

Kommittémotion

# Motion till riksdagen 2017/18:3363

**av Nooshi Dadgostar m.fl. (V)**

## En demokratisk, jämlik och hållbar stad

---

### 1 Innehållsförteckning

|  |    |
|--|----|
| 1 Innehållsförteckning                                       | 1  |
| 2 Förslag till riksdagsbeslut                                | 1  |
| 3 En stad för alla   | 2  |
| 3.1 Markpolitik för inkludering                              | 3  |
| 4 Planera för människor, inte för marknaden                  | 4  |
| 4.1 Miljö och hälsa  | 4  |
| 4.2 Ett statligt byggbolag                                   | 5  |
| 4.3 Klimatsmart planering                                    | 5  |
| 4.3.1 Minska bilberoendet                                    | 6  |
| 4.4 Fysisk tillgänglighet för alla                           | 7  |
| 4.5 Upprustning utan gentrifiering                           | 8  |
| 5 Bryt bostadssegregationen                                  | 9  |
| 6 En feministisk stadsplanering                              | 11 |
| 6.1 Bygga för ökad trygghet                                  | 11 |
| 7 Ett demokratiskt arbete genom hela plan- och byggprocessen | 12 |
| 8 En fungerande samhällsservice                              | 13 |
| 8.1 Krav på privata centrumägare att säkerställa god service | 13 |

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda lämpliga åtgärder för att stödja kommunernas arbete med en mer långsiktigt hållbar markpolitik i syfte att bryta bostadssegregationen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett etappmål inom miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö bör antas med målsättning att minska biltrafiken och öka tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och gång och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inkluderande stadsmiljöavtalet och slopad parkeringsnorm, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommunerna bör åläggas att utarbeta rutiner för hur tillgänglighet ska beaktas i arbetet med detalj- och översiktsplaner och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdraga åt berörda myndigheter att utforma forskningsbaserade riktlinjer för kommunerna för en feministisk stadsplanering och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur ett verkligt medborgarinflytande kan stärkas i kommunernas bostadsbyggande och stadsplaneringsarbete och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör tillsättas en utredning med uppdrag att se över hur kommunerna ska kunna ställa krav på privata centrumägare i syfte att säkerställa god service till medborgarna i bostadsnära centrumanläggningar och tillkännager detta för regeringen.

## 3 En stad för alla

Vänsterpartiet arbetar för en demokratisk och jämlik stad, som byggs för alla människor oavsett bakgrund eller storlek på plånboken. Framtidens städer ska vara gröna och rättvisa. Våra bostäder ska vara trivsamma och energisnåla. Våra transporter ska ske bekvämt, billigt och utan att förorena. Våra bostadsområden ska vara utformade för fritid och rekreation. Vår el ska komma från förnybara energikällor. Det kräver ett aktivt politiskt ansvarstagande där människors behov får styra.

I dag syns ojämlikheten på kartor – på Sverigekartan och på stadsbusskartan. Pengarna finns i centrum, i de stora städerna och i stadskärnorna. Samtidigt upplever många på landsbygden, på bruksorterna och i arbetarstadsdelarna nedgång: skärpta sociala problem och ekonomisk eftersläpning. Av de tio rikaste kommunerna i Sverige finns åtta i Stockholms län. Alla de tio fattigaste ligger på landsbygden. Men även inom våra storstäder finns gigantiska klyftor. Mellan ändhållplatserna i Stockholms tunnelbana skiljer det flera år i medellivslängd. De svikna delarna av Sverige har en sak gemensamt. Det är när marknadskrafterna får fritt spelrum som butiker stängs och jobb försvinner. Marknaden frågar bara efter hur många som kan betala och hur mycket. Då dras resurserna till centrum – utan något ansvar för de samhälleliga kostnader som en sådan ojämn resursfördelning för med sig. Men vänsterpolitik handlar om att göra andra

prioriteringar än marknaden. Politiken ska vara en motkraft, så att marknaden inneboende strävan mot enfald kan pressas tillbaka – så att Sverige kan hålla ihop och utvecklas starkare sammanhållet. De senaste årtiondena har i stället det offentliga ofta varit först med att lämna landsbygd och förorter åt sitt öde. Så har både socialdemokratiska regeringar och högerregeringar drivit på de geografiska klyftorna.

Att bygga en demokratisk, jämlik och hållbar stad handlar om att ta sig an samhällets alla delar. Det handlar om att motverka bostadssegregation, utförsäljning av allmännyttan och problemen med kunskapsnivå och likvärdighet som följer i spåren av det fria skolvalet. Men det handlar också om att planera staden så att människor fritt kan röra sig i det offentliga rummet och resa kollektivt oavsett storleken på plånboken. Vänsterpartiet vill se en stad för alla; det handlar ytterst om demokrati. För att bygga en sådan stad krävs en aktiv politik för ökad jämlikhet.

Den marknadsstyrda bostadspolitiken har lett till skenande priser, bostadsbrist och i förlängningen trångboddhet för breda grupper, samtidigt som höginkomsttagare har vant sig vid en ohållbar överkonsumtion. Det som byggs är främst dyra bostadsrätter i redan tätbebyggda, centrala lägen, i stället för billiga hyresrätter. Användningen av energi i bostäder och lokaler står för uppemot 40 procent av Sveriges totala energianvändning och det är bråttom att minska den.

