



Naturskyddsföreningen

Uppsala

2010-08-04

Partiernas svar på frågor om natur och miljö

I Uppsala finns ett starkt engagemang för natur och miljö. Naturskyddsföreningen Uppsala har 5 700 medlemmar och vill bidra till att partierna i Uppsala höjer ambitionsnivån för att värna natur och miljö. Det är nödvändigt om vi ska klara klimatmålet, den biologiska mångfalden, hushållningen med ändliga resurser med mera. Det vill säga att nå en hållbar utveckling. Flera kommuner har visat att man på många områden kan komma längre än vad vi hittills har gjort i Uppsala.

Svaren kommer att redovisas på Naturskyddsföreningen Uppsalas hemsida och spridas på olika vis inför valet. Partierna bjuds in till ett möte den **23 augusti** för ett samtal om vilken lokal politik som kan och bör gälla för att värna natur och miljö. Under mandatperioden kommer vi sedan att fortsätta att följa vilka beslut som fattas och ge ris och/eller ros.

Innehållsförteckning

A.	Grönområden.....	2
B.	Cykling	7
C.	Minskat bilberoende	10
D.	Kollektivtrafik - buss.....	13
E.	Kollektivtrafik -spårvagn.....	14
F.	Byggnader	16
G.	Koldioxidmålet för 2020 - en minskning med 40%, d.v.s. med 3 ton per invånare	20
I.	Kontaktperson	25

A. Grönområden

När Uppsala växer ökar betydelsen av grönområden, i staden och i dess närhet.

Naturskyddsföreningen anser det vara av stor vikt att befintliga grönområden bevaras i möjligaste mån. Många områden behöver också ett bättre skydd än idag. Det gäller inte minst Årike Fyris, som vi anser ska bli ett naturreservat enligt förslaget från 2006.

Naturskyddsföreningen motsätter sig de ingrepp i området som finns på pränt i det senaste förslaget på översiktsplan. Åriket är ett historiskt landskap som måste bevaras i sin helhet för framtiden.

Det räcker inte med spridda parker, landskap måste sparas som stora gröna kilar in mot stadens mitt och bebyggelse förtätas längs samlade stråk längs kanterna, i brynen mot sådana kilar. Ett sådant mönster för Uppsalas fortsatta utveckling ger också det rätta underlaget för spårvagnssystem och ger de boende lika god tillgänglighet till kollektivtrafik som till natur där de bor och arbetar.

- Bevara Årike Fyris i sin helhet.
- Satsa på Linnéstigarna, de är unika för Uppsala

1. Vad vill ni göra under den kommande mandatperioden för att bevara Uppsalas parker och grönområden?

Moderaterna

Att bevara och rusta parkerna är prioriterat i bostadsområden. En socionomisk utredning ligger till grund för arbetet. Parkerna skall vara av hög kvalitet och göras tillgängliga och ha ytor för lek mm.

Socialdemokraterna

Vi vill snarast komma till skott med naturreservatet Årike Fyris och i samarbete med Upplandsstiftelsen fortsätta att värna och tillgängliggöra värdefulla skogar och andra naturområden i kommunen. När det gäller parkerna är den stora frågan inte hur vi ska bevara de parker vi har, utan hur vi ska utveckla dem och göra dem fler. En smart förtätning behöver inte gå ut över Uppsalas befintliga parker, det finns gott om redan hårdgjorda och dåligt utnyttjade ytor att bygga på istället. Vi vill inleda en långsiktig satsning på Uppsalas parker genom att utveckla Gränbyfältet till ett sammanhållet park- och friluftsområde för de östra stadsdelarna. Vi ser även stora möjligheter att skapa ett integrerat park-, idrotts- och evenemangsstråk längs ån från Stadsträdgården via Studenternas till Kap vid Kungsängsbron där Årike Fyris tar vid. Med bl.a. fler och bättre bad, genom att göra det lättare att ta sig till friluftsområden, bad och naturupplevelser med cykel och kollektivtrafik sam genom att värna och lyfta fram Årummet och Mälarstranden vill göra Uppsala till en bättre sommarstad.

Folkpartiet

När staden växer och förtätas behövs fler parker och lekplatser av hög kvalitet och god

Partiernas svar

tillgänglighet. Parker är ”gröna lungor” där människorna kan umgås och få rekreation och de ökar trivseln i staden. Planer för parkutveckling ska finnas i alla bygg- och förtätningsprojekt. Nyanläggning, upprustning och bättre skötsel ger välhållna parkområden som utgör mötesplatser för olika aktiviteter för alla åldrar. Att det anläggs skolgårdar och förskolegårdar vid nybyggnation är självklart.

Centerpartiet

Vi vill etablera en strategisk plan för hur Uppsalas parker och grönytor ska utvecklas. Vi kallar planen för en grön plan. Problemet är givetvis att i den hållbara staden balansera befolkningstillväxt, hög resiliens (och biologisk mångfald), livsmedelsproduktion, klimat- och energieffektivisering. Alla grönytor varken kan eller ska sparas, men frågan är central och de gröna kilarna är viktiga fundament.

Centerpartiet vill försöka använda lagrummen för nationalstadsparker för att skydda så mycket som möjligt av de gröna kilarna. I ett första steg vill vi undersöka möjligheterna att skydda Hågadalen/Nåsten-Stadsskogen-Rosendal-Årike Fyris som ett sammanhängande område. Även Storvad-Gamla Uppsala-Rödbo är intressant. Nationalstadsparker är ett instrument som kan användas för att skydda grönområden som har ett starkt inslag av kulturhistoria.

Miljöpartiet

Miljöpartiet betonar vikten av att spara både vardagsnatur och mer exklusiva naturområden. Parker i stadsmiljö och i kransorterna måste bli fler och mer kvalitativa. Det är viktigt att slå vakt och informera om strandskyddet och om allemansrätten.

Vi vill satsa på allt från fickparker, parker för spontanidrott och aktiviteter, offentliga trädgårdar, stränder, närnatur som skogar och ängar, gröna kilar och även skydda fler områden som naturreservat för den biologiska mångfalden och friluftslivet mm. Årike Fyris vill vi självklart skydda, men även Hammarskog för att ta ett exempel.

En viktig strategi är att vi vill bygga staden i kollektivtrafiktäta stråk, det innebär i korthet att förtätning ska ske i stadsdelscentrum där spårvagn kommer gå i framtiden och tätorter med pendeltåg. Det innebär att grönområden mellan stadsdelarna också måste sparas. De gröna stråken vill vi markera i översiktsplanen, liksom gröna utvecklingsområden för naturvården.

När det kommer till exploateringstryck på parkmark och gröna ytor i staden behöver det finnas en tydlig parkplan som kan vara en vägledning hur bedömningar i enskilda fall kan göras. Om varje fråga hanteras ad-hoc-mässigt (som nu) blir resultatet därefter. Vi vill ha en tydlig strategi.

Vi vill också ha en trädplan – för att träd ska bevaras, men även för ny- och återplantering. Gamla träd har ett stort värde för den biologiska mångfalden och okunskap faller allt för

många.

Parkerna i centrala Uppsala och många andra parker runtom i staden används intensivt, tillför stora värden och kan inte komma i fråga för förtätning. I områden med brist på parker och närnatur bör principen vara att kompensera exploatering av grön mark med att annan grön mark tillskapas.

Kommunen kan mer strategiskt samarbeta med Upplandsstiftelsen för att utveckla skyddet och aktiviteter för allmänheten i naturreservat och naturområden. Exploaterade områden kan återställas till natur och park. Lämpliga åtgärder för att öka den biologiska mångfalden utefter stränder ska påbörjas. Vi vill även förstärka arbetet ytterligare med strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivningar i planarbetet, bland annat kopplat till nationella kvalitetsmål och EU:s krav.

