Tillväxt- och regionplanenämnden

PROTOKOLL 2022/2
2022-02-17

TRN 2022-0019

Kl. 14:00 – 15:25

§§ 15-32

Sammanträde med tillväxt- och regionplanenämnden

Datum för justering: 2022-02-23
Datum för justering av §§ 17-22, 25, 28: 2022-02-17

Gustav Hemming

Robert Johansson

Plats
Gjörwellsalen, Landstingshuset

Närvarande ledamöter
Gustav Hemming (C), ordförande
Leif Gripestam (M), 1:e vice ordförande
Robert Johansson (S), 2:e vice ordförande
Staffan Olsson (M)
Erika Wing (M)
Märta Martin-Åkesson (C)
Malin Fijen Pacsay (MP)
Lars Bryntesson (S)
Johan Heinonen (S)
Sara Heelge Vikmång (S)
Mervi Mäkinen Andersson (S) närvarande från §4
Lina El Yafi (V)
Peter Wallmark (SD)

Närvarande ersättare
Hans Barje (M) tjg
Arvid Öhlin (M)
Annica Nordgren (C) tjg för Carl Johan Schiller (KD) §§1-14
Reidar Österman (L) tjg
Mikael Ottosson (KD) närvarande från §15, tjg för Carl Johan Schiller (KD) från §15
Mats Larsson (S) tjg §§1-3
Meeri Wasberg (S)
Hanna Svensson (S)
Staffan Norberg (V) tjg
Christian Lindefjärd (SD)

Ej närvarande ledamöter
Christina Eklund (M), Olov Holst (M), Helena Mischel (L), Carl Johan Schiller (KD), Lisa Rasmussen (V).

Ej närvarande ersättare
Mikael Igelström (M), Dan Engstrand (M), Johan Hjelm (L), Annette Hultåker (KD), Fredrik Wallén (KD), Magnus Nilsson (S), Ulrika Palm (S), Stellan Hamrin (V).

Politiska tjänstemän
Daniel Källqvist, Moa Ryberg, Robin Törnberg, Esther Loder, Nils Bergmark, Andrea Andersson-Tay.

Tjänstemän
Karin Ölander, Mikael Ranhagen, Therese Strimell Flodqvist.

Fackliga företrädare
Liisa Holtay, SACO

Sekreterare

Niklas Malmström

Meddelande

Protokoll för sammanträde den 2022-02-17 med tillväxt- och regionplanenämnden har justerats

Bevis/Anslag	Justeringen har tillkännagivits genom anslag på regionens anslagstavla
Datum för justering	2022-02-23
För §§ 17-22, 25, 28	2022-02-17
Datum för anslags uppsättande	2022-02-24 2022-02-18
Datum för anslags nedtagande	2022-03-17 2022-03-11
Förvaringsplats för protokollet	Lindhagensgatan 98, Stockholm

Bevis om anslag

Underskrift

Innehåll

§ 15 Justerare och justeringsdag, samt närvarorätt TRN 2022-0024 4

§ 16 Delegationsbeslut för anmälan till tillväxt- och regionplanenämnden 5

§ 17 Yttrande över Regionrevisorernas projektrapport 5/2021 Region Stockholm som innovationspartner 7

§ 18 Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022 8

§ 19 Yttrande över granskningsförslag till Danderyds översiktsplan 10

§ 20 Yttrande över Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun 12

§ 21 Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 15

§ 22 Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Östergötlands län 18

§ 23 Svar på skrivelse av Lars Bryntesson m.fl. (S) om initiativ för att stoppa arbetslivskriminaliteten i Stockholms regionen 19

§ 24 Svar på skrivelse av Johan Heinonen m.fl. (S) om förutsättningarna för att lägga ner Bromma flygplats 21

§ 25 Stockholmsregionens utveckling under 2021 - Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 23

§ 26 Yttrande över Motion 2021:62 av Jens Sjöström (S) angående jämlikheten i kollektivtrafiken 25

§ 27 Verksamhetsberättelse 2021 för tillväxt- och regionplanenämnden 27

§ 28 Återrapportering Villkorsbeslut 2021 28

§ 29 Inkomna skrivelser till tillväxt- och regionplanenämnden 30

§ 30 Direktörens rapport TRN 2022-0025 31

§ 31 Uppföljning av RUFS 2050 32

§ 32 Uppföljning av finansieringsverktyg 2021 33

§ 15
Justerare och justeringsdag, samt närvarorätt
TRN 2022-0024

Ordförande och Robert Johansson justerar protokollet den 23 februari 2022.

Karin Ölander, Cristine Dahlbom, Mikael Ranhagen, Martin Påhlman och Therese Strimell Flodqvist från regionledningskontoret, samt Liisa Holtay från SACO, medges närvarorätt vid tillväxt- och regionplanenämndens sammanträde.

§ 16
Delegationsbeslut för anmälan till tillväxt- och regionplanenämnden

TRN 2022-0017

Delegat	Delegationspunkt	Ärende	Datum då beslut fattats	Datum då beslut gäller	Belopp
Utvecklingsdirektör	5.2 Beviljande av projektstöd ur anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional tillväxt på högst 300 000 kronor	TRN 2021-0015-5 Delegationsbeslut Ansökan om stöd ur anslaget för hållbar regional tillväxt och skärgårdsutveckling för projekt LIFTEN långsiktig hållbar konkurrenskraft för SMF inom industri	2021-11-17	2022-01-07 – 2023-08-30	Högst 299 000 kronor
Utvecklingsdirektör	5.1 Beviljande av projekt- och/eller verksamhetsstöd ur anslaget för hållbar regional tillväxt och skärgårdsutveckling på högst 300 000 kronor	TRN 2021-0226-2 Delegationsbeslut Ansökan om stöd ur anslaget för hållbar regional tillväxt och skärgårdsutveckling för projekt Hållbar destination Djurgården	2021-12-06	2021-11-20 - 2022-03-28	Högst 250 000 kronor
Utvecklingsdirektör	5.1 Beviljande av projekt- och/eller verksamhetsstöd ur anslaget för hållbar regional tillväxt och skärgårdsutveckling på högst 300 000 kronor	TRN 2021-0231-3 Delegationsbeslut Ansökan om stöd ur anslaget för hållbar regional tillväxt och skärgårdsutveckling för projekt Livsmedelskedjan	2021-12-09	2021-12-01 - 2022-11-30	Högst 275 000 kronor
Utvecklingsdirektör	5.1 Beviljande av projekt- och/eller verksamhetsstöd ur anslaget för hållbar regional tillväxt och skärgårdsutveckling på högst 300 000 kronor	TRN 2021-0226-2 Delegationsbeslut Ansökan om stöd ur anslaget för hållbar regional tillväxt och skärgårdsutveckling för projekt Validering vård- och omsorg Stockholmsregionen	2021-12-17	2022-02-01 – 2022-06-30	Högst 284 800 kronor

Delegat	Delegationspunkt	Ärende	Datum då beslut fattats	Datum då beslut gäller	Belopp
Nämndens ordförande	1.1 Beslut i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas.	TRN 2021-0227-9 Delegationsyttrande Yttrande över Samråd gällande riktlinjer för statsstöd till bredband	2022-01-21	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

Förteckning över fattade delegationsbeslut läggs till handlingarna.

Beslutsexpediering:
Akt

§ 17
Yttrande över Regionrevisorernas projektrapport 5/2021 Region Stockholm som innovationspartner
TRN 2021-0225

Sammanfattning

Tillväxt- och regionplanenämndens och regionstyrelsens ansvar för att främja innovation överlappar delvis. Regionrevisorerna har med anledning av det, i sin rapport 5/2021 Region Stockholm som innovationspartner (RK 2021-0046), granskat om tillväxt- och regionplanenämnden och regionstyrelsen säkerställer förutsättningar för en sammanhållen inriktning i innovationsarbetet. Revisorernas bedömning är att dessa förutsättningar i huvudsak finns.

Av tillväxt- och regionplanenämnden vill Regionrevisorerna veta hur nämnden tillsammans med regionstyrelsen ska säkerställa att ansvaret för det regionala utvecklingsuppdraget är tydligt för externa parter. För att säkerställa koordinerad och samstämmig information har tillväxt- och regionplanenämnden och regionstyrelsen påbörjat ett gemensamt kommunikationsarbete.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Regionrevisorernas rapport 5/2021 Region Stockholm som innovationspartner (RK 2021-0046)

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör tillväxt- och regionplanenämndens yttrande till Regionrevisorerna över rapport 5/2021 Region Stockholm som innovationspartner.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande

Ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler ett särskilt uttalande.

Beslutsexpediering:
Regionrevisorerna
Akt

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-17

TRN 2021-0225

Tillväxt- och regionplanenämnden
Ärende 3

Yttrande över regionrevisorernas rapport 5/2021 Region Stockholm som innovationspartner

Vänsterpartiet anser att det behövs mer forskning inom kollektivtrafikområdet, där även försök med riktade taxeförändringar kan testas och beforskas. Vi har drivit detta i många år i vårt budgetförslag.

§ 18
Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

TRN 2021-0233

Sammanfattning

Sigtuna kommun har remitterat ärendet granskningsförslag till ny översiktsplan för Sigtuna kommun, till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm har yttrat sig över översiktsplanen i samband med samrådet som pågick mellan den 16 april och den 14 juni 2021 (TRN 2021-0126).

Region Stockholm är överlag positiv till Sigtunas förslag till ny översiktsplan. Förslaget ligger i många avseenden i linje med den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084), men några frågor kan med fördel förtydligas. Det gäller framförallt utmaningar kopplade till samplanering mellan bebyggelse och transportinfrastruktur, förutsättningar för kollektivtrafiken och intrång i grönstrukturen.

Beslutsunderlag

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande
2. Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion
3. Hållbarhetskonsekvensbedömning, bilaga till översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun, granskningsversion

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Ordförande yrkar även bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut.

Proposition

Ordförandes förslag om bifall till regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande, godkännes.

Ordförandes förslag om bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut godkännes.

Ordförande frågar sedan om avslag eller bifall på Socialdemokraternas förslag till tilläggsbeslut och finner att nämnden avslår förslaget.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

3. Därutöver anföra följande:

En hållbar trafikförsörjning till Arlanda är sedan tidigare en känd utmaning, där Region Stockholm ser stora behov. Även den hållbara trafikförsörjningen inom den regionala kärnan Märsta-Arlanda, som idag har ett högt bilberoende, behöver stärkas. Det vore därför önskvärt om Sigtuna kommun förde en närmre dialog med Region Stockholm kring dessa frågor.

Reservation

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) anmäler reservation till förmån för sitt förslag till tilläggsbeslut.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

Moderaterna
Centerpartiet
Liberalerna
Kristdemokraterna
Miljöpartiet

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2022-02-17

TRN 2021-0233

Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

Förslag till tilläggsbeslut
Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta enligt förvaltningens förslag med följande tillägg:

En hållbar trafikförsörjning till Arlanda är sedan tidigare en känd utmaning, där Region Stockholm ser stora behov. Även den hållbara trafikförsörjningen inom den regionala kärnan Märsta-Arlanda, som idag har ett högt bilberoende, behöver stärkas. Det vore därför önskvärt om Sigtuna kommun förde en närmre dialog med Region Stockholm kring dessa frågor.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2022-02-17

Ärende 4
TRN 2021-0233

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Yttrande över granskningsförslag Översiktsplan för Sigtuna kommun 2022

Tillväxt- och regionplaneringsnämnden föreslås besluta enligt förvaltningens förslag med följande tillägg:

En hållbar trafikförsörjning till Arlanda är sedan tidigare en känd utmaning, där nämnden ser stora behov. Kollektivtrafiken mellan Märsta och Arlanda är idag otillräcklig, vilket leder till högt bilberoende också på korta avstånd. För att uppnå en hållbar trafikförsörjning inom den regionala kärnan Märsta-Arlanda krävs en närmare dialog mellan Sigtuna kommun och Region Stockholm.

Robert Johansson (S) m.fl

§ 19
Yttrande över granskningsförslag till Danderyds översiktsplan
TRN 2021-0229

Sammanfattning

Danderyds kommun har remitterat ärendet granskningsförslag Översiktsplan för Danderyds kommun, till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm har tidigare yttrat sig i samband med samrådet av översiktsplanen (RS 2021-0424). Efter samrådet har översiktsplanen reviderats utifrån inkomna synpunkter.

Region Stockholm ser positivt på förslaget till översiktsplan som i många avseenden ligger i linje med den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084). Däremot avviker planförslaget från det regionala målet i RUFS 2050 om att tillskapa tillräckligt många bostäder i Stockholmsregionen. Region Stockholm anser också att vissa områden i översiktsplanen med fördel kan förtydligas, exempelvis avseende bebyggelseutveckling utmed E18-stråket, prioriteringen för hållbara transporter, samt kollektivtrafikens bytespunkter och framtida utveckling.

Beslutsunderlag

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande
2. Granskningsförslag översiktsplan för Danderyds kommun
3. Hållbarhetsbedömning översiktsplan för Danderyds kommun
4. Samrådsredogörelse för samråd kring Danderyds översiktsplan
5. Samrådsredogörelse – Sammanställning av samrådsenkät

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) och ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) yrkar bifall till Socialdemokraternas förslag till tilläggsbeslut.

Proposition

Ordförandes förslag om bifall till regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande, godkännes.

Ordförande frågar sedan om avslag eller bifall på Socialdemokraternas förslag till tilläggsbeslut och finner att nämnden avslår förslaget.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Danderyds kommun över granskningsförslag Översiktsplan för Danderyds kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Reservation

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) och ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler reservation till förmån för Socialdemokraternas förslag till tilläggsbeslut.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2022-02-17

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Ärende 5
TRN 2021-0229

Yttrande över granskningsförslag till Danderyds översiktsplan

Tillväxt- och regionplaneringsnämnden föreslås besluta enligt förvaltningens förslag med följande tillägg:

Ambitionen måste alltid vara goda levnadsvillkor för alla medborgare i vår region. Segregationen i vårt samhälle står i direkt konflikt med detta. Ett stort och växande problem är bostadssegregationen. Den cementerar skillnader i livsvillkor, bidrar till otrygghet och växande klyftor, och driver dessutom på rekryteringen till kriminella gäng. En sådan utveckling drabbar oss alla, oavsett var i regionen vi bor.