Vi eftersträvar levande miljöer där varje stads- eller kommunal erbjuder det mesta vi behöver i våra liv. Olika typer av bostäder, arbetsplatser, tillgång till offentlig service som barnomsorg, skola, fritids, vårdcentraler, äldreboende, kommunala förvaltningar. Men också dagligvaruhandel, kollektivtrafik, icke-kommersiella möteslokaler och grönområden. Kompakt, men med närhet till natur och utan att det kräver att man har tillgång till bil. Bostadsområden måste byggas utifrån ambitionen om goda livsvillkor där man tar hänsyn till ljusinsläpp, bullernivåer och andra faktorer för människors hälsa och välmående.

För en levande stad är det avgörande att nybyggnation och förtätning sker utifrån hela befolkningens behov. Människors möjligheter att bo och röra sig i hela staden får inte begränsas.

Vi vill se ett ökat medborgarinflytande där människor är med i hela processen av att bygga sin stad, från idéer och planering till genomförande och nyttjande. Med en feministisk stadsplanering kan städerna göras tillgängliga för fler. Vi vill skapa förutsättningar för fler gemensamhetsutrymmen, fria och öppna mötesplatser där människor själva kan välja innehåll på verksamhet. Vi menar att fler ytor för spontanidrott och upplysta motionsstråk, men också mötesplatser för kultur och hantverk berikar staden såväl som människors liv.

### 3.1 Markpolitik för inkludering

Ett av kommunernas viktigaste verktyg för ett offensivt bostadsbyggande är markpolitiken. Utan en genomtänkt och långsiktig sådan är det svårt att bedriva en progressiv bostadsbyggnadspolitik till allmänhetens gagn. Markpolitiken sätter i hög grad ramar för hur bostadsbyggandet kan bedrivas och för bostadspolitikens effektivitet.

En förutsättning för att genomföra viktiga samhällsbyggnadsåtgärder är att kommunen också äger exploaterbar mark. I kommuner som blir beroende av enskilda markägares goda vilja att planlägga och därefter bygga riskerar bostadsbyggandet att bli ojämnt, oberäkneligt och otillräckligt. Kommunernas möjlighet att förvärva attraktiv bygmark har dock minskat efter att den borgerliga regeringen avskaffade förköpslagen

år 2010. Förköpslagen innebar att kommunen hade förköpsrätt till en fastighet vid en överlåtelse som uppfyllde de kriterier som lagen uppställde. Lagen var ett viktigt redskap för kommunernas fysiska planering, tätbebyggelseutveckling och ett stöd för fler exploateringsavtal. I motionen Bra bostäder åt alla (2017/18:2344) ställer vi därför krav på att en ny förköpslag ska införas.

Dagens bostadsbrist driver upp priserna på mark. Detta har fått till följd att byggherrar som av kommunen har fått tillgång till planlagd mark i syfte att bygga på den, låter bli att bygga eftersom man förväntar sig fortsatt stigande markpriser och högre avkastning på sin investering längre fram. Detta har bl.a. bekräftats av Dagens Nyheters granskning 2016. Enligt granskningen, som omfattade omkring 25 000 bostäder i lägenhetshus som byggdes klart 2015, är detta en viktig anledning till att det byggs för lite och för sakta (DN 2016-07-31). Att hålla på mark på det här sättet innebär att byggbar mark inte blir bebyggd trots att det finns ett stort behov. Vänsterpartiet kan inte acceptera en ordning där byggherrarnas fördröjande vinstupplägg tillåts styra bostadsutbudet samtidigt som det råder bostadsbrist i stora delar av landet.

För att komma till rätta med detta problem har Vänsterpartiet tidigare lagt fram förslag till riksdagen om att kommunerna bör ges ökade möjligheter att återta en byggherres markanvisning i syfte att få tillgång till byggbar mark (motion 2015/16:373). Det är därför mycket positivt att vi och regeringen har kommit överens om att kommunerna bör ges utökade möjligheter att sätta press på byggherrar som håller på färdigplanerad mark. I juni tillsattes Nooshi Dadgostar, riksdagsledamot för Vänsterpartiet, som särskild utredare för att säkerställa att befintliga byggrätter i landets kommuner tas i anspråk och bebyggs (dir 2017:74). Utredningen ska presenteras våren 2018. Vi förutsätter att regeringen därefter kommer att vidta åtgärder i enlighet med utredningens uppdrag.

Vänsterpartiet ser det som centralt att från statligt håll stödja kommuner att bedriva en långsiktigt hållbar markpolitik som främjar socioekonomisk inkludering, i stället för att som i dag ofta styrs av mer kortsiktiga ekonomiska behov. Det finns sannolikt både ett behov av kunskapsmässiga och rent ekonomiska resurser för att bryta den dominerande kortsiktigheten i den svenska markpolitiken och för att möjliggöra ett mer strategiskt arbete med nyttjandet av offentligt ägd mark. Regeringen bör därför utreda lämpliga åtgärder för att stödja kommunernas arbete med en mer långsiktigt hållbar markpolitik i syfte att bryta bostadssegregationen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 4 Planera för människor, inte för marknaden

### 4.1 Miljö och hälsa

Idag går trenden mot att bygga allt tätare och mindre. För att få ned bostadspriserna minskas antalet kvadratmetrar, och fler lägenheter ska pressas in på mindre yta. Vänsterpartiet menar att små lägenheter är ett viktigt inslag i bostadsbeståndet och har aktivt arbetat för fler små hyresrätter som människor har råd med. Samtidigt får inte mindre ytor bli lösningen på skenande bostadspriser. Vinstmaximering och den akuta bostadsbristen skapar en ny typ av trångboddhet där jakten på kvadratmetrar blir viktigare än människors välmående.

