

## En jämställd och miljöanpassad samhällsplanering

---

### 1 Innehållsförteckning

3	Jämställdhet och fysisk planering .....	2
3.1	Kvinnors och mäns olika rörelsemönster .....	2
3.2	Kultur, historia och kön .....	4
3.3	En trygg miljö för alla .....	4
4	Plan- och bygglagens portalparagraf.....	6
4.1	Jämställdhetskonskvensbeskrivningar och könsuppdelad statistik.....	7
4.2	Pilotprojekt i kommunerna .....	8
5	Miljöanpassad samhällsplanering .....	9
5.1	Hållbar stadsutveckling .....	9
5.2	Ett Samhällbyggnadsdepartement .....	10
5.3	Samhällsplanering för minskade biltransporter.....	11
5.4	Miljöanpassa bostadsbyggandet .....	12
5.5	Klimatsäkerhet i planeringen.....	13
5.6	Minska bullret.....	14
5.7	Strålning från mobilmaster .....	16

### 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring i plan- och bygglagens portalparagraf och gör ett tillägg som betonar vikten av jämställda levnadsförhållanden.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa krav på jämställdhetskonskvensbeskrivningar och könsuppdelad

statistik i samband med arbetet med översiktsplaner, detaljplaner och andra plandokument och i myndighetsbeslut som rör markanvändning, byggande och rumsliga strukturer.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör låta undersöka möjligheten att starta ett pilotprojekt i ett tiotal kommuner rörande jämställdhet och fysisk planering och att ett konkret förslag för projektets genomförande presenteras.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta ett samhällsbyggnadsdepartement som tar ett samlat grepp om samhällsbyggnadsfrågorna.<sup>1</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör öka insatserna för att motverka buller och förtydliga riktlinjerna för buller.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en samordning av plan- och bygglagen och miljöbalken vad gäller prövningen av planer i fråga om buller.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om information om antenner, basstationer och sändningsmaster.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sändningsmaster inte bör få placeras på nära avstånd till skolor och förskolor.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bygglov för sändningsmaster.

<sup>1</sup> Yrkande 4 hänvisat till KU.

## **3 Jämställdhet och fysisk planering**

### **3.1 Kvinnors och mäns olika rörelsemönster**

Det övergripande målet för svensk jämställdhetspolitik är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. En framgångsrik jämställdhetspolitik måste därför vara integrerad i all politik och aktivt syfta till att fördela makt och inflytande mellan kvinnor och män. Samhällsplanering förväntas vara till lika stor nytta för alla, kvinnor som män.

Utgångspunkten i den fysiska planeringen och markanvändningen är därför en könsneutral hållning. Men kön har tyvärr betydelse även för samhällsplaneringen och

det är vanligt att denna i högre utsträckning svarar mot männens behov och mindre mot kvinnornas. ”Alla” blir lätt synonymt med ”män”.

Kvinnor och män rör sig olika i det fysiska rummet. Något förenklat kan man säga att en mans rörelsemönster ser ut på följande sätt: hemmet – arbetet – hemmet. En kvinnas vardagliga rörelsemönster ser vanligtvis ut på ett annat sätt: hemmet – förskolan – arbetet – förskolan – affären – hemmet. Till det kan läggas att män i betydligt större utsträckning än kvinnor färdas med bil och att kvinnor i sin tur använder cykel och kollektivtrafik i betydligt högre grad än män. Vi måste därför alltid ställa oss frågor om vem det är vi bygger och planerar för, samt på vilket sätt vi gör det. Vem är det som bygger, vems kunskap är det som har legitimitet och vad resulterar de tagna besluten i? Är det vägar eller cykelbanor som behövs? Ska bostäderna ligga nära affärer och skolor eller bör kanske de offentliga platserna utformas på något visst sätt?

Kvinnors och mäns olika rörelsemönster påverkar alltså i hög grad markanvändningen. En viktig del av arbetet för att på lång sikt skapa ett mer jämställt samhälle är därför att bebyggelsemiljön faktiskt utformas efter målen i svensk jämställdhetspolitik. Jämställdhetsfrågorna måste ges en större roll och tas upp till diskussion i den fysiska samhällsplaneringen. På så vis kan vi få en rättvis diskussion och kunskapsprocess om hur vi formar vår gemensamma framtid.

När kommunerna tar fram översiktsplaner, eller formulerar visioner och mål i andra plandokument, måste de därför fråga sig vem som arbetar i kommunen och vem som pendlar till en annan kommun. Naturligtvis bör man även undersöka hur tillgången på bostadsnära förskolor och skolor ser ut och likaså vilken service som erbjuds nära bostadsområdena.

Kvinnor och män – pojkar och flickor – har även olika fritidsaktiviteter. Hur görs prioriteringarna i samhället, av vem görs de och vilka konsekvenser leder de till? Om mark, plats och rum används på lika villkor mellan könen måste också fritidsutbudet ha en mångfald. Ger planeringen möjlighet till sociala och fysiska aktiviteter för både kvinnor och män, både dag- och kvällstid? Hur är skolgårdarna utformade? Finns det naturliga mötesplatser att tillgå, både dag- och kvällstid? Vilka idrottsanläggningar planeras det för? Denna typ av konsekvensanalyser bör alltid finnas med i kommunernas samhällsplaneringsprocesser. Vänsterpartiet presenterar i detta kapitel vår syn på jämställdhet och fysisk planering samt förslag för att förbättra densamma.