Bostadsbristen är en av vår regions viktigaste framtidsutmaningar. I den regionala utvecklingsplanen för Region Stockholm (RUFS 2050) är delmålet att 22 000 bostäder per år behöver tillkomma. Det krävs för att bygga bort den bostadsbrist som bitit sig fast i Stockholmsregionen.

Enligt RUFS 2050 behöver tillskottet av nya bostäder i Danderyd uppgå till mellan 170 - 350 bostäder årligen fram till 2050 för att det regionala demografiska bostadsbehovet ska kunna mötas. Danderyds kommun framhåller i sitt förslag till översiktsplan att målet är för högt ställt och är således öppna med att kommunen riskerar att inte kunna följa den regionala utvecklingsplanen gällande detta övergripande mål. Region Stockholm vill framhålla att, för att bekämpa dagens bostadsbrist och för att bostadsförsörjningen i Stockholms län som helhet ska fungera på lång sikt, behövs det en mark- och planberedskap i samtliga kommuner - även i Danderyds kommun. Region Stockholm är väl medvetet om kommunens utmaningar när det gäller förutsättningar för bostadsbyggande och framhåller att Danderyd kan ta sitt regionala bostadsförsörjningsansvar samtidigt som kommunens karaktär som trädgårds- och villastad bevaras.

Kommunerna kan motverka bostadssegregationen genom politiska åtgärder och bättre gemensamt ansvarstagande. Region Stockholm efterlyser i översiktsplanen för Danderyds kommun en beskrivning - med analys, slutsatser och åtgärder - avseende hur kommunen avser använda sitt ansvar för bostadsförsörjningen för att bidra till att minska bostadssegregationen i regionen.

Robert Johansson (S) m.fl

§ 20
Yttrande över Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun
TRN 2021-0228

Sammanfattning

Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.

Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFS 2050 men några områden behöver förtydligas. Till exempel behöver relationen mellan Huddinge kommuns utvecklingsplaner och översiktsplanen klargöras, särskilt då utvecklingsplanerna tas fram utanför ordinarie PBL-planering.

Därutöver behöver bland annat planen kompletteras med hur Huddinge kommun avser säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet och funktion i efterföljande detaljplaner samt behov av teknisk infrastruktur och kraftförsörjning på grund av ökad befolkningstillväxt. Kommunens förhållningssätt till kulturmiljö och kulturvärden behöver utvecklas. Behovet av en depåfunktion för buss i centrala Huddinge behöver hanteras i planen och Region Stockholm efterfrågar en tydligare beskrivning av hur kommunen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva som en samlad regional stadskärna.

Region Stockholm ser positivt på de prioriterade regionala och statliga infrastrukturprojekt som lyfts i Huddinges Översiktsplan, men ser en utmaning i att investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Beslutsunderlag

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande
2. Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, samrådsversion
3. Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Ordförande yrkar även bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Proposition

Ordförandes förslag om bifall till regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande, godkännes.

Ordförandes förslag om bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut godkännes.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

3. Därutöver anföra följande:

Huddinge kommuns planering för en hög befolkningstillväxt kan förhoppningsvis ha en positiv inverkan på bostadsbyggandet och att kommunen når sitt bostadsmål fram till 2035.

Särskilt uttalande

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) anmäler ett särskilt uttalande.

Ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler ett särskilt uttalande.

Deltar ej i beslut

Socialdemokraterna och Vänsterpartiet deltar ej i beslutet gällande Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

Moderaterna
Centerpartiet
Liberalerna
Kristdemokraterna
Miljöpartiet

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2022-02-17

TRN 2021-0228

Yttrande över Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Förslag till tilläggsbeslut
Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta enligt förvaltningens förslag med följande tillägg:

Huddinge kommuns planering för en hög befolkningstillväxt kan förhoppningsvis ha en positiv inverkan på bostadsbyggandet och att kommunen når sitt bostadsmål fram till 2035.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplaneringsnämnden

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-17

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Ärende 6
TRN 2021-0228

Särskilt uttalande gällande Yttrande över Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Bostadsbristen är akut och behovet av bostäder ökar ytterligare när befolkningen växer snabbt. Det råder idag stor brist på hyresrätter med rimliga hyror som vanligt folk har råd att efterfråga i kommunen speciellt när Huddinge har färre hyresrätter och fler äganderätter jämfört med länet. En särskild prioritering bör därför vara att få till fler hyresrätter så att unga kan flytta hemifrån, äldre kan flytta från sin villa och så att de som vill bo i hyresrätt kan göra det.

Var du bor i vårt län ska inte avgöra vilken tillgång du har till vård. Dessvärre har marknadsstyrningen och privatiseringarna av närsjukvården inneburit att mottagningar öppnar där det är lönsamt snarare än där behoven är som störst.

Under lång tid har det därför saknats vård på i de södra delarna av länet, inte minst på Södertörn, och Huddinge är inget undantag. Som en konsekvens av detta tvingas huddingeborna åka in till Liljeholmen för att få viss vård, inte minst på obekväma tider. Socialdemokraterna värnar även den barn- och ungdomspsykiatriska mottagningen i Huddinge, och ser därför med stor oro på de centraliseringsplaner som föreslagits av den blågröna majoriteten vad gäller BUP.

Den demokratiska kontrollen över utbyggnaden av vård behöver återtas. Vi ska bygga ut vården där det behövs, inte där det är lönsamt. Inte minst handlar det om att vården ska vara en aktiv part när vår region växer och nya stadsdelar tar form. Idag är regionen tvärtom passiv, och lämnar nyetableringen helt i handen på marknaden. Socialdemokraterna menar därför att regionen behöver ta sitt ansvar för att säkerställa etablering av vård i Flemingsberg och Kungens kurva i takt med nybyggnationen i denna stadsdel, i god dialog med kommunen. Hela länet och i synnerhet de regionala stadskärnorna måste ha tillgång till god vård.

Robert Johansson (S) m.fl

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-17

TRN 2021-0228

Tillväxt- och regionplanenämnden
Ärende 6

Yttrande över Vårt framtida Huddinge – översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Vi i Vänsterpartiet tycker att synpunkterna förvaltningen ger uttryck för i sitt förslag till yttrande avseende reviderad översiktsplan för Huddinge kommun i stort är rimliga och bra. Förvaltningen understryker bland annat vikten av samordning i arbetet med de stora regionala transportinfrastrukturinvesteringarna i utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd samt utvecklingen av Flemingsbergs bytespunkt. Förvaltningens synpunkter på vägplanen gällande Tvärförbindelse Södertörn väg 259, visar med all tydlighet att Tvärförbindelsen omöjliggör den i Sverigeförhandlingen framförhandlade Spårväg Syd. Detta är allvarlig kritik, och för oss i Vänsterpartiet är det självklart att det är Spårväg Syd som måste prioriteras, och Tvärförbindelse Södertörn begravs en gång för alla. Det är viktigt att det görs tydligt för Huddinge kommun att det inte går att få både Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn.

§ 21
Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

TRN 2021-0230

Sammanfattning

Infrastrukturdepartementet har genom Trafikverket remitterat ärendet Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, till Region Stockholm för yttrande. Den nationella planen, som bland annat innehåller medel för drift och investeringar i den statliga infrastrukturen samt medfinansiering till regioner och kommuner, har stor betydelse för Region Stockholms möjlighet att uppnå mål avseende hållbarhet och regional utveckling. Exempelvis medfinansieras utbyggnaden av tunnelbana och spårväg från den nationella planen och pendeltågstrafiken bedrivs på Trafikverkets spår.

Region Stockholm anser att planförslaget saknar ett regionalt perspektiv och missar de särskilda utmaningar och möjligheter som finns i Stockholmsregionen. I storstadsområden finns större förutsättningar för att styra över mobilitet till hållbara transporter och därmed bidra till hela landets klimatomställning.

Region Stockholm anser att medel för trimningsåtgärder i större utsträckning ska tillfalla åtgärder för ökad kapacitet och tillgänglighet, och åtgärdsområdet för medfinansiering av cykelåtgärder kan med fördel vara större. Ett motsvarande åtgärdsområde kan också införas för medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder.

Region Stockholm ser positivt på att planförslaget tar utgångspunkt i gjorda överenskommelser enligt principen "lagt kort ligger" så att viktiga påbörjade investeringar kan fullföljas. Det är positivt att Tvärförbindelse Södertörn får full finansiering. Fördyringar av objekt i planen gör att det inte finns medel för nya investeringar. Region Stockholm vill trycka på vikten av att Trafikverket får i uppdrag att arbeta med kostnadskontroll, samt att de även föreslår lösningar på de faktorer som påverkar kostnaden för infrastrukturprojekt.

Region Stockholm anser att utbyggnad av nya stambanor tränger ut andra nödvändiga investeringar och att dessa med fördel kan ges en särskild finansiering.

Region Stockholm anser att regeringen med fördel kan peka ut så kallade brister inom kollektivtrafiken för att möjliggöra investeringsobjekt i kommande planer. Bristerna är behov av utrymme för kollektivtrafik på väg- och gatunätet (framförallt stombusstrafik), genomförandeplan om

utvecklad pendel- och regionaltågstrafik samt utbyggnad av spårväg och tunnelbana.

Beslutsunderlag

1. Regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande
2. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Ledamoten Malin Fijen Pacsay (MP) och ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) yrkar bifall till Miljöpartiets förslag till beslut.

Ledamoten Peter Wallmark (SD) yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut.

Proposition

Ordförande ställer de båda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt regionledningskontorets och trafikförvaltningens förslag till beslut.

Ordförande frågar sedan om avslag eller bifall på Sverigedemokraternas förslag till tilläggsbeslut och finner att nämnden avslår förslaget.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Reservation

Ledamoten Malin Fijen Pacsay (MP) och ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler reservation till förmån för Miljöpartiets förslag till beslut.

Ledamoten Peter Wallmark (SD) anmäler reservation till förmån för sitt eget förslag till tilläggbeslut.

Särskilt uttalande
Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) anmäler ett särskilt uttalande från Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna.

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) anmäler ett särskilt uttalande.

Ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler ett särskilt uttalande.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

miljöpartiet de gröna
REGION STOCKHOLM

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-07

TRN 2021-0230

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Med hänvisning till det, av riksdagen beslutade, klimatpolitiska ramverket och de transportpolitiska målen anser vi att det remitterade förslaget till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 har stora brister. Vi anser att förslaget kraftigt försvårar möjligheten att nå satta klimatmål och innebär stora negativa konsekvenser för Stockholmsregionens utveckling.

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar följande:

1. Miljöpartiets förslag till yttrande utgör Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Miljöpartiets förslag till yttrande

Sammanfattning

Det övergripande målet i det klimatpolitiska ramverket är att Sverige senast år 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Ramverket innehåller även etappmål på vägen mot det långsiktiga målet, bland annat att utsläppen 2030 från inrikes transporter ska vara minst 70 procent lägre än år 2010 vilket är i linje med de transportpolitiska målen. Merparten, 93 procent, av utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter kommer från vägtrafiken- Region Stockholm anser därför att det är av central betydelse att de klimatpolitiska målen får styra över föreslagna investeringar i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Region Stockholm anser att planförslaget saknar ett regionalt perspektiv och missar de särskilda utmaningar och möjligheter som finns i Stockholmsregionen. I storstadsområden finns bättre förutsättningar för att styra över mobilitet till hållbara transporter och därmed bidra till hela landets klimatomställning. Planförslaget innehåller inga investeringar i ny infrastruktur för spårtrafik i Stockholmsregionen, trots att behovet är

mycket stort. Istället innebär förslaget satsningar för ökad vägtrafik med ökade klimatutsläpp som följd.

Särskilt anmärkningsvärt är byggandet av motorvägsprojektet Tvärförbindelse Södertörn. Projektet är främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik vilket ökar bilens konkurrenskraft mot andra trafikslag såsom cykel och kollektivtrafik i hela Stockholmsregionen. Detta går emot målsättningar om ökat resande med kollektivtrafik och cykel framför resande med bil. Detta gör att Tvärförbindelsen avsevärt kommer försvåra möjligheten att nå klimatmålen.

Region Stockholm anser att planförslaget inte ligger i linje med fyrstegsprincipen när det gäller vägtrafiken. Fyrstegsprincipen ska vara vägledande och särskilt fokus läggas på steg 1 och 2-åtgärder; förändrade transportsätt och trimningsåtgärder, istället för om- och nybyggnationer.

Åtgärdsområdet för medfinansiering av cykelåtgärder kan med fördel vara större. Ett motsvarande åtgärdsområde bör också införas för medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder.

Övergripande synpunkter
I förslaget finns för Stockholmsregionen inga nya investeringar i infrastruktur för spårtrafik. Förslaget innebär istället stora investeringar för vägtrafik. Dessa investeringar kommer leda till ökad trafik på väg och därmed ökad klimatpåverkan från trafiken. Många av de investeringar som föreslås kommer därför försvåra för möjligheten att nå klimatmålen enligt Trafikverkets egna beräkningar. Förslaget ligger inte i linje med det klimatpolitiska ramverket eller de transportpolitiska målen om att sänka trafikens klimatpåverkan med 70% sitt 2030. Investeringar i kapacitetsstarka och hållbara trafikslag måste istället prioriteras framför nya och bredare vägar. Ökad vägtrafik riskerar också att leda till framkomlighetsproblem i andra delar av trafiksystemet när de vägburna transporternas attraktivitet ökar. För Stockholmsregionen har ökad trängsel allvarliga konsekvenser för den fortsatta utvecklingen, miljön och bland annat arbetsmarknaden.

