

Förslag till regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen, RUF5

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige

att återremittera förslaget till Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen för omarbetning i enlighet med vad som anförs nedan

att de av regionplane- och trafiknämnden föreslagna ändringarna inarbetas i den omarbetade planen, med undantag av att-satserna nr 12 (Förbifart Stockholm), 14 (väg 263 norr om Märsta) och nr 23 (Bromma flygplats). Dessutom bör ett spårreservat Hagsätra-Älvsjö redovisas före år 2015 (att-sats nr 8).

För ett solidariskt Stockholm

Stockholms läns landsting är regionplaneorgan för Stockholms län. I uppgiften som regionplaneorgan ingår att svara för utredningar om den användningen av mark och vatten som behöver göras gemensamt för kommunerna i länet samt för den samordning av kommunernas översiktliga planering som behövs. I uppgiften ingår också att upprätta en regionplan enligt plan- och bygglagen.

Stockholms län har en stark befolkningsutveckling. Men klyftorna inom regionen ökar. Det gäller mellan fattiga och rika människor, mellan utbildade och outbildade och mellan yrkesarbetande och arbetslösa. Alla regionens invånare måste ges jämlika möjligheter och likvärdiga förutsättningar till hälsa, arbete, bostad och kollektivtrafik. Detta förutsätter en rättvis och mer jämlik fördelning av de gemensamma resurserna mellan länets invånare än i dag. Ett aktivt arbete krävs för att vända länets utveckling. Ett sådant aktivt arbete återspeglas inte på ett trovärdigt sätt i förslaget till regionplan.

Vår motivering till återremissen är:

1. Planen måste visa hur goda och jämlika levnadsvillkor skall uppnås för alla länets invånare.

Goda och jämlika levnadsvillkor innebär att varje medborgare, oavsett vem man är, bereds lika möjligheter i samhället. Därför behövs förändringar på många områden. Det gäller makten och inflytandet över samhällsutvecklingen, de stora skillnaderna i inkomster och förmögenhet, klyftorna i hälsa, snedrekryteringen, utbildningssystemet, bostadssegregationen som samtidigt skapar rika, välmående bostadsområden och fattiga områden med stor utslagning. Frågan om var människor bor avgörs av deras bakgrund och ekonomiska styrka.

Ojämligheten beror framförallt på maktstrukturer där människor systematiskt behandlas olika på grundval av klasstillhörighet och kön. Den orättvisa som drabbar människor med utländsk bakgrund sammanfaller i hög grad med den som bygger på människors klassbakgrund. Att det förekommer en diskriminering p.g.a. etnisk bakgrund, sexuell läggning eller funktionshinder som inte direkt kan härröras till maktstrukturer som bygger på klass och kön gör inte den ojämlikheten mindre orättvis eller mindre oacceptabel.

Naturligtvis kan inte alla orättvisor i samhället lösas genom ett förslag till regionplan. Detta betyder emellertid inte att man inte skall göra allt som går för att i det regionala arbetet uppfylla målet om goda och jämlika levnadsvillkor. Förslaget måste omarbetas efter en djupare analys av dessa ojämlikheter och tydligare förslag på hur förhållandena kan förbättras.

Det råder stora skillnader i hälsa mellan olika samhällsklasser, grupper och geografiska områden i Stockholms län. Folkhälsan avgöres till största delen av de materiella och sociala villkor som olika befolkningsgrupper lever under. Det finns också stora skillnader mellan olika gruppers livslängd och sjuklighet. Dessa skillnader sammanfaller nästan helt med de socioekonomiska förhållandena.

Så t ex har befolkningen i Stockholms läns södra delar genomsnittligt betydligt sämre hälsa än vad befolkningen i de norra länsdelarna har. Ohälsa varierar dock starkt mellan olika bostadsområden.

Regionplanen måste medverka till att bekämpa dessa sociala orättvisor och en regional utveckling som ökar de rättvisa förutsättningarna i länet. Den klassmässiga och etniska segregationen bör alltså lyftas fram tydligare i planen samtidigt som åtgärder som kan leda till ökad integration belyses.

2. Planen måste visa hur människors fysiska och psykiska hälsa kan förbättras

Planen måste ges ett folkhälsoperspektiv – med hälsokonsekvensbeskrivning.

Regionplanen bör styras av föreslagen tillgång till boende, arbete, utbildning och kommunikationer påverkar människornas hälsa. Hur upplevelsen av buller och luftkvalitet påverkar hälsan, hur tillgången till gröstruktur och grönområden påverkar hälsan osv.

I planen bör också visas hur tillgängligheten till olika samhällsengagemang kan ökas för människor med funktionshinder.

Miljö- och naturhänsyn kommer ofta i konflikt med kravet att mer mark måste tas i anspråk vid exploatering. I det fortsatta planarbetet bör det långsiktiga skyddet för länets gröstruktur förstärkas.

Det är också viktigt att det av planen klart framgår att privata egendomsintressen inte får överordnas målet om en god livsmiljö för folkflertalet. Det är t.ex. viktigt att strandskyddet inte urholkas. Av planen bör framgå att möjligheterna till undantag för att bebygga länets stränder blir ytterst restriktivt.

