

INKOMNA MOTIONER OCH SVAR TILL KRETSSTÄMMAN 2020



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Motion 2020:1 "Slopad statlig skatt i glesbygden"	3
Kretsstyrelsens svar på motion 2020:1	4
Kennys tilläggsförslag motion 2020:1	4
Motion 2020:2 "Översyn av hastighetsbegränsningen i kommunens tätorter"	5
Kretsstyrelsen svar på motion 2020:2	6
Motion 2020:3 " Odlar snarast bördig jordbruksmark i Librobäck industriområde"	7
Kretsstyrelsens svar på motion 2020:3	8
Motion 2020:4 " Inför ett stadsbusskort i Uppsala"	9
Kretsstyrelsens svar på motion 2020:4	10

Motion 2020:1

Slopad statlig skatt i glesbygden

Centerpartiet har i budgetsamarbetet med regeringen och Liberalerna fått igenom en skattesänkning för personer som bor i glesbygden. Den statliga inkomstskatten sänks med ett fast belopp på 1 650 kronor om året. Det är dags att ta ett steg till. Vi måste sänka skattebördan ytterligare för invånare i glesbygd, i kommuner som ofta redan har ett högt kommunalt skattetryck, och på så sätt förmå människor att bo kvar på landsbygden och locka nya invånare till den. Vi måste locka fler företag till glesbygden för att få en levande landsbygd. Ett sätt att göra det vore att avskaffa statlig skatt i glesbygden.

Därför yrkar jag att Centerpartiet verkar för

Att helt slopa den statliga inkomst-, förmögenhets- och fastighetsskatten i stödområde A

Att utreda om motsvarande skatter helt eller delvis kan avskaffas i stödområde B

Daniel Solling,

Uppsala

Kretsstyrelsen för Centerpartiet Uppsalas kommunkrets föreslår stämman besluta:

Att: Bifalla motionen i sin helhet

Kennys tilläggsförslag:

Motion 2020:1 **Slopad statlig skatt i glesbygd**

Motionärens förslag är en stor politisk fråga som diskuterats under lång tid.

Syftet som förs fram kan delas av nästan alla. Men var ligger en brytpunkt för hur många skattemiljarder Sverige har råd att undvara från stödområdena i form av lägre inkomstskatter och arbetsgivaravgifter? 830 000 personer i stödområdena får nu 137 kr i sänkt skatt per månad. Centerpartiets utgångsbud var 310 kr. Företagen får redan nu en nedsättning av arbetsgivaravgifterna med 10 procent (dock inte inom transport, jord- och skogsbruk). Såväl inkomstskatter som arbetsgivaravgifter bör kunna reduceras ytterligare. Men vilka nivåer och belopp som kan tolereras bör utredas. Dessutom bör "stöden" ha en tillväxtstimulerande effekt.

Idéer som bör övervägas, utöver vad motionären fört fram, är ytterligare sänkt inkomstskatt, höjda grundavdrag, sänkta eller slopade arbetsgivaravgifter under viss tid, som t.ex. gäller för nystartsjobb och det nya ingångsavdraget. Avskrivning av studielån bör också övervägas för att underlätta rekrytering av kompetent personal liksom lägre skatt på drivmedel. Att tillskapa fler lokala servicecenter är angeläget att överväga. Vidare kan prövas möjligheten att införa en geografiskt differentierad kommunalskatt. I vad mån de nämnda förslagen kan hanteras inom skatteutjämnningssystemet bör också utredas.

Motionärens förslag bör kompletteras med det som nu har förts fram för att stimulera utvecklingen i glesbygden.

