miljöpartiet
de gröna

Motion gällande ett kommunalt ”Komhall”

Under många år har Arbetsförmedlingen varit en myndighet som funnits i stort sett i hela Sverige. Den kartan håller nu på att ritas om mycket snabbt. Den servettskissbudget som (M) och (KD) med stöd av (SD) lagt har i kombination med januariöverenskommelsen mer eller mindre dragit undan mattan för verksamheten, som nu allt snabbare förändras och där många fysiska kontor kommer att läggas ner.
Det innebär troligen på sikt att många av de samarbetsformer och projekt som drivs och drivits i samverkan mellan kommun och Arbetsförmedlingen samt andra myndigheter på olika sätt kan komma att avslutas eller förändras.
Vidare kommer många av de som är inskrivna på AF att inte kunna få samma stöd på samma sätt som tidigare då verksamheten ändrar karaktär. I framtiden kan det innebära att den kommunala verksamheten kan komma att belastas betydligt mer med krav på stödåtgärder av olika slag för de som är arbetslösa. Detta gäller såväl ekonomiskt som sysselsättningsmässigt.

I en del kommuner i Sverige drivs det idag något som ibland kallas ”Komhall”. Smedjebacken är en kommun och även Boxholm har en liknande verksamhet. Första stegen mot liknande verksamhet har Svenljunga/Tranemo kommun tagit. Det man vill göra är att erbjuda de som står längst från arbetsmarknaden ett sammanhållet stöd från flera olika intressenter/aktörer.

I Kinda kommun i Östergötland uttrycker man det på följande sätt:
”Uppstart av verksamhet som genom praktisk sysselsättning får fler individer, som står utanför arbetsmarknaden med behov av aktiviteter och rehabiliterande insatser samt nyanlända med behov av språkträning, att nå egen försörjning genom arbete, utbildning eller företagande ”

Miljöpartiet yrkar därför följande:

- Att Kommunen skyndsamt utreder möjligheten att skapa ett eget Ulricehamnskt ”Komhall” där man kan tillskapa möjligheter för arbetssökande som står långt från arbetsmarknaden.Där man också i utredningen tar hänsyn till att morgondagens arbetsmarknadspolitik och dess parter troligen inte är densamma som idag.

- Att kommunen omgående tittar på de resurser ett skapande av ett eget ”Komhall” kan komma att krävas i form av utökad personalresurs samt lokaler och utreder de ekonomiska medel som kan komma att behöva tillföras.

För miljöpartiet de gröna i Ulricehamn

Ingemar Basth

2019 -03- 2

2019/207 883

Miljöpartiet i Ulricehamn presenterar sin motion om

El-Velomobiler

2 april 2019

2 april 2019

2019 -04- 04

2019/240 339

1 Förslag

- Kommunen kompletterar sin flotta av tjänstefordon med ElVelomobil.
- Användande: ElVelomobil ska vara förstahandsval av fordon för tjänsteresor inom en radie av 20 km.

2 Bakgrund

Fordonstrafik är en stor källa till växthusgaser. Även produktionen av bilar är en stor miljöbelastning. Så och elbilar. För kortare resor fungerar en elvelomobil i många fall minst lika bra som en bil. Och är 80% effektivare!

Många av kommunens tjänsteresor sker med privat bil. Det betyder att kommunen har mycket begränsat inflytande över fordonstyp och dess miljöeffekter. Bland de anställda som idag tvingas använda sin privata bil i tjänsten finns ett missnöje över detta och många känner sig utnyttjade då ersättningen inte ger full kompensation. Ett antal elvelomobiler i fordonsflottan skulle kunna minska antalet tjänstekilometer körda i privat bil.
I förlängningen kan även ett antal tjänstebilar bytas mot elvelomobiler.

En elvelomobil kostar mellan 35000 och 90000 kr i inköp. En Iris (Grantsinclair) går på € 4829. Jämför det med en ny bil.

3 ElVelomobil

Elvelomobil är en Velomobil med elmotorstöd (som en elcykel). I länder på kontinenten med mycket plan mark är det vanligt med velomobiler utan elmotor. Men topografin i vår kommun motiverar elmotorstöd. Det finns många olika märken och modeller. De kan ha tre eller fyra hjul. De flesta har en täckt "kaross" eller annat väderskydd.