3. Planen måste leda till en långsiktigt hållbar livsmiljö i regionen

En långsiktigt hållbar livsmiljö innebär att trafiksystemet utvecklas mot miljöanpassade och resurssnåla transportsätt, att kulturhistoriska och estetiska värden bevaras och utvecklas, att grö- och vattenområden bevaras och utvecklas och att förnybara energiresurser tas till vara och byggs ut. En långsiktigt hållbar livsmiljö innebär att Stockholmsregionen uppfyller de miljömål som fastslagits av Riksdagen och i regionala miljövårdsprogram – där en minskning av trafikens utsläpp är en särskilt viktig angelägenhet för storstadsområdena.

Förslagets egna beräkningar visar att regionplanen misslyckas att uppnå de miljömål som måste utgöra ram för planeringen.

Förslaget bör kompletteras med en strategisk miljöbedömning enligt direktivet om bedömning av vissa planers och programs inverkan på miljön som under våren slutförhandlats av EU. Vidare måste omarbetning leda till en plan som gör det möjligt att klara antagna nationella och regionala miljömål

4. Planen måste visa hur ett av regionens största problem som bostadsbrist och boendesegregation bör åtgärdas.

Bostadsbristen i vårt län är ett mycket stort problem. Inte på många decennier har boendet varit en så utpräglad klassfråga som idag. De höga kostnaderna för nyproduktion gör att bostäder bara kan efterfrågas av ett fåtal.

Beskrivningen av problemen med bostadsbrist och boendesegregation bör fördjupas och möjliga strategier för att på regional nivå bidra till bostadsbyggandet utvecklas.

För att klara miljömålen trots ökad bostadsbebyggelse krävs tät bebyggelse vid alla nya exploateringar. Dessutom krävs att när nya bostadsområden byggs skall det ske där det finns förutsättningar för bra kollektivtrafik.

De allmännyttiga bostadsföretagen är viktiga. De spelar stor roll för en rimlig hyresnivå och hyresrätten är ofta det enda alternativet för den som inte kan eller vill köpa sitt boende. Landstinget bör komplettera kommunerna med ett landstingsägt allmännyttigt bostadsbolag.

För att värna hyresrätten behövs bl.a. ett nationellt stöd till byggandet av nya bostäder som upplåtes med hyresrätt. Stockholms län behöver hjälp av staten för att kunna återupprätta en social bostadspolitik. För att kunna garantera att det i alla länets kommuner skall finnas en viss given balans mellan upplåtelseformerna skulle sådana krav behöva inkluderas som villkor i ett nytt system för byggsubventioner.

Bristen på boende till rimliga kostnader hotar dessutom länets kommuners, landstingets och många företags personalrekryteringar inte minst till vård- och serviceyrkena.

5. Planen måste visa hur länets arbetsmarknad skulle kunna bli mindre könssegregerad.

Länets arbetsmarknad är starkt könssegregerad. Många, särskilt kvinnor, är hänvisade till ofrivilligt deltidsarbete. Kvinnodominerade yrken värderas ofta lägre än mäns. I planen bör beläggas hur den könsmissigt sneda rekryteringen till bl a teknisk och naturvetenskaplig utbildning skulle kunna minska för att bidra till en mindre könssegregerad uppdelning av arbetsmarknaden bör beläggas mera i planen.

Ambitionen måste vara att sprida utbildning och kunskaper till flera grupper än vad som sker idag. Tillgängligheten till eftergymnasiala studier som går att kombinera med förvärvsarbete behöver förbättras. Vuxenutbildning och särskilda satsningar på de grupper som har lägst utbildning är nödvändig.

Antalet högskoleplatser är idag inte tillräckligt. Stockholmsregionen har färre högskoleplatser än vad som motiveras av befolkningens storlek och långt färre än vad regionens arbetsmarknad efterfrågar.

Den otillräckliga dimensioneringen av regionens högre utbildning tenderar även till att befästa den sociala snedrekryteringen. De nya högskoleplatserna bör förläggas till områden där det bor relativt få ungdomar som går över från gymnasium till högskola. Södertörns Högskola bör tillföras mer forskningsresurser och utvecklas till universitet.

6. Planen måste visa på ett trovärdigt sätt hur kollektivtrafiken kan förstärkas

Länets transportsystem måste utformas så att kollektivtrafikens andel av den totala trafiken ökar. Detta för att miljöstörningarna och förbrukningen av andliga resurser minimeras. Med trängselavgifter och satsningar på kollektivtrafiken kan bilåkandet minskas. Genom att sätta ett pris på bilåkandet minskar behovet av att bygga nya vägar. De stora motorvägssatsningarna som Förbifart Stockholm och Österleden behövs inte.

Arlanda skall inte byggas ut och Bromma flygplats avvecklas för att användas för bostadsbebyggelse. Ingen ny flygplats byggs på Södertörn. Behövs ytterligare flygkapacitet utvecklas Skavsta.

Satsningar görs på höghastighetståg.

Ytterligare spår för pendel- regional- och fjärrtåg dras genom Stockholm.

S.k. externetablering (läs stormarknad) bör undvikas, detta i första hand för att klara miljömålen.