Kretsstyrelsen för Centerpartiet Uppsalas kommunkrets föreslår stämman besluta:

Att: avslå tilläggsförslaget

Motion 2020:2

Översyn av hastighetsbegränsningen i kommunens tätorter

Sedan 2015 pågår ett arbete inom Uppsala kommun att sänka hastigheterna på gator och vägar i kommunens tätorter. Ofta sänks hastigheten från 50 km/h till 40 km/h. Sänkt hastighet är en viktig åtgärd för att minska skador och dödsfall i trafiken. Samtidigt måste man tillse att efterföljden av de sänkta hastighetsgränserna blir hög. Detta görs bäst genom att hastighetsgränserna ses som åtminstone någorlunda rimliga av bilförare och andra förare av motorfordon i kommunens tätorter. På vissa sträckningar torde så inte vara fallet, varför en översyn av de sänkta hastighetsgränserna vore på sin plats. Två exempel skall här nämnas för att exemplifiera. 1. Luhagsesplanaden från korsningen Hildur Ottelinsgatan till korsningen Flogstavägen; en sträcka på runt 400 meter. Här har hastigheten sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Gatan är här mötesfri och har två körfält i vardera riktningen, ingen gång- eller cykeltrafik finns på eller invid gatan utan på separata gång- och cykelvägar en bit in från gatan. Här vore snarare en höjning av hastigheten till 60 km/h på sin plats såsom efter korsningen med Flogstavägen. 2. Vårdsätravägen från korsningen Gottsundavägen till korsningen Slånvägen; en sträcka på 1,9 km. Här har hastigheten sänkts från 50 km/h till 40 km/h trots att det finns separata gång- och cykelbanor vid sidan av vägen och trots att vägen har landsvägskaraktär. Här borde hastigheten nog snarare ha höjts till 60 km/h eller varit kvar på 50 km/h. Dessa är bara två exempel på hastighetsgränser som av motorfordonsförare upplevs som felaktigt satta vilket leder till en generellt minskad förståelse för och efterföljd av rådande hastighetsgränser i tätorterna. Detta kan leda till en ökad mängd trafikolyckor och fler skadade trafikanter.

Jag yrkar därför att Centerpartiet i Uppsala kommun verkar för

Att en översyn av hastighetsbegränsningarna i kommunens tätorter genomförs varvid särskild hänsyn skall tas till vägsträckningens beskaffenhet för att åstadkomma rimliga hastighetsbegränsningar som uppmuntrar till laglydnad

Daniel Solling,

Uppsala

Kretsstyrelsens svar:

Det är mycket riktigt som motionären skriver att Uppsala kommun sedan 2015 justerat hastigheterna där Uppsala kommun är väghållare. Generellt sett har 40 blivit nya 50 km/h och 60 är nya 70 km/h.

Uppsala har valt att successivt inför de nya hastighetsgränserna till skillnad från till exempel Stockholmsstad som gjort ett massivt grepp och skyltat om allt på en gång. Detta har kostat betydande summor med att både anpassa trafikmiljön och hastighetsgränserna. Uppsala har där emot valt att göra det efter hand och har på så sett tagit omläggningen i mindre bitar.

Att anpassa trafikmiljön genom att smalna av gator för att göra det mer naturligt att dämpa farten ger ofta bra fartdämpande effekter men en betydligt större underhållnings då fler kör i samma spår. Att där emot "hoppa" mellan olika hastigheter i en zon kan upplevas som förvirrande av trafikanterna varför det är lämpligt att begränsa hastigheten på alla gator till en och samma hastighet och göra undantag för speciella områden där högre säkerhet krävs så som utanför skolor.

Mot bakgrund av att Uppsala kommun har en pågående hastighetsöversyn och att trafiksäkerheten alltid prio ett vid trafikplanering så

Kretsstyrelsen för Centerpartiet Uppsalas kommunkrets föreslår stämman besluta:

Att: motionen ska anses vara besvarad.

Motion 2020:3

Odla snarast bördig jordbruksmark i Librobäck industriområde

I väntan på utbyggnad av planerat industriområde i Librobäck ligger cirka 15 ha av bördig åkermark i träda och är fn en gigantisk tistel- och fröodling. För turister som kommer via väg 272 till Uppsala är detta en stark kontrast till Linnés Hammarby och rimmar illa med känslan Välkommen till Uppsala.

Jag yrkar därför

Att kontakta en driftig arrendator som har möjlighet att odla området.

Kenneth Bennemark,

Uppsala

Kretsstyrelsen svar:

Motionären tar upp en viktig fråga ang. hur det ser ut när vi och våra besökare approcherar staden. De åkrar som ligger mellan Berthåga – Stabby och Librobäck är nu professionellt skötta och det växer höstveten där som lyser grön i frånvaro av snö vilket ger ett trevligt intryck..

