

Kommunstyrelsen – yrkanden och yttranden

Om reservation eller särskilt yttrande anmäls på mötet är motiveringen enligt nedan såvida inte förändringar inkommer

Ärende 3

Det är inte en bra lösning att bygga skolbyggnader på den mark som utgör Norra Hovstallängen, och om det därtill verkar bli en väsentligt sämre ekonomi i en sådan detaljplanering bör den göras om. Därför bör Fredrik Ahlstedts yrkande i arbetsutskottet bifallas.

Ekonomin för spårvagnsambitioner, och eventuellt förverkligande, är usel och kommer hopplöst försämrats om och om igen om det i värsta fall blir ett sådant systemval. Därför är det lämpligt att redan från tidigt skede markera mot att det redan dyra projektet tillåts dra över budgeten. Ska man bygga något fruktansvärt dyrt socialistprojekt, på bekostnad av en nedprioriterad kommun i dess övriga dryga 90 geografiska procent, ska det vara ärliga siffror från början för att ge Uppsalaborna en ärlig uppfattning om vad några få aktivister vill driva igenom.

Gottundaprojektet ska förvisso inte inrymma spårvagnskostnaderna, men är i praktiken sammanhängande med ett val av ny kollektivtrafiklösning varför det egentligen är ett sätt att skjuta undan kostnader från spårväg i systemvalsfrågan. Ekonomin i projektet prognostiseras nu bli 227 miljoner sämre än budgeterat, vilket torde vara skäl att adressera en sådan kraftig avvikelse inför fullmäktige. Anmärkningsvärt är att man inte ens har tagit med alla kostnader såsom det uttryckligen står i ärendehandlingen. Dessutom får vi inte glömma att detta projekt har tillåtits dra på sig kostnader väl över 100 miljoner i översiktsplanering, avtalsprocesser, förhandlingar med andra parter, smygstart med projektering med mera innan ens en full överblick har funnits för att kunna ta ett riktigt beslut om det är detta man ska ta in dyra skattekrönor från invånarna för.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att Fredrik Ahlstedts yrkande i kommunstyrelsens arbetsutskott bifallas

att budgetavvikelser i Gottundaprojektet inte medges

att de kostnader som varken Gottundaprojektet eller Uppsala spårväg tagit hänsyn till ska inrymmas i Uppsala spårvägs fortsatta ärendehantering

Ärende 4

Inget yttrande eller yrkande att föranmäla

Ärende 5

Uppsala kommun behöver en nollvision mot alla former av brott som upptas i brottsbalken. Då slipper vi en inflation i att ha en särskild vision mot enskilda delar i densamma. Det är oacceptabelt, regeringens favoritord när de kommenterar sin kriminalpolitik, att det förekommer rån, överfallsvåldtäkter, misshandel, stöld och svarthandel såsom narkotikaförsäljning i Uppsala kommun. Dessa inslag förstör också tryggheten och är fenomen som de kriminella grupperingarna är överrepresenterade i att belasta vår kommun med. Ändå sker det, och då är det frågan om hur det kan beivras. Undertecknad är alldeles för dåligt inläst för att kunna recensera alla slags olika polisiära taktiker för att beivra brott, men ändå tillräckligt klok för att förstå att en metod med tre ingredienser knappast är densamma som en metod som går ut på att bjuda kriminella på pizza, läsk, saft och bulle.

Den metod som man påstår sig vilja tillämpa och avtala om, Group violence intervention, är en metod som verkar ha förutsättningar att förbättra situationen i Uppsala kommun. Problematiken är när man orwelliskt lånar namn eller varumärken som har positiv klang för att istället ha ett annat innehåll. Det saknas helt och hållet någon form av analys av vad Group Violence intervention (GVI) är för något om det tillämpas utifrån den lagstiftning vi har att förhålla oss till i Sverige. Med all rimlighet blir det inte samma sak, vilka skillnaderna är framgår inte alls i ärendehandlingen.

GVI består av tre viktiga komponenter:

1. Socialt tryck med moraliska trovärdiga argument i personliga möten med kriminella där man också erbjuder de en ny bana där man också trovärdigt ska kunna tända ett hopp om att det verkligen är möjligt för berörd individ att bli framgångsrik på istället för att fortsätta sin omoraliska bana.
2. Skapandet av kollektiv bestraffning riktat mot den kriminella gruppen som trots dialogen ändå inte tar den utsträckta handen. Det ska skapa ett inre tryck från gruppens individer mot enskilda individer inom gruppen att skärpa sig.
3. Erbjudande om en ny bana där samhället kavlar upp ärmarna för att hjälpa till med att göra det möjligt.