En god boendestandard är en viktig faktor för människors välmående. Exempelvis är ett bra ljusinsläpp högt värderat för att man ska trivas och må bra i sin bostad. På samma sätt kan höga bullernivåer eller dålig inomhusluft påverka människors livskvalitet på lång sikt. Avskildhet från biltrafik gör att föräldrar vågar släppa ut sina barn att leka på gården, och närhet till grönområden skapar förutsättningar för friluftsliv och ökad hälsa.

När nya bostadsområden byggs eller gamla områden renoveras är det viktigt att en god standard bibehålls. Människor ska inte tvingas göra avkall på viktiga hälsfaktorer för att få någonstans att bo. Vänsterpartiet värnar en schysst boendestandard för alla, inte bara för dem som har råd att betala extra för havsutsikt eller en diskbänk i marmor. Att bygga kollektivtrafiknära och binda samman stadsdelar kan vara ett sätt att både bygga mer och att kunna göra det med hållbarare resmönster samt till en god standard för alla.

## 4.2 Ett statligt byggbolag

Att fyra byggjättar kontrollerar bostadsmarknaden innebär inte bara svårigheter för mindre aktörer. Genom höga vinstmarginaler på uppemot 20 procent pressas både bostadspriser och hyror uppåt. Flera aktörer, däribland Sabo, har uttryckt en oro för att det inte bara påverkar bostadsbyggandet, utan också samhällsbyggandet i stort och i förlängningen svensk konkurrenskraft.

Det är tydligt att det behövs åtgärder för att sätta tryck på byggbolagen att öka produktiviteten. Vänsterpartiet vill se ett statligt byggbolag med uppgift att bygga lägenheter, främst hyresrätter, som alla ska ha råd att efterfråga. Bolaget ska vara affärsdrivande men ha måttliga avkastningskrav.

Ett statligt byggbolag skulle både ge en bättre möjlighet till politisk styrning och säkra långsiktigheten i samhällsbyggandet. I dag styr konjunkturen byggandet, men en statlig aktör skulle kunna säkerställa en jämnare byggtakt, vilket i förlängningen är positivt även för andra inom byggbranschen.

Ett statligt byggbolag kan också ta regionala hänsyn och agera på ett sätt som gynnar hela landet. Det skulle t.ex. kunna satsa på områden som andra byggbolag bedömer som riskabla, exempelvis mindre landsbygdskommuner. I vår motion Bra bostäder åt alla (2017/18:2344) ställer vi därför krav på att utreda hur ett statligt byggbolag med uppgift att bygga lägenheter, främst hyresrätter, som alla ska ha råd att efterfråga ska kunna upprättas.

## 4.3 Klimatsmart planering

En jämlik stad måste vara en ekologiskt hållbar sådan. Det innebär exempelvis att vi bygger bort bostadsbristen, men också att vi sparar städernas gröna ytor. Parker och grönområden ger inte bara ytor för rekreation som bidrar till psykologiskt välbefinnande – de fyller också en viktig funktion i de urbana ekosystemen. De renar luft och dagvatten, förhindrar översvämningar vid skyfall samt kyler ned staden under värmeböljor, vilket hjälper till att motverka effekterna av allt varmare somrar. De erbjuder en allmän yta utan inträde eller motkrav i form av förväntad konsumtion där man fortfarande kan aktivera sig och mötas oavsett ekonomi. Detta gäller även

strandlinjerna som genom undantag i strandskyddet exploateras för bostadsrätter i mångmiljonklassen.

Prioriteringen bör vara att i första hand bygga på redan hårdgjord mark. Överdäckade vägar, liksom avsmalnade vägar med mindre trafik och färre parkeringsplatser, ger utrymme för ny bebyggelse i centrala lägen samtidigt som det ökar framkomligheten i staden för gång- och cykeltrafikanter och förbättrar områden som i dag är utsatta för oväsen och avgaser.

Stadsdelar som i dag är mer glest befolkade med stora s.k. villamattor kan förtätas och ge utrymme för blandad bebyggelse med hyresrätter samt ökad service. Detta ger även underlag för utbyggd kollektivtrafik och ökad lokal gemenskap.

#### **4.3.1 Minska bilberoendet**

En stad planerad för bilar ger en gles och bullrig miljö med separerade stadsdelar. Dessutom genererar det negativa konsekvenser för både miljön och människors hälsa. Transportsektorn står för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser, varav den helt dominerande delen kommer från vägtrafiken. Personbilstrafiken har ökat med 150 procent de senaste 50 åren samtidigt som en allt större del av befolkningen i Sverige bor i städer.

Biltrafiken leder inte bara till klimatförändring utan även till lokala miljöproblem som buller, avgaser och partiklar. Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Exempelvis finns fortfarande en otidsenlig parkeringsnorm som anger att parkeringsplatser måste byggas till alla nya bostäder. Trafikplaneringen måste ta sin början i att skapa ett hållbart samhälle som är tillgängligt för alla, men som samtidigt reducerar så mycket som möjligt av onödiga resor och transporter. En sådan utveckling gynnar både miljö och klimat och minskar energiförbrukningen.