I den rödgröna IVE:n har vi avsatt mer medel för park och natur.

Vänsterpartiet

De gröna kilarna ska värnas. Det är viktigt att styra byggandet till de kollektivtrafiktäta stråken istället för att bygga i grönområdena. Svårigheten är när grönområdena hela tiden naggas i kanten, en grönstrukturplan bör därför tas fram för att säkerställa gröna kilar och sammanhängande grönområden.

Kristdemokraterna

Vi kan förtäta bebyggelsen och samtidigt öka kvalitén på de befintliga grönområdena. En förtätning av bebyggelsen leder till att vi får en mer stadslig miljö. Vi håller på att bli en liten stor stad.

2. Vad anser ni är en lämplig omfattning av det kommunala naturreservatet Årike Fyris?

M: En ny översiktsplan som skall antas av kommunfullmäktige i år. Den ligger till grund för det fortsatta arbetet med Åriket. Det är i dag inte möjligt att svara vad slutresultatet blir då det är många intressen att ta hänsyn till, inte minst naturintressen.

S: Vi står bakom förslaget till naturreservat från 2006. Det borde redan ha varit på plats! Den framtida kollektivtrafikdepån på Kungsängens gård och en eventuell båtuppställningsplats måste givetvis få en utformning som inte förstör Årike Fyris. När det gäller båtuppställningsplatsen som föreslås där slamdammarna ligger idag vill vi se fler alternativ

Partiernas svar

innan vi tar slutgiltig ställning. Vi är öppna för en bro genom Åriket för att förbinda de södra stadsdelarna men en framtida järnvägsstation i Bergsbrunna. En sådan bro måste utformas och anläggas med stor omsorg och enkom för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

FP: Med utgångspunkt i förslaget från 2006 ska lämpliga avgränsningar utarbetas.

C: När vi talar om att Årike Fyris ska skyddas, så talar vi om det geografiska område som kommunen definierar på sin webbplats: <http://bit.ly/9jRQ5i> Vi vill dock att kommunens alla vattenområden ska utvecklas strategiskt i vad vi kallar en Blå Plan.

När vi talar om hur starkt skyddet för Årike Fyris ska vara så menar vi att djuren, växterna, ekologiskt lantbruk och det rörliga friluftslivet har absolut företräde inom området.

Vi ser ett par problem som dock kan innebära vissa nödvändiga ingrepp. Det ena gäller vart alla Uppsalas fritidsbåtar ska läggas när varvsområdet ovanför Kungsängsbron ska bebyggas. Det andra gäller att vi ser att vi kommer att behöva en cykel- eller kollektivtrafikslänk mellan Ultuna/Sunnersta och Nántuna/Bergsbrunna. Vi tror dock att det ska gå att kombinera syftena med reservatsskyddet med dessa ingrepp, och vi tror att vi uppnår en ökad hållbarhet i kommunen om vi kan göra dessa ingrepp i Åriket.

MP: Det som var aktuellt i det första förslaget till naturreservat är en lämplig omfattning. Man kan säkert göra någon mindre förändring, men det är viktigt att nya slamdammen där ett fågeltorn ska uppföras är med i reservatet.

V: Årike Fyris reservatet ska ha samma omfattning som den ursprungliga reservatsplanen.

KD: Kommande planläggning av Årike Fyris ska hänga på vad kommunfullmäktige beslutat i Översiktsplanen.

3. Hur bör Uppsala agera för att Linnéstigarna ska förklaras som ett världsarv?

M: Vi har inte bestämt hur vi skall agera. Ett problem är att det tillkommit stora buffertzoner som skulle förhindra Uppsalas expansion. Det är viktigt att vi når balans mellan bostäder, bevarande och vårt kulturarv.

S: Proaktivt och i största möjliga enighet. Möjligheten att sätta Uppsala på kartan som ett världsarv är stort och mycket värt för Uppsala.

FP: Börja med att upprusta och underhålla dem. Linnéstigarna ska ges ett permanent skydd.

C: Vi är osäkra på om världsarvinstrumentet är rätt väg. Framför allt eftersom världsarv kräver buffertområden som vi tycker är svåra att kombinera med en hållbar landsbygdsutveckling, eller med stadsplanering som är hållbar i meningen att många ska tycka att det är attraktivt att cykla eller åka kollektivt.

Vi är däremot angelägna att Linnéminnena, inklusive Linnéstigarna, får utvecklas som institution. Vi vill att de ska vara attraktiva och lättillgängliga för såväl lokala som långväga besökare. Vi tror att nationalstadsparksinstrumentet är bättre lämpat för att utveckla dessa minnen. Vi tror välskötta och attraktiva Linnéminnen är en viktig del för att utveckla besöksnäringen i Uppsala och Uppsalas stadsnära landsbygd. Att vi har många små företag som kan leva på Linnéminnenas attraktivitet bidrar till hållbarhet, även på landsbygden. Attraktiviteten består till stor del av naturvärden, och dessa kan kommunen bidra till att skydda.

MP: Miljöpartiet Uppsala kommun bör agera tydligt och enigt. Man måste få en politisk majoritet som är helt inställda på att världsarvet tillför stora världen och ger Uppsala större möjlighet att bevara Linnés minne och inte som den nuvarande majoriteten uppträder splittrat för att några politiker är rädda att det kan hindra framtida exploatering.

V: Uppsala kommun ska verka för att det blir ett världsarv. Vi ska stödja denna ansökan, dessa områden ska reserveras för detta. Att få ett sådant världsarv i Uppsala är mycket angeläget. Vi har stor nytta av att dessa områden blir världsarv för att kunna utveckla Uppsala och samtidigt satsa på biologisk mångfald och det kan hjälpa till att profilera Uppsala som en hållbar stad.

KD: Uppsala Kommun deltar aktivt med arbetet att utveckla en ansökan om det. Länsstyrelsen ansvarar för ansökan i partnerskap med Uppsala Kommun.

B. Cykling

Naturskyddsföreningen anser att cyklingen bör öka avsevärt och att bilåkande bör minska i samma grad. Det spar energi och mark och gör det möjligt att i vardagen vistas i naturen. Det ger barnen en bättre möjlighet att utveckla en livsstil med mindre bilberoende.

Barn och ungdomar bör i första hand gå eller cykla till skolan, om sträckan understiger rätt till skolbuss och vägen är tillräckligt säker.

Vuxna bör i första hand gå, cykla eller åka med kollektivtrafik till arbete och studier.

Fysiska åtgärder

- Cykelvägar
- Cykelväg till resecentrum från västra sidan.
- Säkra cykelvägar till skolor
- Säkra korsningar
- Underhåll och förbättringar av cykelvägar

Attitydpåverkan

- Utredda kommuninnevånarnas hinder för att ta cykel och att åka kollektivt. Vad som *motiverar* till att cykla och åka kollektivt. Därefter göra insatser utifrån utredningsresultaten.
- Kampanjer för att öka cyklandet till kommunens arbetsplatser.
- Kampanjer för att öka cykling till skolor.

4. Vad vill ni göra? Beskriv vilka åtgärder ni vill vidta och i vilken omfattning det ska ske. (t.ex. pengar, km, servicenivåer)

M: Vi ämnar fortsätta att bygga ut cykelvägarna både regionalt och lokalt. En regional plan är ute på remiss. Det går inte att bestämma ett belopp i dagsläget då det blir ett samarbete mellan staten och de kommuner som får sina planer klara (det finns statliga pengar till detta). De kommunala kortare sträckorna byggs till stor del med pengar från den exploatering som sker. Skattemedel som kommunen avsätter för ändamålet är 21 mnkr 2010. Att satsa på trafiksäkerhet på GC-vägarna är prioriterat. Det finns mycket kvar att göra, till exempel längs med skolvägarna. Vi kommer de närmaste åren att knyta ihop GC-vägarna samt skylta och markera så att det blir tydligare hur man färdas på våra cykelvägar/cykelleder.