7. Vidare bör i planen tas hänsyn till att Mälardalslänen alltmer börjar utgöra en gemensam arbets- och bostadsregion.

Förslaget visar inte tydligt hur ett Mälardalsperspektiv skulle kunna påverka utvecklingen i Stockholmsregionen. Ett mer utpräglat Mälardalsperspektiv, åtminstone i ett scenario, i planen skulle troligen leda till förslag om ett bättre samutnyttjande av samhällsresurserna, t ex synen på infrastruktursatsningar och var bostäder, service och arbetsplatser kan placeras.

1. Den ojämlika Stockholmsregionen

1.1 Klassamhället i Stockholmsregionen

Stockholmsregionen är ett klassamhälle som präglas särskilt av den rent geografiska åtskillnaden av olika grupper beroende på klass. I utredningar och dylikt brukar detta benämnas socioekonomisk segregation. Statistik över levnadsvillkor visar på stora skillnader i inkomstnivåer, förmögenheter, ohälsa, utbildningsnivå och makt och inflytande i allmänhet. Ofta räcker det med en resa med tunnelbanan eller pendeltåget mellan två delar av regionen för att tydligt se de stora skillnaderna i resurser och livsmöjligheter som människor i vår region har beroende på sin sociala bakgrund.

Man kan se dels en inomregional obalans mellan olika kommuner och regiondelar, dels en inomkommunal obalans med stora skillnader mellan olika områden inom kommuner. Segregeringen avgörs till stor del av de ekonomiska förutsättningarna kring boendet. Kravet på egna kapitalinsatser för eignahem och bostadsrätter respektive tillgången på hyresrätter har haft en avgörande betydelse. På punkt efter punkt avtecknar sig ett mönster av obalans mellan den rika nordöstra och östra delen respektive den fattigare nordvästra och södra regiondelen där den yttersta motsatsen till rikemanskommunerna i nordost utgörs av miljonprogramskommunerna i sydväst. Ytterkommuner som Nynäshamn och Norrtälje följer i stort de fattiga miljonprogramkommunernas mönster.

De rikare kommunerna har en mycket liten andel hyresrätter och domineras av villor och bostadsrätter. Detta har effektivt stängt dörren för människor med lägre inkomster som istället fått bosätta sig i kommuner med en stor

andel allmännyttiga bostäder. Segregeringen speglas i direkt motsatta tillstånd när det gäller sysselsättningsnivå, ohälsotal, utbildningsnivå, inkomstnivå och förmögenheter. Utbildningsnivån bland invandrare följer ganska väl den klassbaserade segregeringen, d.v.s. utbildningsnivån är klart högre bland såväl utlandsfödda som svenskfödda i de rikare kommunerna och utbildningsnivån bland invandrare i de rika kommunerna är klart högre än nivån för svenskfödda i låginkomstkommunerna.

Förutom bostadsförhållandena har fördelningen av arbetsplatser och investeringar spelat en avgörande roll för segregationen. Den offentliga sektorns lokaliseringar av infrastruktur, sjukhus och utbildningsplatser har varit av central betydelse eftersom dessa investeringar till stor del styrt lokaliseringen av viktiga näringslivsfunktioner. Tyngdpunkten i det offentliga investeringar har legat i centrala Stockholm, Danderyd, Solna, och Sundbyberg. Exempel på viktiga objekt är Arlanda, Bromma flygplats, Danderyds sjukhus, Karolinska sjukhuset, Universitetet och Tekniska högskolan där flygplatserna givit god tillgänglighet och sjukhus och högskolor kopplats till en stor FoU-verksamhet inom det privata näringslivet. Kvalificerade verksamheter och andra styrfunktioner har sedan lokaliserats till centrum och de norra förorterna för att kunna utnyttja de nämnda offentliga investeringarna och för att kunna samverka med liknande verksamheter. Mera markkrävande industrier, lagerverksamheter o.d. har i hög grad lokaliserats söderut. Allt detta har sammantaget blivit en ond spiral där resursstarka boende och representanter för verksamheterna i centrum och norr senare framgångsrikt drivit frågan om ytterligare satsningar i de områdena.

På samma sätt som de resursstarka verksamheterna och personerna bidragit till att koncentrationen förstärkts i norr, har de mest utsatta och fattiga områdena i syd och nordväst hamnat i en negativ spiral. Den fattigaste delen av arbetarklassen har inte bara fått mindre resurser och haft ett annat boende än i de rika delarna, utan har helt marginaliserats. Vissa områden har fått allt sämre status då de som haft ekonomisk styrka att välja andra bostadsområden flyttat och de utan alternativ, med de sämsta ekonomiska förutsättningarna koncentrerats till vissa platser. Här kan man på vissa håll även tala om en etnisk segregation då många flyktingar dels tillhört de ekonomiskt svagaste och minst etablerade skikten av arbetarklassen och dels utsatts för ren diskriminering när bostäder och arbete fördelats och därför samlats i områden där nästan inga svenskfödda bor kvar.