Transportsnål samhällsplanering innebär att bebyggelse förtätas och redan exploaterad mark tas i anspråk för att få ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. En sådan planering skapar större förutsättningar för att fler ska kunna gå, cykla eller åka kollektivt och minskar samtidigt utrymmet för resor med bil i våra städer. Alternativen till resor med bil och transporter med lastbil måste stärkas genom styrmedel både i samhällsplanering och inom transportsystemet. En stor del av utmaningen består i att utveckla våra städer, som tidigare planerats utifrån bilismen, till en modern bebyggelse med större möjligheter till transporter med låga utsläpp.

Långa pendlingsresor skapar stor stress. Alla delar av staden bör därför ha kärnor med bostäder, arbetsplatser, dagligvaruhandel, kollektivtrafikanslutning och offentlig service av god kvalitet. Detta är i hög grad en fråga om trafiksnål samhällsplanering. Genom att samhällsservicen återförs till den offentliga sektorn och genom att vård och skola baseras på närhetsprincipen minskar transportbehovet ytterligare.

Den kommande planeringen för transportinfrastrukturen under perioden 2018–2029 har stor betydelse för utsläpp av växthusgaser från våra inrikes transporter. Vänsterpartiet anser att det finns stora samhällsvinster med att förena kommande investeringar och åtgärder med ett antal styrmedel för en transportsnål samhällsplanering.

De s.k. stadsmiljöavtalen är t.ex. ett lämpligt sätt för staten att medfinansiera åtgärder för hållbara stadsmiljöer och hållbart resande. Vi menar dock att stadsmiljöavtalen kan utvecklas ytterligare, t.ex. genom åtgärder för gång samt för

samordnade varustransporter. Stadsmiljöavtalen bör även utgå från ett tydligt nationellt stadsmiljömål om minskad biltrafik och ökad tillgänglighet för kollektivtrafik, gång och cykel. Ett etappmål inom miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö bör antas med målsättning att minska biltrafiken och öka tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och gång. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

I dag finns det inte några krav på att den som bygger nya bostads- eller företagsområden ska redovisa vilka transportbehov som uppkommer efter att byggnationen är slutförd. Vänsterpartiet har under många år föreslagit att kommunerna ska ges möjlighet att ställa krav på transportplaner för att få mer hållbara resor och transporter. Gröna res- och transportplaner innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp om att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Det har både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. Utvärderingar av införda gröna resplaner visar på goda effekter i form av exempelvis minskat bilresande och friskare personal. Transportsnåla lösningar gynnar också dem som inte har tillgång till bil.

I Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017), som ett stort antal myndigheter tagit fram på regeringens uppdrag, föreslås att möjligheten om en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner utreds. Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 aviserat en sådan översyn. Men då man varken kommit med något konkret förslag på området eller meddelat någon sådan skrivelse eller proposition ser vi behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att det inte riskerar att skjutas upp ytterligare. I vår motion Ökad cykeltrafik för miljö och hälsa (2017/18:2340) ställer vi därför krav på att regeringen ska återkomma med förslag på lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer.

Regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inkluderande stadsmiljöavtalet och slopad parkeringsnorm, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

När biltrafiken ersätts med kollektivt resande frigörs nya ytor, och gåendemiljöerna förbättras genom att bilarnas buller och avgaser minskar. Stadsbilden förändras helt när bilvägar som i dag ofta utgör långa barriärer för gående kan korsas. Trafiksäkerheten för barn och unga blir bättre. Parkeringsplatser vid bostäder, köpcentra och arbetsplatser kan bli torg eller tomtmark för bostäder, arbetsplatser och kommunal service.

För vidare läsning, se vår motion Transportsnål samhällsplanering (2016/17:1986).

#### 4.4 Fysisk tillgänglighet för alla

Staden tillhör alla som bor i den, och varje stadsdel bör ge utrymme för hela stadens befolkning. Det finns gott om exempel på att planering och design används för att exkludera vissa människor från delar av staden. Det kan handla om att prioritera kommersiella mötesplatser framför offentliga utrymmen som alla har tillgång till. Eller om tydligt fysiska avgränsningar som s.k. gated communities eller åtgärder som syftar till att försvåra närvaron för t.ex. hemlösa. Det tydligaste exemplet på exkluderande design är när kommuner och privata aktörer bygger bort möjligheten för vissa typer av människor att vistas på en plats. Det kan handla om bänkar som lutar, om spikar på ytor som annars hade gått att sitta på eller om höga ljud som ska hålla ungdomar borta från centrum.

Huruvida en plats kan anses vara fysiskt tillgänglig varierar också från person till person. Upplever man en fysisk funktionsnedsättning kan staden te sig betydligt mindre tillgänglig än annars.

Bristande tillgänglighet räknas sedan 2015 som diskriminering. Det är en bra princip som Vänsterpartiet står bakom. FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning innebär att alla människor ska ha rätt till delaktighet och tillgänglighet. Myndigheten för delaktighet följer årligen upp kommunernas fysiska tillgänglighet. Det är alldeles för få kommuner som uppnår kraven och huruvida man arbetar aktivt med tillgänglighetsfrågor varierar stort över landet. Även om nio av tio kommuner har rutiner för hur fysisk tillgänglighet ska beaktas i någon del av plan- och bygglovsprocesser är det alltför sällan som perspektivet genomsyrar hela arbetet. Det är t.ex. bara 38 procent av kommunerna som har rutiner för hur detta ska ske i förhållande till översiktsplaner. För att möta den demografiska utvecklingen med allt fler äldre är det viktigt att man inte redan vid planeringen av nya områden bygger in kommande tillgänglighetsproblem. Kommunerna bör åläggas att utarbeta rutiner för hur tillgänglighet ska beaktas i arbetet med detalj- och översiktsplaner. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Se även vår motion Rättigheter för människor med funktionsnedsättning (2017/18:2942).