S: Vi vill prioritera hållbara färd sätt där cykeltrafik ingår vid all planering och vid re- och nyinvesteringar. Vi vill därför bygga ut Uppsalas cykelvägnät samt bygga fler cykelvägar på landsbygden (bl.a till Bälinge via Ulva Kvarn).

FP: Vi tycker Naturskyddsföreningens förslag är jättebra. Cykelvägarna ska förbättras och användning av elcyklar underlättas. Det bör finnas sammanhängande cykelstråk i staden och de måste vara trafiksäkra. Nya cykelstråk måste planeras inte bara för nybyggda bostads- och arbetsområden utan även inom befintliga delar av staden där det är mindre väl försörjt med cykelstråk. En särskild utvecklingsplan för cykelvägar och parkeringar ska upprättas.

C: Vi vill att cyklandet ska öka betydligt. Uppsalas storlek och topografi gör staden lämplig. Cykling är en bra vardagsmotion och ger en skönhetsupplevelse varje dag. Cyklingen ska också utvecklas för den stadsnära landsbygden och för kransorterna. Cyklingen ska utvecklas i samspel med strategierna för kollektivtrafiken (stomlinjer, mm) och cyklingen ska ses som ett fullvärdigt trafikslag.

Vi menar att Uppsala nu har ett bra fysiskt nät av cykel- och lokalvägar. Väsentligen kan nästan alla Uppsalabor ta sig dit de behöver på cykel- och småvägar. Med några undantag behövs det alltså inte nya cykelvägar. Till undantagen hör några korta strategiska länkar som t ex accessen med cykel till Resecentrum (från alla håll), eller länken Bodarna/Vreta till Södra Gottsunda. Eller en länk mellan Nántuna och Ultuna.

Vi vill istället fokusera insatserna för att öka cyklandet på mjukare faktorer. Vi vill börja med att under nästa mandatperiod skapa ett stomnät av vad vi kallar för cykelleder. Dessa cykelleder ska binda ihop lokala mål som småorg, skolor, idrotts- och lekplatser och större arbetsplatser. De ska vara väl skyltade med mål och avstånd så att man kommer till sitt mål utan karta. De ska vara belysta och väl röjda för att skapa stor trygghet. De ska ha en underhållsambition som motsvarar huvudlederna för bilar. Dvs de ska sandas direkt vid halkproblem, och sanden ska sopas bort direkt när den inte behövs (nuläget, med vintersand på viktiga cykelbanor in i juni är katastrofalt). De ska vara släta och kunna utnyttjas i sin fulla bredd. Vid cykellederna ska det finnas tillräckliga och lämpliga cykelparkeringar. Cykellederna ska normalt ha företräde framför biltrafik där de två trafikslagen absolut måste korsas. Cykellederna består främst av cykelvägar, men dras också genom bostadsområden och t ex Stadsskogen. De ska ge en skönhetsupplevelse och vara säkra. Därför dras cykellederna normalt inte längs större bilvägar. Cykellederna ska däremot vara väl kända och identifierade i de databaser som används av tjänster som eniro.se och hitta.se.

Som en första sträcka vill vi använda Gottsunda Centrum – Valsätraskolan – Svampstorget – Stadsskogen – Rosendalsgymnasiet/BMC – Uppsala Centrum. Lämpliga biflöden som också bör få cykelledsstatus är Västertorg – Sommarro – Stadsskogen och Flogsta – Studentstaden – BMC – Pollacksbacken – SLU. Efter utvärdering vill vi bygga ut ledsystemet att täcka hela staden och även att tillämpa i kransorter och stadsnära landsbygd.

Cykellernas utbyggnad och uppgradering ska bekostas inom befintlig gatu- och trafikbudget, men utan att det får påverka kollektivtrafikens utbyggnad.

MP: Miljöpartiet anser att trafikandelarna för cykel, gående och kollektivtrafik ska öka och biltrafiken ska minska i Uppsala.

Miljöpartiet vill att den yta som idag används av biltrafik i staden i större utsträckning ska användas för cykelväg, cykelparkering och kollektivtrafikens framkomlighet.

Vi vill göra omfattande och genomgripande cykelvägssatsning i centrala Uppsala. Vi bygger fler cykelbanor, tydligt utmärkta cykelstråk och mer utrymme till cykelparkeringar. Vi vill ha cykelställ av högre kvalitet och med bättre design. Det behövs ca 7000 nya cykel-P-platser strategiskt placerade i stadsmiljön. Till exempel i anslutning till stadsbiblioteket. På resecentrum anser vi att ett cykel-P-hus ska anläggas där det också finns service för cyklisterna.

Miljöpartiet vill att en cykelplanerare anställs i kommunen som ansvarar för kompetens och utveckling av stadsmiljön och framkomligheten för cyklisterna. I dag krockar cyklisternas intressen med de gående, det beror på att det inte finns tillräckligt stort utrymme för båda trafikslagen och att det inte finns tillräckligt många cykel-parkeringsplatser. Cykellederna måste också markeras bättre för att undvika bokstavliga krockar mellan cyklister och gående. Vi har varit pådrivande för att få tillstånd en regional cykelplan, som ska antas i höst. Vi har också varit pådrivande för att medel ska avsättas i länstransportplanen för cykelsatstningar.

Vi har i den rödgröna IVE:n avsatt mer medel till Gatu- och trafiknämnden.

V: Vi vill bygga ut säkra cykelvägar och fler bra möjligheter för cykelparkeringar i staden. Vi vill också arbeta med attitydpåverkan genom att göra attitydundersökningar och på gynna cyklingen i Uppsala både inom kommunens arbetsplatser och i skolorna.

KD: Cykelåkning i Uppsala Kommun kommer att öka och bli bättre. Det behöver byggas fler cykelvägar och förbättra de befintliga. Cykelvägarna behöver utvecklas i den takt det finns resurser och möjligheter.

5. Kommer ni att ge cyklarna utrymme på bilarnas bekostnad för att främja cyklandet? (Där det idag är svårt att få plats med cykelbana)

M: I centrala Uppsala är ytorna begränsade och vi tror att alla kan samsas på de ytor som finns om vi visar hänsyn. Vi vill att centrum skall kunna nås av alla. Därför är det viktigt med bra skyltning och dämpad fart. Vi kommer att ha en kampanj för cyklande i höst där det också skall informeras om cyklistens skyldigheter. Utredningar har gjorts om de brister som finns och de skall åtgärdas. Cykelparkeringar har utretts och materialet skall vara klart i augusti. Redan nu har det kommit många nya cykel-p-platser. När resecentrum står klart kommer det att finnas naturliga cykelstråk som också blir trafiksäkra.

Partiernas svar

S: Ja vi vill prioritera hållbara färdssätt vid all planering och alla investeringar.

FP: Delar av gatan används för cykelbana, men biltrafik finns kvar.

C: Ja, men se frågan ovan. Vi tror att det största problemet nu är att få folk att uppleva glädjen och sundheten i att cykla, inte att ge invånarna mera cykelbanor.

MP: Ja.

V: Ja vi vill prioritera cyklarna före biltrafiken. Detta har vi länge verkat för och kommer att fortsätta att göra.

KD: Cykelåkning i Uppsala Kommun kommer att öka och bli bättre. Det behöver byggas fler cykelvägar och förbättra de befintliga. Cykelvägarna behöver utvecklas i den takt det finns resurser och möjligheter.

C. Minskat bilberoende

Naturskyddsföreningen anser att bilberoendet måste och kan minska avsevärt. Fram till nu har kommunal planering i allt för hög grad byggt på hur man enklast transporterar sig med bil. Bilberoendet påverkas av tillgängligheten till förskolor, skolor, fritidsaktiviteter för barn och unga, service och affärer. Tillgängligheten är bäst när tjänsterna finns i närheten av bostaden eller längs den väg man färdas på till arbete och studier. Därefter ökar kollektivtrafik tillgängligheten. Centrala lägen i staden ökar tillgängligheten.