Den första och sista delen kan Uppsala kommun tillsammans med polismyndigheten säkert arbeta mer med, men det är knappast i denna del som duon haltar mest. Den ömma punkten är att beivrandet av brott, punkt två, varken är avskräckande i lagföring med bestraffning eller rustad nog med kollektiva straff.

En svensk tragisk bottenklassiker är de alla förekommande gruppvåldtakterna där vissa av deltagarna i gänget som möjliggjorde händelsen undslipper straff för att man inte kan styrka att varje individ i gruppen gjorde när de i grupp slagit för man inte vet vilka som slog, penetrerat en flicka med tillhyggen för man vet inte vem som gjorde det, drogat ner henne till ett en nivå där vittnesmålet brister i att ha luckor med mera ovanpå frågan om att någon hävdar att hon visst samtyckt i den händelse teknisk bevisning styrker utlösning hos en av gruppens gärningsmän. Naturligtvis borde alla dömas i en sådan situation, tveklöst moraliskt och i domstol också när lagstiftarna börjar ta tag i problematiken på allvar.

Vad är det Uppsala kommun tillsammans med polisen ska göra för att kollektivt bestraffa deltagandet i de kriminella grupperingarnas olagliga aktiviteter? Det borde ärendehandlingen ha ett svar på istället för att endast utgöra ett piffigt PR-jippo där polismyndigheten och kommunala företrädare vill låtsas engagera sig i den allvarliga problematiken genom att införa en nollvision som enda nytt inslag utifrån hur ärendehandlingen är författad.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att visionen ”Uppsala kommun ska ha en nollvision för att personer drabbas av grova brott” ersätter förslaget i beslutsattsatsen nummer två.

I andra hand att förslaget om ”att Uppsala ska ha en nollvision för personer som dör i sprängningar och skjutningar” avslås

att ärendehandlingen kompletteras med vilka konkreta förväntningar Uppsalaborna kan ha vad gäller GVI-metodik i vår kommun

Ärende 6

Inget yttrande eller yrkande att föranmäla

Ärende 7

Inget yttrande eller yrkande att föranmäla

Ärende 8

Inget yttrande eller yrkande att föranmäla

Ärende 9

Inget yttrande eller yrkande att föranmäla

Ärende 10

Diskrimineringsombudsmannen finns redan, varför nyttan av detta lokala komplement eller konkurrent inte behövs. Behovet verkar av redovisningen också varit just svag, varför kommunens resurser gör mer nytta på annat håll.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad
att ärendet avslås

Ärende 11

RFSL ska inte ha dubbla bidrag av Uppsala kommun. I övrigt kan det ifrågasättas att de ska ha bidrag alls. Politiska lobbyorganisationer borde principiellt finansieras av sina medlemmar och intressenter alternativt partistöd i de fall de lyckas väljas in i politiska församlingar. RFSL är knappast konservativa eller kämpar för konservativa ideal, vilket är symtomatiskt för hur Uppsala kommuns bidragskarusell fungerar. De progressiva socialistiska partierna har redan partistöd.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad
att ärendet avslås

Ärende 12

Organisationen kan finansieras av de som har nytta av densamma. Likt tidigare ärenden på detta sammanträde har Uppsala kommun alldeles för många bidrag. Sänk skatten istället så kommer pengarna fram till rätt organisationer på frivillig basis istället, vilket i detta sammanhang av att handla om frivilliga organisering borde vara ett utmärkt förslag.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad
att ärendet avslås

Ärende 13

STUNS energi har som viktigaste mål att lösa regeringens usla energipolitik. Det är ett totalt mysterium varför man vill tvinga fram ett fossilfritt Uppsala trots att man inte vill dra fram tillräcklig anslutning till elnätet för att möjliggöra en sådan politik. Lösningen i detta fall är inte ett STUNS-projekt utan att Uppsalas politik adresserar en skyndsam utbyggnad av kraftnätet, vilket är en grundläggande infrastruktur som staten i ett modernt samhälle ska kunna tillgodose.

