

Kommunledningskontoret

Datum:  
2023-05-18Diarienummer:  
KSN-2022-03503Handläggare:  
Sara-Carin Öhman

## Inlämnade motioner till kommunfullmäktige 22 maj 2023

### Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

1. **att** inlämnade motioner överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

### Inlämnade motioner

- Motion om att namnge friliggande gång- och cykelvägar från Jennie Claesson (L) med flera
- Motion om bostadskontrakt till personer utsatta för våld i nära relation från Sofia Andersson (M)
- Motion om en färdplan för ett klimatneutralt Uppsala 2030 från Ehsan Nasari (C)
- Motion om en förbättrad fysisk trafikplan från Nora Karlsson (C) med flera
- Motion om förändrade lokala ordningsföreskrifter från Nora Karlsson (C) med flera



## Motion från Liberalerna om att namnge friliggande gång- och cykelvägar

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten utökas ständigt nätet av separata gång- och cykelvägar. Alla större vägar för allmän trafik har namn, och cykelvägar som går längs gator och bilvägar har samma namn. Däremot saknar många fristående cykelvägar namn. Att namnge dem skulle underlätta vid referenser, vägbeskrivningar, navigering och kommunikation.

Namngivningsnämnden beslutar endast ibland om namn på cykelvägar, och en genomgång av kartor visar att flertalet saknar namn. Ett exempel på undantag är Storvretakartan som inkluderar namnen Himmelsbanan, Planetbanan, Rymdbanan och Skymningsbanan. Namngivningsnämndens protokoll från 2016-12-09 inkluderar ytterligare två namn, Von Bahriska banan och Sopranbanan, men dessa finns inte på någon karta.

Det behövs göras bland annat följande:

- Uppdatera och skapa cykelkartor som inkluderar namnen på gång- och cykelvägarna.
- Sätta upp fysiska namnskyltar längs cykelvägarna för att underlätta för cyklister och fotgängare.
- Skapa en förteckning eller register över namnen på samtliga cykelvägar för att öka tillgängligheten och användningen av dessa namn.
- Samordna namngivning och kartor med kommunens planer för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på gång- och cykelvägarna.

Uppsala är en av de kommuner i Sverige med högst andel cykelresor, där cykeltrafiken i Uppsala tätort står för nästan 4 av 10 personresor. Genom att namnge samtliga cykelvägar och se till att det finns kartor och namnskyltar tillgängliga för våra cyklister kan vi fortsätta driva fram för att göra Uppsala till en ännu bättre cykelstad.

### Förslag till beslut:

- att uppdra åt Namngivningsnämnden att påbörja arbetet med att systematiskt namnge samtliga gång- och cykelvägar i Uppsala kommun.

Jennie Claesson (L)  
Sussie Åhlander (L)  
Anders A. Aronsson (L)  
Ludvig Arbin (L)  
Anders Wallin (L)  
Erik Berg (L)  
Viktor Janrik (L)

## Bostadskontrakt till personer utsatta för våld i nära relation

Våld i nära relation är ett stort och utbredd samhällsproblem. 2020 anmäldes ungefär 34 000 brott (våldsbrott, brott mot frihet och frid samt sexualbrott) där relationen mellan misstänkt och målsägande är eller har varit en parrelation.<sup>1</sup> En undersökning från Nationella centrum för kvinnofrid (NCK) visar att 14 procent av kvinnorna och 5 procent av männen någon gång efter 18 års ålder har blivit utsatta för fysiskt våld eller hot om fysiskt våld i en pågående eller avslutad parrelation. 20 procent av kvinnorna och 8 procent av männen uppgav att de utsatts för upprepat och systematiskt psykiskt våld av en aktuell eller tidigare partner.<sup>2</sup>

Forskning visar också att våldsförhållandena fysisk, psykiskt och ekonomiskt våld ofta samverkar när det rör mäns våld mot kvinnor. Den som blir utsatt för fysiskt våld av sin partner blir ofta också utsatt för ekonomiskt våld och vice versa.<sup>3</sup> Ekonomiskt våld kan bestå i hög grad av kontroll genom att personen, oftast en kvinna, inte har någon ekonomisk självständighet eller insyn i ekonomin. Resultatet blir att den andra parten, oftast en man, kontrollerar i princip hela hennes liv, kan tvinga sig till Bank-ID och ta skulder i hennes namn. Ekonomiskt våld gör det oerhört svårt för en person att lämna en relation då man inte kan stå på egna ben och även om någon faktiskt lämnar gör betalningsanmärkningar det omöjligt att hitta en egen bostad, teckna eget mobilabonnemang m.m.

