

## Motion till riksdagen 2010/11:T502

av **Maria Wetterstrand m.fl. (MP)**

# En grönare stad är en trevligare stad

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	1
Förslag till riksdagsbeslut .....	3
En grönare stad är en trevligare stad .....	6
Bygga vidare .....	7
Plats för det mänskliga .....	8
Låt bilarna rulla .....	9
Mjuka transporter .....	9
En stad med god och grön miljö.....	10
Mer natur där vi bor .....	10
En stad som ger möjlighet till rörelse.....	11
En stad där människor ges inflytande.....	11
Utmaningar .....	12
Konflikten om ytan .....	12
Gaturummets förändring under 1900-talet .....	12
Köplador utanför städerna utarmar handel i närområdet .....	13
Barns självständiga rörelsefrihet har minskat.....	14
Vem styr stadsutvecklingen?.....	15
Så gör andra .....	15
Vauban i Freiburg: Lokalt inflytande gav parkeringsfria gator .....	15
Göteborg: Stadsjord gör det grönare och mänskligare .....	16
Seved, Malmö: Ekologisk omställning med odling.....	16
Storbritannien: Skattefria cykelsatsning för anställda .....	16
Portland, USA: Smarta resor .....	17
Zürich: Spårväg har högsta prioritet.....	17
Uggleedal, Göteborg: Ökat lokalt inflytande blev billigare och bättre .....	18
Parla, Spanien: Spårvagnen knyter ihop staden med förort.....	18
Frankrike: Trafikplaner för hållbara städer .....	18
Politiska förslag för en grönare och trevligare stad.....	19
Fördubbla kollektivtrafiken.....	19
Bättre framkomlighet för cyklar och andra mjuka transporter .....	19

**Fel! Okänt namn på**

Öka barns självständiga rörlighet och möjlighet till lek .....	20
Bostadsnära natur inom 300 meter .....	20
Förbättra möjligheterna för stadsodling.....	21
Badplatser, strandpromenader och vattenytor öppna för alla.....	21
Modernisering av miljonprogrammen .....	22
Smartare parkeringspolitik .....	22
Transportneutralt och avståndsbaserat reseavdrag.....	22
Långsiktiga och bra villkor för handel nära människor .....	22
Utmaningarna ger nya möjligheter .....	23
Stärk miljömålets ställning i lagstiftningen .....	24
Stärk medborgarnas inflytande över samhällsplaneringen .....	24

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att på nationell nivå fördubbla andelen resande i kollektivtrafiken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge ett statligt stöd för att bygga ut spårvägar och annan kollektivtrafik i städer.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta s.k. mjuka transporter ha högsta prioritet i stadsplaneringen, så att exempelvis fotgängare, cyklister, rullstolsburna, barnvagnar och skejtare får bättre framkomlighet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka framkomligheten för cyklister, exempelvis genom att ge laglig rätt för cyklister att köra mot enkelriktat och att svänga till höger vid rödljus där så är lämpligt.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att arbetsgivare bör ges möjlighet att skattefritt subventionera den anställdes cykling till och från jobbet, inom ramen för skattefri friskvård.<sup>1</sup>
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Jernhusen bör få i uppdrag att skapa stödsäkra och fräscha cykelparkeringar i anslutning till tågstationer.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att se till att alla grundskolor har fungerande och trygga gång- och cykelvägar till och från skolan senast 2015.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram riktlinjer för och samfinansiera viktiga infrastruktursatsningar så att kommunerna kan leva upp till kraven på fungerande och trygga gång- och cykelvägar till och från skolan senast 2015.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Boverket bör utforma riktlinjer för att alla barn ska ha tillgång till en lekpark eller parklek och möjlighet till fri lek i sitt närområde.<sup>2</sup>
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Boverket bör ge kommunerna riktlinjer och stöd så att de kan säkerställa att alla medborgare har tillgång till bostadsnära natur inom 300 meter.<sup>2</sup>

**Fel! Okänt namn på**

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Boverket bör ges i uppdrag att utveckla rekommendationer kring hur friytebegreppet bör tolkas för att tillgoda vårt behov av bostadsnära, tillgängliga och användbara friytor.<sup>2</sup>
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om hur uppdrag till länsstyrelser och berörda myndigheter kan förändras så att de ges möjlighet att utgöra en stödfunktion även för stadsjordbruk.<sup>3</sup>
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Boverket bör utforma riktlinjer för hur kommuner ska kunna skapa mer plats för grönområden, lekplatser och kultur i städerna, genom att minska behovet av parkeringsplatser, exempelvis genom bilpooler och ökat resande med kollektivtrafik.<sup>2</sup>
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka strandskyddet som ett led i att skapa en hållbar stadsutveckling och att säkra medborgarnas rätt till oexploaterade stränder.<sup>3</sup>
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett ROT-stöd med klimatprofil för renovering av flerfamiljshus.<sup>2</sup>
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Boverket bör utforma en miniminorm för antalet cykelparkeringar vid nybyggnation av bostäder i tätort.<sup>2</sup>
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Boverket bör utforma en miniminorm för avståndet till kollektivtrafik vid nybyggnation av bostäder i tätort.<sup>2</sup>
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att undanröja hinder för kommunerna att stimulera bilpooler, t.ex. genom att tillåta kommunerna att reservera parkeringar för bilpoolbilar.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förändra reseavdraget så att det blir avståndsbaserat och oberoende av färdmedel, så att avståndet mellan jobbet och hemmet avgör storleken på avdraget.<sup>1</sup>
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge bra och långsiktiga villkor för butiker och annan service i närområdet.<sup>2</sup>
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett femårigt moratorium för nybyggnation av externa köpcentrum.<sup>2</sup>
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till riksdagen om förändringar i bestämmelserna om översiktsplaner och regionplaner i syfte att skapa en långsiktigt hållbar utveckling av handelsetableringar.<sup>2</sup>

**Fel! Okänt namn på**

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör lyfta fram goda exempel och arbeta med teknikupphandlingar och andra metoder för att stödja och bidra till utvecklandet av byggtekniska lösningar som stöder alla de tre dimensionerna av hållbarhet.<sup>2</sup>
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljömålen ska vara styrande för den långsiktiga planeringen, exempelvis genom en stärkt ställning i miljöbalken och plan- och bygglagen.<sup>3</sup>
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuners översiktsplanering ska tillmätas stor vikt vid rättstillämpningen, när kommunen planerat på ett sätt som bidrar till miljömålen och hållbar utveckling.<sup>2</sup>
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till riksdagen som skapar större möjligheter för lokalt inflytande i planeringen, så att medborgarna på allvar får vara med och bestämma hur staden ska se ut i framtiden.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Yrkandena 6 och 20 hänvisade till SkU.

<sup>2</sup> Yrkandena 10–12, 14, 16–18, 21–24, 26 och 27 hänvisade till CU.

<sup>3</sup> Yrkandena 13, 15 och 25 hänvisade till MJU.

Fel! Okänt namn på

## En grönare stad är en trevligare stad

Skönhet och vackra miljöer inbjuder till kreativitet. Och vackra miljöer är ofta mer eller mindre gröna. När folk beskriver sin favoritmiljö i staden väljer man ofta uteserveringar och parker där det uppstår mänskliga möten, där de gemensamma ytorna blir en del av det vardagliga livet, ett gemensamt vardagsrum med utrymme för många olika typer av aktiviteter och livsstilar. Staden blir en del av vardagsrummet när fotgängare och cyklister prioriteras, när lekplatser, skejtparker och kolonistugor blir en självklar del av stadens utrymmen. En stad att längta efter.