Likt många tidigare ärenden på dagordningen är detta ännu mer bidragspengar som ska betalas ut för att tassa runt en viktig problematik utan att faktiskt gå till roten av problemet med lösningar som ger en permanent hållbar förändring.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad
att ärendet avslås

Ärende 14

Ännu en nollvision med tillhörande PR-jippo. Våldsbrott är särskilt allvarligt i alla dess former, men en nollvision mot var och en av dessa är ingen lösning. Lösningen är en allmän nolltolerans mot sådana brott, vilket åstadkoms genom moralisk uppryckning, dialog med intressanta individer, anmälningsbenägenhet, lagföring av anmälda fall samt proportionerliga straff i förhållande till det brott som begåtts.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad
att Uppsala kommun inför en nollvision mot våldsbrott
att förslagen 2 och 3 från arbetsutskottet bifalls

Ärende 15

Inget yttrande eller yrkande att föranmäla

Ärende 16

Inget yttrande eller yrkande att föranmäla

Ärende 17

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 18

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 19

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 20

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 21

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 22

Reservationen i arbetsutskottet har goda argument.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad att bifalla det alternativa yrkandet i arbetsutskottet.

Ärende 23

Denna fördjupade översiktsplan är alldeles fel i flera viktiga ingångsvärden. Ett antal väsentliga sådana kan sammanfattas i en punktlista enligt nedan:

- * Alldeles för många bostäder på en liten geografisk yta. Bostadsbyggandet behöver planeras för att fördelas ut över vår stora kommun istället för att koncentreras i södra Uppsalaborna
- * För hög bygghöjd där upp till åtta våningar höga bostadsbyggnader medges. I sin iver att skapa koncentrerad bebyggelse för att tränga in tillräckligt många människor för att det ska passa olika tekniska systemvällösningar är en bakåtvänd strategi. Stad ska byggas för människorna, inte tvärtom där man sätter olika ideologiska tekniska systemvällösningar främst och anpassar antalet bostäder för att någon politiker ska kunna få bygga järnväg för många miljarder.
- * För lite lyft mellan byggnaderna. Det skapar en känsla av industristaden där man närapå kan hoppa mellan de olika byggnadernas balkonger. Det ger skuggiga miljöer med lite ljusinsläpp.
- * Det som framförallt saknas redan idag, och som inte tillnärmelsevis tillgodoses i förslaget, är villa och radhusbebyggelse. Den sortens boendemiljöer flest, och framförallt barnfamiljer, vill bo i.
- * Felprioritering av transportlösningar där kollektivt resande får för stort utrymme och individuellt resande för litet. Framtidens resande sker i högre grad individuellt även om inslag av kollektiva lösningar också kommer att finnas kvar, där Bergsbrunna station kommer bli ett viktigt inslag i området.
- * Fullhet står i centrum för byggandet, vilket är en del komponent i misslyckandet med miljonprogrammet. De allra flesta människorna vill bo i vackra boendemiljöer både vad gäller arkitektur, parker och konst. På sida 42 i handlingen ges ett smakprov på fruktansvärt ful boendemiljö där trött betong möter oambitiös konst, vilket verkligen skulle passa in på Bandstolsvägen och förstärka det områdes befintliga misslyckade karaktär. Här är det ett totalt feltänk.

I bostadsbristen som råder i Mälardalen kommer bostäderna att kunna fyllas med delvis olyckliga människor. De behöver en bostad där arbetstillfällena finns, men har inte råd med en villa eller ett radhus eftersom snedvridningen mellan utbud och efterfrågan för den sortens boendeform kommer att öka med anledning av det enorma överutbud av lägenheter i höghus som kommer att skapas med denna planering. Det är mycket gynnsamt för de som redan äger villor och radhus när dessa invånare kommer att kunna åtnjuta en högre värdetillväxt på sina bostäder än vad som annars skulle vara fallet. En sådan utveckling är dock starkt negativ för barnfamiljer och par som vill ha alla delar på plats innan man väljer att bilda familj. Villa, volvo och vove blir svårare att uppnå, vilket bidrar till än mer

uppskjuten barnafödandeålder med tillhörande problem som förhöjd risk för att bli barnlösa och att barnen får olika sjukdomar som vanligare förekommer vid hög barnafödande ålder.

