og etterspørsel etter boliger i byene er det nødvendig både å begrense tilflyttingen til byene og å styrke den regionale planleggingen.

- 2. Fylkeskommunene, sammen med kommunene, skal utarbeide regionale areal- og transportplaner (fylkesdelplaner) som ser kollektivtransporten i sammenheng med lokalisering av boliger, service og arbeidsplasser. Disse planene skal være bindende for de berørte kommunenes arealplaner.**
Alle de store byene inngår i regionale bolig- og arbeidsmarkeder. Folk bor og arbeider på tvers av kommunegrensene. Dagens planlegging tar ikke hensyn til dette. Arbeidsplasser og tett boligbebyggelse konsentreres i storbyene. Omkringliggende kommuner prioriterer ofte småhusbebyggelse basert på bruk av privatbil. I østlandsområdet, som er Norges største sammenhengende bolig- og arbeidsmarked, må aksene Skien, Oslo, Lillehammer og Halden behandles under ett med vekt på blant annet å styrke jernbanenettet.

- 3. Boligområder, arbeidsplasser og service skal lokaliseres til akser for kollektivtransport og et sammenhengende gang- og sykkelveinett**

De fleste partiene sier at de er for å styrke kollektivtrafikken, men få er opptatt av at også arealbruken må styres for at man skal få mer miljøvennlige byer. Det nytter ikke å styrke kollektivtrafikken hvis ikke folk bor eller arbeider langs med kollektivårene. Arbeidsplasser må konsentreres i byenes sentra og i knutepunkter for kollektivtrafikken. Boligene må konsentreres i lokalsamfunn tilknyttet et finmasket nett av kollektivårer, gang- og sykkelveier. Bilbaserte arbeidsplasser som lagervirksomhet møbel- og hvitevarebutikker og andre plasskrevende virksomheter kan lokaliseres til et hovedvegnett.

Norske byer har svært dårlig utbygd sykkelveinett sammenlignet med mange europeiske byer. For mange er det et svare strev å måtte ta bilen for å levere ungene i barnehagen, handle eller andre daglige gjøremål. Disse formålene bør lokaliseres slik at de kan nås til fots eller med sykkel. Gang- og sykkelveier kan med fordel ses i sammenheng med grøntområdene. Det er triveligere å sykle i grønne omgivelser framfor langs med sterkt trafikkerte bilveier.

- 4. Bygging av bilbaserte kjøpesentre skal stoppes.**

Bilbaserte kjøpesentre har svekket den tradisjonelle handelsnæringen i bysentra der kollektivtrafikkdekningen er god. Økt bilbruk og miljøproblemer er blitt følgene.

- 5. Kollektivtransporten må styrkes og erstatte andre transportformer**

Som beskrevet over legger NTP opp til en samlet økning av transportomfanget. Det hjelper lite på miljøet hvis økt kollektivsatsning bare skal komme i tillegg til økning av bil- og flytrafikk. Kollektivtransporten bruker også energi.

De største utgiftene til kollektivtransport ligger i driftsutgiftene. Disse får i Norge langt mindre subsidier enn i en rekke andre Europeiske byer, bare ca 25 % mot nærmere 50 % i andre Europeiske byer. Rødt går derfor inn for:

- Energibruk til transport skal fryses på dagens nivå
- Omfordel fra bil og fly til kollektivtransport og tog
- Halver biltrafikken i de største byene og forby privatbil i de sentrale bykjernene.
- 50 % av driftskostnadene skal betales av det offentlige
- Veiprisering bør innføres for å begrense bruk av privatbil og styrke kollektivtransporten
- Parkeringsrestriksjoner på bil i sentrale bystrøk

- 6. Bygg høyhastighetstog mellom de største byene i Norge**

Tall viser at tog som ikke bruker mer enn tre timer godt konkurrerer med fly, noe som vil være tilfelle mellom de største byene i Norge. I dag går det fly hver time mellom de store byene. Det er et enormt kundegrunnlag og høyhastighetstog vil kunne konkurrere med disse. En fordeling av ulike stoppesteder vil gjøre det mulig å betjene flere stasjoner enn bare endepunktene.

7. Det utarbeides bindende grøntplaner i byene som sikrer en sammenhengende grønnstruktur og trafikkikker adkomst til gode lekearealer.