Bidragande till segregationen är också de förändringar som gjorts inom välfärdssystemet med introduktionen av skolpeng, checksystem, friskolor och delvis fri etableringsrätt för privatsjukvård. Dessa borgerliga s.k.

valfrihetsreformer har medfört att också välfärdstjänsterna segregeras. Skolverket redovisar i en nyutkommen rapport att det är barn till rika och välutbildade föräldrar som placeras i friskolor. Utvecklingen mot allt fler fri- och privatskolor har således gett överklassen bättre möjligheter att välja en utbildningsbana som är skraddarsydd för de egna barnen. Systemet gynnar dem som har goda kontakter med trygg hemmiljö och välutbildade föräldrar och försvårar för andra att lyckas. Valet av skola kan vara viktigare än vilken typ av examen du har. Rätt skola med rätt kontakter kan användas som en språngbräda i karriären. Vidare har privatläkare främst etablerat sig i rika delar av regionen där hälsoläget redan är som bäst och ständigt undvikit att etablera sig i de fattigare områden där behoven egentligen är störst.

Extrasatsningar i de socialt mest utsatta områdena är ett måste om målet är en region i balans. Vår uppfattning är att samhället skall garantera en viss lägsta nivå för grundläggande närservice gällande skola, post, bibliotek, vård, omsorg etc.

Vidare måste det offentliga via investeringar vrida utvecklingen så att de fattigare regiondelarna får del av högskoleplatser och kvalificerade arbetsplatser. Ett steg i den riktningen var etableringen av Södertörns högskola och Huddinge sjukhus. Betydligt mer behöver dock göras. Med hjälp av investeringsfonder av den typ som beskrivs i avsnittet "ekonomisk demokrati" skulle följdinvesteringar från näringslivet kunna styras till det områden i den södra och nordvästra regiondelen där offentliga investeringar i forskning och utbildning nu görs. Vid alla offentliga investeringar bör man utvärdera hur de påverkar den inomregionala ekonomiska balansen.

Vidare bör en sammanhållen och jämn kvalitet på de offentliga välfärdstjänsterna garanteras i hela regionen. Detta åstadkoms via extrasatsningar i områden med större behov och en offentlig sektor driven i offentlig regi där vård och skola ges en hög kvalitet överallt och där olika kundvalsmodeller och checksystem avskaffas.

Landsting och kommuner kan främst driva fördelningspolitik genom att växla taxor mot skatt. De fördelningspolitiskt mest träffsäkra åtgärderna är emellertid en sänkning av SL-taxan och sänkta hyror i kommuner med stor andel allmännytta.

Studentbostäder

Frågan om studentbostäder tas upp kortfattat, men den kopplas inte tillräckligt tydligt till frågan om fördelningen av utbildningsplatser i landet. Därför vore det bra att tydligare slå fast att Stockholmsregionens misslyckande när det gäller att få fram studentbostäder naturligtvis har gjort

det betydligt svårare att få gehör för kraven på nya utbildningsplatser. En djupare analys skulle behövas över vad som krävs för att få igång studentbostadsbyggandet. På många sätt är detta en överkommunal fråga, d.v.s. såväl behovet av fler studentbostäder, som behovet av fler utbildningsplatser är något som alla kommuner har gemensamt, men väldigt få klarar av att på egen del ta ansvaret och kostnaden för helheten, för att bygga studentbostäder. Ett landstingsägt allmännyttigt bolag skulle, speciellt i kommuner som saknar allmännytta, kunna bidra till byggandet och finansieringen av de studentbostäder som är ett gemensamt regionalt behov.

Bostadspolitik mot segregation

I bl.a. avsnittet om social snedrekrytering sägs att det behövs en bostadspolitik för minskad segregation, dessvärre väldigt lite om hur en sådan bostadspolitik ska se ut. Klart är att marknadsanpassningen och politikens reträtt från bostadsområdet har minskat möjligheterna att driva en bostadspolitik för minskad segregation. Men även om man i vissa kommuner är fast besluten att bryta bostadssegregationen, så präglas bostadsstrukturen i regionen av att besluten har varit just kommunala. Om man menar att det är önskvärt att kunna garantera att det i alla länets kommuner finns en viss given balans mellan upplåtelseformerna, skulle sådana krav behöva inkluderas som villkor i ett nytt system för byggsubventioner.

Förbättrad grundskola

Över huvud taget finns i texten en större tonvikt på vad regionen bör kräva av staten, i form av utbildningsplatser mm, än på vad som går att göra lokalt. Ett allmänt problem i flera delar av regionen är att grundskolan och gymnasieskolan inte lyckas ge eleverna tillräckliga kunskaper för att gå vidare till högskolan. Arbetet med att garantera att alla elever ges tillräckliga kunskaper är en svår fråga som behöver analyseras rejält.

I förslaget förespråkas konkurrens mellan länets gymnasieskolor genom s.k. fritt gymnasieval i regionen. Att överge närhetsprincipen är att riskera att segregationen förvärras i regionen. Istället bör målet vara bra offentliga skolor i hela länet och medlet vara samverkan, inte konkurrens.