- Stoppa externhandel i Fullerö.
- Begränsa externhandel i övrigt
- Bygg staden med blandade funktioner i varje grannskap. Förskolor, låg- och mellanstadieskolor där människor bor, liksom dagligvaruhandel och återvinningsstationer.
- Barn och ungdomars fritidsaktiviteter ska vara tillgänglig utan bil
- Bygg spårvagnssystem som medger att man når i stort sett överallt i staden snabbare än med bil.

6. Vad kommer ni att göra för att minska bilberoendet?

M: Göra kollektivtrafiken och cykelvägarna mer attraktiva. Se vidare svar 7.

S: Bilen kommer att ha en viktig roll även i framtiden, inte minst för Uppsalas stora landsbygdsbefolkning. Men en trafikplanering som sätter kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken främst är både möjlig och nödvändig. God tillgänglighet och attraktivitet kan nås utan en fortsatt ökning av biltrafiken.

Nya externa köpcentrum och utglesning av bebyggelsen ökar vårt bilberoende och försvagar stadskärnan och våra stadsdelscentrum. Motsättningar mellan bilbuller och bostäder innebär att vi idag planerar bostäder efter bilbuller. Det ska vara tvärtom. Vi vill minska bilberoendet genom att byta inriktning på Uppsalas trafikplanering samt kraftfulla åtgärder för att göra kollektivtrafiken till ett attraktivt alternativ för den som idag väljer bilen. Vi vill prioritera hållbara färdsätt vid all planering och vid re- och nyinvesteringar. Det gäller investeringar i gator likväl som vid lokalisering av arenor, handel m.m. Under nästa mandatperiod vill vi börja planera för ett modernt spårvagnsnät i Uppsala och tills det står klart ska stomlinjetrafiken byggas ut utifrån devisen ”Tänk spår – kör buss”.

FP: Det behövs bättre och attraktivare kollektivtrafik. I takt med att staden byggs ut och förtätas är det viktigt att stomlinjer och övriga linjer för bussar utökas. Kollektivtrafiken måste utvecklas för en ökad framkomlighet. Linjedragningen bör gå i takt med samhällsbyggandet och exploateringen.

C: Vi vill göra det mer attraktivt att åka kollektivt genom att göra det enkelt och snabbt att åka kollektivt. Vi tror att det sker snabbast och bäst genom att satsa på en snabb utbyggnad av ett stomlinjenät för bussar, samt att detta stomlinjenät är väl integrerat med cykelledssystemet (se ovan). På sikt behöver vi bygga ut kapaciteten för spårtrafik, i samma syfte – att göra kollektivtrafiken kombinerad med cykel överlägsen biltrafiken, även för kransorterna.

Vi vill göra det mycket mer attraktivt att cykla, framför allt genom cykelledssystemet (se ovan)

Detta innebär att vi resursmässigt prioriterar cykel och kollektivtrafik, men framför allt att människor kommer att välja dessa trafikslag för att de helt enkelt är bättre och roligare.

MP: Stoppa Fullerö och andra externhandelsområdet. Det nya området som innebär en utvidgning av Boländerna till andra sidan Gnistarondellen är en sådant helt orimligt förslag, som enbart kommer få till effekt att biltrafiken ökar.

Vi vill planera staden så att det blir möjligt att leva utan bil, åtminstone till vardags. Här är satsningen på kollektivtrafiken och spårvagnar en nyckelfråga. Ökad framkomlighet för

kollektivtrafiken måste också innebära sämre framkomlighet för bilen.

Vi vill göra en generell översyn av parkeringstaxorna. Genom att göra taxorna dyrare i vissa lägen så kan man styra biltrafiken så att fler bilister parkerar bilar utanför stadskärnan eller i parkeringsgarage. Boendeparkering ska vara så utformad att det underlättar för bilisten att lämna bilen hemma och ta kollektivtrafiken eller cykeln för arbetspendling och pendling till fritidssysslor.

För arbetstagare är fri parkering en skattepliktig löneförmån. Det är en viktig regel som gör bilresorna till jobbet färre. Externhandeln bidrar till att öka bilresandet. ”Gratis” parkeringsplatser är en del av orsaken till detta. Miljöpartiet vill hitta incitament att minska bilåkandet och begränsa den typen av subventioner för bilister.

Den hållbara staden byggs genom att människor tar nya vägval. Kommunen kan skapa förutsättningarna för det.

Några nya bilder behövs inte i Uppsala. Forskningen pekar tydligt på att nya vägar leder till mer bilism och därmed till att klimatmålen blir svårare att uppnå. Pengarna bör i stället investeras i utbyggnad av kollektivtrafiken (spårväg i staden, fler stationer längs järnvägarna) och underhåll och anpassning av befintliga vägar. Eventuell trängselproblematik när staden växer hanteras bättre med ekonomiska styrmedel, såsom p-avgifter och tidsbegränsad parkering, trängselavgifter etc.

Vi vill stänga Bäverns gränd för biltrafik samt åter igen stänga de öppnade gatorna i Fålhagen för genomfart för biltrafik. Vi säger nej till en bilbro i Kungsängsesplanadens förlängning eftersom den skapar en barriär i grönstråket från Stadsträdgården mot Årike Fyris och bidrar till ökad biltrafik i centrala Uppsala då tillgängligheten för bilar ökar. Området bör i stället försörjas med kollektivtrafik samt gång- och cykelbro. Vi är emot en billed genom/under Stadsskogen – den sk Sydvästlänken. Generellt sett är Miljöpartiet mycket restriktiva när det gäller satsningar på bilvägar eller investeringar som ökar framkomligheten för biltrafik. Det är enbart när satsningarna är befogade av trafiksäkerhetsskäl som de är viktiga att genomföra. Prioriterat ska istället vara att investera i cykelväg, spårväg samt underhåll av befintligt vägnät.

Nya stadsdelar eller bostadsområden kan redan från början planeras så att man drastiskt minskar parkeringsnormen, samtidigt som satsningar görs på exvis en lokal bilpool, utvecklad taxiservice och framförallt bra kollektivtrafik. En bilfri stadsdel vill vi ha.

Att service, skola, handel och fritidsnöjen finns i kransorterna gör dessa till starkare knutpunkter och behovet för alla runt om i kommunen att åka till staden minskar.

Vi vill också satsa på att de som bor på landsbygden får bättre tillgänglighet till förnybara drivmedel men också ökad service genom pendelparkeringar. En miljöbilsutveckling är viktig särskilt för de som fortsatt kommer att vara beroende av bil för dagliga resor.

V: Vi arbetar för just detta både när det gäller översiktsplaneringen när det gäller utbyggnad av staden. Vi säger nej till utbyggnad av externhandlen vid Fullerö, vi vill inte bygga ut fler externhandelsområden och vi vill begränsa de som nu finns till ytan. Vi vill verka för att det finns service i närheten av där människor bor. Vi vill verka för fler fritidsaktiviteter för ungdomar i deras bostadsområden och se till att det finns bra cykelvägar och bra och billig kollektivtrafik.

KD: Onödig biltrafik ska undvikas. Alternativ till bilen ska utvecklas utan att stadens attraktion och utveckling hämmas. På sikt bör utbyggnad av spårvägstrafiken utökas och nya stomlinjer på spår utredas.

D. Kollektivtrafik - buss

Kommunrevisionen visar i sin rapport *Granskning av styrning av stadstrafiken* att bussåkandet är betydligt mindre idag än på 80-talet och att andelen som åker buss har minskat under 2000-talet. Andelen som åker bil har ökat. Samtidigt har andra kommuner lyckats öka bussåkandet rejält.