### 3.2 Kultur, historia och kön

Våra gemensamma kulturmiljöer ger oss ett historiskt sammanhang, stärker identiteten hos det egna området och ökar förståelsen mellan generationer. Vid en första anblick är det många som tror att det inte går att lägga ett könsperspektiv på vilka kulturmiljöer som ska bevaras och lyftas fram. Men självklart finns det ett jämställdhetsperspektiv även på kulturarvssektorn.

En kommun lyfter oftast fram kyrkor, statyer, fasader och slott – vilka ofta manifesterar traditionell manlig verksamhet och manliga företrädare. Arbetsplatser som kulturminnesförklarade är i hög grad sammankopplade med manliga yrken inom exempelvis olika bruksmiljöer, sjöfart och stenbrott. Kvinnliga kulturmiljöer finns dock vanligtvis inom den privata sfären, såsom kök, tvättbryggor, spinnerier och vävstugor.

Hur fördelas de kulturmiljöhistoriska resurserna mellan miljöer och byggnader med traditionellt kvinnlig eller manlig anknytning? Värnar kommunen om kulturminnesområden med kvinnohistoriska värden? Det handlar om att ge perspektiv på samtiden och tillvaron genom historiebeteckningen, i stället för en historieskrivning som framhåller oavbruten kontinuitet mellan nuet och det förflutna och som kan användas för att legitimera en viss social ordning i dagens samhälle. Kulturarvet ska vara en tillgång i samhällsbyggandet som både kvinnor och män ska kunna identifiera sig med. Vi måste därför alltid analysera och ifrågasätta hur vi använder vår kulturhistoria och vad vi väljer att lyfta fram.

Sammanfattningsvis utgör kulturarvssektorn en mycket viktig del av ett jämställt samhällsbyggande och ger oss föreställningar om hur saker ”är” eller ”inte är”.

### 3.3 En trygg miljö för alla

Stadsplanering ur ett jämställdhetsperspektiv handlar bl.a. om att utomhusmiljön måste göras tillgänglig för alla, både kvinnor och män. Fler kvinnor än män är rädda för våld och övergrepp. Det gäller att även förstå grundorsaken till rädslan. Carina Listerborn, forskare vid Chalmers tekniska högskola, förklarar rädslan så här:

”Att kvinnor är rädda är ett problem som grundar sig i att det finns en könsmaktsordning. Det handlar alltså inte om att addera ett kvinnoperspektiv på trygghetsfrågan utan om att integrera ett maktperspektiv på problemet rädsla. Det problemet löses inte med flera lampor, däremot kan bättre belysning lindra den vardagliga otryggheten.”

Det sägs ibland att kvinnors rädsla är oproportionerligt stor i förhållande till risken att utsättas för brott. Listerborn menar att rädslan borde tas som utgångspunkt för en diskussion om hur maktförhållanden kommer till uttryck i människors användning av staden, för i förlängningen påverkar det här alla kvinnors liv och handlingsutrymme. Undersökningar har visat att reellt och upplevt hot om våld påverkar handlingsstrategier för alla kvinnor, dvs. att kvinnor, oavsett om man känner konkret rädsla eller inte, agerar utifrån en förståelse av en våldsnärvaro. När kvinnor i vårt samhälle tvingas leva med ett underliggande hot mot sin kroppsliga integritet och självbestämmanderätt blir det ytterst en fråga om demokrati och grundläggande mänskliga fri- och rättigheter.

Det fysiska rummets utformning påverkar i hög grad upplevelsen av rädsla och den otrygghet som diskuteras ovan borde vara lätt att minska med relativt enkla medel. Naturligtvis krävs det såväl sociala som ekonomiska insatser för att skapa en trygg miljö, men även andra samhällsfaktorer spelar in. Men den fysiska planeringen har stor betydelse och det går att peka på en rad faktorer som direkt ökar eller minskar tryggheten. Förutsättningarna för att lyckas ökar dock betydligt om perspektivet och kunskapen finns med redan på ett tidigt stadium av planeringen.

I stadsplaneringen måste man exempelvis medvetet skilja kvinnor och män åt i analysen, eftersom kvinnor och män inte upplever trygghet och säkerhet på samma sätt. I dag läggs generellt för liten tonvikt vid just kvinnors rädsla. Frågorna om stadens tillgänglighet och trygghet behandlas som könsneutrala fast de inte är det. Kvinnors rädsla för brott måste tillmätas större betydelse. Om trygghetsaspekten alltid beaktas i ett tidigt skede av den kommunala planeringen slipper man de svårigheter och ökade kostnader som det innebär att i stället rätta till misstagen i efterhand.