Investeringar i vägnätet kan på vissa ställen vara motiverat men fokus bör ligga på steg 1 och 2-åtgärder. Det vill säga att i första hand överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. I andra hand utföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Det remitterade förslaget lägger allt för stor vikt vid steg 3 och 4-åtgärder genom att i första hand föreslå ombyggnationer eller byggande nya vägar. Det är dåligt ur både samhällsekonomiskt och klimatmässigt perspektiv och innebär därmed kraftiga avsteg från Trafikverkets egen strategi för investeringar.

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner med 23 procent av Sveriges befolkning, men cirka 40 procent av befolkningstillväxten det senaste decenniet. Befolkningen beräknas öka till 2,8 miljoner invånare år 2030 och till 3,4 miljoner invånare år 2050. För att klara den kraftiga befolkningstillväxten och samtidigt minska klimatutsläppen finns ett stort behov av utvecklad och ny infrastruktur för hållbara och transporteffektiva lösningar, såsom spårburen kollektivtrafik och gods på järnväg och vatten. Förslaget möter inte detta behov vilket riskerar att få stora konsekvenser för klimatet och Stockholmsregionen.

En genomgående svaghet i planförslaget är att det regionala perspektivet är nedtonat i förhållande till det nationella perspektivet. Beskrivningar av storstädernas behov och förutsättningar saknas i stort helt. Storstäderna beskrivs som noder mellan vilka det görs långväga resor och transporter, inte som de områden inom vilket huvuddelen av transportarbetet i landet faktiskt sker och där de största behoven finns. Detta riskerar innebära fortsatt stor och fördjupad kapacitetsbrist, förlängda restider och ökad klimatpåverkan.

En annan svaghet är att kostnadsökningar i befintliga projekt tar en större del av det befintliga utrymmet för nya angelägna investeringsobjekt. Trafikverket behöver se över sina planeringsprocesser för att säkerställa en bättre kostnadskontroll. Trafikverket behöver också föreslå lösningar på de faktorer som påverkar kostnaden för infrastrukturprojekt, bland annat olika nationella regler och krav som idag ställs på ny infrastruktur och som i många fall förlänger tiden för genomförande och fördyrar projekten.

I dagsläget råder kapacitetsbrist i stora delar av transportsystemet i Stockholms län och den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln bedöms uppgå till 6 miljarder kronor årligen. Bristande framkomlighet och svårigheter att förutse transporttider blir hinder för näringslivets transporter och försämrar Stockholms, och därmed Sveriges, konkurrenskraft. Uteblivna infrastrukturinvesteringar kan påverka utvecklingen negativt genom förmågan att attrahera företag och kompetens. Trängsel och långa restider skapar tillgänglighetsbrister som bidrar till segregation och motverkar utvecklingen i socioekonomiskt svagare områden. Det försvårar arbetspendling som i sin tur gör det svårt för invånarna att få ihop livspusslet.

Att Stockholmsregionens och andra storstadsregioners särskilda behov inte belyses i planen är allvarligt då en stor del av utvecklingen i storstäderna på olika sätt är beroende av den nationella planen. I Stockholmsregionen sker en stor del av resandet, bland annat hela pendeltågsresandet, på den statliga infrastrukturen. Därtill kommer den nationella planens roll som

nödvändig medfinansiär av regionala investeringar i tunnelbana och spårväg, en roll som till stora delar är en följd av trängselskattens utformning som statlig skatt. Det remitterade förslaget saknar dock nya investeringar i kapacitetsstark kollektivtrafik.

Transportsystemets brister i Stockholms län och dess påverkan på övriga samhället får också så stora konsekvenser att de på olika sätt är av nationellt intresse, inte minst eftersom hälften av landets skatteintäkter kommer från Stockholms läns invånare. Till Stockholms län sker en stor nettoinpendling från övriga län i östra Mellansverige, liksom i allt högre grad från övriga landet. En förutsättning för att uppnå nationella transportpolitiska mål och klimatmål är att Stockholmsregionens invånare i större utsträckning än andra väljer bort bil till förmån för kollektivtrafik, gång och cykel, vilket i sin tur kräver investeringar i till exempel utökad spårtrafik och kapacitetsstark kollektivtrafik, bytespunkter och cykelinfrastruktur.

Medel för utveckling av transportsystemet

Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet (7.1.2)
Region Stockholm ser att planförslaget saknar finansiering av viktiga järnvägsobjekt, där delåtgärder istället kommer vara nödvändiga att finansiera genom medel från trimningsåtgärder inom framförallt delområdet kapacitet och kvalitet. Andelen medel till området tillgänglighet behöver utökas för att rymma detta.

Samfinansiering av cykelåtgärder i länsplaner (7.1.2)
Region Stockholm ser positivt på möjligheten att från nationell plan medfinansiera cykelinvesteringar i länsplanerna, även om det med åtgärdsområdets storlek blir begränsat med medel per region. Det är också oklart hur medlen ska fördelas. Region Stockholm anser att detta behöver klargöras till fastställd nationell plan. I förslag till länsplan för Stockholms län läggs 1,8 miljarder kronor på cykelåtgärder. Detta kan ställas mot de 1,7 miljarder som satsas på cykel i nationell plan. Region Stockholm anser att det är nödvändigt att kraftigt höja anslagen för medfinansiering av cykelåtgärder.

Behov av möjlighet till samfinansiering av kollektivtrafikåtgärder
Utöver åtgärdsområden för medfinansiering av regionala åtgärder inom cykel och trafiksäkerhet kan motsvarande åtgärdsområde med fördel också införas för åtgärder inom kollektivtrafik. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet och resandet med kollektivtrafik istället för bil behövs stora investeringar i både befintligt kollektivtrafiksystem och för utökad spårtrafik. I Stockholms län utförs även en stor andel av kollektivtrafiken på

det regionala vägnätet och det är viktigt att medel finns för exempelvis anläggande av busskörfält, oavsett vem som är väghållare.

Stadsmiljöavtal (7.2)
Region Stockholm anser att stadsmiljöavtalen varit och är en framgångsrik medfinansieringsform, där kravet på motprestationer knyter investeringen till en bredare samhällsutveckling med ett gemensamt mål. Detta ligger i linje med regional infrastrukturplanering i vilken infrastrukturutvecklingen ska stödja en regional och oftast geografiskt beskriven målbild. Storstadsområdena särskiljer sig från resten av Sverige genom en större uppdelning av nyttor och ansvar för trafiksystemet mellan stat, region och kommuner. I en sådan miljö är olika former av avtalsplanering nödvändig för att kunna skapa hållbar utveckling av transportsystemet med minskad klimatpåverkan från trafiken som följd. Region Stockholm stödjer Trafikverket i att stadsmiljöavtalen inte ska fördelas geografiskt rättvist utan där de gör störst nytta.

Namngivna investeringar

Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm – utredning (7.3.4)
Stockholm C som nod i det svenska trafiksystemet gör att utformningen av Stockholm C med olika kringfunktioner sannolikt är ett av de mest strategiska ställningstaganden som kan göras i det svenska transportsystemet och påverkar hur hela landets järnvägstrafik kan bedrivas. Att ta höjd för behovet av kraftigt ökad tågtrafik med attraktiva och konkurrenskraftiga restider är därför av stor vikt både för transportsystemet och i klimatarbetet. Utformningen av stationen påverkar också resenärsflödena och trängseln i underjordskomplexet T-centralen/pendeltågsstationen Stockholm City/framtida Roslagsbanestationen och flöden i gatumiljön. Därför behöver kapacitetsförstärkningar och bytespunktens funktion vara styrande i exploaterings-projektet och ett nära samarbete behöver etableras med Region Stockholm i planeringen av bytespunkten.

För Region Stockholms del är det viktigt att en ombyggnad av Stockholm C och dess kringfunktioner ger stöd för, och stimulerar, en önskad trafikutveckling; där en större del av tågtrafiken är genomgående förbi Stockholm C, så att tåg söderifrån kan fortsätta till stationer norr om Stockholm C.

Ostkustbanan, fyra spår Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm (7.3.5)
Utbyggnad till fyra spår mellan Stockholm och Uppsala är av största vikt för att effektivisera arbetspendlingen mellan Stockholm och för att skapa synergieffekter för båda arbetsmarknaderna. Utöver detta är utbyggnaden

till fyra spår viktigt för att möjliggöra bostadsbyggande och stadsutveckling i anslutning till ostkustbanans sträckning mellan Stockholm och Uppsala. Nuvarande förslag full om finansiering först efter 2033 innebär att utbyggnaden riskerar att försenas. Region Stockholm ser därför behov av att ytterligare medel tillförs inom planperioden för att säkerställa utbyggnad i den takt som tidigare planerats.

E4/Väg 259, Tvärförbindelse Södertörn (7.5.3.2)
Tvärförbindelsen är, trots förbättringar för kollektivtrafik och cykel, främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik vilket ökar bilens konkurrenskraft mot andra trafikslag så som cykel och kollektivtrafik. Trafikverkets egen trafikprognos visar på en kraftig ökning av trafikmängden jämfört med idag. Detta går helt på tvärs emot målsättningar om ökat resande med kollektivtrafik och cykel framför resande med bil. Detta gör att Tvärförbindelsen avsevärt kommer försvåra möjligheten att nå klimatmålen. Tvärförbindelsen främjar dessutom utglesad bebyggelse och vanebildning med ökade transportbehov och klimat- och miljöpåverkan som följd. Vägens planerade sträckning går genom områden med höga värden för natur och friluftsliv. Dessa värden riskerar att förloras eller kraftigt försvagas. Region Stockholm vill därför lyfta behovet av investeringar i andra alternativ för att lösa utmaningar för gods och persontransporter, såsom kapacitetshöjande investeringar för järnväg och dubbelspår till och från hamnen i Norvik och utbyggd infrastruktur för att möjliggöra godstrafik på vatten.

Tvärförbindelsen planeras byggas delvis parallellt med Spårväg syd och projekten bedöms påverka varandra. Planeringen och den planerade byggnationen behöver därmed samverkas nära med, och ta hänsyn till, Region Stockholms byggnation av Spårväg syd. Om Tvärförbindelsen byggs måste utformningen av Tvärförbindelsen och dess anslutningar också i större utsträckning ge goda förutsättningar för en konkurrenskraftig stombusstrafik.

Nya stambanor för höghastighetståg (7.6)
Behovet av nya stambanor från Stockholm mot dels Göteborg och dels Malmö är stort. Redan idag innebär den höga trafikmängden problem för transporter av både människor och gods. Ytterligare ökat tågresande för att möta klimatmålen är svårt med dagens spårkapacitet. För att göra tåget till ett konkurrenskraftigt alternativ till exempelvis flyg behöver restiderna kortas. Region Stockholm anser att utbyggnad av höghastighetsbanor behövs men ska ske med separat finansiering för att inte riskera att tränga undan andra nödvändiga investeringar. Region Stockholm delar Trafikverkets bedömning att annan finansiering är nödvändig för att effektivisera genomförandet, minska negativ påverkan på andra projekt, och säkerställa tidigare realisering av nyttorna.

Smidiga, snabba och bytesfria resor mellan städers centrala delar ökar tågets attraktivitet och är därför en viktig aspekt i det fortsatta arbetet med de nya stambanorna. Utifrån nuvarande planering, där stambanorna ansluter till befintlig järnväg i Järna, kommer problem för övrigt transportsystem uppstå. Om enbart Sverigeförhandlingens sträckningar för nya stambanor blir verklighet kommer trafiken behöva ledas in på befintligt spår mellan Järna och Stockholm C. Detta kommer leda till ökad trängsel i ett redan pressat system och riskera att tränga ut pendeltåg och regionaltåg. För Region Stockholm är det angeläget att stambanorna och de med övriga järnvägsnätet gemensamma funktionerna stödjer Stockholmsregionens behov av förbättrad tillgänglighet mellan olika länsdelar och delar av storregionen Stockholm - Mälardalen. Planeringen för nya stambanor behöver därför inkludera nyinvesteringar i kapacitetsstarka spår mellan Järna och Stockholm C.

ERTMS och andra järnvägstekniska system (7.9)
Region Stockholm anser att införandet av ERTMS (ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar) på olika sträckor i större utsträckning ska underordnas och ses som del i andra utvecklingsprojekt.

Inom SL-pendelns område behöver införandet av ERTMS ingå som del i en, mellan Region Stockholm och Trafikverket gemensam, större plan för att öka kapaciteten i pendeltågssystemet; inklusive att antalet tåg genom Citybanan kan ökas till först 20 och sedan 24 tåg per timme, i enlighet med åtgärdsförslagen i Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm (Trafikverkets publikationer; 2020:151). Region Stockholm förväntar sig statlig finansiering av ombordutrustning ERTMS.

E4/E20 Förstärkning Södertäljebron (8.6.4)
Region Stockholm stödjer att planförslaget innehåller förstärkning av Södertäljebron med nya körfält men vill påpeka behovet av lösningar som syftar till att flytta godstransporter från väg till spår och vatten.

Behov av ytterligare investeringsobjekt

Region Stockholm anser att Trafikverkets förslag till Nationell plan saknar viktiga och prioriterade objekt för att trafiksystemet och infrastrukturen i Stockholmsregionen ska fungera. I Trafikverkets förslag till nationell plan ingår inte nedanstående planmogna objekt, vilka Region Stockholm anser ska lyftas in i planen.

Märsta och Årstaberg stationer
Inför framtagandet av planer tecknades en överenskommelse om samfinansiering med medel från nationell plan, länsplan och Region

Stockholms medel för ombyggnation av Årstaberg bytespunkt, samt en avsiktsförklaring om medfinansiering från Sigtuna kommun och Region Stockholm av Märsta station. Båda objekten ingår i den lista på åtgärder som definierats i Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm.

