

Ett Sverige i sammanhållning och utveckling

Motionerna nummer 819 – 922

Motioner i huvudsak om

Kunskapen växer när den delas av fler (819-843)

Ett informationssamhälle för alla (844-847)

Ta tillvara utvecklingskraften i alla regioner (848-905)

Från jord till bord (906-922)

Socialdemokratiska partistyrelsen överlämnar härmed till partiets 34e ordinarie kongress, den 5-11 november 2001 i Västerås, i stadgeenlig ordning inlämnade motioner samt partistyrelsens utlåtanden och övriga förslag.

Denna bok är utgiven av Socialdemokraterna

Tryck: EO print, Stockholm, 2001

Layout & produktion: AiP Sidverkstad, 2001

Omslag: Hjärtsjö Reklambyrå

ISBN: 91 532 0516 2

Kunskapen växer när den delas av fler

MOTION 819

ÖSTERSUNDS ARBETAREKOMMUN

Ett starkare samhällsansvar för det livslånga lärandet

Det är välkänt och alla på arbetsmarknaden känner av den höga förändringstakt som arbetslivet präglas av idag. Kompetenskraven på alla i arbetslivet höjs och har höjts inom samtliga branscher. Drivkraften bakom den snabba förändringstakten är i främsta rummet informations- och kommunikationsteknikens utveckling och den tekniska innovationstakten.

Förändringstakten innebär stora utmaningar för företagens förmåga att knyta till sig, behålla och utveckla den kompetens som behövs såväl för nya verksamhetskrav.

De kunskaper och färdigheter som vi lärde under skolåren, under yrkesutbildningen och på högskolan varar inte längre livet ut. På dagens arbetsmarknad krävs istället ständigt nya grundläggande färdigheter, kvalifikationer och erfarenheter för att man som individ ska hänga med i arbetet. Brister i färdigheter och fel typ av färdigheter, särskilt inom ITK ses av många som ett viktigt skäl till att arbetslösheten är på hög nivå i vissa regioner och för mindre gynnade grupper i samhället.

Nu handlar det inte bara om IT kunskaper, utan också breda kunskapsområden som alla omfattar flera färdigheter, till exempel att lära sig främmande språk, att förvärva tekniska, kulturella och estetisk förmåga att kommunicera, prestera och bedöma

Arbetslivets kompetensbehov ställer i sin tur stora krav på det nationella utbildningssystemets förmåga att möta kraven på ett livslångt lärande. Att integrera lärandet på ett fastare sätt in i vuxenlivet är ett mycket viktigt uppgift, och där i att omsätta det livslånga lärandet i praktiken

De personer som av något skäl inte kunnat förvärva basnivån på de grundläggande färdigheter måste erbjudas ständiga tillfällen att göra detta, oavsett hur ofta de misslyckats med de eller inte tagit emot det som ständigt hittills erbjudits. De formella systemen för allmän och yrkesinriktad utbildning – såväl grundläggande och högre utbildning som fortbildning och vuxenutbildning – har ansvar för att så långt som möjligt se till att var och en förvärvar, uppdaterar och behåller en viss miniminivå

på färdigheterna. Allt detta fordrar att man ser till att det finns erfarenheter av lärande och resultat av hög kvalitet för så många som möjligt. Det krävs även att man ständigt ser över referensnivåerna för grundläggande färdigheter, så att det som tillhandahålls i utbildningen motsvarar det som behövs i näringslivet och samhället.

Här har jag den uppfattningen, att den allmänna skolan inte ligger längst fram för att möta de krav på utbildningen som det livslånga lärandet innebär. Detta trots de satsningar som är gjorda på, exempelvis kunskapslyftet. (Kunskapsbygget 2000 – Det livslånga lärandet)

Jag hemställer till kongressen besluta att partiet skall arbeta för:

- 1) att skolan ska utvecklas mot och ges en central roll kring behoven kring det livslånga lärandet. Detta utvecklad i ett nära samarbete mellan arbetslivet och skolan
- 2) att skapa en stark skola mogen för att klara en stor satsning kring att höja den allmänna IT-kompetensen bland vuxna i samhället. (Ett IT lyft)
- 3) att en skola där fler vuxna ska stimuleras att omskola sig och fortbilda sig via ett stark nationellt utbildningssystem, gärna med att en särskild satsning görs där fler vuxna utvecklar sig inom teknik- och naturvetenskap.

Hasse Gustavsson

Socialdemokraterna i Östersund har antagit motionen som sin egen

MOTION 820

ÖTERSUNDS ARBETAREKOMMUN

Ett starkare samhällsansvar för det livslånga lärandet

Bakgrund

Sverige har i likhet med övriga högutvecklade länder tagit klivet in i kunskaps- och kommunikationsåldern med allt vad det betyder av förändring och nya krav. Från att till stor del ha byggt ett folkligt välstånd på utvinning av svenska råvaror och industriprodukter baserade på innovationer från förra sekelskiftet, är vi nu på väg in i ett samhälle där välståndet baseras på kunskapsbaserade produkter och tjänster, där utvecklingstakten är betydligt större än under industrieran.

Det räcker inte längre med att i ungdomen skaffa sig kunskaper som sedan kan räcka det yrkesverksamma livet ut. Det finns idag ett reellt behov av Livslångt Lärande, tillgängligt för alla.

För att möta detta stora behov av lärmöjligheter krävs ett ökat samhällsengagemang, då risken annars är stor att olikheter i tillgång på lärande leder till ökade klyftor i välfärd och livskvalitet.

Skolsystemet

Sedan 1994 har grund- och gymnasieskola nya läroplaner där utvecklingen av kompetenser för Livslångt Lärande finns inskrivet som strävansmål. Det handlar om sådana kompetenser som:

- förmågan att lära
- förmågan att arbeta självständigt
- förmågan att arbeta i grupper och arbetslag
- förmågan att förstå helhet och sammanhang
- ett företagsamt förhållningsätt

Dock visar olika uppföljningar och utvärderingar att skolornas vilja och förmåga att arbeta med dessa strävansmål varierar högst avsevärt. Detta leder till att eleverna som går ur skolsystemet har olika förutsättningar för det Livslånga Lärandet beroende på den aktuella skolans utvecklingsmognad. Att utveckla dessa kompetenser för Livslångt Lärande är inte enbart nödvändiga för en plats i arbetslivet utan utgör också en förutsättning för ett rikt liv och engagemang i det demokratiska samhället.

Livslångt Lärande för vuxna

Inom vuxenutbildningen finns idag brister i tillgänglighet och utbud, sett med den vuxnes ögon. Om vi utgår ifrån ovanstående bakgrundsbeskrivning kan vi konstatera att alla vuxna kommer att ha behov av möjligheter till ett Livslångt Lärande. Eftersom det i alla typer av jobb kommer att vara nödvändigt med fortlöpande kompetensutveckling, är det nödvändigt att utveckla modeller som går att kombinera med arbete. Det kommer i framtiden också att bli vanligare att man väljer att under en begränsad tid gå ner i tjänst för att i stället öka intensiteten i sin kompetensutveckling.

Det betyder att man måste hitta andra former för lärande som går att kombinera med varierande grader av arbete, allt från studier som en del av ett heltidsjobb till studier varvade med olika former av deltidsanställningar. Under Kunskapslyftet har en utveckling i denna riktning skett mot en allt större anpassning av utbildningen efter de studerandes behov, vilket dock behöver ytterligare förbättras.

Honnörsordet är flexibilitet för att möta alla individuella behov, vilket innebär en kombination av internetbaserad, individuell distansutbildning i kombination med möjlighet till lokalt stöd i form av seminarier och handledning.

Sverige har en lång tradition av framgångsrik vuxenutbildning och bör nu, för att inte tappa sin position, tillskapa reellt tillgängliga möjligheter för Livslångt Lärande. Det betyder dels en långsiktig satsning på kompetensutvecklingsmöjligheter i arbetslivet, dels en satsning på grund- och gymnasieskolan för att där bättre lägga grunden för ett Livslångt Lärande. Dessa satsningar för långsiktigt välbästand kräver att samhället tar ett avgörande ansvar för finansiering och genomförande.

Vi hemställer till kongressen besluta att ge socialdemokraterna i uppdrag:

- 1) att skolan skall utvecklas i sin centrala roll att hos eleverna lägga en stabil grund för det Livslånga Lärandet. Detta måste med nödvändighet ske i en nära samverkan med det omgivande samhället och det arbetsliv eleverna så småningom kommer att hamna i.
- 2) att skolan ytterligare stärks i arbetet med att ge samtliga elever en allmän kompetens om den nya teknikens möjligheter och särskilt IT teknikens värde som verktyg för lärande.
- 3) att verkliga möjligheter tillskapas för vuxnas lärande framför allt inom områdena teknik och naturvetenskap, där behovet på arbetsmarknaden är fortsatt hög. Det innebär att ett brett och varierat utbud av kurser görs tillgängliga via Internet samt att möjligheter till handledning på distans tillskapas.
- 4) att möjligheter att få informell kompetens som uppnåtts både i och utanför det formella utbildningssystemet erkänd, bedömd och värderad. Detta måste göras tillgängligt över hela landet, där internet kan vara ett viktigt instrument.

Kjell Svantesson

Robert Uitto

Socialdemokraterna i Östersund har antagit motionen som sin egen

MOTION 821

ARBOGA ARBETAREKOMMUN

Individuellt kompetenssparande för allas utveckling

Det förslag till Individuellt Kompetenssparande (IKS) som har presenterats innehåller både för- och nackdelar för löntagarna.

Positivt är att den anställde kan ta med sig sitt sparande till en ny anställning samt att sparandet enligt förslaget ska finansieras av den anställde, arbetsgivaren och staten gemensamt.

Systemet förutsätter dock att arbetsgivarparten är villig att betala sin del av det individuella kompetenssparandet.

Det är också positivt att den anställde själv får bestämma vilken utbildning han/hon ska använda sitt sparande till.

Nackdelarna överväger dock, dels eftersom arbetsgivarparten i dagsläget inte tycks vara villig att bidra till sparandet, dels eftersom den enskildes andel av sparandet inte står i proportion till inkomsten.

Låg- och medelinkomsttagare lever ofta med små ekonomiska marginaler, det individuella kompetenssparandet skulle kräva egna insatser som skulle äventyra privatekonomin.

Dessutom tyder allt på att det individuella kompetenssparandet skulle

generera så små belopp att dessa inte skulle täcka kostnaderna för en längre utbildning. IKS skulle enbart kunna användas som ett komplement till studiebidrag och studielån.

IKS är ett viktigt instrument för att öka löntagarnas möjligheter att utbilda sig, utvecklas och stärka sin position på arbetsmarknaden, men detta får inte ske till priset av försämrad privatekonomi.

IKS får inte heller bli ett sätt för arbetsgivarna att minska sina egna kostnader för personalutbildning och kompetensutveckling för de anställda.

Med ovanstående som bakgrund föreslår jag Socialdemokraternas Partikongress 2001 besluta;

- 1) att verka för att förslaget till Individuellt Kompetenssparande utformas på ett sådant sätt att den enskildes, arbetsgivarens och statens insatser står i proportion till varje parts betalningsförmåga
 - 2) att IKS utformas på ett sådant sätt att det inte blir möjligt för arbetsgivarna att använda sig av sparandet för att täcka kostnader för personalutbildning och kompetensutveckling, vilka bör betalas av arbetsgivaren
 - 3) att verka för att de fackliga organisationerna får insyn i och inflytande över utredningens arbete i syfte att skapa förslag vilka är anpassade till löntagarnas förutsättningar
- att socialdemokraternas partikongress 2001 bifaller denna motion att Arboga arbetarekommuns medlemsmöte 2001-04-23 antar denna motion som sin egen och sänder den vidare till partikongressen 2001 i Västerås.

Arboga 2001-04-09

Catrin Strömvall, Arboga Arbetarekommun

Vid sitt Medlemsmöte 2001-04-23 beslutade Arboga Arbetarekommun att anta denna motion som sin egen och sända den vidare till Socialdemokraternas Partikongress 2001 i Västerås.

MOTION 822

TÄBY ARBETAREKOMMUN

Livslångt lärande – studiestöd

Bakgrund

En strävan för svensk socialdemokrati har varit och är att från förskolan till gymnasieskolan ge barn och ungdomar en god basutbildning för vidare studier och yrkesverksamhet. Vuxenutbildning i olika former har blivit en del som målsättning att åstadkomma social utjämning och ökad jämlikhet. Trots satsningar på återkommande utbildning har dessa mål

inte förverkligats i önskvärd grad. Samhället utvecklas allt snabbare. Kunskapssamhället kräver förnyelse av kunskaper och utveckling av förmågan att själv skaffa sig dessa samt redskap för att värdera nya intryck och ta ställning. Arbetslivet och därmed anställningsformer och arbetssinne håll utvecklas allt mer mot korta, avgränsade projekt.

Kunskapslyftet har hittills koncentrerat sig på att höja basutbildningen till grundskolekompetens. I den nyligen framlagda propositionen om vuxenutbildningen höjs nu ambitionen till att gälla gymnasiekompetens. Senare kommer även ett förslag om yrkesutbildningen. Kritik har riktats mot att vuxenutbildningen hittills varit alltför kompensatorisk, fyllt ut luckor och använts för att lösa problem t ex för arbetslösa och handikappade.

Studiestödssystemet har haft som ett av sina mål att utjämna de sociala skillnaderna. Vi vet, att så ej har skett i tillräcklig utsträckning. Mot det system som träder i kraft den 1 juli 2001

har farhågor uttryckts om att möjligheterna därtill ytterligare minskas.

Syfte

Sverige måste kunna förverkliga målen att nå upp till den stora roll som utbildningen har för sysselsättning och ekonomisk tillväxt. Dessa betonades bl a i den rapport som lades fram vid EU:s Stockholmsmöte nyligen. Utbildning är av stor betydelse som redskap för hantering av miljöfrågorna.

Investering måste göras i mänskliga resurser i den allt snabbare utvecklingen, som sker i den globaliserade världen.. För att kunna sköta och behålla arbetet, byta arbete, utveckla och förverkliga sig själv och fungera väl som samhällsmedborgare måste alla kontinuerligt få lära nytt och lära om.

Ökade kunskaper behövs även för att kunna leva i och kunna förstå och delta i ett mångkulturellt samhälle med regionala och lokala särarter.

Mål

Vi måste kunna nå målet med ett framtida samhälle med ökad sysselsättning och ekonomisk utveckling, där individen kan utvecklas personligt och ge sitt bidrag som samhällsmedborgare.

Vi föreslår därför att partikongressen beslutar:

- 1) att partiprogrammet skall slå fast att vårt samhälles aktiva insatser för återkommande utbildning, livslångt lärande, är helt nödvändig för en allmän ekonomisk utveckling, social utjämning och ökad jämlikhet samt för att öka individens möjligheter att fungera i arbete och utveckla sig som samhällsmedborgare i en snabbt föränderlig och global värld,
- 2) att uppdra åt riksdagsgruppen, att se över lagstiftningen på det arbetsrättsliga området med syfte att ge ytterligare garanti för individen att kunna delta i livslångt lärande, där perioder med förvärv-

- sarbete växlar med perioder av förnyade studier,
- 3) att utveckla reglerna för studiestödet så, att intentionerna för ett livslångt lärande blir möjliga att genomföra och att de blir ett reellt verktyg för social utjämning och jämlikhet.

Irene Arell, Svante Erhardson, Erik Karlsson, Lars Nordin, Kerstin Persson och Birgit Sandgren

Täby Arbetarekommun har behandlat motionen vid medlemsmöte den 26 april 2001 och ställt sig helt bakom motionen och beslutat att anta motionen som sin egen.

MOTION 823
ÖSTERSUNDS ARBETAREKOMMUN

Motion med anledning av kompetensutvecklingsavtalen

I dag har de flesta kompetensutveckling i avtalen, med det har trots detta inte blivit så mycket utveckling. Varför då, kan man undra? Den enkla lösningen för företagen är att anställa nyutbildade människor och något senare i en övertalighetssituation säga upp andra p g a brist på kompetens.

Det är alltid lätt att utifrån en positivt utmålade bild acceptera en nyanställning, men i motargumenten, ett halvår senare, kan det vara desto svårare att stå emot kravet på kompetens, till förmån för den, som inte blev erbjuden utbildning.

Det, som jag ser det, självklara i att följa avtalen, måste följas upp med en stödjande lagstiftning. Anställda i företag, som ej erbjudits den avtalade kompetensutveckling, som krävs för att hålla sig ajour med utvecklingen av arbetsuppgifter och teknik, ska ej få sägas upp med skälet "brist på kompetens".

Ett problem är den nyligen instiftade undantagslagen för småföretag. Att, som regeringen, försöka utvidga den till att gälla alla företag, hade direkt slagit undan fötterna för de, som försöker hävda avtalet. Det är illa nog som det är.

Utifrån ovan framförda synpunkter anser jag

- 1) att arbetsrätten ses över, på ett sådant sätt, att den anställda i stället för att bli överflödiga på grund av inkompetens, får chansen att bli kompetent och behövd.

Tommy Pettersson

Socialdemokraterna i Östersund har antagit motionen som sin egen.

Kompetensutbildning för alla

Under de sista åren har en stor del människor i Sverige fått en reell utbildningsökning.

Detta har förverkligats genom den arbetsmarknadsreform som man kallar kunskapslyftet. Kunskapslyftet har kommit att kallas en succé reform den har fått genomslagskraft i övriga delar av världen. Kunskapslyftet har också påvisat brister. En av de största bristerna har varit att få människor verksamma i industriarbeten har fått ta del av kunskapslyftet. I näringslivet har vi idag en kunskapsflykt detta till stor del på grund av att företagsledningen inte prioriterar kompetensutveckling. Inom EU har man prioriterat frågan om fortbildning. Ett av de största hindren inom vår vuxenutbildning är att vi inte har ett rättvist studiestöds system. Skall t.ex. familjens huvudinkomsttagare kompetensutveckla sig kan det få förödande konsekvenser för familjens ekonomi. Vi föreslår att motionen översänds till partistyrelsen för åtgärd.

- 1) att ett helt nytt studiestödsystem arbetas fram.
- 2) att studieledighetslagen förändras för att bättre anpassas till dagens behov.
- 3) att kommunerna får bättre möjligheter att ta fram och genomföra kurser som är anpassade för lokal arbetsmarknaden..

Rose-Marie L Andersson

Sandared – Sjömarkens socialdemokratiska förening

Borås arbetarekommun beslutade att anta motionen och översända den till partikongressen som arbetarekommunens egen och översänder motionen till partistyrelsen för åtgärd.

Särvux

Enligt skollagen har vuxna rätt till grundläggande vuxenutbildning. Men lagen gör skillnad på vuxna och vuxna. När det gäller utvecklingsstörda vuxna är inte kommunen skyldig att bereda plats till alla som vill och har rätt till särvux.

Kunskapslyftskommittén föreslog en rättighetslagstiftning i sitt slutbetänkande, men då vuxenutbildningspropositionen lades den 28/2 -01 fanns detta inte med.

Jag anser att detta är orättvist och förslår:

- 1) att även utvecklingsstörda vuxna skall ha rätt till utbildning inom vuxenutbildningen.

Lena Skoglund

Borås arbetarekommun beslutade att översända motionen till kongressen som sin egen.

MOTION 826

PARTIDISTRIKTEN I DALARNA, VÄRMLAND, GÄVLEBORG,
JÄMTLAND, VÄSTERNORRLAND, VÄSTERBOTTEN
OCH NORRBOTTEN

Utbildning

En bred och kvalitativ utbildning är tillsammans med forskning ett viktigt instrument för samhällsutvecklingen. För områden med vikande befolkningsutveckling och svag näringslivsutveckling är tillgängligheten till utbildning och närheten till forskning av än högre betydelse.

Möjligheterna till utbildning blir avgörande för vilka regioner som kan konkurrera om framtidens arbetstillfällen. De snabba förändringarna på arbetsmarknaden, de allt högre kraven på utbildning och kompetensutveckling i arbetslivet, ökar behoven av en gemensam syn på utbildning och lärande.

Satsning i skogslänen

För att skogslänen ska kunna möta konkurrensen och behålla marknadsandelar och öka företagsetableringar är det naturligtvis oerhört väsentligt att satsningar på utbildning och forskning görs. Inte minst då utbildning är ett område som har stor betydelse för tillväxten och därmed välfärden i regionen.

För att skapa tillväxt, utveckling och nya jobb måste hela landets resurser tas till vara, såväl glesbygdens som storstadens. I vår region är det angeläget att våra basnäringar kan utvecklas. Exempelvis utgör skogsnäringen en viktig bas för näringslivet i våra län.

Det övergripande målet för statens insatser inom teknisk och naturvetenskaplig forskning och utveckling är att bidra till att skapa gynnsamma förutsättningar för näringslivets utveckling genom en konkurrenskraftig och industriinriktad FoU-miljö i landet. Det är viktigt att få ökad satsning på forskning som utvecklar skogslänens basnäring, då de är viktiga tillgångar för att utveckla det ekologiskt hållbara samhället, vilken är en av socialdemokratins viktigaste utmaningar.

De inre delarna av regionen präglas av småföretagsamhet. För att stödja regionens utveckling är det viktigt att satsa på FoU-resurser för att främja utvecklingen av bland annat små och medelstora företag och därmed öka antalet arbetstillfällen och ta till vara regionens kompetens.

Högskolan och det tredje uppdraget

Den första prioriteten när det gäller högskoleutbildning har varit att öka resurserna så att fler kan få chansen till en högre utbildning. Det är viktigt att högskolan fortsätter att expandera så att alla som vill studera ska få chans att göra det. Genom att öka den geografiska spridningen till högre utbildning kan vi bredda rekryteringen. Med en nära belägen högskola ökar möjligheten för att fler människor tar steget in i den högre utbildningen, genom att vi når människor som kanske annars skulle uppfatta tröskeln till högskolan som alltför hög. Utbyggnaden är också av stor betydelse då den skapar bättre förutsättningar för en god tillgång till välutbildade människor och ny kunskap i hela landet.

Högskolor och universitet utgör viktiga nav i olika regioners utveckling. De är viktiga både som utbildningssamordnare, kunskapsförmedlare, kulturbärare och som genomförare av forskning. De mindre och medelstora högskolorna spelar en avgörande roll för att kunna utveckla både näringsliv och sysselsättning på ett positivt sätt, kanske speciellt för oss inom skogslänen där studietraditionen är svagare och snedrekryteringen tydligare än i andra delar av landet.

Vi vill betona vikten av högskolans tredje uppgift, dvs. ansvaret för samverkan med det omgivande samhället och dess näringsliv. I skogslänen har vi flera bra exempel på forskningsinsatser. Där kan nämnas Fibre Science Communication Network i Sundsvall och Digital Printing Center i Örnsköldsvik som båda samverkar med skogsindustrin. I Gävleborgs län pågår projektet Kontakttorget vars syfte är att initiera, förmedla och stimulera samverkan mellan högskolan och näringslivet.

Undervisningsformer

Det är vanligt att ungdomar från t ex skogslänen flyttar till de stora universitets- och högskoleorterna efter avslutad gymnasieutbildning. Problemet är dock att få av de ungdomar som genomgått högre utbildning återvänder till hembygden. Detta förklaras till en del av att näringslivsstrukturen på hemorten ser annorlunda ut i jämförelse med den på universitetsorten och kanske inte efterfrågar just den kompetens som förvärvats. Men en annan orsak är att man under studietiden bygger upp nya sociala nätverk som det kan vara svårt att lämna och att maka/sambo inte kan få arbete vid en flytt.

Det är viktigt att det finns flera utbildningsformer som tar hänsyn till variation såväl hos de studerande som i utbildningens inriktning, innehåll och omfattning. Det behövs således både distansutbildning som är uppbyggd så att undervisningen är oberoende av tid och rum, samt utbildning där man träffas i grupper under gemensamma undervisningsformer tillsammans med lärare på de studiecentra som finns i kommunerna. Och givetvis de olika former som ligger mellan dessa.

Distansutbildning är ett bra sätt att öka tillgängligheten av högre

utbildning, även för yrkesverksamma, då alla inte har möjlighet att resa till en högskoleort för att studera. Speciellt gäller det för de som bor i glesbygd, men även för att ge alla ökade valmöjligheter att följa önskad utbildning oavsett avstånd till lärosätet. Distansutbildning ger också ökade förutsättningar för allt fler till ett livslångt lärande.

Ur ett jämlikhetsperspektiv är det oerhört angeläget med ökad spridning av utbildningsplatserna och större möjligheter till distansutbildning i hela landet.

En ändring av finansieringen, dvs. dagens ersättningssystem till distans- och decentraliserad utbildning, måste komma till stånd. Högskolans ersättning för distans- och utlokaliserad/decentraliserad utbildning behöver räknas upp så att full kostnadstäckning för såväl högskolans som kommunens kostnader för utbildningen ges. Antalet platser för decentraliserad utbildning måste öka, liksom antalet högskolor som tilldelas denna typ av utbildningsplatser.

Behovet att försörja yrkesverksam arbetskraft är nödvändig. Staten måste ta ansvar för att dimensionera yrkesutbildningar på högskolorna så att skogslänens framtida rekryteringsbehov långsiktigt kan tillgodoses.

Läkares allmäntjänstgöring

De senaste åren har problemen snabbt ökat när det gäller att besätta AT-läkartjänsterna i glesbygdslänen. Bristen på nyexaminerade läkare, som skall påbörja sin allmäntjänstgöring, AT, och därefter gå vidare med specialistutbildning, är särskilt allvarlig. Detta leder i sin tur till att läkarförsörjningen äventyras och därmed möjligheterna att erbjuda invånarna i glesbygdslänen en god hälso- och sjukvård.

Enligt undersökningar som flera läkarföreningar gjort planerar många läkare att gå i pension tidigare än vid 65 års ålder. Det är dags att återgå till det AT-system med solidarisk läkarförsörjning som fungerade från systemets tillkomst 1969 fram till 1994.

En förutsättning för utökning av läkarutbildningen är att universitet och landsting erhåller full ersättning för själva universitetsutbildningen och upplåtelse av sjukhus och vårdcentraler för utbildning och forskning. När det gäller de senare s.k. ALF-ersättningarna har regeringen i de båda senaste budgetpropositionerna uttalat att de nuvarande avtalen är obsoleta, dvs. föråldrade. I förhållande till utbildningsåtagandet erhåller exempelvis Umeåutbildningen betydligt lägre ersättningar per student än övriga läkarutbildningar i landet. Det innebär ett bortfall av 90 miljoner kronor årligen som drabbar Norrlandslandstingens regionsjukvård och Norrlands universitetssjukhus samt möjligheterna att utveckla den utlokaliserade kliniska utbildningen i regionen med bland annat läkartjänster vid sjukhus och vårdcentraler. Riksdagen och utbildningsutskottet uttryckte sin syn på den orättvisa avtalskonstruktionen så här enligt 1996/97:UbU9:”Utskottet utgår från att regeringen i kontakterna med Landstingsförbundet eftersträvar en lösning som både ger större rättvisa

mellan lärosätena än vad nuvarande avtal gör och tillgodoser lärosätenas behov av att kunna styra användningen av medlen.”

Forskning

Forskning och forskarutbildningen blir allt viktigare för den långsiktiga tillväxten. Som ett led i detta måste forskarutbildningen byggas ut. Ökad grundutbildning leder till ökat behov av forskarutbildade lärare. Om Sverige dessutom ska kunna dra nytta av alla nya forskningsrön måste det även finnas fler forskare utanför högskolan. Behovet av fler forskarutbildade finns både inom näringsliv och offentlig verksamhet.

De satsningar som bl.a. gjorts på forskarskolor och ökade anslag till grundforskning och forskarutbildning är mycket positiva. Forskningen utgör grunden för kunskapsutvecklingen i samhället. Därför är det av stor betydelse att hela landet får möjlighet att utveckla forskning och forskarutbildning.

Den utbildning- och forskning som högskolorna bedriver har betydelse för tillväxt och utveckling i de områden där de är belägna. Det är framför allt de personliga kontakterna mellan forskare och företagare som är av betydelse för en fruktbar samverkan mellan högskola, näringsliv och offentliga aktörer. Det är viktigt att strategin för högskolans långsiktiga inriktning är väl förankrad såväl på regional som på nationell nivå.

Finansiering

Erfarenheterna visar att det inte går att bedriva utbildning med det normala resurstilldelningssystemet i skogslänen där det är svårt att få tillräckligt stora studerandegrupper. I stället behövs det ett nytt system för denna typ av utbildning som är mer baserat på fasta tilldelningar som är mer oberoende av antal studerande och deras studieprestation.

För att kunna driva på förändringen med kraft behöver högskolorna den självständighet som bara egna resurser kan ge. Det nuvarande finansieringssystemet, som relaterar anslag till prestationer, ger emellertid inget utrymme för att arbeta med mer genomgripande reformer och marknadsföra dessa. Resultatet blir därför lätt det vi nu ser, en rekryteringskris med för få sökande, tomma platser, låg betygsnivå, liten examination och som följd ännu mindre resurser i en ond spiral.

Med hänvisning till ovan anförda föreslår vi:

- 1) att utforma ett nytt resursfördelningssystem som kompenserar för ökade kostnader i samband med distansutbildningar, utlokaliserade utbildningar, behovet av mindre undervisningsgrupper och förekomsten av en lägre examinationsgrad,
- 2) att tillgodose behovet av extra resurser initialt vid start av nya yrkesutbildningar och program,
- 3) att forskarskolor även etableras på de mindre och medelstora högskolorna och de yngre universiteten,

- 4) att få en ökad satsning på forskning som utvecklar skogslänens basnäring bl.a. i syfte att den kan vara en ökad resurs i att utveckla det ekologiskt hållbara samhället,
- 5) att för läkarutbildningar dels ta fram en fördelning av AT-tjänster utifrån principen om en solidarisk läkarförsörjning, samt dels s.k. ALF-ersättningar som skapar större rättvisa mellan lärosätena än vad nuvarande avtal gör och tillgodoser lärosätenas behov av att kunna styra användningen av medlen,
- 6) att ta ansvar för att dimensionera yrkesutbildningar på högskolorna så att skogslänens framtida rekryteringsbehov långsiktigt kan tillgodoses.

Värmlands partidistrikt

Tommy Ternemar

Dalarnas partidistrikt

Peter Hultqvist

Västernorrlands partidistrikt

Elvy Söderström

Gävleborgs partidistrikt

Raimo Pärsinen

Jämtlands partidistrikt

Berit Andnor

Västerbottens partidistrikt

Carin Lundberg

Norrbottnens partidistrikt

Björn Rosengren

MOTION 827

LUDVIKA ARBETAREKOMMUN

Höj studielån för studerande med barn på högskolorna

I budgetpropositionen 2001 står det att studiebidraget skall höjas för de äldre som studerar för att läsa in grundskolan och gymnasiet. Men vad händer med de som läser på högskolan? Efter kunskapslyftet finns det många som läser vidare på högskolor eller universitet med studielån. Många av de som läst genom kunskapslyftet är av det äldre generationen och har familj och reser ibland långt för att genomföra sina studier. Det är viktigt att vi med den snedrekrytering som finns till högskolorna (när det gäller barn från arbetarfamiljer och barn från akademikerhem) ger förutsättningar för alla som är intresserade att ta vara på möjligheten att studera vidare. För att alla skall få den möjligheten behövs det fler lärcentra i kommunerna där studerande kan koppla upp sig till högskolorna på annan ort. Det behövs också satsas mer på distansutbildningar. Kunskap är en livsviktig del av demokratin.

Alla skall kunna delta i det livslånga lärandet oberoende av ålder, familjeförhållande, ekonomiska villkor eller bostadsort.

Jag föreslår därför:

- 1) att studerande med barn vid landets högskolor skall få söka högre summa på studielån för att kunna genomföra sina studier.
- 2) att högskolorna tilldelas mer pengar för att kunna erbjuda större utbud av distansutbildningar.
- 3) att kommunerna tilldelas mer pengar för att skapa bra lärcentra på mindre orter för studerande. Med uppkoppling till föreläsningar på olika högskolor i Sverige.

Catarina Bergman, Ludvika

Ludvika arbetarekommun antog motionen som sin egen 010502.

MOTION 828

PARTILLE ARBETAREKOMMUN

Motion till partikongressen 2001

Som kvinnlig socialdemokrat stärks man av utbildnings-visionen i förslaget till nytt partiprogram. Särskilt avsnittet om vuxnas lärande där man poängterar vikten av att det finns utbildning på alla nivåer och som är öppna för alla, stämmer väl med varför det Socialdemokratiska partiet blev mitt val av parti. Möjligheten att kunna studera hänger, för de allra flesta, ihop med hur man kan finansiera sina studier och under ett antal år har vi haft ett studiestödssystem som ibland gjort det svårt för olika kategorier av människor att studera. Med rätta har studiestödssystemet fått mycket kritik och vi var därför många som såg fram emot över-synen av det.

Även om en del positiva förändringar har kommit till stånd finns flera aspekter som man inte tagit hänsyn till. Det system som presenterades förutsätter att man i princip kommer direkt från gymnasiet eller i vilket fall är yngre och eventuellt bor kvar i för-äldrahemmet eller kan bo i studentrum. Det tar ingen hänsyn till att studenter kan vara äldre och ha minderåriga barn. Som förälder har man alltid det ekonomiska ansvaret för barnen, men detta beaktas inte i det nya studiestödssystemet.