Generellt kan man säga att en trygg plats är en plats där många olika sorters människor rör sig. Mötesplatser skapar trygghetskänslor oavsett om det är främlingar som finns omkring oss. Studier som jämfört olika typer av stadsplaners inverkan på trygghet och säkerhet har visat att om gatorna följer ett rutsystem, kantade av hus med fönster mot gatan, blir det en bättre genomströmning av människor och trafik, vilket leder till ett ökat antal mötesplatser och fler människor. I en befintlig miljö kan detta vara svårt att förändra, men en och annan gata kanske kan rätas ut och återvändsgränder tas bort. Hållplatser långt från bostäder är en annan fråga som är enkel att såväl nyplanera som att förändra.

I ett exempel på trygghetsskapande arbete i Toronto, Kanada, låter man t.ex. numera passagerarna hoppa av bussarna var som helst längs färden under nattetid – detta främst

för att kvinnor ska slippa den ensliga och ofta dåligt upplysta vägen mellan busshållplats och bostad. Vidare kan motionsslingan, avskilda cykelvägar, dålig belysning och gångtunnlar skapa stor otrygghet bland kvinnor. Det är olämpligt med slutna rum med höga häckar eller växter. Fri sikt ska alltid eftersträvas.

I Umeå förändrades ett parkeringshus utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Frågor som ställdes var hur det var att vara kvinna eller man i denna miljö, hur det var att vara kvinna eller man med småbarn i denna miljö, hur det var att vara en gammal kvinna eller man och om miljön i parkeringshuset kändes otrygg. Efter analysen av dessa frågor blev slutsatserna att parkeringshuset bör förändras enligt följande:

- Ramperna mellan varje parkeringsdäck lutade kraftigt, vilket gjorde det svårt och farligt för den som drog barnvagn eller använde rullstol,
- Grå betong gav ett mörkt och trist intryck,
- Trapphusen på utsidan gav känsla av instängdhet och var obehagliga att nyttja,
- Det fanns inga skyltar till hissarna.

Mot bakgrund av analysen gjordes sedan förändringar som upplevdes positivt av de kvinnor som besökte parkeringshuset.

## **4 Plan- och bygglagens portalparagraf**

Plan- och bygglagen (PBL) trädde i kraft 1987. PBL är det centrala regelverket på plan- och byggområdet. Lagens portalparagraf har följande lydelse:

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att med beaktande av den enskilda människans frihet främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

Det är alltså en könsblind portalparagraf som inte synliggör vare sig kvinnor eller män och som därför upprätthåller normen som säger att människan är en man. I förarbetet till lagen går det dock att hitta skrivningar om att grundläggande syftet med lagen är ”att främja jämställdheten mellan kvinnor och män”. Konkret innebär detta att planläggningen bör bidra till väl fungerande arbetsmarknader och till att bostadsområdena utformas så att olika former av boende kan integreras och kvinnors deltagande i förvärsarbete kan underlättas. En viktig notering är att jämställdheten här kopplas till förvärsarbete och inte till möjligheten att delta i utformningen av den fysiska miljön.

Det finns alltså ganska mycket som talar för att portalparagrafen måste ändras. Jämställdhetsperspektivet måste påverka förfarandet vid upprättandet av plandokument såsom detaljplaner och översiktsplaner. En ändring av PBL leder naturligtvis inte direkt till förändringar i analys av hur markanvändningen påverkar kvinnor och män, men det är ändå en viktig politisk signal som riksdagen sänder ut till kommunerna (som innehar planmonopol över mark och vatten). Jämställdhetsaspekterna bör därför konkretiseras i plan- och bygglagen genom ett tillägg i själva portalparagrafen. Riksdagen bör därför begära att regeringen lägger fram förslag till en sådan ändring i plan- och bygglagens portalparagraf.

#### **4.1 Jämställdhetskonskvensbeskrivningar och könsuppdelad statistik**

Problemet med att få en jämställd planering beror inte bara på ovilja utan är ofta en brist på kunskap om hur en sådan jämställd planering ska genomföras. Det saknas metoder för att synliggöra skillnader mellan kvinnor och män. Det är fortfarande alldeles för få planerare och förtroendevalda som från början har med sig ett jämställdhetsperspektiv. I bästa fall kommer jämställdhetsaspekterna in i ett senare skede, men blir då en sidofåra i stället för att vara en integrerad del av samhällsplaneringen. Det är vanligt att jämställdhetsperspektivet saknas i planens visioner och i de övergripande målen med förändringen.

Ett sätt att råda bot på ovan nämnda problem är att beskrivningen av konsekvenserna för jämställdheten blir ett obligatoriskt inslag i detalj- och översiktsplaner. Konsekvensbeskrivningen skulle då kunna vara ett beslutsunderlag på liknande sätt som dagens miljökonsekvensbeskrivningar (MKB). Om förslaget inte bedöms ha någon inverkan från jämställdhetssynpunkt ska även detta noteras, på samma sätt som dagens MKB enligt plan- och bygglagen.

Jämställdhetskonskvenserna ska kunna utläsas som en del av de sociala frågorna. I de kommuner där jämställdhetsperspektivet varit en naturlig del i början av planprocessen har resultatet varit positivt. Genom att använda jämställdhetskonskvensbeskrivningar som metod blir det lättare att synliggöra skillnader mellan kvinnor och män.