Det går att skapa en levande stad. Vi kan få myllrande stadsliv genom att planera och möblera staden så att den bidrar till spontanitet och liv. Och genom att öka de boendes inflytande. Levande torghandel, promenadstråk och grönytor där folk vill ha picknick eller spela boule kan bli en självklarhet i alla svenska städer, istället för fantasilösa köpcentrum, tråkiga parkeringsplatser och döda ytor som tillåtits förfalla.

De kommersiella krafterna har fått ta överhanden vid stadsplaneringen i alldeles för många fall. Det har gett oss för mycket av stängda ytor och för lite öppna och levande torg. Köpcentrum och bostadsbolag har fått diktera villkoren för det offentliga rummet, vilket har gett oss inomhustorg i stadskärnorna med ringleder utanför och utspridda bostadsområden och köpcentrum, som isolerade öar, mellan vilka man lämpligen åker bil. Det skapar inte levande städer.

Låt oss bryta det här mönstret och tänka nytt. Låt oss föra in mer grönt och mer kultur i städerna. Låt oss bygga vidare på våra städer utifrån att det ska vara lätt att leva i staden utan egen bil. Då behöver vi inte så många parkeringsplatser. Istället kan vi bygga städerna lite tätare, och samtidigt få mer plats för torg, cykelbanor och planteringar. Låt oss satsa på levande stadskärnor som är enkla att nå och där människor vill stanna kvar efter stängningsdags, istället för fler sterila köplador. Låt oss ge plats för fler träd, lekpark, dricksvattenfontäner och fotbollsplaner.

Dagens städer har inte skapats av en slump. Sedan mitten av 1900-talet har stadsplaneringen alltför ofta haft bilen som norm där människan satts i andra rummet. Vi vill utmana denna syn på staden och göra diskussionen om hur den framtida staden ska se ut till en politisk fråga. Vi tror att många människor längtar efter en grönare och mer levande stad. Och vi är övertygade om att en grönare stad är en trevligare stad.

De förslag på åtgärder som vi lägger fram i den här motionen berör en del av stadens utveckling, och det finns mycket mer att utveckla och återkomma till framöver. Här har vi framför allt fokus på hur ytan i staden används, och hur en omställning av transporterna ska kunna frigöra yta till det som är trevligare; såsom kulturella mötesplatser eller grönområden.

Självklart ser förhållandena mellan olika städer väldigt olika ut, och all stadsutveckling behöver anpassas efter lokala förhållanden och förutsättningar. Storstäder med flera hundra tusen invånare eller mellanstora städer med mindre än hundra tusen invånare har väldigt olika förutsättningar. I den här

motionen ligger fokus framför allt på större städer. Samtidigt finns det delar av motionen som berör både större och mindre städer, exempelvis om att skapa attraktiva miljöer och möjliggöra att ha vardagslivet nära, såsom dagis, arbetsplatser och mataffär.

## Bygga vidare

Vi behöver bygga vidare på städerna för att ge plats för fler människor som vill flytta dit och leva sina liv i staden. Det behöver ske genom att stadskarak- tären utvidgas och förstärks, snarare än försvagas. Vi vill bygga vidare även i bildlig mening; att bygga en stad där fler människor får plats. Människor söker sig till staden för att den har en attraktionskraft genom att vara en smältdegel och en mötesplats. Denna funktion vill vi bygga vidare på och utveckla. Vi vill bygga vidare så att det fula blir vackert och de döda platserna får liv. Så att barn, gamla och unga, såväl som den som är mitt i yrkeslivet eller den som har en funktionsnedsättning, får naturliga mötesplatser med varandra.

Vi vill bygga vidare från det som redan finns. Med enkla medel kan de städer vi lever i idag bli både grönare och trevligare. Ett exempel är hur be- fintlig bebyggelse kan användas för att ha solceller eller odlingslotter på taket. Eller också för att bygga vidare med en extra våning med bostäder i ett annars kontorstätt område och nya verksamheter som kan ligga insprängda i gamla bostadskvarter. Möjligheterna är många.

Vi vill bygga vidare också eftersom det finns stort behov av nya bostäder i många av Sveriges städer, inte minst gäller det storstäderna, där inte minst många unga har svårt att hitta en bostad med rimliga kostnader. Bostadsbris- ten är ett strukturellt problem som måste belysas och åtgärdas också på ett nationellt plan.

Vi vill bygga vidare och utveckla stadens ytterområden, stadsdelscentrum och förorter så att de hänger ihop och bildar en hel stad. Ingenstans har 1960- och 1970-talets idéer präglat stadsplaneringen lika starkt som i miljonpro- gramsområdena. Här är ofta uppdelningen mellan arbete, bostäder och fritid som allra tydligast. Uppdelningen är också stark mellan människor med olika social ställning. Det är en stad med uppdelade områden för uppdelade männi- skor. Åtskillnaden, segregeringen, av människor i olika områden kan skapa spänningar och utgör ett hinder för att hålla ihop samhället.

Det fanns många goda tankar bakom ”hus i park”, att bygga stora punkthus i det gröna och låta människor bo tätt nära naturen. Men någonstans på vägen sattes en mur mellan människorna och det gröna. Stora parkeringsplatser omringade de täta bostäderna. Det blev ”hus i parkering” istället. Många förorter och stadsdelscentrum är nedslitna och i stort behov av nya fasader, vackrare gårdar och modernare interiörer. Vi vill snabba på den nödvändiga renoveringen av miljonprogrammen så att den kommer igång så snart som möjligt. Vi är övertygade om att det kan lyfta många områden och göra dem trevligare, mer levande och mer attraktiva. Det är samtidigt en möjlighet att rusta upp bostäder för att effektivisera energianvändningen och minska miljö-

## Fel! Okänt namn på

belastningen. En höjd ambitionsnivå med bättre material, energiaktiva tak, gröna väggar, trevligare grönytor och högre kvalitet i byggandet kan förena sociala och miljömässiga ambitioner.

En stad är inte bara en yta för olika transporter, utan framförallt en plats för människor att bo och leva på. Under överskådlig tid kommer staden naturligtvis att bestå av de hus som redan finns där idag. Därför är en modernisering av miljonprogrammen ett av de viktigaste projekten för att skapa framtidens stad.

## Plats för det mänskliga

Vi vill skapa större utrymme för människor i staden. Staden har en outnyttjad potential med ytor och platser som är endimensionella och enformiga istället för flerdimensionella och kreativa. Många gånger är staden planerad så att ett utrymme bara kan användas till en enda sak. Det är affärer på ett ställe, arbetsplatser på ett annat och bostäder på ett tredje. Istället vill vi blanda funktioner på samma ställe och till och med i samma byggnad. Det kan exempelvis vara genom att lokalisera handel i bottenvåningen, kontor på några våningar och bostäder längst upp. Det kan också handla om att blanda in nya funktioner i gamla endimensionella områden. Det kan kanske behövas fler bostäder i Kungens kurva i Stockholm och fler kontor i Rosengård i Malmö för att ta två exempel.

Genom att skapa en stad där det finns fler mötesplatser och utrymme för barns lek kan livsutrymmet öka. Vi ser torg, lekparker och odlingslotter som en självklar del av staden. De skapar utrymme för mänskliga möten, vilket är en av stadens mest grundläggande funktioner. Därför måste de mänskliga mötesplatserna få kosta pengar. Stadens planering ska inte lämnas åt slumpen. Inte heller ska kommersiella intressen bestämma villkoren för planeringen, vilket är fallet i många städer idag. Det är människorna som bor, lever och vistas i staden som ska ha det främsta inflytandet. Ett grönt långsiktigt mål är att använda gatuutrymmet så att det används till mer mänskliga och gröna utrymmen, med färre bilparkeringar som skapar barriärer och tar attraktiv yta i anspråk.