Det nya systemet slår också ovanligt hårt mot kvinnor eftersom det begränsar rätten till studielån successivt från det år man fyller 41. Vi vet att kvinnornas villkor är an-norlunda än männens inom alla samhällsklasser; den genomsnittliga inkomsten lägre och ansvaret för barn och hem större. Många kvinnor vill därför vänta med en längre utbildning till dess att barnen blivit större. Andra kan ha en äldre akademisk utbildning som kanske inte är gångbar eller så vill/behöver man byta yrke. För dessa kategorier blir möjligheterna till utbildning kraftigt kringskurna av gällande regler.

Står vi för att "Vi vill att vuxna i olika former skall kunna återvända till

ett mer organiserat lärande för att bygga på sina kunskaper och sin kompetens" måste vi i jämställdhetens och solidaritetens namn kunna koppla partiprogrammets visioner till ett studiestöds-system som ger alla oavsett bakgrund eller kön, lika möjligheter att utvecklas genom utbildning.

Jag hemställer om en översyn av studiestödssystemet så att följande principer tillgodoses:

- 1) att antal veckor man har rätt till studiestöd skall vara oberoende av om man tidigare i livet studerat med studiestöd vid universitet/högskola.
- 2) att rätten till studiestöd, mätt i antal veckor, inte skall minska med stigande ålder redan från det år man fyller 41 utan bör ligga fast i intervall. (I intervallet 45 - 50 år är det rimligt att ha rätt att söka studiestöd för 160 veckor till exempel.)
- 3) att det i det nya systemet ges utrymme för de som har försörjningsbörda för barn.

Kaisa M Nordmark

Partille Arbetarekommun har antagit denna motion som sin egen 2001-04-24.

MOTION 829

OSBY ARBETAREKOMMUN

Finansieringsregler vid studier

Vårt parti och regering pratar om ett livslångt lärande, för alla. Vi har fått kunskapslyft, kunskap och arbete 2001, aktivitetsgaranti osv.... Alla dessa åtgärder tycker vi är positiva, men är livet slut vid 50, i alla fall är finansieringsmöjligheterna slut när man är 50. Efter ett år med bidrag (A-kassenivå), är det slut med hjälp till finansiering, om man inte väljer en yrkesutbildning, där det råder brist på utbildad arbetskraft, för då kan man få lån till 55 år, sen är det stopp.

De nya reglerna är i vissa fall sämre än tidigare och i vissa fall bättre.

Därför föreslår vi det socialdemokratiska partiet verka för:

- 1) att alla som inte kan försörja sig under studier ska få möjlighet till finansieringshjälp.

Sten Andersson

Monica Svensson

Osby Arbetarekommun har den 24 april 2001 antagit motionen som sin egen.

Angående studiebidrag

Under många år med neddragningar och uppsägningar har vi varit med om många människoöden. Att bli uppsagd vid ex 55 år och med en skolbakgrund på sjuårig folkhögskola är ett hårtslag. Man är inte speciellt attraktiv på arbetsmarknaden, för gammal för att få studiebidrag och skola om sig och ändå ha minst 10 år kvar till pension.

När det idag finns många möjligheter att gå kortare yrkesutbildningar anser vi att åldern för att få studiebidrag måste höjas.

Man kan alltså efter 6 månaders studier ha en yrkesutbildning som gör att man kan få ett nytt jobb inom kommunen och då har man 9,5 år kvar till pensionen.

Från Kommunals S-fackklubb anser vi att det här är en stor rättvisefråga för dem mest utsatta på arbetsmarknaden och att de ges möjlighet att studera med studiebidrag.

Kommunals S-fackklubb hemställer partikongressen besluta :

- 1) att höja studiebidragsåldern till 60 år.

*Hofors 010423
Kommunals S-fackklubb
Marita Pettersson*

Antar Hofors-Arbetarekommun som sin egen.

Hans Forsberg, ordförande

Semesterlönegrundande frånvaro under studier

Riksdagen har, i samband med antagandet av en ny studiestödslag, ändrat reglerna i semesterlagen avseende semesterlönegrundande frånvaro vid studier. Ändringen innebär att möjligheterna att vara ledig för studier med intjänanderätt för semester har begränsats.

De som tidigare studerade för att erhålla grundskole- och gymnasiekompetens erhöll semesterlönegrundande ledighet under 180 dagar om året, vilket i praktiken innebar rätt till 13 betalda semesterdagar. Denna rättighet upphör, med undantag för vissa övergångsbestämmelser, fr o m den 1 juli 2001.

Att studiestöden ändrar karaktär innebär ingen ytterligare kostnad för

arbetsgivaren. Det finns i detta avseende inte något skäl att ändra semesterlagen.

Vi föreslår därför kongressen besluta:

- 1) att partiet skall verka för att semesterlagen ändras så att studerande skall erhålla semesterlönegrundande frånvaro vid grundskole- och gymnasiestudier.

Nils Nilsson, Metalls avd 70
Bengt-Christer Nilsson, Metalls s-förening Ronneby

Ronneby arbetarekommun har antagit motionen som sin egen

MOTION 832

GOTLANDS ARBETAREKOMMUN

Anpassat studiestöd för personer med läs- och skrivsvårigheter

I dagens samhälle blir det allt viktigare att vi utbildar oss. Nu räcker det inte med en gång, utan man måste ständigt se till att utbilda sig, bygga vidare på den utbildning man har och öka sin kompetens. De kraven ställer dagens arbetsmarknad på oss individer om vi ska kunna vara med och konkurrera. Ser vi inte till att följa den utvecklingen får vi finna oss i att bli bortsällda och acceptera att 2/3-delssamhället breder ut sig och klyftorna blir allt större.

För många är utbildning och fortsatt utbildning under livstiden ett naturligt steg, men för många är utbildning och skola något som man helst vill glömma. Har man en gång sluppit ifrån skolan med "livet i behåll" så utsätter man sig inte för risken att återigen bli hånad och begäpad och för sig själv få bekräftat att man är annorlunda, kanske rent av dum i huvudet.

Vi har idag cirka 1,4 miljoner svenskar som har läs- och skrivsvårigheter/dyslexi. Denna funktionsnedsättning är numera klassad som ett handikapp. Handikappet kan göra så att man hamnar utanför den demokratiska gemenskapen eftersom man inte kan ta till sig skriftlig information, bearbeta den och sätta in den i ett sammanhang. Orden ställer till förtret och en följd av det blir frustration och hjälplöshet. Många av de personer som lider av detta handikapp kan också utgöra en risk för både sig själva och andra på sina arbetsplatser, och om inte skyddsombuden känner till personens problem kan de inte heller avhjälpas. Mycket av den textmasa som finns på säkerhetsföreskrifter upplevs som alldeles för ogenomtränglig.

Många av de människor som idag står utanför arbetsmarknaden och även den sociala tryggheten kanske gör det därför att de har alldeles för dåliga skolkunskaper. Men många av dem skulle troligtvis mycket väl

kunna ta till sig teoretiska kunskaper om de bara fick tillgång till förutom, kompensatoriska hjälpmedel, det mest värdefulla instrumentet - nämligen tid.

Tyvärr så har studiefinansieringssystemet ofta satt käppar i hjulet för dessa människor. Med det system vi haft, har många tvingats studera i ett rasande tempo efter den poängsättning som den centrala studiestödsnämnden bestämt över och som legat till grund för den enskildes ekonomi under studietiden. Vad som kan utläsas i det nya reformerade studiestödet är att den här gruppen människor återigen är förlorare. Visserligen kan den som behöver färdighetsträning i att läsa, skriva och räkna få studera i sammanlagt 100 veckor på grundläggande nivå med det nya studiemedlet.

I det nya systemet finns två bidragsnivåer, vilket naturligtvis är fördelaktigt för många. Dock måste även dyslektiker försörja sig under studietiden och flera av dem blir därmed tvungna att också ta en lånedel. Detta kan vara förödande, speciellt om man har en redan ansträngd ekonomi. Det kan absolut inte anses rimligt att man ska behöva låna pengar till en grundläggande utbildning som kommunerna har ansvar och skyldighet att ge sina invånare. Det är en ytterst viktig demokrati- och rättvisefråga.

Ett studieprojekt för den enskilde kan mycket väl spänna över flera år vilket innebär att många avstår på grund av ekonomiska hinder. Ovan nämnda grupp människor kan heller inte övertygas om att studier ska ses som en investering i sig själv. De kan inte överblicka en så pass lång tidspann när de inte vet om de ska kunna klara sig själva och eventuellt sin familj ekonomiskt under studietiden.

Samtidigt som Kunskapslyftet startade i juli 1997 inrättades också ett nytt studiestöd kallat särskilt utbildningsbidrag (UBS) som i första hand riktades till arbetslösa med kort utbildning.

Från LO såg man i UBS äntligen en chans för medlemmar att kunna få studera med ett studiestöd som motsvarar a-kasseersättningen och välkomnade både den ideologiska studiesatsningen och tillika studiestöd. Tyvärr, är verkligheten en annan. Sammanlagt kan stödet betalas ut i 360 dagar, och för dyslektiker gäller exakt samma regler utan undantag.

Större delen av UBS går till grundläggande utbildning och visst gynnar det många av LOs medlemmar, men den skara människor som har läs- och skrivsvårigheter hamnar återigen vid sidan om eftersom de behöver längre tid på sig. En av intentionerna med Kunskapslyftet var ju att minska klassklyftorna och det gör man inte genom att vissa grupper får stå åt sidan gång efter annan.

De har ingen möjlighet att hänga med i den studietakt med vilken vuxenutbildningen bedrivs idag. Alltså avstår många från den så viktiga utbildningen, och tyvärr är det så att många av dem är LO-medlemmar för vilkas rättigheter vi borde verka allt kraftfullare. Av naturliga skäl har dessa medlemmar valt praktiska yrken framför yrken som har krävt teo-

retiska och formella kunskaper. För många står orden ständigt i vägen.

Hemställer att kongressen beslutar att verka för:

- 1) att studiefinansieringssystemet återigen ses över så att det blir rättvist och hållbart
- 2) att speciella insatser görs för grupper med läs- och skrivsvårigheter/dyslexi

Barbro Ullberg Gardell

Årsmötet beslutade i enlighet med styrelsens förslag att bifalla motionen och anta den som sin egen.

MOTION 833

NORRKÖPINGS ARBETAREKOMMUN

Socialförsäkringssystemet

I förslaget till nytt partiprogram beskrivs på sidan 55 visionen om kunskapssamhället. Enligt vår uppfattning är det en bra vision, ända till sid. 58 där man beskriver Studiestödet. Det är visserligen en klar förbättring från 1990 års program som säger att "Det ekonomiska stödet till de studerande utformas så, att ingen av ekonomiska skäl tvingas avstå från studier".

I det nya förslaget har man utvecklat detta till en egen punkt som tyvärr säger lika lite. Intentionerna är bra men om man tittar på hur reglerna ser ut idag så undrar vi hur teori och praktik ska gå ihop.

Låt oss ta några exempel:

- Som heltidsstuderande får jag studiemedel 9 månader, går i skolan 9,5 månader och har räkningar för 10 månader att betala. Studiemedlet är alltså inte 7 092 kr/mån som görs gällande utan 6 382 kr. Detta innebär för en ensamstående student att hon/han har en ekonomisk nivå som om hon/han skulle leva på försörjningsstöd. I de flesta kommuner har man inte rätt att till försörjningsstöd om man uppbär studiemedel.

- Är man under 29 år och ensamstående har man rätt till bostadsbidrag. Det är en stimulans till ungdomar, men det verkar orättvist när man är 35 år och ska leva på samma inkomst.

Exemplen är många, själva studiemedelssystemet innehåller rena moment 22-regler, men de har det gemensamt att de motar studenten från olika håll och gör det definitivt inte lättare att få ihop ekonomin. Detta gör att människor väljer bort studier. Det är särskilt viktigt för de som har barn och de som inte från början har planerat för att studera. Det ska inte behövas en make/maka som arbetar eller någon annan som stöttar ekonomiskt. För att klara ekonomin jobbar många studenter "svart". Det gör att helt fel signaler sänds ut från samhället.

Dagens system uppmanar inte människor från alla grupper i samhället att studera. Det kan inte vara förenligt med socialdemokratisk samhälls- syn att alla inte får chansen. Särskilt när det råder brist på arbetskraft inom många yrken som kräver högskoleutbildning, kan inte regler i socialförsäkringssystemet vara det som stoppar människor att förverkliga sina drömmar.

Eftersom samhället har behov av att fler går högre utbildning bör samhället också stimulera de enskilda individerna till det. Det bör ske både socialt och ekonomiskt. Ett exempel på detta är att förlänga terminerna så att man studerar 11 månader om året och har en månad ledigt. Studiemedel eller studielön ska då betalas ut hela året.

Vi föreslår Norrköpings Arbetarekommun besluta

- 1) att den ekonomiska situationen för studenter ses över med ett helhetsperspektiv så att reglerna i de olika socialförsäkringssystemen inte motarbetar varandra.
 - 2) att studieåret utökas till 11 månader med studiemedel 12 månader.
- att Norrköpings arbetarekommun antar motionen som sin egen och skickar den till kongressen.

Susanna Tell

Michaela Olsson

Norrköpings Arbetarekommun beslutade vid sitt representantskap den 23 april 2001 att anta motionen som sin egen.

MOTION 834

TROLLHÄTTANS ARBETAREKOMMUN

Hur man bättre kan ta tillvara invandrares och flyktingars tidigare utbildning och yrkeskompetens i arbetslivet i Sverige

Många flyktingar och invandrare kommer till Sverige utan betyg och kan därför inte visa vilka studier och yrkeslivserfarenheter de besitter. Det kan dels bero på själva flyktingsituationen men också på att vissa länder av princip inte lämnar ut betyg till invånarna. Dessa personer kommer i en besvärlig situation eftersom de ofta måste ”läsa om” sådana gymnasieämnen som de redan har läst i sina tidigare hemländer. Det tar lång tid och är en mödosam väg innan de kan återuppta de högskolestudier som de hade påbörjat i sitt tidigare hemland.

När de kommer till Sverige har de relativt ”färska” kunskaper med sig men efter några år har mycket fallit i glömska. De får gå en lång väg för att uppnå den nivå de befann sig på när de kom flera år tidigare. Detta medför onödiga kostnader för både vårt land och onödigt dröjsmål för den enskilde invandraren/flyktingen.

Mitt förslag är att man snabbt efter ankomsten till Sverige gör en bedömning av möjligheter och intresse för att få fullfölja påbörjade studier även om tidigare betyg saknas. Min mening är att den enskilde personen är den som bäst kan bedöma om han eller hon har förmåga och motivation nog att genomföra den utbildning som man påbörjat eller planerat tidigare. Jag menar att det ytterst är den enskilde personen som själv bäst bedömer sin förmåga att studera och skaffa sig ett yrke och därmed möjlighet att försörja sig i Sverige.

Motivationen för att studera är i detta läge stor. De regler som idag styr behörighet för högskolestudier bör ses över vad gäller invandrades och flyktingars möjligheter att få påbörja studier vid svenska högskolor och universitet. Kraven på resultat för att bli godkänd skall dock bedömas på samma sätt som för andra studerande. Det är inte lägre eller annorlunda krav för att uppnå godkända betyg eller examensbevis.

Mitt förslag är

- 1) att man ser över reglerna för att få påbörja studier vid svenska högskolor och universitet vad avser invandrare och flyktingar som saknar betyg från tidigare hemländer, men som själva anser sig klara studier på högskolenivå

Trollhättan i mars 2001

Viveca Dalhammar

Trollhättans arbetarekommun beslutar på medlemsmöte 2001-04-18 att bifalla motionen samt att sända den som sin egen.

MOTION 835

TROLLHÄTTANS ARBETAREKOMMUN

Behörighet till högskolestudier för äldre personer som saknar gymnasiebetyg i engelska språket

I mitt arbete med fortbildning av personal inom framförallt äldreomsorgen träffar jag ofta på personer som har äldre examina på högskolenivå men som saknar gymnasiebetyg i engelska språket. Detta krävdes inte tidigare för vissa utbildningar men när dessa personer idag ska komplettera sina kunskaper, ofta på uppdrag av sin arbetsgivare, så får de inte betyg över den studieinsats som de gjort eftersom de inte har ett gymnasiebetyg i engelska vilket krävs idag för studier vid svenska högskolor. Om de trots denna "brist" genomför sina studier med godkänt resultat får de ett intyg på genomförda studier medan deras kollegor som har betyg i engelska får högskolepoäng för samma insats. Detta upplevs av många som nedvärderande och orättvist.

Mitt förslag är att man ser över möjligheterna att på ett enkelt sätt ge dispens från kravet på betyg i engelska för personer över en viss ålder, till exempel 40 år, som läser enstaka kurser på högskolenivå som komplettering till tidigare utbildningar. I dagsläget kan enskilda personer söka denna dispens, men bedömningen är mycket varierande på de olika lärosätena och det är en onödig omväg.

Min mening är att om personen kan genomföra sina studier framgångsrikt så har hon/han ju bevisat att man har de kunskaper som behövs för att studera det aktuella ämnesområdet.

Det är inte tal om att få andra villkor för att få godkänt betyg – bara att personen själv tillmätts förmåga att bedöma sina möjligheter att genomföra sina studier på ett framgångsrikt sätt.

Mitt förslag gäller inte yngre personer och för personer som skall påbörja en längre utbildning på högskolenivå. Där ska fortfarande kravet på engelska kvarstå.

Mitt förslag är

- 1) att utreda möjligheterna att enkelt ge dispens från kravet på gymnasiebetyg i engelska för äldre personer eller personer som har tidigare yrkesexamina och som skall läsa enstaka kurser på högskolenivå i kompetenshøjande syfte.

Trollhättan i mars 2001

Viveca Dalhammar

Trollhättans arbetarekommun beslutar på medlemsmöte 2001-04-18 att bifalla motionen samt att sända den som sin egen.

MOTION 836

VÄXJÖ ARBETAREKOMMUN

Kårobligatoriets avskaffande

Under många år har studenter vid landets universitet och högskolor genom det så kallade kårobligatoriet (tvånget att tillhöra studentkår/nation) tvingats betala många hundra kronor per år till en verksamhet de inte efterfrågar. Den av staten fastställda regeln att studenter tvingas tillhöra en organisation har ännu inte avskaffats.

Det är drygt tio år sedan Berlinmuren öppnades och alltför undrar varför denna "öststatskvarleva" måste vara kvar som en kvarnsten runt studenternas hals. Sverige är trots allt ett öppet och demokratiskt samhälle. Dags, med andra ord för "en mindre tam socialdemokratisk studentpolitik".

Avskaffandet av kårobligatoriet skulle spara många hundra kronor åt

studenten varje år och därmed förstärka dennes ekonomi. Då alltför högskolestuderande inte själva betalar denna kåravgift är det också ett rättvisekrav att "obligatoriet" avskaffas.

Undertecknad föreslår:

- 1) att partikongressen uttalar sig för att det s k kårobligatoriet omgående avskaffas.

Peter Bengtsson

Växjö Arbetarekommun har på medlemsmöte 01-04-23 beslutat att anta motionen och sända den som sin egen.

MOTION 837

HANINGE ARBETAREKOMMUN

Geriatrisk utbildning för läkare och sjuksköterskor samt forskning

Sveriges befolkning blir allt äldre. Under de närmaste 30 åren kommer den äldre befolkningen att bli fler och antalet över 85 år kommer att öka betydligt. Fler läkare och sjuksköterskor behövs med specialkompetens inom geriatrik.

Med en äldre befolkning över 85 år så uppkommer andra sjukdomar som kräver mer specialkunskap om åldrandet och dess komplexa sjukdomar.

Behovet av geriatrisk läkare har under de senaste åren fått en allt större betydelse i vården av äldre. Geriatriker har en mycket speciell kunskap om de äldres ålderssjukdomar och vilken vård och behandling som de äldre behöver. Det är därför mycket viktigt att de äldre får tillgång till denna speciella expertis som kan förbättra deras hälsa. En ökad utbildning av personal och ökad forskning skulle ge geriatriken en högre status och därmed vara ett incitament för studenter att välja detta studieområde.

Handens socialdemokratiska kvinnoklubb föreslår:

- 1) att partikongressen antar motionen och överlämnar den till socialdemokratiska riksdagsgruppen/landstingsgruppen för vidare behandling med förslag på en långsiktig plan rörande geriatrisk utbildning för läkare och sjuksköterskor sam forskning.

Arbetarekommun beslutade att bifalla motionen och överlämna den till partikongressen.

Receptarieutbildning

Bristen på receptarier på apoteken är stor i hela landet. Särskilt allvarlig är situationen i norrland. Det har medfört att personalsituationen på apoteken är mycket pressad. Redan idag har apotek tvingats stänga eller dra ner på sitt öppethållande. De närmaste åren kommer stora pension-savgångar som ytterligare kommer att förvärra situationen.

För att det i framtiden ska vara möjligt att rekrytera utbildad personal till apoteken i Norrland är det av största vikt att en utbildning kommer till stånd i norra delen av landet.

S-tjänstemanna-förenings årsmöte föreslår att:

- 1) att Umeå universitet startar en 3-årig receptarieutbildning, att Umeå arbetarekommun verkar i motionens anda.

Ulla-Britt Lindholm

Ordförande, S-Tjänstemanna-förening

Umeå arbetarekommun har vid sitt representantskapsmöte 2001 03 25 behandlat motionen och beslutat att tillstyrka motionen samt att anta den som sin egen.

Förändringar i lärarutbildningar

Sverige skall enligt oss socialdemokrater i regeringsförklaringen 2001 vara "världens barnvänligaste land". Som en del i detta skall "fler pedagogiskt kunniga lärare utbildas och fler lärare ges kompetensutveckling." Vi som går på Lärarhögskolan i Falun och konstaterar under praktikperioderna att vi läst alldeles för lite om dyslexi, dyskalkyli, konflikthantering och specialpedagogik i utbildningen. Det är stor skillnad på vad vi lär oss på skolan och vad vi i framtiden kommer att behöva. Om vi i lärarutbildningen hade mer kunskaper inom de områden jag beskrivit ovan så kan vi som lärare ta vara på elevens olika inlärningssätt på ett bra sätt. Alla elever har rätt att lyckas i dagens skola och det är vi som skall ge dem möjligheterna. För att som läroplanen (Lpo 94) säger skapa en god miljö för inlärning.

"Varje elev har rätt att i skolan få utvecklas, känna växandets glädje och få erfara den tillfredsställelse som det ger att göra framsteg och övervinna svårigheter"

Läroplanen anger de förväntningar och krav som inte minst elever och

föräldrar skall ställa på dagens skola. Staten anger genom läroplanen de övergripande målen och riktlinjerna medan kommunerna står för genomförandet. Lärare i skolan behöver idag använda sig (och skall) av olika inlärningssätt och arbetsformer anpassade till olika behov hos eleven.

Jag föreslår därför:

- 1) att de som studerar på lärarutbildningen ges ökat utrymme för ämneskunskaper om dyslexi, dyskalkyli, specialpedagogik eller konflikthantering.
- 2) att den studerande får större kontakt med "verkligheten" under utbildningstiden i form av fler praktikperioder.
- 3) att fortbildningen på högskolan löper vidare efter utbildningen, exempelvis i form av specialpedagogik på distans.

Catarina Bergman

Socialdemokraterna i Ludvika

Ludvika arbetarekommuns styrelse och representantskap antog motionen som sin egen

Gunilla Nygren, ordförande

MOTION 840

LERUMS ARBETAREKOMMUN

Fler professurer i kvinnovetenskap

Socialdemokraterna liksom nästan alla andra partier förklarar sig nu som ett feministiskt parti.

För att samhället skall förändras i den riktning vi nu alla tror på - ett feministiskt samhälle - så krävs förändringar i utbildningsväsendet.

Det bör finnas minst en tjänst i kvinnovetenskap/feminism vid varje universitet om vi skall ha en chans att nå de mål vi har gällande jämställdhet och feminism. Studenter behöver tidigt möta feministisk forskning för att överhuvudtaget upptäcka alternativen till den etablerade skönsneutrala forskningen.

Vi föreslår att kongressen måtte uttala krav om:

- 1) att minst en tjänst i kvinnovetenskap/feminism skall finnas vid varje Universitet.

Anna Lena Mellquist, Lerums Socialdemokratiska Arbetarekommun

Motionen antagen som sin egen vid medlemmöte i Lerums Socialdemokratiska Arbetarekommun den 23 april 2001.

Från högskola till universitet

Blekinge har under de senaste årtiondena genomgått en stark omvandling. Ett utpräglat industrilän har lyckats på ett framgångsrikt sätt att komplettera en stark industrimiljö med nya och tillväxtinriktade branscher som elektronik, data och telekommunikation där samtidigt en moderniserad industriverksamhet utgör en viktig del. Ett starkt industrilän är nu ett IT- och kunskapslän.

En viktig förutsättning och stark drivkraft i denna omvandling var tillkomsten av högskolan i Blekinge.

Högskolan bestämde sig redan från starten för att dels bli en viktig samtalspartner med det omgivande samhället dels satsa på få men viktiga och framtidsinriktade områden. Tillämpad IT blev en tydlig profil för den expanderande högskolan.

Högskolan har gjort sig känd som ett lärosäte där s k tredje uppgiften tas på största allvar. Därigenom har högskolan inte bara skaffat sig en nationell plattform utan också utgjort den kanske enskilt viktigaste utvecklingsfaktorn i Blekinge under 1990-talet.

Genom den starka satsningen som gjorts från den socialdemokratiska regeringens sida på att bygga ut grundutbildningen vid landets universitet och högskolor har högskolan i Blekinge också kunnat expandera på ett bra sätt. Högskolan har också förvaltat dessa möjligheter efter bästa förmåga och inte bara byggt ut verksamheterna i Karlskrona och Ronneby utan under fjolåret också etablerat verksamhet i Karlshamn. Expansionen har skett med starkt stöd av kommuner och landsting. Utan detta stöd och utan samverkan med arbetslivet i övrigt hade denna positiva utveckling inte varit möjlig.

Under senare delen av 90-talet har högskolan också kunnat bygga upp sin forskningsverksamhet. Detta dels p g a det statliga stödet men också genom stöd från framför allt Karlskrona och Ronneby kommuner, från landstinget och från näringslivet.

Samtidigt kan konstateras att tillgången till just forskningsmedel varit den mest begränsande faktorn. Detta till trots har man varit framgångsrik på forskningsområdet och genomfört och genomförl a forskarskola inom området teledatorvetenskap.

Högskolan medverkar också i de nationella forskarskolor som blev resultatet av förra årets forskningspolitiska proposition.

På högskolan i dag finns ett 30-tal professorer vilket visar intresset för forskning och dessutom att man på högskolan lyckats bygga upp en imponerande forskningskompetens med begränsade resurser.

Högskolan var också först ut i raden av högskolor som lyckades kvalificera sig för ett vetenskapsområde, nämligen i teknik. Detta visar att

även mindre högskolor med tydlig profil kan skaffa sig nationellt starka forskningsmiljöer.

Högskolan har också bytt namn från Högskolan Karlskrona/Ronneby till Blekinge Tekniska Högskola.

Man arbetar nu vidare med att stärka sin forskningsbas även inom andra områden än teknik. Det är angeläget att denna breddning av forskningsverksamheten fortsätter.

Detta är viktigt för högskolans utveckling, men också ett sätt att leva upp till samhällets ambitioner om att prioritera mång- och tvärvetenskaplig forskning vilket också betonas i förslaget till nytt partiprogram.

Huvuddelen av arbetet med att kvalificera sig för universitetsstatus ligger som hittills på högskolan själv.

Samtidigt är det viktigt att betona statens ansvar för att fler högskolor än i dag ges möjlighet att utvecklas till universitet.

Blekinge Tekniska Högskola utgör ett bra exempel på en högskola som med det snaraste bör få möjlighet att omvandlas till universitet med de möjligheter detta ger. Då krävs utöver deras egna insatser och vetenskapsvärldens positiva bedömning också att staten medverkar genom positiva beslut om utökade ekonomiska resurser även i fortsättningen.

På så sätt bidrar Blekinge Tekniska Högskola till att på det nationella planet stärka Sverige som kunskapsnation samtidigt som man medverkar till en fortsatt positiv utveckling i Blekinge.

Med anledning av ovanstående föreslår vi:

- 1) att de högskolor som kvalificerar sig för universitetsstatus också får möjlighet att omvandlas till universitet samt
- 2) att staten möjliggör denna utveckling genom utökande ekonomiska resurser även fortsättningsvis

2001-04-17

Socialdemokraterna i Blekinge

Jan Björkman

distriktsordförande

MOTION 842

SÖDERHAMNS ARBETAREKOMMUN

Ny professur inom ämnet beroendesjukdomar

Inom landets hälso- och sjukvård ser man tydligt resultaten av befolkningens användning av droger, framför allt av alkohol. Det är allmänt känt att en mycket stor del av slutenvårdens platser används för vård av patienter med alkoholrelaterade sjukdomar. Inom olika vårdenheter

möter man ofta personer som behöver akut hjälp i följderna av ett missbruk av alkohol eller bruk av narkotiska preparat.

Det primärkommunala ansvaret för personer med missbruk/beroende-sjukdomar består i att erbjuda behandling i olika former. Socialnämnderna ser de sociala och ekonomiska effekterna av beroendet. De allra flesta människor har någon anhörig – på nära eller på större avstånd – som lever i en beroendesituation. Vanligast förekommande är alkoholberoende.

Inom alla samhällliga instanser, inom ideella organisationer och inom familjer och gemenskaper görs stora ansträngningar för att motverka och behandla beroende-sjukdomar. Trots detta ökar dessa i omfattning. Attityden till alkohol blir allt mer liberal och nya syntetiska droger kommer i bruk. Arbetet måste ändå fortsätta och dessutom utvecklas på olika sätt.

Det finns forskning på området drogberoende, åtminstone internationellt. Det är troligen så att denna forskning behöver intensifieras, både vad gäller de rent medicinska aspekterna (fysiologi/kemi) och vad gäller metodik för behandling av drogberoende personer.

Därför föreslås att partikongressen beslutar

- 1) att en ny professur inom ämnet beroendesjukdomar inrättas.

Lillemor Ljöf

Söderhamns arbetarekommun antar motionen som sin egen den 25 april 2001.

Eva Grandin, ordförande

MOTION 843

HALLANDS PARTIDISTRIKT

Biotekniken

Biotekniken används främst inom hälso- och sjukvård, jord- och skogsbruket, livsmedelsproduktionen och miljösektorn och bär i sig en kraft som kommer att spränga gränser.

Den innebär en revolution inom hälso- och sjukvården genom att öppna möjligheter för att diagnostisera, bota och förebygga sjukdomar som tidigare ansetts som obotliga. Inom den naturvetenskapliga forskningen har det som tidigare varit helt omöjligt plötsligt blivit fullt möjligt. Gener kan flyttas mellan arter, och organ kan transplanteras från djur till människa. Arvsmassan hos växter och djur kan kartläggas för att möjliggöra ökade skördar av grödor med bättre näringsvärde och en djuruppfödning med friskare djur. Detta i en tid då jordens befolkning ökar, samtidigt som erosion, torra och utarmning hotar stora delar av jordbruksmarken, och haven hotas av utfiskning. Biotekniken kan användas för att rena luft, avloppsvatten och förorenad mark. Den kan användas

för att producera bioenergi i form av etanol och biogas. Vi vet att växt-huseffekten kan bromsas genom att vi använder bioenergi.

Men biotekniken kan, som all annan teknik, också innebära risker. Vid transplantation av organ eller vävnader från andra djurarter till människa, kan virus från djuret överföras till människan. Gentekniskt förändrade grödor kan sprida sig i naturen och bli till problem. Gentekniskt förändrade livsmedel skulle kunna ge upphov till allergier. Framför allt ställer den moderna biotekniken oss inför svåra etiska ställningstaganden.

Moderna behandlingsmetoder med hjälp av bioteknik botar, men ger också upphov till svåra etiska ställningstaganden vad gäller embryo- och fosterdiagnostik, användning av fostervävnad och kloning av människa. Överföring av gener mellan arter ses av många som en gräns som inte får överträdas. Nu har vi skaffat oss de kunskaper som möjliggör att spränga dessa gränser.

Sveriges förutsättningar för att ta tillvara bioteknikens möjligheter måste stärkas. Vi tror att den kan bli till stor nytta för varje enskild människa, för miljön och för näringslivet. Forskningen inom bioteknikområdet måste stärkas för att kunna göra den tillämpbar, men samtidigt måste den enskilda människans oro för utvecklingen tas på allvar. Därför måste våra möjligheter till insyn och medinflytande öka, när det gäller utvecklingen av biotekniken. Möjligheter måste balanseras mot ris

Den moderna biotekniken väcker hopp, den oroar, ja den skapar skräck på vissa håll, men den utgör den stora framtidspotentialen. Den styr redan verkligheten runt omkring oss. Den kommer att beröra oss alla. Nu måste vi skapa strukturen för att våga hantera den.

Med hänvisning till ovanstående föreslår vi partikongressen besluta

- 1) att Sveriges förutsättningar för att ta tillvara bioteknikens möjligheter till nytta för de enskilda medborgarna, näringslivet och miljön ska stärkas
- 2) att kunskapsuppbyggnaden inom området ska främjas
- 3) att möjligheten för att omsätta forskningens resultat i praktiska tillämpningar under etiskt och miljömässigt godtagbara former ska underlättas
- 4) att kraftigt förstärka medborgarnas möjligheter till insyn, delaktighet och medinflytande på det biotekniska området

Behandlad av distriktsstyrelsen den 7 april. Distriktsstyrelsen beslutade att ställa sig bakom motionen.

*För partidistriktet i Halland genom:
Björn Ahlqvist
ordförande*

Ett informationssamhälle för alla

MOTION 844

VÄSTERNORRLANDS SOCIALDEMOKRATISKA PARTIDISTRIKT

IT och Demokrati

För att kunna sätta IT och Demokrati i sitt rätta sammanhang måste vi gå tillbaka ett stycke i tiden.