Om man ska lyckas i ambitionen med att få en mer jämställd planering krävs det en könsuppdelad statistik. Med könsuppdelad statistik är det lättare att göra konsekvensanalyser för bägge könen. Innan man över huvud taget kan göra förändringar ur ett jämställdhetsperspektiv inom den fysiska planeringen måste man ta reda på vilka

skillnader eller likheter som råder mellan könen. Utan denna bakgrundstatistik blir det svårt att sätta in åtgärder, eftersom man inte vet vilka skillnader som råder mellan kvinnor och män. En könsuppdelad statistik utgör sålunda ett värdefullt kunskapsunderlag.

Med anledning av ovanstående anser vi att regeringen ska införa krav på jämställdhetskonskvensbeskrivningar och könsuppdelad statistik i samband med arbetet med översiktsplaner, detaljplaner eller andra plandokument och i myndighetsbeslut som rör markanvändning, byggande och rumsliga strukturer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **4.2 Pilotprojekt i kommunerna**

År 1996 presenterade Boverket en rapport, Hela samhället, som beskrev jämställdhetsaspekter på fysisk planering och byggd miljö. Boverket föreslog ett antal åtgärder för att fortsätta arbetet med kunskapsbyggnad och attitydförändring när det gäller jämställdhet och fysisk planering. Ett av förslagen var att starta ett kommunförsök i ca 10 kommuner. Här skulle både glesbygdskommuner och tätbebyggda kommuner delta. Tanken var att kommunerna själva skulle ansöka och formulera projektansökan. Kommunerna skulle åläggas att sätta upp mål för vad de ville åstadkomma och sedan redovisa resultatet av arbetet. Boverket skrev:

”Det är viktigt att kommunerna själva kommer med förslagen. Det kan gälla att arbeta med jämställt sammansatta arbetsgrupper, att särskilt fånga upp, engagera och lyfta fram kvinnor i planarbetet, att finna nya organisationsformer och arbetsmetoder, att pröva nya samrådsformer, att framställa planhandlingar och andra dokument där jämställdhetsaspekterna tydliggjorts, att testa checklistor eller att finna andra metoder. Målet ska vara att jämställdhetsperspektiv på sikt integreras i den ordinarie verksamheten.”

Kommunförsöken var tänkta att pågå i tre år för att därefter utvärderas. Under hela kommunförsöket skulle forskare vara inkopplade i arbetet och fungera som bollplank. Boverket skulle sköta administrationen av försöket, men utvärderingen var tänkt att ske i samråd med Naturvårdsverket, Nutek, Glesbygdsverket och Kommunförbundet.

Dessvärre ledde Boverkets förslag inte till att något kommunförsök påbörjades. Mycket talar för att upplägget med kommunförsök fortfarande är relevant och viktigt att genomföra. De erfarenheter som framkommer i samband med kommunförsöken kan utgöra en viktig länk till att bygga upp kunskaper och få till en attitydförändring.

Regeringen bör därför ge Boverket i uppdrag att dels undersöka möjligheten att starta ett pilotprojekt i ett tiotal kommuner rörande jämställdhet och fysisk planering, dels presentera ett konkret förslag för projektets genomförande. Vänsterpartiet har tidigare framfört detta förslag. I betänkande 2006/07:CU19 har civilutskottet avfärdat förslaget med hänvisning till Regeringskansliets pågående beredning av PBL-kommitténs slutbetänkande. Vänsterpartiet menar att detta förslag inte har något samband med nämnda beredning och föreslår därför att Boverket ges uppdraget att starta ett pilotprojekt rörande jämställdhet och fysisk planering enligt ovan. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **5 Miljöanpassad samhällsplanering**

### **5.1 Hållbar stadsutveckling**

Samhället är en mångfald av miljöer och ska så förbli. Staden är en för många eftertraktad livsmiljö, och trots att det många gånger skulle vara både billigare och tystare att bosätta sig i de mer perifera delarna av städerna så är det många som betalar dyrt för att få leva i de mest centrala delarna. Stadsmiljöer är inte bara attraktiva, utan på många sätt även miljömässigt långsiktigt hållbara och vårt regelverk måste bli tydligt då det gäller uppgiften att definiera vad en god bebyggd miljö är.

En grundläggande utgångspunkt vid fysisk planering och samhällsbyggande är alltid att en hållbar utveckling ska främjas, liksom att en god och hälsosam livsmiljö ska tillförsäkras. Långsiktig hållbarhet innefattar såväl ekologisk och ekonomisk som social och kulturell hållbarhet. Det är denna sammansatta helhetsbild som bör prägla bedömningen av en plan.

En växande storstad i Sverige har de bästa förutsättningar för att leva upp till ovannämnda hållbarhetskrav. Men tätorterna kan då inte bara tillåtas växa i perifera lägen, förtätning måste vara möjlig. Om staden får växa inåt så motverkar man utspridning av stadsbygden och ger än bättre förutsättningar för kortare resvägar. Detta skapar ett ökat nyttjande av kollektivtrafiken och därmed mindre bilanvändning. Den täta storstaden är mer energieffektiv än en småstad – mindre energi förbrukas för uppvärmning och transporter.