Människors behov ska komma i första hand. Själva essensen i staden handlar just om detta. Att hitta smarta lösningar som gör att många kan vinna, där samarbete och generositet leder till att alla får en trivsammare stad. Vi vill skapa utrymme för mjuka transporter. Det är cyklar, fotgängare, skateboards, rullskridskor och barnvagnar. Det skapar en trevligare stad, med större variation och mångfald. En lekfullare stad där det väntar fler överraskningar runt hörnet. Vi vill öka barns möjligheter att leka och röra sig fritt i staden. Vi vill skapa en stad som bygger på barnens villkor och behov av livsutrymme i första hand. Alla barn ska ha tillgång till gröna ytor och möjlighet till lek i sitt närområde.



## Låt bilarna rulla

Mer än hälften av ytan mellan husen i våra städer är ytor som används för bilar. Det är vägar, garage, parkeringsplatser och bensinstationer. Bilen står still 96 procent av sin livstid<sup>1</sup>. Det innebär att bilen tar onödigt mycket utrymme och att den leder till en ineffektiv användning av stadens attraktiva yta. Ur klimatsynpunkt är parkerade bilar inte mycket att orda om. Men parkerade bilar och genomfartsvägar utgör murar mellan människor i staden. Och parkeringsplatser upplevs sällan som särskilt vackra eller attraktiva av medborgarna, inte ens av dem som ställer sin bil där.

Idag har i genomsnitt varannan person en bil i Sverige. Om dagens ökningstakt håller i sig kommer vi om tjugo år ha samma bilinnehav som USA har idag (0,77 bilar per person)<sup>2</sup>. Utifrån ett klimatperspektiv är USA ett skräckexempel. Knappt 3 procent av det totala antalet persontransporter på land består av kollektivtrafik, vilket framför allt beror på att det amerikanska samhället är uppbyggt ifrån bilen. Många städer saknar stadskärna vilket gör dem direkt olämpliga för buss- eller spårtrafik. Motsatsen, täta städer med god tillgång till kollektivtrafik finns i många europeiska städer. Där har de medeltida stadskärnorna skapat förutsättningar för god framkomlighet för fotgängare och cyklisterna.

Anmärkningsvärt är att bilanpassade städer ofta inte ens är uppskattade av bilister. Resvaneundersökningar har visat att de stadsstrukturer som upplevs som smidigast att köra bil i inte är de städer där man har verkat för en god framkomlighet för bilisten, utan tvärtom<sup>3</sup>. För att vägarna inte ska korka igen krävs en fungerande kollektivtrafik. Det finns därför ett allmänintresse av att bilarna blir färre till antalet, samtidigt som de får rulla en större del av sin tid. Som ett led i att skapa trevligare och grönnare städer vill vi därför göra det enklare att leva utan egen bil i staden. Människor ska inte behöva vara beroende av en egen bil när man bor i staden. När stora köpcentrum slår ut de lokala affärerna, framförallt i stadsdelscentrum, tvingas allt fler ha bil för att klara sina vardagliga behov. Många hamnar i ett ofrivilligt biltvång.

Det är smartare att använda taxi, hyrbil eller bilpool för de resor där vi behöver använda bilen i staden. Annars tar vi cykeln eller bussen. Tänk vad många parkeringsplatser vi skulle spara. Och tänk vad mycket yta som skulle kunna frigöras till att skapa en grönnare och trevligare stad.

## Mjuka transporter

En mer levande och trevligare stad skapas när det finns goda utrymmen för mjuka transporter, såsom cyklar, barnvagnar och rullskridskor. Det skapar variation och mångfald, myller och mötesplatser. En stor del av bilresorna sker dessutom på korta avstånd, som i många fall lämpar sig bra för att gå

<sup>1</sup> Magnér, Kalle, "Bilstaden – om bilismens konsekvenser för stadens gaturum", SLU, 2010.

<sup>2</sup> "Handbok för bilsnål samhällsplanering", Lunds kommun, december 2005, s. 14.

<sup>3</sup> "Handbok för bilsnål samhällsplanering", Lunds kommun, december 2005, s. 15.

### Fel! Okänt namn på

eller cykla. Om hälften av alla bilresor som är kortare än fem kilometer byttes ut mot cykelresor skulle vi minska koldioxidutsläppen med 700 000 ton per år, vilket motsvarar 240 000 svenska bilisters årliga bilresande. Ett exempel på hinder för mjuka transporter är enkelriktade gator som tvingar cyklister att ta omvägar, trots att vägbredden gör det möjligt att låta bilar och cyklister mötas.

## En stad med god och grön miljö

Staden har stora miljövinster genom möjlighet till energieffektivt resande och boende. Denna potential skulle kunna utnyttjas bättre med smartare samhällsplanering. Dagens städer har även stora miljöproblem. Dålig luft och buller gör att människor trivs sämre. Klimatpåverkande utsläpp framför allt från trafiken ger konsekvenser för hela vår jord. Därför behöver stadsplaneringen ge bättre möjligheter att bo nära jobbet och affären så att vi inte behöver ta bilen så fort vi ska göra något utanför hemmet. Då löser man flera miljöproblem på en och samma gång samtidigt som trafikmiljön blir mer säker. Det frigör tid som annars skulle behöva användas till långpendling och gör det möjligt att cykla eller gå. Vardagslivet ska finnas nära.

## Mer natur där vi bor

Många kan känna igen sig i känslan när koltrasten sjunger för första gången på våren eller efter ett svalskande dopp en het sommardag. Att tillgång till grönska och att vara nära natur leder till ökat välbefinnande är de flesta överens om. Den bostadsnära naturen är ovärderlig som plats för sociala möten, lek och återhämtning. Det finns också mycket vetenskaplig forskning som visar att grönska minskar sjukdomar och ökar trivselen.

Många svenska städer har redan idag unika möjligheter med grönska in på knuten. Samtidigt finns ett stort tryck på nyexploatering i våra städer och den pågående trenden är att den bostadsnära naturen minskar. Det finns också ett starkt exploateringsstryck på stränder i många tätorter och städer, vilket leder till att allmänhetens tillgång till badplatser, strandpromenader och fritt vatten minskar. Regeringens uppluckring av strandskyddet har varit ett steg i fel riktning.

Kvaliteten på grönområdet är viktig, inte minst för att stimulera barns lek. Ett grönområde som består av buskage, träd och vindlingar lockar mer till lek än en stor och ödslig gräsmatta. Forskning har visat att barn som leker i variationsrika grönområden, där det exempelvis finns möjlighet att klättra i träd och bygga kojor, har bättre fysisk rörlighet och bättre koncentrationsförmåga än barn som leker i enformiga grönområden. Barn som leker på naturrika förskolegårdar rör sig drygt 20 procent mer jämfört med barn som leker på

## Fel! Okänt namn på

naturfattiga gårdar<sup>4</sup>. De är mindre sjuka och utsätts inte lika mycket för skadlig solexponering. På många förskolor vistas man utomhus en stor del av tiden, och blir därför extremt beroende av att kvaliteten på lekplatser, parker och tätortsnära natur<sup>5</sup>.