7. Vad vill ni göra för att fler ska åka buss? Särskilt de som nu åker bil.

M: Göra kollektivtrafiken och cykelvägarna mer attraktiva. Bilisterna vill ha snabba och täta förbindelser samt gå till ställen dit människor vill åka. Stomlinjerna visar sig möta dessa krav. Vi kommer att fortsätta att förbättra stomlinjenätet vad gäller turtäthet, linjedragning och antal linjer. Hållplatserna håller på att utformas så att de är tillgängliga för alla. Kollektivtrafiken behöver också marknadsföras bättre än idag.

S: Vi vill bl.a. inrätta ett kansli för hållbart resande knutet till kommunstyrelsen som utifrån prioriteringsordningen gående, cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik samordnar all planering, inhämtar kunskap och intensifierar arbetet med att göra Uppsalas trafiksystem miljövänligt och effektivt. Kansliet ska även arbeta med opinionsbildning för att förbättra respekten för regler i trafiken.

FP: Tätare och snabbare trafik. Kombination av stomlinjer och ”matartrafik”

C: Vi vill satsa på att bygga ut och förstärka stomlinjenätet, även för kransorterna. Stomlinjebussar ska gå tätt, vara prioriterade i trafiken och köras på Biogas. De ska vara väl underhållna och väl integrerade med cykellederna. Det ska vara trevligt och enkelt att åka stomlinjebuss. Vi vill hålla biljettpiserna nere för ungdomar, för att sätta bra vanor. För äldre vill vi att seniorkortet ska gå att köpa per kvartal och inte som idag, endast årsvis.

Vi tror att kombinationen välskött vagnspark, snabb framkomlighet, låga priser för ungdomar och bra integrering med cykel kommer att göra att betydligt fler reser kollektivt.

MP: Det är lättare att få vanebilisten att åka spårvagn än buss, det är helt klart. Men vi vill få fler att ta bussen genom att satsa på stombussarna ska ha hög turtäthet och kontinuitet kombinerat med servicelinjer i staden samt landsbygdslinjer. Utvecklingen av stombusslinjerna inom stadstrafiken ska färdigställas genom att signalprioritering införs längs linjerna samt att vissa starkt trafikerade vägavsnitt dedicerats till enbart kollektivtrafik. Prinsnivå och biljettsystem utvecklas så att fler väljer kollektivtrafiken för att det är enklast, snabbast och mest prisvärt.

Vi vill samordna kollektivtrafiken genom att föra över all kollektivtrafik till landstinget.

V: Det behövs mer pengar till att satsa på busstrafiken. Det är inte konstigt att bussresandet gick ner efter 80-talet, när priserna steg samtidigt som det blev färre avgångar. Det är viktigt att arbeta för låga busspriser samtidigt som kollektivtrafiken byggs ut. Till det behövs det mer pengar. Vi lägger mer pengar på kollektivtrafiken i vår gemensamma rödgröna budget. Vi vill i Vänsterpartiet att denna utveckling ska fortsätta. Kollektivtrafiken är stommen i klimatomställningen och gynnar en god samhällsutveckling på många sätt.

KD: Utredda spårvagnsalternativ. Utveckla kollektivtrafik till att bli attraktiv med flera stomlinjer och tätare turer.

E. Kollektivtrafik -spårvagn

De stora belopp som i översiktsplanen föreslås användas för bilinfrastrukturen bör omdirigeras för att täcka anläggningskostnader för ett spårvagnssystemet.

Bra spårvagnsförbindelser med omgivande kransorter kan ta en större del av kommunens framtida expansion. För att ta fram denna omfattande systemlösning bör Uppsala samarbeta med andra kommuner som har liknande planer.

8. Vad vill ni göra under mandatperioden för att återinföra spårvagnar i Uppsala?

M: Vi kommer att fortsätta pröva möjligheten att införa spårvagnar genom ytterligare utredning av frågan.

S: Under nästa mandatperiod vill vi inleda införandet av ett modernt spårvagnsnät i Uppsala och tills det står klart ska stomlinjetrafiken byggas ut utifrån devisen ”Tänk spår – kör buss”.

Redan 2011 bör det framtida linjenätet kunna läggas fast.

FP: Stomlinjerna bör utformas på sådant sätt att man tänker spår men kör buss. Folkpartiet är för utredning av möjligheten till framtida spårvagnstrafik med beaktande av ekonomiska och miljömässiga konsekvenser.

C: Vi vill använda befintliga spårområden för att binda ihop Uppsala Centrum med ytterområden och kransorter. Det är prioriterat att anlägga stationer i Järlåsa, Vänge och Stabby/Libroäck längs Dalabanan. Längs stambanan behöver vi stationer i Gamla Uppsala och Bergsbrunna. Självklart ska vi arbeta med grannkommuner och statliga myndigheter för att åstadkomma detta. De berörda trafikbolagen är ju landstingsbaserade och infrastruktur är ofta en statlig fråga. Vi vill utreda och besluta om möjligheten att på lite sikt bygga ut museijärnvägens sträckning mot Almunge till en modern nivå. Uppsalas södra delar från UAS ned till SLU, Sunnersta och Gottsunda är underförsörjda med spårväg och vi vill utreda och besluta hur denna brist ska avhjälpas.

Vi vill alltså först satsa på att utnyttja de områden och spår som redan finns, i andra hand utreda och besluta om spår på områden där de inte finns idag. Vi tror nämligen att vi på det viset kommer fortast fram till en kraftigt ökad kollektivtrafik.

Däremot vill vi inte låsa oss till trafikslaget spårvagn. I centrala staden och befintlig bebyggelse är det onödigt dyrt, eftersom vi under flera decennier planerat staden för att inte ha spårvagn. Gatubredd och gaturummets utformning i övrigt gör att det skulle kosta betydligt mer än det smakar att återinföra spårvagnar i dessa områden. Vi kan uppnå nästan lika stor nytta med stomlinjebussar som drivs på biogas, på sikt trådbussar. I Uppsala tätort i övrigt, så är det inte säkert att det är just spårvagnar som löser problemen bäst. Det kan vara andra former av spårväg eller busstrafik som är det bästa.

Förenklat kan man säga att vi tror att vi betydligt snabbare får mycket större klimat- och miljönytta om vi tänker spårväg, men kör buss i befintlig bebyggelse.

MP: Vi vill inte återinföra spårvagnar – vi vill satsa på moderna spårvagnar. Vi har tillsammans med de rödgröna sagt att vi ska lägga fast planeringen under 2011 om hur linjerna ska dras. En medfinansiering av staten kommer bli nödvändig vilket förutsätter en rödgrön regering.

V: Vi vill starta en utredning av hur ett spårvagnsnät kan byggas ut så fort som möjligt. Med en rödgrön regering kommer det gå fortare eftersom de ger mycket mer pengar till kommunerna för utbyggnad av spårtrafiken och kollektivtrafiken. Vi säger nej till flera stora vägsatsningar och vill istället få finansiering så fort som möjligt till spårväg.

KD: Utredda spårvagnsalternativet så fort som möjligt.

9. Vilket år vill ni återinföra spårvagnstrafik i Uppsala?

M: Spårvagn kräver enorma investeringar. Vi kan idag inte lova något i frågan.

S: Snarast möjligt men en investering i ett modernt spårvagnsnät förutsätter statlig medfinansiering. Det går idag inte att säga exakt vilket år men det bör kunna slås fast redan 2011 efter nödvändiga utredningar.

FP: Det går inte att ange något årtal nu.

C: Vi vill inte lova något när det gäller just spårvagnar. Spårvägstrafiken vill vi dock bygga ut, se ovan.

MP: Byggstart 2015 är realistiskt.

