

### Förslag

Kommunstyrelsen 22 oktober 2013

Ärende 14 § 186

Svar på remiss om regionplanens aktualitet, RUF 2010

Förslag: Att Tyresö kommun besvarar remissen med miljöpartiets yttrande.

Det är väsentligt att:

- Stockholms läns landsting återkommer med strategier för att vända den negativa trenden inom klimat och miljö, så att nationella klimat- och miljömål kan nås.
- Stockholms läns landsting att återkommer med förslag åtgärder för att nå målet att öka kollektivtrafikandelen i förhållande till bilresorna.
- Stockholms läns landsting tar fram en tidssatt åtgärdsplan för infrastrukturen för kollektivtrafiken på vatten.

Stockholmsregionen växer med ca 35 tusen personer varje år. Prognoser visar en befolkningsökning med ca 530 tusen nya invånare till år 2030. Det innebär stora utmaningar att klara av byggande av nödvändig kollektivtrafik, bostäder, och övrig service, samtidigt som regionen växer på ett långsiktigt hållbart sätt. Situationen är redan svårhanterlig. Då 2013 års uppföljning visar att alltför lite görs, kommer det inom några år att bli kritiskt läge.

Utsläppen av växthusgaser och energianvändning minskar inte tillräckligt snabbt. Vi är fortfarande på samma nivå som år 2008 och kan tyvärr konstatera att den regionala planeringen går åt fel håll. Det är bra att kollektivtrafikandelen i centrala delar ökar. Men totalt sett för hela regionen minskar andelen kollektivtrafikresor. Alla resor kan och ska inte göras genom Stockholms centralstation. Det krävs en ny strategi för att minska sårbarheten i infrastrukturen och avlasta det centrala snittet, samt att kraftigt utöka kollektivtrafikandelen för hela regionen. Satsningen på nya motorvägar som förbifart Stockholm försvårar satsningar på kollektivtrafiken. Förbifarten gör det också mycket svårare att klara de beslutade klimatmålen.

För klimatneutralitet måste regionen bli mer energieffektiv och fasa ut fossila bränslen. Vi måste med nytänkande och med nysatsningar hantera de växthusutsläpp som transport- och byggsektorn ger upphov till. Betydligt större resurser måste läggas på energieffektivisering av befintliga byggnader, samtidigt som nybyggen i princip bara ska ha passivhusstandard. Regionens energianvändning måste halveras till år 2030.

En kraftfull investering i ny kollektivtrafik och upprustning av befintlig dito är en förutsättning för att invånarna ska välja kollektiva transportmedel istället för bil. Målet är att fördubbla andelen resor som görs med kollektivtrafik till år 2020. Vägtrafiken, främst biltrafiken har även många andra negativa bieffekter som avgaser och partiklar med överskridande av miljökvalitetsnormen, ianspråktagande av stora ytor och buller. Buller som försvårar byggande av bostäder i hälsomässigt justa lägen.

Att endast ett fåtal procent av matavfallet samlas in och 95 procent av hushållsavfallet går till förbränning är ett underbetyg för vår region. Likaså de bristfälliga satsningarna på egen förnybar energi. Stockholms läns landsting och länets kommuner borde ligga i framkant och 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, genom produktion 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).

Oroande är den låga takten i bostadsbyggandet. I synnerhet byggs för få hyresrätter och bostäder för unga/studenter. För att ekonomiskt och kontaktmässigt svagare grupper i samhället ska få en egen bostad måste hyresrätterna bli fler. De stora omvandlingarna från hyresrätter till bostadsrätter har gjort att ungdomar och studenter fått allt svårare att etablera sig på bostadsmarknaden. Alla aktörer måste hjälpas åt att 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 fortfarande är oskyddade och kan utsättas för exploatering. Kilar, där planeringen och expansion av infrastruktur och bostadsbyggande är som starkast är bland annat Ekerökilen, Nacka-Värmdö-kilen och Järvakilen, som också har lägst andel skyddade områden, är mycket oroande.

Vi avvisar en ny regional kärna på Ekerö/Tappström för att öka den ekonomiska effektiviteten av investeringen Förbifart Stockholm. Att det nu i huvudsak sker förtätning och expansion av den centrala regionkärnan innebär ett starkt exploateringstryck på den tätortsnära naturen i denna del. Natur-områden i Stockholms närförorter och till och med innerstadsparker fortsätter att exploateras. Mycket viktigt är också att satsa i andra regionala kärnor och skapa en långsiktigt hållbar region. För att balansera de stora satsningarna i norra delen av staden krävs en kraftfull satsning på en regional kärna i söder, till exempel Flemingsberg.

I RUFS är inriktningen för kollektivtrafik i skärgården att satsa på en s.k. bastrofik som ska göra det möjligt med dagliga arbets- och skolresor, samt resor till och från kommuncentra under vardagar året runt. Men infrastrukturen på land försvårar övergången så att fler väljer kollektivtrafikresor på vatten. Infrastrukturen på land måste stödja kollektivtrafiken i sin helhet. Det saknas idag parkeringsplatser på replipunkter, och standarden på vändplaner och tilläggsplatser brister på många platser. Landstinget behöver också kunna ta ett visst ansvar för replipunkternas standard, liksom ta ett finansieringsansvar för infrastrukturen.

för Miljöpartiet de gröna i Tyresö

  
Marie Åkesdotter, ledamot

  
Peter Bylund, ersättare