Forskningen har visat att för att människor ska vara beredda att använda ett grönområde ofta måste det ligga inom 300 meter från bostaden. I Stockholm och Malmö saknar 18 procent av de boende grönområden i närområdet, vilket motsvarar 220 000 respektive 46 000 personer i Stockholm och Malmö. I Göteborg saknar 11 procent av de boende grönområden i närområdet, vilket motsvarar 57 000 personer<sup>6</sup>. Sammantaget är det alltså mer än 300 000 personer som saknar tillgång till bostadsnära natur bara i våra tre största städer.

Det finns en global trend att allt fler människor bor i städer. Samtidigt ökar medvetenheten om behovet av att bygga dem på ett smart sätt. Den brittiska rörelsen ”Transition towns” är ett exempel på hur människor på egen hand skapar möjlighet till stadsodling och energismarta lösningar. Denna rörelse för omställning av städer har spridits till Sverige, och skapat ”Transition Sweden”. Aktiva grupper finns bland annat i Linköping, Alingsås, Vaxjö och Härnösand<sup>7</sup>.

## En stad som ger möjlighet till rörelse

När klockan närmar sig sextiden en vanlig vardag i en vanlig svensk stad kommer joggarna, skidåkarna och fotbollsspelarna ut, ofta efter en stillasittande arbetsdag. Att få möjlighet till rörelse i vardagen är grundläggande för att må bra, och det är särskilt viktigt att det finns utrymmen i staden som möjliggör daglig motion, till exempel genom spontanidrott eller cykling till och från jobbet. Fotbollsplaner, skejtramper och träd att klättra i är en självklarhet i en grön stad.

## En stad där människor ges inflytande

En trevligare stad skapas när människor ges möjlighet att påverka – när lokal kunskap om var barnen bygger kojor och var man kan höra koltrasten om våren tas tillvara. En människa som får inflytande över sin närmiljö får en möjlighet att växa, att ta ansvar såväl som att skapa livsdrömmar. Maktlöshet kan bytas ut mot handlingskraft samtidigt som den lokala utformningen av miljön anpassas efter de boendes erfarenheter och kunskap, deras önskemål och behov. Att förändra tillsammans skapar ömsesidig förståelse och sammanhållning.

<sup>4</sup> Patrik Grahn, SLU Alnarp, *Barnet och naturen – Betydelsen av vardagens natur i leken, för att lära förstå tiden, lusten och jaget*.

<sup>5</sup> F Mårtensson, m fl, Outdoor environmental assessment of attention promoting settings for preschool children, *Health & Place* 15 (2009) 1149–1157.

<sup>6</sup> SCB, [http://www.scb.se/Pages/Product\\_\\_\\_12895.aspx](http://www.scb.se/Pages/Product___12895.aspx)

<sup>7</sup> <http://transitionsweden.ning.com/groups?page=3>

Fel! Okänt namn

## Utmaningar

### Konflikten om ytan

I staden överstiger alltid efterfrågan tillgången till yta. Utrymmet är och ska vara begränsat. Annars sprids staden ut till något som inte längre har en distinkt stadskarakter. Självfallet finns det stora skillnader mellan storstaden och småstaden. I storstaden är markpriserna ofta extrema. Det skapar ett starkt tryck att få plats med så mycket som möjligt på liten yta. Varje kvadratmeter som används tränger undan något annat. Ofta sker nybyggnationer av bostäder och vägar genom att grönytor naggas i kanten, vägar och järnvägar överdäckas eller genom nya förorter utan direkt kontakt med själva stadskärnan. I småstaden finns det en otydligare stadsgräns. Konflikten om ytan är inte lika tydlig. Det är inte ovanligt att den löses genom att man helt enkelt lägger till ytterligare yta till staden från den kringliggande landsbygden. Då tenderar staden att bli glesare och dess stadskarakter tynar bort. Hur staden planeras och byggs har naturligtvis stor betydelse för dess karakter.

En stad som sprids ut över stora ytor med villaområden där varje familj har ett eget hus skapar stora flöden av biltrafik in mot och även genom själva stadskärnan. Det är oerhört svårt att organisera en fungerande kollektivtrafik eftersom staden saknar tillräcklig täthet och ett distinkt centrum. Los Angeles brukar ofta användas som det tydligaste exemplet på sådan ”urban sprawl”.

Det har visat sig att den genomsnittliga vikten för den amerikan som bor i ett fotgängarvänligt område är tre kilogram mindre än för den som bor i ett utglesat område. Studier har också visat att för varje tio minuter en person tillbringas i bilpendling minskar tiden personen är med i lokala aktiviteter med 10 procent<sup>8</sup>.

Flera europeiska städer, liksom även New York, är å andra sidan exempel på mer tätbyggda städer med ett tydligt centrum där de mest attraktiva funktionerna finns samlade i mitten. Dessa ger en helt annan karakter och skapar helt andra förutsättningar för möten och levande stadsliv. Det finns också europeiska städer som byggt vidare på en kollektivtrafiknära bebyggelse. Ett exempel är de förorter i Stockholm som byggts upp i anslutning till tunnelbanan i en stjärnliknande form kring staden, med insprängda gröna kilar.

### Gaturummets förändring under 1900-talet

En av anledningarna till att dagens städer är bullriga och fyllda med bilköer är att man under 1950- och 1960-talen utgick från en hierarki bland transportslagen där bilen sattes i första rummet. Nya planeringsnormer ledde till en omdaning av städerna. Stora delar av de gamla stadskärnorna revs för att skapa utrymme för bredare körfält och fler parkeringsplatser.

<sup>8</sup> [www.walkscore.com](http://www.walkscore.com)

Enbart under 1960-talet revs nästan hälften av all äldre stadsbebyggelse Sverige<sup>9</sup>, kulturhistoriskt värdefulla miljöer försvann till förmån för bilen och nya modernare hus. Självfallet medförde denna förändring stora förbättringar för många människor. Dragiga hus med bedrövliga sanitära förhållanden ersattes av moderna bostäder med sådana bekvämligheter som vi idag tar för självklara överallt. Samtidigt försvann på många ställen en del av det som gör staden levande när vägar sprängdes fram och gammal bebyggelse i centrum ersattes med anonyma kontorskomplex.

Som en konsekvens av att bilen i många år getts första prioritet har gatuutrymmet fördelats orättvist mellan olika trafikanter. Staden är i stor utsträckning planerad utifrån bilens behov och det ifrågasätts sällan hur åsidosatta människor utan bil blivit i det offentliga rummet. Vi anser att gatuutrymmet behöver fördelas mer rättvist.

## Köplador utanför städerna utarmar handel i närområdet

Mellan 80 och 90 procent av inköpsresorna till externa etableringar görs med bil<sup>10</sup>. Mellan åren 2000 och 2005 fördubblades detaljhandelsomsättningen i landets externcentrum<sup>11</sup>. Samtidigt har antalet närbutiker och lanthandlar minskat. Åren 1990 till 2003 minskade antalet dagligvarubutiker i Sverige med 19 procent<sup>12</sup>. Nya eller förbättrade möjligheter till biltransporter leder till ett ökat bilresande och därmed större klimatpåverkan<sup>13</sup>. Vi riskerar en utglesning av städerna som sin tur ger sämre möjligheter för kollektivtrafiken att vara konkurrenskraftiga och attraktiva alternativ till bilen.