V: Planeringen av ett helt spårvagnsnät ska vara klar redan 2011. Vi vill också ge byggnadsnämnden och Gatu- och trafiknämnden i uppdrag att planlägga den första spårvägslinjen som ska ersätta busstrafiken på en av de mest trafikerade linjerna.

KD: Detta beroende på resultatet som redovisas från utredning av spårvagn i Uppsala. Dessutom förutsatt att de tekniska och finansiella resurser är lösta.

F. Byggnader

Befintlig bebyggelse måste ställas om för energieffektivisering och ny bebyggelse måste bli energisnål.

- Minska energiåtgången i befintliga hus (isolering, byta fönster, sätta in värmepumpar och värmepumpar etc.)
- Främja övergång till förnyelsebar energi (solceller, solfångare, bioenergi etc.)
- Bygg passivhus, och även ”aktivhus”
- Renovera Uppsalahems hus för att minska energiåtgången
- Anta en lokal byggnadsstadga, som föreskriver hur energisnåla byggnader, nya som gamla, måste vara/göras.

10. Vad vill ni göra för att minska energiförbrukningen i kommunala fastigheter, Uppsalahems bostäder och i det övriga fastighetsbeståndet?

M: Vid genomgripande investeringar hanteras främst byte av fönster från två till tre glas samt tilläggsisolering av vindsutrymmen. Beroende på fasadens skick och material kan tilläggsisolering ske även av ytterväggar. Vidare inför vi styrd ventilation utifrån verksamhetstider och tomtider med schemastyrd ventilation samt värmeåtervinning. Målsättning är 15% energibesparing vid renovering/ombyggnation. 2009 inleddes ett samarbete mellan Bionär, Uppsalahem och Uppsala kommun att konvertera samtliga verksamhetsbyggnader i kommunens kransorter. 2013 är samtliga oljeeldade fastigheter eller fastigheter med direktverkande el konverterade till biobränsle (pellets, flis).

S: Genom att sätta upp ett ambitiöst mål för energieffektiviseringen och ge samtliga kommunala förvaltningar och bolag i uppdrag att vidta de åtgärder som krävs för att nå målet. Genom att visa vägen och föregå med gott exempel kan kommunen förmå andra aktörer att följa efter.

FP: Kommunen ska minska energianvändningen och bara köpa förnybar el. I samarbete med företagen ska energisparande och lokala lösningar stimuleras.

C: Vi vill att Uppsalahem antar tuffare mål för energianvändning och fossil energianvändning, samt inför dessa i sitt ledningssystem. Samma för övriga fastighetsbeståndet som kommunen förfogar över.

MP: Många hus som byggdes på 60- och 70-talen behöver renoveras. Det handlar om att rusta upp försörjningssystem för el, värme och vatten, men också att renovera fasader, tak och gårdar. Husen kan i vissa fall innehålla miljöfarliga ämnen som behöver saneras. Att genomföra dessa renoveringar är kostsamt, men renoveringarna gör det också möjligt att komma till rätta med husens stora energianvändning. Detta innebär stora besparingar och gör ombyggnationen mer lönsam. Miljöpartiet vill halvera energiförbrukningen i Uppsalahems bostäder.

En annan fördel med renoveringen av Miljonprogramshusen är att nya energitekniker kan användas. Lokal energiproduktion kan handla om solvärme, solel, bergvärme och vindkraft. Här kan samverkan med Uppsala universitet utvecklas ytterligare. Nya tvättstugor ska ha energieffektiva installationer och maskiner.

Att utnyttja fjärrvärme för uppvärmning av bostäder och lokaler är ofta effektivt. Kommunen bör ställa krav på att nya bostadsområden i staden kopplas till fjärrvärmeanläggningar.

Genom att uppsalaborna sorterar hushållsavfallet bättre blir Uppsala energismartare. Det komposterbara avfallet blir biogas, sorterade förpackningar blir nya förpackningar eller råvaror, utsortering av miljöfarligt avfall gör de brännbara avfallet, som blir värme, renare. Miljöpartiet anser att mätbara mål och nyckeltal ska sättas upp för att följa upp sorteringsgraden av alla slags avfall i kommunen – och öka intresset för källsortering med information samt fler och bättre insamlingsställen.

V: Vi tycker att detta är bra förslag och är beredda att verka för flera utav dem. Vi vill minska energiåtgången, främja övergången till förnyelsebar energi, bygga passivhus och det skulle vara mycket bra om vi kan få tillstånd aktivhus i Uppsala det vill vi verka för. Renovering av Uppsalahems hus pågår och i samband med detta ses energiåtgången över. Vi vill att detta finansieras via på annat sätt och inte höjer hyran för de som bor i Uppsalahem för mycket. En byggnadsstadga är en mycket bra ide som vi ska verka för.

KD: Vi har en högre ambitionsnivå än vad statliga normer förelägger vad det gäller energiförbrukningen och energieffektiviseringen i båda gammal som nybyggd produktion. Det måste ändå ses i en helhetsperspektiv utifrån markanden och vad människor är faktiskt beredd att betala för sin bostad.

11. Vilka styrmedel vill ni använda för att minska energiförbrukningen i nybyggda hus?

M: Vid tilldelning av mark inom områden med fjärrvärme ska fastigheten anslutas till nätet. Kommunen går före med upphandlingen av verksamhetslokaler och har nu sänkt måttet på energiförbrukning KW per m²/år från 100-110 till 65-70. Detta kan även vara ett incitament vid fördelning av mark till byggmarknaden.

Partiernas svar

I projektet Ångelsta förskola prövas solceller för driften av lokalens ventilation, som ger en nollkostnad i energi för bra klimat i lokalen.

S: De styrmedel som finns att tillgå inom ramen för det kommunala planmonopolet.

FP: Fjärr- eller närvärme prioriteras i sammanhållen bebyggelse. Ny teknik som gör att energibehovet minskar och att värmebehovet är minimalt ska användas i om- och nybyggnad.

C: Svårt att besluta om sådana styrmedel på kommunal nivå, eftersom det handlar om planeringslagstiftning och ofta om statliga medel. Vi vill däremot bygga ut den kommunala energirådgivningen och göra den än mer attraktiv.

Det är intressant att utreda vilka utrymmen vi har för en lokal byggnadsstadga som kan reglera energieffektivitet, möjlighet att utveckla lokal energiproduktion (t ex sol på tak och vindel i villaskala)

MP: För en hållbar och framtidsinriktad samhällsplanering ska bostadsbyggandet vara energieffektivt med sikte på minskad energianvändning i bostäderna. Samma sak måste ske vid renovering av äldre hus. Nya bostäder ska vara energieffektiva och vårt förslag på inriktning i översiktsplanen bör vara att energiförbrukningen i ny bebyggelse inte får överskrida 45–55 kWh per kvadratmeter och år. I Uppsalahems bostäder kan energiförbrukningen halveras genom energiåtgärder i samband med renovering. Här behövs ett ägardirektiv till bolaget.

Kommunen ska fortsätta att upphandla Bra Miljöval-el. Krav och mål för energianvändning och energisparande bör finnas för kommunens alla befintliga lokaler. En fortsatt utbyggnad av bio-närvärmeanläggningar ger en snabb utfasning av all kvarstående oljeeldning.

Genom att kommunen har en aktiv markpolitik kommer man kunna ställa krav på byggföretag i större utsträckning.

Frivilliga initiativ som klimatprotokollet måste också utvecklas.

V: Vi vill använda Översiktsplanen, men även ta fram andra styrdokument och använda markanvisningar på den mark som kommunen äger.

KD: Mycket av byggandet styrs av statliga styrmedel. Det vi kan göra i kommunen är att ställa högre krav på beprövad energisnål teknik och energieffektivisering av byggnader i samband med bygglovsansökningar.