Kommunikationer har alltid varit av yttersta vikt för alla samhällen både för att knyta ihop olika delar landet och för att kunna sprida information.

Järnvägar var en av förutsättningarna för tillkomsten av industrisamhället. Järnvägen gjorde det möjligt att resa och frakta varor genom hela landet.

Det moderna vägnätet har gjort att vi kan transportera gods och resa på ett än bättre sätt än tidigare.

Radio och TV är ytterligare sätt för oss människor att kommunicera och som gjort att vi har tillgång till information i samma ögonblick som det sker.

Ur ett demokratiskt perspektiv har järnvägen, vägarna, radio och tv varit viktiga för att hålla ihop och utveckla Sverige. Tillgång till samma information är viktigt för utvecklingen i Sverige.

Idag när vi just har klivit över tröskeln till ett nytt årtusende har vi möjlighet att förena både järnvägar, vägar, radio och tv i en och samma teknik. I dagens och morgondagens samhälle kommer vi att skicka mycket av det som är viktigt för utvecklingen via den nya tekniken, på samma sätt som det gjordes för över hundra år sedan då järnvägen var den nya tekniken.

Den nya tekniken kommer även att till delar överta radions och tv funktioner som spridare av information.

Ur demokratiskt perspektiv och ur ett tillväxtperspektiv är det av yttersta vikt att samhället på samma sätt som när vägar, järnvägar, radio och tv kom till ikläder sig rollen som ansvarig och garant för utbyggnaden. Tillgången till nya tidens möjligheter att delta i utvecklingen av samhället får inte vara en angelägenhet för ett fåtal eller endast en del av vårt land.

Vi yrkar därför:

- 1) att socialdemokraterna verkar för att staten tar ansvaret för att hela landet på lika villkor får tillgång till den nya teknikens möjligheter
- 2) att partistyrelsen utvecklar sin syn på hur vi skall agera för att demokratin skall kunna ta steget in i framtiden och hur kommunikationsmöjligheter blir likvärdiga i hela landet.

Styrelsen för Västernorrlands socialdemokratiska partidistrikt

Elvy Söderström

ordförande

MOTION 845

RONNEBY ARBETAREKOMMUN

Infrastrukturen i Sverige

Sverige har sedan länge byggt och finansierat sin infrastruktur via skattemedel. Detta har skett direkt via statens eller kommunernas budgetar eller indirekt via ägande i statliga och kommunala bolag. Samhället har härigenom haft ägarkontroll över samtliga, för oss alla, viktiga pulsådorrer som infrastrukturen utgör. Under senare år har en allt större del av denna infrastruktur övergått i olika andra intressenters kontroll. Detta har blivit särskilt tydligt genom försäljningen av Sydkraft och Telia till privata intressen.

Det måste även i framtiden vara viktigt för oss socialdemokrater att de olika infrastrukturerna är tillgängliga för alla på lika villkor. Det kan inte vara förenligt med en solidarisk politik att olika hushåll ska betala olika mycket för att få hem sin el, beroende på vilket elbolag som äger ledningarna. Risken är att liknande fenomen uppstår inom andra delar av infrastrukturen i framtiden.

Därför föreslås kongressen besluta:

- 1) att partistyrelsen får i uppdrag att verka för att Sveriges infrastrukturnät i framtiden ägs och kontrolleras av stat och kommuner, samt
- 2) att uttala att kostnaderna för användande av infrastrukturnäten ska vara lika för alla användare.

Christer Hallberg, Bräkne-Hoby s-förening

Ronneby Arbetarekommun har beslutat att anta motionen som sin egen.

Socialdemokraternas IT-politik måste bli tydligare och djärvare

Så här sade näringsminister Björn Rosengren i anförande 78 i Riksdagen 1999-03-18:

"Grundläggande är att alla - jag vill betona alla skall ha tillgång till modern infrastruktur över hela - jag vill betona hela Sverige"

I ett pressmeddelande med anledning av att bredbandsutredningens slutbetänkande överlämnades 2000-11-30 säger Björn Rosengren:

"Vi har nu fått den sista pusselbiten i regeringens IT-infrastruktursatsning"

Här följer 8 konkreta punkter som vi anser att ett sammanhållet och framtidsinriktat IT-politiskt program måste innehålla - ett uppgraderat program Folkhemmet 2.1 för rättvisa och tillväxt.

Satsa offensivt

Ett flertal oberoende konsulter har nu granskat den svenska bredbandsutbyggnaden. Den mest optimistiska spår att maximalt 40% av befolkningen kommer att vara uppkopplade år 2005. Partikongressen år 2000 beslutade bl a att staten har ett övergripande ansvar att se till att en bredbandig IT-infrastruktur byggs ut i hela landet. Dessutom beslutades att säkra långsiktigheten i IT-politiken genom att partistyrelsen utarbetar ett förslag till sammanhållet och framtidsinriktat IT-politiskt program till kommande kongress. Ett diskussionsmaterial har nu presenterats av den IT-politiska arbetsgruppen. Enligt vår uppfattning saknas offensiva och strategiska förslag i materialet, förslag som uppnår kongressens ambition och Näringsministerns löfte från 1999-03-18. Enligt vår uppfattning är den sista pusselbiten inte lagd av en socialdemokratisk regering förrän alla - vi vill betona alla, inte bara vissa - har tillgång till modern IT-infrastruktur över hela landet.

— Ordet bredband måste definieras.

Tyvärr har Näringsdepartementet inte gett den vägledning som krävs för att begreppet bredband ska kunna definieras på ett tydligt och bra sätt. Marknadens aktörer har nu passat på att försöka blanda bort korten i sin marknadsföring, även ISDN har kallas bredband. Anmälningar har gjorts till Konsumentverket som tyvärr inte kunnat vidta några åtgärder mot detta därför att det inte finns en officiell definition. Vi föreslår att partikongressen fastslår regeringens egen IT-kommissions vision om att alla inom en femårsperiod ska få tillgång till minst 5 Mb/sek i båda riktningarna. Arbetet på att förverkliga denna vision kan påbörjas genom att nu definiera att bredband är minst 2 megabit, Mb/sek i båda riktningarna. Detta ger möjlighet till videoöverföring med VHS-kvalitet, den lägsta nivå vi idag accepterar för rörliga bilder. Lägg därtill att den max-

imala tidsfördröjningen inte får vara längre än den vi upplever i våra mobiltelefoner. Detta är en nödvändig lägsta nivå om vi ska kunna nyttja bredbandstekniken vid distansundervisning och mer avancerad form av distansarbete. ADSL och ISDN - kan liknas vid "stressad koppartråd" som ger maximalt 0,512 megabit/sek i ena riktningen - är fullständigt otillräckliga i dessa sammanhang.

– SweNet

Ett offentligt ägt och demokratiskt kontrollerat IT-infrastrukturbolag, SweNet, bildas med enda uppgift att erbjuda svart fiber till bredbandsmarknaden.

Grundtomen i detta bolag bör vara en all idag samhälleligt ägd IT-infrastruktur såsom KraftKoms nät och Banverkets nät. Därutöver bör kommunala och regionala nätägare erbjudas bli delägare. Även privata aktörer som endast erbjuder svart fiber bör erbjudas delägarskap. Det bör även övervägas att inom SweNet inkludera Teracom's och Telias nät.

Resterande del av bolaget Telia kan därefter privatiseras. (En fortsatt utförsäljning av Telia ingår ändå i regeringens planer.) En sådan lösning skulle ge bättre förutsättningar för ett kostnadseffektivt utnyttjande av tidigare samhälleliga investeringar. Dessutom skulle en mer dynamisk och konkurrensbefrämjande marknad utvecklas. Dagens situation där olika offentliga nätägare sitter och "tjyvhåller" på våra gemensamma och grundläggande IT-infrastruktur främjar inte landets långsiktiga industri- och IT-utveckling.

– Radio-access

En viktig länk mellan fiberinfrastrukturen och datorn blir radio-access för många i framför allt mer glest bebyggda områden. Radio-access kommer även att behövas på många håll, till dess fiberinfrastrukturen är väl utbyggd. Trots protester från Kommunförbundet, Stadsnätsföreningen och andra sektorsövergripande organisationer har det endast fördelats fyra nationella licenser för sådan fast radioaccess, trådlöst bredband.

Man kan nu befara att några operatörer kan komma att blockera en regionalt anpassad och snabb utbyggnad av bredbanden. En mer framkomlig väg hade varit att viss frekvensutrymme hade fördelats på regional basis. Tyvärr så stimulerar inte lagstiftningen till en sådan lösning. En harmonisering mellan radiolagen och telelagen är därför nödvändig. Vi menar att radiolagen måste underordnas telelagen så att radioaccessen blir en naturlig länk i den regionala IT-infrastrukturutbyggnaden.

– 8 miljarder räcker inte

Den statliga satsningen på bredbandsutbyggnaden med ca 8 miljarder kronor är bra men tyvärr otillräcklig. Alla och inte bara vissa måste få tillgång till den nya tekniken. I detta sammanhang kan det vara värt att påminna om kostnaderna för t ex Öresundsförbindelsen på ca 30 miljarder och Botniabanan på ca 8,2 miljarder (1997 års prisnivå). Angelägna regionalpolitiskt motiverade satsningar på viktig infrastruktur.

Men storleken på dessa regionala investeringar visar också att vi nationellt måste satsa ännu mer när det gäller utbyggnaden av bredbandsinfrastrukturen för morgondagens snabba IT-kommunikationer. Inför kommande statliga satsningar föreslår vi att sättet att fördela medlen för bredbandsutbyggnaden förenklas och effektiviseras. Statens nuvarande sätt att fördela är komplicerat och tar allt för lång tid. Idag finns en bred kompetens i kommunerna/regionerna om vikten av bredbandsutbyggnaden. Det finns därför anledning till att visa kommunerna förtroende för att de använder medlen på rätt sätt. En mer framkomlig väg är istället att staten utökar kommunernas generella statsbidrag i motsvarande omfattning som kommande bredbandsstöd. Det statliga och utdragna utredandet har förutom att det försenat utbyggnaden även medfört konflikter med EU-lagstiftningen.

Med nuvarande ordning måste t ex en kommun upphandla ägandet av den utbyggnad av kommunens eget nät som delvis ska finansieras med statliga medel. Företrädare för kommuner överväger därför att avstå från de statliga medlen för att det egna nätet inte ska "snuttifieras". Som neutral obunden aktör bör SweNet även ges ansvaret för att knutpunkter byggs upp runt om i landet. Knutpunkterna är till för att operatörerna ska kunna byta trafik. Ju fler knutpunkter desto mer konkurrens och billigare kostnader för konsumenterna. Ett första steg vore att samtliga högskoleorter får varsin knutpunkt. En obunden aktör såsom SweNet skulle då stimulera mindre aktörer att våga verka regionalt och nationellt.

– Tjänster i bredbandsnätet

Till vad ska bredbandstekniken användas? Vilka tjänster är angelägna och möjliga? Företag eller privatpersoner? Vilka operatörer satsar på vad? Sannolikt är att de större bredbandsoperatörerna kommer att främst satsa på företagsmarknaden inklusive offentliga sektorn. Vilka kommer då att prioritera privatmarknaden? Sannolikt måste alla operatörer på sikt vända sig mot hela marknaden. Det är ingen vild gissning att tro att företagsmarknaden kommer att växa snabbast under introduktionsperioden. Men hur marknaden totalt kommer att se ut om ett par år beror främst på vilka tjänster användarna prioriterar och, inte minst, priset på dessa. Det avgörande är nyttan av tjänsterna och att dessa står i ett rimligt förhållande till priset. Det duger inte med en smal sektor för "handel, spel och dobbel", börsnoteringar, sportresultat och beställning av allehanda evenmangsbiljetter. Om den av vinstmaximering styrda marknaden tillåts dominera tjänsteutbudet över internet, så blir satsningen på bredband över hela landet aldrig någon varaktig succé.

Här har samhället ett stort ansvar för att den med teknikens hjälp förbättrade kommunikationen mellan människor, organisationer, intressegrupper och utbildningsväsende (e-lärande) samt telemedicin kommer alla till del. Möjligheterna till bildning, förkovran, kulturell och personlig utveckling samt tillgång till sjukvårds-expertis på distans är i stort sett

obegränsade i det framtida bredbandssamhället. Att göra denna positiva utveckling möjlig är ett gemensamt samhällsansvar. Därför måste priset för icke-kommersiella tjänster vara så lågt, helst gratis, i det fiberoptiska bredbandsnätet. Ingen medborgare ska förvägras möjligheterna av ekonomiska skäl. Därför krävs en offensiv satsning från samhällets sida på bredbandsinfrastrukturen så att optimal konkurrens möjliggörs om innehållet i bredbandstjänsterna.

En översyn och bättre samordning krävs samtidigt också av tele- och konsumentlagstiftningen, så att konsumentintresset får ett bättre skydd i det framtida IT-samhället. Särskilt vad gäller säkerhets- och prisfrågor och att dessa får en i förhållande till priset på tjänsterna rimlig lösning. Satsa på "riktade" strategiska subventioner för att stimulera IT-användningen. Det var en för Sverige idag uppnådda topposition inom IT-området klok åtgärd, när samhället viktigt valde att strategiskt subventionera inköp av LO- och TCO-datorer till hushållen. En motsvarande, lika viktig och motiverad åtgärd skulle kunna vara att subventionera hushållens införskaffande av smart cards med elektronisk signatur och kortläsare till hemdatorerna. En sådan engångskostnad skulle kunna ha en strategiskt viktig betydelse för att möjliggöra för hushållen att t ex göra sina bankaffärer och e-handelsinköp på ett tryggt och säkert sätt.

– Telefoni

Ett sammanhållet och framtidsinriktat IT-politiskt program bör även innehålla ambitioner för den vanliga telefonin. Avbrotten i teleföribindelserna för tusentals Telia-abonnenter har varit långa och mycket besvärande under vintern. Samma problem uppstår år efter år. Avbrotten beror ofta på att telefonledningarna är isolerade med papper och att fukt tränger in och orsakar avbrotten. Vi menar att staten i sin kraft av majoritetssägare i Telia nu tar sitt ansvar och under år 2001 tillser att dessa ledningar byts ut mot något mer modernare. Att påstå att vi är världsledande inom telekommunikation och inte samtidigt kunna garantera svenskarna säker vanlig telefoni är inte trovärdigt.

Vi anser också, avslutningsvis, att det kan finnas skäl att överväga om inte vi i framtiden bör ha ett särskilt statsråd som enbart ansvarar för IT-frågorna. Detta med tanke på IT-frågornas allt mer strategiska vikt för ekonomisk tillväxt, sysselsättning, välfärd och demokratin i framtida utveckling.

Utöver detta remissvar på socialdemokraternas programmaterial i IT-frågan tar vi oss också friheten att medsända vår till socialdemokraternas extra partikongress i mars 2 000 framtagna plattform för en offensiv IT-politik. (bilaga1)

Vi hemställer om att partikongressen beslutar uppdra åt partistyrelsen:

- 1) att satsa offensivt på bredbandsutbyggnaden i hela landet.
- 2) att ordet bredband definieras enligt ovan.

- 3) att SweNet enligt ovan beskrivna modell snarast tillskapas.
- 4) att för bredbandsutbyggnaden anslå tillräckliga medel för en utbyggnad av bredbandsnätet över hela landet i enlighet med vad som anförs i motionen.

Stockholm den 30 januari 2001

Bredband(s)demokraterna

Styrelsen/Robert Björkenwall, v ordförande

Stockholms arbetarekommun antog motionen som sin egen.

MOTION 847

ÖREBRO ARBETAREKOMMUN, ENSKILD

Infrastrukturfrågorna måste få en klar och tydlig framtoning i partiprogrammet

Många av de avregleringar som genomförts på detta område har fått starkt negativa konsekvenser för samhället i stort och inneburit större geografiska ojämnheter, men också samhällsekonomiska problem i ett längre perspektiv.

Vi får alltid höra att vi lever i en globaliserad värld - detta är bevisligen rätt - men vi får inte glömma det nationella perspektivet. Nationens sammanhållning hänger ihop med hur man lyckats knyta ihop olika regioner och landsändar och här spelar en väl fungerande infrastruktur en avgörande roll, som det kitt, som hindrar samhället från att krackelera.

Under 1800- och stora delar av 1900-talet låg det ett stort nationellt ansvar för att våra kommunikationer fungerade över hela landet. Nu verkar det som om under 1990-talet sena hälft och under det nya seklet övergett denna princip övergetts för att satsa på marknadslösningar och långtgående avregleringar - allt i en from förhoppning att detta är lösningen på flertalet problem.

Konkurrens och stigande vinstintressen skall föra utvecklingen framåt och det nationella perspektivet har stått i bakgrunden.

Det finns både strategiska och säkerhetsmässiga skäl, som talar för helt andra lösningar än de rent marknadsekonomiska.

Ta exempelvis avreglingen av el-marknaden, som motarbetar sina egna syften med en trygg, billig och miljövänlig produktion. Genom konkurrens har kilowattpriset på el sjunkit till glädje för en del konsumentgrupper. Det låga el-priset har gjort att konsumtionen ökat kraftigt och inte står i paritet med produktionen. Allt fler väljer då att gå över till andra energislag, vilket är svårt att parera i ett kort perspektiv.

Det kraftproducerande företagen ser ingen anledning till att investera i nya anläggningar och reinvestera i äldre anläggningar - för att uppnå

lönsamheten får underhållet och andra driftsäkerhetsåtgärder ge vika.

På kort sikt har avregleringen gynnat vissa konsumentgrupper, men på lång sikt kan detta bli förödande för den nationella kraftförsörjningen och skapa ett allt större internationellt beroende.

Det finns anledning att se över vårt handlingsmönster och tänka bort detta med att marknaden löser alla problem. Att höja den inhemska kraftproduktionen är ingenting, som kan göras över en kort tidsrymd utan kräver långsiktighet och stora kapitalinsatser. Vi kan konstatera att nuvarande el-lag och regelsystem inte säkerställer vårt långsiktiga behov av elproduktion.

I det superkapitalistiska USA har man under vissa tider bittert fått erfara vad övertro på marknaden innebär – tider av akut elbrist med stora ekonomiska förluster.

Detta stämmer till eftertanke – så att vi inte gör om samma misstag.

Vägar och järnvägar

I Sverige hade vi 1955 4 349 km i riksvägnätet och i länsvägnätet 83 000 km = summa 87 349 km för allmän trafik. År 2000 hade summan stigit till 97 615 km

- en ökning på 10 266 km – ny tillkomna väg-km. Under samma tid 1955-2000 har antalet motorvägs-km ökat från 0 till 1 428 km.

Under samma tid har järnvägsnätet minskat från 17.00 ban-km till 10.800 ban-km.

Det kommunal vägnätet är omkring 38 500 km och fick sin kraftigaste ökning under det s. k. miljonprogrammet.

1.000 mil nya vägar är inget uppseendeväckande med hänsyn till att fordonsparken under samma tid ökat från några 100.000 till nästan 4 miljoner.

Detta är inte huvudproblemet – utan fast mer avsaknad av en ordentlig underhållsplan av redan befintligt vägnät. Varje gång vi bygger en ny väg uppstår ett långsiktigt behov av underhåll och man får inte hemfalla tron att den nya vägen alltid behåller sin fräschör.

Många gånger har strukturförändringar i trafikströmmarna ej uppmärksamats - som ett exempel kan nämnas när flottningen av timmer i upphörde på Klarälven i Värmland, vilket fick till följd att 1 000 ton virke hamnade på vägen utan att man följde upp med motsvarande förbättringar.

Det finns också anledning att uppmärksamma Banverkets agerande vad gäller underhåll och trafikledning – dito säkerhetsarbete. Detta får inte ledas av kortsiktigt ekonomiskt tänkande och att vi hamnar i samma situation som det brittiska järnvägsnätet. Här måste ansvarsfrågorna bli tydliga och krasst ekonomiska skäl får inte äventyra säkerheten vare sig det gäller väg eller järnväg.

IT och telekommunikation

När det gäller IT och telekommunikationerna verkar kaoset i nuläget vara totalt. Allsköns operatörer och aktörer på marknaden som är högst

tvivelaktiga ur ekonomisk synpunkt – många ställer sig frågan när kommer konkursen. Här har man grävd ned fiberkabel (bredband) för åtskilliga miljarder. Men finns det någon övergripande plan hur man skall knyta ihop nätet så att det fungerar över hela Sverige? Troligen inte. Om marknadskrafterna får råda fullt ut kommer endast folktäta områden – företrädesvis i Sydsverige och Mälardalen – att få tillgång till bredbandsuppkoppling – resten kan vi glömma.

Det nya mobila tekniken skall möjliggöra ett antal avancerade tjänster till företag och hushåll och man kan anta att detta går samma öde till mötes.

PTS, Post och telestyrelsen har nu fördelat 4 tillstånd till utbyggnad av ett mobilt nät. Man kan på goda grunder misstänka att utbyggnaden relateras till befolkningstäta områden.

Trots närmast bombastiska uttalanden av PTS angående yttäckning i hela landet, kommer troligen ingen att få vidkännas något skadeståndskrav.

Vi hyser stora farhågor om att dessa uttalanden saknar värde i realiteten och när vi närmar oss 2003 kommer sanningens minut. Här gäller det att samhället tar ett fast grepp över utvecklingen redan nu.

Flygplatserna och sjöfarten

Flygplatserna i Sverige är en vildvuxen historia, där planlösheten har varit total och olika huvudmän agerat efter eget huvud. Varje län och kommun med självaktning skulle ha ett flygfält oavsett om man behövde eller ej och många sköna miljoner slösades bort till ingen nytta.

Att man i Norrland med långa avstånd har behov av flyg är helt rimligt, men att etablera många flygplatser i Sydsverige och Mälardalen med dess korta avstånd måste vara helt befängt. Det behövs någon form av nationell plan över denna verksamhet.

Sjö och kustfrakt är ett försummat område om man ser det i ett europeiskt perspektiv. Och även här behöver en översyn göras.

Sammanfattning:

- 1) att staten tar ett fast grepp över landets el och tele-IT försörjning, och man skapar ett regelsystem, som långsiktigt säkrar dessa samhällsviktiga samhällsfunktioner.
- 2) att man återskapar kommunikationsdepartementet, samt att det upprätta en infrastrukturplan för hela landet.

*För studiecirkeln om Partiprogrammet i Haga soc dem förening
eu/Kurt Jakobsson*

Örebro arbetarekommun beslutade att sända motionen som enskild motion till partikongressen

Ta tillvara utvecklingskraften i alla regioner

MOTION 848
HEDEMORA ARBETAREKOMMUN

Bryt sektoriseringen och se till helheten

Sektorsaspekter

När vi går till doktorn och har ont i ryggen eller armen ses vi enbart som rygg eller armbåge.

När det börjar bli få barn i en landsbygdsort ser skolpolitiker frågan enbart som en skolnämndsfråga inför ett beslut att lägga ner skolan.

När det börjar bli många tomma lägenheter i bruksorterna är det de kommunala bostadsbolagets ensak att lösa frågan.

När kollektivtrafiken planeras ses det enbart till behovet av skolskjutsar.

När landstinget lägger ner distriktssköterskemottagningar ses enbart tilloptimala befolkningsunderlag.

När bostadsdelegationen rycker ut och granskar ett kommunalt bostadsbolag som ansökt om underskottsbidrag ser kanslitjänstemännen enbart till sina gällande nyckeltal för antalet uthyrda och tomma lägenheter och bolagets driftskostnader.

När kommunakuten rycker ut och granskar en kommun som ansökt om underskottsbidrag utgår kanslitjänstemännen enbart till sin sina gällande nyckeltal för kommunal verksamhet.

Brukarperspektiv

Sett utifrån ett invånareperspektiv hänger allt samman, den egna personen, den egna familjen med varje familjemedlems situation, det egna lokalsamhället, den egna regionen.

Som socialdemokrater har vi uppdraget att verka för alla människors rätt att få stör till ett bra liv. Detta mål kräver att vi som politiker i alla sammanhang utvärderar våra verksamheter och beslut utifrån ett befolkningsperspektiv. Är våra offentliga resurser optimalt samordnade, arbetar vi socialdemokrater i olika uppdrag tillsammans för att uppnå bästa helhetsresultat för våra medborgare?

Kongressen föreslås besluta:

- 1) att partikongressen uppmanar regeringen att starta ett brett reformarbete med vår befolkning i våra samhällen och regioner som utgångspunkt med samordning av alla offentliga resurser. Med samhällets sektoriserade resurser som verktyg i medveten samverkan och samspel för att uppnå helhetslösningar för oss människor i våra lokalsamhällen och delregioner.
- 2) att partikongressen verkar för en samordnad samhällsplanering med en socialdemokratisk politik som utgår från att vi människor i våra samhällen i alla delar av Sverige ges god samordnad basstrygghet inom vård, omsorg, skola, boende och kollektivtrafik som basen för vår välfärd.

Hedemora arbetarekommun den 2 april 2001

Jan Burell

Motionen togs som Hedemora arbetarekommun egen vid möte i Folkets Hus, Garpenberg den 23 april 2001.

MOTION 849

VARBERGS ARBETAREKOMMUN

Regional utveckling och sysselsättningspolitik

Kampen mot arbetslösheten har varit framgångsrik. Trots detta finns det fortfarande betydande regionala skillnader och andra kvardröjande problem som uppstod efter den ekonomiska krisens härjningar under första hälften av 1990-talet.

I takt med att länens/regionernas betydelse har ökat och decentraliseringen av statliga funktioner förstärkts, så har också fokus riktats på behovet av en bres och samordnad politik för regional utveckling.

Regionala tillväxtavtal och EUs strukturfonder skapar i det här sammanhanget möjligheter att ge sysselsättnings- och tillväxtpolitiken nya dimensioner. För utvecklingen i olika län/regioner är dessutom investeringar i bättre kommunikationer oerhört viktiga och har många gånger avgörande betydelse.

Erfarenheterna visar att enbart arbetsmarknadspolitiska åtgärder inte räcker när målsättningen är att förvärvsfrekvensen ska öka till 80 procent av den yrkesaktiva befolkningen inom några få år. Sambanden mellan arbetslöshet, arbetsmarknadsåtgärder och förtidspensioneringar måste uppmärksammas mer ur närings- och regionalpolitiska perspektiv.

En rad olika insatser på olika områden måste samverka med varandra för att stärka utvecklingen i olika delar av Sverige. Framför allt blir det allt viktigare att se till att samordningen kan stärkas mellan politiska insatser på arbetsmarknaden, i utbildningssystemet, i näringslivet och i den regionala utvecklingen. Det handlar ytterst om användningen av det

regionala tillväxtkapitalet som beräknas till knappt 20 miljarder förra året.

En stark samordning av de statliga insatserna inom olika sektorer är nödvändiga i den framtida sysselsättningsstrategin. Det gäller också på läns/regional nivå där de regionala tillväxtavtalen utgör grunden för en sammanhållen strukturpolitik.

För att bli framgångsrik förutsätter en stark regional utvecklingspolitik ofrånkomligen ett mycket stort engagemang och medverkan från olika intressen och/eller parter i varje län och i kommunerna. Arbetsmarknadens parter intar här en särställning. När en samlad politik för regional utveckling ska utformas är det viktigt att stärka arbetsmarknadens parter roll och samtidigt underlätta för dessa att delta i arbetet.

Regeringen har redan i olika sammanhang framhållit betydelsen av samverkan kring de nya uppdragen i varje län/region och i kommunerna. Det väcker därför förvåning att AMS vill öka centraliseringen i arbetsmarknadspolitikerna och bli avskaffa länsarbetsnämnderna.

En ny och förstärkt politik för regional utveckling kan medföra konsekvenser för både statliga myndigheter och regionala organ med ansvar och befogenheter att genomföra en kraftfull politik för ökad sysselsättning i varje län/region.

Behovet av sådana förändringar bör belysas mer ingående innan några förändringar inom t ex AMS ska genomföras av regeringen och riksdagen.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås att kongressen beslutar att uppdra åt partistyrelsen att verka för:

- 1) att en ökad samordning mellan utbildnings-, arbetsmarknads-, närings-, och regionalpolitik bildar en plattform för en sammanhållen sysselsättning-, och strukturpolitik för Sverige,
- 2) att i varje län/region eftersträva en tydlig samordning av statliga insatser till stöd för ökad sysselsättning och tillväxt,
- 3) att stärka medverkan från arbetsmarknadens parter i regionala och kommunala organ för sysselsättningspolitik i varje län/region,
- 4) att påbörja en översyn av strukturen för statliga myndigheter och deras samordning avseende ansvar, befogenheter m.m. för regional utveckling och sysselsättningspolitik.

Jana Nilsson

Kaj Berntsson

Varbergs arbetarekommun beslutade vid medlemsmöte 26/4-01 att antaga motionen som sin egen.

Samordnad tillväxtpolitik för ökad sysselsättning och hög tillväxt

Den regionalpolitiska utredningen förordnade i sitt slutbetänkande (SOU 2000:87) att den traditionella näringspolitiken förenas på ett helt annat sätt än hittills med tillväxt- och välfärdspolitiken i övrigt. Bristerna på samordning av olika insatser, och resurser till stöd för utvecklingen i olika regioner innebär bl a att en brist på helhetssyn länge har kännetecknat den regionala utvecklingspolitiken. Ytterst handlar det om att på ett ännu mer effektivt sätt använda det regionala utvecklingskapitalet.

I Västra Götaland bildar den regionala utvecklingsstrategin – ”Rusen” – en plattform för att på ett nytt sätt samordna insatserna för utbildning, sysselsättning och investeringar m m. Tillsammans med de regionala tillväxtavtalen har nya redskap vuxit fram för att bättre motsvara kraven på en helhetssyn och samordning av politiken på olika områden till stöd för den regionala utvecklingen. I det här sammanhanget spelar också EUs strukturfonder en given roll i det regionala utvecklingsarbetet.

I exemplets form så är det beträffande förhållande i Dalsland, och även i nordöstra delarna av regionen, nödvändigt att frångå nuvarande sektorspolitik för att bryta en stagnerande eller nedåtgående utveckling. Arbetsmarknadspolitiska åtgärder är nödvändiga men i de här sammanhangen är de otillräckliga. I stället framträder bilden av ett starkt samspel med näringspolitiska insatser i vid mening som en nödvändig hävstång i dessa delar av Västra Götaland.

Det här perspektivet har samtidigt en mer generell och allmängiltig innebörd för regional utveckling och sysselsättning. I olika delar av Sverige är dessutom behoven av särskilda insatser inom vissa områden mer framträdande än andra för att hävda hög tillväxt och stärka sysselsättningen. I industriregionen Västra Götaland gäller det i särskilt hög grad de mycket stora behoven av investeringar i bättre kommunikationer i jämförelse med andra delar av landet.

I linje med vad regeringen i olika sammanhang redan har understrukt är det viktigt att varje region måste ges förutsättningar att utvecklas och växa efter eget huvud. Den regionala tillväxtpolitiken ska bygga på lokal kraft och lokala initiativ. Detta förutsätter en regional och lokal handlingsfrihet i utformningen av politiken. Samtidigt är det av avgörande betydelse att arbetsmarknadens parter kan medverka och åtgärder vidtas som stärker deras roll i det regionala samarbetet kring sysselsättnings- och tillväxtpolitiken.

I det här perspektivet föreligger det tydliga behov av att göra en översyn av den statliga samordningen mellan olika sektorer på både central och regional nivå. Förändringarna av NUTEK till en myndighet för

företagsutveckling förenades inte med någon regional anknytning av verksamheten, även om ALMI utgör en resurs i regionerna. Dess uppgifter har dock inte förändrats. Samtidigt finns det tydliga tendenser från AMS sida till en ökad centralisering av arbetsmarknadspolitiken i en tid då decentralisering är ett centralt begrepp för att motsvara högt ställda mål för sysselsättnings- och tillväxtpolitiken. Oklarheter måste undanröjas i den statliga samordningen, myndighetsstrukturen och ifråga om det regionala inflytandet för att utvecklingspolitik ska bli framgångsrik.

Mot bakgrund av ovan föreslås kongressen besluta:

- 1) att uppdraga åt partistyrelsen att verka för att stärka samspelet mellan arbetsmarknads- och näringspolitik i vid mening vid utformningen av den framtida sysselsättning- och tillväxtpolitiken,
- 2) att öka det regionala inflytandet i näringspolitiken,
- 3) att vidga möjligheterna för arbetsmarknadens parter att delta i utformningen av den regionala utvecklingspolitiken, samt
- 4) att påbörja en översyn av den statliga samordningen och myndighetsstrukturen avseende en samlad arbetsmarknads- och näringspolitik i framtiden.

Metall avd 133 Lidköpings s-förening

Lidköpings arbetarekommun antog motionen som sin egen

MOTION 851

UMEÅ ARBETAREKOMMUN

Flyttbidrag

Utflyttningen från olika delar av landet till några få centra är ett av de största hoten mot en fortsatt tillväxt och fortsatt utveckling av trygghetssystemen. Det är inte så att flyttningen är negativ, tvärtom byte av jobb och miljö är ofta enormt stimulerande men problemet är när flyttningen bara sker i en riktning, När utflyttningen blir för stor hamnar samhällen i en ond nedåtgående spiral som gör att avfolkningstakten ytterligare accelererar. Kulturutbudet blir sämre, omsorgen och vården blir svårare att bedriva, tillgången på utbildning försämras nöjesutbud och övrig service blir omöjlig att upprätthålla.