Det finns en pågående trend att större köpcentrum, handelsområden och storbutikscentrum blir allt fler och tar större andel av handeln<sup>14</sup>. Följt av detta har antalet medelstora centrum blivit färre i takt med utbyggnader, och därför tappat i marknadsandel. Även de allra minsta centrumen har blivit färre samtidigt som bostadsområdescentrumen nu ökat i marknadsandel efter sjunkande marknadsandelar tio år i rad. Sedan 1995 har omsättningen i köpcentrum ökat med hela 170 procent<sup>15</sup>. Det är en tre gånger så snabb tillväxt jämfört med detaljhandeln, som till och med år 2008 har ökat 13 år i rad. Vad man kan konstatera är alltså att större köpcentrum, som ofta ligger långt från där människor bor, får en allt större marknadsandel. Positivt är att bostadsområdescentrumen ökat sin marknadsandel de senaste åren. Detta är en trend som bör förstärkas ytterligare, genom en medveten planering för att etablera handel och service där människor bor och med god anslutning till kollektivtrafik.

<sup>9</sup> Lundin, "Bilsamhället", 2008, s. 268, 279.

<sup>10</sup> Trivector, Lokalisering av extern handel – vägledning för beskrivning av effekter på trafik och miljö, Rapport 2007:38, s. 5.

<sup>11</sup> Trivector, Rapport 2007:38, s. 5.

<sup>12</sup> Glesbygdsverket 2004.

<sup>13</sup> Trivector, Rapport 2007:38, s. 10.

<sup>14</sup> Köpcentrumkatalogen 08/09.

<sup>15</sup> Köpcentrumkatalogen 08/09.

## Fel! Okänt namn på

Städerna uppstod en gång i tiden som handelsplatser. Själva idén med en stad är en plats där människor handlar med varandra. Handeln i städer och stadsdelscentrum är därför avgörande för att ha en levande stad. Utvecklingen med fler stora köpcentrum utanför städerna ökar beroendet av att ha egen bil och bidrar till att utarma förorts- och stadsdelscentrum. Korta avstånd till service ökar möjligheterna att gå och cykla, därför behöver nyetableringen av externa köpcentrum avstanna. I både Danmark och Norge finns en restriktiv lagstiftning mot nyetablering av externa köpcentrum.

## Barns självständiga rörelsefrihet har minskat

I takt med att trafiken ökat och trafikmiljöerna blivit farligare har barns möjlighet att transportera sig utan sällskap av någon vuxen begränsats kraftigt. I Västeuropa och Nordamerika har man de senaste årtiondena sett att barns självständiga förflyttningar till och från skolan som oskyddade trafikanter har minskat. En viktig förklaring är att barn inte tillåts gå eller cykla på egen hand när olyckriskerna i trafiken är för stora. På en fråga till föräldrar om deras barn fick gå utan vuxet sällskap till skolan angav 94 procent av föräldrarna år 1981 att barnen fick gå på egen hand till skolan. Motsvarande andel år 2000 var 76 procent<sup>16</sup>. Andelen barn som går eller cyklar till skolan har minskat från över 90 procent på 1970-talet till 77 procent i mitten av 1990-talet, och trenden är fortfarande sjunkande. Som förklaring anges ökande biltrafik och otrygga skolvägar<sup>17</sup>.

**Tabell. Föräldrars (7–9-åringar) åsikter om trafikmiljön om barnet skulle gå till skolan, 1981, 1983 och 2000, andelar**

Åsikt om trafikmiljön	År		
	1981	1983	2000
Helt säker	22 %	25 %	15 %
Ganska säker	42 %	42 %	43 %
Ganska farlig	17 %	15 %	18 %
Mycket farlig	6 %	5 %	11 %
Inte aktuellt att gå	13 %	13 %	12 %

Källa: Vägverket 2009a, s. 8.

I Vägverkets undersökning av barns skolvägar år 2009 finns en positiv trend att andelen föräldrar som upplever att barnens skolväg är säker när de går eller cyklar till skolan har ökat från 50 procent år 2006 till 55 procent år 2009. En så stor andel som 41 procent (45 procent 2006) upplever dock alltjämt skolvägen som osäker, även om en viss förbättring skett. Helt klart är att det krävs åtgärder som förbättrar barnens möjlighet att cykla eller gå till skolan på ett säkert sätt.

<sup>16</sup> Barns exponering och självständiga mobilitet. Nationella och internationella forskningsresultat. Opublicerad rapport tillhandahållen av Vägverket 2009.

<sup>17</sup> Statens Folkhälsoinstitut R 2008:33.

Att barn får möjlighet till självständig rörelse är viktigt. Fysisk aktivitet i ungdomsåren minskar risken för bland annat övervikt, typ 2-diabetes, vissa cancertyper, hjärt- och kärlsjukdomar och benskörhet. Självständig rörelsefrihet är inte bara viktigt ur ett fysiskt perspektiv, utan barns utemiljö bidrar också till att barn genom lek kan utveckla sensoriska, motoriska, emotionella, sociala och kognitiva färdigheter.

## Vem styr stadsutvecklingen?

Många gånger sker beslut om stadsutveckling och boendes närområde utan medborgarnas vetskap eller inflytande. De demokratiska formerna för inflytande i stadsplaneringen behöver vitaliseras, och det finns många goda exempel på hur man lyckats bra. Genom att stärka det lokala inflytandet kan det skapas bättre balans mellan de kommersiella och de offentliga rummen i staden. I dagsläget finns det alldeles för många exempel på att de offentliga mötesplatserna får stryka på foten för att exploateringen ska ge så stor ekonomisk vinst som möjligt.

## Så gör andra

### Vauban i Freiburg: Lokalt inflytande gav parkeringsfria gator

I stadsdelen Vauban i den sydtyska staden Freiburg har de boendes inflytande över stadsplaneringen lett till mindre yta för bilparkeringar och mer yta för barn och cyklar. En central idé är att skapa en stad med korta avstånd, att service, dagis och arbetsplatser ska finnas inom cykel- och gångavstånd. Det har även gett bra förutsättningar för det lokala näringslivet.

Vaubans huvudgata delas i två av spårvagnen. På den ena sidan möjliggörs mjuka transporter, som cyklister, fotgängare eller barn som vill lära sig åka rullskridskor, genom att den är helt fri från biltrafik. Tvärgatorna saknar parkeringsplatser och istället för bilar är cykelvagnar uppställda längs med bostadshusen. Vid huvudgatan är hastigheten begränsad till 30 kilometer i timmen och vid bostadshusen är maxhastigheten 5 kilometer i timmen.

I Vauban äger bara 15 procent av invånarna en personbil. Motsvarande siffra för andra tyska städer är 45 procent. Anledningen till denna låga siffra är flera. Äger man en bil måste man parkera den i något av de två garage som ligger i utkanten av stadsdelen. Parkeringsplatsen får bilägare köpa för dess faktiska kostnad, ungefär 200 000 kronor. Eftersom den som äger en bil betalar för bilparkeringens kostnader fullt ut får de hushåll som väljer att leva utan bil lägre månadshyra, då denna kostnad slås vanligtvis ut även på bilfria hushåll. Utsläppen av växthusgaser uppskattas till 60 procent lägre i Vauban jämfört med andra motsvarande stadsdelar.

Fel! Okänt namn

## Göteborg: Stadsjord gör det grönnare och mänskligare

I Göteborg drivs projektet Stadsjord<sup>18</sup> med en process som bygger på samverkan med en rad organisationer som på olika sätt stöder arbete med att utveckla en rolig, varm och klimatsmart markanvändning. Stadsjord diskuterar odling och djur i staden med kommuner, länsstyrelser, universitet, skolor, dagis, föreningar och enskilda. Genom att varva föreläsningar med praktisk odling och sociala aktiviteter sprider Stadsjord kunskap om hur man lokalt kan ställa om till grönnare och klimatsmartare städer. Dessutom genom att inkludera människor av många olika typer av etnicitet och religioner, vilket gör att nya möten skapas lokalt. I december 2009 valdes Stadsjord ut av KTH som landets mest lovande projekt i sitt slag, och är utgångspunkt för ett femårigt forskningsarbete.

