2025-08-199

Region Stockholm

RS 2025-0095

Yttrande över Granskningsförslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter "Transport") vill härmed lämna synpunkter på Region Stockholms granskningsförslag till ny regional utvecklingsplan (hädanefter beskrivet som ”planen”) för Stockholmsregionen.

Transport organiserar arbetstagare inom en rad olika branscher och som berörs av Region Stockholms plan. Dessa är allt ifrån förare, väktare, miljöarbetare, till nästan all personal på Arlanda.

Förbundet tycker att granskningsförslaget i över lag är bra och täcker en rad olika områden. Exempelvis effektiva transporter, utbyggd infrastruktur för olika transportslag och utvecklandet av regionens hamnar. Vi tycker att målen som regionen har är rimliga och bra, samt att de följer en tydlig målstruktur som mäter resultat och effekter på lång sikt. Våra synpunkter berör framför allt hur regionen valt att integrera de transportpolitiska målen och Agenda 2030 i sina analyser. Vi anser likt Agenda 2030-delegationen att den lokala och regionala nivån har stor betydelse för dess genomförande och att det därför bör omsättas i praktisk handling. Vi anser att några av Regionens förslag på åtgärder skulle bli annorlunda om en bredare hållbarhetsanalys av olika aspekter hade gjorts. Därmed redovisar vi nedan våra synpunkter samt förslag på åtgärder.

1. Avsaknad av social hållbarhet och arbetstagarperspektiv i analyser

Det saknas en integrerad ansats kring hållbarhet i planen, vilket resulterar i målkonflikt med framför allt Agenda 2030. Transport vill poängtera att Agenda 2030 består av integrerade och odelbara mål, och att hållbarhet består av sociala-, miljömässiga- och ekonomiska sammanlänkande dimensioner.

Generellt saknas det skrivningar och analyser kring social hållbarhet. Det gäller i första hand mål 8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt. Transport tycker att planen i högre utsträckning betonar näringslivets förutsättningar och långsiktig balans i ekonomin än vikten av hållbara arbetsvillkor. Hållbarhetsbedömningen gör inte en helhetsbedömning kring huruvida mål 8 är uppfyllt och det saknas en ansats om att ekonomisk tillväxt i regionen också innebär anständiga och schyssta villkor (mål 8.5 och 8.8). Det är med andra ord större betoning på företagens förutsättningar än de som arbetar för företagen.

Postadress	Besöksadress	Telefon	E-post	Hemsida
Box 714 101 33 Stockholm	Olof Palmes gata 31 111 22 Stockholm	010-480 30 00 (vxl)	transport@transport.se	www.transport.se

För att ge fler exempel, planen talar om trygghet, men främst utifrån ett säkerhetsperspektiv och gällande aspekter såsom trygga bostadsområden och tryggheten i att ha en bostad och ett jobb. Trygghet handlar också om att lönen som man får på sitt jobb ska gå att leva på. Eller att man ska kunna komma hem, välbehållen, efter en dag på jobbet. Denna aspekt missar Planen. Planens skrivningar kring sociala aspekter som vardagsliv och levande samhällen, inkludering, trygghet och social sammanhållning, är direkt kopplade till vikten av att ha trygga och goda arbetsvillkor.

När Planen beskriver vikten av hållbara transporter, beskrivs det enbart utifrån miljömässig hållbarhet (såsom elektrifierade transporter, fler cyklister, transporter som kör fossilfritt och ökat användande av kollektivtrafiken). Transporterna behöver även vara hållbara utifrån ett socialt perspektiv. Tittar man vidare på exempelvis resultatmål *4.1 Transporteffektiviteten i Stockholmsregionen har ökat*, är stor betoning på resurseffektiviteten. I skrivningarna saknas det en förståelse för vem och vilka det är som kör transporterna, samt vilka som eventuellt drabbas av mer resurseffektiva transporter. Lastbilschaufförer utgör exempelvis det vanligaste yrket bland dem som dött i arbetsplatsolyckor de senaste åren. Det är på grund av bland annat denna orsak som Transport har varit negativa till åtgärder såsom tyngre och längre lastbilar på vägarna, minskade krav på att ha C-körkort vid manövrering av elfordon som väger mer än 3500 kg och att anställda inte längre ska behöva erhålla C-körkort vid manövrering av tunga fordon i inhängande områden, såsom på Arlanda. Längre- och tyngre lastbilar är inte bara dåliga utifrån ett socialt perspektiv, där det skulle eventuellt innebära säkerhetsrisker för föraren som kör fordonet, det är även dåligt utifrån ett miljömässigt perspektiv, då fordon längre än cirka 25 meter riskerar att leda till negativa överflyttningseffekter från järnväg och sjöfart till vägtrafik – vilket i sin tur ökar utsläppen.