Sammantaget är detta ett område som förvisso skapar förutsättningar för storskaligt bostadsbyggande, men det blir ett enda stort misslyckat miljonprogramslignande område som riskerar att bli ett enda stort utanförskapsområde. Uppsala har all möjlighet i världen att planera för en annan sorts storskalig utbyggnad av bostäder med människan i främsta rummet.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad
att ärendet avslås

Ärende 24

Enligt kommunstyrelsens uppföljning av exploateringsprojekt på novembersammanträdet 2021 framgår att man i sin iver, med att försöka få spårvagnsambitionerna att inte framstå som fullt lika dyra som de faktiskt är, glömt bort att beräkna kostnaderna för trottoar, GC-bana, planering och flexzon helt och hållet. Man har dessutom försökt flytta andra stora kostnader från spårvagnsambitionerna till sidoprojekt såsom Gottsundaprojektet som prognostiseras kosta 227 miljoner på egen hand, vilka till en meningsfull del naturligtvis hänger ihop med att bygga om stadsbilden för att passa spårvagnsutbyggnad.

Under minst fem års tid har kommunen systematiskt tagit förberedande kostnader för spårvagnsambitionerna trots att inget slutgiltigt beslut har fattats och trots att ingen budget har funnits. Handlingarna bara i kommunstyrelsen har i klart över ett dussintal tillfällen kunnat sammanfattas som ”kostnadshöjande för sammanhanget, men ändå bra för då blir spårvagnsbeslutet i sig billigare”. Det har handlat både om planerande beslut och fysiska sådana där man byggt om vägar för att underlätta ett framtida eventuellt spårvägsbygge.

Spårvägsbygge saknar skalbarhet i sin initiala investering. Den stora delen av kostnaden måste tas per omgående genom att de facto lägga spåren och gräva om kablar och mark för att skapa rätt beskaffenhet för spåren. Därtill kommer kostnaderna för att ändra den fysiska planeringen med anledning av linjedragningen där spårvagnarna inte kan svänga på samma sätt som befintlig fysisk struktur är anpassad för.

Alternativet till spårväg är att bygga ut ett Bus Rapid transit(BRT)-system som i vissa delar sammanfaller i att kräva initiala kostnader för fysiska ingrepp på stadsbilden, men dessa är dramatiskt lägre om man rättvist konstaterar att BRT är en sorts bussystem som förvisso har högre kapacitet än ett normalt bussystem, men kräver inte alls samma omarbetning av vägnätet eller de kablar som ligger nergrävda.

Snedvridande i jämförelser har sedan nästan fyra år tillbaka varit att styret förhandlade till sig ensidiga statliga bidrag för spårvägsutbyggnad, men inte för andra kapacitetsstarka alternativ. Detta kan naturligtvis neutraliseras om den politiska viljan finns till att ställa frågan till staten, på de sätt som ska göras, om vi kan få medfinansiering även för andra systemval såsom BRT.

Hela beslutet är villkorat stora kostnader även för andra inblandade. Staten är berörd tidigare i min motivering, men även Region Uppsala har stora kostnader att axla. Region Uppsala är intimt sammanflätad med Uppsala kommuns skatteuttagsbas eftersom Uppsala kommuns invånare sammanfaller till drygt 60 procent med Region Uppsalas. Det innebär att även de kostnader som Uppsala kommun vältrar över på Region Uppsala egentligen till huvuddelen ändå behöver bäras av Uppsala kommuns skattebetalare. De pengar Uppsala kommun tigger till sig av staten slår som bekant inte tillbaka mot kommunens skatteunderlagsbas på samma sätt då Uppsala kommun utgör cirka två procent av Sveriges befolkningsunderlag. Region Uppsala förväntas bekosta spårvagnarna i sig, driftsorganisation för nytt kollektivtrafiksystem, driften i sig av spårvagnar, investering i och underhåll

av depå med mera. Det sannolikt flera miljarder kronor som därmed tillkommer projektet som Region Uppsala får betala, varav 60 procent egentligen därmed tas ut genom utökad beskattning av Uppsala kommuns invånare. När Uppsalas del av detta jätteprojekt är drygt 6 miljarder kronor blir det svårt att se det som trovärdigt att hävda att kalaset på totalen kommer att kosta mindre än 10 miljarder kronor, varav cirka 8 miljarder kronor får bäras av Uppsala kommuns invånare att betala av under resten av sin livstid samt vältra över på kommande generationer.