Byene skal planlegges for alle aldersgrupper og sikre barn gode lekearealer. Nærhet til grøntområder er viktig for både voksne og barn. Trafikkikker adkomst til parker og plasser er mange steder en forutsetning for at barn skal få brukbare lekearealer. Grøntområdene betyr også mye for klimaet i byene. De bidrar til å holde på og regulere fuktigheten i byen og bedre luftkvaliteten. Trær og busker er også viktige for å kunne oppleve vakre omgivelser og årstidene skitninger. De siste årenes spekulasjonsbyggeri i sentrale byområder er så tette at nesten ikke er plass til utearealer eller lekeplasser. Mange boliger mangler sol store deler av dagen.

I sentrale bystrøk bør det legges begrensninger på bruk av privatbil i direkte tilknytning til boligen. Kan vi akseptere at folk må gå 500 m til kollektivtransport må vi også kunne akseptere gangavstand til bilen.

8. Konsentrert utbygging som blokk og rekkehus skal prioriteres framfor utbygging av eneboliger

Private husholdninger (i boligen) står for ca. 20 % av energibruken i Norge, men utslipp i form av klimagasser fra denne sektoren er liten, da mesteparten er strømforbruk. Men strøm er en meget høyverdig energikilde som ikke bør brukes til oppvarming. Til dette bør man bruke fjernvarme/vannbåren varme. Frigjort strøm kan da brukes til bl.a. høyhastighetstog.

Det jobbes mye i dag for å redusere energibruken i bygninger. Bruk av fjernvarme, varmpumper, solcellepanel, mm blir stadig mer vanlig. I tillegg vil ny plan- og bygningslov skjerpe kravene betydelig til energibruken i nye bygninger. Alt dette er bra. Men erfaringer viser at det som virkelig kan monne er rett og slett å bygge mindre og mer konsentrert. Norge har i dag en av verdens høyeste boligstandard med gjennomsnittlig over 58 m²/person. Det kan se imponerende ut med alskens avanserte miljøløsninger i en stor enebolig, men eneboligen er et problem i seg selv i tillegg til at denne boformen også skaper mye trafikk.

En familie på fire personer i en perifert beliggende enebolig på 200 m² bruker tre ganger så mye energi til bolig og transport som fire personer i en sentralt beliggende blokkleilighet på 90 m².

9. Den offentlige byplanleggingen styrkes.

Det utvikles lokalsamfunnsplaner i samarbeid med befolkningen, lokale interesseorganisasjoner og næringsdrivende. Enkeltprosjekter må ses i en større byplansammenheng.

Salg av kommunale tomter stoppes.

Offentlig byplanlegging er gradvis svekket. I dag er det nesten bare private utbyggerne som lager reguleringsplanene, som kommunen i neste omgang skal godkjenne. De ulike utbyggerne sitter på hver sin tue og forsvarer egne interesser, ofte i form av krav om høyest mulig utnyttelse. Parker er ikke særlig profitabelt. Kommunen godtar høye utnyttelsesgrader, som igjen er med på å drive tomtekostnadene i været. Private aktører skylder igjen på høye tomtekostnader som begrunnelse for høy og uforsvarlig utnyttelser. Her utsettes byen for ren "sirkelargumentasjon".

Privatisering av offentlige etater er også et stort problem for byplanleggingen.

- Stasbygg er blitt Entra

- NSB er blitt ROM

- Havneselskapet er blitt HAV

Deres viktigste oppgave er maksimal fortjeneste, ikke et samfunnsansvar i form av gode byplaner.

I tillegg ser vi at flere byer, med Oslo i spissen, selger ut kommunale tomter. Det som kunne vært et meget godt virkemiddel for kommunal styring og byplanlegging er skuslet bort i kortsiktig inntjening.

Skal nye boligområder ha trafikkikker adkomst til gode leke- og utearealer krever det at veier, tomter og parker ses i en større sammenheng. Samlokalisering av service, boliger, skoler og barnehager krever omfattende by- og samfunnsplanlegging. Erfaringer viser at folk er opptatt av nærmiljøet, trafikkikkerhet, gode lekearealer, mm. Det er derfor et godt grunnlag for å trekke folk med i planlegging av byens nærrområder.