Även när en person, ofta kvinna, som bott i skyddat boende och där hotbilden nu är borta är det svårt att bygga upp sitt liv på nytt, då det ofta är på en ny plats. Uppsala kommun tillhandahåller skyddade boenden för personer som tidigare varit hemmavarande i andra kommuner. Inte sällan är dessa kvinnor som även har barn, som liksom kvinnan tvingas bryta upp från sin invanda miljö och lämna vänner, skolkamrater och arbetskamrater. Dessa barn börjar i skolor här och beroende på hur länge man tvingas bo i ett skyddat boende kan barnen komma att rota sig i Uppsala kommun. Många vill också stanna kvar i Uppsala efter tiden på skyddat boende. Utöver att det är långa kötider till hyresrätter i Uppsala är det idag mycket svårt att få boende på grund av svårigheterna att få bostad på den ordinarie bostadsmarknaden med skulder, potentiella betalningsanmärkningar som någon annan ådragit en och utan ett större kontaktnät. Eftersom det finns risk för att man röjer sin situation kan man inte uppge var man bott tidigare eller lämna referenser från sin tidigare arbetsgivare. Uppsalahem accepterar inte hyresgäster med flera betalningsanmärkningar och det är också svårt att få bostad via bolaget utan förvärvsinkomst. Det skulle i dessa fall kunna ses över då skyddsbehovet är så stort. Svårigheterna att hitta en boendelösning leder till att vistelsetiderna i skyddat boende i Uppsala idag kan bli längre än behövt.<sup>4</sup> Vilket både försvårar för kvinnorna och barnen att återgå till ett normalt liv, och för jouren och kommunen att ge plats åt nya behovande. I värsta fall kan det också leda till att någon tvingas leva kvar i en våldsam relation för att det inte finns någon annan stans att ta vägen.

Det är idag möjligt att få hjälp att ordna bostad med hjälp av ett bostadssocialt kontrakt hos socialtjänsten men då socialtjänsten inte tillhandahåller fler bostäder än någon annan aktör är det ett svårt uppdrag. Det hade behövts bostäder som kunde användas till just det här ändamålet. I programmet Bostad för alla (2021–2024) finns ett uppdrag om att säkerställa en ändamålsenlig skydds- och boendekedja för våldutsatta kvinnor som är tillgänglig, trygg och

<sup>1</sup> [Fakta och statistik | Jämställdhetsmyndigheten \(jamstalldhetsmyndigheten.se\)](https://www.jamstalldhetsmyndigheten.se)

<sup>2</sup> [Våld i nära relationer - Nationellt centrum för kvinnofrid \(NCK\) - Uppsala universitet \(uu.se\)](https://www.nck.se)

<sup>3</sup> [En väg ut! Det ekonomiska våldet i nära relationer.pdf \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se)

<sup>4</sup> [Till stadigvarande boende. Kartläggning av kommuners insatser för att hjälpa våldutsatta personer med eller utan barn att ordna stadigvarande boende efter vistelse i skyddat boende eller annat tillfälligt boende. \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se)



höjer målgruppens livskvalitet samt har ett barnperspektiv i ärenden där barn är drabbade. Ännu har dock inga förbättringar skett. Det krävs särskilda insatser för att just våldsutsatta kvinnor eller personer utsatta för våld i nära relation ska kunna gå vidare med sina liv, där är bostaden är ett viktigt första steg.

Flera privata fastighetsägare bidrar idag på eget initiativ med förstahandskontrakt i bostadssociala lägenheter och vissa upplåter också lägenheter särskilt till våldsutsatta kvinnor. Detta är bra initiativ som måste bli fler. De bostadssociala kontrakten finns idag främst i Uppsalahem och här är det möjligt att avsätta ett antal bostäder även särskilt till målgruppen våldsutsatta personer. Målsättningen med insatsen ska alltid vara att personerna själva, ofta kvinnor, själva ska kunna ta över hyran så fort möjligheten finns sett till skulder och etablering i samhället.

Med anledning av ovanstående yrkar jag:

- att** uppdra till kommunstyrelsen att tillsammans med Uppsalahem utreda möjligheterna att i samarbete med kvinnojourerna avsätta ett lämpligt antal förstahandskontrakt för våldsutsatta personer,
- att** uppdra till kommunstyrelsen att utreda hur samverkan med privata fastighetsbolag med syfte att hitta bostäder till fler våldsutsatta personer kan öka, samt
- att** Uppsala kommun tar initiativ till ett samarbete mellan länets kommuner för att hitta fler boenden till våldsutsatta.

Sofia Andersson (M)

2023-05-09



## Motion om en färdplan för ett klimatneutralt Uppsala 2030

Uppsala kommun har höga ambitioner inom klimatarbetet. Det övergripande målet är att hela kommunen ska vara koldioxidneutral 2030 och klimatpositiv senast 2050.

För att nå dit finns bland annat ett miljö- och klimatprogram med olika etappmål och kommunen ska aktivera en koldioxidbudget för den egna verksamheten. Ambitionen är att löpande följa upp takten i utsläppsminskningar och säkerställa att de åtgärder som genomförs är tillräckliga. Gott så.