I sammanhanget är det också relevant att påpeka att slutförandet ligger 8 år fram i tiden, vilket innebär en hel del vid byggnadsprisindexering av beloppen. Det bör klarläggas om man tagit sådan hänsyn med tanke på att byggnadsprisindex har stigit med i genomsnitt 5,2 procent under de senaste 28 åren enligt SCB. Det i sig innebär en kostnadsökning om 2-3 miljarder kronor för projektet beroende på exakt hur byggprisindex fortsätter utvecklas och hur tidigt eller sent under tidsspannet 8 år som tyngdpunkten för kostnaderna tas.

Den stora skillnaden i initiala kostnader är något som kraftigt höjer risken för Uppsala kommuns bostadsbyggande och stadsplanerande för södra Uppsala, samt slår undan benen för kommunen i övrigt. Det sker genom att många miljarder satsas på en liten del av Uppsala kommun som för att minska driftunderskottet kräver en extremt skyndsamt massiv utbyggnad av resandeunderlag längs dess sträckning – annars kollapsar de ekonomiska kalkylerna. Det stressar den kommunala byråkratin, och även politiken, till att strunta i övriga Uppsala kommuns behov eftersom all eller åtminstone en oproportionerlig kommunal kapacitet behövs för projektekonomi i spårvägsutbyggnad. Denna stress finns inte om kostnaderna i högre utsträckning går att skala upp i den takt stadsplanerandet fortskrider och slutförs i södra Uppsala, vilket BRT skapar bättre förutsättningar för. Med BRT kan dessutom körfälten i betydligt högre utsträckning också användas av annan trafik såsom taxi eller självkörande fordon när dessa blir kommersiellt gångbara.

Något som är lätt att glömma bort är att tunga initiala investeringar driver på en stress att fort få området klart. När det är ett så pass stort område som vi nu har delvis pågående blir det en kraftig påverkan på Uppsalas framtida profil. Gör vi fel blir konsekvenserna enorma, vilket borde skänkas eftertanke istället för att man bara skyndar på för att man i beräkningsprogram ska nå vissa nyckelmål, men där man i all hast upprepar miljonprogrammets misstag.

Driftsekonomi innebär att kommunen måste ta ett skatteuttag om 190 miljoner om året. Därtill behöver regionen i sin tur ta ut minst 100 miljoner om året, extremt vänligt beräknat med tanke på att den allmänna kollektivtrafikssubventionen då inte är medräknad, där Uppsala kommuns invånare därmed behöver finansiera minst 60 miljoner kronor per år. Det blir drygt 1000 kronor per invånare i Uppsala kommun rakt av beräknat även på barn, varför dessa tusen kronor i praktiken är betydligt mer för de som faktiskt betalar kommunalskatt. Dessa beräkningar är i handlingen beräknade med utgångspunkt i att räntan under flera generationers tid kommer att vara i genomsnitt två procent, vilket är totalt orimligt ekonomiskt okänsligt. Det är olagligt för en bank att låna ut till privatpersoner om dessa inte har marginaler nog att kunna betala lånet, vilket i praktiken bland annat innebär att banken tar höjd för att räntan inom kort kan komma att stiga till 6,5-7 procent. På lång sikt vet ingen hur räntan utvecklas, men historiskt har räntor på över 10 procent varit standard i vissa perioder av högre ränta. Det blir därför något oseriöst att under flera decenniers tid förutsätta att räntemiljön permanent kommer att vara parkerad i denna historiskt låga räntemiljö. Om man istället räknar om räntekostnaderna till att vara 6 procent, vilket de mycket sannolikt kommer att vara periodvis under denna långa tidsperiod, tillkommer årliga kostnader om 90 miljoner kronor för kommunen och 30 miljoner för regionen.

Det är i samverkansavtalet orimligt att Uppsala kommun bekostar en så pass stor andel av investeringen när syftet med densamma är att underlätta för det Region Uppsalas kollektivtrafikansvar. Det vore rimligt om Uppsala kommun får någon form av avkastning/del av biljettintäkterna för de många miljarderna Uppsala kommun tar på sig att betala för anläggandet av spårväg.