Ombyggnaden av Märsta station syftar till att åtgärda grundläggande personsäkerhetsbrister, utveckla uppställningskapaciteten i pendeltågs-systemet och trimma kapaciteten på den hårt belastade sträckan mellan Stockholm och Uppsala. Projektet omfattar en ny station för att regionaltågsresenärer ska slippa korsa tågspår i plan, och en tillräckligt lång plattform för att hela regionaltåget ska rymmas vid plattform. Om ombyggnaden inte läggs in som objekt i nationell plan kommer medel från andra delar av planen behöva tillföras, för att hantera de olika brister som projektet avser att lösa; såsom åtgärdsområden och ERTMS-projektet. Region Stockholm anser att det vore bättre att regeringen beslutar genomföra åtgärderna samlat inom ramen för det mellan Trafikverket, Region Stockholm och Sigtuna kommun överenskomna objektet.

Ombyggnaden av Årstaberg syftar till att skapa utrymme för ökat resande till en station som redan idag är överbelastad och som framöver också ska utgöra bytespunkt till den, i Sverigeförhandlingen överenskomna, kommande tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan. En utbyggnad till en trespårsstation innebär också ett steg för att möjliggöra utökad pendeltågstrafik genom Citybanan och underlätta störningshantering i pendeltågstrafiken, vilket är ett nationellt intresse.

Signaltrimning ostkustbanan
För att fullt ut kunna nyttja Citybanan och möjliggöra utvecklingen av pendel- och regionaltågssystemet behöver anslutande banors signalsystem trimmas till samma nivå som Citybanan. På Ostkustbanan innebär trimningsåtgärderna relativt kostsamma ställverksbyten vilket gör att de faller över 100 miljonersgränsen och behöver bli ett namngivet objekt. Om objektet inte kommer med i den nationella planen behöver kostnaderna bäras inom ERTMS-projektet.

Märstastråket
I Stockholms län finns stor potential för ökat cyklande, men endast 20 procent av det utpekade regionala cykelvägnätet är utbyggt. Stråket är ett viktigt stråk för arbetspendling och går längs det nationella vägnätet. Cykelstråket Märstastråket Norrtull-Kista kräver nationell finansiering för att byggas ut och behöver därmed finnas med i den fastställda nationella planen.

Förslag på utpekade brister för fortsatt utredning (7.12)

Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet
Region Stockholm ser positivt på att behov av utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna pekas ut som brist. Bristen kan generaliseras till att också täcka in andra funktioner i gaturummet, såsom kapacitet i och utrymme för terminaler och bytespunkter. Behovet av ombyggnationer för att möjliggöra för högvärdig kollektivtrafik på väg kan anses stort och bör ligga till grund för fortsatt utredning.

Fördjupad utredning av stråket Stockholm – riksgränsen - Oslo, kapacitetsproblem och långa restider
Region Stockholm ser positivt på att sträckan Stockholm – Oslo pekas ut som en brist. Den bör skyndsamt utredas i samma sammanhang som de nya stambanorna, inte minst för att säkerställa kapacitet och framkomlighet in mot Stockholm C. Utredningens fokus bör ligga på hela sträckan och inte bara sträckan mellan Karlstad och riksgränsen. De brister som har påverkan på sträckan Oslo-Stockholm, bland annat investeringar på Värmlandsbanan och Mälarbanan, bör därför inkluderas.

Behov av ytterligare utpekade brister

Region Stockholm ser därutöver behov av att regeringen pekar ut nedanstående brister. I likhet med den föreslagna bristen avseende högvärdig kollektivtrafik på väg är detta brister med komplexa planeringsförutsättningar, där staten på olika sätt har nyckelroller och med en betydelse som är av nationellt intresse.

Genomförandeplan för ökad kapacitet i pendel- och regionaltågstrafiken
Framförallt stora delar av Stockholmsregionens yttre delar, men också delar av Sörmlands- och Uppsala län, är beroende av att pendeltågstrafiken kan fortsätta utvecklas i takt med det snabbt ökande resandet. Ökad samplanering mellan pendel och regionaltåg kan också öka tillgängligheten till större arbetsmarknader från Stockholmsregionens yttre delar och inte minst från den socioekonomiskt svagare södra regionhalvan.

En samsyn finns mellan Region Stockholm och Trafikverket om inriktningen i form av Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm. Ansvaret för att genomföra åtgärder avseende investeringar och trafikering är delat mellan olika parter och behöver följas upp av en gemensam genomförandeplan. Inriktningen behöver också påverka andra utredningar och projekt, som utbyggnad av nya stambanor, ombyggnation av Stockholm C, införande av ERTMS, samt utökad kapacitet Järna – Stockholm.

Finansiering av kapacitetsstark trafikinfrastruktur till större stadsutvecklings- och nybyggnadsområden
För att säkerställa att nödvändigt bostadsbyggande kommer till stånd och att större nybyggnadsområden utformas och trafikförsörjs på ett hållbart sätt krävs att planering och utbyggnad av storskalig kollektivtrafik byggs i samma takt. Ett exempel på detta är planerad nedläggning och exploatering av den mark där Bromma flygplats ligger idag. Ny tunnelbana till den nya stadsdelen krävs och finansiering av densamma säkras. En förutsättning för att Region Stockholm ska kunna bygga ut kapacitetsstark kollektivtrafik är att delar av finansieringen kan tillföras från andra parter såsom exploatörer, stat och kommuner. För att göra detta på ett effektivt sätt krävs statlig samordning och förhandling.

Staten har här en roll att facilitera förhandlingar om paketåtgärder liksom att kunna tillhandahålla nödvändig medfinansiering från planmedel och exempelvis trängselskatt eller stadsmiljöavtal.

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT TRN 2021-0230
2022-02-17

Tillväxt- och regionplanenämnden
7

Yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sverigedemokraterna ser rent generellt positivt på Trafikverkets förslag. Det grundar sig i gjorda överenskommelser samt att "lagt kort ligget"-principen kvarstår. Många viktiga projekt för Stockholm är med och nu har även Tvärförbindelse Södertörn fått full finansiering, vilket är nödvändigt för att regionen ska kunna växa. Tvärförbindelse Södertörn minskar också trycket på många av de södra trafiknoderna. Tyvärr har fördyrningar av vissa projekt gjort att flera nya investeringar får vänta. Vi ser det som nödvändigt att Trafikverket jobbar med att i sina kostnadskontroller tillser att skapa utrymme för framtida nyinvesteringar samt föreslår lösningar på de kostnadsökningar som dyker upp.

Vi har tidigare påpekar vikten av infrastrukturinvesteringar i Stockholm då regionen redan lider av ett stort infrastrukturunderskott. Den stora kapacitetsbristen inom transportsystemet skapar trängsel på internationella storstadsnivåer och den samhällsekonomiska kostnaden har beräknats till 6 miljarder om året. Staten behöver därför ta ett större ansvar för att se till att de tillsammans med Region Stockholm kan komma i kapp infrastrukturunderskottet. Konsekvenserna för detta underskott är inte enbart trängsel och långa restider för individen, det påverkar också näringslivet och transportsystemet negativt.

De investeringar Sverigedemokraterna anser saknas från den nationella planen för Region Stockholms del och som bör inkluderas är:

- Östlig förbindelse
- E18 Vallentuna
- Bredda Löttingetunneln
- Trafiksatsningar på Värmdö

Sverigedemokraterna föreslår därför Tillväxt- och regionplanenämnden besluta:

1. Tillväxt- och regionplanenämnden ges i uppdrag att tillägga ovanstående punkter i utlåtandet till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-17

TRN 2021-0230

Moderaterna

Centerpartiet

Liberalerna

Kristdemokraterna

Tillväxt- och regionplanenämnden

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Särskilt uttalande

Den nationella planen har en stor betydelse för Region Stockholms möjlighet att uppnå sina mål inom hållbarhet och regional utveckling. Förslaget som ligger på bordet har dock inte tagit hänsyn till storstädernas behov, utmaningar och förutsättningar.

År 2019 bodde knappt 2,4 miljoner människor i Stockholms län, vilket är 23 procent av Sveriges invånare. Stockholmsregionen är Sveriges tillväxtmotor och står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP (RUFS 2050) och hälften av statens skatteintäkter. Vi har samtidigt en kraftig befolkningstillväxt och år 2050 beräknas 3,4 miljoner invånare vara bosatta i vårt län. Om regeringen inte väljer att öka anslaget till infrastruktursatsningar och tar hänsyn till Stockholmsregionens unika behov riskerar det att slå tillbaka och påverka hela landet. Utan en ordentlig infrastruktur som möter de behov och utmaningar som länet har riskerar tillväxten och därefter skatteintäkterna att minska.

Utöver förvaltningens yttrande över den nationella planen vill Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna framföra följande.

Ambitionen om ett transporteffektivt samhälle behöver vara vägledande i infrastrukturplaneringen. Region Stockholms mål om 70 procents trafikandel till 2030 för kollektivtrafik, cykel och gång bör med fördel stöttas i den statliga infrastrukturplaneringen.

Därtill anser M, C, L och KD att trängselperspektivet saknas. Kostnader för trängseln i Stockholmsregionen uppgår till ca 6 miljarder kronor per år. Om regeringen vill höja ambitionerna inom klimatområdet bör den nationella planen satsa på åtgärder som minskar trängseln i våra storstäder med särskilt fokus på kollektivtrafiken, godstrafik, nyttotrafik och cykel. Det saknas också ett tydligt statligt ledarskap och en ambitiös plan för elektrifieringen av transportsektorn som är nödvändig för att vi ska nå våra klimatmål.

Moderaterna
Centerpartiet

Den nationella satsningen på infrastruktur behöver innehålla mer medel. Trots en utökad ram är Trafikverkets förslag underfinansierat sett till faktiska behov och kostnader. Antingen behöver den nationella planens omfattning öka kraftigt, eller så behöver de nya stambanorna finansieras i särskild ordning, för att inte ställa viktiga och strategiska investeringar i storstadslänen mot varandra. Om liggande finansieringslösning beslutas kommer det inte finnas medel kvar till varken järnvägssatsningar, väginfrastruktur eller cykelinfrastruktur för de kommande decennierna. I detta sammanhang kan det nämnas att Sverige enbart investerar ca en procent (1) av BNP per år i infrastruktur, vilket inte bara är lågt historiskt men också i internationell jämförelse. Som huvudstadsregion behöver Stockholmsregionen snabba järnvägsförbindelser till olika delar av landet men även internationellt. Stockholms andel av del nationella planen har även tidigare sjunkit. Den nationella planens andel för nyinvesteringar i Stockholms län sjönk ex från 20 procent till 15 procent från planeringsperioden 2014–2025 till planeringsperioden 2018–2029. Regionen tar samtidigt ett stort ansvar för finansiering av såväl statlig som regional infrastruktur under den nuvarande planperioden. Ett stort antal vägar, knutpunkter och kollektivtrafik i länet har en funktion som är av stor betydelse även för den nationella transportinfrastrukturen. Stockholms andel måste därför öka i kommande plan.

Vidare innehåller den nationella planen förutom namngivna objekt även medel för olika åtgärdsområden. M, C, L och KD anser att medel för cykelåtgärder behöver öka från förslagets 1,7 miljarder kronor. Detta kan ställas i relation till att Region Stockholm i sitt förslag till länsplan för Stockholmsregionen satsar 1,8 miljarder kronor på cykel. Hur den nationella planens medel ska fördelas har ännu inte förmedlats och M, C, L och KD föreslår därmed att de regioner som har en regional plan för cykelinfrastruktur och regionala cykelmål bör prioriteras. Vidare bör insatserna främja strategisk utbyggnad av ett sammanhängande cykelnät. Medel ur potterna bör också kunna ingå som en del i överenskommelser med kommuner, exempelvis som medfinansiering i den regionala cykelförhandling som nu har inletts i Stockholms län. Ett motsvarande åtgärdsområde för medfinansiering av åtgärder inom kollektivtrafik bör också införas.
Resandet med järnväg väntas öka med 50 procent till år 2040 och en stor del stor del av ökningen utgörs av pendling inom Mälardalen, Storstockholm, Göteborgsområdet och Skåne. Trots att ramarna till vidmakthållande utökas i jämförelse med nu gällande plan kommer funktionaliteten försämras i delar av infrastrukturen och behöver därför utökas ytterligare.

Underhåll av järnväg och vägar är så eftersatt att en underhållsskuld byggts upp. Inom en växande del av järnvägsnätet är kapacitet såväl som hastighet nedsatt på grund av eftersläpat underhåll. Efter flera år av nedprioritering och underfinansiering beräknas underhållsskulden växa till 100 miljarder kronor redan år 2033, och ytterligare 130 miljarder kronor till 2037.

Moderaterna
Centerpartiet

Anläggningarna har till följd av detta blivit störningskänsliga. Över 150 kilometer kontaktledningar har passerat sin tekniska livslängd och 75 kilometer beräknas tillkomma under planperioden. Därtill saknas årligen stora resurser för att kunna avhjälpa akuta fel och störningar. Resurser till detta måste prioriteras högre och öka betydligt i kommande plan.

M, C, L och KD vill lyfta följande särskilda åtgärdsområden som behöver aktualiseras i den nationella infrastrukturplaneringen:

Järnväg/kollektivtrafik

- Planerna för nya stambanor behöver också inkludera nya kapacitetsstarka spår mellan Järna, Stockholms Central och vidare till Arlanda. Om enbart Sverigeförhandlingens sträckningar för nya stambanor genomförs förutsätts trafiken ledas in på befintligt spår från Järna till Stockholm vilket kommer leda till svår trängsel och riskera att tränga ut pendeltåg och regionaltåg.

- Genomför objekten Märsta station, Bytespunkt Årstaberg och Upplands-Väsby station. För att klara av den ökade belastningen i kollektivtrafiken behövs ökad kapacitet och förbättrade resenärmiljöer i ett större antal regionala noder och bytespunkter, inte minst i korsningspunkter mellan radiellt och tvärgående system, för ökad nätverksfunktion och minskad sårbarhet.