## 4.5 Upprustning utan gentrifiering

Det är positivt att det pågår en fysisk upprustning av städernas arbetarstadsdelar. Fastigheterna och stadsmiljön i storskaliga miljonprogramsområden är i behov av renovering och förnyelse, vilket är en av pusselbitarna på vägen mot en jämlik stad. Men upprustning sker i dag på ett synnerligen oansvarigt sätt av en rad fastighetsägare som förefaller vara mer intresserade av att höja hyror än att förbättra lägenheternas standard.

Den pågående gentrifieringsprocessen, dvs. den sociala exkludering som inträffar när hyresgäster drabbas av ofrivillig omplacering p.g.a. hyreshöjningar, som drabbar många av Sveriges större städer innebär att människor med lägre inkomster trängs allt längre ut från stadskärnor. Lägenheter i närförorter som tidigare betraktades som typiska arbetarstadsdelar rustas upp och säljs till betydligt högre priser. Människor som tidigare bott i området får plötsligt svårt att stanna kvar.

I dag har vi en situation där renoveringar och ombyggnationer av bostäder å ena sidan knappt alls blir av och å andra sidan kan innebära orimligt stora hyreshöjningar. I flera uppmärksammade fall har hyran stigit med upp till 60 procent. Med så höga hyreshöjningar är det många som helt enkelt inte har råd att bo kvar. Därmed är hyresgästens besittningsskydd i praktiken hotat. Bostadsbristen gör dessutom att det på många håll i landet inte finns några lediga lägenheter att flytta till för den som inte längre kan bo kvar.

Det är dock möjligt att rusta upp med rimliga hyresjusteringar utan att människor samtidigt tvingas flytta från området. Många renoveringar är nödvändiga och särskilt i de fall då det löpande underhållet brustit. Men renoveringarna måste ske med social hållbarhet i åtanke. Det är avgörande att hyresgästerna får ta del av planeringen redan i ett tidigt skede och har möjlighet att påverka.

I dag har villaägare och de som äger en bostadsrätt möjlighet att använda kostsamma subventioner för att renovera sin bostad. Motsvarande ROT-avdrag gäller inte för



boende i hyresrätt. Det är ett ojämlikt förhållande där de som bor i hyresrätt i praktiken betalar för villaägares möjlighet att kakla om badrummet via skatten. Vänsterpartiet har länge drivit frågan om att införa ett upprustningsstöd riktat till hyresrätter. Det är därför mycket positivt att vi tidigare under mandatperioden har kommit överens med regeringen om att äldre hyresrätter ska få statligt stöd för att moderniseras på ett socialt och miljömässigt hållbart sätt som innebär att hyreshöjningen begränsas efter renoveringen.

I vår motion Bra bostäder åt alla (2017/18:2344) ställer vi fler krav för ökat inflytande för hyresgäster vid renoveringar. Alla ska ha råd och möjlighet att bo kvar i sitt hem utan ekonomiska svårigheter även efter en upprustning.

## 5 Bryt bostadssegregationen

Klassklyftorna i Sverige har vuxit under lång tid. Under de senaste 35 åren har den ekonomiska ojämlikheten kontinuerligt ökat. Detta gäller oavsett vilken metod vi väljer för att mäta ojämlikhet. Skillnaderna har också ökat både vad gäller inkomster och förmögenheter. Utvecklingen mot ökade ekonomiska klyftor är inte unik för Sverige. I nästan alla OECD-länder har utvecklingen gått i samma riktning under de senaste decennierna. Sverige utmärker sig dock genom att takten med vilken den ekonomiska ojämlikheten ökat har varit ovanligt hög. Enligt OECD är Sverige det land där den relativa fattigdomen ökat mest de senaste decennierna. Allt fler kan betraktas som ekonomiskt utsatta i samhället (LO 2016: Den ekonomiska ojämlikheten i Sverige).

Människors inkomst är nära relaterad till var och hur vi bor. I takt med de ökade klassklyftorna har bostadssegregationen ökat. Ekonomiskt resurssvaga grupper koncentreras till vissa bostadsområden medan mer välbeställda grupper koncentreras till andra områden. Skillnaderna vad gäller inkomst, utbildningsnivå, hälsa och förväntad livslängd kan variera stort. I Malmö skiljer det t.ex. sju år i medellivslängd mellan olika stadsdelar. I Stockholm är den förväntade livslängden för en lågutbildad person i stadsdelen Vårby 18 år lägre än för en högutbildad Danderydsbo.

LO har undersökt de regionala inkomstskillnaderna i Sverige. Undersökningen visar att inkomstojämlikheten är särskilt stor i flera kommuner i storstadsregionerna. Fyra huvudstadskommuner finns med bland de fem mest ojämlika i landet: Danderyd, Lidingö, Stockholm och Nacka. Allra störst inkomstklyftor är det i Danderyd (LO 2016: Regional inkomstojämlikhet i Sverige).