Närhetsprincipen bör således råda. Det som däremot skulle vinna på ökad samordning är finansieringen av skolan. Alla elever i regionen bör garanteras jämlika möjligheter i skolan, därför bör inte de resurser skolorna ges skilja sig mellan kommunerna. Det vore intressant att se en utredning av hur finansieringen av skolan kan samordnas och om förutsättningar finns för en direkt regional finansiering.

I förslaget blandas generella analyser med mycket specifika åtgärder i skolan utan referenser till varför just denna åtgärd skall prioriteras. Ett sånt

exempel är utredningens tro på att speciella tester tidigt i grundskolan skall lösa problemet. Detta kan väl minst sagt sägas vara ett kontroversiellt påstående i den pedagogiska debatten och hör inte riktigt hemma i ett så översiktligt program som "Utbildning och FoU".

Låg andel i högre utbildning

Ser man på andra jämförbara storstäder har Stockholmsregionen sedan 80-talets början haft en betydligt mindre andel av befolkningen som studerar på högskolenivå. Detta kan säkert delvis förändras med förbättringar i grund- och gymnasieskolan, minskad social snedrekrytering och fler utbildningsplatser som föreslås i texten. Men viktigt är också att se över studenternas studiesociala situation. Den relativt gynnsamma arbetsmarknaden i Sverige i allmänhet och i Stockholm i synnerhet är en del av förklaringen till varför Stockholm under hela 80-talet hade en låg andel studenter på universitetsnivå jämfört med andra OECD-länder. En radikal förbättring av de ekonomiska villkoren för studenterna måste till om denna utveckling skall kunna brytas. Detta behöver tydliggöras i programmet. Detta är en fråga som är särskilt viktig för Stockholmsregionen, då det är här som arbetskraftsbehovet sannolikt kommer att vara som störst och risken är störst att utvecklingen med en låg andel i högskoleutbildning fortsätter. Ett minimikrav är att regionen gör det som går att göra på lokal nivå. Stockholms län är ett av få län som i lokaltrafiken inte ger någon rabatt till studenter, exempelvis, samtidigt som man rabatterar sina färdbevis för pensionärer – trots att de som grupp har det betydligt bättre ekonomiskt ställt än studenterna som grupp. Även detta är en trovärdighetsfråga: precis som studentbostadsbyggande kan underlätta argumentationen för fler utbildningsplatser så bör regionen själv ge studenter rabatter i lokaltrafiken för att hårdare kunna driva på för att staten bör förbättra studiestöden.

- Samhället bör garantera en viss lägsta nivå för grundläggande närservice gällande skola, post, bibliotek, vård, omsorg o.s.v! Detta är mycket angeläget i såväl ytterkommunerna som de mest utsatta förorterna.

- Det offentliga måste fullfölja och utöka satsningen på forskning, utbildningsplatser och andra investeringar i de eftersatta regiondelarna!

- Det krävs en sammanhållen och jämn kvalitet på välfärden, driven i offentlig regi för att minska segregeringen i användandet av välfärden! Kundvalssystem, skolpeng och dylikt bör avskaffas.

- Landsting och kommuner kan driva fördelningspolitik genom att växla taxor mot skatt! De effektivaste instrumenten vore en sänkning av SL-taxan

och hyrorna i kommuner med stor allmännytta.

1.2 Ojämligheter mellan män och kvinnor

En central roll i arbetet för jämlikhet mellan könen intar den offentliga sektorn och den svenska välfärdsmodellen. I Stockholmsregionen pågår ett borgerligt systemskifte där så mycket som möjligt av den offentliga sektorn nu läggs ut på entreprenad eller privatiseras. Detta är speciellt allvarligt för kvinnor, för det första p.g.a. de försämrade arbetsförhållandena inom kvinnodominerade yrken i landsting och kommun som privatiseringarna leder till, för det andra genom att flera av de lösningar som nu drivs igenom i slutändan innebär att kvinnorna får utföra mer obetalt arbete i det offentliga stället och för det tredje genom att systemskiftet riskerar att erodera den välfärdsmodell som är så betydelsefull för kvinnors ställning.

Inom kommuner och landsting i Stockholmsregionen pågår en utveckling där verksamheter knoppas av, privatiseras, konkurrensutsätts eller förs över till olika former av brukarkooperativ. I det senare fallet innebär brukarstyrningen ofta att fler frivilliga insatser krävs av föräldrar, exempelvis inom föräldrakooperativ. Detta extraarbete, som är oavlönat, blir oftast en uppgift för kvinnor. På så vis leder utvecklingen från kommunalt till kooperativt drivna verksamheter till att kvinnor delvis återgår till att obetalt utföra arbete som tidigare utförts mot betalning inom kommunal regi. Flera rapporter har visat att utvecklingen mot konkurrensutsättning av vård och omsorg ger otryggare anställningsvillkor för personalen. Just personalens löner, förmåner och kostnader är ju det man konkurrerar om att sänka vid en konkurrensupphandling.

