

**2013 års uppföljning av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2010****Miljöpartiet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta**

*att godkänna 2013 års uppföljning av den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010.*

*att uppdraga åt landstingsdirektören att återkomma med strategier för att klara att vända trenden inom klimat och miljö, så att nationella klimat- och miljömål kan nås*

*att uppdraga åt landstingsdirektören att återkomma med förslag åtgärder för att nå målet att öka kollektivtrafikandelen i förhållande till de motoriserade resorna*

*att uppdraga åt landstingsdirektören att återkomma med förslag åtgärder för att sätta fart på den mycket låga takten i bostadsbyggandet.*

*att uppdraga åt landstingsdirektören att ta fram en fullständig och tidsatt åtgärdsplan för infrastrukturen för kollektivtrafiken på vatten samt att ta fram och föreslå villkor för att samfinansiera denna med berörda kommuner och övriga intressenter/ägare.*

*att peka ut Arenastaden - Solna station som en ny regional kärna*

*att i övrigt anföra*

Stockholmsregionen växer med ca 35 000 personer varje år. Gällande prognoser visar en befolkningsökning med ca 530 000 nya invånare år 2030. Det innebär stora utmaningar för landstinget och länets kommuner att klara av byggande av bostäder, infrastruktur, och övrig service, samtidigt som regionen växer på ett långsiktigt hållbart sätt. På sikt riskerar situationen att bli svårhanterlig och 2013 års uppföljning visar att alltför lite görs för att hantera den.

Det är allvarligt att utsläppen av växthusgaser och energianvändning inte minskar i tillräckligt högt tempo. Idag är vi på samma nivå som vi var

2008 och det går att konstatera att mycket av den regionala planeringen går åt fel håll. Det är bra att kollektivtrafikandelen i centrala delen av regionen ökar. Men totalt sett för hela regionen minskar andelen resor som görs med kollektivtrafik. Alla resor kan och ska inte göras genom Stockholms centralstation. Det krävs en aktiv strategi för att minska sårbarheten i infrastrukturen genom att avlasta det centrala snittet, samt att utöka kollektivtrafikandelen för hela regionen. Satsningen på nya motorvägar som förbifart Stockholm kommer att förvärpa möjligheterna för kollektivtrafik att ta andelar från privatbilismen. Den kommer också att göra det oerhört mycket svårare för Stockholmsregionen att klara de uppsatta klimatmålen.

För att kunna nå klimatneutralitet måste regionen bli mer energieffektiv och fasa ut fossila bränslen. Vi har redan plockat de lågt hängande frukterna i form av fjärvärme och tidigare byggd tunnelbana. Vi måste nu med kraft hantera de växthusutsläpp som transport och byggnadssektorn ger upphov till. Det befintliga bostadsbeståndet utgör 95% av alla bostäder och mycket mer insatser måste läggas på energieffektivisering av befintliga byggnader samtidigt som nybyggen självfallet i princip bara borde vara passivhusstandard. En satsning bör göras på att halvera regionens energianvändning till år 2030.

En kraftfull investering i ny kollektivtrafik och upprustning av befintlig dito är synnerligen väsentlig för att styra om människors transportanvändning. Målet är att fördubbla andelen resor som görs med kollektivtrafik till år 2020. Vägtrafiken och främst biltrafiken ger dessutom upphov till många negativa bieffekter som exempelvis avgaser och partiklar med överskridande av miljö kvalitetsnormen, exploatering av stora ytor och buller. Buller som försvårar hälsomässigt bra byggande av bostäder.

Att endast ett fåtal procent av matavfallet samlas in och 95 procent av hushållsavfallet går till förbränning är inte hedrande för regionen. Inte heller de bristfälliga satsningarna på egen förnybar energi. Landstinget borde ligga i framkant för att själv ta fram nya energilösningar, med solceller och solfångare, vindkraft samt att i all nybyggnation framstå som ett gott och kreativt exempel.

RUFS hävdar att Stockholmsregionen har visat att det inte behöver finnas några motsättningar mellan högre tillväxt, förädlingsgrad och negativ klimatpåverkan. Samtidigt visar data från Naturvårdsverket och Stockholm Environment Institute att de utsläpp som Stockholmsregionen importerar utanför länets och landets gränser är mellan 10-16 ton/person och år, istället för de 4,3 ton som presenteras av landstingets avdelning för Tillväxt, Miljö och Regionplanering (TMR).

En annan mycket oroande faktor är den låga takten i bostadsbyggandet vilket utgör ett hot mot Stockholms framtida utveckling till att bli den mest

attraktiva storstadsregionen i Europa år 2030. För att kunna öppna bostadsmöjligheter för mindre välbeställda grupper i samhället måste byggandet av hyresrätter komma igång. Med de stora omvandlingar som skett från hyresrätt till bostadsrätt får framförallt ungdomar och studenter allt svårare att etablera sig på bostadsmarknaden. Det är på tiden att alla aktörer hjälps åt för att gemensamt lösa problemet.

Vidare är det viktigt att de gröna kilarna får ett varaktigt skydd. Idag är 18 procent skyddad mark vilket innebär att hela 82 procent ännu är oskyddade och kan komma att utsättas för exploatering. Man kan på diagrammen också utläsa att kilar där planeringen och expansion av infrastruktur och bostadsbyggande är som starkast bland annat Ekerökilen, Nacka-Värmdö-kilen och Järvakilen har lägst andel skyddade områden, vilket givetvis är oroande. Miljöpartiet avvisar tanken på att en ny regional kärna ska etableras på Ekerö/Tappström för att öka den ekonomiska effektiviteten av investeringen Förbifart Stockholm, samt att effektivare nyttja den tunnelupp-/nedgång, som planeras vid Ekerö/Tappström, i samband med Förbifart Stockholm. Vi vill istället att området kring Arenastaden och Solna station pekas ut som en ny regional kärna då detta område dels redan nu har en kraftig expansion av bostäder och näringsverksamhet men även inom ett antal år kommer att ha väsentligt förbättrade kommunikationsmöjligheter i form av ny kollektivtrafik.

Att det nu i huvudsak sker förtätning och expansion av den centrala regionkärnan innebär ett starkt exploateringstryck på den tätortsnära naturen i denna del. Naturområden i Stockholms närförorter och till och med innerstadsparker exploateras nu i ökande omfattning. Det är mycket viktigt att utveckling sker även i de andra regionala kärnorna för att skapa en långsiktigt hållbar region. Ett förslag kan vara att balansera de stora satsningarna i norra delen av staden - NKS, Hagastaden, Arenastaden - med en nyliknande satsning på en regional kärna i söder, till exempel Flemingsberg.

I RUFSS är landstingets nuvarande inriktning för kollektivtrafik i skärgården att satsa på en s.k. bastrafik som ska vara tydlig och göra det möjligt med dagliga arbets- och skolresor samt resor till och från kommuncentra under vardagar året runt. Men infrastrukturen idag bäddar inte för att flera ska vilja använda kollektivtrafikresor på vatten. Infrastrukturen på land måste stödja kollektivtrafiken i sin helhet. Istället saknas idag parkeringsplatser på replipunkter, och standarden på vändplaner och tilläggsplatser varierar mycket. Landstinget behöver kunna ha ett ansvar för replipunkternas standard, liksom ha ett finansieringsansvar för infrastrukturen.