De senaste årens utveckling, med fortfarande allt för höga utsläpp, kommer däremot tvinga kommunen att minska utsläppen av växthusgaser med minst 10–14 procent per år om vi ska ha en chans att nå de mål vi har satt upp. Ett högt tempo kräver effektiva åtgärder och utmaningen gäller all verksamhet, offentlig såväl som privat.

När de kommer till att beskriva de faktiska åtgärder som steg för steg ska ta oss mot detta mål är det tyvärr sämre ställt. Vad som behövs är en färdplan för ett klimatneutralt Uppsala 2030. Ansatsen verkar inte vara helt ny. Det har till och med funnits ett projekt som vid namn just Klimatfärdplan Uppsala, det projektet var dock av kunskapsinsamlade karaktär, vilket är bra, men inte den färdplan som klimatarbetet behöver för att verkställas.

Redan 2020 konstaterade Klimatpolitiska rådet, i en översyn av den dåvarande regeringen, vikten av att: *”Konkretisera den klimatpolitiska handlingsplanen så att den blir en plan för handling med ansvarsfördelning, tidsättning och effektbedömning av varje insats och av helheten. Följ upp planen årligen i regeringens klimatredovisning”*. Vetenskapen påpekar återkommande vikten av mätbara insatser som går att följa upp och utvärdera. Vad vi behöver göra är alltså sätta upp specifika mål och genom vilka aktiviteter vi ska nå dem, år för år.

En koldioxidbudget är exempelvis ett utmärkt verktyg, men då måste den förses med konkreta budgetposter. Insatserna måste vara schemalagda, och man måste gjort en grundlig bedömning av deras effektivitet. De nämnda etappmålen visar åter igen på goda intentioner, men är långsiktiga och skulle behöva brytas ned på årsbasis för att kunna följa upp dem kontinuerligt.

Vad gäller Miljö- och klimatprogrammet sker uppföljning på följande vis:

*”Kommunstyrelsen är ansvarig för programmet och har därmed det övergripande ansvaret för uppföljning och utvärdering av programmet. Alla nämnder och bolagsstyrelser ska årligen redovisa resultatet av sitt arbete med att uppfylla de uppställda målen till kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen följer årligen upp programmet och handlingsplanen i ordinarie programuppföljning. Kommunstyrelsen kan sedan revidera handlingsplanen vid behov.”*



Det är uppenbart att detta inte är nog. Att revidera en handlingsplan är inte mycket värt om vi inte vet hur den ska genomföras. En färdplan måste innehålla specifika åtgärder vars implementering bedöms ge det avsedda resultatet, att sänka utsläppen av växthusgaser tillräckligt för att nå målet om klimatneutralitet 2030.

**Mot bakgrund av ovanstående föreslår Centerpartiet kommunfullmäktige**

**att** Uppsala kommun tar fram och implementerar en klimatfärdplan, med konkreta årliga delmål för hur vi ska nå målet om en klimatneutral kommun 2030 och med löpande uppföljning.

**Ehsan Nasari (C)**

23-05-22



## Motion om en förbättrad fysisk trafikplan

Det finns flera styrdokument som hanterar trafikbilden i Uppsala. De viktigaste av dessa dokument är "Program för mobilitet och trafik" (KSN-2019-2011) och "Handlingsplan för mobilitet och trafik" (KSN-2019-2011). Dessa kompletteras av bl.a. innerstadsstrategin.

Program och handlingsplan hänger intimt ihop, och syftet med programmet är att

- visa vägen för hållbarhetsarbetet inom mobilitet och trafik med en planeringshorisont för år 2050 och framåt.
- säkerställa att kommunen jobbar systematiskt och uthålligt med mobilitets- och trafikfrågor på såväl kort som lång sikt."

Handlingsplanen skall dessutom:

- konkretisera de beslutade tillståndsmålen i Program för mobilitet och trafik genom att ta fram mål för 2030.
- ge en tydlig riktning på hur målen ska uppnås samt föreslå åtgärder för det fortsatta arbetet".

Vi i Alliansen ställer oss bakom andemeningen i både program och handlingsplan. De innehåller fina visioner, men saknar tyvärr det helhetsperspektiv som krävs för att den skall kunna efterlevas eller vara effektiv. Det saknas dessutom konkreta förslag, verktyg och riktlinjer för hur planen skall kunna genomföras.

Som exempel på detta kan nämnas att det i planerna helt saknas mål för systematiskt arbete med trafikfrågor, och under inriktningsmålet för att effektivisera trafiksystemet nämns inte effektivare trafikflöden. Inte heller finns det tydligt utpekade transportleder för framkomlighet för olika trafikslag. Detta har tidigare framgått av planerna, men saknas nu helt.

