

**Yttrande över betänkandet Nystartzoner (SOU 2012:50)**

**Vänsterpartiet** föreslår landstingsstyrelsen besluta

*att* avge yttrande i enlighet med denna skrivelse.

Alliansregeringens linje att subventionera företag med förhoppningen att det ska resultera i arbetstillfällen har hittills fungerat dåligt. Att tillskapa så kallade nystartzoner i utvalda områden kommer inte heller att få någon större effekt. Istället måste satsningar göras på bland annat utbildning och utveckling av utsatta områden.

Klassklyftorna i Stockholmsregionen är djupare än i de flesta andra delarna av landet. Segregationen är omfattande och speglas tydligt i arbetslöshetsnivåerna. Även om arbetslösheten generellt sett är lägre i Stockholmsregionen än i landet som helhet, så är skillnaderna stora mellan kommunerna. Högst är arbetslösheten i Södertälje och Botkyrka, lägst i Danderyd och Vaxholm.

Arbetstillfällen finns framförallt i länets centrala delar, men däremot inte bostäder för arbetskraften. Detta leder i bästa fall till ökad arbetspendling, i värsta fall till att människor utestängs från arbetsmarknaden. För att bryta detta mönster och motverka boendesocial segregation, måste hela länet utvecklas avseende tillgången till bostäder, arbete och servicefunktioner. De senaste årens ombildningar av hyresrätter till bostadsrätter, i kombination med neddragen kommunal service och ökad snedfördelning av vårdens resurser, har bidragit till att accentuera segregationen.

Tillgången till billiga hyresrätter är en avgörande faktor för att minska boendesegregationen och förbättra resurssvaga gruppers möjligheter att få arbete. Här kan landstinget bidra genom den regionala planeringen, men även mer direkt genom att upplåta Östra Karolinska-tomten för hyresrätter då vårdverksamheten flyttar in i NKS. Detta skulle innebära 5000 nya bostäder centralt i länet.

En väl fungerande kollektivtrafik i hela länet är en annan viktig faktor för att bryta segregationen. Här satsar majoriteten dessvärre huvuddelen av

investeringarna i resursstarka områden som redan har god kollektivtrafikförsörjning, istället för att bygga ut de kapacitetsstarka spårsystemen och förbättra tvärförbindelserna. Kraven på allt högre grad av kommunal medfinansiering av ny trafikinfrastruktur riskerar också att ytterligare förstärka skillnaderna mellan rika och fattiga områden.