I debatten lyfts städernas miljonprogramsområden fram som ett uttryck för bostadssegregationen, områden som präglas av en stor andel låginkomsttagare. Bostadssegregationen är dock minst lika påtaglig i homogena medel- och överklassområden. Välbärgade villaförorter och storstädernas gentrifierade stadskärnor är två tydliga uttryck för detta. I enstaka fall märks t.o.m. s.k. gated communities, bostadsområden som är avspärrade för omvärlden med tillträdeskontroll för inpasserande. Gemensamt för dessa privilegierade områden är den systematiska utestängningen av låginkomsttagare, vilket bidrar till splittring och bristande förståelse och sammanhållning bland invånarna i våra städer. För att motverka detta krävs därför insatser i framför allt mer välbärgade och centrala områden i städerna. Byggandet av allmännyttiga hyresrätter i höginkomstområden är kanske det mest effektiva verktyget för att bryta bostadssegregationen.

Klassklyftorna och segregationen är problematisk ur flera perspektiv. Dels begränsas människors frihet och möjlighet att förverkliga sina drömmar, dels hotas den sociala sammanhållningen och hållbarheten i samhället, vilket riskerar att skapa polarisering och misstroende mellan grupper. Stödet för den generella välfärden och ett rimligt skatteuttag riskerar att undermineras när grupper väljer att köpa sig bort från samhällsgemenskapen och in i egna inhägnade områden. Både samhället och individerna är förlorare när klyftorna växer och fattigdom, inkomstskillnader och otrygghet blir en del av vardagen. Utvecklingen mot ökade klyftor, större ojämlikhet och ökad segregation i samhället är ohållbar och måste brytas.

Stadsplanering och bostadspolitik i bred mening spelar en särskilt stor roll i strävan efter jämlikhet och inkludering. Boendet är uppenbart något som fungerar annorlunda än enkla konsumtionsvaror. Ekonomiska strukturer lagras också mer långsiktigt i boende och stadsplanering. Klasssamhället kan rent fysiskt byggas in i boendestrukturen på ett sätt som är mycket svårare att förändra än inkomstförhållanden vid en viss tidpunkt. På så sätt kan utformningen av bostadsområden och offentliga miljöer under lång tid fördjupa ojämlika strukturer. Men motsatsen kan också uppnås med en medveten och progressiv politik. För att garantera alla medborgares ägarskap till staden och till det offentliga rummet måste därför byggande och ombyggnad alltid betraktas i ett större socialt sammanhang och vara en viktig angelägenhet för samhället. För att bryta bostadssegregationen krävs både en politik för minskade klyftor och ett förändrat bostadsbyggande med större inslag av förtätning i områden som i dag saknar billiga hyresrätter. Det krävs ett socialt hållbart byggande som ökar människors närhet till staden och till varandra. En viktig del av detta kommer att vara att väsentligt öka byggandet av hyresrätter.

För att förtätningen inte ska förlora sin funktion krävs att det byggs bostäder som människor har råd att efterfråga. Att bara producera dyra lägenheter i städernas centrum skapar knappast en mer blandad eller jämlik stad. Byggandet måste i högre utsträckning drivas av människorna själva, inte enbart av stora byggbolag. Det kan dels skapa en större förståelse för förtätning i det egna området och dels motverka gentrifiering och att bostadspriserna skjuter i höjden.

Hyresgästföreningen lyfter i sin rapport Alla får plats i stadens goda lägen från 2016 fram tre övergripande strategier för att åstadkomma ett socialt hållbart byggande och bryta bostadssegregationen. För det första behöver man bygga blandat. Bostadssegregation och gentrifiering bör motarbetas med mångfald och en blandning av bostadstyper. Det kan t.ex. handla om att bygga hyreslägenheter i villaområden. Detta kräver offentlig styrning, reglering och planering. För det andra behöver man koppla ihop staden och skapa en rumslig integration, vilket konkret innebär ny infrastruktur mellan stadsdelar som är avskilda från varandra. Det kan t.ex. handla om att koppla ihop miljonprogramsområden med näraliggande villaområden med hjälp av nya gator och kollektivtrafik. Detta kräver också politisk styrning, reglering och planering. För det tredje behöver man, i den täta sammankopplade staden, skapa en attraktiv utemiljö – ett bra, rymligt offentligt rum med närhet till service och gemenskap. Det kan t.ex. handla om parker, natur, lekplatser, idrottsplatser och torg. Det är avgörande att miljöerna tar hänsyn till barns behov. Vänsterpartiet anser att de strategier som lyfts fram i rapporten är bra exempel på vad som behöver göras för att bryta bostadssegregationen och skapa en jämlik och hållbar stadsutveckling.

En annan faktor som driver på bostadssegregationen är utförsäljningen av allmännyttiga bostäder. Ombildning till bostadsrätt, inte minst i Stockholmsområdet,

har kraftigt minskat andelen hyresrätter samtidigt som behovet av hyresrätter är större än på lång tid. Under 2016 satte kommunerna rekord i att sälja allmännyttiga bostäder. Den nuvarande byggtakten motsvarar inte avyttringen. I vår motion Bra bostäder åt alla (2017/18:2344) ställer vi krav på att det ska krävas tillstånd från länsstyrelsen vid försäljning av bostäder ägda av kommunala bolag. Vi vill också se ett tioårigt moratorium för ombildningar av allmännyttiga hyresrätter till bostadsrätt.

I juli 2016 presenterade regeringen ett långsiktigt reformprogram för att minska segregationen. Reformprogrammet kommer att sträcka sig mellan åren 2017 och 2025. Syftet är att lyfta socialt utsatta områden och att bryta segregationsmekanismer strukturellt. Reformprogrammet delas in i fem utvecklingsområden. Ett av dessa syftar till att stärka samhällsservicen och minska bostadssegregation och trångboddhet.