Vi ser att många företag som finns registrerade i Region Stockholm, under specifikt våra avtalsområden, saknar kollektivavtal. Flera av dessa förtag finns inom taxinäringen. Regionen har ett ansvar i att säkerställa att de företag och det näringsliv som man vill ska ta plats och utvecklas i regionen ska vara socialt hållbara. Här hade vi önskat en diskussion kring upphandlingar och Regionens roll i att säkerställa schyssta upphandlingar där företag som upphandlas har kollektivavtalsenliga villkor (såsom beskrivet i Agenda 2030 mål 12.7).

Sammanfattningsvis menar vi att analysen inte enbart ska baseras på klimatnytta och miljömässig hållbarhet utan även ska beakta sociala aspekter för att göra korrekta antaganden och föreslå rätt åtgärder för en hållbar utveckling.

2. Säkerställ sund konkurrens för seriösa aktörer i branschen

Som vi redan påpekat tycker vi att Planen saknar en analys om social hållbarhet. Transport vill lyfta det igen och i relation till frågan om sund konkurrens och vikten av seriösa aktörer. Inom vägtransporter finns ett utbrett utnyttjande och brott mot de regler som finns för kombitransporter, cabotage och utstationering av arbetstagare. Reglerna finns för att säkra sund konkurrens och arbetstagares arbetsvillkor och löner. Redan idag har seriösa aktörer svårt att konkurrera med oseriösa åkerier som utnyttjar arbetare och kör oklassade eller lägre miljöklassade fordon. Längre lastbilar leder till sämre sociala villkor som lägre lön, fler utkonkurrerade seriösa åkerier gentemot svenska och utländska åkerier som tänjer på gränserna och utnyttjar låglönearbetskraft med villkor långt under svenska kollektivavtalsnivåer. För att motverka dessa trender och istället se en förbättring av arbetsvillkor för alla transportarbetare och samtidigt nå

klimatmålen ser vi betydligt större fördelar med att förbättra intermodaliteten mellan transportslag parallellt som man jobbar med att förstärka konkurrenskraften för seriösa aktörer genom att ställa hårdare krav på transportköparen. På så vis kan vi effektivisera transporter genom krav på samlastning och samordning, och samtidigt förbättra arbetsvillkoren för de som utför transportarbetena.

För att förbättra alla transportslags är det bättre att ställa krav på transportköpare genom hårdare och tydligare krav på exempelvis elektrifiering, biodrivmedel och schyssta arbetsvillkor. Därför tycker vi att det är bra att Regionen inför förstärkt beställaransvar kring transporter, krav om ökad samlastning och samordning i upphandling och inköp av transporter, samt iför tuffare sanktioner mot transportörer som bryter mot regler.

3. Godstransporter med cyklar blir allt vanligare och är nödvändigtvis inte hållbara

Ett av regionens resultatmål är att andelen resor med hållbara transportmedel (gång, cykel och kollektivt) ska ha ökat med minst 75 procent till år 2025 (resultatmål 4.3). Det här tycker vi givetvis är ett bra mål, men ser trots det några orosmoln. Även i tidigare PLAN har Regionen haft som mål att öka cyklandet och därmed bygga ut infrastrukturen i enlighet med det och för att bidra till måluppfyllelse. Det har lätt till att större fordon har fått det svårare att ta sig fram i miljözoner och trånga stadskärnor, vilket i sin tur har öppnat upp för att nya företag med nya affärsmodeller och att deras fordon numera trafikerar Stockholms gator. Det är företag som enbart transporterar godstransporter på lastcyklar. Flera av dessa företag bedriver yrkesmässig trafik utan att ha yrkestrafiktillstånd, erbjuda rätt utbildningar för sina förare, där förarna saknar B-körkort och anställer dem utan att tillämpa kollektivavtal eller erbjuda garantilön. Transport ser att det här skapar risker för både förarna och för andra trafikanter. Det är heller inte hållbara transporter.