Slutligen i fråga om systemval är varken ålderdomlig spårvagnstrafik eller BRT framtidens trafiklösningar. Redan bakom oss har vi haft en tydlig trend där bilar i över ett halvt sekel har kommit att dominera som mobilitetslösning där de har haft tillträde och där sträckan varit bortom den sträcka folk frivilligt väljer att gå eller cykla. Bussen och tåget, vilka är huvudkonkurrenterna, har främst kunnat hävda sig genom tunga skattesubventioner, avsiktlig konkurrensfördel i trafikplanering för vissa områden samt i extremt tätbefolkade städer såsom centralaste Stockholm där gammal stadsplanering lagt hinder för utbyggnad av individuella transportmedel som bilen är. De fördelar som BRT och spårvagnstrafik aldrig kan matcha är skraddarsydd resor utan byten eller mängder av stopp där man dessutom inte behöver utsättas för otrygghet eller smittspridning. Framtidens systemval kommer sannolikt därför bygga vidare på det system som dominerat 1900-talets andra halva och 2000-talets inledning, bilen, men med nya tekniska lösningar som gör det möjligt att utnyttja gaturummet bättre såsom bildelningstjänster (en sorts kollektiv trafiklösning) och självkörande teknik som medför fördelar i parkeringsavseende, utökad användarkrets genom att körkort på sikt inte kommer att behövas för den sortens fordon, trafiksäkerhet genom att den mänskliga olycksfaktorn tas bort från trafiken, reducerad kostnad per bilanvändare när en bil kan användas i högre grad än idag när dessa likt taxibilar kan användas av många personer på en och samma dag med mera. Självkörande teknik är inte fullt utvecklad idag, men har ändå kommit så långt att det känns tryggt att påstå att det är en väletablerad och dominant inslag i trafiken innan år 2050 och miljöfrågan förbättras när antalet resor på en bil under dygnet kan utökas samtidigt som olika sorters eldriftsmetoder redan finns på marknaden idag. Det är bara priset som behöver komma ner, men verkar än så länge så i hög takt åt rätt håll i den frågan.

Hela kommunen ska leva och kommunpolitiker har en skyldighet att försöka behandla sina invånare lika. Det klingar något falskt när så pass stora ekonomiska och förvaltningsmässiga resurser ska prioriteras till södra delen av Uppsala stad. Några mycket konkreta problem med en sådan prioritering är att det förutsätts skapas stora fastighetsägarvärden långsamt en kraftfull satsning på skattesubventionerad kollektivtrafik. Det blir en skattemässig fördel för alla som får den förmånen som privatperson och för de som äger fastigheterna stiger värdena som en naturlig följd. Dessa effekter är på strikt bekostnad av kommunen i övrigt som under hela perioden av styrmoderlig behandling går miste om skattesubventioner och förvaltningsresurs som givetvis gör livet lättare och skapar fastighetsvärden även på andra håll i kommunen om politiken så vill. Den orättvisa principen är lika allvarlig som om kommunalt VA skulle bli avgiftsfritt och finansieras av skattekollektivet – det skapar stora värden för de som får del av förmånen, men lika stor nackdel för de som får motsvarande skatthöjning utan rimliga förutsättningar för anslutning.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att i första hand återremittera ärendet med motiveringen

att kostnadsföra hela underskottet för Gottsundaprojektet, inklusive de delprojekt som fallit mellan stolarna Gottsundaprojektet och kapacitetsstark kollektivtrafik, till detta beslut.

Eller

att kvantifiera och klarlägga var kostnaderna för trottoar, GC-bana, plantering och flexzon ska kostnadsföras.

I andra hand

att förslag 1 avslås

att förslag 2 ersätts med att Uppsala kommun fortsätter planera för BRT

att förslag 3 avslås

att förslag 4 och 5 bifalls

Ärende 25

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 26

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 27

Fråga om det finns efterfrågan på detta eller om det är fråga om tvångsanslutningar i de fallen det är redan bebyggda fastigheter.

Ärende 28

Ordningsföreskrifterna behöver kompletteras med förbud mot tiggeri samt tillståndsplikt för gatumusik. Det förstnämnda är något som inte alla ska vara nödvändigt i Uppsala kommun eftersom socialtjänsten trots allt finns för att fylla ett syfte. Det senare fenomenet är ibland förtäckta former av tiggeri varför även dessa bör hållas under uppsyn i ordningsföreskrifterna, men där man behöver särskilja sådana former av musik som är trevligt från sådant som just bara är ett sätt att kringgå ett tiggeriförbud.