- Det avtal som har skrivits mellan staten, berörda regioner och kommuner, innebär att fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala - Stockholm ska vara klar 2034. Som motprestation planerar kommunerna nu för att bygga tiotusentals bostäder och regionerna investerar miljardbelopp i ny kollektivtrafik. För att få ut den fulla nyttan av de satsningar som görs är det viktigt att det finns ett sammanhängande stråktänk och att Ostkustbanan inte försenas utan håller sig till tidigare överenskommen byggstart. För att kunna nyttja fyrspåret och realisera de nyttor som beskrivs behöver även nodpunkterna i järnvägssystemet utvecklas.
  Detta innefattar:
  - Trimning och plattformsförlängningar Uppsala-Gävle
  - Kapacitetsförstärkningar i hela stråket
  - Ombyggnad av Märsta station
  - Tidigare överenskommen byggstart (nationell plan 2018–2029) var 2024–2029. Nu senarelagts till 2028–2033. Endast 18% av finansiering avsätts till och med 2033.

- Det är positivt att den nationella planen lyfter ett samarbete med Jernbanedirektoratet i Oslo om att utreda sträckan Oslo-Stockholm.

Däremot bör planen inkludera åtgärder mot de brister som har påverkan på sträckan Oslo-Stockholm, bland annat investeringar på Värmlandsbanan och Mälarbanan. Fokus för utredningen bör också ligga på hela sträckan och inte bara mellan Karlstad och riksgränsen.

- Förstärkt kollektivtrafik till Arlanda är nödvändig. En förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda skulle ge en ökad kollektivtrafikkapacitet till Arlanda. En kommande Stockholmsförhandling kan med fördel inkludera insatser för att stärka kollektivtrafikförsörjningen av Arlanda.

Vägtrafik

- Inom ramen för redan fattade beslut i den nationella planen behöver åtgärder i gällande plan slutföras och byggstarter påbörjas inom tidigare överenskommen utsatt tid, exempelvis tvärförbindelse Södertörn som i förslaget till nationell plan fått full finansiering. Det är avgörande att förbindelsen leder till förbättrad kapacitet i kollektivtrafiken och en ökad kollektivtrafikandel samt möjliggör effektiva godstransporter, som till och från den nybyggda Norviks hamn. Vidare är elektrifieringslösningar önskvärt för att vi ska kunna nå våra klimatmål, det är därför positivt att objektet har pekats ut som en av fyra som ska vara föremål för innovationslösningar Vid tiden när Tvärförbindelse Södertörn är färdigbyggd behöver regeringen ha nått sina mål om en elektrifierad fordonsflotta för att minska utsläppen från transportsektorn så att Stockholmsregionen inte får en ökad klimatpåverkan.

- Förstärkning på väg E4 genom en ny passage av Södertälje kanal. Passagen är en förutsättning för att minska sårbarheten och öka framkomligheten på den väg som binder samman Stockholm med hela södra Sverige. Det är även viktig för stora delar av norra Sveriges koppling till resten av landet.

- M, C, L, KD efterfrågar en satsning på utökad kapacitet på sträckan från Förbifart Stockholm och norrut till Arlanda under planperioden. Sträckan blir annars en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

- I tidigare nationell plan har Östlig förbindelse funnits med men den har lyfts bort i pågående planperiod. Regionen anser dock att behovet av åtgärder för ökad kapacitet och framkomlighet i nord-sydlig riktning som underlättar bostadsbyggande och arbetsplatsutveckling i länets centrala och östliga delar kvarstår. Åtgärder för att stärka kapaciteten måste ske med hög andel elektrifierad trafik.

- Vägunderhållet i hela länets statliga vägnät behöver säkras. Glesare delar av Stockholms län behöver få lika goda förutsättningar till säkra

Moderaterna
Centerpartiet

vägtransporter som i övriga Sverige, med tanke på vägnätet i Trafikverkets Region Stockholm har lägst andel vägar av god eller fullgod standard av alla regioner i Sverige.

Cykel

- Att staten engagerar sig för att stödja genomförandet av ett sammanhängande regionalt cykelnät med hög kapacitet.

- Staten har ett särskilt ansvar för de regionala cykelstråk som måste finansieras genom nationell plan. Därför är det av stor betydelse att tidigare förslagen av (sträckan Mörby C-Frescati) och (sträckan Norrtull-Kista) som är viktiga kopplingar nu återinförs och får klartecken för byggstart under kommande planperiod.

- Regelförenklingar för cykelväg. Det är angeläget att genomföra regelförenklingar för att underlätta utbyggnaden av regional cykelinfrastruktur. Ex väglagen och anläggningslagen.

Storstadspott

- Att en särskild storstadspott införs, i likhet med dagens pott för stadsmiljöavtal. För att uppnå en omställning av transportsystemet i storstäder krävs mer omfattande investeringar än i övriga städer i landet. Men samtidigt kan klimatnyttan av investeringar bli större eftersom hög befolkningstäthet och kortare avstånd gör det lättare för invånarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel om infrastrukturen finns och restiderna är konkurrenskraftiga med bilen.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

SÄRSKILT UTALANDE
2022-02-17

Ärende 7
TRN 2021-0233

Yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Inledning

Socialdemokraternas utgångspunkt är en Stockholmsregion där hela länet har möjlighet att växa och utvecklas och där Stockholmsregionen kommer att fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor. Stockholmsregionen har alla möjligheter till stark, jämlik och hållbar tillväxt som lever upp till klimatmålen som bidrar till den ekonomiska utvecklingen. För att Stockholmsregionen ska leva upp till sin potential och fortsätta växa med inflyttade och nyfödda stockholmare behöver all form av samhällsservice expandera. Bostäder behöver byggas och staten, regionen och kommunerna behöver investera i ökad kapacitet i transportsystemet. Det innebär att effektiviteten inom transportsystemet behöver öka samtidigt som miljöbelastningen ska minska för att uppnå klimatlagen och Parisavtalet. Därför är det särskilt viktigt att göra det enklare att använda kollektivtrafiken istället för bilen så att kollektivtrafiken blir det självklara valet, elektrifiera vägtrafiken och stärka arbetsmarknadsregionen genom bättre tvärförbindelser.

Detta är den största nationella planen genom tiderna och även den högsta avsättningen för länsplaneanslag. Det finns dock många historiska synder att kompensera för inte minst på länsplanesidan.

Infrastrukturdepartementet har genom Trafikverket remitterat ärendet Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm svarar på remissen och socialdemokraterna delar till stora delar remissvarets slutsatser. Det finns dock aspekter som vi vill förändra och prioriteringar på klimatområdet som vi vill förstärka.

Det är vår principiella hållning att lagt kort ligger och att beslutade investeringar ska fullföljas. Detta gäller exempelvis Tvärförbindelse Södertörn som är oerhört viktig för hela Region Stockholm men även för resten av Mälardalen och Sverige då den kommer möjliggöra enklare godstransporter från Norviks hamn vidare ut i Sverige samtidigt som den förstärker möjligheten att röra sig inom Södertörn men även från Södertörn till resten av Region Stockholm. Därför är vi också glada över att den i åtgärdsplanen är fullt finansierad. Samma principfasthet gäller även Mälarbanan och Fyrspår Stockholm - Uppsala. Tyvärr har inte dessa objekt fått full finansiering vilket är synd då de är viktiga för arbetspendlingen i Stockholm-Mälardalsregionen. Åtgärderna på Mälarbanan behövs för att säkra förutsättningarna för tätare trafik på pendeltåg och regionaltåg såväl som långtgående tåg. Fyrspår Stockholm – Uppsala krävs för att underlätta arbetspendlingen i en extremt tillväxtstark del av Sverige där kapaciteten redan slår i taket.

Övergripande synpunkter

Bussframkomligheten i Stockholmsregionen är undermålig och behöver förbättras i hela länet. På vissa sträckor går utvecklingen åt fel håll med försämrad framkomlighet. Utanför innerstaden är

snabb och effektiv busstrafik ofta det enda sättet att öka kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna i tid för att uppnå klimatmålet 2030. BRT-lösningar från de yttre kommunerna till relevanta knytpunkter i Stockholms kranskommuner är ett bra sätt att öka kollektivtrafikens attrakivitet och därmed resenärsandel.

Stockholmsregionen är som det konstateras i tjänsteskrivelsen en av Europas snabbast växande storstadsregioner, med starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i riket. Länet står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP. Det är även värt att poängtera att just de storstadsspecifika aspekterna av infrastrukturutvecklingen också ger storstadsområdena en unik möjlighet att gå före i elektrifiering och klimatanpassning.

Enligt det förnyade uppdraget till Trafikverket att utreda nya stambanor ska kostnaden inte överstiga 205 miljarder kronor vilket innebär besparingar. Fördyringar av redan påbörjade utbyggnader har tagit stort utrymme i anspråk i den nationella planen. Vi är fortsatt skeptiska till utbyggnaden av stambanor för höghastighetståg inom ramen för nationell plan. Ska utbyggnaden ändå genomföras får finansieringen av nya stambanor på inga villkor ställas mot utbyggnad av annan infrastruktur.

Samtidigt går stora delar av anslagen till statliga projekt som inte ökar kapaciteten regionalt, exempelvis det europeiska signalsystemet ERTMS. Vi delar synpunkten att införandet av ERTMS (ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar) på olika sträckor i större utsträckning ska underordnas och ses som del i andra utvecklingsprojekt. Enligt trafikverkets underlag har kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är ERTMS-objekt) i genomsnitt ökat med 38 procent sedan gällande plans fastställelse. Det är en orimlig kostnadsutveckling som utarmar planutrymmet och ERTMS står för nästan en tredjedel av fördyringen inför bedömningen av kostnadsanspråken.

Behov av ytterligare utpekade brister

Tunnelbanans utbyggnad är viktig för Stockholmsregionens fortsatta utveckling. Därför behöver nästa steg börja planeras. Inte minst då detta är tunga investeringar som tar tid att genomföra. Därför ser vi att en sammanlänkning av Hjulsta-Barkarby är nästa naturliga steg att ta. Utbyggnaden av tunnelbanans blå linje som pågår till Barkarby just nu har planerad trafikstart år 2026.

I den utbyggnaden som sker förbereds det för att kunna förlänga tunnelbanan från Barkarby. Hjulsta är också förberett sedan tidigare för en förläggning som planerades redan i Dennispaketet på 90-talet. Tunnelbana från Hjulsta till Barkarby kan stärka den sociala hållbarheten i området och underlätta för arbetstillfällen, samt i viss utsträckning motverka segregation samt möjliggör för en ny typ av genomgående trafikering. Även det här tunnelbaneprojektet bör delfinansieras med byggnation av nya bostäder.

Behovet av en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal är viktig, inte minst för exportindustrin. Förbindelsen säkrar nationellt viktiga industriers transporter och personalförsörjning samt Stockholmsregionens väganslutning till Södra Mälardalen och vidare. Vi ser att kapaciteten ytterligare behöver förstärkas, utöver den kapacitetsförstärkning som görs på befintlig bro.

Bussframkomligheten i Stockholmsregionen är undermålig och behöver förbättras i hela länet. På vissa sträckor går utvecklingen åt fel håll med försämrad framkomlighet. Ett aktivt arbete med att

inventera nya effektiviseringar och identifiera möjligheter att införa BRT-system på exempelvis på väg 222 (Stockholm – Ingarökrysset), väg 275 (Akalla – Sollentuna), väg 259 (Tvärförbindelse Södertöm), väg 261 (Brommaplan – Ekerö) samt möjligheten att koppla på Södertälje, väg E4/E20 på Stockholmsbågen. Även Förbifart Stockholm bör förberedas för kapacitetsstark kollektivtrafik såsom BRT-lösningar.

Staten måste också ta höjd för behov av nya investeringar som följer av ökad tågtrafik som ett resultat av nya stambanor såsom Ostlänken, exempelvis den trånga sektorn mellan Järna och Stockholms central. För att nya stambanor för höghastighetståg ska bidra till ökad tillgänglighet till och från Stockholm måste sträckningen även till Arlanda flygplats lösas ut. Arlanda flygplats har stor betydelse för Stockholmsregionen och Sverige. Höghastighetståg söderifrån måste anslutas till Arlanda flygplats via Stockholms central. Annars kommer Arlandas ställning gentemot Kastrup undergrävas och det kan inte accepteras.

Genom Arlanda har Stockholmsregionen internationell tillgänglighet och det resulterar i tillväxt, innovation och jobbskapande. Stora delar av Sveriges internationella tillgänglighet går via Stockholmsregionen och Arlanda vilket visar på betydelsen av att öka tillgängligheten till Arlanda ur både ett regionalt och storregionalt perspektiv. Arlandas betydelse och behovet av utveckling kommer att öka när Bromma läggs ner. Coronapandemin påskyndar Brommas nedläggning, enligt en rapport från Swedavia. Efter coronapandemin behöver flyget bygga tillbaka klimatsmartare. För nationell plan innebär det både bättre kollektivtrafiktillgång på både spår, via bland annat höghastighetståg till Arlanda som nämts ovan, men även på väg genom att det nya tredje körfältet till Arlanda destineras till kollektivtrafik vissa tider. Ytterligare körfält på E4:an hela vägen till Arlanda är en viktig prioritering.

En kalkyl måste göras av samhällsnyttan kontra kostnaden och objekt med lägre samhällsnytta bör av naturliga skäl prioriteras lägre.

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-17

TRN 2021-0230

Tillväxt- och regionplanenämnden
Ärende 7

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Förvaltningens förslag till yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan innehåller många bra synpunkter avseende cykel- och kollektivtrafik. Vi i Vänsterpartiet anser dock att det är ansvarslöst och upprörande att Trafikverket under rådande klimatkris föreslår miljarder och åter miljarder till nya motorvägar. Det måste istället satsas på att bygga hållbar infrastruktur inom klimatets ram. Minimikraven måste vara att det av riksdagen beslutade klimatpolitiska ramverket följs och att planen utformas för att uppfylla de transportpolitiska målen. Förslag på byggande av Tvärförbindelse Södertörn samt nya trafikplatser, motorleder och utbyggnad av motorvägar för att hantera den ökade trafiken Förbifart Stockholm förväntas generera uppfyller inte dessa minimikrav, utan tvärtom motverkar uppfyllandet av dem.

Vi delar de synpunkter som Miljöpartiet har skrivit fram i sitt förslag till yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 och ställer oss således bakom det, och deras förslag till beslut.