## Seved, Malmö: Ekologisk omställning med odling

Seved i Malmö är en stadsdel i Malmö där man drivit projektet ”Barn i stan”<sup>19</sup> för att med ideella krafter utveckla och använda nya modeller för möten, samverkan, dialog och gemenskap i socialt utsatta områden. Genom ekologisk stadsodling har man skapat en mer trivsamt och grön stadsmiljö. De kulturmöten och den glädje som funnits kring odlingen har visat sig vara ovärderlig för människor i området. Projektet har visat sig mycket lyckosamt och nu planerar man att utöka projektet genom att omvandla en av de asfalterade gatorna i området till odlingsplats.

Genom att kombinera odlingen med ett socialt rum för spontana samtal om områdets förutsättningar och möjligheter skapades en trygghet kring förändringen, och något så enkelt som framtidsplaner och drömmar hos de boende. Fastighetsägare och förvaltare har nu fått ett ökat intresse för hur de ska kunna bidra till att skapa mervärde i området.

## Storbritannien: Skattefri cykelsatsning för anställda

I Storbritannien uppmuntras anställda att cykla till jobbet genom ett ”Cycle to work scheme”. Arbetsgivare kan låna ut cyklar och cykelutrustning till sina anställda som en skattefri förmån. På så sätt kan arbetsgivaren skörda frukterna av en friskare arbetskraft samtidigt som miljöbelastningen minskar. Satsningen lanserades i oktober 2009<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> <http://stadsjord.blogspot.com/>.

<sup>19</sup> <http://www.barnistan.info/>.

<sup>20</sup> Riksdagens utredningstjänst, Dnr 2010:1148.



## Portland, USA: Smarta resor

Portland i USA hade tidigare en utveckling mot en alltmer utglesad och bilberoende stad. Tack vare målmedvetet arbete har man brutit trenden och Portland klassas i dag som en av USA:s mest miljöanpassade städer. De lokala myndigheterna har utvecklat ett program som heter SmartTrips<sup>21</sup>. Syftet är att informera vanebilister som ofta kör ensamma till jobbet om alternativen och få dem att avstå från att ta bilen när det finns bra alternativ. Staden skickar ut ett frågeformulär till företag och hushåll i vissa områden där mottagaren erbjuds att få handfast information. De som svarar får sedan ett besök av en cykelburen informatör som berättar om alternativen och hur de fungerar. Man får också ett paket med kartor med cykelvägar, kollektivtrafiklinjer, tidtabeller, samåkningsalternativ med mera, och informatören hjälper till att utveckla skraddarsydda lösningar. SmartTrips erbjuder också tävlingar och aktiviteter och har även en utvecklad hemsida där all information finns tillgänglig.

Resultatet av programmet är en minskning av ensambilåkningen med mellan 9 och 13 procent i alla områden där det är igång. Den årliga minskningen av koldioxidutsläppen från bilar uppskattas till 24 000 ton (2007). Projektet finansieras genom lokala energiavgifter och intäkter från andra lokala källor. SmartTrips har spridits till flera andra städer i USA med liknande framgång.

## Zürich: Spårväg har högsta prioritet

I Schweiz största stad Zürich finns en tydlig prioritet på kollektivtrafiken i allmänhet och spårvägen i synnerhet<sup>22</sup>. Det finns nästan dubbelt så många spårvagnar än bussar och en rad åtgärder har gjorts för att maximera systemets kapacitet och hastighet. Sedan nästan trettio år tillbaka finns en princip om att kollektivtrafiken ska ges förstahandsprioritet i varje konflikt med andra trafikslag. I genomsnitt är restiden med kollektiva färdmedel kortare än med bil i staden – 28 minuter med bil jämfört med 20 för kollektivtrafiken. Principen "Väntetid noll" är en välfungerande absolut prioritering i trafiksignalerna som gör att kollektivtrafikfordonen alltid har grönt ljus. Man har även s.k. vaktmästarsignaler som innebär att man i korsningar in mot centrum inte släpper igenom fler bilar än vad gatunätet anses klara av. Zürich har även en stentuff politik vad gäller parkering och tillåter inte fler parkeringsplatser i centrala delarna av staden än 1990-års nivå. Om man bygger nya parkeringsplatser i källare och parkeringshus så måste lika många parkeringsplatser tas bort från gatan.

<sup>21</sup> [www.portlandonline.com/TRANSPORTATION/index.cfm?c=43820](http://www.portlandonline.com/TRANSPORTATION/index.cfm?c=43820).

<sup>22</sup> <http://www.malmo.se/download/18.6c29b6251179cd8ef6c800031299/Reserapport+Glattal+Mulhouse+kollektivtrafik.pdf>.

Fel! Okänt namn

## Uggledal, Göteborg: Ökat lokalt inflytande blev billigare och bättre

Vid en förtätning av bebyggelsen i Uggledal i Göteborg prövades nya former för planeringen. Man startade en dialog med de boende och genom detta arbete kunde de lokala förutsättningarna identifieras och kvaliteter tas tillvara, till exempel den värdefulla bäckfåran inbäddad i grönska. När planen låg färdig kom inget överklagande, vilket brukar vara fallet. Den breda kunskapsinsamlingen och dialogen med de boende resulterade processen i slutändan blev både billigare och kortare tack vare att planen inte överklagades<sup>23</sup>.

## Parla, Spanien: Spårvagnen knyter ihop staden med förort

I Parla i Spanien lyckades man att på fyra år gå från beslut till invigning av en ny spårväg. Dessutom gjordes ett brett samråd bland medborgarna. Spårvagnslinjen i Parla<sup>24</sup> har utöver ett utökat kollektivtrafikresande lett till att stadsområden som tidigare varit åtskilda nu knutits ihop. Statusen på flera förortsområden har höjts och stadens slogan har blivit ”Linjen som knyter ihop oss”. Borgmästaren har blivit omvald med 74 procents majoritet, en stark bidragande orsak var spårvagnen.

## Frankrike: Trafikplaner för hållbara städer

För att få till stånd ett miljöanpassat transportsystem i städerna krävs ett målmedvetet arbete. I Frankrike finns en särskild lagstiftning som innebär att tätorter med över hundratusen invånare gör en plan för hur stadens transportbehov ska tillgodoses på ett miljöanpassat sätt<sup>25</sup>. Lagtexten slår bland annat fast målsättningar om att begränsa biltrafiken, att utveckla kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik och att effektivisera varudistributionen i städerna.

Lagstiftningen fastslår ett tvingande krav att myndigheterna på lokal nivå ska ta fram en mer genomarbetad och integrerad planering för att aktivt motverka de negativa effekterna av den ökande biltrafiken.

De flesta större städer har investerat i spårvagnsnät som en del i att utveckla kollektivtrafiken och stadsmiljön, samtidigt som ytan för biltrafiken begränsas. I Lyon kommer närmare två tredjedelar av den totala investeringsramen att användas för att förbättra kollektivtrafiken. Vinnare är även de som bor och vistas i staden: mer friyt, mindre buller och avgaser, säkrare och mer hållbar stadsmiljö, högre livskvalitet och ökade förutsättningar för stadsutveckling.

<sup>23</sup> Boverket, ”Bostadsnära natur - inspiration och vägledning”, s 37.