I hastigheter upp till 10 km/h är rullmotståndet den största utmaningen för en cyklist. Luftmotstånd blir med ökad hastighet en allt större faktor och är helt dominerande vid hastigheter över 25 km/h. Rullmotståndet ökar nämligen i proportion med hastigheten, medan luftmotståndet ökar med kvadraten av hastigheten. Tack vare velomobilistens mycket bättre aerodynamik än den traditionella cyklisten – luftmotståndskoefficienten för en velomobilist är upp till 30 gånger lägre – kan hen hålla mycket högre hastighet till samma ansträngning.

Till nackdelarna hör velomobilens högre vikt, vilket innebär större ansträngning att accelerera och cykla i uppförsbacke. Acceleration är omvänt proportionell till fordonets massa, så en velomobil kräver i runda tal dubbelt så mycket energi för acceleration som vanlig cykel.

3 ELVELOMOBIL

Om velomobilen utrustas med en elektrisk hjälpmotor kommer dess svaga punkt – dålig acceleration och tung i uppförsbacke – att elimineras. Samtidigt ger en elmotor möjlighet att kunna ta sig bekvämt ännu längre sträckor. I en velomobil håller dessutom batteriet längre jämfört med elcykel tack vare det låga luftmotståndet.

3.0.1 Att välja tillverkare mm

Man kan naturligtvis studera olika tillverkares hemsidor och begära in offerter och dylikt på vanligt sätt. Man skulle också kunna tänka sig att ordna nån form av mässa där tillverkare får komma och visa sina produkter. Det kan ju vara bra om tjänstemän/kvinnor får tillfälle att prova och ha åsikter om typ och modell. Kanske kan man ordna en sån mässa ihop med andra kommuner.

Några tillverkares och återförsäljares hemsidor:

http://www.alligt.nl/

https://www.sunrider-cycles.nl/en/en/index.html

https://shop.flevobike.nl/en/flevobike-orca.html

http://twike.com/en/home.html

http://www.esoteric-david.eu/en-page-31.html

http://cabbike.pl/produkt/cab-bike-hawk-classic-or-hybrid/

http://trisled.com.au/hpv/rotovelo-e/

https://www.velocityvelos.com/

http://www.velomobiles.co.uk/

http://mypodride.com/#front-page-6

http://www.katanga.eu/

https://www.grantsinclair.com/en/e-bike.html

https://www.podbike.com/

Ulricehamn 2 april 2019

Arne Fransson

Ingemar Basth

Ulricehamn
2019-04-23

Motion om införande av "Trafiksäkerhetsgrupp"

I Sverige rullar många bussar med många passagerare varje dag, likaså i Ulricehamn. Sedan 1 januari 1999 är det lagstadgat att alla passagerare skall använda säkerhetsbälte, så länge bussen är utrustad med bälte. Från och med den 1 januari 2004 måste alla bussar, förutom de som tillverkats för ren tätortstrafik, vara utrustade med säkerhetsbälte på samtliga sittplatser och således också användas. I Ulricehamns kommun körs bussar som inte klassificeras som rena stadsbussar då vi istället kör bussar som är klassificerade som regionbussar.

Idag är användargraden av säkerhetsbälte bland passagerna ungefär 20-40%. Detta trots att busschaufförerna, i kombination med automatiska röstmeddelanden i bussen, regelbundet upplyser passagerarna under färden. En stor andel av de som sällan eller aldrig använder bälte är skolelever, vilket är anmärkningsvärt. Vi måste få våra barn och ungdomar att använda säkerhetsbälte under resorna till och ifrån skolan, men även på privata resor utanför skoltid.

Det finns andra kommuner som aktivt arbetar med att höja trafiksäkerheten under bussfärder till och ifrån skolan. En så kallad Trafiksäkerhetsgrupp som under minst 2 gånger per år besöker kommunens skolor för att informera om vikten av att använda säkerhetsbälte. Under dessa informationstillfällen kan gruppen även informera om andra trafiksäkerhetsåtgärder, som till exempel användandet av reflexer när skolelever tar sig till och ifrån busshållplatsen.

Vi yrkar härmed

Att Ulricehamns kommun mer aktivt arbetar för att höja trafiksäkerheten under resor till och ifrån skolan.

För socialdemokratiska gruppen

Klas Redin (s)

Ulricehamns Kommun

Från: Ulricehamns kommun <no-reply@ulricehamn.se>
Skickat: den 23 april 2019 16:28
Till: Ulricehamns Kommun
Ämne: Inkommet medborgarförslag

Det har kommit in ett medborgarförslag via webbformuläret på www.ulricehamn.se.

Medborgarförslag

Skriv ditt medborgarförslag: Sätt upp staket med grind runt småbarnsavdelningarna i Ulrikaparken.
Förnamn: Johanna
Efternamn: Rosengren

2019-04-24

2019/290 353