G. Koldioxidmålet för 2020 - en minskning med 40%, d.v.s. med 3 ton per invånare

Uppsala ska minska det årliga utsläppet per invånare med 3 ton CO₂-utsläpp per person ”hemmavid”, men också 3 ton till som vi ger upphov till utomlands via import och flygresor. Lika mycket måste vi sedan kunna ta bort till 2050. Transporter står för cirka en tredjedel av de lokala utsläppen av växthusgaser, uppvärmning för cirka en tredjedel samt mat och konsumtion för den sista tredjedelen. Fjärrvärmeverket i Uppsala har bland de största koldioxidutsläppen i landet.

12. Vad vill ni göra för att uppnå denna minskning av koldioxidutsläppet under mandatperioden?

M: Att nå bra resultat måste vara ett samarbete mellan näringsliv, organisationer, kommunen, andra offentliga förvaltningar och inte minst medborgarna. Alla måste dra sitt strå till stacken. I början av juni undertecknades Uppsala klimatprotokoll av 17 parter. Inledningsvis fokuserar man på de faktorer som direkt kan kopplas till den egna verksamheten för att successivt utvidga arbetet till att även inkludera indirekta klimatpåverkande faktorer. Exakt vad varje deltagare ska bidra under 2011 och framåt fastställs i slutet av 2010.

S: Viktigast är att minska bilberoendet genom att byta inriktning på Uppsalas trafikplanering samt kraftfulla åtgärder för att göra kollektivtrafiken till ett attraktivt alternativ för den som idag väljer bilen. Exempel på andra åtgärder vi vill vidta är att vid all offentlig upphandling ställa krav som minskar utsläpp av växthusgaser och förbättrar miljön. Vi vill även främja alternativa energislag i kommunala fastigheter och ny bebyggelse ska utformas för att fungera med långsiktigt hållbar energihushållning. Allt kommunen och dess bolag bygger ska vara energieffektivt.

FP: Folkpartiet vill att klimatpåverkande utsläpp i kommunen ska minska med 50 procent/per invånare till 2020.

Att många väljer att åka med en väl fungerande kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna för att uppnå de miljömål som Uppsala kommun har.

Kommunens fordon och stadsbussarna ska drivas fossilfritt.

Cykelvägarna ska förbättras och användning av elcyklar underlättas.

Kostnaderna i kollektivtrafiken ska fördelas lika mellan skatter och avgifter

Metanspillet i biogashantering ska helt upphöra.

Kommunen och näringslivet ska samverka för att minska klimatutsläpp. Arbetet i Uppsalas klimatprotokoll har stor betydelse. Stor kraft ska läggas på att få aktörer som Vattenfall att minska sina utsläpp och byggföretagen att bygga klimatsmart

Det statliga miljöstyrningsrådets riktlinjer ska tillämpas vid upphandling.

C: En radikal minskning av klimatpåverkan kräver åtgärder på många områden. Klimatfrågan är dessutom inte bara utsläpp – vi måste hantera förändringarna hur som helst, och det finns en hård koppling till energifrågor. Dessutom är klimatfrågan bara en av dryga dussinet viktiga miljömål, där den biologiska mångfalden kanske är viktigast av alla. Några viktiga områden med bäring på klimatfrågan under den kommande mandatperioden är:

Ökat tempo i förbättring och utveckling av stomlinjenät för bussar, i kombination med utveckling av ett nät med strategiska cykelleder (se mer om detta ovan). Detta tror vi snabbt kan minska utsläpp från biltrafiken.

Tidigareläggning/prioritering av stationsområden i kransorter och ytterområden. De kan bara svårligen byggas under den kommande mandatperioden, men vi kan snabba på processen.

Elbilen är med all sannolikhet nästa generations miljöbil. Elbilen börjar nu sådana prestationer att den är attraktiv för många köpare. Nu gäller det att puffa på den utvecklingen. Under den kommande mandatperioden vill Centerpartiet i Uppsala att det ska installeras minst 200 elplintar för offentlig billaddning i Uppsala. De ska vara väl spridda. Kommunen ska sätta och underhålla upp minst 50 av dessa. Resterande ska sättas upp i samverkan mellan kommunen och enskilda aktörer.

Vi vill satsa på Matstaden Uppsala. Det kan synas långsökt, men för oss finns en tydlig koppling. Genom att försöka nå en allmänt högre kompetensnivå och kvalitet när det gäller mat, så tror vi att land och stad knyts ihop bättre, framför allt på det mentala planet. Det ger bättre förståelse för att vi inte kan bygga på åkermark, det ger större efterfrågan på lokal mat, och mat som har producerats ansvarsfullt. På det sättet når vi bättre effektivitet och kretslopp. Vi får fler lokala matföretag. Det ger ett mer resilient samhälle. I ett första steg vill vi att Uppsala Kommun tar initiativ till ett långsiktigt samarbete mellan all kompetens vi har i staden. Syftet ska vara att höja allas matkompetens. Vi vill att när Uppsala Kommun serverar mat, så ska den ätas med glädje! Vi vill mäta, målsätta och följa upp i vilken mån som Uppsala Kommuns egen mat äts med glädje.

Vi tror också att de gröna kilarna är viktiga för att skapa ett resilient samhälle. Därför vill vi skydda de strategiska områdena ännu bättre. Vi tror att det bästa är att använda nationalstadsparksinstrumentet (se ovan).

Vi vill satsa på ytterligare utbyggnad av biogasproduktionen inom kommunen.

MP: Först och främst har vi i det rödgröna samarbetet ett skarpare mål om 40 procent mellan 1990 och 2020 totalt sett eftersom percapitamålet i all för stor utsträckning äts upp av att befolkningen ökar kraftigt.

Det behövs en grön omställning – en green new deal, brukar vi gröna politiker säga. Och det innebär att alla investeringar som görs från och med nu ska vara klimatsmarta. Då går motorvägar bort till förmån för investeringar i kollektivtrafik och järnväg, för att ta ett exempel.

Nej till civilflyg på Ärna.

Egentligen handlar de stora åtgärderna om det ni tidigare frågat om, att kollektivtrafik och cykling ökar och biltrafiken minskar, att bostäder och byggnader blir energieffektiva, att vi utvecklar nya energisystem, satsar på vind och påbörjar en omfattande produktion av bioenergi. När det gäller maten anser vi att det är mycket viktigt att vi genomgående satsar på lokalt tillagad mat, det är förutsättningen för att också lokala råvaror ska användas i större utsträckning. Målet 25% ekologisk mat i kommunen bör kunna uppnås inom en mandatperiod och därefter öka. Vi förespråkar också att det serveras mer grönt på tallriken – en modell för att minska köttkonsumtionen är att det serveras fler vegetariska rätter, men det bör också finnas en strategi för att mängden kött och animalier minskas generellt. I skolan bör det finnas helvegetariska dagar.

mm

V: Vi vill arbeta med konsumtionsvanor och gynna lokala producenter genom tex lokal upphandling. Vi vill ha regelbunden information ut till medborgarna om klimatarbetet i kommunen och vad man som medborgare kan göra. Vi vill införa en ekobudget som Växjö kommun, där målen hela tiden konkretiseras och utvärderas för att kunna förbättra klimatarbetet. Då har kommunen bättre möjlighet att arbeta med de olika sektorer som släpper ut växthusgaser. Vi vill också skapa fler koldioxidsänkor genom att plantera träd och att bygga mer i trä i stor skala i kommunen. Vi vill förhindra satsningar på infrastruktur som släpper ut mycket, så som civilflyg på Ärna, externhandel och nya stora vägprojekt.

KD: Jag tror att den här frågan ska ses som en nationell och internationell angelägenhet där olika intressen ska samverka för att medverka till en minskning av koldioxidutsläppet. Den här frågan kan inte ses som en isolerad fråga utan i en helhetsperspektiv och ta hänsyn till sociala ansatser, samhällsplanering och till en ekonomisk hållbar samhälle. Koldioxiden känner inga kommungränser.