Men det värsta är dock att tillgången på kreativa människor och duktig arbetskraft blir liten. Detta gör det omöjligt för dessa samhällen att utvecklas och överleva. För att bryta denna trend krävs att vi hittar system för att stimulera flyttning i motsatt riktning. Det finns olika möjligheter att göra detta. Ett sätt är att se över reglerna kring flyttstödet ska detta bara användas till att öka på överhettningen eller ska man genom ändrade regler se till att stimulansen blir större vid flyttning till avfolkningsområden.

Ett annat viktigt problem att lösa är hur vi ska få människor med högre utbildning att flytta tillbaka till sina uppväxtorter och även andra att flytta till utvecklingsområden i glesbyggd. Vi tror att ett system med avskrivning av studieskulden skulle vara ett bra incitament för att flytta några år till bygder med behov av idéer och arbetskraft.

Vi föreslår därför kongressen besluta att ge partistyrelsen i uppdrag att verka för:

- 1) att flyttbidragsreglerna förändras så de stimulerar till flyttning i båda riktningarna,
- 2) att se till att ett system införs som ger möjlighet till avskrivning av studielånen för de som arbetar och bor i avflyttningssorter.

Metalls Socialdemokratiska förening i Umeå

Umeå arbetarekommun har vid sitt representantskapsmöte 2001 03 25 behandlat motionen och beslutat att tillstyrka motionen samt att anta den som sin egen.

MOTION 852

NYBRO ARBETAREKOMMUN

Arbetsmarknadspolitik

Föreningarna har vid cirkelträffar under vintern, diskuterat svensk arbetsmarknadspolitik och svensk arbetsmarknad. Diskussionerna har också berört svenska företags agerande på denna marknad.

Vi har funnit att det vid upprepade tillfällen har offentliggjorts i media att vinstintressena alltmer överskuggar det sociala engagemanget hos många medelstora svenska företag. Att skapa en stabil arbetsmarknad som ger regioner, kommuner och människorna trygghet, är underordnad vinstintressena i företagens Sverige.

Vi menar givetvis också att företag skall gå med skäligen vinst för att kunna investera och utvecklas, det menar vi är en nödvändighet, men att företag som ger en acceptabel vinst lägger ned verksamheten och flyttar produktionen till låglöneländer, för att där kunna maximera vinsten, tycker vi går till överdrift och borde bromsas.

I regioner och kommuner, där företag avvecklas på detta sätt uppstår en svår ekonomisk situation, med skattebortfall, arbetslöshet och stora kostnader för att ordna med nya arbetstillfällen, m m.

Därför yrkar vi

- 1) att någon form av avvecklingsavgift för företag med den ambitionen vi beskrivit utarbetas att gälla. Förslagsvis 1 miljon kronor per anställd.

- 2) att avgiften tillfaller den region och den kommun där företaget har sin hemvist, som hjälp till återskapande av nya arbetstillfällen.

Alsterbro-Bäckebo Socialdemokratiska föreningar.

Nybro Arbetarekommun beslutade 2001-05-03 att anta motionen som sin egen.

MOTION 853

GÄVLEBORGS PARTIDISTRIKT

Bättre möjligheter för att tillskapa Det goda arbetet

Att förverkliga det goda arbetet är något som vi inom arbetarrörelsen länge har verkat för. I både det socialdemokratiska partiet och inom de fackliga organisationerna. Det är en facklig och politisk uppgift.

Det goda arbetet och den goda arbetsplatsen handlar bl.a. om att skapa arbetsplatser där anställda har en arbetsmiljö utan risker för ohälsa och olycksfall, där det finns en trygghet i anställningen, en skälig lön, där utveckling och lärandet är naturligt och där jämlikhet och medbestämmande är självklart.

För att lyckas upp nå detta måste det finnas en trygg miljö även utanför den enskilde arbetsplatsen. Det måste finnas tillgång till kompetens, forskning och kunskap, ett privat näringsliv som vågar satsa, en offentlig sektor som är stabil. Och framförallt en tro och vilja och goda levnadsvillkor.

En hållbar regionalpolitik.

Regionalpolitikens syfte är att skapa goda förutsättningar för rättvis uthållig ekonomisk tillväxt i hela landet. Regionalpolitik handlar också om att möjligheten till bra levnadsvillkor råder i hela landet. Det syftar också till att motverka regionala obalanser i tillgången till kommersiella och offentlig service.

Vi vill i denna motion beröra några viktiga områden. Satsningar på områden som skulle ge oss i skogslänen bättre förutsättningar att lyckas motverka obalanser. Skapa bättre förutsättningar för den offentliga servicen. Tillskapa arbetsplatser som kännetecknas av jämlikhet, utbildning och lärande. Vi vill påvisa några satsningar som bör till så att förutsättningen finns för invånarna i skogslänen att stanna kvar i regionen. Det handlar om att i framtiden klarar arbetskraftförsörjningen i våra län.

Från glesbygd till tätorten

Det är enbart storstadsregionerna som har en befolkningsökning och det är storstadsregionernas tätortsnära landsbygdsområden som ökar mest.

Utanför storstadsregionerna fortsätter befolkningsminskningen. Orsakerna till detta är att det föds för få barn och att människor flyttar.

Det är i första hand ungdomar mellan 16 till 29 år som lämnar gles- och landsbygdsområdena. Och de flyttar till större städer.

Kan också tilläggas att flyttströmmarna inom våra län, skogslänen, också förändrats. Befolkningsminskningen inom våra tätorter är lägre än i glesbygden. Detta beror till stor del att åldersgruppen 65 år och äldre flyttar in till våra tätorter.

Den befolkningsminskning som har varit de senaste åren i skogslänen har inneburit att det har blivit svårare att bibehålla samhällsservicen på många mindre orter. De försämrade ekonomiska läget i många av kommunerna har inneburit minskat utbud av service. Service som utgör tryggheten och grunden i vårt välfärdssamhälle, en bra sjukvård, omsorg och skola, som skall vara tillgänglig för alla.

Befolkningsminskningen har också inneburit att utbudet av det kommersiella har krympt. Närheten till mataffärer, post, kultur upplevelser och nöjesutbud har minskat.

För befolkningen och näringslivet i dessa kommuner måste det tillskapas bättre förutsättningar till en fortsatt god välfärd och bra levnadsförhållanden.

Kvinnorna i den offentliga sektorn

Kvinnorna förvärvsarbetar i ungefär samma utsträckning som män. Men kvinnor arbetar i högre utsträckning deltid än män. I kvinnodominerade yrken som handeln och vården är andelen deltidsarbetande kvinnor ca 50 procent.

1999 tillsatte regeringen en vårdkommission. Vårdkommissionen kom överens med arbetsgivaren i kommunerna och landstinget och de fackliga organisationerna att de skulle halvera deltidsarbetslösheten inom vården på ett års tid.

Nu har detta år passerat. Och resultatet visar att vårdkommissionen långt ifrån lyckats. Förutom halv- och deltidstjänster är det också vanligt med vikariat anställningar och andra tillfälliga arbeten inom den offentliga sektorn. Generellt på arbetsmarknaden i Sverige ökar tillfälliga jobb som anställningsform.

För att behålla och utveckla den gemensamma sektorn måste vi våga tänka annorlunda och aktivt verka för och prova nya lösningar. Skapa möjligheter som ger en långsiktig och hållbar utveckling av välfärden och servicen.

Genom politiska beslut tillskapa förutsättningar som gör det möjligt att arbeta kvar i sin hemort och möjlighet till heltid och därmed egen försörjning.

I framtiden vet vi att det kommer att bli svårt att klara arbetskraftsförsörjningen. Klarar vi inte att skapa bättre arbetsförhållanden för de kvinnor som arbetar inom den offentliga sektorn kommer det att bli svårt att ny rekrytera och därmed svårt att säkra välfärden.

Den moderna arbetsplatsen skall kännetecknas av att de anställda har

inflytande, har möjlighet till att agera flexibelt, god arbetsmiljö och att det är en lärande organisation. Där samverkan står högt på dagordningen.

Att samverka och samordna de offentliga verksamheten kan vara ett sätt att skapa heltidssysselsättning samt utöka möjligheten för kvinnor till egen försörjning.

En samordning som leder till fler heltider ger bättre förutsättningar till att stanna i sin hemkommun och till en mer jämlik arbetsmarknad.

Utbildning

En bred och bra utbildning är tillsammans med forskning viktiga drivkrafter för modernisering och tillväxt. De mindre och medelstora högskolorna spelar en avgörande roll för att kunna utveckla både näringsliv och öka sysselsättningen.

Att börja studera innebär ofta en stor förändring både socialt och ekonomiskt. Inte minst för människor från studieovana miljöer kan känna osäkerhet av dessa anledningar. Men med en väl utbyggd regional högskola och med bra möjligheter till distansutbildning kan tröskeln mot högre studier sänkas.

I Hälsingland finns det goda exempel på att man har lyckats med att decentraliserad distansutbildning utanför högskoleorterna. Med hjälp av den moderna tekniken har samverkan mellan lokala studiecentra/lärcentra och ett antal högskolor och universitet gjort att fler har fått möjligheten att studera. Samverkan mellan dessa aktörer har medverkat till att människor som är något äldre och är bofasta i sin kommun p.g.a. familjebilden och arbete har påbörjat och genomfört högre studier. Dessutom har de inneburit att gruppen, med social bakgrund från studieovana miljöer, har ökat på högskolorna.

En utvärdering som Uppsala universitet har gjort visar dessutom på mycket gynnsamma effekter på sysselsättningen. Lokala lärcentra är en resurs för samhällsutvecklingen och tillväxten i vår region. Både för det privata näringslivet och den offentliga sektorn.

Eftersom tillgången till högskola och andra högre studier är begränsad och p.g.a. att arbetstillfällena i våra län inte ökar måste unga människor flytta till universitets- och högskoleorterna efter avslutade gymnasieutbildning. Problemet är dock att få efter sina studier återvänder till sin hemkommun eller region. Mycket beror på att näringslivsstrukturen på hemorten kan se annorlunda ut. Efterfrågan på kunskaper och kompetens ser annorlunda ut. En annan orsak är också att där man studerar bygger man nya sociala nätverk.

Tekniken finns idag. Den moderna tekniken innebär också att möjligheten att studera på distans vid såväl nationella och internationella högskolor och universitet ökar. Därför är det viktigt att förutsättningarna till distansutbildning utvecklas. Att pedagogiken vid distansutbildningen förbättras och ständigt förnyas. Finansieringen dvs. dagens

ersättningssystem till disatans – och decentraliserad utbildning, hindrar tillgänglighet och är otillräcklig gentemot utbildningssamordnaren, bl.a. kommunerna.

Ekonomiska stimulanser

Utflyttningen från olika delar av landet till några få centra är ett av hoten mot en fortsatt tillväxt och fortsatt utveckling av trygghetssystemen. Det är inte så att flyttningen är negativ, tvärtom byte av jobb och miljö är ofta enormt stimulerande men problemet är när flyttningen bara sker i en riktning. När utflyttningen blir för stor hamnar samhällen i en ond nedåtgående spiral som gör att avfolkningstakten ytterligare accelererar. Förutom att klara en god omsorg och vård kommer kulturutbudet i kläm, tillgången på utbildning försämras, nöjesutbud och övrig service blir svår att upprätthålla.

Ett annat problem är också att tillgången på kreativa människor och utbildad och kompetent arbetskraft blir enormt begränsad. Detta gör det svårare för dessa samhällen att utvecklas och överleva. För att bryta denna trend krävs att vi hittar system för att stimulera flyttning i motsatt riktning. Det finns olika möjligheter att göra detta. Ett sätt är att se över reglerna kring flyttstödet.

Ett annat viktigt problem att lösa är hur vi ska få människor med högre utbildning att flytta tillbaka till sina uppväxtorter och även andra att flytta till utvecklingsområden i glesbygd. Vi tror att ett system med avskrivning av studieskulden skulle vara ett bra incitament för att flytta några år till bygder med behov av idéer och arbetskraft.

Med hänvisning till ovan anförda föreslår vi:

- 1) att partikongressen beslutar att uppdra till regeringen och riksdagsgruppen att ta initiativ till att påbörja försöksverksamheter med samordning av statlig, kommunal och landstingskommunala verksamhet, i syfte att tillskapa heltidstjänster och jämlikhet.
- 2) att partikongressen beslutar att uppdra till regeringen och riksdagsgruppen verkar för att flyttbidragsreglerna förändras så de stimulerar till flyttning i båda riktningarna
- 3) att partikongressen beslutar att uppdra till regeringen och riksdagsgruppen verkar för att ett system införs som ger möjlighet till avskrivning av studielånen för de som blivit erbjudna arbete eller som redan arbetar och bor i avflyttningssorter.
- 4) att partikongressen beslutar att uppdra till regeringen och riksdagsgruppen att tillskapa bättre möjligheter för utbildningssamordnare att finansiera högskoleutbildning på hemorten. Och att distansutbildningen som modell utvecklas och finansieras.

Gävleborgs partidistrik

Dalarna måste få del av statliga utvecklingspengar följande att åstadkomma tillväxt

I dag går det bra för Sverige och arbetslösheten har sjunkit rejält och det gläds vi alla åt.

Men det har varit ett tufft arbete och kännbart för många och samtidigt har den regionala obalansen spätts på med åren. Människor har fått lov att flytta dit där jobben har funnits och detta i kombination med ett lågt barnafödande har gjort att Dalarnas befolkning har minskat oroande mycket. Därmed har också viktiga skatte-intäkter gått förlorade.

I storstadsområdena där tillväxten sker skriker man efter bostäder och den svarta bostadsmarknaden omsätter miljarder årligen. Medan ekonomin i våra kommunala bostadsbolag urholkas på tomma lägenheter och uteblivna hyresintäkter och alla de bra idéer som finns och som skulle kunna ge tillväxt finns det inte i de kommunala budgetarna i länet idag. Det här rimmar dåligt med att hela Sverige ska leva.

Med hänvisning till ovanstående hemställes om att partikongressen bifaller följande yrkande:

- 1) att Dalarna måste få del av statliga utvecklingspengar för att kunna åstadkomma tillväxt

Hedemora S-kvinnor den 20 april 2001

Agneta Andreasson-Bäck

Motionen togs som Hedemora Arbetarekommuns egen vid möte i Folkets Hus, Garpenberg måndag den 23 april 2001.

Lars Westlund/Vice ordf.

Dalsland och dess framtid

Dalsland ingår som nordligaste del i Västra Götaland med gräns mot Norge, Värmland, Bohuslän, och Trestad (Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg) och med Vänern som gräns i öster. Dalsland ligger i en triangel med hörnen i Göteborg, Karlstad och Oslo.

Dalslandskommunerna Bengtsfors, Dals-Ed, Färgelanda, Mellerud och Åmål hade utgången av år 2000 omkring 46 000 innevånare och 40 procent av befolkningen bor på landsbygden. Befolkningstätheten i land-

skapet är cirka 14 innevånare per kvadratkilometer. Dalsland har en hög andel äldre 22 procent jämfört med rikets 17 procent. Folkmängden och sysselsättningen har minskat kontinuerligt under decennierna. Arbetslösheten är bland de högsta i landet och uppgår till 11,4 procent för kommunerna jämfört med rikets 7,2 procent.

I landskapet arbetar närmare 40 procent av de sysselsatta inom industrin jämfört med rikets 20 procent och omkring fem procent arbetar inom jord- och skogsbruk mot rikets 2 procent. Arbetsmarknaden kännetecknas av medelstora företag som verkar i mogna branscher, i huvudsak inom skog-/pappersindustrin och som underleverantörer inom bilkomponentindustrin. Sedan Lears nedläggning i Bengtsfors svarar tretton företag med fler än 100 anställda för merparten av arbetstillfällena inom tillverkningsindustrin i Dalsland. Tillsammans står dessa för mer än vart fjärde jobb i landskapet. Den indirekta betydelse av dessa företag är givetvis ännu större. De flesta av företagen styrs utifrån av koncerner verksamma på den internationella marknaden. Merparten av produktionen är standardiserad och detta ökar konkurrenstrycket ytterligare – vilket i sin tur innebär att riskerna för att mista nästa investering ökar och att en förflyttning av produktionen hotar.

Dalsland har genom sitt läge mellan olika regionala centra och genom sin gleasa befolkning hamnat i en position med mycket svag infrastruktur inom samtliga områden. Väginvesteringarna är eftersatta, bärigheten på vägnätet är synnerligen svag. Bortfallet i produktionen är betydande på grund av avstängda vägar (tjälskador) som ger avbrottstider på samma nivå som i Jämtland och Västernorrland och dessutom på en större procentuell andel av vägnätet. Dalslands lokala arbetsmarknader, enligt definition i den Regionalpolitiska utredningen, befinner sig till största delen utanför landskapet. Åmål tillhör den lokala arbetsmarknaden i Säffle, Mellerud i Trollhättan och Färgelanda i Uddevalla. Det är Bengtsfors och Dals-Ed som bildar en gemensam arbetsmarknad i landskapet. Dals-Ed, Bengtsfors och Åmål tillhör, sedan ett trettioårigt tillbaka, det nationella stödområdet två. Dalsland som helhet ingår i EU:s strukturfondsområde mål två.

Kommunerna i Dalsland bildade 1996 Kommunalförbundet Dalsland. Förbundet skall ansvara för övergripande utvecklingsfrågor för landskapet. Kommunalförbundet fungerar som ett sammanhållande kitt i samarbetet i ett annars divergerande Dalsland.

Hela Dalsland måste ges förutsättningar för att utveckla en egen styrkeposition för framtiden. Det handlar delvis om att utnyttja de styrkefaktorer som landskapet redan har bl.a. den industriella traditionen, den attraktiva natur- kultur- och boendemiljön, den kommunala samverkan och varumärket Dalsland. Men också om att utveckla möjligheterna bl.a. med turismen, Stenebyskolan, Polymer Tekniskt Centrum, Nuntorpsskolan, Dalslands Folkhögskola, förädlingen av naturresurser,

informationsteknologin, EU medlen, Västra Götaland och den möjligheten som närheten till Norge, och städerna i trestad och Säffle utgör.

Industrin som betyder mycket för Dalsland men också för svensk export behöver ytterligare ett antal institutioner- lokala kluster- som i samverkan med företagen kan möta kraven på ökad kompetens.

Det krävs åtgärder för att i bred mening skapa bättre fungerande lokal(a) arbetsmarknad(er). Bengtsfors och Dals-Ed som bildar Dalslands enda lokala arbetsmarknad och som tillhört stödområde två i över trettio år visar tydliga tecken på att ha en för liten arbetsmarknad. Ska Dalsland vara bättre rustad inför framtiden kommer det med stor sannolikhet att krävas en samlad helhetssyn på Dalslands förutsättningar.

Det vore därför önskvärt för Dalsland med ett planering- och besluts-system som i högre utsträckning än idag möjliggör sektorövergripande prioriteringar. För att det ska vara möjligt att uppnå några förändringar överhuvudtaget krävs att vägarna, elförsörjningen, mobiltelefon-täckningen, IT-uppkopplingar och järnvägarna uppnår den standard som företag och medborgare accepterar att leva med.

Vi föreslår att Dalsland får utgöra ett område för en regional försöksverksamhet som ger möjligheter till insatser som avviker från den traditionella regionalpolitiken. En sådan verksamhet bör bygga på de iakttagelser och förslag som förs fram i den Regionalpolitiska utredningens betänkande. Försöksverksamheten bör följas nära av en referensgrupp bestående av företrädare för regering, Västra Götaland, Länsarbetsnämnden, Högskolan Trollhättan/Uddevalla och Karlstads Universitet och med Dalslands Kommunalförbund som operativ och beslutande instans.

Vi yrkar:

- 1) att partistyrelsen beslutar ge partikongressen i uppdrag att utforma en regional politik för Dalsland i motionens anda- en modern regionalpolitik för tillväxt och sysselsättning

Bengtsfors arbetarekommun

Dals- Eds arbetarekommun

Färgelanda arbetarekommun

Mellerud arbetarekommun

Åmål arbetarekommun

MOTION 856

ÖREBRO PARTIDISTRIKT

Bergslagen i omvandling

Den senaste tjuogaårsperioden har det skett en dramatisk omvandling i Bergslagen. Den har förstärkts av omfattande befolkningsminskningar under senare år. Från 1994 har 24 kommuner tappat totalt 20.000 invånare. Åldersfördelningen har också förändrats starkt. Medan andelen

ungdomar i riket minskat med drygt 10 %, har minskningen i enskilda kommuner i bergslagsområdet varit bortåt 40 %.

Bergslagen, som sträcker sig från Gävleborgs län i öster över Västmanlands, Dalarna och Örebro län till Värmlands län i väster, var tidigare Sveriges industriella centrum. Där finns fortfarande starka basindustrier, men rationaliseringar och nya produktionsprocesser har minskat antalet anställda kraftigt. Nya företag har vuxit fram, men inte i en takt, som motsvarat strukturförändringarna i området.

Arbetslivsinstitutet, som studerat utvecklingen i Bergslagen och genom konkreta insatser bidragit till nya jobb, har kartlagt flera viktiga skäl till att Bergslagen trots omfattande insatser fortfarande brottas med stora strukturproblem. Ett är att för litet av aktiva resurser satts in i området och att både stat och näringsliv haft för litet uthållighet i omvandlingsarbetet. Ett annat är att åtgärderna varit för litet förnyelseinriktade och ett tredje att fokus i allt för hög grad lagt på åtgärdsprogram i problemregionen i stället för på möjligheter till tillväxtskapande åtgärder över gränserna.

Vi vill därför föra fram några områden, som vi anser vara av strategisk betydelse för Bergslagens möjligheter att utvecklas.

Bergslagen behöver goda kommunikationer

”Tåg i Bergslagen”, som på socialdemokratiskt initiativ startar i sommar är ett viktigt steg i att bredda arbetsmarknadsregionerna i Bergslagen. Bergslagsområdet, som ligger i anslutning till tillväxtcentra som t ex Örebro och Västerås, behöver bredda och utveckla sin arbetsmarknad både för att få tillgång till personal med specialkompetens till företagen i kommunerna och för att ge familjer och enskilda i bergslagskommunerna en större arbetsmarknad.

Därför spelar både kollektivtrafik och goda vägförbindelser en viktig roll för Bergslagens framtid. Bland strategiska vägar i området finns Bergslagsdiagonalen norr om Örebro och E 18 väster om Örebro mot Karlskoga – Karlstad. Dessa leder ges också tyngd i den plattform för infrastrukturen, som tagits fram av CDUTE – regionen. Vi kräver att kommande infrastrukturproposition innebär kraftiga satsningar på ombyggnad av de aktuella vägarna och en förstärkning av medlen till underhåll och upprustning av vägarna i Bergslagen.

Den omfattande industriproduktion, som nu sker i Bergslagen ställer krav på goda godstransporter om befintliga och nya företag ska få möjlighet att utvecklas. Dagens bergslagsbana har enkelspår och en mycket ojämn standard, som medger begränsad trafik. Vi kräver att bergslagsbanan byggs om för att tillgodose dagens krav för den tunga godstrafiken.

Rättvisa förutsättningar för ny teknik

Utvecklingen i bergslagsområdet kommer att vara beroende av mycket goda kommunikationer via IT. Den måttliga satsningen på statliga stimulan medel utgör ett allvarligt hinder för bredbandsutbyggnaden i

bergslagsområdet. Kommunerna i området brottas med allvarliga ekonomiska problem och deras utrymme för satsningar är mycket begränsade.

Detta riskerar att leda till att Bergslagen i stället för att få nytta av de möjligheter till kommunikation oavsett avstånd, som IT ger riskerar att få en konkurrensnackdel på sikt. En översiktlig analys, som gjorts av möjliga kostnader för Lindesbergs kommun – visar dels att marknaden inte kommer att tillgodose behoven av bredbandskapacitet, dels att investeringarna i kommunen kan komma att uppgå till 200 miljoner. Detta motsvarar kommunens totala kostnad för investeringar under en normal femårsperiod. Behovet av kraftfulla statliga satsningar på IT-kapacitet i områden som Bergslagen kan bli mycket akut inom kort tid.

Kraftfulla satsningar på utbildning och utveckling

Bergslagens möjligheter att attrahera unga människor och erbjuda kvalificerad arbetskraft kommer att spela en avgörande roll för områdets utveckling.

Restaurantutbildningen i Grythyttan är ett intressant exempel på hur en internationellt intressant spetsutbildning inom ett område kunnat utvecklas i en glesbygdskommun och bli attraktiv för ungdomar från hela landet. I hägnet av utbildning och forskning vid universitetsutbildningen börjar nu företag med anknytning till måltiden växa fram i området. Vi efterlyser fler satsningar på spetsutbildning inom strategiska områden i Bergslagen genom att de lärosäten, som har ett särskilt ansvar för bergslagsområdet ges både resurser och utbildningsuppdrag, som säkrar nya utbildningar i området.

Behovet av kvalificerade yrkesarbetare kräver satsningar på olika former av kvalificerad yrkesutbildning. Distansutbildningen måste också utvecklas. Det kräver både full kostnadstäckning för utbildningarna och ett ökat antal platser för decentraliserad utbildning. Erfarenheterna från Masugnen i Lindesberg visar att kommunala lärcentra har en given plats i ett system med en struktur av flexibla utbildningar på de arbetandes villkor och som också kan riktas direkt mot arbetsplatserna. De visar också att det finns goda skäl att inte bara rikta det ekonomiska stödet till utbildning direkt till olika lärosäten och andra utbildningsanordnare, dvs till utbudet. Resurser bör också riktas direkt till kommunerna så att de i samverkan med lokalt närings - och organisationsliv kan efterfråga utbildning, som är anpassad till lokala behov.

Behåll och utveckla strukturfonder i Bergslagen

Det ökade lokala och regionala ansvaret för näringspolitiken måste förenas med riktade pengar för att pröva nya idéer. Strukturfonderna spelar en viktig roll för utveckling och förändring i Bergslagen. Enligt nu gällande beslut kommer strukturfonderna att finnas kvar till år 2006. Vi ser ett betydligt mer långsiktigt behov av satsningar i området. Detta såväl mot bakgrund av de befolkningsprognoser, som gjorts av bland annat den regionalpolitiska kommittén och den insikt, som nu finns om behovet av

långsiktighet och uthållighet, som en framgångsrik strukturomvandling kräver. Vi kräver att vårt parti verkar för att stödet till Bergslagen behålls och utvecklas.

Våga permanenta viktig verksamhet

Med stöd av bland annat strukturfondsmedel har intressanta nya verksamheter byggts upp. Den senaste utvärderingen visade att strukturfonderna bidragit till 2.500 fasta jobb och cirka 400 projektanställningar. Många projekt kan efter en tid finansieras på marknads villkor, medan andra är beroende av ett mer långsiktigt basstöd. Här saknas ofta bra former i det statliga stödsystemet. Det gäller nationellt intressanta verksamheter som Bergslagens Industridesignforum eller de utvecklingsstiftningar, som görs i Karlskoga inom området material –och formningsteknik.

Förnya näringspolitiken

Erfarenheterna från omvandlingsarbetet i bergslagsområdet visar att näringspolitiken kräver nya instrument. Det tekniska kunnandet är ofta högt, medan den svenska näringspolitiken i för ringa grad beaktat behovet av goda nätverk, marknadskunnande, designfrågor, liksom kultursektorns ökade betydelse för framgångar på marknaden.

Säkra basindustrins framtid i Sverige

Basindustrierna i Bergslagen spelar fortfarande en viktig roll för svensk export. Antalet anställda är betydligt lägre än tidigare, men produktionen högre och därmed också kravet på investeringar och kunnande hos de anställda. För många basindustrier spelar energibeskattningen en viktig roll. Vi delar uppfattningen att miljöavgifterna är viktiga för ett ekologiskt uthålligt samhälle, men de får inte ha en sådan utformning att förhållandevis miljövänlig industri i Sverige slås ut till förmån för länder, som ställer mindre höga miljökrav än vårt land. Basindustrierna behöver också stöd i forskning och tillgång till kvalificerade yrkesarbetare.

Starka regioncentra som stöd till utvecklingen i Bergslagen

Goda pendlingsmöjligheter och ett nära samspel med residensstäderna spelar en viktig roll för Bergslagens möjligheter att utvecklas. De regionala flygplatserna i området måste få en sådan kapacitet och goda kommunikationer med kommunerna i bergslagsområdet så att också företag med täta internationella kontakter kan utvecklas och nyetableras i området. Utvecklingen av universitet och högskolor i kommuner som Örebro, Karlstad och Falun - Borlänge spelar en viktig roll också för Bergslagens utveckling.

Aktiv lokaliseringspolitik

Ett aktuellt utredningsförslag inom Domstolsverket föreslår nedläggning av tingsrätterna i Lindesberg och Karlskoga. Fullföljs förslaget leder det till utarmning av viktiga regioncentra i Bergslagen. Med en avveckling av tingsrätterna följer inte bara försämrade service och färre kvalificerade statliga jobb. Det leder i förlängningen också till att kvalificerade privata tjänster försvinner.

Förslaget är inte ensamt. Successivt har olika statliga myndigheter koncentrerat sin verksamhet antingen till storstadsområdena eller till residensstäderna. I många län utarmas också residensstäderna sedan många statliga myndigheter valt centralisering i stället för decentralisering av den statliga verksamheten. Starka länsdelscentra är avgörande för Bergslagens möjligheter att utvecklas och attrahera unga familjer. Den statliga verksamheten är av så strategisk betydelse för dessa kommunhuvudorter och länsdelscentra att det krävs ett radikalt nytänkande, där en decentraliserad lokalisering är huvudalternativet i förändringsarbetet. Myndigheterna måste hitta former för att genom samverkan över geografiska och myndighetsgränser säkra kvalificerad statlig service i t ex bergslagsområdet.

Vi efterlyser också en mer aktiv lokaliseringspolitik för central statlig verksamhet.

Solidarisk finansiering

Många bergslagskommuner brottas med svåra ekonomiska problem till följd av befolkningsminskningar. Man står med en överdimensionerad infrastruktur, skolor byggda för betydligt fler och stora åtaganden för en åldrande befolkning. Den genomsnittliga skattenivån är hög trots att många av kommunerna både nu och tidigare tvingats till drastiska besparingar och i flera fall inte kunna erbjuda invånarna en service, som är självklar i andra kommuner. Särskilt allvarligt är det om kommuner tvingas till så kraftiga nedskärningar i skolverksamheten att det kommer att drabba barnen. Det leder både till att enskilda barn och familjer drabbas och att Bergslagen blir mindre attraktivt för unga familjer. Få faktorer har så stor betydelse för en familjs val av boplatz som förvissningen om att barnen får möjlighet till en bra skolgång.

De kommunalekonomiska problemen i Bergslagen förstärks kraftigt av att kommunerna har att ta ansvar för bostäder, som byggts för en betydligt större befolkning. SABO har i sin rapport "Midnattstimmen" framhållit behov av mycket stora statliga insatser för att täcka framtida förluster om de prognoser den regionalpolitiska kommittén beräknat blir verklighet. Än mer dramatiska framtidsbedömningar gör TCO i sin analys av den framtida regionala utvecklingen. Enligt TCO/SCB:s framskrivningar skulle vissa arbetsmarknadsområden i Bergslagen betydligt mer än halvera sin befolkning om den framtida regionalpolitiken inte lyckas vända trenden.

Den kommunalekonomiska utvecklingen i Bergslagen står i bjärt kontrast till den i storstadsområdena. I stället för att tvingas täcka stora underskott i bostadssektorn kan en kommun som Stockholm sänka en redan låg skatt med hjälp av försäljningar av infrastrukturinvesteringar. Skillnaden mellan storstadens verklighet och den i Bergslagen är effekt av de dramatiska omflyttningar, som nu sker i Sverige.

Sammanfattningsvis föreslår det socialdemokratiska partidistriktet i Örebro län att partikongressen beslutar uppdra åt riksdagsgrupp och regering att verka för

- 1) att godstrafiken från Bergslagen förbättras radikalt genom ombyggnad av Bergslagsbanan, bra vägar och goda pendlingsmöjligheter i bergslagsområdet,
- 2) att staten tar ett reellt ansvar för att det ska bli möjligt att använda modern teknik på likvärdiga villkor i hela landet,
- 3) att regionerna ges resurser och utbildningsuppdrag, som säkrar satsningar på spetsutbildning, yrkesutbildning och kompetensutveckling i Bergslagen, full kostnadstäckning för distansutbildning, långsiktighet och uthållighet i stödet till Bergslagen genom att Sverige bland annat verkar för stöd från strukturfonderna till området också efter år 2006,
- 4) att den statliga budgetpolitiken utvecklas så att den ger utrymme för mer långsiktiga nya åtaganden när goda idéer nått en sådan mognad att de lämnat projektstadiet,
- 5) att innehållet i näringspolitiken breddas så att nya områden som marknadsutveckling, design, kultur och turism ges ett ökat utrymme,
- 6) att staten bidrar till att säkra goda förutsättningar för svensk basindustri,
- 7) att de mindre tingsrätterna bibehålls,
- 8) att satsningar på t ex flygplatser och lärosäten i bergslagslänen genomförs som stöd också till Bergslagens utveckling,
- 9) att den statliga lokaliseringspolitiken förnyas genom samverkan över myndighetsgränser så att kvalificerade statliga tjänster kan säkras i områden som Bergslagen,
- 10) att staten på kort och lång sikt säkrar system för skatteutjämning och särskilt stöd till utsatta kommuner så att alla medborgare oavsett de bor i tillväxt – eller utflyttningskommuner får samma möjligheter till god service.