Ett bättre befolkningsunderlag ger goda utsikter till väl utbyggda gång- och cykelnät, vilket i sin tur ofta resulterar i renare luft och minskade olycksrisker. I en stad ger blandning av boende och verksamheter en ökad närvaro av människor, vilket i sin tur

ger en ökad trygghet. Staden är en social mötesplats med ett ständigt närvarande kulturliv då den fysiska miljön i sig ofta är av högt kulturhistoriskt värde. Även längre ut i tätorten ger bostadsförtätningar i kollektivtrafiknära lägen gynnsammare kollektivtrafikresande och även detta påverkar bilanvändningen i en positiv riktning. Att ha nära till service och kollektivtrafik har stor betydelse för många, inte minst för kvinnor och äldre som oftare saknar bil, och är dessutom samhällsekonomiskt försvarbart.

Regeringen gör i sin budget en satsning på ”hållbara städer”. Insatsen skulle kunna vara väldigt lovvärd, men för att den ska ha en reell påverkan på städernas miljö behöver den ta hänsyn dels till hur människor i städerna reser, om de tar bilen eller åker kollektivt eller cyklar, dels till hur de bor. De borgerliga partierna vill emellertid bygga nya motorvägar samtidigt som kollektivtrafiken görs dyrare, som fallet är i exempelvis Stockholm. Detta kan rimligtvis inte vara förenligt med tanken om att skapa hållbara städer. Vi saknar även fokus på bostadssektorns miljöpåverkan i regeringens satsning. Nedan ger vi våra förslag för att påverka samhällsplaneringen i en mer miljöanpassad riktning.

## **5.2 Ett Samhällsbyggnadsdepartement**

När den borgerliga regeringen tillträdde valde den att ändra namn på Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet till Miljödepartementet och därmed även flytta över bostads- och energifrågorna till Finansdepartementet respektive Näringsdepartementet. Vi beklagar regeringens beslut att på detta vis backa in i framtiden och nedprioritera det för samhället så viktiga bostadsbyggandet och för klimatpolitiken väsentliga samhällsbyggnadsfrågorna. Att den ansvarige bostadsministern nu sitter på Finansdepartementet är enligt oss anmärkningsvärt.

Vänsterpartiet anser att det finns stora vinster med ett departement som samlar samhällsbyggnad, stads- och landsbygdsutveckling, bostadsbyggande, byggande och plan- och byggfrågor utifrån en hållbar utveckling och en jämställd och miljöanpassad samhällsplanering. Ett Samhällsbyggnadsdepartement som leds av en samhällsbyggnadsminister vore viktigt för framför allt ett hållbart bostadsbyggande. Exempelvis bostadssektorn står för nästan 40 % av samhällets energianvändning samtidigt som klimathotet kräver stora renoveringar av bostadsbestånden och ett nytt sätt att bygga klimatsmarta hus.

Att knyta ihop miljö-, energi-, klimat-, naturresurs- och samhällsbyggnadsfrågor som tidigare är en intressant idé för att försöka fånga helheten till en politik för ett hållbart samhälle. Dock ser vi att framför allt bostadsbyggandet och det stora behovet av hyresrätter och renoveringen av det äldre bostadsbeståndet att underordnas andra viktiga frågor i en så sammanhållen helhet.

. Regeringen bör inrätta ett Samhällsbyggnadsdepartement som tar ett samlat grepp över bostadsbyggande, samhällsbyggnadsfrågorna och en jämställd och miljöanpassad samhällsplanering. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **5.3 Samhällsplanering för minskade biltransporter**

För att minska utsläppen av växthusgaser är det avgörande att vi får en samhällsplanering som minskar behovet av biltransporter. Samhällsplaneringen på regional och lokal nivå behöver i större utsträckning stimulera till en samhällsstruktur som främjar resurssnåla fordon. Regeringen bör återkomma med lagförslag som stärker den regionala samordningen på ett sådant sätt att transportarbetets miljöpåverkan kan minska på regional nivå.

Miljövårdsberedningen har framfört att ett minimikrav när det gäller den regionala framförhållningen är att regionala planer analyseras utifrån bebyggelse- och transportperspektiv. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag som ställer krav på att de regionala planerna konsekvensanalyseras utifrån bebyggelse och transportperspektiv.

Vänsterpartiet vill att det införs en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras och som ska genomsyra beslut som rör kommunikationer. Vid behov av kommunikation måste man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att fysiskt förflytta sig. Om det finns behov av att förflytta sig i det fysiska rummet bör man i första hand använda sig av gång eller cykel. Är det inte möjligt ska kollektiva transportmedel användas såsom buss, spårtrafik och järnväg. Därefter kommer vägtransporter och då i första hand de som drivs med drivmedel som inte påverkar miljön negativt. I sista hand ska flyg användas.