Kommunen växer och är i full färd med att både ta fram en ny översiktsplan och att revidera innerstadsstrategin. Det gör det extra angeläget att både program och handlingsplaner som reglerar trafikbilden över tid är uppdaterade. Ett växande Uppsala ställer stora krav på effektiva och välfungerande trafiksystem.

I styrdokumenterna behöver det tydligt framgå vilka "huvudnät" och prioriterade transportleder som gäller för både bilar, kollektivtrafik, cykel samt gångtrafikanter - och dessa huvudnät bör sedan utgöra grunden för all infrastrukturplanering.

Detta är en förutsättning för att kunna skapa gemensamma utgångspunkter för trafikprioritering och för att tydligare kunna problematisera målkonflikter som kan uppstå för att för att nå olika målpunkter.



Generellt sett är vi i Alliansen positiva till att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik i stadsmiljön. Men för att möjliggöra detta krävs också tydliga direktiv och planer för hur bil- och nyttotrafik smidigt ska ledas i staden för att undvika onödig genomfartstrafik. Det krävs också välfungerande parkeringslösningar, för alla fordonsslag. Dessa måste vara multifunktionella, tillgängliga och bidra till liv och rörelse i staden.

Sammanfattningsvis så krävs ett helhetsperspektiv som idag saknas i planen. Nämnden bör inte lägga mer tid på frimärkeslösningar utan utgå från en tydlig plan för att kunna styra trafikflöden smidigt. Därför behöver "Program för mobilitet och trafik" och "Handlingsplan för mobilitet och trafik revideras".

#### **Mot bakgrund av ovanstående föreslår Centerpartiet kommunfullmäktige**

- **att** Förvaltningen får i uppdrag att i samverkan med nämnden revidera Program för trafik och mobilitet och Handlingsplanen för trafik och mobilitet,
- **att** Program och handlingsplan ska innehålla/omfatta en fysisk trafikplanering med konkreta riktlinjer och verktyg som skapar en helhetslösning för mobiliteten för alla trafikslag i Uppsala kommun.

**Nora Karlsson (C) 2:e vice ordförande i gatu- och samhällsmiljönämnden**

**Mats Gyllander (M) gruppleddare för Moderaterna i gatu- och samhällsmiljönämnden**

**Jonas Segersam (KD) kommunalråd för Kristdemokraterna**

**Jennie Claesson (L) kommunalråd för Liberalerna**



## Motion om förändrade lokala ordningsföreskrifter

De lokala ordningsföreskrifterna för Uppsala kommun förbjuder alkoholförtäring i stora delar av den centrala staden. I ordningsföreskriftens 13 § regleras förtäring av alkohol, och innebär att spritdrycker, vin och starköl inte får inte förtäras inom; a) anläggningar för lek eller idrott, b) järnvägsområde, inklusive perronger och väntsalar, c) skolgårdar, d) kyrkogårdar och begravningsplatser, e) friluftsbad samt f) de områden som framgår av en bilaga 1 till föreskrifterna.

Regleringarna är uppsatta med goda intentioner, men sträcker sig alltför långt. Inom det område som framgår av ovannämnda bilaga råder till exempel förbud av alkoholförtäring i många av våra vackra parker. Den individ som ertappas med alkohol i en offentlig park riskerar både böter på 500 kronor och en prick i belastningsregistret. Det är inte proportionerlig och det bör inte vara en kommunalangelägenhet att inskränka människors frihet på detta sätt.

Det är dessutom en felprioritering av de offentliga resurserna. Poliser och ordningsvakter har viktigare uppgifter än att jaga studenter eller andra som en vacker dag har picknick med ett glas vin i någon av stadens parker. Aktiviteter som ger liv, trivsel och som inte stör andra. Ordningsmakten bör i stället prioritera de platser i vår kommun där människor upplever otrygghet och fokusera på de personer som faktiskt visar ett oönskat beteende. Mer frihet under ansvar helt enkelt.

I Lunds kommun finns inget förbud vad gäller alkoholförtäring på allmän plats, vilket innebär att det är tillåtet för kommuninvånarna att på ett ordnat sätt konsumera alkohol på offentliga platser runt om i staden. Man har inte noterat några särskilda negativa konsekvenser där av att ge människorna denna frihet. Centerpartiet anser att de lokala ordningsföreskrifterna i Uppsala bör liberaliseras för att hålla klåfingriga politiker som vill styra människors vardag borta. Avskaffa alltså det generella förbudet även i Uppsala mot alkoholförtäring.

### **Mot bakgrund av ovanstående yrkar Centerpartiet att kommunfullmäktige beslutar**

**att** det generella förbudet mot alkoholförtäring i Uppsala kommuns lokala ordningsföreskrifter 13 § punkten f. upphävs.

**Nora Karlsson (C)**

23-05-22