*Örebro läns socialdemokratiska partidistrikt
Inger Lundberg
Ordförande i distriktsstyrelsen*

Satsning på forskning och utbildning för regional utveckling inom skog och trä i Bergslagen

Garpenberg med omgivning i södra Dalarna anses i utbildningshänseende ha Sveriges bästa övningsskogar och var också lokaliseringsort för högre skoglig utbildning och forskning från år 1915 till år 1996 – i mer än 80 år – då SLUs styrelse beslutade att avveckla verksamheten efter ett oenigt beslut den 5 maj 1995. Detta beslut står i strid med grunderna som finns om decentraliserad högre utbildning och forskning. SLUs verksamhet i Garpenberg hade under dessa 80 år vunnit respekt och även internationell uppmärksamhet i forskningsvärlden. I samband med att SLU avvecklade sin verksamhet i Garpenberg blev Högskolan Dalarna 1996 ny huvudman för högre skoglig- och träteknisk utbildning och forskning i regionen. Högskolan Dalarna driver två utbildningsprogram (120 p) med träteknisk inriktning, ett ingenjörsprogram och ett kandidatprogram med ekonomisk inriktning. Det första årets undervisning är förlagd till Garpenberg och resterande två år till Borlänge.

Ingenjörsutbildningen är inriktad mot trä och träförädling med en bredd som även omfattar skogsbruk och ekonomi. Det trätekniska ekonomiprogrammet fokuserar på slutskedet i processen från trä till kund och då framför allt marknadsföring av träprodukter. Utbildningens inriktning är således anpassad till det stora behov av utbildade akademiker som föreligger i en bransch som är av mycket stor ekonomisk betydelse för bergslagsregionen. Arbetsmarknaden är mycket god för de studenter som hittills examinerats, vilket pekar på en stor brist på specialister inom träsektorn.

Högskolan Dalarna har jämfört med de större universiteten mycket små resurser för utveckling av sina forsknings- och utbildningsområden. Tidigare när SLU var närvarande i Garpenberg fanns det en omfattande resurs för satsningar inom skog och trä. Garpenberg var då en arbetsplats med cirka 200 anställda inom forskning och utbildning. Idag omfattar verksamheten elva anställda i Garpenberg och sex anställda i Borlänge. Förutom denna forsknings- och utbildningsanknutna personal, finns idag cirka 25 yrkesverksamma personer i Garpenberg.

Högskolan Dalarna har, förutom sitt utbildningsuppdrag, också ett uppdrag att genom forskning och utbildning, utveckla de för bergslagsregionen kännetecknande råvarorna skog och malm. Uppdraget har visat sig svårt att genomföra inom den skogliga sektorn utan ett riktat statligt stöd till området. De fasta resurser som den skogliga institutionen har idag täcker cirka 15 procent av institutionens kostnader. Det är en alltför

låg nivå för att inom regionen långsiktigt kunna utveckla detta utbildnings- och forskningsområde.

Merparten av institutionens kostnader söks således via forskningsfonder och kortare uppdrag. Detta splittrar verksamheten, ger kortsiktighet och små möjligheter till expansion. Sammanlagt är behovet stort för en kraftfull satsning på området för att skapa en plattform för större långsiktighet. Det är detta som i hög grad skulle gynna regionens framtida industriella utveckling inom området skog och trä.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställes till partikongressen:

- 1) att statliga utbildnings- och forskningsresurser tillförs för en profil-satsning för kraftfull utveckling inom området skog och trä i Garpenberg och Högskolan Dalarna, där de naturliga förutsättningarna finns för regional utveckling inom det skogliga området.

Rolf Stoltz, Hedemora

Hedemora Arbetarekommun antog motionen som sin egen vid möte den 23 april 2001.

MOTION 858

LERUMS ARBETAREKOMMUN

Dagligvaruförsörjning

Butiksdöden breder ut sig mer och mer samtidigt som allt fler stormarknader byggs. Under år 2000 förlorade 84 orter sin enda kvarvarande livsmedelsbutik. Enbart i Lerums kommun lades 4 livsmedelsbutiker ner. Glesbygdverket har slagit larm om situationen i glesbygd men den dåliga dagligvaruförsörjningen är inte längre en fråga enbart för glesbygden utan har drabbat t.o.m. storstädernas förorter.

Fler stormarknader anses stärka konkurrensen och sänka livsmedelspriserna. Det är dags att också föra in i debatten frågan om för vilka denna konkurrens i realiteten stärks.

Stora kommuner anser att det är bra med stormarknader. Helst en vid varje infart till kommunen. Att kommunerna intill kanske blir av med sina affärer bryr man sig inte om. När sedan alla andra butiker slagits ut så är det också slut med priskonkurrensen.

Ännu mindre tas hänsyn till alla dem som inte har egen bil för att kunna komma till det nya kommersiella paradiset. Gamla, ensamstående med barn och lågavlönade blir helt beroende av s.k. servicebutiker eller bensinstationens utbud. Dessa båda kategorier har oftast skyhöga priser. Konsumentverket har dessutom räknat ut att i många fall så äts de billigare priserna i stormarknaden upp av bilkostnaden för att ta sig dit. Färdtjänstkostnaderna för den som måste utnyttja den servicen blir höga

både för den enskilde och för kommunen. Räknar man dessutom in restider och miljöaspekten så försvinner prispressargumentet helt och hållet.

Argumentet att kunna handla via Internet håller inte heller. Dels finns den möjligheten inte överallt och alla har inte hemdatorer, dels får man betala för hemtransporten.

För dem som är hårdast drabbade måste någon form av stöd införas. Gamla och handikappade skall inte behöva använda en att större del av sina ofta blygsamma inkomster för att kunna handla mat. Stödet kan utformas så att man preciserar hur restiden högst får vara. Hänsyn måste också tas till om det finns tillfredställande allmänna kommunikationer.

Med hänvisning till det ovan anförda föreslås kongressen besluta att partiet skall verka för:

- 1) ett transportstöd med ovanstående inriktning

Jan Karlsson

St. Lundby Socialdemokratiska förening

Motionen antagen som sin egen vid Lerums Socialdemokratiska Arbetarekommuns medlemsmöte den 23 april 2001.

MOTION 859

SVENLJUNGA ARBETAREKOMMUN

Införande av en statlig investeringsbudget för infrastruktursatsningar

Det budgetsysteem som nu tillämpas av staten med ett utgiftstak och med enbart driftsbudget har många fördelar inte minst då det gäller att behålla förtroendet för den svenska ekonomin och därmed behålla en låg ränta. Den har dock en allvarlig avsida. Den hindrar i onödan angelägna investeringar.

Som det nu är kan överskott i statens inkomster enbart användas till återbetalning av statsskulden eller att sänka skatter.

Det vore ur samhällsekonomisk synpunkt rimligare att avsätta en del av det tillfälliga budgetöverskott som uppkommer för framtida investeringar i tex. infrastruktur.

Investeringar som också framtida generationer har glädje av. Investeringar som i framtiden skapar arbete, ger säkerhet och bättre miljö samt möjliggör landsbygdens kraft att utvecklas.

Vi tänker då i första hand på väg och järnvägs investeringar (som tex. R-40 och Götalandsbanan). Vi tänker också på reparation och beläggningar av (tex. Sjuhäradsbygdens) alla grusvägar som nu är trafikfarliga

och hindrar både boende och småföretagande på landsbygden.

Vi anser att det är hög tid att reformera det statliga budgetsystemet. På samma sätt som kommunerna idag arbetar med både en investerings- och en driftsbudget bör det införas en särskild investeringsbudget vid sidan av driftsbudgeten i den statliga budgeten.

Med hänvisning till ovan förda föreslås:

att Svenljunga arbetarekommun antar motionen som sin egen och sänder den till SAP:s kongress,

- 1) att kongressen föreslår införande av en statlig investeringsbudget för att möjliggöra större framtida investeringsåtaganden på tex. infrastrukturen.

Sonja Fransson riksdagsledamot ordf. i arbetarekommunen i Svenljunga

*Gunnar Andersson kommunstyrelseledamot
samt ledamot i arbetarkommunen i Svenljunga*

Vid medlemsmöte den 23 april med Svenljunga Arbetarekommun beslutade mötet att anta motionen som sin egen och sända den till partikongressen.

MOTION 860

KALMAR PARTIDISTRIKT

Infrastruktur

Europa påminner i dag väldigt lite om Europa för femton år sedan. Berlinmuren är borta. De forna satelliterna under Sovjetimperiet är demokratier, om än sköra. Tyskland har återförenats. Detta ger förutsättningar för en helt annorlunda anda av samförstånd, handel och infrastruktur i vår del av Europa. Sveriges inträde i den europeiska unionen har inneburit att regionens roll har ökat.

Runt vår del av Östersjön bor det 50 miljoner människor inom en radie av 35 mil. I detta område finns det en potential för ekonomisk utveckling som kommer att överträffa hela efterkrigsperiodens utveckling för regionen. I detta sammanhang måste det betonas att det som är bra för södra Sverige är bra för nationen Sverige och för hela södra Östersjöregionen. Genom riksdagens utredningstjänst har vi erhållit ett objektiva material som klart visar att södra Sverige har fått stå tillbaka när det gäller infrastrukturen. Nödvändiga satsningar har flyttats i tid, anslagen har minskat och resurser avsedda för södra Sverige har i stället använts för satsningar i andra delar av landet.

Denna utveckling måste brytas. För att öka tillväxten och utnyttja södra Sveriges strategiska läge i södra Östersjöregionen måste staten nu

satsa ordentliga resurser på infrastrukturen. Man måste också vara beredda att pröva nya lösningar som innebär både lånefinansiering och så kallade PPP-lösningar.

De projekt i södra Sverige som vi anser mest angelägna är följande satsningar:

Västkustbanan och passagen och Hallandsåsen

Västkustbanans hela utbyggnad och standard har stor betydelse för att knyta ihop såväl de båda storregionerna Skåne och Västra Götaland som i ett ännu större perspektiv – Oslo och Köpenhamn.

Det är av stor vikt att Västkustbanan färdigställs för den framtida järnvägstrafiken, såväl i regionen som landet som helhet. För att utveckla tågtrafiken måste tunneln genom Hallandsåsen färdigställas inom de miljömål som gäller.

Västkustbanan fullt utbyggt inklusive genomfart genom Hallandsåsen är sannolikt den ekonomiskt mest lönsamma infrastruktursatsningen av alla. Hittills gjorda investeringar börjar först ge avkastning när hela banan står färdig.

Socialdemokraterna i södra Sverige har en mycket bestämd mening att projektet ska färdigställas mycket snabbare än den plan som nu ligger.

Europaväg 4

För några år sedan beslutade riksdagen att E 4 ska ha motorvägsstandard. På sträckan (Malmö) Helsingborg-Stockholm är det fortfarande några sträckor som inte är utbyggda. I vår region handlar det om sträckor vid Ljungby och Markaryd - Örkelljunga. Dessa sträckor blir nålsögon som kan bli direkt livsfarliga. Statistiken över allvarliga olyckor på dessa sträckor förskräcker och motiverar en högprioritering av tidigare fattade beslut. Det finns fog för att tro att utnyttjandet av den fasta förbindelsen över Öresund också blir bättre med en fullt utbyggd E 4

Europaväg 22 såväl som Blekinge kustbana knyter samman de östra delarna av södra Sverige med den kontinentala infrastrukturen. Båda dessa objekt har hög prioritet. Oavsett om passagen ska ske via Öresundsbron eller via Östersjöpassagen Karlskrona, Ystad eller Trelleborg.

På flera avsnitt av E 22:an är det planerat för motorväg och på andra avsnitt krävs utbyggnad till motortrafikled. Argumentationen gällande utnyttjandet av bron över Öresund är analog med såväl Västkustbanan som E 4:an. Projekt E 22 skulle med fördel kunna bli ett pilotprojekt där man prövar alternativa finansieringsmetoder.

I samband med vårpropositionen beslutades att planeringen för en elektrifiering av Blekinge kustbana omgående ska påbörjas så att en elektrifiering kan genomföras med början 2004. Att så sker är viktigt för att möjliggöra ett samverkande och effektivitets- och miljömål.

Södra stambanan

Utvecklingen av södra stambanan som en av vårt lands huvudleder för

miljövänlig och effektiv trafik måste säkras.

I samverkan har ett antal kommuner i Småland och Skåne samarbetat med bland annat IKEA kring en tydlig utvecklingsstrategi för stambanan, vilken fått ett brett stöd inom södra Sverige. Huvudtankarna bakom projektet "Stambanan.com" är att bygga bort såväl flaskhalsar som att skapa genande länkar på hela sträckan Stockholm – Malmö. Allt för att effektivare få fram de tunga och många godstransporterna, men även klara en snabbare persontrafik. Projektet har visat att det är klart möjligt, med relativt sett små nya infrastrukturmedel, att åstadkomma en restid på cirka 3 timmar på sträckan Stockholm – Malmö.

Genom denna effektivisering skulle järnvägen kunna framstå som ett allt mer miljövänligt och effektivare transportalternativ. För både person- och godstrafik.

Kust till kustbanan

Att knyta samman östra och västra Sverige med snabbare och effektivare tågtransporter är helt avgörande inte bara för att ge människor möjlighet till arbetspendling mellan olika delsträckor. Det ger också tågtrafiken en möjlighet att på allvar ta upp kampen med kampen med lastbilstransporterna.

Kommunikationerna fungerar tillfredställande i nord-sydlig riktning i vårt land, även om det finns viktiga investeringsbehov vid dessa bansträckor, måste förbättringar göras i öst- västlig riktning. I de partidistrikt vi representerar, vill vi peka på sådana behov på följande sträckor Kalmar – Växjö – Karlskrona, samt Halmstad – Markaryd – Hässleholm.

Rejäl satsning

I den här motionen har vi påtalat behovet av nationella satsningar i södra Sverige. Vi har konstaterat att det finns stora brister i vårt kommunikationsnät. Dessa behov finns dock även i övriga delar av landet, för att Sverige ska klara konkurrenskraften krävs därför en kraftfull satsning i hela landet. För att inte tappa utvecklingspotential måste dessa satsningar ska snart och då kan alternativa finansieringar vara en lösning.

Mot bakgrund av ovanstående förslag föreslås kongressen besluta:

- 1) att partistyrelsen och riksdagsgruppen aktivt arbetar för att genomföra en rejäl satsning på infrastruktur under de närmaste åren
- 2) att ställa sig positiv till alternativa finansieringslösningar som ett komplement för att åstadkomma en kraftig utbyggnad av järnvägar och vägar.

Socialdemokraterna i Kalmar län

En hållbar infrastruktursutveckling och en hållbar transportpolitik

I Kommunikationskommitténs slutbetänkande fastslogs ett antal trafikpolitiska mål:

1. Ökad välfärd, sysselsättning och konkurrenskraft
2. God miljö
3. Säker trafik
4. Tillgängligt transportsystem
5. Positiv regional utveckling

Det krävs långsiktighet och vision i det politiska tänkandet för att uppnå de trafikpolitiska målen. De politiska besluten måste präglas av uthållighet och ge infrastrukturen en stabil grund för investeringar och utveckling. Tyvärr kan vi konstatera att så inte är fallet. Såväl Vägverket som Banverket har drabbats av minskade anslag som lett till att viktiga investeringar i ny infrastruktur uteblivit. Även välbehövliga åtgärder för drift och underhåll har fått läggas åt sidan.

Trafikoperatörerna, såväl SJ som GREEN Cargo har gjort stora satsningar i maskinparken, men på grund av avsaknaden av en stabil infrastrukturpolitik under senare år är riskerna att effekten av gjorda investeringar uteblir och att de trafikpolitiska målen inte kan uppnås.

Några exempel på uteblivna investeringar är citytunneln i Malmö, utbyggnaden av Västkustbanan, Nyköpingslänken m fl.

Investeringar och underhåll av vårt vägnät krävs för att vi skall uppleva "Nollvisionen" att ingen skall avlida på våra vägar.

Vi föreslår kongressen besluta:

- 1) att de fem trafikpolitiska målen skyndsamt förverkligas
- 2) att anslagen till infrastruktur uppräknas till minst 98 års nivå
- 3) att högprioritering sker på redan planerade och projekterade infrastrukturssatsningar
- 4) att förverkligandet av "Nollvisionen" får högsta prioritet

Eva Sjöstedt

SEKO S-förening i Malmö

Malmö Arbetarekommuns representantskap har vid sitt sammanträde den 3 maj beslutat att översända motionen till den 34:e partikongressen som enskild.

Infrastruktur

Hela landet behöver goda kommunikationer, men en del regioner behöver det mer än andra för att kunna utvecklas. De s.k. Skogslänen ska kunna ses som en sådan sammanhållen region som behöver förbättra och utveckla sina kommunikationer för att överleva i en allt mer föränderlig tid.

Vi i skogslänen, kräver inte bättre förutsättningar än andra men vi kräver att förutsättningar skall vara lika i hela landet. Vi tror att om skogslänen får fullgoda kommunikationer till sina basnäringar och övrigt näringsliv så gynnar det hela Sverige.

Att satsa på vägar, järnvägar, flyg, post och telekommunikationer är kanske den viktigaste regionalpolitik som kan föras för att utveckla skogslänen.

För att våra basnäringar skall vara konkurrenskraftiga på världsmarknaden behövs bra vägar som är framkomliga året runt, alltså är tjälsäkring ett måste.

Men det behövs även en allmän upprustning av vägarna eftersom underhållet har varit britsfälligt under väldigt lång tid vilket medfört att en omfattande kapitalförstöring pågår varje dag om inget görs.

Denna kapitalförstöring måste stoppas nu!

Människorna i skogslänen orkar inte den börda som en eventuell överföring av allmänna vägar till s.k. enskilda vägar innebär. Skrota utredningen om enskilda vägar som pågår! Staten måste ta sitt ansvar för de lågtrafikerade vägarna och samtidigt förbättra stödet till befintliga enskilda vägar som finns i skogslänen.

Vid förbättringar och ombyggnader eller nybyggande av det svenska vägnätet är det mycket angeläget att trafiksäkerhet ges en väsentligt större utrymme än tidigare, 0-visions tanken får inte överges utan måste utvecklas.

Landsvägstransporter är viktiga, men järnvägstransporter är att föredra när det gäller transporter över långa avstånd av framförallt miljöskäl. Men vi behöver inte fler järnvägar utan väsentligt bättre och effektivare utnyttjande av den spårbundna trafiken så den kan vara konkurrenskraftig på transportmarknaden.

Flyget är överlägset när det gäller persontransporter över stora avstånd men den svenska prisbilden på inrikesflyget måste sänkas. Konkurrensen är för liten varför en prisreglering måste införas som gynnar det svenska samhället.

Servicen till människor och företag måste förbättras i skogslänen när det gäller telekommunikation. Historiskt har staten tagit fullt ansvar när det gäller telekommunikationer, så är det inte längre, kommunerna förut-

sätts ta ett mycket stort ansvar när det gäller bredband i glesbygd.

Många små kommuner i skogslänen riskerar att bli efter i dessa infrastruktur-satsningar på grund av svag kommunal ekonomi och riktigt komma på efterkälken i kunskapsamhället.

Staten måste ta ett större ansvar och garantera utbyggnad av denna nya bredbandsteknik så att alla kommuner till fullo får tillgång till denna nya teknik.

Staten måste på ett tillfredsställande sätt, se till att postservicen med kassa- och betalningsservice upprätthålls även i glesbygd.

Staten måste också se till att det nya 3G-nätet täcker hela Sverige. Genom att satsa på goda kommunikationer i hela landet gynnas Sverige i det globala samhälle som nu växer fram nu och i framtiden.

Jag föreslår att kongressen fattar följande beslut och ger partistyrelsen följande uppdrag:

- 1) att förverkliga en trafikpolitik som har försumrats under lång tid av år och där det svenska vägnätet får det underhåll och förbättringar som det så väl behöver över hela landet och där tjälsäkringsarbetet i skogslänen ges företräde så att standarden blir lika hela Sverige,
- 2) att trafiksäkerhetsarbetet genomsyrar alla förbättringar i det svenska vägnätet,
- 3) att överföringen av allmänna vägar till att bli enskilda vägar stoppas,
- 4) att trafikarbetet i järnvägsnätet effektiviseras så att den klarar konkurrensen på trafikmarknaden och kan ta över större godsmängder på långa avstånd och därmed förbättra miljön,
- 5) att verka för bättre konkurrens inom flyget på inrikeslinjerna samt se över möjligheterna att prisreglera flyget om inte marknaden klarar av det själv.
- 6) att staten har ansvar för tele-, bredbands-, 3G – näten och byggs ut över hela landet så att de små kommunerna inte missgynnas och att tillfredsställande postservice upprätthålls i alla kommuner.

Anders Mikaelsson

Ånge Socialdemokratiska Arbetarkommun har vid möte den 26 maj 2001 beslutat att anta motionen som sin egen.

MOTION 863

SÖDRA ÄLVSBOGS PARTIDISTRIKT

Kraftfulla åtgärder på infrastruktur

Kommunikation blir allt viktigare i dagens samhälle. Sedan informationsteknikens utveckling har det blivit ännu tydligare att människor har

ett behov av att mötas. För invånarna i Västra Götaland är möjligheter-na till att resa en förutsättning för ett gott liv. Resande möjliggör arbete, utbyten, studier på annan ort och skapar nya erfarenheter. Ökade möj-ligheter att ta sig fram på vägar och järnvägar gör också att företaget kan rekrytera fler människor från olika delar av regionen som bidrar till fler livskraftiga företag.

Tyvär har infrastrukturen varit ett eftersatt område det senaste decen-niet. Uteblivna satsningar och anslag till underhåll har satt sina tydliga spår i hela landet, inte minst i Västra Götaland. För att kunna svara upp mot de nya transportbehoven och för att Västra Götaland ska kunna fortsätta att bygga ett samhälle för välfärd krävs det en kraftfull satsning på vägar och järnvägar. Med nuvarande nivåer på anslagen kommer redan planerade och nödvändiga satsningar att dröja ytterligare 25 år.

Infrastrukturen är ett nationellt problem, många regioner i Sverige skulle få en mer effektiv arbetsmarknad, bekvämare resor, större utveck-lingsmöjlighet samt säkrare järnvägar och vägar om infrastrukturen för-bättrades. Det handlar om s k regionförstoring, om att knyta ihop olika geografiska områden för att skapa en mer dynamisk arbetsmarknad.

Västsverige som exempel

Västsverige är ett exempel på hur de dåliga kommunikationerna drab-bar personer och näringslivet. Sverige förlorar idag tillväxt då Västsveriges möjligheter för att skapa nya företag och arbetstillfällen inte utnyttjas full ut på grund av stora brister i transportinfrastrukturen. Västsverige är Sveriges största transportregion och har ett stort tryck på både person- och godstrafiken. Här finns Skandinaviens största hamn och den enda med transocean trafik, men det finns inte motsvarande inlandsinfrastruktur. Det är ett stort problem för Västsverige, men fram-för allt för företag från andra delar av Sverige som transporterar sina varor genom Västra Götaland och via Göteborgs hamn. De dåliga kom-munikationerna i Västsverige påverkar på detta sätt hela landet negativt.

För att gå in lite mer på vad det är som behövs åtgärdas just i Västsverige följer här en kortfattad analys av läget.

De västsvenska järnvägarna har idag på många sträckor ingen chans att konkurrera med vägarna. För att få ett modernt och effektivt järnvägs-system som klarar pendling, långväga persontrafik och godstrafik krävs en kraftfull utbyggnad av järnvägs-systemet. Många linjer består av enkelspår och har en föråldrad standard som är oacceptabel. Kapacitetsproblemen på järnvägssidan i och runt Göteborg är, enl Banverkets studie, de mest utbredda i landet. Tågpendeltrafik är kanske det mest effektiva sättet att åstadkomma en regionförstoring. Ett stort hinder för att åstadkomma detta är säckstationen i Göteborg.

Upprustningen av järnvägarna är också en nödvändighet för att kunna skapa en hållbar utveckling och en god miljö, nationellt som regionalt. Vi måste ge förutsättningar för varustransporterna att lastas på tåg istället för på lastbilar.

Vägarna i Västsverige är generellt av dålig standard, det gäller såväl riksvägarna, länsvägarna och den sk finmaskiga vägnätet. En upprustning och utbyggnad av vägnätet är nödvändig för att göra det möjligt för person- och godstrafiken att överhuvudtaget ta sig fram på vissa vägar, Dalsland har t ex procentuellt fler km tjälskadade vägar än hela Norrland. Men framför allt fungerar den dåliga västsvenska vägstandarden som en flaskhals för utvecklingen, både på nationell och regional nivå. Inte minst måste det ske en upprustning för att öka trafiksäkerheten.

Infrastrukturen handlar inte bara om järnvägar och vägar. I Västra Götaland finns det ett beräknat infrastrukturbehov när det gäller flyg och sjöfart på 5-7 Mdr kr (inkl ny landningsbana på Landvetters flygplats). Det handlar om att bygga ut flygplatsterminaler, om att fördjupa samt bredda farleder till Göteborgs hamn, samt att upprusta infrastrukturen i Trollhätte kanal.

Behovet av investeringar i en bättre infrastruktur för kommunikationer i Västsverige är väldokumenterat. Motiven är klara och entydiga, och återspeglas bland annat i den omfattande utvecklingsstrategi (RUS) som Västra Götalandsregionen har tagit fram för den närmaste tioårsperioden med stor enighet. I strategin beräknar Västra Götalandsregionen att omkring 50 miljarder kr behöver investeras i infrastrukturen de närmaste 10 åren. Det motsvarar kostnaden för de nödvändiga infrastruktur-satsningar som regionens olika delar är beroende av för att kunna utvecklas, både vad gäller enskilda människor och näringslivets situation. Det är mycket pengar, men även med den summan kommer prioriteringar att bli nödvändiga.

Sammanfattning av de nödvändiga investeringsbehoven (mkr) inom resp sektor inom Västra Götaland:

Sektor	Från
Flyg	500
Sjöfart	1 500
Nationella vägar	19 000
Stomjärnvägar	19 000
Regional transportinfrastruktur	10 000
Totalt, avrundat	50 000

En hållbar och trafiksäker framtid

Viljan att åstadkomma ett hållbart och miljövänligt samhälle leder ofrånkomligen till åtgärder som stärker kollektivtrafiken och järnvägsnätet. För den skull ska inte värdet av effektiva trafikflöden på vägarna underskattas ur miljösynpunkt. Insatser för att utveckla bränslesnåla motorer och alternativ till nuvarande drivmedel spelar en helt avgörande roll för att reducera biltrafikens negativa påverkan på miljön. Ett strategiskt vägval i detta sammanhang gäller trafikslag för gods-/varutranspor-

ter inom och genom regionen. För närvarande ökar tunga varutransporter på vägarna istället för att lyftas upp på järnvägen på grund av stora kapacitetsbrister i järnvägsnätet. För att skapa sådana möjligheter fordras dels ökade möjligheter till långväga kombitransporter av gods på järnväg dels investeringar i terminaler för omlastning av gods mellan olika trafikslag.

Kollektivtrafiken och bättre järnvägstransporter stärker tryggheten i trafiken i allmänhet. Problemen återfinns främst på vägarna, och här talar statistiken för Västra Götaland sitt tydliga språk. I Västsverige finns 1/3-del av de farligaste vägarna i hela landet. Ett nationellt program för ökad trafiksäkerhet gäller sedan i fjol, och nollvisionen utgör det långsiktiga målet. Investeringar i vägnätet blir då också ofrånkomliga delar av det samlade programmet.

Alternativa finansieringsformer

När det gäller finansieringen av infrastrukturen sker det oftast med traditionell anslagsfinansiering. Det vill säga att ett projekt finansieras av statsbudgeten direkt under själva byggnadstiden med direktavskrivning på investeringen. Den belastar därför statens budget de år som investeringen genomförs.

Vi menar att det är dags att omvärdera sättet att finansiera vägar och järnvägar. De stora behov vi har idag blir svårt att täcka i den nuvarande finansieringsformen. Med tanke på alla krav på utbyggnad av infrastrukturen är det rimligt att dessa projekt inte betalas på en gång och i sin helhet belastar årsbudgeten. De järnvägar och vägar som vi ska bygga nu kommer även nästa generation att kunna dra nytta av. Vi ser positivt på att fler projekt kommer till stånd som helt eller delvis finansieras på ett annorlunda sätt med s k finansiering genom partnerskap eller andra alternativa finansieringslösningar.

Det är dags att tydligt ta ställning till alternativa lösningar för satsningar på infrastrukturen och att staten i sin budget ser satsningar på infrastruktur som en investering och inte enbart som en driftskostnad.

En mycket kraftfull satsning

I den här motionen har vi talat om det nationella behovet av satsningar ur Västsveriges perspektiv. Vi kan konstatera att det finns stora brister i Västsveriges kommunikationsnät som hotar välfärden i Västra Götaland om inte satsningar görs snarast. På andra håll i landet finns det också stora och berättigade krav. För att Sverige ska vara en bra plats att bo på och konkurrenskraftigt måste en kraftfull satsning och modernisering av infrastrukturen göras som gynnar hela Sverige. För att inte gå miste om stora utvecklingsmöjligheter måste dessa satsningar starta omedelbart.

Mot bakgrund av ovan föreslås partikongressen besluta:

- 1) att partistyrelsen får i uppdrag att föreslå åtgärder som innebär en mycket kraftfull satsning på investeringar i infrastrukturen under den kommande tioårsperioden
- 2) att partistyrelsen uppmärksammar var som angivits i denna motion angående standarden och behoven på infrastrukturen i Västra Götaland
- 3) att partistyrelsen föreslår regeringen att pröva alternativa finansieringslösningar för att möjliggöra en snabb och kraftfull utbyggnad av järnvägar och vägar .

Södra Älvsborgs partidistrikt

MOTION 864

BOHUSLÄNS PARTIDISTRIKT

Kraftfulla åtgärder på infrastruktur

Kommunikation blir allt viktigare i dagens samhälle. Sedan informationsteknikens utveckling har det blivit ännu tydligare att människor har ett behov av att mötas.

För invånarna i Västra Götaland är möjligheterna till att resa en förutsättning för ett gott liv. Resande möjliggör arbete, utbyten, studier på annan ort och skapar nya erfarenheter. Ökade möjligheter att ta sig fram på vägar och järnvägar gör också att företag kan rekrytera fler människor från olika delar av regionen som bidrar till fler livskraftiga företag.

Tyvär har infrastrukturen varit ett eftersatt område det senaste decenniet. Uteblivna satsningar och anslag till underhåll har satt sina tydliga spår i hela landet, inte minst i Västra Götaland. För att kunna svara upp mot de nya transportbehoven och för att Västra Götaland ska kunna fortsätta att bygga ett samhälle för välfärd krävs det en kraftfull satsning på vägar och järnvägar. Med nuvarande nivåer på anslagen kommer redan planerade och nödvändiga satsningar att dröja ytterligare 25 år.

Infrastrukturen är ett nationellt problem, många regioner i Sverige skulle få en mer effektiv arbetsmarknad, bekvämare resor, större utvecklingsmöjlighet samt säkrare järnvägar och vägar om infrastrukturen förbättrades. Det handlar om s k regionförstoring, om att knyta ihop olika geografiska områden för att skapa en mer dynamisk arbetsmarknad.

Västsvrige som exempel

Västsvrige är ett exempel på hur de dåliga kommunikationerna drabbar personer och näringslivet. Sverige förlorar idag tillväxt då Västsvriges möjligheter för att skapa nya företag och arbetstillfällen inte utnyttjas full ut på grund av stora brister i transportinfrastrukturen. Västsvrige är Sveriges största transportregion och har ett stort tryck på

både person- och godstrafiken. Här finns Skandinavians största hamn och den enda med transocean trafik, men det finns inte motsvarande inlandsinfrastruktur. Det är ett stort problem för Västsverige, men framför allt för företag från andra delar av Sverige som transporterar sina varor genom Västra Götaland och via Göteborgs hamn. De dåliga kommunikationerna i Västsverige påverkar på detta sätt hela landet negativt.

För att gå in lite mer på vad det är som behövs åtgärdas just i Västsverige följer här en kortfattad analys av läget.

De västsvenska järnvägarna har idag på många sträckor ingen chans att konkurrera med vägarna. För att få ett modernt och effektivt järnvägs-system som klarar pendling, långväga persontrafik och godstrafik krävs en kraftfull utbyggnad av järnvägs-systemet. Många linjer består av enkelspår och har en föråldrad standard som är oacceptabel. Kapacitetsproblemen på järnvägssidan i och runt Göteborg är, enligt Banverkets studie, de mest utbredda i landet. Tågpendeltrafik är kanske det mest effektiva sättet att åstadkomma en regionförstoring. Ett stort hinder för att åstadkomma detta är säckstationen i Göteborg.

Upprustningen av järnvägarna är också en nödvändighet för att kunna skapa en hållbar utveckling och en god miljö, nationellt som regionalt. Vi måste ge förutsättningar för varustransporterna att lastas på tåg istället för på lastbilar.

Vägarna i Västsverige är generellt av dålig standard, det gäller såväl riksvägarna, länsvägarna och den sk finmaskiga vägnätet. En upprustning och utbyggnad av vägnätet är nödvändig för att göra det möjligt för person- och godstrafiken att överhuvudtaget ta sig fram på vissa vägar, Dalsland har till exempel procentuellt fler km tjälskadade vägar än hela Norrland. Men framför allt fungerar den dåliga västsvenska vägstandarden som en flaskhals för utvecklingen, både på nationell och regional nivå. Inte minst måste det ske en upprustning för att öka trafiksäkerheten.

Infrastrukturen handlar inte bara om järnvägar och vägar. I Västra Götaland finns det ett beräknat infrastrukturbehov när det gäller flyg och sjöfart på 5-7 Mdr kr (inkl ny landningsbana på Landvetters flygplats). Det handlar om att bygga ut flygplatsterminaler, om att fördjupa samt bredda farleder till Göteborgs hamn, samt att upprusta infrastrukturen i Trollhätte kanal.