Vänsterpartiet välkomnar regeringens intresse för frågan. Vi kan dock konstatera att reformprogrammet i alltför liten utsträckning fokuserar på hur vi långsiktigt ska bygga jämlika städer. Vi kan även konstatera att regeringens fokus ensidigt ligger på s.k. utsatta områden. Vänsterpartiet anser att regeringen bör ta ett större helhetsgrepp om drivkrafterna bakom de rumsliga klyftorna i städerna och hur de kan minska. Detta kräver insatser i såväl eftersatta områden som mer välbärgade områden. Det är därför positivt att den tillsatta Delegationen mot segregation har fått i uppgift att se över hur man genom samhällsbyggande kan dämpa utestängning och gentrifiering, koppla ihop staden och skapa rumslig integration samt hur man skapar attraktiva boende- och utomhusmiljöer.

## 6 En feministisk stadsplanering

Den fysiska planeringen och markanvändningen tar i högre utsträckning hänsyn till mäns behov än till kvinnors. Kvinnor och män använder sig av det fysiska rummet på olika sätt. Kvinnor arbetar generellt sett närmare bostaden och är fortfarande de som i större utsträckning står för matinköp och hämtning av barn. Kvinnor utnyttjar i högre grad kollektivtrafik än män, medan män generellt reser längre och har större tillgång till bil. Bostadsområden bör planeras med detta i åtanke. Närhet till kollektivtrafik och samhällsservice är t.ex. viktiga feministiska aspekter.

Hur vi organiserar våra samhällen och våra bostadsområden får effekt på allt ifrån trivsel till trygghet och hur vi rör oss och verkar. Det är vanligt att den fysiska planeringen och markanvändningen i högre utsträckning svarar mot mäns behov än mot kvinnors. Viktiga frågor är därför vem det är vi bygger och planerar för samt på vilket sätt det sker. Vems kunskaper vinner legitimitet och vem ges insyn och möjlighet att påverka? Bygger man nya vägar eller cykelbanor, blandas bostäder med affärer och samhällsservice, bygger man på höjden eller lägre hus med uppsikt över innergårdar och lekplatser? Ofta gynnas också killars fritidsintressen framför tjejers. Män och killar tar generellt en större del av föreningsstöd och liknande, medan tjejer och kvinnor tar del av mindre. Minst andel går till tjejer och kvinnor med utländsk bakgrund.

Jämställdhet bör i högre utsträckning vara en del av den fysiska samhällsplaneringen. Bebyggelsemiljön bör också utformas efter tydliga jämställdhetsmål.

## 6.1 Bygga för ökad trygghet

Den vardagsrädsla kvinnor bär på är inte av naturen given. Den är en konsekvens av det sexualiserade våldet och av det hot om våld som kvinnor möter. Vetskapen om att kvinnor utsätts för övergrepp, våld och trakasserier gör att många väljer att minska sitt livsutrymme. Det kan handla om att sluta jogga under vinterhalvåret för att man inte vågar vara ute sent själv på kvällen, eller om att inte våga gå ner i källarförrådet utan sällskap. I Nationella trygghetsundersökningen 2016 redovisas hur 31 procent av kvinnorna i undersökningen uppger att de känner sig ganska eller mycket otrygga när de går ut sent på kvällen i det egna bostadsområdet. Hela 12 procent undviker att alls gå ut av samma skäl. Det är betydligt vanligare än motsvarande siffra för män. Utvecklingen följer också en negativ trend, där allt fler kvinnor upplever otrygghet. Också uppfattningar från media, poliser och andra om att kvinnor ”inte ska ta risker” bidrar till att sprida otrygghet och skuldbelägga dem som vågar trotsa invanda mönster.

Platser som kvinnor oftast uppger som otrygga karakteriseras av att få eller inga andra människor rör sig där. Det kan vara ödsliga torg eller hållplatser, gångtunnlar, parkeringshus eller utrymmen. Om en plats uppfattas som otrygg eller inte avgörs dock inte enbart av den fysiska planeringen. Det sociala livet spelar också in. En park kan mycket väl kännas välkomnande och trevlig på dagen, men enslig och otäck kvällstid.

Att bygga för ökad trygghet handlar om att plocka in olika perspektiv. Det handlar dels om den fysiska planeringen, som att bygga ljusa gångstråk med fria siktlinjer, dels om att skapa mötesplatser där människor rör sig under en större del av dygnets timmar. Eller om att prioritera kommersiell service utan alkohol snarare än motsatsen. Men också om att omvärdera invanda ”sanningar”. Måste tvättstugan ligga på källarplan, eller kan den flyttas upp till ljusare lokaler eller ut till ett eget hus på gården? Är det möjligt att använda outnyttjade utrymmen till möteslokaler eller hantverkslokaler?

Att integrera sociala projekt i boendemiljön kan vara ett sätt att ta till vara andra värden än som annars kommer fram i detaljplaner och liknande. Ett exempel är föreningen Huskorage som arbetar med att ge grannar verktyg för att agera mot mäns våld mot kvinnor i hemmet. Genom att ta ansvar för varandra när någon far illa skapas en trygghetsdimension som inte går att komma åt genom fysisk planering.