Det är förvisso glädjande att styret väljer att gå fram med ett delmål som undertecknad drivit på länge för, att man inför tillståndsplikt för tiggeri och ambulerande försäljning.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att i ordningsföreskrifterna även förbjuda tiggeri

att i ordningsföreskrifterna belägga gatumusik med tillståndsplikt

Ärende 29

Modellen är stelbent och underminerar demokratisk styrning av verksamheten. Mervärdet för Uppsala kommun i att ha vissa skalfördelar är mycket begränsade när Uppsala kommun på egen hand är den överväldigande andelen av detta samarbete. Det hade varit en annorlunda situation om räddningsnämnden helt och hållet styrdes av Uppsala kommunfullmäktige, och att andra kommuner skulle kunna delta i denna verksamhet utan inflytande, men det blir en mycket dålig demokratisk ordning för dessa. Det blir därför bäst om Uppsala kommun avvecklar sitt engagemang i den gemensamma räddningsnämnden och istället återtar verksamheten till egen regi såsom fallet var innan 2012.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att Uppsala kommun lämnar samarbetet i den gemensamma räddningsnämnden för att istället återgå till att bedriva verksamheten i egen regi

Ärende 30

Utgångspunkten för handlingsplanen är att verksamheten bedrivs i gemensam regi med Tierps och Östhammars kommun. Eftersom den utgångspunkten inte är bra behöver ärendet återremitteras för att justera detta. Därtill behöver det fastslås att samtliga orter med brandstation har en bemanning som är tillräcklig för att på egen hand genomföra rökdykning och andra livräddande åtgärder utan att behöva invänta förstärkning från annan ort. Vissa extrema sammanhang behöver naturligtvis förstärkning, såsom vid skogsbrand, men en vanlig rökdykning i ett hem där man ska söka efter ett barn ska inte behöva vänta på förstärkning. Det är nog så illa att huvuddelen av det geografiska området endast har deltidsbemanning på sina brandstationer, vilket är fem mycket långa extra minuter vid händelse av brand där barn finns kvar i byggnaden.

Därför behöver bemanningen på varje enskild brandstation vara fem personer som är det antal som behövs för att genomföra livräddande insatser i allvarliga situationer.

Vidare dödligheten tydligt högre utanför tätort, vilket skickar en tydlig signal om att det gör skillnad om man har en heltidsbemanning, deltidsbemanning eller är underbemannade till den grad att brandstationen mer är symbolisk än på riktigt när det kommer till de situationer som allmänheten är allra mest mån om att få hjälp – när man själv eller någon man älskar håller på att brinna inne.

Fördröjningar utöver deltidsbemanningens insatsfördröjning är oacceptabelt. Ovanpå detta finns problematiken med att inte alla kommuninvånare bor precis bredvid en brandstation, vilket innebär att förseningar i att ens kunna påbörja en utryckning försvåras ytterligare när det också är en bit att åka från brandstationen till en insats.

Styret i Uppsala kommun arbetar aktivt med nollvisioner för det ena och det andra, och om så är fallet är även dödsbränder något som naturligtvis borde omfattas av en nollvision. Styret verkar ha glömt det i detta sammanhang varför undertecknad påminner om detta. Antingen har man mycket få nollvisioner eller så har man nollvisioner mot precis allt som förstör eller kraftigt försämrar människors liv. Enligt ärendehandlingen är dödsbränder tillräckligt allvarliga för att den statliga myndigheten MSB för egen del har en nollvision mot just sådana.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att ärendet återremitteras för att förändra utgångspunkten i geografisk omfattning till att endast innefatta Uppsala kommun

att varje enskild brandstation har en bemanning som säkerställer kapacitet för rökdykning utan att behöva invänta förstärkning från andra brandstationer

att Uppsala kommun inför en nollvision mot dödsbränder

Ärende 31

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 32

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 33

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 34

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 35

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 36

Systemval av kapacitetsstark kollektivtrafik är kostnadsmässigt i liknande volym som ett helt års skatteintäkter i en normal budget. Det är en enorm volym skattemedel, och det är därför lämpligt att låta folket få rådge fullmäktige i frågan.