13. Vad vill ni göra under närmaste mandatperiod för att förbereda inför den ytterligare minskning som behöver ske 2020-2050 ?

M: Klimatprotokollet kommer att utvidgas för att gå vidare och att omfatta fler parter. Vi skall ständigt ta till oss och använda oss av ny forskning och teknikutveckling.

S: Fortsätta som ovan.

FP: Kommunen ska tillsätta en energikommission med uppdrag att följa energifrågans utveckling och löpande föreslå åtgärder som på kort och lång sikt syftar till att minska den totala energianvändningen inom kommunen, minska beroendet av fossil energi och öka andelen lokalproducerad och förnyelsebar energi.

Kommunen skall samverka med forskare och utvecklingsföretag i försök med lokal energiproduktion.

C: Kommunens möjligheter att påverka stora processer är delvis begränsad av lagstiftningen. Vi ser i första hand två, eller kanske tre, betydande områden där Kommunen kan verka:

Planering. Målet ska vara en kommun där man kan leva i hela kommunen. Vi måste satsa på att skydda eller öka den biologiska mångfalden, samtidigt som vi skyddar matproduktionen och utnyttjar jordbruksmarkens möjlighet att binda kol och höja mångfalden. Behovet av transporter med bil ska minska. Samtidigt ska det vara mycket smidigt att leva och driva företag i Uppsala Kommun. Det ställer höga krav på kollektivtrafiken och strategisk utveckling av cykeltrafiken. Det i sin tur utvecklar ett mer lokalt näringsliv.

Attitydpåverkan. Kommunen kan på olika sätt arbeta med att uppmuntra kommunens invånare och företag att göra framtidsvänliga val. Det handlar om att göra det enklare, roligare och trevligare att cykla och åka kollektivt. Det innebär att vi måste marknadsföra och utveckla dessa transportsätt strategiskt och med insikt om människors olika behov och möjligheter. Vi tror att det är centralt att staden åter knyts ihop med den omgivande landsbygden och naturen. Därför är det viktigt att satsa på Matstaden Uppsala, men också ha gröna kilar som inkluderar jord- och skogsbruk. Vi vill att var och en ska förstå att just du gör skillnad, och känna möjligheten att påverka.

Offentlig upphandling. Den offentliga upphandlingen är stor till volymen, men har små marginaler och styrs av ett hårt regelverk. Förutom att tillfredsställa de behov kommunen har, så ska vi ha en upphandlingsstrategi som gör att vi kan välja produkter och leverantörer som löser flaskhalsproblem. Dvs Kommunen ska i första hand agera med miljöpengar precis på de delar av marknaden som just står i begrepp att lossna. Kommunen ska undvika de delar av miljömarknaden som redan fungerar, eller som befinner sig i ett tydligt FoU-skede.

MP: Bland annat utveckla klimatmålet så att konsumtion och långväga resor också kommer med. Påbörja den gröna omställningen. Öka utbytet mellan universitetet och kommunen. Stimulera och underlätta för entreprenörer som satsar på klimatlösningar mm

Hoppas på att kärnkraftsavvecklingen fortsätter, eftersom det skapar så starka incitament för förnybar energi.

V: Staden behöver byggas för koldioxidneutralitet. Mer närodling, en mycket väl utbyggd kollektivtrafik, Byggnader som alstrar energi samt är energisnåla. Utbildning av tjänstemän i klimatfrågan. Informationssatsningar till allmänheten. Profilerings av Uppsala som en klimatneutral stad. Satsning på ny teknik och stöd till nya företag som arbetar med lösningar på klimatproblemet. En stark offentlig sektor och ett väl utbyggt kulturliv där människor kan ha ett tillfredställande liv utan att behöva konsumera produkter. Satsningar på närturism, närnatur och att stärka staden kulturhistoriska identitet. Både med Linnéstigarna och kulturminnesvård.

KD: Man ska inte se Uppsala som en isolerad ö i detta viktiga arbete utan vi ska göra det som är möjligt utifrån ett helhetsperspektiv och utifrån nationella riktlinjer.

H.Långsiktigt hållbara och ambitiösa beslut

Kommuner som har kommit långt i sitt miljöarbete har ofta ett brett stöd för sina beslut.

Värnandet om naturvärdena förutsätter att kommunen långsiktigt håller fast vid beslut om hur grönområden ska bevaras och skyddas.

14. Hur kan man gå tillväga för att i högre grad fatta ambitiösa och blocköverskridande beslut i miljö och naturfrågor?

M: Vi har fattat många blocköverskridande beslut i dessa frågor. Vi fortsätter att arbeta på ett kvalitativt bra sätt, vilket bör ge breda beslut även i fortsättningen.

S: Socialdemokraterna har tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet en gemensam miljöpolitik. Vi är givetvis öppna för att fatta blocköverskridande beslut men bara så länge besluten lever upp till vår rödgröna ambitionsnivå. I slutändan är det väljarna som avgör.

FP: Politikerna behöver vara lyssnande och generösa och beredda att konstruktivt beakta varandras förslag. Politikens innehåll måste vara konkret, åtgärds- och resultatnriktat, snarare än målbeskrivande som lätt leder till överbudspolitik.

C: Vi vill arbeta med fler instrument som gör skyddet tyngre, t ex nationalstadsparker. Vi vill också ha långsiktiga strategiska planer för Kommunens vatten- respektive naturområden. Vi kallar dem för en blå och en grön plan. Vi håller med om att det är viktigt med långsiktighet i dessa frågor.

MP: Mer kunskap hos fler politiker behövs, det är akut och kunskapsutvecklingen måste ske i början av mandatperioden. Jag tycker att det är alltför låg nivå på debatten många gånger. De flesta partierna har ofta någon politiker som är kunnig i miljöfrågor, tyvärr kan de borgerliga partierna inte stoltsera med att dessa personer får särskilt mycket inflytande.

Det är inte många år sedan vi från MP blev häcklade för att vi förespråkade biogas. I dag vet jag inte av några partier som uttalar sig negativt om biogas. Tack vare att vi drev på har vi redan idag en omfattande produktion av biogas i Uppsala, det visar att det behövs också politiker som går före och visar vägen.

V: Det behövs utbildning och goda exempel. Mer föredrag med gäster från andra städer och länder som arbetar med dessa frågor. Så att alla politiker står på samma informationsbas.

KD: Jag tror att det är viktigt att utgå från de frågorna där man är ense om och arbeta sedan vidare för att fördjupa samarbetet och kunna komma överens om större frågor. Det är ett långsiktigt arbete där det krävs tid, förtroende och tillit. I miljöfrågorna är vi i det grunda taget överens om över partierna men det är takten och problemlösningarna som vi skiljer oss åt. Vi inom Alliansen tror på marknadslösningar.

I. Kontaktperson

M: Gunnar Hedberg, 018-7270000, gunnar.hedberg@uppsala.se

S: Erik Pelling, 0736-812 441, erik.pelling@uppsala.se

FP: Urban Wästljung, 070-537 1619, urban.wastljung@telia.com

FP Cecilia Hamenius, 070-620 6728, cecilia.hamenius@telia.com

C: Stefan Hanna, Kommunalråd, 076 808 88 88, stefan.hanna@uppsala.se

C: Johan Cejie, Uppsalakretsens miljögrupp, 076 353 04 77, johan@cejie.se

MP: Maria Gardfjell, kommunalråd (MP) 076-7618376, maria.gardfjell@uppsala.se

V: Emma Wallrup, 070-573 54 51, emma.wallrup@gmail.com

KD: Gustaf von Essen, gustaf.von-essen@uppsala.se 018-7270802. eller

KD: Ana Jakobsson, ana.jakobsson@kristdemokraterna.se 018-7271325