Det borgerliga systemskiftet riskerar också att på sikt erodera hela den välfärdsmodell som varit den viktigaste faktorn i kampen för ökad jämlikhet mellan könen. Det är valet av ekonomisk politik och valet av välfärdsmodell som är avgörande för hur maktrelationerna mellan könen ser ut. Full sysselsättning var ett överordnat mål för den svenska efterkrigspolitiken och en aktiv arbetsmarknadspolitik ett medel att nå detta mål. Den politiken, när den kom att omfatta båda könen, ökade kvinnors ekonomiska resurser och gav dem också tillträde till nya sociala rättigheter. Det är också unikt att kvinnor förvärvsarbetar i lika hög utsträckning som män liksom att kvinnor med småbarn och lågutbildade kvinnor arbetar. Det sistnämnda har särskilt bidragit till att, i en internationell jämförelse, utjämna klasskillnaderna mellan kvinnor.

Den här välfärdsmodellen har givit kvinnor individuella rättigheter och därmed stärkt deras självständighet och ekonomiska rättigheter och resurser.

Transfereringarna, eller kontantöverföringarna, har varit av särskilt stor betydelse. Kvinnor har lägre inkomster än män. Transfereringarna lyfte kvinnor ur fattigdomsfällan och jämnade därmed ut fattigdomsnivåerna mellan kvinnor och män, vilket ur ett internationellt perspektiv också är unikt.

På en rad områden har dessvärre kvinnor tryckts tillbaka de senaste åren. De senaste årens hårdhänta nedskärningar har drabbat kvinnor hårt. Antalet kvinnor som förvärvsarbetar har minskat under 90-talet. Om man tar hänsyn till deltidsarbetslösheten är kvinnors arbetslöshet större än männens. Ändå går en större andel av de arbetsmarknadspolitiska medlen till män och män får i högre grad lediga jobb. Lönegapet mellan kvinnor och män har ökat. Arbetsmarknaden är starkt könssegregerad. Kvinnor har oftare otrygga anställningsformer i form av deltid, timvikariat eller anställning på viss tid. Man kan inte hävda att Sverige helt övergivit principerna för den nordiska välfärdsmodellen, men försämringarna till följd av den minskade offentliga sektorn under 90-talet har fått allvarliga konsekvenser. Det finns en risk att det systemskifte som genomförs i Stockholmsregionen i förlängningen leder till en försämrade välfärdsmodell till följd av att viljan till en gemensam finansiering undergrävs.

Kvinnor har fortfarande huvudansvaret för det obetalda arbetet. I klarspråk är det kvinnor som har huvudansvaret för barnen, de gamla föräldrarna, för de sjuka i den närmaste omgivningen osv. Man måste därför uppmärksamma hur nedskärningar i välfärden påverkar kvinnors livsvillkor. Förändringarna inom äldreomsorgen, där gamla med måttliga omsorgsbehov idag helt saknar offentlig service är ett exempel. Vem tar hand om dem? Vem tar hand om de som inte är färdigbehandlade inom sjukvården? Vem tar konsekvenserna av den försämrade kvaliteten inom barnomsorgen, som de ökade barngrupperna och den minskade personaltätheten leder till? Att ensamstående föräldrar varav en majoritet är kvinnor drabbats så hårt ekonomiskt får också konsekvenser för jämställdheten. Äktenskapet har ur laglighetsperspektiv i Sverige upphört att betyda något för kvinnors ekonomiska och sociala rättigheter. Men om nedskärningar i transfereringar leder till fattigdom vid skilsmässa försämrar kvinnors valmöjligheter och äktenskapet blir åter nyckeln till ekonomisk trygghet. Den enskilt viktigaste åtgärden för att stärka kvinnors ställning är därför att motarbeta det systemskifte som borgarna nu genomför i kommunerna och landstinget och att slåss för offentlig sektor.

- Jämställdhetsperspektivet ska genomsyra alla politikområden!

- Samhället måste ge ett bättre skydd till misshandlade kvinnor och aktivt

jobba mot våld mot kvinnor!

- Det borgerliga systemskiftet inom den offentliga sektorn i regionen måste stoppas! Det försämrar kvinnors ställning genom att det:

- 1) Överför betalt arbete utfört av kvinnor till obetalt arbete utfört av kvinnor*
- 2) Försämrar anställningsförhållandena i en kvinnodominerad sektor*
- 3) Eroderar förtroendet för den offentliga sektorn som är den enskilt viktigaste faktorn för att uttradera ojämlikheten mellan män och kvinnor.*

2. Miljön i Stockholmsregionen

Hur man än väljer att bygga ut regionen kommer olika mål, bl.a. miljömål, att hamna i konflikt med varandra. Det synes som miljömålet om minskade koldioxidutsläpp idag är det mål som är svårast att nå och därför mest angeläget att prioritera. En överflyttning av transporter från väg till spår är i så fall en absolut nödvändighet. Mot den bakgrunden är en mer koncentrerad utbyggnad att föredra eftersom förslaget misslyckas med att uppnå koldioxidmålen och därför är oacceptabelt.