<sup>24</sup> <http://www.viaparla.com/>.

<sup>25</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/Plan\\_de\\_d%C3%A9placements\\_urbains](http://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_de_d%C3%A9placements_urbains).

## Politiska förslag för en grönare och trevligare stad

### Fördubbla kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är en nyckelfaktor för att få en hållbar stad, där transporter sker snabbt, yteffektivt och med låg miljöpåverkan. Det är också i städer och tätorter som den största potentialen finns för att bygga effektiv och attraktiv kollektivtrafik. För att styra mot en övergång till mer kollektivtrafikresande bör det inrättas ett nationellt mål om att fördubbla andelen resande med kollektivtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

För att nå målet krävs satsningar på kollektivtrafiken, framför allt i städerna. Därför bör det införas ett statligt stöd för att bygga ut spårvägar och annan kollektivtrafik i städer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. I det rödgröna samarbetet är vi överens om att satsa 9 miljarder kronor på urban kollektivtrafik och cykel fram till 2021.

### Bättre framkomlighet för cyklar och andra mjuka transporter

Fotgängare, cyklister, rullstolsburna och andra så kallade mjuka transporter ska ha högsta prioritet i stadsplaneringen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Det skapar en mänskligare stad, ökar trafiksäkerheten och förbättrar möjligheten till vardagsmotion.

Gator med många gående och cyklister bör ha en maxhastighet på 30 km/h för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och för att skapa en gatumiljö där mjuka transporter har högsta prioritet. Trafikverket bör därför få i uppdrag att utfärda en maxhastighet på 30 km/h i tätbebyggda områden med oskyddade trafikanter. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Runtom i många svenska städer finns en positivt pågående trend med ökande cykling. Fördelarna med att cykla är många, det är klimatsmart och hälsosamt. För att öka andelen resande med cykel behöver villkoren för cyklister förbättras. Därför bör åtgärder genomföras som ökar framkomligheten för cyklister, exempelvis genom att ge laglig rätt för cyklister att köra mot enkelriktat och att svänga till höger vid rödljus där så är lämpligt. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Arbetsgivare bör ges möjlighet att skattefritt subventionera den anställdes cykling till och från jobbet, inom ramen för skattefri friskvård. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. I dag får arbetsgivaren skattefritt betala den anställda för spinning, men inte för att cykla till jobbet.

Bra möjligheter till cykelparkering i anslutning till kollektivtrafik saknas på många håll. Goda föredömen finns exempelvis i Lund, där det finns ljusa, fräscha och stödsäkra cykelparkeringar alldeles intill tågstationen. Jernhusen

#### Fel! Okänt namn på

bör få i uppdrag att skapa stöldsäkra och fräscha cykelparkeringar i anslutning till tågstationer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

### Öka barns självständiga rörlighet och möjlighet till lek

En avgörande fråga för att möjliggöra barns självständiga rörlighet är att skapa säkra gång- och cykelvägar till och från skolor. Trafikverket bör ges i uppdrag att alla grundskolor ska ha fungerande och trygga gång- och cykelvägar till och från skolan senast år 2015. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Trafikverket bör även få i uppdrag att ta fram riktlinjer och samfinansiera viktiga infrastruktursatsningar så att kommunerna kan leva upp till kraven på fungerande och trygga gång- och cykelvägar till och från skolan senast år 2015. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Tillgång till platser för barns lek i närheten av bostaden är viktig, både för att möjliggöra deras självständiga rörlighet och för att skapa platser som inspirerar till lek och fantasi. Forskning har visat att barn som leker i ett variationsrikt och vindlande grönområde får bättre fysiska färdigheter och bättre koncentrationsförmåga än barn som leker på enformiga och endimensionella platser. Därför bör Boverket utforma riktlinjer för att alla barn ska ha tillgång till lekpark eller parklek och möjlighet till fri lek i sitt närområde. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

### Bostadsnära natur inom 300 meter

För att säkerställa medborgarnas tillgång till bostadsnära natur krävs ett nationellt ansvarstagande, så att kommuner får den kompetens som behövs för att grönområden ska vara finnas i närområdet. Boverket ska därför ge kommunerna riktlinjer och stöd så att de kan säkerställa att alla medborgare har tillgång till bostadsnära natur inom 300 meter. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Att skapa tillgänglighet till grönområden handlar inte bara om att bevara och återskapa gröna ytor, utan också om att ta bort barriärer som kan utgöra hinder för att ta sig till en grönyta. Det kan till exempel handla om en trafikfarlig väg som gör att föräldrar inte vågar låta sina barn gå dit på egen hand.

Om behov av parkeringsplatser minskar, exempelvis då fler använder bilpool och fler åker kollektivt, kan mer yta att frigöras till exempelvis grönområden, lekplatser och kultur. Boverket bör få i uppdrag att ge ut riktlinjer och stöd så att kommuner på detta sätt kan skapa mer plats för grönområden, lekplatser och kultur i städerna. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Det är viktigt att det finns tillräckligt stora ytor för lek och utevistelse vid eller i omedelbar närhet till bostäder, barnstugor och skolor. Det är också uttryckt i plan- och bygglagen (PBL). Om det inte finns tillräckligt med utrymmen för att anordna både parkering och fria föreskriver PBL att det i

första hand är yta för lek och utevistelse som ska anordnas. Tillämpningen av denna del i lagen ser väldigt olika ut i landet. Det kan vara svårt för planerare och beslutsfattare att bedöma vad som ska anses vara tillräckligt stor yta. Friytans användbarhet är inte heller enbart beroende av storlek utan också av utformning och kvalitet. Boverket bör därför ges i uppdrag att utveckla rekommendationer kring hur friytebegreppet bör tolkas för att tillgodose vårt behov av bostadsnära, tillgängliga och användbara friytor. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Förbättra möjligheterna för stadsodling

I städer runtom i världen finns ett växande intresse för odling. Fördelarna är många; genom odlingen skapas sociala mötesplatser, uppbyggnad av kunskap och inbjudande grönområden. Inte minst skapas möjligheter till en lokal och hållbar matproduktion, som kan bli ett bidrag till stadens livsmedelsförsörjning.

De statliga myndigheter och institutioner som idag har jordbruk och odling på sitt bord har ett uppdrag som är koncentrerat till landsbygden. Det innebär i praktiken att myndigheter och länsstyrelser inte har vare sig ansvar eller mandat att stötta en utveckling av stadsodling. Detta utgör ett strukturellt hinder för stadsodling. Vi anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om hur uppdrag till länsstyrelser och berörda myndigheter kan förändras så att de ges möjlighet att utgöra en stödfunktion även för stadsjordbruk. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Badplatser, strandpromenader och vattenytor öppna för alla

Att ha tillgång till badplatser, strandpromenader och fritt vatten för alla som bor och lever i städer med dessa möjligheter är en fråga om livskvalitet. Därför behöver stränderna skyddas från exploatering. Regeringen har genomfört en uppluckring av strandskyddet, bland annat genom att överlåta ansvaret för dess tillämpning på kommunerna. De har ett stort exploateringsintresse, vilket innebär att antalet dispenser riskerar att öka. Följden blir alltfler stränder och strandpromenader som är onåbara för stadens invånare.