Det blir något sorgligt att motionerna tagit så lång tid att bereda, vilket undertecknad har klagat på flera gånger så sent som i år. Styret har lovat att motionsflödet ska skynda på, men ändå är Stefan Hannas motion nära två år gammal, vilket försvårar de praktiska förutsättningarna för att genomföra en folkomröstning i linje med motionens förslag. Det är inte omöjligt såklart, men det hade naturligtvis varit bra om en folkomröstning hade kunnat ske redan nu under hösten innan styret går fram med sitt slutgiltiga förslag i frågan. Det kanske är en olycklig slump att de bägge motionerna blivit liggandes så länge att deras intentioner omöjligen kan aktualiseras innan beslutet i systemvalsfrågan, men det är en skam för styret att det finns ett mönster som indikerar att det inte handlar om en slump.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att i första hand bifalla Jonas Segersams motion

att i andra hand bifalla Stefan Hannas båda motioner

Ärende 37

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 38

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 39

Motionerna syftar till att obstruera och underminera lagstiftningen med tillhörande myndighetsutövning vad gäller vilka som har rätt att vistas i landet och i motionerna specifikt Uppsala kommun. Det är givetvis ingenting som kan bifallas. Motionärerna hänvisar till lidande för de som uppehåller sig illegalt i kommunen, vilket är en uppfattning undertecknad delar. Därför behöver Uppsala kommun tar fram en handlingsplan för att minska förekomsten av illegalt uppehälle i Uppsala kommun.

En handlingsplan kan utformas på olika sätt och vis. Om man exempelvis är mycket mån om att illegala utlänningar blir kvar i kommunen såsom invandrare kan man i handlingsplanen föreslå åtgärder som leder till legalt uppehälle, och om man likt undertecknad mer lutar åt att det är bättre att hjälpa berörda personer att åka hem så kan man även lyfta sådana förslag i anslutning till antagande av en handlingsplan. Ett mittenstyre kanske vill balansera de båda inriktningarna till en mittenlinje med komponenter från båda håll.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att kommunstyrelsen uppdras ta fram en handlingsplan för att minska förekomsten av illegalt uppehälle i Uppsala kommun

Ärende 40

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 41

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 42

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 43

Styrets förslag i arbetsutskottet är en förnuftig linje i frågan. Kommunen har likabehandlingsperspektiv och en rad andra aspekter att ta hänsyn till som man inte bara kan skjuta åt sidan för att försöka underminera Migrationsverkets arbete. Nu är förvisso motionerande partigrupp socialistiskt varför argument om likabehandling inte biter – socialister gillar ju att hitta på helt egna fantasikvoter att fylla på olika sätt och vis mest för att nå sina egna outtalade, men ändå obegripliga, mål.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att motionen avslås

Ärende 44

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 45

Undertecknad är av uppfattningen att Uppsala kommun sedan länge behöver en invandringspaus, men i den händelse det ändå förekommer är det önskvärt att få full kostnadsersättning från staten som beslutar i frågan. Oavsett vore det rimligt om Uppsala kommun får kostnadsersättning för den stora invandring kommunen redan har tagit emot.

Det lockar förvisso att även bifalla den tredje att-satsen, men med risk för juridiska problem med ordvalet ”vägrar” föreslås undertecknad att det tredje förslaget omformuleras med liknande praktisk innebörd inom lagliga ramar. Som tidigare har nämnts skulle undertecknad föredra att kommunen inte har något invandringsmottagande alls vid sidan av den behovsinvandring inom högspecialiserade yrkesgrupper inom bristsektorer med långa utbildningsledtider.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att motionen bifalls med en justerad tredje att-sats till följande ”att Uppsala kommun kommunicerar en ovilja att ta emot fler flyktingar om staten inte ger sådan kostnadstäckning”.

Ärende 46

Undertecknad har tillsammans med motionerna vid tidigare tillfällen röstat för att Jällaskolan ska ha en mångsidig utbildning för att eleverna ska få kunskaper av både ekologisk och konventionell drift av jordbruk.

Med anledning av ovanstående yrkar undertecknad

att motionen bifalls

Ärende 47

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla

Ärende 48

Inget yttrande eller yrkande att föränmäla