Prognoserna

De olika scenarierna bygger på prognoser som visar på en relativt hög ekonomisk tillväxt, fortsatt snabb befolkningsökning och en kraftig ökning (60-70 %) av biltrafiken under planperioden. En viktig fråga på nationell nivå är vilka effekter koncentrationen till Stockholmsregionen får för landet som helhet och hur denna utveckling kan balanseras – viktigt är också att fråga sig hur stor del av tillväxten här som sker på bekostnad av andra delar av landet och hur stor del av tillväxten som är av den karaktären att den annars inte hade uppkommit på andra håll i landet. Även om man således bör fråga sig om det är önskvärt med en så stark ekonomisk och befolkningsmässig koncentration till Stockholmsregionen bör den lokala politiska huvuduppgiften ändå vara att planera för detta och hur det skall kombineras med de nationella och regionala målen om långsiktigt hållbara livsvillkor och goda och jämlika levnadsvillkor.

Däremot finns all anledning att ifrågasätta de prognoser och trendframskrivningar som ger en oerhört stor förväntad ökning av biltrafiken. Beräkningarna förutsätter bl.a. att inga större förändringar av kostnader och kvalitet görs som förändrar konkurrensförhållandet mellan bilen och kollektivtrafiken. Grundprincipen för beräkningarna är att när medborgarna får det bättre ställt ekonomiskt kommer de med automatik att öka sin bilanvändning. De gör heller inte någon skillnad på hur tät regionstruktur som väljs och parkeringskapacitet som följer med valet av

täthet, trots att vi vet från exempelvis Stockholms innerstad att en tät struktur och litet utrymme för bilar och parkering leder till relativt låg bilanvändning trots att inkomstnivåerna är höga bland de boende. Dessutom bygger beräkningarna på variabler från resvaneundersökningar som nu är mycket gamla och inte har justerats för de förändringar som skett vad gäller skatteregler för förmånsbilar mm.

Det finns därför all anledning att ifrågasätta dessa siffror som dessutom blir mycket osäkra när de skall spegla en utveckling trettio år framåt. Inför en så lång tidsperiod är det betydligt viktigare att diskutera vilken utveckling som är önskvärd, med perspektivet att den politiska huvuduppgiften måste vara att försöka styra utvecklingen i önskvärd riktning. Annars finns en betydande risk att prognoser som dessa blir självuppfyllande: d.v.s. man beräknar en mycket stark utveckling av biltrafiken och bygger sedan ett trafiksystem för att passa dessa siffror – ett system som i sig understödjer och bidrar till att förutsägelsema besannas.

Miljökonsekvenserna

Det kan konstateras att en avgörande brist i underlaget är att en fullständig strategisk miljökonsekvensstudie saknas. Det finns inte heller tillräckliga beskrivningar av hur förslaget ryms inom miljö kvalitetsnormerna. Av de siffror som finns att använda kan ändå konstateras, och det är ännu allvarigare, att förslaget inte ens är i närheten av att uppnå de mål om "långsiktigt hållbar livsmiljö" som bildar utgångspunkten. Man uppnår ej heller de mål om minskade koldioxidutsläpp som landstinget, länsstyrelsen och KSL nyligen i enighet arbetat fram och beslutat om i miljövårdsprogram 2000. Ett grundkrav är att ett av alternativen utformas som ett miljöalternativ t.ex. alternativ "M", där ett underlag ges till beslutsfattare som visar hur man bör gå till väga för att uppfylla beslutade nationella och regionala miljömål.

Många viktiga miljöaspekter diskuteras och analyseras emellertid i programmet. Det gäller exempelvis behovet av att bygga en tät struktur, att bebyggelsen integreras med kollektivtrafiken i stationsnära lägen samt att den regionala grönstrukturen måste värnas. Dessvärre lyser konkreta förslag för hur detta skall gå till med sin frånvaro. En sådan fråga är t.ex. hur incitament kan skapas för att kommuner och exploatörer kan förmås att koncentrera sin bebyggelse och detaljhandel till stationsnära lägen.

Flerkärnighet kontra stjärnstruktur

Stockholmsregionen har huvudsakligen byggts ut i en stjärnstruktur med ett radiellt bebyggelsemönster längs olika trafikleder. Trots att Regionplane- och trafikkontoret tidigare påpekat denna strukturs betydelse för de gröna

kilarna och kollektivtrafikens höga andelar av resandet föreslår man nu en helt ny modell för utbyggnaden. Genom att ensidigt förespråka Yttre tvärledens utbyggnad och en utglesad, flerkärnig struktur binder man sig för en utvecklingsmodell där ökat bilresande, stigande energianvändning, värre bullerstörningar och stora intrång i de gröna kilarna blir oundvikligt. De vägdragningar som föreslås syftar just till att skapa en ”rundare region” med ökad bilpendling och ökat exploateringsstryck i områden som kommer att ge biltrafiken stora fördelar i förhållande till kollektivtrafiken. Denna utvecklingsmodell liknar 50 år gamla amerikanska planeringsideal av Los Angelesmodell och kommer att innebära ett radikalt brott mot tidigare radiellt expansionsmönster.

Vad man stöder sig på för att av ekonomiska skäl förespråka flerkärnighet framgår aldrig riktigt av materialet. På flera ställen i materialet talas om oron för att sambandet mellan de södra och norra länshalvorna skall försvagas. Ingenstans förklaras utförligare på vilket sätt detta skulle vara en risk och vad man egentligen stöder sig på. Tvärtom skulle en satsning på bättre balans med bl.a. kollektivtrafiksatsningar och utbildningsplatser i den södra halvan göra den mindre beroende av den norra. Viktigt i det sammanhanget är att sambanden mellan Södertörn och resten av Södermanland kan stärkas.