§ 22
Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Östergötlands län

TRN 2021-0220

Sammanfattning

Region Östergötland har remitterat ärendet Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 för Östergötlands län, till Region Stockholm för yttrande.

Region Östergötland lyfter i sin länsplan för regional transportinfrastruktur fram kommunikationsstråket som löper från Stockholmsregionen genom Östergötland och vidare mot sydväst som ett stråk av stor betydelse för en integrerad arbets-, bostads- och studiemarknad i Östra Mellansverige. Region Östergötland beskriver att byggandet av Ostlänken är centralt för detta, vilket Region Stockholm delar uppfattningen om.
Region Stockholm ser positivt på att detta stråk lyfts fram i planen.

Beslutsunderlag

1. Regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande
2. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 för Östergötlands län
3. Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur för Region Östergötland 2022-2033

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Region Östergötland över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Östergötlands län.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

§ 23
Svar på skrivelse av Lars Bryntesson m.fl. (S) om initiativ för att stoppa arbetslivskriminaliteten i Stockholms regionen

TRN 2021-0218

Sammanfattning

Lars Bryntesson m.fl. (S) har lämnat in en skrivelse till tillväxt- och regionplanenämnden där det föreslås att Region Stockholm tar initiativ till en bred och samlad regional insats mot arbetslivskriminaliteten i Stockholmsregionen.

Regionledningskontoret avser i dagsläget inte att initiera en parallell regional struktur mot arbetslivskriminalitet utan följer pågående initiativ. Region Stockholm deltar redan i ett antal åtgärder, och bidrar gärna till fler initiativ utifrån det som Region Stockholm kan bistå och förstärka med.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Skrivelse av Lars Bryntesson, Robert Johansson, Johan Heinonen och Mervi Andersson (S) om att ta initiativ för att stoppa arbetslivskriminaliteten i Stockholmsregionen

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) och ledamoten Lars Bryntesson m.fl. (S), yrkar bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande.

Ledamoten Lars Bryntesson m.fl. (S) och ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) yrkar bifall till Socialdemokraternas förslag till beslut.

Proposition

Ordförandes förslag om bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande godkännes.

Ordförande frågar sedan om avslag eller bifall till Socialdemokraternas förslag till beslut och finner att nämnden avslår Socialdemokraternas förslag till beslut.

Ledamoten Lars Bryntesson m.fl. (S) begär votering, se bilagd voteringslista.

Ordförande konstaterar efter voteringen att Socialdemokraternas förslag till beslut avslagits av nämnden.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

> Skrivelsen av Lars Bryntesson med flera (S) anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i regiondirektörens tjänsteutlåtande.

Reservation

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) och ledamoten Lina El Yafi m.fl. anmäler reservation till förmån för Socialdemokraternas förslag till beslut.

Beslutsexpediering:
Akt

Sammanträde med tillväxt- och regionplanenämnden den 17 februari 2022

Punkt nr §23
Votering nr 1 av 1

Ledamot	Avslag	Bifall	Avstår
Gustav Hemming (C)	X		
Leif Gripestam (M)	X		
Robert Johansson (S)		X	
Hans Barje (M)	X		
Staffan Olsson (M)	X		
Arvid Öhlin (M)	X		
Erika Wing (M)	X		
Märta Martin-Åkesson (C)	X		
Reidar Österman (L)	X		
Annica Nordgren (C)	X		
Malin Fijen Pacsay (MP)	X		
Lars Bryntesson (S)		X	
Johan Heinonen (S)		X	
Sara Helge Vikmång (S)		X	
Mervi Mäkinen Andersson (S)		X	
Lina El Yafi (V)		X	
Staffan Norberg (V)		X	
Peter Wallmark (SD)	X		
Summa	**11**	**7**	

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-17

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Ärende 9
TRN 2021-0218

Svar på skrivelse av Lars Bryntesson m.fl (S) om att ta initiativ för att stoppa arbetslivskriminaliteten

Arbetslivskriminalitet skapar osund konkurrens och riskerar att slå ut seriösa företag som är viktiga för regionens näringsliv och tillväxt. Vår regions utveckling är beroende av de 100.000-tals seriösa företag och hårt arbetande människor som skapar resurser till vår gemensamma välfärd.

”Arbetslivskriminaliteten inverkar negativt på den regionala utvecklingen.” Det är den första meningen i svaret på vår skrivelse. Det i sin tur borde räcka som motivering till varför Region Stockholm bör ta initiativ till en bred samlad regional insats mot arbetslivskriminalitet.

I svaret är man positiv till en rad aktuella åtgärder mot arbetslivskriminalitet och ser gärna att regionen bidrar till fler initiativ utifrån det som Region Stockholm kan bistå och förstärka med. Samtidigt avser man inte att initiera en parallell regional struktur mot arbetslivskriminalitet. Detta framstår som motsägelsefullt. Om man menar allvar med att bistå och förstärka fler initiativ i denna viktiga fråga så bör man också vara positivt inställt till vårt förslag av en samlad regional insats mot arbetslivskriminalitet.

Vi socialdemokrater menar att samhället måste vända på varje sten för att stoppa kriminalitet. Därför kommer vi yrka bifall till förslagen i vår skrivelse.

Tillväxt- och regionplaneringsnämnden föreslås besluta följande

Att Tillväxt- och regionplanenämnden tar initiativ till en bred och samlad regional insats mot arbetslivskriminalitet

Att Regiondirektören får i uppdrag att återkomma med förslag till direktiv och sammansättning för en regional delegation mot arbetslivskriminalitet.

Att Regiondirektören får i uppdrag att återkomma med förslag till regional handlingsplan mot arbetslivskriminalitet, i syfte att denna ska vara bortrensad från regionen senast år 2025

Robert Johansson (S), Lars Bryntesson (S) m.fl

§ 24
Svar på skrivelse av Johan Heinonen m.fl. (S) om förutsättningarna för att lägga ner Bromma flygplats
TRN 2021-0219

Sammanfattning

Johan Heinonen m.fl. (S) har lämnat en skrivelse till tillväxt- och regionplanenämnden med förslag om att driva frågan om en avveckling av Bromma flygplats tillsammans med Stockholm stad. I skrivelsen ställs fyra frågor: 1, Vilka möjligheter ser Region Stockholm att lägga ner Bromma på kort sikt? 2, Vad kan regionen göra för att underlätta en nedläggning av Bromma och en överflytt av flygrörelser till Arlanda? 3, Finns det möjligheter att komma överens med Stockholm stad i frågan? 4, Vilken dialog för regionen med Västerås och Nyköping kring deras framtid?

Region Stockholm har i tidigare yttranden uttryckt att, för att en tidigarelagd avveckling av Bromma och en utveckling av Arlanda ska vara möjligt, krävs statliga investeringar för stärkt kapacitet på och kring Arlanda. Det samhällsviktiga flygets och allmänflygets behov behöver klargöras och tas omhand, inte minst är det viktigt att behoven rörande sjukvårdens flygtransporter säkras för att inte patientsäkerheten ska äventyras.

Inom ramen för Region Stockholms ansvar för regional fysisk planering och det regionala utvecklingsansvaret finns en begränsad rådighet gällande en avveckling av Bromma flygplats. Region Stockholm har däremot ett ansvar för att agera som en samlande regional röst gentemot staten.

Med stöd i RUFS 2050 bedömer regionledningskontoret att det finns goda förutsättningar för Region Stockholm att komma överens med Stockholm stad i frågan.

Region Stockholm har löpande dialog kring regional fysisk planering med Region Västmanland och Region Sörmland inom ramen för ÖMS och inom ramen för Mälardalsrådets En Bättre Sits även med Västerås och Nyköpings kommuner.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Skrivelse av Johan Heinonen, Robert Johansson och Magnus Nilsson (S) om förutsättningarna för att lägga ner Bromma flygplats

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande.

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) och ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) yrkar bifall till Socialdemokraternas förslag till beslut.

Proposition

Ordförandes förslag om bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande godkännes.

Ordförande frågar sedan om avslag eller bifall till Socialdemokraternas förslag till beslut och finner att nämnden avslår Socialdemokraternas förslag till beslut.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

> Skrivelse av Johan Heinonen m.fl. (S) anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i regiondirektörens tjänsteutlåtande

Reservation

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) och ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler reservation till förmån för Socialdemokraternas förslag till beslut.

Beslutsexpediering:
Akt

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-17

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Ärende 10
TRN 2021-0219

Svar på skrivelse av Johan Heinonen m.fl. (S) om att förutsättningarna för att lägga ner Bromma flygplats

Vi socialdemokrater tackar för svaret. Vi noterar att man i svaret i stora drag är positivt inställt till en avveckling av Bromma flygplats även om man ger uttryck för ett par frågor som fortsatt bör hanteras inför en avveckling.

Vi socialdemokrater menar att det är tydligt att Brommas tid som flygplats snart är räknad. Därför bör Region Stockholm redan nu börja förbereda för detta och försöka utröna när en tidigare nedläggning kan bli aktuell.

Tillväxt- och regionplaneringsnämnden föreslås besluta följande

Att ge regiondirektören i uppdrag att undersöka huruvida nya prognoser för flygtrafiken gäller till följd av pandemin och med tuffare klimatkrav att vänta inom EU, med syftet att analysera om nya omständigheter ger skäl att påskynda en nedläggning av Bromma flygplats.

Att ge regiondirektören i uppdrag att i samråd med Stockholm stad påbörja boende- och kollektivtrafikplanering inför flygplatsens nedläggning utifrån dess roll som strategiskt stadsutvecklingsläge i RUFS 2050

Robert Johansson (S) Johan Heinonen (S) m.fl.

§ 25
Stockholmsregionens utveckling under 2021 - Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050

TRN 2021-0177

Sammanfattning

Tillväxt- och regionplanenämnden har i uppdrag att följa upp den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084) och att årligen rapportera till regionfullmäktige. Den långsiktiga utvecklingen i Stockholmsregionen följs upp genom ett antal indikatorer. Dessa indikatorer finns från och med 2022 tillgängliggjorda via Region Stockholms hemsida där de uppdateras löpande.

Med utgångspunkt i de nio regionala prioriteringarna som Stockholmsregionens aktörer behöver kraftsamla kring på kort sikt görs en samlad bedömning för Stockholmsregionens utveckling år 2021. Utvecklingen i Stockholmsregionen kommer kommande år att påverkas av tre grundfaktorer: befolkningstillväxten (fortfarande stark om än en lägre takt än tidigare), covid-19 pandemin samt klimatomställningen. Därtill står Stockholmsregionen inför sex nyckelfrågor där kraftsamling behövs kommande år.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Stockholmsregionens utveckling under 2021 – Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050
3. Bilaga 1. Uppföljning av RUFS 2050 - underlag regionala prioriteringar

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande.

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C), 2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S), ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) och ledamoten Peter Wallmark (SD) yrkade bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Proposition

Ordförandes förslag om bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande godkännes.

Ordförandes förslag om bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut godkännes.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Stockholmsregionens utveckling under 2021 - Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 (TRN 2021-0177), godkänns och överlämnas till regionstyrelsen.

2. Tillväxt- och regionplanenämnden föreslår regionstyrelsen, föreslå regionfullmäktige att godkänna Stockholmsregionens utveckling under 2021 – Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 (TRN 2021-0177).

3. Paragrafen justeras omedelbart.

4. Nämnden anser att årets uppföljning av den regionala utvecklingsplanen är välarbetat med bra och tydliga analyser av de siffror och den statistik som presenteras. Inför nästa års uppföljning ser nämnden att uppföljningen bör kompletteras med en internationell utblick, för att kunna jämföra och analysera hur Stockholmsregionen står sig i framför allt en europeisk kontext inom flertalet målområden. Nästa års uppföljning bör även kompletteras med en redovisning av läget gällande infrastruktursatsningar i regionen, samt en redovisning av läget gällande elförsörjningen i regionen likt ett regionalt elbokslut.

Särskilt uttalande

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) anmäler ett särskilt uttalande.

Ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler ett särskilt uttalande.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

Moderaterna
Centerpartiet
Liberalerna
Kristdemokraterna
Miljöpartiet

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2021-02-17

TRN 2021-0177

Stockholmsregionens utveckling under 2021 - Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050

Förslag till tilläggsbeslut
Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta enligt förvaltningens förslag med följande tillägg:

Nämnden anser att årets uppföljning av den regionala utvecklingsplanen är välarbetat med bra och tydliga analyser av de siffror och den statistik som presenteras. Inför nästa års uppföljning ser nämnden att uppföljningen bör kompletteras med en internationell utblick, för att kunna jämföra och analysera hur Stockholmsregionen står sig i framför allt en europeisk kontext inom flertalet målområden. Nästa års uppföljning bör även kompletteras med en redovisning av läget gällande infrastruktursatsningar i regionen, samt en redovisning av läget gällande elförsörjningen i regionen likt ett regionalt elbokslut.

Tillväxt- och regionplanenämnden

SÄRSKILT UTALANDE
2022-02-17

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Ärende 11
TRN 2021-0177

Stockholmsregionens utveckling under 2021 – Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS

Socialdemokraterna välkomnar uppföljningen av den regionala utvecklingsplanen RUFS 20250 och ställer sig bakom regionledningskontorets förslag till beslut samt styrets förslag till tilläggsbeslut.

Samtidigt konstaterar Socialdemokraterna att det finns en rad områden där utvecklingen får att nå viktiga mål i utvecklingsplanen går åt fel håll eller där utvecklingstakten går för långsamt. För att nämna några områden har bostadsbyggandet under 2021 inte ökat till de nivåer som behövs för att nå målen, den inomregionala skillnaden i folkhälsa är fortsatt hög och transportsektorns klimatpåverkan är fortsatt hög även om det långsamt går i rätt riktning.

Socialdemokraterna välkomnar därför också en fortsatt diskussion i både regionstyrelse och regionfullmäktige om Region Stockholms fortsatta arbete för att säkerställa att de mål som finns i den regionala utvecklingsplanen nås – en diskussion som med fördel kan mynna ut i att regionfullmäktige tilldelar tillväxt- och regionplanenämnden ett uppdrag om att återkomma med förslag på åtgärder för att säkerställa den regionala utvecklingsplanens måluppfyllelse.