Behovet av investeringar i en bättre infrastruktur för kommunikationer i Västsverige är väldokumenterat. Motiven är klara och entydiga, och återspeglas bland annat i den omfattande utvecklingsstrategi (RUS) som Västra Götalandsregionen har tagit fram för den närmaste tioårsperioden med stor enighet. I strategin beräknar Västra Götalandsregionen att omkring 50 miljarder kr behöver investeras i infrastrukturen de närmaste 10 åren. Det motsvarar kostnaden för de nödvändiga infrastruktur-satsningar som regionens olika delar är beroende av för att kunna utveck-

las, både vad gäller enskilda människor och näringslivets situation. Det är mycket pengar, men även med den summan kommer prioriteringar att bli nödvändiga.

Sammanfattning av de nödvändiga investeringsbehoven (mkr) inom resp sektor inom Västra Götaland:

Sektor	Från
Flyg	500
Sjöfart	1 500
Nationella vägar	19 000
Stomjärnvägar	19 000
Regional transportinfrastruktur	10 000
Totalt, avrundat	50 000

En hållbar och trafiksäker framtid

Viljan att åstadkomma ett hållbart och miljövänligt samhälle leder ofrånkomligen till åtgärder som stärker kollektivtrafiken och järnvägsnätet. För den skull ska inte värdet av effektiva trafikflöden på vägarna underskattas ur miljösynpunkt. Insatser för att utveckla bränslesnåla motorer och alternativ till nuvarande drivmedel spelar en helt avgörande roll för att reducera biltrafikens negativa påverkan på miljön. Ett strategiskt vägval i detta sammanhang gäller trafikslag för gods-/varutransporter inom och genom regionen. För närvarande ökar tunga varutransporter på vägarna istället för att lyftas upp på järnvägen på grund av stora kapacitetsbrister i järnvägsnätet. För att skapa sådana möjligheter fordras dels ökade möjligheter till långväga kombitransporter av gods på järnväg dels investeringar i terminaler för omlastning av gods mellan olika trafikslag.

Kollektivtrafiken och bättre järnvägstransporter stärker tryggheten i trafiken i allmänhet. Problemen återfinns främst på vägarna, och här talar statistiken för Västra Götaland sitt tydliga språk. I Västsverige finns 1/3-del av de farligaste vägarna i hela landet. Ett nationellt program för ökad trafiksäkerhet gäller sedan i fjol, och nollvisionen utgör det långsiktiga målet. Investeringar i vägnätet blir då också ofrånkomliga delar av det samlade programmet.

Alternativa finansieringsformer

När det gäller finansieringen av infrastrukturen sker det oftast med traditionell anslags-finansiering. Det vill säga att ett projekt finansieras av statsbudgeten direkt under själva byggnadstiden med direktavskrivning på investeringen. Den belastar därför statens budget de år som investeringen genomförs.

Vi menar att det är dags att omvärdera sättet att finansiera vägar och järnvägar. De stora behov vi har idag blir svårt att täcka i den nuvarande finansieringsformen. Med tanke på alla krav på utbyggnad av infrastrukturen är det rimligt att dessa projekt inte betalas på en gång och i sin hel-

het belastar årsbudgeten. De järnvägar och vägar som vi ska bygga nu kommer även nästa generation att kunna dra nytta av. Vi ser positivt på att fler projekt kommer till stånd som helt eller delvis finansieras på ett annorlunda sätt med s k finansiering genom partnerskap eller andra alternativa finansieringslösningar.

Det är dags att tydligt ta ställning till alternativa lösningar för satsningar på infrastrukturen och att staten i sin budget ser satsningar på infrastruktur som en investering och inte enbart som en driftskostnad.

En mycket kraftfull satsning

I den här motionen har vi talat om det nationella behovet av satsningar ur Västsveriges perspektiv. Vi kan konstatera att det finns stora brister i Västsveriges kommunikationsnät som hotar välfärden i Västra Götaland om inte satsningar görs snarast. På andra håll i landet finns det också stora och berättigade krav. För att Sverige ska vara en bra plats att bo på och konkurrenskraftigt måste en kraftfull satsning och modernisering av infrastrukturen göras som gynnar hela Sverige. För att inte gå miste om stora utvecklingsmöjligheter måste dessa satsningar starta omedelbart.

Mot bakgrund av ovan föreslås partikongressen besluta:

- 1) att partistyrelsen får i uppdrag att föreslå åtgärder som innebär en mycket kraftfull satsning på investeringar i infrastrukturen under den kommande tioårsperioden
- 2) att partistyrelsen uppmärksammar var som angivits i denna motion angående standarden och behoven på infrastrukturen i Västra Götaland
- 3) att partistyrelsen föreslår regeringen att pröva alternativa finansieringslösningar för att möjliggöra en snabb och kraftfull utbyggnad av järnvägar och vägar

Socialdemokratiska partidistriktets styrelse i Bohuslän

MOTION 865
SKARABORGS PARTIDISTRIKT

Kraftfulla åtgärder på infrastruktur

Kommunikation blir allt viktigare i dagens samhälle. Sedan informationsteknikens utveckling har det blivit ännu tydligare att människor har ett behov av att mötas.

För invånarna i Västra Götaland är möjligheterna till att resa en förutsättning för ett gott liv. Resande möjliggör arbete, utbyten, studier på annan ort och skapar nya erfarenheter. Ökade möjligheter att ta sig fram

på vägar och järnvägar gör också att företag kan rekrytera fler människor från olika delar av regionen som bidrar till fler livskraftiga företag.

Tyvärr har infrastrukturen varit ett eftersatt område det senaste decenniet. Uteblivna satsningar och anslag till underhåll har satt sina tydliga spår i hela landet, inte minst i Västra Götaland. För att kunna svara upp mot de nya transportbehoven och för att Västra Götaland ska kunna fortsätta att bygga ett samhälle för välfärd krävs det en kraftfull satsning på vägar och järnvägar. Med nuvarande nivåer på anslagen kommer redan planerade och nödvändiga satsningar att dröja ytterligare 25 år.

Infrastrukturen är ett nationellt problem, många regioner i Sverige skulle få en mer effektiv arbetsmarknad, bekvämare resor, större utvecklingsmöjlighet samt säkrare järnvägar och vägar om infrastrukturen förbättrades. Det handlar om s k regionförstoring, om att knyta ihop olika geografiska områden för att skapa en mer dynamisk arbetsmarknad.

Västsverige som exempel

Västsverige är ett exempel på hur de dåliga kommunikationerna drabbar personer och näringslivet. Sverige förlorar idag tillväxt då Västsveriges möjligheter för att skapa nya företag och arbetstillfällen inte utnyttjas full ut på grund av stora brister i transportinfrastrukturen. Västsverige är Sveriges största transportregion och har ett stort tryck på både person- och godstrafiken. Här finns Skandinavien största hamn och den enda med transocean trafik, men det finns inte motsvarande inlandsinfrastruktur. Det är ett stort problem för Västsverige, men framför allt för företag från andra delar av Sverige som transporterar sina varor genom Västra Götaland och via Göteborgs hamn. De dåliga kommunikationerna i Västsverige påverkar på detta sätt hela landet negativt.

För att gå in lite mer på vad det är som behövs åtgärdas just i Västsverige följer här en kortfattad analys av läget.

De västsvenska järnvägarna har idag på många sträckor ingen chans att konkurrera med vägarna. För att få ett modernt och effektivt järnvägs-system som klarar pendling, långväga persontrafik och godstrafik krävs en kraftfull utbyggnad av järnvägs-systemet. Många linjer består av enkelspår och har en föråldrad standard som är oacceptabel. Kapacitetsproblemen på järnvägssidan i och runt Göteborg är, enl Banverkets studie, de mest utbredda i landet. Tågpendeltrafik är kanske det mest effektiva sättet att åstadkomma en regionförstoring. Ett stort hinder för att åstadkomma detta är säckstationen i Göteborg.

Upprustningen av järnvägarna är också en nödvändighet för att kunna skapa en hållbar utveckling och en god miljö, nationellt som regionalt. Vi måste ge förutsättningar för varustransporterna att lastas på tåg istället för på lastbilar.

Vägarna i Västsverige är generellt av dålig standard, det gäller såväl riksvägarna, länsvägarna och den sk finmaskiga vägnätet. En upprustning och utbyggnad av vägnätet är nödvändig för att göra det möjligt för per-

son- och godstrafiken att överhuvudtaget ta sig fram på vissa vägar, Dalsland har t ex procentuellt fler km tjälskadade vägar än hela Norrland. Men framför allt fungerar den dåliga västsvenska vägstandarden som en flaskhals för utvecklingen, både på nationell och regional nivå. Inte minst måste det ske en upprustning för att öka trafiksäkerheten.

Infrastrukturen handlar inte bara om järnvägar och vägar. I Västra Götaland finns det ett beräknat infrastrukturbehov när det gäller flyg och sjöfart på 5-7 Mdr kr (inkl ny landningsbana på Landvetters flygplats). Det handlar om att bygga ut flygplatsterminaler, om att fördjupa samt bredda farleder till Göteborgs hamn, samt att upprusta infrastrukturen i Trollhätte kanal.

Behovet av investeringar i en bättre infrastruktur för kommunikationer i Västsverige är väldokumenterat. Motiven är klara och entydiga, och återspeglas bland annat i den omfattande utvecklingsstrategi (RUS) som Västra Götalandsregionen har tagit fram för den närmaste tioårsperioden med stor enighet. I strategin beräknar Västra Götalandsregionen att omkring 50 miljarder kr behöver investeras i infrastrukturen de närmaste 10 åren. Det motsvarar kostnaden för de nödvändiga infrastruktur-satsningar som regionens olika delar är beroende av för att kunna utvecklas, både vad gäller enskilda människor och näringslivets situation. Det är mycket pengar, men även med den summan kommer prioriteringar att bli nödvändiga.

Sammanfattning av de nödvändiga investeringsbehoven (Mkr) inom resp sektor inom Västra Götaland:

Sektor	Från
Flyg	500
Sjöfart	1 500
Nationella vägar	19 000
Stomjärnvägar	19 000
Regional transportinfrastruktur	10 000
Totalt, avrundat	50 000

En hållbar och trafiksäker framtid

Viljan att åstadkomma ett hållbart och miljövänligt samhälle leder ofrånkomligen till åtgärder som stärker kollektivtrafiken och järnvägsnätet. För den skull ska inte värdet av effektiva trafikflöden på vägarna underskattas ur miljösynpunkt. Insatser för att utveckla bränslesnåla motorer och alternativ till nuvarande drivmedel spelar en helt avgörande roll för att reducera biltrafikens negativa påverkan på miljön. Ett strategiskt vägval i detta sammanhang gäller trafikslag för gods-/varutransporter inom och genom regionen. För närvarande ökar tunga varutransporter på vägarna istället för att lyftas upp på järnvägen på grund av stora kapacitetsbrister i järnvägsnätet. För att skapa sådana möjligheter fordras

dels ökade möjligheter till långväga kombitransporter av gods på järnväg dels investeringar i terminaler för omlastning av gods mellan olika trafikslag.

Kollektivtrafiken och bättre järnvägstransporter stärker tryggheten i trafiken i allmänhet. Problemen återfinns främst på vägarna, och här talar statistiken för Västra Götaland sitt tydliga språk. I Västsverige finns 1/3-del av de farligaste vägarna i hela landet. Ett nationellt program för ökad trafiksäkerhet gäller sedan i fjol, och nollvisionen utgör det långsiktiga målet. Investeringar i vägnätet blir då också ofrånkomliga delar av det samlade programmet.

Alternativa finansieringsformer

När det gäller finansieringen av infrastrukturen sker det oftast med traditionell anslags-finansiering. Det vill säga att ett projekt finansieras av statsbudgeten direkt under själva byggnadstiden med direktavskrivning på investeringen. Den belastar därför statens budget de år som investeringen genomförs.

Vi menar att det är dags att omvärdera sättet att finansiera vägar och järnvägar. De stora behov vi har idag blir svårt att täcka i den nuvarande finansieringsformen. Med tanke på alla krav på utbyggnad av infrastrukturen är det rimligt att dessa projekt inte betalas på en gång och i sin helhet belastar årsbudgeten. De järnvägar och vägar som vi ska bygga nu kommer även nästa generation att kunna dra nytta av. Vi ser positivt på att fler projekt kommer till stånd som helt eller delvis finansieras på ett annorlunda sätt med s k finansiering genom partnerskap eller andra alternativa finansieringslösningar.

Det är dags att tydligt ta ställning till alternativa lösningar för satsningar på infrastrukturen och att staten i sin budget ser satsningar på infrastruktur som en investering och inte enbart som en driftskostnad.

En mycket kraftfull satsning

I den här motionen har vi talat om det nationella behovet av satsningar ur Västsveriges perspektiv. Vi kan konstatera att det finns stora brister i Västsveriges kommunikationsnät som hotar välfärden i Västra Götaland om inte satsningar görs snarast. På andra håll i landet finns det också stora och berättigade krav. För att Sverige ska vara en bra plats att bo på och konkurrenskraftigt måste en kraftfull satsning och modernisering av infrastrukturen göras som gynnar hela Sverige. För att inte gå miste om stora utvecklingsmöjligheter måste dessa satsningar starta omedelbart.

Mot bakgrund av ovan föreslås partikongressen besluta:

- 1) att partistyrelsen får i uppdrag att föreslå åtgärder som innebär en mycket kraftfull satsning på investeringar i infrastrukturen under den kommande tioårsperioden,

- 2) att partistyrelsen uppmärksammar var som angivits i denna motion angående standarden och behoven på infrastrukturen i Västra Götaland,
- 3) att partistyrelsen föreslår regeringen att pröva alternativa finansieringslösningar för att möjliggöra en snabb och kraftfull utbyggnad av järnvägar och vägar.

Skaraborgs partidistrikt

MOTON 866
ALE ARBETAREKOMMUN

Utvecklingspolitik för Göta Älvdalen

För kommunerna i Göta Älvdalen spelar bättre kommunikationer en avgörande roll för den framtida utvecklingen. Nya trafiklösningar tillhör då ofrånkomliga investeringar under de närmaste åren.

I Göta Älvdalen finns det också en unik chans att samordna olika slags investeringar för bättre kommunikationer. Ett systemtänkande kan tillämpas för utbyggnaden av Riksväg 45, dubbelspårig järnväg, Vänersjöfarten, en ny älvförbindelse i Göteborgsområdet och IT i den mån detta inte redan sker innan andra investeringar hinner påbörjas.

Det finns anledning att fästa särskild uppmärksamhet på den avsiktsförklaring som de skandinaviska regeringarna gav i februari 2000 om järnvägsförbindelsen Oslo- Göteborg-Köpenhamn. Den innebär att investeringar i järnvägsnätet ska ske så att det senast vid utgången av 2001 bli möjligt att väsentlig korta restiden på den sträckan.

Tillsammans med andra insatser finns det anledning att med ökad tillförsikt se fram emot nya och bättre trafiklösningar i hela regionen. Det råder en stor enighet om behoven, planer och angelägna projekt. Det står samtidigt utom allt tvivel att ett ökat statligt ansvarstagande är nödvändigt, och därmed ökade resurser, för att flertalet av investeringarna ska kunna ha en rimlig chans att genomföras under de närmaste tio åren.

Mot bakgrund av ovan föreslås kongressen besluta att uppdra åt partistyrelsen

- 1) Att medverka till en kraftfull prioritering av utbyggnaden och förbättringarna av järnvägstransporterna i en investeringspolitik för infrastrukturen.
- 2) Att arbeta för en snabb och samordnad utbyggnad av järnvägs-, väg- och sjötransporterna genom Göta Älvdalen,
- 3) Att skapa förutsättningar för väsentligt höjda anslag och möjligheter till bättre alternativa finansieringslösningar för investeringar i bättre kommunikationer överhuvudtaget.

Vid Ale arbetarekommuns medlemsmöte den 2 maj beslutade mötet, att anta motionen som sin egen.

MOTION 867

KALMAR PARTIDISTRIKT, ENSKILD

Utveckla region sydost – Sveriges framsida Fullfölj bygget av ny europaväg (E22) Kalmar – Karlskrona nu

”Vi finns i kommunikationsskuggan. Uttrycket användes för att skildra vår regions eftersatta position i olika sammanhang”

Så inledde jag en motion till Kalmar Arbetarekommuns årsmöte 1999. I motionen tas en rad aspekter på betydelsen av god kommunikation genom utbyggnad av ny E 22 mm upp främst utifrån ett bygdeperspektiv. Utgångspunkten var Halltorp och Södermøre dvs en ort och en kommundel mellan Kalmar och Karlskrona. Motionen antogs i sina väsentliga delar och förslag av representantskapet. Motionens argument kan översättas så att betydelsen av att utveckla region sydost och europavägen även sättes in i ett mera regionalt, nationellt och rentav kontinentalt perspektiv. Här finns inte utrymme för en sådan fullständig översättning utan i stället hänvisas till motionen ”Stig mot ljuset – Gör nya E 22-an till ”Livets väg” enligt parollen: ”Hela Kalmar ska leva !!!” Nämnas bör dock att erfarenheterna av den del (Hossmo-Söderåkra) som byggts och nu snart använts i _ år är mycket positiva. Medan denna del av E 22 tidigare är drabbats av olyckor har den nya vägen hittills förskonat oss från sådana.

Vi kan alltså även i denna motion konstatera att ”Socialdemokratin i Kalmar bröt 1995 ett dödläge som annars kunde dömt vår bygd och kommun till en lång Törnrosasömn då (s) accepterade det s k skogsalternativet och gav Kalmar kommun en framåtsyftande majoriteten för att bygga goda kommunikationer”.

Tilläggs bör att vi i s-föreningar och byalag då utvecklade ett gott samarbete med dåvarande kommunikationsdepartementet under ledning av socialdemokraten Ines Uusman. Tack vare detta blev E 22 -bygget ett av de få större vägprojekt som beslutades i slutet av 1900-talet.

Nu står vi dock regionalt i en liknande situation som tidigare lokalt. Enligt färskta tidningsuttalanden från Vägverkets projektledare för E 22-bygget Bo Sundén finns inte en fortsättning av E-22-bygget genom återstående del av Torsås kommun, och mot Karlskrona ens med i 10-årsplanen för framtida väginvesteringar!!! Ingen beslutsfattare som upplevt hur E 22-an löper genom Bergkvara och förbi Södra Kärr kan ha medverkat till en så ansvarslös planering. Här är den gamla E 22-an inte

bara en olägenhet för de boende utan förtjänar beteckningen "Dödens väg". En tidigare kommunikationsminister (KDS) kallade E 22-an "en slaktbänk" och det gäller särskilt de leder som återstår att bygga mellan Kalmar och Karlskrona. En rad säkerhetsskäl motiverar att just ny E 22 mellan Kalmar och Karlskrona prioriteras i den infrastrukturproposition som förbereds inom näringsdepartementet när denna motion skrivs i all hast under intryck från tidningsuppgifterna från Bo Sundén.

Förutom säkerhetsskäl finns en rad andra motiv för att äntligen ge region sydost en rimlig del av anslag och investeringar för vägar och annan infrastruktur. I Blekinge och Kalmar län finns en utvecklingspotential som kan frigöras genom bättre gränsöverskridande kommunikationer över kommun- och länsgränser.

"I vår region har vi särskilda motiv till en Europaväg som gör skäl för namnet hela sträckan Kalmar – Torsås – Karlskrona. K-T-K-leden kan bli den axel som möjliggör för vår region att bli motorn i utvecklingen av hela den framtida Östersjöregionen" för att citera en skrivelse som jag inlämnade till Kalmar Kommunfullmäktige i höstas som ordförande för Intresseföreningen Halltorps Byalag.

Kalmar kommun har genom kommunalrådet Kjell Henriksson och Regionförbundet för Kalmar län har genom Roger Kalif gjort stora insatser för att uppmärksamma behovet av goda kommunikationer och Ny E 22 hela vägen från Norrköping till Lund.

Men arbetarrörelsens ledning bör informeras om de särskilda skäl som finns för prioritering av att utveckla region Sydost och fullfölja bygget av Europaväg hela sträckan Kalmar – Karlskrona – Nu!

I samband med att Kaliningradsseminariet anordnades i Kalmar fick jag ett intressant samtal med Yvonne Sandberg Fries som varit EU-parlamentariker, är ordförande för Kalmar Högskola men bor i Karlskrona. Under samtalet konstaterade vi att en rad samordnings- och skapande effekter skulle uppstå om Kalmar och Karlskrona, kommun och län med omnejd förenas på optimalt sätt. Insatser som överskrider den gamla riks- och länsgränsen skulle kunna ge hundrafalt igen i avkastning. God kommunikation skulle bidra till att utveckla en dynamisk sydostregion samt ökad livskvalité för alla!

De socialdemokratiska kommunalråden i Kalmar, Karlskrona och Växjö har gjort en avsiktsdeklaration för att samverka över kommungränserna så att kommunmedlemmarna får tillgång till större arbets- och varumarknad samt nyttigheter och service inom rimligt avstånd.

En satsning på leden Kalmar – Karlskrona kan konkretisera detta projekt. Ett särskilt skäl för att satsa på omedelbar ny E 22 återstående sträcka mellan Kalmar och Karlskrona är att vi här helt saknar järnväg. Om kollektiva förbindelser planeras mellan orterna med miljövänliga bussar och andra fordon så kan region Sydost bli en spjutspets i skapandet av inte bara en säkrare och snabbare utan även en mindre

utsläppsdrabbad trafikled. Möjligheter finns redan nu att utveckla busstransporter som är miljövänligare än tågtransporter med för gamla drivmedel såsom diesellok osv...

För mer detaljerade motiv hänvisas till motionen ”Stig mot Ljustet” som nämns inledningsvis.

Region sydost behöver och får inte förbli i kommunikationsskuggan. Dess historia och geografiska läge samt möjligheter visar en annan väg Socialdemokraternas partikongress bör bana den vägen genom att se till att region Sydost får resurser till att utvecklas genom en ny europaväg hela sträckan Kalmar – Karlskrona nu!!!!

Vår unionskommun och sydostregion kan omvandlas till Sveriges nya framsida...nu när det våras kan alla uppleva att ...vi är soluppgångens region, den nalkande blomstertidens främsta zon. Tillsammans med alla folken från Östersjöns olika länder kan vi bilda Östersjöns Silicon Walley vid våra ständer om vi tillvaratar vår spetsposition. Framtiden ligger inte bara i våra utan även i kongressens händer!

Partikongressen föreslås besluta:

att bifalla motionen

- 1) att anta ett regionalpolitiskt program med infrastruktur- och vägplanering som beaktar de förslag för utveckling av region sydost och utbyggnad av europavägen så att investering i säker E 22-a över hela sträckan Kalmar – Karlskrona prioriteras.

Kalmar den 6 april

Allan Johansson

Beslut: Kalmar Arbetarekommun har vid möte den 17 april 2001 beslutat att sända motionen som enskild.

MOTION 868

SOTENÄS ARBETAREKOMMUN

Behov av investeringar i järnvägar och vägar

I norra Bohuslän, Dalsland, Fyrstadsområdet har behovet av bättre kommunikationer vuxit kraftigt under de senaste tio åren. Betydelsen av en väl utbyggd infrastruktur är redan väl känd för att främja näringsutveckling och sysselsättning.

Utbyggnaden av E6 genom Bohuslän är i det här sammanhanget bara en del av de ofrånkomliga investeringar som måste forceras under de närmaste åren. Ur regional synpunkt är det också nödvändigt att rusta upp det övriga vägnätet, utveckla tvärförbindelserna och ge järnvägstrafiken en reell chans i framtiden i hela Västsverige.

I Fyrbodalsområdet, men särskilt i Dalsland, får insatser av det här slaget en särskilt stor regionalpolitisk betydelse, och för skogsnäringsens framtid i Västra Götalandsregionen.

Utbyggnaden av Riksväg 44, och järnvägen från Lysekil/Uddevalla i riktning mot Herrljunga, får i det här sammanhanget en särskilt stor betydelse. På samma sätt förhåller det sig med utbyggnaden av Riksväg 45 genom Dalsland och vidare mot Göteborg, och investeringar i järnvägstrafiken mellan Oslo- Trollhättan/Vänersborg- Göteborg- Malmö/Köpenhamn.

Inom ramen för det norsk-svenska samarbetet, Interregionala projekt inom EU, arbetet med tillväxtavtal måste kommunikationerna också inta en framskjuten plats. En offensiv investeringspolitik i de västsvenska kommunikationerna överhuvudtaget är av ett betydande nationellt intresse av bl.a följande skäl:

Den "felande länken" i den skandinaviska triangeln (Oslo-Göteborg-Köpenhamn) måste ges hög prioritet för att knyta ihop Norden ännu mer.

För industrin och därmed svensk export, kommer mycket transporter till/från Nordens största hamn att växa i betydelse i framtiden.

För ökad säkerhet, och av miljöskäl, fordras det betydande investeringar i järnvägar för att mängden gods på järnväg ska kunna prioriteras i förhållande till landsvägstransporter.

Transporter av farligt gods fordras alltid stor uppmärksamhet, och investeringar i både järnvägar och vägar är ofrånkomliga delar av en politik för ökad trafiksäkerhet.

Dessutom är investeringar i infrastrukturen nödvändiga för att motverka starka och ökande skillnader mellan olika delar av Västra Götaland. Att säkra driften av Bohusbanan och

utveckla kollektivtrafiken är ett par andra inslag i en trafikpolitik för framtiden.

Behoven är väl dokumenterade. Men de statliga anslagen räcker inte för att ens uppnå 1998 års trafikpolitiska beslut. Betydande förseningar av investeringar enligt gällande planer har därför uppstått vilket sker till förfång för utvecklingen i Västra Götaland och andra delar av Sverige.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås partikongressen besluta uppdra till Partistyrelsen

- 1) att verka för en snabb utbyggnad av E6 mellan Uddevalla och norska gränsen.
- 2) att anslagen för utbyggnad och upprustning av det regionala vägnätet kraftigt utökas.
- 3) att skapa mycket goda förutsättningar för och överhuvudtaget ökade resurser för investeringar i bättre kommunikationer.

Jan-Olof Larsson

Motionen behandlad och antagen på Sotenäs Arbetarekommuns medlemsmöte 2001 03 28

MOTION 869

HEDEMORA ARBETAREKOMMUN

Dalarna måste få större andel av de nationella anslagen till vägar och järnvägar

Nu är det hög tid att Dalarna får känna av att det går bra för Sverige och att det börjar "växa" även här. Men då behöver vi i likhet med södra Sverige kunna göra satsningar på vägar och järnvägar som möjliggör snabbare förbindelser till Mälardalens tillväxtområde.

Det är framför allt riksväg 70 vid Sala som behöver åtgärdas. Den "flaskhalsen" har vi pratat om i många år, men ingenting har hänt. Om vi inte får till dessa nödvändiga satsningar kan vi inte heller erbjuda de möjligheter till att pendla mellan Stockholm och Dalarna som är önskvärt hos många och vi får svårare att behålla våra innevånare och få till den tillväxt som vi så väl behöver.

I enlighet med ovanstående hemställes om att partikongressen bifaller följande yrkande:

- 1) att Dalarna måste få större andel av de nationella anslagen till vägar och järnvägar

Hedemora S-kvinnor den 20 april 2001

Agneta Andreasson-Bäck

Motionen togs som Hedemora Arbetarekommuns egen vid möte i Folkets Hus, Garpenberg måndag den 23 april 2001.

MOTION 870

GÖTEBORGS PARTIDISTRIKT

Kraftfulla åtgärder på infrastruktur

Kommunikation blir allt viktigare i dagens samhälle. Sedan informationsteknikens utveckling har det blivit ännu tydligare att människor har ett behov av att mötas.

För invånarna i Västra Götaland är möjligheterna till att resa en förutsättning för ett gott liv. Resande möjliggör arbete, utbyten, studier på annan ort och skapar nya erfarenheter. Ökade möjligheter att ta sig fram på vägar och järnvägar gör också att företag kan rekrytera fler människor från olika delar av regionen som bidrar till fler livskraftiga företag.

Tyvär har infrastrukturen varit ett eftersatt område det senaste decenniet. Uteblivna satsningar och anslag till underhåll har satt sina tydliga spår i hela landet, inte minst i Västra Götaland. För att kunna svara upp mot de nya transportbehoven och för att Västra Götaland ska kunna fortsätta att bygga ett samhälle för välfärd krävs det en kraftfull satsning på vägar och järnvägar. Med nuvarande nivåer på anlagen kommer redan planerade och nödvändiga satsningar att dröja ytterligare 25 år.

Infrastrukturen är ett nationellt problem, många regioner i Sverige skulle få en mer effektiv arbetsmarknad, bekvämare resor, större utvecklingsmöjlighet samt säkrare järnvägar och vägar om infrastrukturen förbättrades. Det handlar om sk regionförstoring, om att knyta ihop olika geografiska områden för att skapa en mer dynamisk arbetsmarknad.

Västsverige som exempel

Västsverige är ett exempel på hur de dåliga kommunikationerna drabbar personer och näringslivet. Sverige förlorar idag tillväxt då Västsveriges möjligheter för att skapa nya företag och arbetstillfällen inte utnyttjas full ut på grund av stora brister i transportinfrastrukturen. Västsverige är Sveriges största transportregion och har ett stort tryck på både person- och godstrafiken. Här finns Skandinavians största hamn och den enda med transocean trafik, men det finns inte motsvarande inlandsinfrastruktur. Det är ett stort problem för Västsverige, men framför allt för företag från andra delar av Sverige som transporterar sina varor genom Västra Götaland och via Göteborgs hamn. De dåliga kommunikationerna i Västsverige påverkar på detta sätt hela landet negativt.

För att gå in lite mer på vad det är som behövs åtgärdas just i Västsverige följer här en kortfattad analys av läget.

De västsvenska järnvägarna har idag på många sträckor ingen chans att konkurrera med vägarna. För att få ett modernt och effektivt järnvägs-system som klarar pendling, långväga persontrafik och godstrafik krävs en kraftfull utbyggnad av järnvägs-systemet. Många linjer består av enkelspår och har en föråldrad standard som är oacceptabel. Kapacitetsproblemen på järnvägssidan i och runt Göteborg är, enl Banverkets studie, de mest utbredda i landet. Tågpendeltrafik är kanske det mest effektiva sättet att åstadkomma en regionförstoring. Ett stort hinder för att åstadkomma detta är säckstationen i Göteborg.

Upprustningen av järnvägarna är också en nödvändighet för att kunna skapa en hållbar utveckling och en god miljö, nationellt som regionalt. Vi måste ge förutsättningar för varustransporterna att lastas på tåg istället för på lastbilar.

Vägarna i Västsverige är generellt av dålig standard, det gäller såväl riksvägarna, länsvägarna och den sk finmaskiga vägnätet. En upprustning och utbyggnad av vägnätet är nödvändig för att göra det möjligt för person- och godstrafiken att överhuvudtaget ta sig fram på vissa vägar, Dalsland har t ex procentuellt fler km tjälskadade vägar än hela

Norrland. Men framför allt fungerar den dåliga västsvenska vägstandarden som en flaskhals för utvecklingen, både på nationell och regional nivå. Inte minst måste det ske en upprustning för att öka trafiksäkerheten.

Infrastrukturen handlar inte bara om järnvägar och vägar. I Västra Götaland finns det ett beräknat infrastrukturbehov när det gäller flyg och sjöfart på 5-7 Mdr kr (inkl ny landningsbana på Landvetters flygplats). Det handlar om att bygga ut flygplatsterminaler, om att fördjupa samt bredda farleder till Göteborgs hamn, samt att upprusta infrastrukturen i Trollhätte kanal.

Behovet av investeringar i en bättre infrastruktur för kommunikationer i Västsverige är väldokumenterat. Motiven är klara och entydiga, och återspeglas bland annat i den omfattande utvecklingsstrategi (RUS) som Västra Götalandsregionen har tagit fram för den närmaste tioårsperioden med stor enighet. I strategin beräknar Västra Götalandsregionen att omkring 50 miljarder kr behöver investeras i infrastrukturen de närmaste 10 åren. Det motsvarar kostnaden för de nödvändiga infrastruktursatsningar som regionens olika delar är beroende av för att kunna utvecklas, både vad gäller enskilda människor och näringslivets situation. Det är mycket pengar, men även med den summan kommer prioriteringar att bli nödvändiga.

Sammanfattning av de nödvändiga investeringsbehoven (Mkr) inom resp sektor inom Västra Götaland:

Sektor	Från
Flyg	500
Sjöfart	1 500
Nationella vägar	19 000
Stomjärnvägar	19 000
Regional transportinfrastruktur	10 000
Totalt, avrundat	50 000

En hållbar och trafiksäker framtid

Viljan att åstadkomma ett hållbart och miljövänligt samhälle leder ofrånkomligen till åtgärder som stärker kollektivtrafiken och järnvägsnätet. För den skull ska inte värdet av effektiva trafikflöden på vägarna underskattas ur miljösynpunkt. Insatser för att utveckla bränslesnåla motorer och alternativ till nuvarande drivmedel spelar en helt avgörande roll för att reducera biltrafikens negativa påverkan på miljön. Ett strategiskt vägval i detta sammanhang gäller trafikslag för gods-/varutransporter inom och genom regionen. För närvarande ökar tunga varutransporter på vägarna istället för att lyftas upp på järnvägen på grund av stora kapacitetsbrister i järnvägsnätet. För att skapa sådana möjligheter fordras dels ökade möjligheter till långväga kombitransporter av gods på järnväg dels investeringar i terminaler för omlastning av gods mellan olika trafikslag.