Vi anser att det ska ställas krav på transportplaner för ett minskat transportbehov och miljövänligare resor då nya bostadsområden och arbetsplatser ska byggas. Vid större exploateringsprojekt finns det i dag krav på att exploatören ska visa på vilka miljökonsekvenser förslaget får i samband med en ändrad markanvändning. Däremot behöver en exploatör inte redovisa vilka transportbehov som uppkommer i och med

exploateringen. Exploatören behöver över huvud taget inte ta ansvar för hur man kan minimera eller styra transportslag så att det ger en positiv effekt på miljö och hälsa. Det här minskar ju självklart möjligheterna att få effektiva och miljövänliga transporter. Vänsterpartiet anser att kommunerna ska kunna ställa krav på att det upprättas transportplaner i samband med detaljplaneringen.

Vi vill stärka utvecklingen mot levande stadscentrum med utbyggd samhällsservice och motverka etablering av externa köpcentrum som ökar beroendet av bil och därmed utsläppen. Ett flertal undersökningar, bl.a. från Handels Utredningsinstitut (HUI), visar på samband mellan etableringen av externa köpcentrum och försämringar av bostadsområdets närservice. Antalet dagligvarubutiker fortsätter årligen att minska och därmed även annan service – inte minst i gles- och landsbygd. Sedan 1960 har antalet dagligvarubutiker minskat med anmärkningsvärda 75 %. Observera att externa handelscentrum inte ska blandas ihop med s.k. lågprisbutiker av den typ som blir allt vanligare i Sverige. Dessa har ofta en måttligare storlek och tenderar att etablera sig i centrala och bostadsnära områden. Argumentet att externa köpcentrum leder till ökad konkurrens, och i längden till lägre priser på dagligvaror, har ifrågasatts av bl.a. Boverket. Myndigheten har tidigare gjort undersökningar som framhåller att orter som under lång tid haft externhandel inte har generellt lägre prisnivå, medan däremot lågpriskoncept förefaller viktigare i detta avseende. I flera europeiska länder finns starka restriktioner mot köpcentrum utanför stadskärnorna. Ett moratorium mot nya externa köpcentrum bör införas till dess att ny lagstiftning finns på området.

#### **5.4 Miljöanpassa bostadsbyggandet**

Behovet av byggande av bostäder kommer att vara mycket stor i den närmaste framtiden. Enligt Hyresgästföreningen kommer 636 000 ungdomar att flytta hemifrån de närmaste fem åren. Det skulle enligt föreningen behövas ytterligare 158 000 bostäder (hyresrätter, bostadsrätter och egnahem) för att tillfredsställa efterfrågan från 245 000 20–27-åringar som saknar men som behöver en egen bostad. Vänsterpartiet föreslår i motsats till regeringen kraftfulla insatser för att bostadsbyggandet ska komma igång (se vår motion Rädda och klimatlyft hyresrätten). Det är emellertid av största vikt att man redan i planeringsstadiet av nya bostadsområden tar hänsyn till miljöaspekterna. Bostads- och servicesektorn står för cirka 40 % av Sveriges energianvändning och för cirka 15 % av våra klimatpåverkande utsläpp. Trots att det i dag finns teknik som möjliggör en lägre energiförbrukning sker nybyggnation oftast enligt konventionella

principer och med traditionella värmekällor. Detta innebär att de svenska utsläppen av växthusgaser blir högre än de hade behövt bli.

Klimatsmarta hus – s.k. passivhus och lågenergihus – minskar energianvändningen med uppemot 50 % jämfört med dagens normhus. Utsläppen av växthusgaser kan halveras i lågenergihus och minskas med uppemot 70 % i passivhus.

Vänsterpartiet ser ingen anledning att det ska byggas annat än klimatsmarta hus. Vi föreslår att klimatsmarta hus – s.k. passivhus och lågenergihus – införs som norm för nybyggnad av flerbostadshus senast 2012. På några års sikt ska även en- och tvåbostadshus byggas klimatsmart.

## 5.5 Klimatsäkerhet i planeringen

Regeringen har förtydligat bestämmelserna i 2 och 12 kap. PBL angående olyckor, översvämningar och erosion. Ändringarna innebär att risken för olyckor, översvämningar och erosion har lagts till som kriterier för kommunens lämplighetsprövning i 2 kap. 3 § PBL. Av detta följer bl.a. att risken för översvämningar och erosion ska behandlas i översiktsplanen och beaktas vid detaljplaneläggning samt vid bygglovsprövning.

Som bakgrund till ändringarna hänvisas i propositionen till vikten av att konsekvenserna av klimatförändringar tas med i planeringsprocessen. Senare års översvämningar och olyckor har lett till att många länsstyrelser för diskussioner om kommunernas planer för strandnära byggande, både i enskilda ärenden och i form av generell vägledning. Nuvarande formulering i bestämmelserna, som utgår ifrån begreppet ”olyckor”, anses inte fånga upp långsamt inträffade olycksförlopp såsom översvämningar och erosion.

Dessutom förtydligas i 12 kap. 1 § PBL att länsstyrelsen ska kunna pröva och upphäva kommunens beslut att anta en detaljplan med hänsyn till risken för översvämningar och erosion. Det uppfattas i dag som oklart på vilka grunder länsstyrelsen ska kunna pröva ett beslut utifrån nuvarande begrepp ”behovet av skydd mot olyckshändelser”.