Robert Johansson (S) m.fl

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-17

TRN 2021-0177

Tillväxt- och regionplanenämnden
Ärende 11

Stockholmsregionens utveckling under 2021 – Uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050

Vänsterpartiet tackar för uppföljningsrapporten som visar läget i regionen i förhållande till RUFS 2050. Rapporten visar på en i vissa delar positiv utveckling, men tyvärr även på att mycket går åt fel håll och att den blågröna majoritetens politik inte förmår vända detta. Med det här särskilda uttalandet vill vi särskilt betona några viktiga områden. Vi vill också påminna om att rapporten inte ger någon helhetsbild av läget i regionen utan endast behandlar de områden som tas upp i RUFS 2050. Därmed utelämnas vissa viktiga aspekter.

I stora delar är vi överens med den blågröna majoriteten om beskrivningen av de problem som RUFS 2050 syftar till att lösa. Regionens klimatpåverkan måste minska, tillgången till bostäder som alla regionens invånare har råd med måste öka och fler måste få möjlighet till egen försörjning. Däremot skiljer sig våra förslag till lösningar radikalt. Medan majoritetens politik innebär ett småduttande som inte leder till någon varaktig förändring vill vi se en storskalig klimatomställning med ordentliga satsningar på den offentliga sektorn och på trygga jobb.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att politiken sedan länge har trätt tillbaka till förmån för marknadslösningar. Problemen det medför har blivit smärtsamt tydliga i och med coronapandemin. Ojämlikheten i samhället har bidragit till de höga dödstalen och regionen har varit dåligt rustad för att hantera effekterna av pandemin. Beredskapen för kriser har inte varit tillräcklig. Dessvärre är pandemin med största sannolikhet inte den sista stora kris som kommer att drabba vår region och därför borde Region Stockholm återta kommandot och ta helhetsansvar för utvecklingen i länet.

Trafik

Det mest väsentliga som Region Stockholm kan bidra med för att minska regionens klimatpåverkan är att minska utsläppen från transportsektorn. Vi behöver använda det transportsystem vi har på ett effektivare sätt. För att nå klimatmålet måste utsläppen minska betydligt snabbare än med de två procent per år som är den nuvarande takten. Därför är det grundläggande att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Tyvärr har andelen av befolkningen som reser med kollektivtrafiken minskat drastiskt under pandemin. Andelen bilresor har ökat och bilen är det dominerande trafikslaget i regionen. Denna utveckling måste brytas. Det är glädjande att antalet laddningsbara bilar ökat markant i länet 2021, men trots detta är klimatpåverkan från transportsektorn fortsatt hög.

Det är en stor utmaning att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken efter pandemin. Det innebär också svårigheter att få ihop ekonomin i kollektivtrafiken, med minskade biljettintäkter som på sikt kan leda till minskat utbud för att minska kostnaderna. Befintliga styrmedel som trängselskatt ska självklart användas för att hålla biltrafiken på en så låg nivå som möjligt. Vi anser att det är tydligt att arbetet för att fler ska resa kollektivt måste trappas upp avsevärt för att bidra till den nödvändiga klimatomställningen. Vi har stött det så kallade fördubblingsmålet: att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas från 2006 till 2030. Persontrafikens koldioxidutsläpp skulle då minska med drygt 24 procent och ge en samhällsekonomisk vinst på nästan fyra miljarder kronor. Andelen resor med cykel måste också öka.

I RUFS 2050 kom ordet resiliens med, vilket vi tycker är bra och sammanfattar den inriktning vi vill se, ett resilient samhälle som klarar förändringar. Men idag har vi i Region Stockholm inte ett resilient infrastruktursystem. Vi har flaskhalsar och sårbara partier. Vi måste använda befintliga och framtida styrmedel för att få ner antalet bilar på våra vägar och möjliggöra för fler att resa med kollektivtrafiken. Vi måste även bygga en region där färre är beroende av att resa långt varje dag och där transportarbetet totalt sett minskar. Arbetsplatser och bostäder ska byggas blandat. Vi måste åtgärda den snedfördelning som finns, med många arbetsplatser i norr och bostäder i söder. Detta måste ske genom aktiv och hållbar regional planering och inte med nya stadsmotorvägar.

Bostadsbyggandet, trafikbullernivåerna och kollektivtrafikens konkurrenskraft mellan de regionala stadskärnorna utgör områden som kräver ett fortsatt fokus för att uppnå en tillgänglig region med god livsmiljö. Det finns allvarliga målkonflikter mellan bostadsbyggande och tillgång till natur. Trafikleder skapar barriäreffekter och ger upphov till buller och luftföroreningar. Invånare i miljonprogramsområden drabbas särskilt av detta, men även många innerstadsgator har mycket dålig luft.

Klimat

De direkta utsläppen av växthusgaser minskar något. Minskningen är liten i förhållande till målet, varför utökade insatser behövs, framför allt inom transportsektorn. En fortsatt överflyttning från icke-förnybara till förnybara energikällor behövs för att länets energiproduktion ska baseras på 100 procent förnybar energi 2030. Ett ensidigt fokus på att minska utsläppen från transportsektorn kommer inte att räcka. Vi måste arbeta på alla fronter. Länets jordbruksmark och naturmark behöver bli kolsänkor i stället för utsläppskällor. Därför måste vi skapa förutsättningar för naturlig

kolinlagring genom att skydda naturmark, återställa våtmarker och uppmuntra hållbart bruk av åkermark.

Vi i Vänsterpartiet har länge varit tydliga med att vi måste mäta de konsumtionsbaserade utsläppen för att få en rättvisande bild av regionens klimatpåverkan. Det är missvisande att mäta utsläppen som produktionsutsläpp, eller utsläpp genererade inom regionen som geografiskt område, och inte ta med de utsläpp som skapas av våra flygresor utanför regionen och de varor och tjänster som produceras utanför regionen men konsumeras här. Vi är så klart glada för att konsumtionsperspektivet finns med i RUFS och ser det som oerhört viktigt att utsläpp per person alltid redovisas inklusive konsumtion. Tyvärr saknas mätdata och konsumtionsbaserade utsläpp mäts bara på nationell nivå. Vi vill kunna se de konsumtionsbaserade utsläppen även på regional nivå.

Återvinning av hushållsavfall har legat på låga nivåer under flera år. Målet är 70 procent insamling och i dagsläget ligger nivån på 32 procent, vilket är långt ifrån målet.

Bostäder

Det är allvarligt att vi ännu ett år inte når målen gällande bostadsbyggande. För tredje året i rad är "tillkommande bostäder" ett icke uppnått mål. Den allvarliga bostadsbristen beror till största delen på att borgerliga politiker i allt för hög grad litar på att marknaden ska lösa våra behov. Delmålet att minst 22 000 bostäder per år ska tillkomma nås inte. 2020 blev utfallet 14 312 bostäder, ännu mindre än föregående år.

Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen med både kollektivtrafik och bostäder är bra, men det finns problem i konstruktionen. Att kommunerna inom överenskommelsen ska vara med och delfinansiera tunnelbanans utbyggnad är kanske inte en dålig tanke. Men effekten av den finansieringsmodellen är att kommunerna löser de kostnaderna genom att sälja mark dyrt till de som ska bygga bostäder. Det gör att för mycket byggs i en prisklass där marknaden redan är mättad. Dyra bostadsrätter blir inte sålda och det är en delförklaring till att bostadsbyggandet har avtagit.

Efterfrågan på hyresrätter är däremot fortsatt hög och även dyrare hyresrätter blir uthyrda. Men det stora behovet är hyresrätter som utan att tulla på byggnormer ändå kan hyras av personer med osäkrare och lägre inkomster och av dem som har behov av att flytta från trångboddhet. En majoritet av regionens hushåll har med dagens finansiella villkor inte möjlighet att efterfråga en nyproducerad lägenhet.

Det krävs ett rejält omtag i bostadsplanerandet i kommunerna och en ny strategi för att i huvudsak bygga hyresrätter till rimliga priser. Då skulle byggtakten kunna öka igen och vi skulle kunna komma närmare målen. Vi anser att både kommunerna och regionen skulle behöva ta ett betydligt större politiskt ansvar för bostadsbyggandet genom att allmännyttan tillåts växa rejält och vi bör se över om vi kan starta ett regionalt byggbolag. Vi anser också att det är nödvändigt att samarbeta med den statliga nivån och se över hur subventioner och statsbidrag ser ut. Vi har gått från att bostadsbeståndet i regionen 1990 bestod av 60 procent hyresrätter till att det idag består av 36 procent hyresrätter – det är en utveckling i fel riktning. Vi behöver få stopp på ombildningar och istället bidra till att en betydande majoritet av nyproduktionen består av hyresrätter.

Folkhälsa

Utbildningsnivå och inkomst är de viktigaste förklaringarna till skillnader i hälsa och medellivslängd. Som en konsekvens av rådande pandemi minskade medellivslängden i Sverige 2020. De skillnader som syns i vaccinationstäckning är också ett tecken på de skillnader i hälsa som fanns sedan tidigare. Framförallt så finns det betydande inomregionala skillnader mellan olika sociala grupper och kommuner. Socioekonomiskt utsatta områden har en högre förekomst av trångboddhet, lägre nyttjande av grönområden samt mer exponering för buller. Ojämlikheten ökar och därför går Region Stockholm inte i riktning mot att vara en jämlik och inkluderande region. För att medellivslängden ska öka krävs stora insatser vad gäller utbildning, inkomst och boendesituation.

Pandemin har också påverkat hälsan bland gymnasieelever. Enligt Skolinspektionens rapport från vårterminen 2021 har distansarbetet påverkat många gymnasieelevers hälsa negativt både psykiskt och fysiskt.

För att vända det här krävs naturligtvis en annan politik på alla nivåer. En politik för arbete och sysselsättning åt alla med inkomster som det går att leva på, jämnare inkomstfördelning och bra arbetsvillkor. Det är oroande att långtidsarbetslösheten ökar och att människor som står långt ifrån arbetsmarknaden har haft svårt att etablera sig på arbetsmarknaden. Det är väl belagt att det finns ett samband mellan arbetslöshet och försämrad hälsa.

När det gäller utbildning behöver vi en helt annan skolpolitik, utan marknadstänk och vinstintressen. Vi anser att alla regionens invånare ska omfattas av målet och få leva i en öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region. Det är därför nödvändigt att uppmärksamma och planera för att utjämna och åtgärda den ökande ojämlikheten i regionen.

Arbetsmarknad
Under Coronapandemin har många blivit arbetslösa. Under 2021 har en viss återhämtning skett, men däremot har långtidsarbetslösheten ökat. Gruppen som har varit utan jobb två år eller mer har växt med 42 procent sedan 2019. Personer som står långt ifrån arbetsmarknaden, med kortare utbildning, utan fullständiga gymnasiebetyg, bristande kunskaper i svenska, yngre personer (18 - 24), personer över 55 år och personer med funktionsnedsättningar eller tidigare psykisk ohälsa har haft svårt att etablera sig på arbetsmarknaden.

Flera personalgrupper riskerar att slås ut från arbetsmarknaden på grund av strukturella förändringar inom olika branscher där även pandemin har en stor inverkan. Det gäller till exempel handelsbranschen där många kvinnor är över 55 år och har kortare utbildning. De riskerar att hamna i långtidsarbetslöshet vid omställning till ökad e-handel och färre fysiska butiker.

Det är mycket oroande att långtidsarbetslösheten har ökat. Risken är överhängande att man blir kvar i arbetslöshet och det är farligt för individen i form av framtida ohälsa. Vi behöver naturligtvis stärka arbetsförmedlingen och erbjuda olika typer av stöd och utbildningsinsatser, men också ställa större krav på arbetsgivare att kompetensutveckla i takt med att digitaliseringen fortskrider. Regionen måste ta ett större ansvar för möjligheten att yrkesväxla.

Borgerliga politiker föreslår fler ingångsjobb för lågkvalificerade, men lösningen är snarare fler trygga anställningar med goda arbetsvillkor och löner. Otrygga anställningar är förödande. Att inte kunna vara hemma när man är sjuk är en realitet för många timanställda. Äldreboende med hög andel tim- och bemanningsanställda drabbades hårt av covid-19 i Region Stockholm. För att jämlikheten ska öka och folkhälsan förbättras måste människor kunna leva på sin lön och kunna ha kontroll över sina liv.

Det är bra att skillnaden i förvärvsfrekvens mellan utrikes- och inrikesfödda minskar både för kvinnor och män. Som vi påpekat tidigare år skulle vi vilja se statistik över olika anställningsformer i uppföljningsrapporten, då anställningsform har inverkan på folkhälsan.

Vi vill se större fokus på hållbarhet och klimatomställning i regionens relationer med näringslivet. Regionen måste ställa skarpa krav både gällande detta och gällande bra arbetsvillkor och god arbetsmiljö i samband med stöd till företag.

Utbildning
Andelen gymnasieelever som inom tre år fullföljer sin utbildning går i rätt riktning. Dock är skillnaderna mellan regionens kommuner stora. Enligt SCB är en stor andel med svaga resultat i grundskolan ungdomar med föräldrar som endast har gymnasial eller förgymnasial utbildningsnivå samt ungdomar med utländsk bakgrund. Pandemin har påverkat hälsan bland gymnasieelever. Enligt Skolinspektionens rapport från 2021 har distansarbete påverkat många gymnasieelevers hälsa negativt både fysiskt och psykiskt. Det finns även könsskillnader där flickor i högre grad uppger en försämrad hälsa.

Om vi har en hög arbetslöshet, särskilt bland unga, samtidigt som vi har en volymmässigt stor kompetensbrist i flera branscher så är det ett tecken på att vi misslyckats med utbildningspolitiken. Det är ytterligare ett område där politiken i allt för hög utsträckning litat på marknadskrafterna.