I skenet av klimatförändringarna har behovet av ett stärkt strandskydd också blivit större. Bebyggelse i strandnära lägen kan på sikt riskera att svämmas över i takt med stigande vattenstånd. Vi anser därför att regeringen bör återkomma med förslag till riksdagen om att stärka strandskyddet, som ett led i att skapa en hållbar stadsutveckling och att säkra medborgarnas rätt till oexploaterade stränder. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Fel! Okänt namn

## Modernisering av miljonprogrammen

För att förbättra boendekvaliteten i miljonprogrammen krävs ett aktivt arbete, både med den kringliggande miljön och med själva fastigheterna. I det röd-gröna samarbetet föreslår vi därför ett utvidgat ROT-stöd med klimatprofil för alla flerfamiljshus som totalrenoveras – förutsatt att renoveringen leder till minst 30 procent i minskad energianvändning. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Med detta stöd kommer 40 000 till 50 000 lägenheter i flerfamiljshus, primärt miljonprogram – hyreshus och bostadsrättsföreningar – att kunna totalrenoveras per år.

## Smartare parkeringspolitik

Dagens parkeringspolitik är föråldrad på många sätt. Det finns exempelvis riktlinjer för hur många parkeringsplatser för bilar som ska finnas vid nybyggnation av bostäder, medan motsvarande riktlinjer för cykel och närhet till kollektivtrafik saknas.

Boverket bör därför utforma en miniminorm för antal cykelparkeringar vid nybyggnation av bostäder i tätort. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. På samma sätt bör Boverket utforma en miniminorm för avstånd till kollektivtrafik vid nybyggnation av bostäder i tätort. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

I dagsläget har kommunerna inte möjlighet att reservera parkeringar för bilpoolsbilar. Vi anser att kommunerna ska få bättre möjligheter att undanröja hinder för kommunerna att stimulera bilpooler, till exempel genom att tillåta kommunerna att reservera parkeringar för bilpoolsbilar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Transportneutralt och avståndsbaserat reseavdrag

Reseavdraget idag gynnar arbetsresor med bil. Avdrag kan idag göras på kostnader över 9 000 kronor. Till skillnad från bilresor, där avdraget baseras på avståndet, baseras avdraget för kollektivtrafik på faktisk kostnad. Eftersom resor med kollektivtrafik oftast är billigare innebär det att den som väljer att byta bilresa mot en billigare kollektivresa belönas med lägre avdrag – eller inget alls. Vi vill ändra reseavdraget så att det blir avståndsbaserat och oberoende av färdmedel. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Långsiktiga och bra villkor för handel nära människor

För att skapa en levande och grönare stad är tillgängligheten till service och handel i anslutning till där människor bor en avgörande fråga. Dagens utveckling med en allt större andel externhandel är varken socialt eller ekolo-

giskt hållbar. Därför bör bra och långsiktiga villkor ges för butiker och annan service i närområdet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Parallellt bör ett femårigt moratorium för nybyggnation av externa köpcentrum införas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Det ska ske som ett medel att finna nya vägar i stadsplaneringen där människors tillgång till handel och service i närområdet sätts i första rummet.

Under tiden för moratoriet behövs en förändring av lagstiftningen så att utvecklingen av handelsetableringar blir långsiktigt hållbar. Som ett led i denna politik menar Miljöpartiet att kommunerna genom regionplaner och regionplaneorgan gemensamt ska kunna fatta kloka beslut som kan påverka hela eller stora delar av regionens handelspolitik mot en hållbar miljö och klimat-inriktning. Vi menar att det bör vara länsstyrelsernas uppgift att leda och styra denna regionpolitiska handelsstrategi genom sin granskning av översiktsplanarbetet.

Det naturliga är att utnyttja översiktsplaner och regionplaner till att också i viss mån styra beslut om ny- samt utbyggnad av köpcentrum. Miljöpartiet föreslår mot bakgrund av detta att riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till ändringar i bestämmelserna om översiktsplan och regionplan med det uttalade målet att

- ? etablering av nya köpcentrum eller utbyggnad av befintliga köpcentrum ska kunna förhindras med hänsyn taget till miljömåls- och klimatmålsmålsättningar,
- ? etablering av nya köpcentrum eller utbyggnad av befintliga köpcentrum ska ske med hänsyn till målet om en levande landsbygd,
- ? etablering av nya köpcentrum eller utbyggnad av befintliga köpcentrum ska ta hänsyn till att ytterligare köpcentrum i tillväxtkommuner inte placeras så att kundunderlaget i angränsande kommuner med mindre tillväxt ytterligare undergrävs.

## Utmaningarna ger nya möjligheter

Det sker nytänkande på många håll i byggsektorn. Cykelgarage, gröna tak, nya material, förtätningar och kollektivtrafiklösningar på olika sätt är bara några exempel. Ett viktigt argument för gröna tak är att de utgör ett skydd mot översvämningar vid kraftiga regn. Med gröna tak så sker en inbromsning av vattenavrinningen som gör att dagvattensystemen bättre klarar av att hantera momentant höga vattenflöden.

Teknik som anpassas till ekologiska villkor och utformning som underlättar för människor att mötas och stärka sociala nätverk i vardagen är utan tvekan lönsamma på sikt. Att arbeta med materialval och utformning på ett sätt som stimulerar till möten, samverkan, delaktighet, flexibilitet och möjlighet till anpassning av både privata och offentliga utrymmen ger goda förutsättningar att möta olika önskemål om förändringar, exempelvis på grund av förändring i åldersstrukturen.

**Fel! Okänt namn på**

Regeringen bör lyfta fram goda exempel, arbeta med teknikupphandlingar och andra metoder för att stödja och bidra till utvecklandet av byggtekniska lösningar som stöder alla de tre dimensionerna av hållbarhet. Detta bör riksdagen ge som sin mening regeringen tillkänna.

## Stärk miljömålets ställning i lagstiftningen

I dagsläget körs miljön i alltför många fall över av kommersiella intressen. Miljömålets status i lagstiftningen är en viktig orsak till att så är fallet. Vi anser därför att miljömålen ska vara styrande för den långsiktiga planeringen, exempelvis genom att stärka miljömålets ställning i miljöbalken och plan- och bygglagen. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna. Kommuners översiktsplanering ska tillmätas stor vikt vid rättstillämpningen, när kommunen planerat på ett sätt som bidrar till miljömål och hållbar utveckling. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

## Stärk medborgarnas inflytande över samhällsplaneringen

Alltför ofta sker beslut som berör medborgarna i deras närmiljö över deras huvuden, med små möjligheter till reellt inflytande. Den lokala demokratin behöver vitaliseras. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag som skapar större möjligheter för lokalt inflytande i planeringen, så att medborgarna på allvar får vara med och bestämma hur staden ska se ut i framtiden. Detta bör riksdagen ge regeringen som sin mening tillkänna.

Stockholm den 27 oktober 2010

*Maria Wetterstrand (MP)*

*Peter Eriksson (MP)*

*Jabar Amin (MP)*

*Bodil Ceballos (MP)*

*Tina Ehn (MP)*

*Gunvor G Ericson (MP)*

*Maria Ferm (MP)*

*Ulf Holm (MP)*

*Helena Leander (MP)*

*Jan Lindholm (MP)*

*Valter Mutt (MP)*

*Kew Nordqvist (MP)*

*Peter Rådberg (MP)*

*Stina Bergström (MP)*

*Agneta Börjesson (MP)*

*Esabelle Dingizian (MP)*

*Magnus Ehrencrona (MP)*

*Jonas Eriksson (MP)*

*Gustav Fridolin (MP)*

*Mehmet Kaplan (MP)*

*Annika Lillemets (MP)*

*Agneta Luttröpp (MP)*

*Lise Nordin (MP)*

*Åsa Romson (MP)*

*Mikaela Valtersson (MP)*