Vägar

Klart är att den föreslagna Yttre tvärleden stöder en utglesning och uppsplittring av regionens radiella struktur, vilket är huvudsyftet med den eftersom den inte kan motiveras av trafikskäl i dagsläget. Det kan konstateras att detta i hög grad skulle motverka den förtätning och täta bebyggelsemönster som eftersträvas.

Principer för fortsatt arbete

Även miljödelen behöver alltså omarbetas. Här är några principer som bör vara vägledande i det fortsatta arbetet:

1. Miljömålen bör betraktas som utgångspunkter och restriktioner för arbetet.
2. En seriös diskussion måste föras om *olika* alternativ för hur transportbehovet skall tillgodoses.
3. Den radiella strukturen bibehålls – ny bebyggelse utmed nya och gamla kollektivtrafikleder.
4. Transporter måste överföras från väg till kollektivtrafik.
5. Vägnätet bör prioriteras för nytto- och kollektivtrafik och samtidigt miljöanpassas och förändras för ökad trafiksäkerhet.
6. Begränsning av externhandel till förmån för funktionsblandning och närservice
7. Konkreta förslag för hur önskvärd bebyggelsestruktur (tät, stationsnära) skall uppnås
8. Konsekventa satsningar på höghastighetståg bör möjliggöra en rejäl minskning av inrikesflyget i Syd- och Mellansverige. Detta möjliggör att den beräknade ökningen av utrikesflyget i stort sett kan

tillgodoses utan större kapacitetsökningar. Huvudprincipen bör vara koncentration av flyg till Arlanda, nedläggning av Bromma, ingen flygplats på Södertörn och vid behov en utveckling av alternativet Skavsta.

Konkreta förslag:

- *Ytterligare spår för pendel-, regional- och fjärrtåg genom Stockholm.*
- *Förlängning av tunnelbana 3 (Järvabanan) till Barkarby respektive Gustavsberg via Slussen/Södra Station, Sofia och Sickla.*
- *Komplettering av Tvärbanan till en ringlinje som knyter an till Lidingö, Djurgården-Centralen och Saltsjöbaden.*
- *Förstärkning/förlängning av pendeltågssystemet med dubbelspår Västerhaninge-Nynäshamn, nya spår mellan Stockholm C – Kallhäll samt förlängning till Arlanda.*
- *Förlängning av Roslagsbanan till Rimbo och senare eventuellt Norrtälje.*
- *Förstärkning av spårtrafiken mot NO genom att en ny pendeltågsgren dras till Täby.*
- *Tvärbana Nord Österskär-Täby-Barkarby enligt regionplanealternativen.*
- *Tvärbana Syd -Skarpnäck-Älvsjö-Fruängen-Kungens kurva-Skärholmen-Flemingsberg med förlängning genom Botkyrka.*
- *Samhällsplaneringen skall aktivt bidra till att uppfylla de miljömål som Riksdagen fastställt samt de miljömål som ingår i det regionala miljövårdsprogrammet.*
- *Utöver dessa mål bör regionala delmål i miljöpolitiken vara följande:*
 - *Begränsa trafikens klimatpåverkan och andra utsläpp av luftföroreningar*
 - *Begränsa trafikens intrång och störningar i den regionala grönsstrukturen*
 - *Begränsa trafikens intrång och störningar i stadsbygden*
 - *Kollektivtrafikens andel av persontransporterna skall successivt ökas.*
- *Det måste bli ett slut på alla privatiseringsexperiment inom kollektivtrafiken. Den bör avprivatiseras och återföras till offentlig regi för att återställa kvaliteten och därmed medborgarnas förtroende för trafiken.*
- *Det utrymme för satsningar på transportinfrastrukturen som finns bör i första hand användas till att bygga ut kollektivtrafiken och stärka dess förtroende hos allmänheten och miljösanera den befintliga infrastrukturen.*

- *Trängselavgifter bör införas i regioncentrum under de tider då trängseln är störst. Inkomsterna från avgifterna kan användas till kollektivtrafikinvesteringar, taxesänkningar inom kollektivtrafiken eller andra fördelningspolitiskt riktiga sätt att återföra pengarna till regionens medborgare.*
- *En prioriteringsmodell för markanvändningen bör utvecklas där all expansion på obebyggd mark bör ske i stationsnära lägen. En ökad utglesning och utspridning av regionstrukturen bör motverkas.*
- *Riksdagen bör lagstifta om ett stopp på etableringen av s.k. externhandel - stormarknader längs de större motorvägarna som är mycket svåra att förbinda med bra kollektivtrafik.*
- *Många av dagens vägar och järnvägar innebär intrång i landskapet och barriärer för friluftsliv och djurliv och måste åtgärdas genom att t.ex. bullrande infrastruktur förläggs i tunnlar eller på broar.*
- *En markpolitik bör föras som garanterar att det offentliga via stat, landsting och kommuner äger och kontrollerar den strategiskt viktiga marken i regionen.*