Vänsterpartiet anser att de genomförda förändringarna är positiva. Det är självklart att man vid byggnation av exempelvis nya bostadsområden måste ta hänsyn till kommande risk för översvämningar.

Enligt Klimat- och sårbarhetsutredningens första delrapport (SOU 2006:94) är riskerna för översvämningar med allvarliga konsekvenser stora. Gällande nuvarande

bebyggelse skriver utredningen att exempelvis Mälaren kan svämma över så att bl.a. Stockholms Riddarholmstunnel för all järnvägstrafik söderut, den s.k. getingmidjan, och delar av vägar vid Tegelbacken och i Gamla stan skulle översvämmas.

Totalt skulle 840 000 kvadratmeter bostäder, kontor och service drabbas av översvämningar vid Mälaren. Många industrier, förorenad mark samt jord- och skogsbruksmark skulle hamna under vatten. Avloppssystemet, vattenkvaliteten och vattenförsörjningen skulle påverkas negativt. I det värsta scenariot slås elförsörjningen och avloppsnätet för centrala Stockholm ut. I det fallet stoppas även järnvägs- och tunnelbanesystemet. Därför är det nödvändigt att införa kraftfulla åtgärder för att minska riskerna. Beredskapen måste höjas kring översvänningsfrågorna hos kommuner och verksamhetsutövare.

I konsekvens med ändringen i plan- och bygglagen och förslaget till en ny anslagspost (Klimatanpassning) under utgiftsområde 20 i regeringens budgetförslag för 2008/09 borde regeringen utforma en strategi för klimatsäkerhet.

## **5.6 Minska bullret**

Buller är ett allvarligt hälsoproblem och måste tas på största allvar. I dag beräknas drygt två miljoner svenskar vara utsatta för bullerstörningar som överskrider det uppsatta riktvärdet på 55 dB (A). Arbetet med att förbättra denna situation måste ständigt vara av högsta prioritet. Det är dock den totala mängden bullerstörningar i städerna som måste minska, varför den största kraften måste ägnas frågan om hur bullerproblemen kan minska totalt sett.

Tillskottet av ny bebyggelse är relativt litet i förhållande till det befintliga bostadsbeståndet och ett offensivt och målmedvetet arbete måste därför bedrivas för att komma till rätta med bullerproblem i de befintliga miljöerna. Samhällets åtgärder måste i högre grad inriktas på att angripa framför allt källan till bullret och genom åtgärder i den befintliga bebyggelsen.

Den totala bulleremissionen bestäms av samhällets samlade transportarbete. De enskilda fordonens bulleremission minskar ytterst långsamt. Bullret från enskilda vägfordon i vanlig trafik har exempelvis inte minskat mer än 1 à 2 dB (A) under de senaste 25 åren medan vägtrafikarbetets tillväxt under samma period innebär en ökning med 4 dB (A). Självklart måste även bevakningen av emissionsgränser för olika typer av fordon ständigt vara aktiv, men en stor del av åtgärderna måste alltså vidtas på immissionssidan i väg- och trafikplanering.

Långsiktighet måste prägla arbetet och likaså en ständigt hög beredskap där varje tillfälle till åtgärder tas till vara. Trafikmängden måste minska och tystare gatubeläggningar användas. Sänkta hastigheter är en billig och effektiv metod i bullerbekämpningen, precis som tystare däck och tysta fordon – naturligtvis i kombination med högt ställda krav på placering och utformning av nytillkommande bostäder.

Alla kommuner måste bedriva ett målmedvetet arbete för att komma till rätta med hälsoeffekter orsakade av buller, både för befintliga och nytillkommande bostäder. Det ska finnas aktuella handlingsplaner som bl.a. redovisar planerade kompensationsåtgärder om riktvärden inte följs. En sådan kompensationsåtgärd kan vara att väghållaren är ansvarig för att reducera buller från trafiken. Ett exempel när så inte sker är det kryphål i lagen som Vägverket använder sig av för att slippa göra bullerdämpande åtgärder vid ombyggnad, reovering och underhåll. Vänsterpartiet anser att när ombyggnad, reovering och underhåll sker så bör detta jämföras med den praxis som upparbetats med begreppet väsentlig ombyggnad och leda till ansvar för att bullerdämpande åtgärder sker. Vägverket ska naturligtvis ha ansvaret för att detta görs där de är väghållare.

Att reducera buller och ta ansvar för att bullerdämpning sker följer de krav som Vänsterpartiet ställer på statens och kommunernas ansvar för en god miljö vid vägar och på landsbygden och i stadsmiljöer. Utifrån den tid som gått sedan vissa stora vägprojekt byggdes och med den ökade kunskap vi har i samhället nu om bullrets effekt på hälsan så borde naturligtvis lagstiftningens praxis ha ändrats. Vänsterpartiet anser lagstiftningen ska vara så tydlig att det utifrån den bedöms att bullerdämpande åtgärder måste kunna ske även när omfattande ombyggnad, reovering och underhåll sker.