Många kommuner arbetar redan med trygghetsskapande åtgärder. Tyvärr finns det allt för lite som tyder på att det faktiskt är åtgärder som får genomslag. Många gånger riskerar arbetet att stanna vid skrivbordet i kommunhuset utan att få några konsekvenser i det faktiska byggandet. Många gånger är också åtgärderna utan någon större effekt. Det visar dels på vikten av att förankra åtgärder för ökad jämställdhet hos dem som berörs och dels ett behov av ökad kunskap och forskning. Små kommuner kan också ha mindre resurser till den här typen av arbete. Det är därför viktigt att det sker en ökad regional och nationell samordning. Regeringen bör uppdraga åt berörda myndigheter att utforma forskningsbaserade riktlinjer för kommunerna för en feministisk stadsplanering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 7 Ett demokratiskt arbete genom hela plan- och byggprocessen

Att bygga och planera demokratiskt handlar inte enbart om att anpassa den fysiska utemiljön. Att människor är delaktiga och har verkligt inflytande i såväl idéskapandet

som i planeringen, genomförandet och nyttjandet är en förutsättning för att uppnå en jämlik boende- och stadsmiljö. Ett feministiskt perspektiv måste finnas med hela vägen i allt från planering till beslutsfattande.

I dag är män överrepresenterade i olika typer av samordningsgrupper och medborgarråd. Det ger naturligtvis en skev bild av vad medborgarna faktiskt önskar. Samtidigt är den typen av inflytanderåd många gånger alltför marginaliserade för att faktiskt ha någonting att säga till om. Det räcker inte att få komma in i slutskedet när ett nytt bostadsområde byggs och få vara med och påverka vilka blommor som ska planteras i rabatten eller vilket färgtema den nya kvarterslokalen ska ha. Medborgare får i dag på sin höjd ”tycka till” om planeringen av staden i skeden under processen där ett eventuellt inflytande är mycket begränsat. Ett deltagardemokratiskt förhållningssätt till stadsplanering handlar inte bara om att människor ska rådfrågas inom vissa begränsade frågor. En verkligt demokratisk stadsplanering bygger på att människor själva ska få vara delaktiga i utformningen av sin egen stad.

Medborgarråd och dialogforum kan vara bra, men de ger sällan verklig makt eller reellt inflytande. Flera skeenden i planeringsprocessen kan präglas av ett involverande av flera aktörer – allt från amatörer och föreningsliv till barn och ungdomar. Genom att möjliggöra för flera aktörer att delta i byggnationen av stadens bostäder, fastigheter och offentliga platser ges också mer utrymme för nya tankar och infallsvinklar. En demokratisk och jämlik stad byggs både av och för människor.

Regeringen bör utreda hur ett verkligt medborgarinflytande kan stärkas i kommunernas bostadsbyggande och stadsplaneringsarbete. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 8 En fungerande samhällsservice

Sverige ska vara ett land som håller ihop. Man ska kunna lita på att välfärdssamhället fungerar oavsett var man bor. Avståndet in till stan ska inte avgöra hur stark välfärden är. Offentlig service ska inte styras av marknadslogik och enbart utgå ifrån efterfrågan.

När förorterna och landsbygden tvingas vänja sig vid nedlagda vårdcentraler eller hopslagna ungdomsmottagningar uppstår inte bara ett praktiskt problem med minskade öppettider och längre avstånd. Det skapar också en känsla av att komma i andra hand.

Alla medborgare ska ha tillgång till god service i sin närhet, såväl offentlig som privat. Vänsterpartiet arbetar för ett samhälle där alla människor har närhet till offentlig förvaltning, kommunala serviceinrättningar och privat näringsverksamhet för att kunna uträtta sina ärenden inom ett rimligt avstånd från sina hem.

### 8.1 Krav på privata centrumägare att säkerställa god service

Det är viktigt att bostadsnära centrum tillhandahåller god offentlig och privat service. När kommunernas centrumanläggningar byggdes var de i regel i kommunal ägo. Centrumanläggningarna var som regel välplanerade och tillhandahöll god offentlig och privat service. Under senare år har många centrumanläggningar privatiserats, i synnerhet i Stockholm. I takt med att kommunen inte längre äger och förvaltar de bostadsnära centrumen har det privata vinstintresset tagit överhanden. Hyresnivåer har generellt höjts, vilket fått till följd att många mindre butiker har tvingats stänga.

Samtidigt har många myndigheters lokalkontor och kommunala verksamheter flyttat. Servicenivån har i många bostadsnära centrum försämrats kraftigt. Många privatägda bostadsnära centrum kan av de boende upplevas som slitna, nedgångna och dåligt underhållna. Detta gäller i synnerhet i ytterstads- och förortsområden.

Trots att dessa centrumanläggningar utgör en så viktig del av stadsmiljön, en plats där många dagligen utträtt sina ärenden, är det ofta svårt för lokala politiker att åtgärda problemen. Kommunerna saknar i dag redskap för att kunna ställa krav på privata centrumägare att tillhandahålla medborgarna en god service. Det behöver utredas huruvida fler verktyg och sanktioner, såsom exempelvis böter riktade mot fastighetsägare som inte sköter sina centrumanläggningar, skulle vara ett effektivt sätt att få bukt med problemet.

Det bör tillsättas en utredning med uppdrag att se över hur kommunerna ska kunna ställa krav på privata centrumägare i syfte att säkerställa god service till medborgarna i bostadsnära centrumanläggningar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

*Nooshi Dadgostar (V)*

*Rossana Dinamarca (V)*

*Maj Karlsson (V)*

*Linda Snecker (V)*

*Lotta Johnsson Fornarve (V)*

*Karin Rågsjö (V)*

*Mia Sydow Mölleby (V)*