Planen tar även upp utmaningarna om att godstransporter konkurrerar med persontransporter under dagtid och att det idag saknas effektiva verktyg för att prioritera gods- och nyttotrafik framför persontrafiken. Här ser vi en risk med att allt fler företag som enbart transporterar gods på cyklar kan komma att ses som en eventuell lösning på detta problem och ett sätt att frigöra kapacitet för näringslivets transporter. Det är viktigt att Regionen, i sina goda intentioner att öka cyklandet, även har detta perspektiv med sig. Vi tycker som redan nämnt att ökat cyklande är bra, men vill även varna för att det har sina konsekvenser. I form av oseriösa aktörer och att arbetstagare blir utnyttjade samt utsätts för onödiga risker.

4. Investeringar för att bygga bort underhållsskulden

Transport håller med Regionen om att det krävs stora investeringar för att bygga bort underhållsskulden och tycker det är bra att det prioriteras. Vi ser även att det görs fortsatta investeringar i utvecklandet av infrastrukturen och som i framtiden kan bidra till stora samhällsekonomiska effekter. Det räcker därför inte bara med investeringar för underhållet. Det krävs investeringar på ett bredare plan.

5. Utbildning och kompetensförsörjning

Transport håller med Regionen i sin analys om att matchningen mellan utbildning och arbetsmarknaden bör förbättras. Vi håller även med om att det behöver vara hög kvalitet i grund- och gymnasieutbildningarna. Vi ser att utbudet av yrkesutbildningar inom våra branscher inte är tillräckliga trots att det finns ett stort rekryteringsbehov. Enligt en rapport från Transportföretagen förväntas över 340 000 personer vara sysselsatta inom transportnäringen år 2040, men samtidigt är det för få som erbjuds transportinriktningen i regionen. Det behöver bli enklare att söka sig till yrkesutbildningar. Det behöver också finnas flera lärosäten som erbjuder yrkesutbildningar.

6. Bra med stor betoning på transportsystemet, utbyggnad av kapacitet och tillgängligheten i staden

Transport tycker det är bra att Regionen lägger stor vikt på att förbättra och effektivisera transportsystemet. Det är bra att Regionen uppmärksammar kapaciteten i de stråk och noder som godstransporterna är beroende av, att omlastning mellan olika trafikslag och uppställningsplatser för såväl väg- som järnvägstrafik blir effektiv. Här vill vi uppmärksamma initiativ som Cargo City på Arlanda och som vi ser som en viktig framtida nod för omlastning och en last mile-nav för snabba, internationella försändelser. Vi ser gärna att man tar vara på dess potential att bli ett grönt logistikcenter, med satsningar på fossilfria transporter, elfordon och hållbar energiförsörjning. Samt potentialen att kunna attrahera internationella aktörer, särskilt inom kylkedjor, medicinsk logistik och tidskritiska transporter. För detta krävs det dock investeringar och att Regionen är med och medfinansierar infrastrukturen i samverkan med statliga aktörer och även EU-fonder. Regionen har en stor roll i att vara aktiv i regional fysisk planering, så att Cargo City integreras i bredare logistik- och näringslivsstrategier, främjar markberedskap och planprocesser så att utbyggnaden går snabbt och bidrar till samverkan med kommuner (framför allt Sigtuna kommun).

Vidare håller vi med Regionen om att det finns ett stort behov av att bygga ut laddinfrastrukturen. Vi tycker också att de prioriteringar som görs och bedömningen kring viktiga behovsområden är bra.

7. Transporterna från och till Arlanda behöver bli bättre och billigare

Transport välkomnar Planens resonemang om transporterna från och till Arlanda. Vi håller med om att staten behöver inleda förhandlingar med Arlandabanan i syfte att sänka priserna och ta bort stationsavgiften. Arlanda är som Planen beskriver, en av Sveriges största arbetsplatser. Det behöver i bli enklare och billigare att ta sig till jobbet.

8. Otydligt hur utvecklandet av nya godsterminaler i hamn ska ske

Transport är i över lag positiva till Planens förhållningssätt kring hamnarna i regionen. Vi tycker det är särskilt bra att Regionen vill säkerställa och vidareutveckla befintliga hamnar, samt att man vill skapa en ändamålsenlig infrastruktur för att främja samordning mellan sjötransporter och andra

transportslag. Det är dock något otydligt om hur det här planeras att göras, och framför allt när det gäller utvecklandet av nya godsterminaler.

Stockholm den 19 augusti 2025

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Sirin Celik
Föredragande