Utarbetande av åtgärdsprogram mot bullerstörningar i landets större kommuner enligt EU-direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller bör också få en ökad tyngd i arbetet med att komma till rätta med hälsoeffekterna av bullerstörningar. Regeringen bör därför öka insatserna för att motverka buller och förtydliga riktlinjerna för att minska bullernivåerna inom trafiken och bebyggd miljö. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Kommuner, länsstyrelser, trafikverken och andra trafikhuvudmän har länge framfört att det föreligger en konflikt mellan plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB), vilket skapar osäkerhet och svårhanterliga situationer. Om kommun och länsstyrelse funnit att en plan är förenlig med de krav som ställs i PBL och efter en sådan samlad

bedömning har accepterat att avsteg från riktvärdena för trafikbuller görs, finns det en risk att de boende, den dag de flyttat in, upplever att de är bullerstörda från trafiken.

Om tillsynsmyndigheten, kommunens miljönämnd, då gör bedömningen att det är en olägenhet som påverkar människors hälsa enligt miljöbalken (MB), kan krav riktas mot en verksamhetsutövare, exempelvis Vägverket. I Stockholm har konflikten mellan de båda lagarna lett till att trafikverken överklagat kommunens planer på grund av att de upplever en osäkerhet inför vilka avsteg som kan föranleda krav på åtgärder i ett senare skede.

Detta är inte acceptabelt. Samhällets bedömning av vad som är en lämplig boendemiljö måste här vara entydig. Båda lagarna är under översyn, och i samband med detta är det ytterst angeläget att frågan löses på ett tillfredsställande sätt. En samordning mellan PBL och MB måste ske vad gäller prövningen av planer avseende buller. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **5.7 Strålning från mobilmaster**

Vänsterpartiet har vid ett flertal tillfällen motionerat om försiktighetsprincipen vad avser strålning från mobilmaster. Den stora utbyggnad som nu är i full gång med tredje generationens mobiltelefoni ger anledning till att se över regelverket kring samhällsansvar och information till allmänheten.

Utbyggnaden av 3 G-nätet kräver 6 000 sändningsmaster och minst 30 000 nya antenner som monteras på bostadshus och andra byggnader. 3 G använder en högre frekvens som innebär att räckvidden från basstationernas antenner är kortare än för GSM-mobiltelefoner vilket tillsammans med den större överföringskapaciteten gör att det behövs fler basstationer för 3 G.

Krisberedskapsmyndigheten (KBM) visar i sin undersökning av svenska folkets syn på den tekniska utvecklingen av 3 G att det råder stor osäkerhet och oro hos människor. Enligt undersökningen var 27 % oroad för människors och djurs hälsa, 48 % hade litet förtroende för myndigheter som ansvarar för eventuella strålningsrisker och 33 % ansåg att kompetensen hos myndigheterna var otillräcklig. Nästan hälften av de tillfrågade tycker att man inte bör satsa på 3 G-tekniken om man inte med hundra procents säkerhet kan fastslå att den inte innebär någon hälsorisk. 59 % ville inte ha en 3 G-mast placerad i sin närmiljö och 73 % säger sig vara ointresserade av utbyggnad av 3 G över huvud taget.

Diskussionen om farorna med strålning från 3 G-master och 3 G-antennar pågår inom vetenskapen, och olika skolor har fått olika genomslag i världen. Om vi bara ser till de olika gränsvärdena för strålning från 3 G-master kan vi konstatera att nivåerna skiftar stort mellan olika länder och att gränsvärdet för Sverige i ett internationellt perspektiv är högt. Strålningen som mäts i Watt per kvadratmeter ligger t.ex. i Italien på 0,09 W/kvm, i Frankrike (Paris) på 0,01 W/kvm, i Belgien på 0,024 W/kvm medan Sverige och Tyskland har satt gränsvärdet 10 W/kvm.

Oavsett vilken teori vi väljer att förlita oss till är det viktigt att människors oro tas på allvar och att alla har rätt till information om strålningens omfattning i närmiljön. I dag är det bara Post- och telestyrelsen (PTS) och operatörerna som har en samlad information om var alla master, antenner och basstationer är placerade. Regeringen bör ta initiativ till att göra denna information tillgänglig för alla medborgare och se till att kommunerna har en samlad information till medborgarna. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser vidare, av samma skäl, att sändningsmaster inte ska få placeras nära skolor och förskolor. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Det finns i dag olika sätt att sätta upp sändningsmaster, och reglerna för vad som kräver bygglov är osäkra. Enskilda master kräver bygglov medan master på byggnader inte behöver vara bygglovspliktiga. För att undgå bygglov har det förekommit att operatörer dolt sändningsmasterna i form av flaggstänger. För att tydliggöra reglerna bör regeringen ändra lagstiftningen på ett sådant sätt att alla sändningsmaster oavsett konstruktion och läge kräver bygglov. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 4 oktober

2009

*Egon Frid (v)*

*Marianne Berg (v)*

*Torbjörn Björlund (v)*

*Josefin Brink (v)*

*Kalle Larsson (v)*

*LiseLotte Olsson (v)*