Kultur
I RUFS konstateras att ett levande kulturliv är en självklar del av det demokratiska samhället och ett kännetecken för en dynamisk och attraktiv region. Det konstateras att kultur gör regionen till en plats att vilja bo i, verka på och besöka och att regionen ska verka för att tydligare ta tillvara kulturens inkluderande roll för demokrati och delaktighet. Den av fullmäktige antagna Kulturstrategi för Stockholmsregionen har utarbetats i linje med och samordnats med RUFS 2050. Där definieras i anslutning till målen i RUFS fyra insatsområden som regionen särskilt ska verka för:

- Öka tillgängligheten till och deltagande i kulturlivet
- Stärka möjligheterna till konstnärlig utveckling
- Omfatta digitaliseringens möjligheter och utmaningar
- Använda kultur och kulturmiljöer som resurs i samhällsplaneringen

Vi efterlyser i detta ärende en uppföljning av läget på kulturområdet i stockholmsregionen och hur arbetet går med att förverkliga målen för detta i RUFS och i kulturstrategin.

Vi efterlyser också en samordnad och effektiv strategi för att möta den mycket allvarliga krisen i regionens kulturliv som blivit följden av de nödvändiga restriktionerna under pandemin. Pandemin har förstås påverkat all verksamhet i regionen och till de ekonomiskt värst utsatta verksamheterna hör det publika kultur-, förenings- och nöjeslivet. Alla publika evenemang har ställts in eller skjutits upp, många tusen artister och företagare i branschen har i ett slag förlorat hela sin försörjning och en mycket bred publik har gått miste om sina upplevelser. Situationen inför det kommande året är fortsatt mycket osäker. En hög andel av de

verksamma i kulturbranschen har tvingats övergå till annan verksamhet. De ideella organisationerna och arrangörerna har tappat många medlemmar. Det behövs nu stora insatser för att rädda hela denna bransch och för att säkerställa att regionen i framtiden ska kunna leva upp till målsättningarna om att vara en attraktiv plats att bo i, verka i och besöka.

§ 26
Yttrande över Motion 2021:62 av Jens Sjöström (S) angående jämlikheten i kollektivtrafiken
TRN 2021-0203

Sammanfattning

Tillväxt- och regionplanenämnden har av regionstyrelsen beretts möjlighet att yttra sig över motion 2021:62 av Jens Sjöström (S). Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån nämndens ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling.
I motionen föreslås att trafiknämnden ges i uppdrag att arbeta med åtgärder som berör jämlikheten i kollektivtrafiksystemet.

Regionledningskontoret gör bedömningen att förslagen i motionen redan idag hanteras inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet. En stor andel av medlen i förslaget till länsplan som nu är ute på remiss riktas också till åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Motion 2021:62

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande.

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) och ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) yrkar bifall till Socialdemokraternas förslag till beslut.

Proposition

Ordförande ställer de båda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt regiondirektörens förslag till beslut.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör tillväxt- och regionplanenämndens yttrande till regionstyrelsen över motion 2021:62 av Jens Sjöström (S).

Reservation

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) och ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler reservation till förmån för Socialdemokraternas förslag till beslut.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-17

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Ärende 12
TRN 2021-0203

Yttrande över Motion 2021:62 av Jens Sjöström (S) angående jämlikheten i kollektivtrafiken

Socialdemokraterna föreslår tillväxt- och regionplanenämnden:

Att Bifalla motionen i sin helhet

Robert Johansson (S) m.fl

§ 27
Verksamhetsberättelse 2021 för tillväxt- och regionplanenämnden

TRN 2021-0007

Sammanfattning

Tillväxt- och regionplanenämndens verksamhet har under året präglats av den pågående pandemin. Inte bara de ekonomiska förutsättningarna har förändrats, även arbetssätt och arbetsuppgifter. Det har varit nödvändigt att prioritera och omfördela resurser, uppdrag och utvecklingsprojekt. Tillväxt- och regionplanenämndens resultat för perioden uppgår till 4,5 miljoner kronor, vilket avviker positivt mot budget 2021. Främsta orsaken till det positiva resultatet är lägre förvaltningskostnader med anledning av ny organisation.

De ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av pandemin bedöms prägla också kommande år.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Bilaga 1 Uppdrag, sammanställning
3. Bilaga 2 Plan för internkontroll TRN 2021, årsuppföljning
4. Bilaga 3 Stiftelser

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

> Verksamhetsberättelse 2021 för tillväxt- och regionplanenämnden inklusive bilagor godkänns.

Särskilt uttalande

Ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler ett särskilt uttalande.

Beslutsexpediering:
Akt

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-18

TRN 2021-0007

Tillväxt- och regionplanenämnden
Ärende 13

Verksamhetsberättelse 2021 för tillväxt- och regionplanenämnden

Vänsterpartiet ser positivt på att förvaltningen har förmått att snabbt ställa om sin verksamhet med anledning av coronapandemin. Vi är övertygade om att regionens tjänstepersoner har gjort det bästa möjliga av svåra förutsättningar. Vi hade dock velat se en annan politisk inriktning av arbetet, vilket vi har tydliggjort genom vårt eget budgetförslag.

Vi anser att regionen har för stort fokus på att stödja näringsliv och företag utan att ställa motkrav på att de ska bidra till klimatomställningen och erbjuda bra arbetsvillkor och god arbetsmiljö. Det är tydligt att ekonomisk tillväxt alltid prioriteras över jämlikhet och ekologisk hållbarhet hos den blågröna majoriteten.

Samtidigt som regionen berömmer sig av god måluppfyllelse befinner vi oss i ett läge med uteblivna utsläppsminskningar, bostadsbrist och stora ojämlikheter i hälsa mellan olika grupper i samhället, allt detta oaktat pandemin. Det är tydligt att regionen måste göra mer för att bidra till att vända utvecklingen och vi kommer inte att nöja oss förrän vi ser att så sker.

§ 28
Återrapportering Villkorsbeslut 2021
TRN 2021-0010

Sammanfattning

Region Stockholm har det regionala utvecklingsansvaret för Stockholms län enligt lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

I enlighet med förordning (2017:583) om regionalt tillväxtarbete ska Region Stockholm årligen redovisa resultaten av det regionala tillväxtarbetet till Näringsdepartementet. Tillväxtverket är sammankallande myndighet och sammanställer samtliga regioners återrapporteringar av föregående budgetårs verksamhet. Återrapporteringen ska vara inlämnad till Näringsdepartementet och Tillväxtverket senast den 21 februari 2022.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Region Stockholms Återrapportering Villkorsbeslut 2021, TRN 2021-0010

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande.

Ordförande yrkar även bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Sverigedemokraterna yrkade avslag till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Proposition

Ordförandes förslag om bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande godkännes.

Ordförandes förslag om bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut godkännes.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Återrapportering Villkorsbeslut 2021, för Region Stockholm, godkänns och överlämnas till Näringsdepartementet och Tillväxtverket.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

3. Därutöver anföra följande:

- Region Stockholm är förfördelade när det gäller statliga 1:1 medel. Fördelningen av medel från anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder för Stockholmsregionen är drygt 8 miljoner kronor vilket motsvarar 4 kronor per invånare. Detta kan jämföras med Norrbottens län som tilldelas drygt 130 miljoner vilket motsvarar 541 kronor per person. I snitt tilldelas länen 112 kronor per invånare. Region Stockholm behöver ett rimligare anslag att tillgå för att kunna stötta och främja en mer långsiktig och hållbar utveckling i Stockholmsregionen.

- Stockholmsregionen har i dag knappt 19 000 studentbostäder för Stockholmsregionens 90 000 studenter, fördelade på länets 18 universitet och högskolor. Det behövs en närmare dialog med staten, och tydliga förslag, hur bostadsbristen för studenter kan upphöra. Om länet ska växa som kunskapsregion och attrahera både inhemska och utländska studenter och forskare, är en god tillgång till student- och forskarbostäder av stor vikt.

- I arbetet med att stärka den internationella tillgängligheten behövs järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm. Det skulle inte bara stärka storstadsregionernas konkurrenskraft utan också vara en historisk satsning på regional utveckling och jobb i de mellansvenska industriländen Värmland, Örebro, Västmanland och Sörmland. Förbindelsen skulle skapa nytta för klimat, jobb och jämnare utveckling mellan stad och land.

Reservation
Ledamoten Peter Wallmark (SD) reserverade sig mot nämndens beslut gällande Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Särskilt uttalande
Ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler ett särskilt uttalande.

Deltar ej i beslut
Socialdemokraterna och Vänsterpartiet deltar ej i beslutet gällande Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Beslutsexpediering:
Tillväxtverket
Näringsdepartementet
Akt

Moderaterna
Centerpartiet
Liberalerna
Kristdemokraterna
Miljöpartiet

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2022-02-17

TRN 2021-0010

Återrapportering Villkorsbeslut 2021

Förslag till tilläggsbeslut
Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta enligt förvaltningens förslag med följande tillägg:

- Region Stockholm är förfördelade när det gäller statliga 1:1 medel. Fördelningen av medel från anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder för Stockholmsregionen är drygt 8 miljoner kronor vilket motsvarar 4 kronor per invånare. Detta kan jämföras med Norrbottens län som tilldelas drygt 130 miljoner vilket motsvarar 541 kronor per person. I snitt tilldelas länen 112 kronor per invånare. Region Stockholm behöver ett rimligare anslag att tillgå för att kunna stötta och främja en mer långsiktig och hållbar utveckling i Stockholmsregionen.

- Stockholmsregionen har i dag knappt 19 000 studentbostäder för Stockholmsregionens 90 000 studenter, fördelade på länets 18 universitet och högskolor. Det behövs en närmare dialog med staten, och tydliga förslag, hur bostadsbristen för studenter kan upphöra. Om länet ska växa som kunskapsregion och attrahera både inhemska och utländska studenter och forskare, är en god tillgång till student- och forskarbostäder av stor vikt.

- I arbetet med att stärka den internationella tillgängligheten behövs järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm. Det skulle inte bara stärka storstadsregionernas konkurrenskraft utan också vara en historisk satsning på regional utveckling och jobb i de mellansvenska industrilänen Värmland, Örebro, Västmanland och Sörmland. Förbindelsen skulle skapa nytta för klimat, jobb och jämnare utveckling mellan stad och land.

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-18

TRN 2021-0010

Tillväxt- och regionplanenämnden
Ärende 14

Återrapportering villkorsbeslut 2021

I samband med återrapporteringen av resultaten av det regionala tillväxtarbetet för 2021 vill vi i Vänsterpartiet understryka att vi inte står bakom den politiska majoritetens inriktning i arbetet, vilket vi vid ett flertal tillfällen under det gångna året har tydliggjort i nämnden.

Vi vill genomgående se ett större fokus på hållbarhet och klimatomställning i regionens arbete. Detta gäller exempelvis fördelningen av anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder. Vi har också upprepade gånger poängterat behovet av att alltid ställa skarpa krav på bra arbetsvillkor och god arbetsmiljö för anställda i samband med stöd till företag. Regionen har 2021 antagit en näringslivs- och tillväxtstrategi som helt utelämnar dessa frågor.

Gällande majoritetens förslag till tilläggsbeslut ställer vi oss bakom den tredje punkten, om järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm. Vi ställer oss dock inte bakom de övriga två punkterna och deltar därför inte i beslutet om tilläggsförslaget.

§ 29
Inkomna skrivelser till tillväxt- och regionplanenämnden

Sammanfattning

Inkommen skrivelse av Peter Wallmark (SD) om att ta fram befolkningsstatistik för Region Stockholm perioden 2000-2021.
TRN 2022-0046

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Skrivelsen överlämnas till förvaltningen för beredning.

Beslutsexpediering:
Akt

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-02-17

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Skrivelse till tillväxt- och regionplanenämnden om att ta fram befolkningsstatistik för Region Stockholm perioden 2000-2021

För att göra adekvata och faktabaserade bedömningar, följa upp tidigare verksamhetsförutsättningar och precisera framtida prognosmodeller för Region Stockholm och tillväxt- och regionplanenämnden, behöver vi tillgång till statistik som i nuläget inte finns sammanställd eller tillgänglig. Därför efterfrågar vi en kartläggning av den demografiska utvecklingen i Region Stockholm mellan åren 2000 – 2021.

Med anledning av ovanstående ställer vi följande frågor:

1. Hur ser befolkningsökningen ut i Region Stockholm, redovisat på delgrupperna; nettomigration från utanför EU, nettomigration från inom EU, födelseöverskott, nettomigration inrikes?

2. Hur ser utvecklingen ut för varje år, samt totalt för hela perioden 2000-2021?

3. Hur är fördelningen av nettomigration från utanför EU uppdelad per världsdel samt nation?

Peter Wallmark (SD)

§ 30
Direktörens rapport

TRN 2022-0025

Enhetschef Karin Ölander informerade nämnden:

Regional utvecklingskonferens
För nuvarande pågår ett arbete med att planera en regional utvecklingskonferens, preliminärt datum är den 24 maj och nämnden kommer att bli inbjuden.

Återgång till kontoret
Regionledningskontoret har nu påbörjat en återgång till fysiskt arbete. Medarbetarna ska till en början vara inne fysiskt en gång i veckan, från och med den 14 mars återgår regionledningskontoret till ordinarie fysisk närvaro. Som då beror på huruvida medarbetarna skrivit på distansavtal, i de fallen är den fysiska närvaron cirka 50%.

Ordförande informerade
Ordförande Gustav Hemming informerade nämnden om ett genomfört möte där representanter från tillväxt- och regionplanenämnden tillsammans med Storsthlm och Stockholms stad träffade regeringen för en dialog gällande bostadsförsörjningen.

Beslutsexpediering:
Akt

§ 31
Uppföljning av RUFS 2050

Enhetschef Karin Ölander informerade nämnden gällande uppföljningen av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050.

§ 32
Uppföljning av finansieringsverktyg 2021

Therese Strimell Flodqvist, från avdelningen utveckling och regionplanering, informerade nämnden gällande uppföljningen av finansieringsverktyg 2021.