Kollektivtrafiken och bättre järnvägstransporter stärker tryggheten i trafiken i allmänhet. Problemen återfinns främst på vägarna, och här talar statistiken för Västra Götaland sitt tydliga språk. I Västsverige finns 1/3-del av de farligaste vägarna i hela landet. Ett nationellt program för ökad trafiksäkerhet gäller sedan i fjol, och nollvisionen utgör det långsiktiga målet. Investeringar i vägnätet blir då också ofrånkomliga delar av det samlade programmet.

Alternativa finansieringsformer

När det gäller finansieringen av infrastrukturen sker det oftast med traditionell anslags-finansiering. Det vill säga att ett projekt finansieras av statsbudgeten direkt under själva byggnadstiden med direktavskrivning på investeringen. Den belastar därför statens budget de år som investeringen genomförs.

Vi menar att det är dags att omvärdera sättet att finansiera vägar och järnvägar. De stora behov vi har idag blir svårt att täcka i den nuvarande finansieringsformen. Med tanke på alla krav på utbyggnad av infrastrukturen är det rimligt att dessa projekt inte betalas på en gång och i sin helhet belastar årsbudgeten. De järnvägar och vägar som vi ska bygga nu kommer även nästa generation att kunna dra nytta av. Vi ser positivt på att fler projekt kommer till stånd som helt eller delvis finansieras på ett annorlunda sätt med s k finansiering genom partnerskap eller andra alternativa finansieringslösningar.

Det är dags att tydligt ta ställning till alternativa lösningar för satsningar på infrastrukturen och att staten i sin budget ser satsningar på infrastruktur som en investering och inte enbart som en driftskostnad.

En mycket kraftfull satsning

I den här motionen har vi talat om det nationella behovet av satsningar ur Västsveriges perspektiv. Vi kan konstatera att det finns det stora brister i Västsveriges kommunikationsnät som hotar välfärden i Västra Götaland om inte satsningar görs snarast. På andra håll i landet finns det också stora och berättigade krav. För att Sverige ska vara en bra plats att bo på och konkurrenskraftigt måste en kraftfull satsning och modernisering av infrastrukturen göras som gynnar hela Sverige. För att inte gå miste om stora utvecklingsmöjligheter måste dessa satsningar starta omedelbart.

Mot bakgrund av ovan föreslås partikongressen besluta:

- 1) att partistyrelsen får i uppdrag att föreslå åtgärder som innebär en mycket kraftfull satsning på investeringar i infrastrukturen under den kommande tioårsperioden
- 2) att partistyrelsen uppmärksammar var som angivits i denna motion angående standarden och behoven på infrastrukturen i Västra Götaland
- 3) att partistyrelsen föreslår regeringen att pröva alternativa finansieringslösningar för att möjliggöra en snabb och kraftfull utbyggnad av järnvägar och vägar

Motionen har behandlats och antagits på partidistriktets styrelsemöte den 2 maj 2001.

*Göteborgs socialdemokratiska partidistrikt
Frank Andersson, ordförande*

MOTION 871
HOFORS ARBETAREKOMMUN

Infrastruktur en viktig tillväxtfråga

Hela Sverige ska leva och i regeringens transportpolitik för en hållbar utveckling betonas att transporterna syftar till att uppnå överordnade välfärdsmål och att transportsystemet måste ses som en helhet. Det övergripande målet förslås vara att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet.

Den består av fem delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem
- En hög transportpolitik
- En säker trafik
- En god miljö
- En positiv regional utveckling

Vi som bor norr om Dalälven ser med tillförsikt på riksdag och regeringssatsningar för att uppnå regionalpolitisk balans och därmed satsa långsiktigt på infrastruktur utifrån ett stråktänkande och med samhällsnyttan som mål. Allt fler väljer att resa med tåg. Det är positivt. Tåg är miljövänligt samt trots de incidenter som inträffat för järnvägen också trafiksäkert. Gods och persontransporter på järnväg ökar och vi får idag inte plats att utveckla den regionala och interregionala tågtrafiken.

I vår region, Gävleborg, Dalarna, Västmanland och Örebro har vi fått förmånen att förfoga över statliga pengar när vi samarbetar i Tåg i Bergslagen. Vi har idag bildat ett vagnbolag, Transitio, tillsammans med fler trafikhuvudmän i Sverige och upphandlat tåg för 8 MDR. Tåg i bergslagen knyter ihop fyra län för bland annat arbets- och utbildningspendling, men vi ser att också fritidsresorna ökar.

Det vi idag står inför är att infrastrukturen när det gäller utbyggnad av järnvägar inte hänger med. Det är för få mötesplatser och för lite dubbelspår.

I Gävleborg är satsningar på infrastruktur livsavgörande. Nio av våra tio kommuner tappar befolkning. Vi kan konkurrera om jobben och högskolorna en god livskvalitet, men då behöver vi en infrastruktur som tillgodoser våra behov för den tågtrafik vi idag vill bedriva och utveckla ytterligare.

Vi från Hofors arbetarekommun hemställer härmed till den socialdemokratiska partikongressen:

- 1) att besluta om långsiktiga satsningar på infrastrukturen för att få fart på hela Sverige.

Ewa Zakrisson Pärssinen

Hans Forsberg

MOTION 872

TRELLEBORGS ARBETAREKOMMUN

Infrastruktursatsningen

Rörligheten av människor och gods inom Skåne är mycket stor. Antalet transporter med gods som passerar Skåne – till eller från Europa – är betydande. En stor del av transporterna sker via hamnarna. Trelleborgs hamn har i dag den tätaste färjetrafiken från Sverige till kontinenten. Hamnen är en viktig länk i Sveriges utrikeshandel. Under 2000 skeppades 10,5 miljarder ton gods via Trelleborgs hamn. Sedan flera år tillbaka noterar Trelleborgs hamn ”all time high” i hanterad godsmängd. Detta gör Trelleborg till en av Skandinavien största hamnar. De ökade godsmängderna beror på de senaste årens goda konjunkturer för den svenska industrin, men också på omfattande satsning från rederiernas sida på nytt tonnage samt en utbyggnad av kapaciteten i Trelleborgs hamn. Parallellt har också pågått omfattande tyska investeringar i den direkta färjetrafiken. Det pågår nu också en genomgripande upprustning och utbyggnad av motorvägsnätet i norra Tyskland. Cirka 450 000 lastbilar färdas varje år via Trelleborgs hamn. De flesta av dessa trafikerar sträckan Trelleborg – Vellinge och sedan vidare upp genom Sverige. Till detta ska läggas omfattande godstransporter på järnväg. Detta gör Trelleborgs hamn och kommunikationerna till och från hamnen till en nationell angelägenhet.

Sedan flera år tillbaka har en utbyggnad av E 6:an mellan Vellinge och Trelleborg funnits med i Vägverkets regionala planering och där givits hög prioritet. Vägverket har konstaterat att delen Vellinge – Trelleborg utgör en ”felande länk” på en stamväg som i övrigt har hög standard. Länken utgör huvudförbindelse till landets största färjehamn mot kontinenten. Det är hög belastning av lastbilar på vägen mellan Trelleborg och Vellinge som ska ”få plats” tillsammans med en ganska omfattande personbilstrafik med anledning av daglig pendling på sträckan Trelleborg – Malmö. Säsongsvis trängs också traktorer och skördetröskor på vägen. Detta är naturligtvis inte tillfyllest och har tyvärr resulterat i att vägsträckan har hög olycksfrekvens och fått Vägverket att skylta ”olycksdrabbad väg”. Utbyggnad av E 6:an har hittills inte genomförts på grund av medelbrist.

Det är därför högst angeläget ur trafiksäkerhetssynpunkt och med

tanke på vägens strategiska betydelse för europeiskt transportnät att E 6:ans utbyggnad sträcker Vellinge – Trelleborg till motorvägsstandard, bred fyrfältsväg med hög korsningsstandard, genomförs omgående.

Parallellt med detta måste det ske en satsning för att den spårbundna godstrafiken ska fungera bättre. I dag finns kapacitetsproblem på flera järnvägssträckningar i Skåne. Den upprustning som skett av kontinentaltalbanan genom Malmö löste vissa problem, men många kvarstår. Det finns betydande miljöproblem som buller och risk för olyckor med farligt gods. För att säkra möjligheterna till en positiv utveckling till kontinenten och kollektivtrafiken i Skåne måste järnvägssystemet kompletteras. Ett nytt yttre spår utanför statskärnorna i Malmö och Lund är mot den bakgrunden oerhört angelägen. De tio sydvästska kommunerna har i en gemensam utredning föreslagit hur kapacitetsförstärkningarna ska genomföras och i vilken prioriteringsordning.

Ovanstående satsningar behöver göras för att inte ”trafikinfaller” ska uppstå i Skåne och därmed drabba transporter till och från övriga delar av landet

Med anledning av ovanstående föreslår jag därför att den socialdemokratiska partikongressen beslutar att ge partistyrelsen i uppdrag att verka för:

- 1) att vägverket tilldelas medel i sådan omfattning att ovan beskrivna infrastruktursatsning i Skåne kan genomföras
- 2) att Banverket tilldelas medel i sådan omfattning att ovan beskrivna infrastruktursatsning i Skåne kan genomföras

Trelleborgs arbetarekommun har beslutat insända motionen som sin egen

MOTION 873

PARTIDISTRIKTEN I NORRBOTTEN, VÄSTERBOTTEN ,
VÄSTERNORRLAND, JÄMTLAND, GÄVLEBORG, DALARNA
OCH VÄRMLAND

Infrastruktur i skogslänen

Sverige har nu en mycket positiv ekonomisk utveckling med snabbt förbättrade statsfinanser, hög tillväxt och sjunkande arbetslöshet. Tyvärr är tillväxten ojämnt fördelad i landet. I stort sett hela skogslänsregionen brottas man med vikande befolkningsciffror och kvardröjande arbetslöshet. Det är därför nödvändigt att sätta in offensiva åtgärder så att även skogslänen får del av den goda ekonomiska utvecklingen.

Kommunikationsstrukturen är ett medel för utveckling utifrån två utgångspunkter:

- befästa och stödja befintligt näringslivs utvecklingsmöjligheter
- medverka till att skapa förutsättningar för nya näringsgrenar
- medverka till att pendling inom ett vidgat arbetsmarknadsområde underlättas.

Därför är en viktig hörnpelare för det svenska samhället att grundläggande service i form av vägar, järnvägar, flyg, post och telekommunikationer skall tillkomma alla delar av landet på likvärdiga villkor. Det är viktigt att man vid prioritering mellan olika infrastrukturprojekt inte bara tar hänsyn till de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används, utan också väger in såväl regionalpolitiska som sociala skäl. Allt fler människor söker den livskvalité som finns i naturnära miljöer och vill bo på landsbygden. Men samtidigt vill man inte ha alltför långt till service, högre utbildning och bra utbud på arbetsmarknaden. Politiken för kommunikationer måste därför bidra till att underlätta pendling mellan stad och land samt medverka till vidgade arbetsmarknader.

De senaste årens utveckling, med avreglering och bolagisering av våra infrastrukturverk, har visat att marknaden inte förmår ta regionalpolitiska hänsyn. Den politiska styrningen av uppbyggnaden av landets infrastruktur måste återupprättas. Det kan t.ex. ske genom att alla aktörer på t.ex. distributionsmarknaden (brev, bud och paket), elmarknaden, telemarknaden och kollektivtrafikmarknaden får betala avgifter som används för regionalpolitiskt motiverade satsningar inom respektive område. Det blir mindre lönsamt att bara "plocka russinen ur kakan" och vi återtar det politiska greppet över infrastrukturen, utan att därför förlora de fördelar som konkurrensen kan ge. Konkurrenslagstiftningen måste ses över, så att den inte förhindrar en effektiv regionalpolitik.

Väg

Vägarna spelar en strategisk roll i skogslänens utveckling, eftersom råvaruindustrin (skog, trä, gruv) förutsätter ett robust vägnät, som även är ganska finmaskigt. De människor och företag som verkar i skogslänen måste ha en vägstandard som är likvärdig med övriga landet. Med tanke på den stora andelen basindustri, som är beroende av råvarutransporter från inlandet och av goda transportmöjligheter för de färdiga produkterna, är detta viktigt både för skogslänens utveckling och för landets exportinkomster. Även den växande turistnäringen är beroende av bra vägar för att kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring främst i glesbygden. Ett bra vägnät är en grundförutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen.

I skogslänen finns landets sämsta vägar, till en del beroende på besvärsliga markförhållanden, men främst beroende på brister i det hittillsvarande sättet att fördela vägenslagen.

Med tanke på skogsindustrins oerhörda betydelse för landet är det helt oacceptabelt att en så stor del av skogslänens vägnät måste stängas av under långa tider varje år. Det är en brist som måste åtgärdas omedelbart. Särskilt som den

moderna skogsindustrin är helt beroende av färsk råvara för att kunna upprätthålla hög kvalitet och högt förädlingsvärde. Det borde vara självklart att vägarna skall kunna hållas öppna året om. Vi anser att Vägverket i mycket högre grad än hittills måste beakta skogsindustrins behov av ett fungerande länsvägnät då väganlagen fördelas över landet. De beslut som tagits om ökade insatser till drift och underhåll av skogslänens vägnät är otillräckliga. Ytterligare insatser behöver göras så att vägarna i hela landet kan hållas öppna året runt. Det är ett minimikrav om skogslänens företag skall kunna konkurrera på samma villkor som sina internationella konkurrenter.

Också europavägarna i skogslänen måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Det får inte vara så att det avståndshandikapp som företagen i skogslänen har förvärras ytterligare av en undermålig standard på de europavägar som leder genom skogslänen. Det är nödvändigt att vägnätet håller en fullgod standard.

Järnväg

Även järnvägarna i skogslänen är i stort behov av upprustning och delvis nybyggnad. Näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Ur miljöskäl och trafiksäkerhetssynpunkt är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg och inte läggs på lastbil. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts. Även en fortsatt snabbtågsutbyggnad är viktig, inte minst ur regionförstorings-synpunkt.

Kollektivtrafik

Det tioåriga avtal som funnits mellan staten och trafikhuvudmännen om särskilt stöd till kollektivtrafik i vissa glesbefolkade län går nu ut. Om man ska kunna upprätthålla en acceptabel kollektivtrafik även i de glesbefolkade delarna av landet är det nödvändigt med ett fortsatt statligt stöd genom Rikstrafiken till interregional kollektivtrafik med buss och tåg i skogslänen med samma omfattning som nuvarande ersättningstrafik

Flyg

Sverige har i jämförelse med andra länder genomfört den mest omfattande avregleringen av flygmarknaden, sedan samtliga linjer för inrikesflyg öppnades för fri konkurrens 1992. Avregleringen har fungerat relativt väl på högratifierade linjer men har också lett till att priserna på vissa sträckor stigit kraftigt samtidigt som utbudet försämrats avsevärt. Man kan också konstatera att flygpriserna till mindre orter i Sverige är avsevärt dyrare än i exempelvis Finland, trots att förhållandena torde vara väldigt likartade.

De höga flygpriserna och den låga turtätheten får starka negativa konsekvenser för näringslivets tillväxtförutsättningar och privatpersoners möjligheter till resande. De negativa effekterna ökar dessutom i takt med

att snabba persontransporter blir en grundförutsättning för en växande del av näringslivet. Exempelvis hade många av de företagsetableringar, som på senare år skett i inlandet av IT- baserade och avståndsberoende tjänsteföretag, varit omöjliga att genomföra utan en tillräcklig närhet och tillgång till flygtransporter.

Erfarenhetsmässigt minskar således inte behovet av fysiska kommunikationer i takt med att telekommunikationerna förbättras. Istället ökar det strategiska värdet av att förbättra förutsättningarna på persontransportområdet generellt. Enligt vår mening måste staten ta ansvar för att hitta ett system som innebär att hela flygsektorn solidariskt bär kostnaderna för att upprätthålla trafiken på vissa olönsamma linjer. Man kan konstatera att man i exempelvis Kanada, Norge och USA infört subventionssystem för flygtrafiken på vissa linjer.

Samordning

För att en god kommunikationsstandard skall kunna upprätthållas krävs en samordning mellan bil-, buss-, järnvägs- och flygtrafik på såväl lokal, regional som nationell nivå.. Detta tycks inte vara möjligt med dagens system, där varje företag fastställer egna turlistor, egna taxor och svarar för den egna informationen. Det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras, så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov. Detta är särskilt angeläget i skogslänen, där avstånden är stora och ett enskilt trafikslag sällan har en tillräckligt hög servicegrad för att ensamt kunna fylla konsumenternas behov. Rikstrafiken bör därför ges ett tydligt uppdrag att verka för att samordna olika kollektivtrafikslag.

Europaintegrationen

För att utveckla näringslivet i ett europeiskt sammanhang kommer östvästperspektivet i fokus. Ansträngningarna för att finna nya marknader och strävandena till ökad ekonomisk integration (Nordlig dimension, Östersjöpolitik, Barents, Mittskandinavien) ger tydliga behov av att förstärka de transeuropeiska näten så att de tydligt kopplas ihop även med skogslänen. Norska isfria hamnar kan komma att bli utskeppningshamnar för råvaror och gods från bl.a. Finland och Ryssland för att avlasta transportinfarkter i södra Östersjöområdet.

IT

Den moderna informationstekniken ger skogslänen helt nya utvecklingsmöjligheter genom att många verksamheter inte längre är geografiskt bundna till vissa orter. En förutsättning för att dessa möjligheter skall kunna tas till vara är att hela landet får tillgång till den nya tekniken på likvärdiga villkor och avståndsberoende taxor. Staten måste ta ett ansvar och styra utbyggnaden av höghastighetsnät för datakommunikation på ett sådant sätt att hela landet ges likvärdiga utvecklingsmöjligheter. Detta måste gälla såväl det fasta nätet som det nät som nu byggs upp för mobil datakommunikation. Vid tillståndsgivning till nya licenser

måste en god geografisk täckning med hög kommunikationshastighet i hela landet vara ett oavvisligt krav.

Post

Människors behov av postens tjänster har förändrats mycket snabbt under senare år. Eftersom de flesta betalningar numera sker automatiskt eller med giro har människors behov av att besöka posten minskat kraftigt. Dessutom tar elektronisk post och annan ny teknik över allt mer av postgången. Trots det är det oerhört viktigt att postservice inklusive betalnings- och kassaservice kan upprätthållas i hela landet. Det är en mycket viktig princip att alla människor har tillgång till postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice oavsett var i landet man bor. Särskilt småföretagare i glesbygden är beroende av att kassaservicen fungerar på ett bra sätt. Staten måste därför även fortsättningsvis ta ansvar för att upprätthålla en god postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet.

Med hänvisning till ovan anförda föreslår vi

- 1) att partikongressen beslutar uppdra till regering och riksdagsgrupp att verka för en starkare politisk styrning av all verksamhet som kan hänföras till infrastrukturen,
- 2) att partikongressen uttalar att man vid prioritering mellan olika infrastrukturprojekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används,
- 3) att partikongressen beslutar uppdra till regeringen att se över konkurrenslagstiftningen så att den inte utgör ett hinder för effektiva regionalpolitiska satsningar,
- 4) att partikongressen beslutar uppdra till regeringen och riksdagsgruppen att tillse att större hänsyn tas till de tunga transportererna vid fördelning av vägenslag både till drift och investeringar,
- 5) att partikongressen uttalar behovet av ökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med mål att alla landets vägar skall kunna hållas öppna året om,
- 6) att partikongressen uttalar behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen skall kunna fortsätta att utvecklas som en viktig näring i skogslänen samt bidra till vidgade arbetsmarknader,
- 7) att partikongressen uttalar behovet av en god standard på det nationella stamvägnätet i skogslänen,
- 8) att partikongressen beslutar uppdra till regering och riksdagsgrupp att vid fördelning av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet,

- 9) att partikongressen beslutar att uppdra till regering och riksdagsgrupp att verka för fortsatt statligt stöd till interregional kollektivtrafik med buss och tåg,
- 10) att partikongressen beslutar att uppdra till regering och riksdagsgrupp att utreda ett system för att låta hela flygsektorn solidariskt bära kostnader för att upprätthålla trafiken på vissa olönsamma linjer,
- 11) att partikongressen beslutar att uppdra till regering och riksdagsgrupp att verka för samordning av de olika trafikslagen
- 12) att partikongressen beslutar uppdra till regering och riksdagsgrupp att verka för att skogslänens kommunikationsinfrastruktur på ett funktionellt sätt integreras med de transeuropeiska transportnäten
- 13) att partikongressen beslutar uppdra till regering och riksdagsgrupp att verka för att hinder undanröjs för en utveckling av öst-västliga transporter mellan Ryssland, Finland och de norska hamnarna,
- 14) att partikongressen beslutar uppdra till regering och riksdagsgrupp att verka för att hela landet snarast får tillgång till teleförbindelser som klarar överföring av stora datamängder med hög hastighet,
- 15) att partikongressen beslutar att uppdra till regering och riksdagsgrupp att verka för att teletaxorna så långt som möjligt görs oberoende av avstånd samt
- 16) att partikongressen beslutar att uppdra till regering och riksdagsgrupp att verka för att staten även fortsättningsvis skall ta ansvar för att upprätthålla en god postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet.

Norrbottnens partidistrikt

Björn Rosengren

Västernorrlands partidistrikt

Elvy Söderström

Gävleborgs partidistrikt

Raimo Pärssinen

Värmlands partidistrikt

Tommy Ternemar

Västerbottens partidistrikt

Carin Lundberg

Jämtlands partidistrikt

Berit Andnor

Dalarnas partidistrikt

Peter Hultqvist

MOTION 874

ÖSTERSUNDS ARBETAREKOMMUN

En hållbar och långsiktig transportpolitik

I slutbetänkandet av Kommunikationskommitténs förslag fastlades ett anta trafikpolitiska mål.

- Ökad välfärd, sysselsättning och konkurrenskraft
- God miljö
- Säker trafik
- Tillgängligt transportsystem
- Positiv regional utveckling

För att uppnå dessa delmål krävs en långsiktighet och en vision i det politiska tänkandet. De politiska besluten måste präglas av uthållighet och ge infrastrukturförvaltarna och transportnäringen en stabil grund för investeringar och utveckling av transporter. Så har inte varit fallet under de senaste åren. Såväl vägverket som banverket har drabbats av minskade anslag som har lett till att viktiga investeringar och välbehövliga åtgärder för drift och underhåll har uteblivit. Detta har drabbat inte minst de nordliga delarna av landet.

Trafikoperatörerna för persontransporter har under senare år gjort stora investeringar i nya fordon och detta gäller framför allt på spårsidan.

Även operatörer inom godstransportsidan har gjort stora investeringar i nya fordon för att möta marknadens krav.

På grund av avsaknaden av en stabil transportinfrastrukturpolitik riskerar dock effekterna av gjorda investeringar att utebli och därmed riskeras att de uppsatta målen ej kommer att uppnås. Exempel på investeringar som senarelagts eller uteblivit är Atlantbanan, Inlandsbanan samt Mittlinjen sträckan Ånge – Sundsvall.

En annan viktig del i våra områden är bärigheten på våra skogsvägar som har en avgörande betydelse för skogslänens framtid och utifrån målet om regional balans. Varje år går skogsnäringen miste om flera hundra miljoner på grund av att våra vägar inte är tjälsäkrade. Bärigheten på våra skogsvägar har också en avgörande betydelse i detta sammanhang. Investeringar och underhåll av vårt vägnät krävs för att leva upp till Nollvisionens mål att ingen skall behöva dö efter våra vägar.

Därför föreslår jag kongressen besluta:

- 1) att de fem trafikpolitiska målen skyndsamt skall förverkligas,
- 2) att anslagen till infrastrukturen skall uppräknas till minst 1998 års nivå,
- 3) att infrastrukturinvesteringarnas särskilda betydelse för regional balans måste beaktas,
- 4) att förverkligandet av nollvisionen ges högsta prioritet.

Leif Åberg

Socialdemokraterna i Östersund har vid möte 2001-04-23 antagit motionen som sin egen.

Ny infrastruktur för goda arbets-, studie- och bostadsvillkor i Östra Mellansverige

Inledning

Regionalpolitik, teknikutveckling, infrastruktursatsning, jämlikhet och god miljöpolitik är och har varit viktiga honnörsord för det socialdemokratiska reformarbetet. Vår politik har därmed haft som en huvuduppgift att vara en motkraft mot de effekter som en otyglad marknad skulle kunna få. Uppgiften har varit att göra det möjligt för medborgarna att göra sina egna livsval när det gäller exempelvis boende, utbildning eller arbete. Ofta har stora och viktiga beslut fattats i samarbete med fackföreningsrörelsen och andra folkrörelseorganisationer ibland också i samklang med svenskt näringsliv.

Fri handel och fri rörlighet har varit viktiga hörnpelare i välfärdsbygget. Samhället har ofta gått i spetsen genom att med sina beställningar skapa inte bara en ny infrastruktur utan också viktiga tekniska språng som i sin tur lett till nya arbeten och högre intäkter både för den enskilde och för samhället i sin helhet. Utbyggnad av exempelvis järnväg, telekommunikationer, energiproduktion och kollektivtrafik har gjort svenska företag till världsledande på sina områden.

Vårt land och vårt parti har ständigt ställts inför en rad viktiga vägval. Ett som vi nu står inför är hur vi ska kunna erbjuda goda livsvillkor i hela landet eller om vi ska få en allt större koncentration till ett par tre storstadsområden. Vi för vår del menar att det är viktigt att vi försöker påverka utvecklingen så att vårt land och våra regioner också i fortsättningen kommer att präglas av en "flerkärning" utveckling med flera livskraftiga centra av olika storlekar, alla med sina egenarter.

Den nya ekonomin med IT och bredband över hela landet kommer precis som posten, järnvägen, telefonen, bilen, TV:n, flyget, faxen och datorn att leda till mer resande, ökad pendling och fler godstransporter inte färre eller mindre.

I detta sammanhang blir därför de framtida infrastruktursatsningarna av central betydelse.

Utmaningen är att förena en stark tillväxt med ett uthållig samhällsbygge. Därför måste vi bygga system där järnväg avlastar väg, där vi kan möta människornas vilja till ett gott boende och bra arbeten i en bra miljö och där vi ser ekologiskt hållbara och ekonomiska lösningar för transport av människor och gods.

Vår vision

Vi vill vara med och göra Östra Mellansverige till ett levande och dynamiskt utvecklingscentrum i Östersjöområdet.

Ska vi lyckas med det behövs bättre infrastruktur. Det gäller järnvägar, vägar, flyg och sjöfart. Görs ingenting kommer hela Östra Mellansverige att drabbas stagnation, infrastrukturinfarkt och minskad tillväxt.

Vi vill medverka till nya lösningar som ger de storstadsnära områdena fler och snabbare förbindelser. Nationellt och internationellt, som är för år klarar av ökade behov, som skapar ökad konkurrens och därmed billigare resande, som hushållar med skattemedel och som tillfredställer högt ställda miljökrav.

Vi är beroende av storstaden och dess utveckling, liksom storstaden är beroende av Östra Mellansverige och dess resurser.

Tillsammans kan vi göra Östra Mellansverige till ett levande och dynamiskt utvecklingscentrum i Östersjöområdet.

Full fart framåt - eller bakåt

Stockholms län växer med 630.000 innevånare under de närmaste 30 åren medan Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Västmanlands och Örebro län minskar med tillsammans 162.000 innevånare under samma tid. Av dessa län kan endast Uppsala län redovisa en liten ökning enligt rapporten "Kan hela Sverige leva?" Landstingsförbundet augusti 2000.

Redan idag präglas den Stockholmska verkligheten av ökad segregation, ökade klyftor, ökande trafik och miljöproblem liksom trängsel inom service och utbildning. Om inte radikala grepp tas kommer Stockholmsområdet att i växande grad att drabbas av många av de problem som andra storstadsområden i övriga världen redan sliter med.

Samtidigt som Stockholm växer så det knakar minskar de omgivande regionerna sin befolkning. Detta kommer att få effekter när det gäller arbetsmarknad, offentlig och privat service, boende och utbildning.

Vi i Östra Mellansverige vill med denna motion peka på, att genom att formulera en storstadsnära politik för tillväxt skapas förutsättningar för tillväxt i hela området och för hela Sverige. Vi tror att en väl fungerande infrastruktur är en av de viktigaste förutsättningarna för att skapa goda levnadsvillkor för såväl de medborgare som nu bor i Östra Mellansverige och de som kommer att flytta hit under de kommande åren.

Östra Mellansverige ett område att leva och bo i

Det är vår önskan att Stockholmsområdet och Östra Mellansverige ska bli den naturliga centralpunkten för den expansiva Östersjöregionen. Vi tror att om vi satsar målmedvetet kan det innebära stora fördelar för invånarna i både Sverige och i Östra Mellansverige.

Det är vår uppfattning att genom ett bredare regionalt samarbete kan förutsättningar skapas för att ta tillvara såväl storstaden fördelar som de fördelar som de finns på landsbygden och i de små och mellanstora städerna. De nya arbetsmönstren i kombination med god infrastruktur gör

att såväl arbetsplatser som boende kan spridas över stora delar av regionen. Att tågen går tomma från storstaden på morgonen och tomma dit på eftermiddagen är ett exempel på dåligt resursutnyttjande.

Vi vill skapa en flerkärnig utvecklingspolitik. Det vi eftersträvar är ett Östra Mellansverige med många livskraftiga kärnor i och runt vilka vi kan bygga förutsättningar för ett gott liv för alla invånare. En region där storstaden exploderar i tillväxt och omlandet utarmas ger alla sämre förutsättningar för ett gott liv. På samma sätt bör vi se den nationella nivån. Ett antal starka stödjepunkter i varje region skapar förutsättningar för en uthållig tillväxt över hela landet. Det är det vi menar med en flerkärnig utvecklingspolitik.

De infrastrukturlösningar vi eftersträvar har i sig inget eget värde. De kan, som vi ser det, medverka till att skapa goda livsmiljöer i ett ekologiskt uthålligt samhälle. Exempelvis har utbyggnaden av såväl modern järnväg på hela sträckan som motorväg på nästan hela sträckan Stockholm – Eskilstuna lett till att tågtrafiken ökat och biltrafiken minskat.

Om tid och inte avstånd är avgörande för beslut om bostad, arbete och utbildning kan Östra Mellansverige erbjuda sina innevånare bättre livskvalité än andra europeiska storstadsområden, om nödvändiga satsningar görs i ny infrastruktur.

Bakom idén att vidga regionbegreppet, vad avser infrastrukturfrågor, ligger det faktum att Stockholmsområdet inte ensamt kan lösa sina tillväxtproblem. De storstadsnära områdena från Gävle i norr till Linköping i söder, från Örebro i väster fram till Stockholm i öster kan tillsammans med storstaden skapa förutsättningar för en utveckling som gynnar alla inblandade.

Med samverkan kan resultatet bli:

Gemensam tillväxt, i stället för snabbt ökade regionala skillnader.

Ett gott boende, i stället för orimliga boendekostnader.

Smidiga arbetsresor, i stället för långa pendlingstider i tåg, bil eller buss.

Effektivt godshantering, i stället för långa godstransporttider.

Uthållig tillväxt, i stället för svåra miljöstörningar.

Ett sammanhållet samhällsbygge, i stället för ökad segregering.

Ökad attraktionskraft och ökad tillväxt i Östra Mellansverige, i stället för andra center som Amsterdam, Köpenhamn och Berlin.

Boende och arbete i hela Östra Mellansverige, istället för ytterligare koncentration till det inre Stockholmsområdet.

Östra Mellansverige är ett område med mycket goda förutsättningar att bli ett dynamiskt utvecklingscentrum i Östersjöområdet. Här finns bland annat:

EU's åttonde största bruttoregionalprodukt

2,8 miljoner invånare ~1/3 av Sveriges

25 högskolor med 90.000 studenter
Störst andel sysselsatta inom Forskning och Utveckling i EU
Störst antal patentansökningar i EU
Världscentrum när det gäller utvecklingen av mobil IT
Stark framtidsinriktad industritradition

En utveckling av Östra Mellansverige kommer inte av sig själv. Uppgiften blir att söka medverka till att undanröja de hinder som finns för utveckling. De hindren står framförallt att finna i för dålig kapacitet inom järnväg/spårkapacitet, flyg/flygplatser, sjöfart/hamn och vägar samt bristande samband mellan de olika transportslagen. Trots ett mångårigt arbete att lösa hindren kvarstår de i huvudsak på samma nivå som vid 90-talets inledning. Därutöver måste resurser tillföras så att eftersatt underhåll i befintliga transportfunktioner åtgärdas.

Med en bredare regional samverkan kan nya och gjorda investeringar i bostäder, privat och offentlig service, infrastruktur som hamnar och flygplatser mm delas av flera till lägre kostnad för både nuvarande och kommande innevånare. Bättre ekonomi skapar här förutsättningar för bättre livsmiljö.

Nuläget och vägen framåt

Vi tror att ett snävt och föräldrat regionperspektiv har inneburit att flera infrastrukturfrågor gått i stå. Snabba och effektiva förbindelser över Mälaren är avgörande om människor och arbetsplatser ska kunna föras närmare varandra i Östra Mellansverige.

Överfarten över Skeppsbron har funnits sedan 900 talet

Första järnvägsspåret över Mälaren vid Riddarholmen byggdes 1862

Västerbron byggdes 1935

Stockholms tunnelbanan öppnades 1950

Essingeleden byggdes 1966

Nya Mälarbron vid Strängnäs öppnades 1982

De senaste trettio åren har befolkningen i Stockholmsområdet ökat med drygt 20 procent. Trafikarbetet har under samma tid ökat med närmare 80 procent. Utvecklingen har inneburit att det blivit mycket tätt på de befintliga övergångarna över Mälaren.