Även ut mot väg 272 önskar man ju att åkrarna är väl skötta, men om det nu är planlagt som industrimark kanske det inte lika enkelt att kräva att de sköts som produktiv åkermark.

Centerpartiet kan dock inte kontakta en arrendator och avtala om att denne skall bruka marken.

Kretsstyrelsen för Centerpartiet Uppsalas kommunkrets föreslår stämman besluta:

Att: avslå motionen

Att: uppdra till kretsstyrelsen att påtala till Uppsala kommun att vår norra infart från väg 272 ger ett ovälkommande och skräpigt intryck och att be kommunen se om det går att tillsammans med markägaren vidta lämpliga åtgärder.

Motion 2020:4

Inför ett stadsbuskort i Uppsala

Uppsala stad har enligt mätningar en hög andel skadliga partiklar i luften. En hög andel resande i kollektivtrafik kan bidra till att minska mängden partiklar i luften i Uppsala. Dessutom skulle framkomligheten i staden förbättras om korta pendlingsresor inom staden istället gjordes med buss. Detta skulle förbättra för boende på landsbygden som är beroende av att ta bilen till Uppsala. Ett sätt att öka andelen resande i kollektivtrafik inom Uppsala stad vore att införa ett stadsbuskort (giltigt i UL:s zon 1). Detta fanns förut men avskaffades i samband med en förändring av biljettsystemet 2013, då man införde en enhetstaxa på 30-dagars-kortet i Uppsala län. Priset på kort giltiga i hela länet sänktes då från 1 260:- till 790:- medan det höjdes för dem som tidigare bara haft ett stadsbuskort i Uppsala från 525:- till 790:-. Idag finns för boende i Uppsala stad således enbart ett buskort som är giltigt i hela länet. Detta kort kostar f.n. 910:- som periodbiljett 30 dagar (normalpris; billigare pris för pensionärer, ungdomar och studenter). Kostnaden per månad är sålunda lika hög för en person som bor i Enköping och pendlar till Tierp som för en person som bor i Eriksberg och pendlar med buss till Svartbäcken. Detta är inte rimligt. I andra större tätorter i länet (Enköping, Bålsta, Knivsta/Alsike, Östhammar, Tierp och Skutskär) erbjuder UL en tätortsbiljet som kostar 420:- för 30 dagar. Utbudet beträffande busslinjer är visserligen mindre i dessa orter, men i Enköping planerar UL ett förändrat linjesystem med ett ökat utbud. För att öka andelen resor med buss avseende resande som bara reser inom Uppsala stad och därigenom minska framkomlighetsproblemen borde ett stadsbuskort införas i Uppsala (UL:s zon 1).

Jag yrkar därför att Centerpartiet i Uppsala kommun verkar för

Att: det införs ett stadsbuskort i Uppsala (giltigt i UL:s zon 1) med ett tydligt lägre pris än dagens UL-kort som är giltigt i hela länet

Daniel Solling,

Uppsala

Kretsstyrelsen svar:

Centerpartiet anser att fler behöver välja kollektivtrafik och cykel framför bilen. Därför måste vi göra det enklare och mer attraktivt att åka kollektivt. Centerpartiet vill också att Uppsala ska fortsätta att utvecklas som en grön tillväxtmotor i Sverige och att kommunens negativa miljö- och klimatpåverkan successivt ska minska. Ett bra sätt att främja dessa mål är att korta resor inom Uppsala stad i större utsträckning utförs med kollektivtrafik istället för med bil. Detta kan bl.a. uppnås genom att göra det attraktivare för dem som vill åka kollektivt inom Uppsala stad. Ekonomiska incitament är då ett viktigt instrument. Kretsstyrelsen håller därför med om att det är en bra idé införa ett separat stadsbuskort för UL:s zon 1 för att på så sätt bida till minskat bilåkande inom staden och att därigenom förbättra framkomligheten i Uppsala för bl.a. kollektivtrafik, transporter och biltrafik från omkringliggande landsbygd där det är nödvändigt att ta bilen in till staden.

Kretsstyrelsen för Centerpartiet Uppsalas kommunkrets föreslår stämman besluta:

Att: bifalla motionen