Vi är beredda att ta vår del av ansvaret både för tillväxten och för lösningen av infrastrukturproblemen i Östra Mellansverige.

Bakgrunden för våra förslag

Våra prioriteringar bygger i huvudsak på Mälardalsrådets rapport "Rimliga resurser till Mälardalen" (RIM-rapporten 1999). På Länsstyrelsernas i Stockholms, Södermanlands, Upplands, Västmanlands och Örebro Län inriktning för transportsystemet 2030. Och på regionala prioriteringar.

Gemensam infrastrukturplattform

Vi som står bakom denna motion har var och en av oss gjort olika pla-

ner och prioriteringar för de framtida infrastruktursatsningarna i våra respektive områden. Vi har i detta initiativ valt att lyfta fram de delar som var för sig och tillsammans utgör en förutsättning för fortsatt tillväxt och uthålligt samhällsbyggande i Östra Mellansverige.

Målet är att skapa bättre möjligheter för individer och företag att leva ett gott liv i en god miljö.

Vi har valt att beskriva våra prioriteringar mellan nord-sydliga förbindelser över Mälars/Hjälmar snittet och östvästliga förbindelser parallellt med de stora sjöarna.

Vi önskar stärka järnvägens roll i såväl gods som persontrafiken. Det förutsätter en satsning på nybyggnad och upprustning av järnvägar, bangårdar och terminaler i vårt område.

Kärnan i våra projekt ingår nästan alla i den "Nordiska Triangeln" varför en satsning här skulle leda till ett snabbare förverkligande av de gemensamma europeiska TEN-projekten.

Med en satsning på den "Nordiska Triangeln" kommer de nordiska huvudstäderna att bindas samman med järnväg med snabbtågsstandard och motorväg mellan Stockholm – Oslo, Oslo – Köpenhamn och Stockholm – Köpenhamn. Och genom högre vägstandard och utvecklad färjetrafik binds triangeln samman med Helsingfors, Sankt Petersburg och Tallin. Satsningarna i "Nordiska triangeln" utgör kärnan i våra förslag, därutöver finns våra prioriteringar på effektiva nord-sydliga förbindelser över Mälars-Hjälmar snittet. Från Gävle och Uppsala i norr till Katrineholm, Norrköping och Linköping i syd och förbindelser från Stockholm i öst till Örebro i väst på båda sidorna om de stora sjöarna.

Kvalitet och Ansvar

Vi önskar bidra till ett rationellt transportsystem som tillfredställer högt ställda kvalitets, tillgänglighet, säkerhets och miljökrav.

Vi är medvetna om att vissa av de åtgärder som vi föreslår förutsätter statliga beslut medan andra måste fattas på andra nivåer i samhälls- och näringsliv. Vi är öppna för alternativa finansieringsformer som kan medverka till att projekten kan genomföras inom ramen för en ansvarsfull samhällsekonomi.

Det är vår önskan att föra över så mycket som möjligt av godstrafiken från väg till järnväg eller sjöfart.

Våra förslag ska inte ses som enstaka förslag till förbättringar utan som insatser för att bygga bättre system, både miljömässigt och trafikmässigt.

Persontrafik

Vi vill att de nya tågsystemen ska minska resandet med bil. Ska det kunna ske måste trafiken vara attraktiv, gå ofta, vara komfortabel, trygg och ha ett enkelt och konkurrenskraftigt prissystem. Systemen måste planeras från dörr till dörr för alla.

Godstrafik

Vi vill skapa förutsättningar för ett miljövänligt och rationellt godsarbete som präglas av ett systemtänkande hela vägen från leverantör till

mottagare. Vi vill öka järnvägens och sjöfartens andel av de långväga godstransporterna.

Luftfart

Arlandas roll som ett internationellt och nationellt nav värnas och utvecklas samtidigt som de befintliga flygplatserna i Östra Mellansverige utvecklas efter sina förutsättningar inom ramen för högsta tänkbara säkerhets- och miljökrav.

Vi föreslår:

- 1) att kongressen ger partistyrelsen i uppdrag att, vid sidan av en storstads- och regionalpolitik också, utforma en storstadsnära politik i enlighet med visionerna och riktlinjerna i motionen. Som tar hänsyn till de särskilda behov som finns i Östra Mellansverige och andra storstadsnära områden,
- 2) att infrastrukturpolitiken ses som en drivkraft för tillväxt, uthålligt samhällsbyggande och god regionalpolitik,
- 3) att infrastrukturpolitiken ska behandla hela kedjorna från boende till arbete/boende/service och från produktion/import till slutanvändare,
- 4) att infrastrukturpolitiken ska användas som ett instrument för att nå de nationella miljömålen,
- 5) att skapa förutsättningar för en samplanering av nationell/regional/lokal infrastruktur på ett sätt som tar hänsyn till regionernas speciella behov,
- 6) att kongressen ställer sig bakom tanken om en flerkärning utveckling nationellt och regionalt som ger möjligheter till arbete och boende i en god miljö,
- 7) att kongressen uttalar sig för en infrastrukturpolitik som bygger på ett systemtänkande och som flyttar över en ökande andel gods och passagerare från väg till järnväg och sjöfart.

Stockholms arbetarekommun

Stockholms läns partidistrikt

Uppsala partidistrikt

Sörmlands partidistrikt

Västmanlands partidistrikt

Örebro partidistrikt

Östergötlands partidistrikt

MOTION 876

VÄSTERNORRLANDS SOCIALDEMOKRATISKA PARTIDISTRIKT

Infrastruktur och kommunikationer

En viktig förutsättning för att hela landet ska ha möjlighet att kunna utvecklas är att det finns grundläggande service i form av vägar, järnvä-

gar, flyg, post och telekommunikationer i alla delar av landet på likvärdiga villkor. Vid prioritering mellan olika infrastrukturprojekt är det viktigt att man inte bara tar hänsyn till samhällsekonomiska kalkylmodeller, utan också väger in regionalpolitiska och sociala aspekter.

De senaste årens utveckling har visat att marknaden inte förmår ta regionalpolitiska hänsyn. Den politiska styrningen av uppbyggnaden av landets infrastruktur måste därför stärkas.

Det kan exempelvis ske genom att alla aktörer på t.ex. distributionsmarknaden (brev, bud och paket), elmarknaden, telemarknaden och kollektivtrafikmarknaden får betala avgifter som används för regionalpolitiskt motiverade satsningar inom respektive område. Det blir då mindre lönsamt att bara "plocka russin ur kakan" och vi återtar det politiska greppet över infrastrukturen utan att därför förlora de fördelar som konkurrensen kan ge. Konkurrens- och upphandlingslagstiftningen måste därför utformas, så att de inte förhindrar en effektiv regionalpolitik.

Vägarna

Vägarna spelar en strategisk roll för den regionala utvecklingen. De människor och företag som verkar i Västernorrland måste ha en vägsstandard som är likvärdig med övriga landet. Med tanke på Västernorrlands stora basindustri, som är beroende av goda transportmöjligheter är detta viktigt både för Västernorrlands utveckling och för landets samlade exportinkomster.

I Västernorrland finns dock landets sämsta vägar, till en del beroende på besvärliga markförhållanden, men främst beroende på brister i det hitillsvarande sättet att fördela vägsanlagen.

Med tanke på skogsindustrins oerhörda betydelse för landet är det helt oacceptabelt att en så stor del av vägnätet måste stängas av under långa tider varje år. Den moderna skogsindustrin är beroende av färsk råvara för att kunna upprätthålla hög kvalitet och högt förädlingsvärde. Det borde vara självklart att vägarna ska kunna hållas öppna året om. Vi anser att man i mycket högre grad än hittills måste beakta skogsindustrins behov av ett fungerande länsvägnät då vägsanlagen fördelas över landet. Vägarna måste hållas öppna hela året. Utan ett fungerande vägnät kan inte Västernorrlands stora skogsindustri konkurrera på världsmarknaden på samma villkor som sina konkurrenter.

Staten måste även i fortsättningen ta ansvar för de mindre trafikerade vägarna. Den utredning som pågår om det enskilda vägnätet har skapat en stor oro på många håll i landet. Vi inte kan acceptera att ytterligare bördor läggs på de människor som bor vid enskilda vägar. Det enda rimliga är att staten fortsätter att ta ansvar även för det lågtrafikerade vägnätet och att det statliga stödet till befintliga enskilda vägar förbättras.

Också europavägarna måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Det får inte vara så att det

avståndshandikapp som företagen i Västernorrland har förvärras ytterligare av en undermålig standard på europavägarna.

Järnvägarna

Den bristande kapaciteten på järnvägsnätet är ett hinder för utvecklingen av järnvägstrafiken. Näringslivets behov av snabba och effektiva gods- och persontransporter har ökat snabbt under senare år. Både person- och godstrafiken lider svårt av den låga kapaciteten på Mittbanan och Ostkustbanan. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg och inte läggs på lastbil. Det är därför nödvändigt att höja kapaciteten på Ådalsbanan, Ostkustbanan och Mittbanan.

Flyg

Ett väl utbyggt inrikesflyg är en viktig förutsättning för att hela landet ska kunna utvecklas. Enligt vår mening måste staten ta ansvar för att skapa förutsättningar för en väl fungerande flygtrafik i hela landet till rimliga kostnader för trafikanterna. Den bristande konkurrensen efter avregleringen av flyget har lett till högre biljettpriser och sämre turtäthet på många flyglinjer.

Många kommuner tvingas nu att med kommunala skattemedel ge bidrag för att hålla trafiken igång. Det är en ordning som inte är långsiktigt acceptabel. Enligt vår mening måste staten ta ansvar för att hela flygsektorn solidariskt får bära kostnaderna för att upprätthålla trafiken på vissa olönsamma linjer.

Det är också viktigt att staten genom Luftfartsverket tar ett ansvar för att det finns väl fungerande flygplatser med tillräcklig bankapacitet på strategiska punkter i landet. Exempelvis är den alltför korta landningsbanan på Midlanda ett hinder för utvecklingen i Västernorrland.

Samordning

För att en god kommunikationsstandard ska kunna upprätthållas krävs en bra samordning mellan bil-, buss-, järnvägs- och flygtrafik. Det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras, så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov. Rikstrafiken bör därför ges ett tydligt uppdrag att verka för att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras, så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov.

Post

Människors behov av postens tjänster har förändrats mycket snabbt under senare år. Eftersom de flesta betalningar numera sker antingen automatiskt eller med giro har människors behov av att besöka posten minskat kraftigt. Dessutom tar elektronisk post och annan ny teknik över allt mer av postgången. Trots det är det oerhört viktigt att postservice inklusive betalnings och kassaservice kan upprätthållas i hela landet. Det är en mycket viktig princip att alla människor har tillgång till postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice oavsett var i landet man

bor. Särskilt småföretagare i glesbygden är beroende av att kassaservicen fungerar på ett bra sätt. Staten måste därför även fortsättningsvis ta ansvar för att upprätthålla en god postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet.

IT

Den moderna informationstekniken ger helt nya utvecklingsmöjligheter genom att många verksamheter inte längre är geografiskt bundna till vissa orter. En förutsättning för att dessa möjligheter skall kunna tas till vara är att hela landet får tillgång till den nya tekniken på likvärdiga villkor och till avståndsoberoende taxor. Staten måste ta ett ansvar och styra utbyggnaden av höghastighetsnät för datakommunikation på ett sådant sätt att hela landet ges likvärdiga utvecklingsmöjligheter. Detta måste gälla såväl det fasta nätet som det nya 3G-nätet.

Med hänvisning till ovanstående hemställer vi att partikongressen beslutar:

- 1) att uppdra till partistyrelsen och riksdagsgruppen att verka för en starkare politisk styrning av all verksamhet som kan hänföras till infrastrukturen,
- 2) att uttala att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhälls-ekonomiska kalkylmodeller som nu används,
- 3) att uppdra till partistyrelsen och riksdagsgruppen att se över konkurrens- och upphandlingslagstiftningen så att de inte utgör ett hinder för en effektiv regionalpolitik,
- 4) att uttala att det är nödvändigt med utökade insatser till bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägnätet så att alla statliga vägar ska kunna hållas öppna även för tung trafik året om,
- 5) att uttala att det är nödvändigt att vid fördelning av väganslag både till drift och investeringar ta större hänsyn till de tunga transporter-
na,
- 6) att uttala att staten även i fortsättningen tar ansvar för det lågtrafikerade vägnätet och att det statliga stödet till enskilda vägar bör förbättras.
- 7) att uttala att det är nödvändigt att höja kapaciteten på Ostkustbanan, Mittbana och Ådalsbanan,
- 8) att uttala att staten måste ta ansvar för att hela flygsektorn solidariskt får bära kostnaderna för att upprätthålla trafiken på vissa olönsamma linjer,
- 9) att uttala att staten genom Luftfartsverket ska ta ett ansvar för att det finns väl fungerande flygplatser med tillräcklig bankapacitet på strategiska punkter i landet,
- 10) att uppdra till partistyrelsen och riksdagsgruppen att skapa bättre möjligheter till samordning av de olika trafikslagen,

- 11) att uttala att staten även fortsättningsvis måste ta ansvar för att upprätthålla en god postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet,
- 12) att uttala att staten bör verka för att taxorna för data- och telekommunikation så långt möjligt görs avståndsberoende,
- 13) att uttala att hela landet snarast måste få tillgång till fasta och mobila teleförbindelser som klarar att överföra stora datamängder med hög hastighet.

Styrelsen för Västernorrlands socialdemokratiska partidistrikt 2001-04-25

Elvy Söderström

MOTION 877

HELSINGBORGS ARBETAREKOMMUN

Byggande av fast förbindelse för tåg i norra Öresund

Byggandet av en fast förbindelse för tåg i norra Öresund är en viktig förutsättning för integrationen i hela Öresundsregionen.

Med en fast förbindelse för tåg mellan Helsingborg och Helsingör kan tågtrafiken på Öresundsbron avlastas. Fjärrtågstrafiken för personer kan gå över den norra delen av Öresund och godstrafiken över bron i söder. Den regionala persontrafiken kan gå i en cirkel över bron och den nya förbindelsen i norr vilket medför ett bättre utnyttjande av tågkapaciteten, och bättre turtäthet till resenärerna.

Godstrafiken i söder får också då möjlighet att expandera. Det är ur miljösynpunkt viktigt att samhället styr över godstrafiken till järnväg för att vi ska få ett hållbart samhälle. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är också ett led i förverkligandet av Europabanan som skulle kunna medföra restider för tåg på cirka 5 timmar mellan Stockholm och Hamburg. Tågtrafik som är ett bättre transportmedel ur miljösynpunkt skulle då konkurrera med flyg.

När beslutet om byggandet av Öresundsbron togs talade också ledande företrädare för socialdemokraterna om att en fast förbindelse också skulle byggas mellan Helsingborg och Helsingör.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar undertecknad att partikongressen beslutar:

- 1) att socialdemokratiska partiet verkar för en fast förbindelse för tågtrafik mellan Helsingborg och Helsingör.

Birger Palmgren, SEKO s-förening i Helsingborg

Helsingborgs arbetarekommun beslutade enhälligt att anta motionen som sin egen.

Nödvändigheten av infrastruktursatsningar

För att hela landet skall ges möjlighet att leva vidare och utvecklas så måste det till infrastruktursatsningar som bygger bort flaskhalsar och underlättar för folket och industrin att transportera sig. Under ett antal år så har vi i genomgått ett tufft ekonomiskt stälbad som fått negativa konsekvenser på nödvändiga infra. investeringar.

För att ingreppen i välfärdssystemen inte skulle bli förstora i budgetsatsningen. Så sköt regeringen fram nödvändiga infrastruktursatsningar på framtiden. Ingen saknar det som ännu inte är byggt. En regering måste ibland göra det som är politiskt möjligt. Så var det antagligen även för oss i regeringsställning.

Problemet med den hårt slitna infrastruktur försvinner inte med detta förfarande, utan blir mer akut desto längre man skjuter fram investeringen. Till slut kommer man till den punkten att järnvägar och vägar blir så dåliga att man riskerar att förskingra det redan nedlagda kapitalet.

Man kan göra det mer åskådligt med ett exempel:

Visst går det att leva en stund med att en och annan takpanna på hustaket har blåst bort. Men när även takpappen spruckit och det regnar in i köket, då står det inte på innan hela kåken börjar mögla.

Nu är vi där. I Dalarna talar vi om att en skamgräns på Infra underhållet måste tillskapas.

De slantar som vi årligen gemensamt lägger ned i Infra investeringar i landet rör sig om ca: 25 miljarder. För att reparera takpappen bör vi ha ytterligare 5-6 miljarder per år. Att byta ut de spruckna takpannorna och komma till en normal ordning kräver med all säkerhet lika mycket till. Därutöver har varje län behov av att ta bort väl definierade flaskhalsar på infrastrukturen. För att obalanserna i tillväxten inte skall förstärkas. Tillväxt regionernas kraftiga expansion och inflyttning skapar också ett kraftigt tryck på bostadsbyggande, fördyringar och krav om extra infrastrukturs satsningar. Vi förstår deras problem. För allas bästa så måste skillnaderna mellan stad och land minska. En fortsatt tu delning av landet kan skapa onödiga motsättningar och politisk oro, som vi tidigare varit rätt förskonade för.

Eftersom vi är en arbetsplats förening för lokförarna i Borlänge väljer vi att ge några ex. från järnvägens behov. Men exemplen kunde loka gärna ha hämtats från vägen.

Ett bland flera exempel i Dalarna är järnvägen mellan Borlänge-Falun. Den är idag Sveriges hårdast belastade enkelspårssträcka. Vilket medför att det uppstår konflikter mellan gods och persontrafiken. Aktuellt i dagarna är att 6 st. persontågs avgångar tvingas ställas in på grund av

flaskhalsen mellan de två orterna. Regerings initiativet (Tåg i Bergslagen) som vi själva initierat, får därför inte den fullödiga start som den så väl skulle behövt.

Vi anser att samtida infart på stationerna måste tillskapas i ett första skede för att höja tågflödena. Dubbelspår måste på sikt till för att industrin skall kunna höja produktionsvolymerna och inte straffas ur marknaden av dyra transportkostnader.

Den låga bärigheten på banvallen Bergslagsbanan Gävle Hofors-Ludvika-Ställdalen-Kil medför till att fördyra järnvägs transportererna för den Dala baserade exportnärings. I Sikfors tvingas vi bromsa ned 1600 tons godståg till 10 km/h för att komma över bron. Ni skall veta att det tar en djävla tid och energi att få upp hastigheten igen.

Kapacitetsökningar och framkomlighets förbättringar med fjärrblockering i länet måste till med det snaraste. På Dalabanen måste hastigheterna höjas till 160 km/h.

Plankorsningar på sträckan Krylbo-Mora måste på sikt byggas bort eller förstärkas säkerhetsmässigt för att vi skall komma ned i restider till Stockholm på 1.30.h.

Axellasterna måste även här höjas till 25 tons axellast. Sträckan Ludvika Smedjebacken-Fagersta. Bör förbättras. Speciella åtgärder i Ludvika måste till för att industrin och bygden skall ges möjligheter att utvecklas. Ludvika äger idag inte ens en fungerande Lastkaj, spåret är nämligen borta.

Spårstandarden på industri spåren på flera orter är så dålig, att rälsen hänger i luften flera meter då slipers ruttnat bort genom åren som för-syndelser på eftersatt underhåll. I Vansbro så spårar växlingsätten ur på vissa ställen ifall vi kör fortare än halv gå fart. Fler exempel finns på bangårdarna i länet. Men vem som har möjlighet och bör betala den nödvändiga upprustningen av det kapillära nätet (industrispår) är oklart.

Vi kan stapla exempel efter exempel bara i Dalarnas län som visar på tillväxt hämmande brister i järnvägsinfart, men vi nöjer oss med detta. Antagligen ser förhållandena likadana i övriga landsdelar. Så vi måste borsta upp oss och budgeten för infra investeringarna. Skall Järnvägen vara en reell transportmöjlighet för godset i framtiden så måste vagnarna kunna komma ända fram till lastkajerna.

Det är likadant med järnvägen som med vår kära Dalälvs. Det måste porla i Idre och i Sälen för att det skall forsa nere vid Älvkarleby.

Att köra tomma godståg fram och tillbaka på stambanan Stockholm Göteborg och Malmö. Är inget gott exempel på intelligent transportpolitik.

Prognosen för statens överskott i budgeten för det första kvartalet 2001 prognostiseras till ca. 85 miljarder. Mot den bakgrunden anser vi att det måste ges politiska uppdrag från partiet. Att infra satsningarna i hela landet måste öka så pass mycket. Att vi förutom att restaurera de gamla för-

syndelserna även medger en reell kvalitetshöjning på järnvägar och vägar. Infra satsningar är att betrakta som ett framtida sparande och driver ej upp inflationen. Det är att betrakta som en god investering för framtiden.

Vi hemställer därför:

- 1) att kraftfulla satsningar görs på infrastruktursatsningar för att bygga bort flaskhalsar och trånga sektorer för hela landet.
att arbetarkommunen i Borlänge motionen som sin egen.
att Partidistriktet i Dalarna antar motionen som sin egen.
att den tillställs Partikongressen

Borlänge den 12/3 2001.

Lokförarna Svante Tysell och Ronny Beyer

På arbetarkommunens möte den 23 April beslutades i enlighet med styrelsens förslag att bifalla motionen.

MOTION 879

LULEÅ ARBETAREKOMMUN

Haparandabanan – en viktig järnvägslink ur nationell synpunkt

Haparandabanan är Sveriges ända fasta järnvägsförbindelse med Finland - Ryssland. Den nuvarande bandelen är i stort behov av upprustning, uppgradering för tyngre laster, hastigheter och att bandelen elektrifieras för att möta dagens och kommande kundkrav.

Inom Barentsregionen finns stora råvarutillgångar och en stark tillverkningsindustri.

Om handeln mellan länderna skulle öka i regionen så skulle Norrbotten få ett utvecklat näringsliv, nya jobb och tillväxt.

För att det ska lyckas krävs emellertid bättre kommunikationer.

En rad olika projekt för att förbättra kommunikationerna i Barentsområdet pågår: ny järnväg mellan Ledmozero och Kochkamo i Ryssland, Botniabanan, svensk-finska utvecklingsprojektet Bottenviksbågen samt spårviddsväxlaren och testverksamheten i Haparanda/Torneå. Det brister dock i kommunikationerna i Norrbotten.

Ska handelsförbindelserna med övriga länder i Barentsområdet komma Norrbotten till del krävs att det finns en modern kustnära järnväg mellan Haparanda och Boden.

Det skulle ge länet stärkta förutsättningar att idka handel med Finland, Ryssland och Norge. Det skulle också innebära effektiva och miljövänliga transporter. Banverket har nyligen presenterat en förstudie

på en ny första delsträcka mellan Haparanda och Kalix. De anser att det är nödvändigt och ekonomiskt riktigt att genomföra ett sådant projekt.

Vi yrkar att regering och riksdag så snabbt som möjligt fattar beslut om:

- 1) att bygga järnvägen mellan Haparanda och Kalix
- 2) att ge Banverket i uppdrag att göra en uppgradering av sträckan mellan Kalix och Boden.

*Seko Avd 25 S-förening en i Luleå kommun
Kjell Olofsson, vice ordf*

Luleå socialdemokratiska arbetarekommun har vid representantskapets möte 010409 beslutat att bifalla motionen och skicka den till SAP:s partikongress 2001.

MOTION 880

NACKA ARBETAREKOMMUN

Kollektivtrafiksatsningar i samband med större vägtrafiksatsningar

Enligt fordonsstatistiken, som Statistiska centralbyrån (SCB) sammanställt på uppdrag av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), har antalet personbilar i vårt land ökat från knappt 3 miljoner till 4 miljoner under de senaste tjugo åren. Även antalet motorcyklar och lastbilar i trafik har fortsatt öka. Ökningen av personbilar visar inga tecken på att avmattas. Tvärtom torde den befolkningsökning som SCB uppskattar till cirka 600 000 mellan åren 2001 och 2030 innebära ökat antal fordon i trafiken.

Två av delmålen i regeringens proposition ”Transportpolitik för hållbar utveckling” (Prop 1997/98:56) är ett tillgängligt transportsystem och en god miljö. Med tanke på att nya och bättre vägar tenderar att öka trafiken går våra krav på goda kommunikationer och miljöhänsyn inte alltid hand i hand. Att med olika styrmedel såsom vägavgifter m.m. minska trafiken har sina sidor. Eftersom kollektivtrafikandelen är avgörande för trafikens miljöeffekter, främst luftföroreningar, kan man i stället minska utsläppen genom att öka kollektivtrafiken. Detta är mycket viktigt med tanke på att kollektivtrafikens andel av resor minskar i vissa fall. Så är det t. Ex. i Stockholms län enligt Regionplane- och trafikkontoret.

Det är oslagbart ur miljösynpunkt att större vägtrafiksatsningar, såsom Österleden och ”Förfärd Stockholm” i Stockholms län, åtföljs av kollektivtrafiksatsningar. Detta kräver bl. a att vägarna redan från början görs tillräckligt breda för bussfiler. Utan en ökad kollektivtrafikandel kan vi vänta oss en explosionsartad ökning av trafiken särskilt i de mest

expansiva delarna av landet och därför också en större risk för föroreningar.

Därför föreslås kongressen besluta

- 1) att ge regeringen och våra landstingspolitiker uppdraget att verka för att större vägtrafiksatsningar åtföljs av kollektivtrafiksatsningar.

Tuija Meisaari-Polsa

Mattias Qvarsell

Nacka arbetarekommun har vid medlemsmöte den 26 april 2001 beslutat bifalla motionen.

MOTION 881

HEDEMORA ARBETAREKOMMUN

Kollektivtrafiken – en rättvisefråga

Idag bygger huvuddelen av vår samhällsplanering på bilen som förstaalternativ för persontransporter i våra vardagsliv. Inte minst för landsbygdens invånare men även i regioner med tät stadsbebyggelse.

De senaste tjugo åren har förvandlat de flesta av våra landsbygdssamhällen, från fungerande lokalsamhällen med allt samlat som arbetstillfällen, bostäder, service, föreningsliv samhällen kopplade i marknadsområden med starka länscentra byggda på bilens förmåga att knyta ihop arbetsmarknads- och servicemarknadsområden.

De socialt rika och integrerade samhällena där våra viktigaste välfärds mål uppfylls förutsätter att inte bara bilburna samhällsmedlemmars liv fungerar. Skillnaden för dem på landsbygden som har tillgång till bil och för dem som är beroende av bussen, dvs i princip skolbussen som går skoldagar, är mycket stor.

En utvecklad och samordnad kollektivtrafik krävs med samma målsättning som vi har beträffande våra rättvisemål beträffande vård, omsorg, skola och bostäder för alla i våra samhällsbildningar.

En trafikpolis som söker samordna nödvändiga personbilstransporter i glesbygd och stad och land med bussar och tåg till fungerande system för arbetsresor, skolresor, serviceresor och fritidsresor.

En kollektivtrafik som inte utgår från trafikbolagen i konkurrens och med passagerarna som enbart kunder och objekt för lönsamma linjer.

En kollektivtrafik som utgår brett från behovet från kommuninvånare och länsinvånare i första hand och inte från utförarna och entreprenörer av de olika kollektivtrafikslagen.

Kongressen föreslås besluta:

- 1) att partikongressen uttalar sitt stöd för utvecklad kollektivtrafik byggd på samordning av alla transportslag utgående från ett brukar-

perspektiv utgående från all befolkning i våra lokalsamhällen och regioner.

- 2) att partikongressen uppmanar regeringen att utveckla en övergripande strategi och vision om en utvecklad kollektivtrafik i alla landets regioner som ett aktivt medel för att uppnå våra samlade välfärds mål.

Hedemora arbetarekommun den 2 april 2001

Jan Burell

Motionen togs som Hedemora arbetarekommun egen vid möte i Folkets Hus, Garpenberg den 23 april 2001.

MOTION 882

TRELLEBORGS ARBETAREKOMMUN

Mobiltelefon under bilfärd

För flera år sedan startades i Sverige projektet nollvisionen för att få ned antalet trafikolyckor till noll. Detta har ej lyckats och idag hör man inte mycket talas om nollvisionen.

I Trelleborg har man provat att få bort/minska rattonykterheten med hjälp av ett rollspel på Söderslättsgymnasiet i staden. Ett rollspel som det har skrivits och talats om över hela landet.

Idag är det dock mest hastighetsbegränsningar, som gäller. När det gäller tätorter, är det många platser, som vill införa mer eller mindre generella 30-gränser. 30-gräns kan vara bra, men i sådant fall på speciella sträckor som t ex utanför skolor. Generella 30-gränser lär inte få acceptans, utan istället medföra att trafikanterna kör med ryggmärgen, vilket inte lär skärpa deras uppmärksamhet.

En annan företeelse som definitivt inte heller skärper trafikanternas uppmärksamhet, är deras till synes omätliga "behov" av att tala i sin mobiltelefon under tiden de kör. Detta om något är definitivt en trafikfara. I den händelse det måste talas under färd, skall detta ske med hjälp av "handsfree".

Jag yrkar därför

- 1) att partikongressen tar beslut att verka för att mobiltelefonsamtal under färd med motordrivet fordon endast får ske med hjälp av "handsfree".

Trelleborg 2001-03-28

Carl-Gustav Stjerna

Trelleborgs arbetarekommun har beslutat insända motionen som arbetarekommunens egen.

Egil Ahl/ordförande

Hastighetskontroller

Trafiken dödar och lemlästar många människor i det svenska samhället, vilket ger ett stort lidande för dem skadedrabbade, sorg och förtvivlan för anhöriga och mycket stora kostnader för främst sjukvården, men även för olika typer av omsorg som ska hjälpa dem skadade.

Våra försäkringspremier grundas också på olyckorna och en minskning av olyckorna skulle ge billigare premier.

Riksdagen har också fattat beslut om en målsättning som skulle innebära en minskning av olyckorna till en liten nivå, som kallas nollvisionen. Noll olyckor är det långsiktiga målet.

Det är helt klarlagt att det är hastigheten som är den stora boven till olyckorna och att det inte inom polisen finns tillräckliga resurser att övervaka de hastighetsbegränsningar som finns. Från samhällets sida så satsar man oerhört mycket pengar på att bygga bort olyckorna genom att förändra vägarnas utformning med bland annat mitträcken på Europavägarna.

Inom tätbebyggda områden pågår också ett arbete med att bygga bort riskerna genom många olika åtgärder. De mest använda är gupp och gropar, men det finns också en hel del andra exempel som kommer till för att få ner hastigheten. Dessa ombyggnationer är debatteras ofta och hårt och det har varit svårt att få accentens får åtgärder hos den breda opinionen förutom de som bor vid dessa platser eller har sina barn som är i behov av en säkrare trafikmiljö.

Polisen har ju inte tid att kontrollera om man i stället väljer att sänka hastigheten. De ombyggnationer som görs kostar pengar som kunde användas till andra ändamål. Det är helt klart att om man kan ha kontroller i tillräcklig omfattning så sänks hastigheten till den nivå som gäller, det blir en annan trafikrytm om man vet att det finns stor risk för att åka fast om man kör för fort.

Polisen å sin sida har resursbrist och visst skulle det vara bättre att polisen utredde de begångna brotten och arbetade med förebyggande verksamhet inte minst mot ungdomar och kampen mot narkotika. Det måste vara fel att använda välutbildade poliser till att stå och kontrollera hastigheten på våra vägar.

Det här kan lösas på ett mycket enkelt sätt, nämligen att väghållarna får ansvar för att kolla farten då det är en trafiksäkerhetsåtgärd. Finansieringen skulle klaras genom att väghållarna fick behålla vad som då skulle vara en fortkörningsavgift på samma sätt som när man avkriminaliserade parkeringböterna. Det behövs självklart en del övriga förändringar som rör rättsväsendet men det går säkert bra att ordna på ett enkelt sätt. Ett sånt förslag skulle ju också indirekt ge polisen mera resur-

ser för att då användas till mera angelägna saker

Med utgångspunkt från detta resonemang föreslår jag kongressen:

- 1) att ge partistyrelse i uppdrag att tillsammans med regering och riksdagsgrupp lägga ett förslag som ger väghållarna det samlade ansvaret för trafiksäkerheten genom att väghållarna även får ansvaret för att kontrollera hastigheterna på våra vägar.

Lennart Holmlund

Umeå arbetarekommun har vid sitt representantskapsmöte 2001 03 25 behandlat motionen och beslutat att sända den som enskild.

MOTION 884

HÄRNÖSANDS ARBETAREKOMMUN , ENSKILD

Motion rörande förändring av personalkategorin för trafikövervakning å landets vägnät

Det fanns en tid då polisen "farbror Björk" hade förhållandevis enkla polisierade uppgifter, såsom att det fanns lykta å cyklar eller vidta åtgärder då någon av misstag söndrat en fönsterruta.

Tiderna har dock förändrats och de polisiära uppgifterna liksom brotten och brottslingarna likaså. Liksom polisens utrustning under åren förändrats, så har även polismyndighetens organisation och där i tjänstgörande polisers antal blivit föremål för förändringar. Man har tidigare lagt pensionsavgångar och gjort avbrott i utbildningen till poliser. Det har nu med åren gjort att poliser blivit en "bristvara".

Samtidigt som antalet brott inte minskar, så är procenttalet för uppklarade brott tydligen inte högre än ca. 20%. Polisen har inte tillräckligt med utredningspersonal och många ärenden får nästan omedelbart läggas i mappen "Brott kan inte styrkas". Samtidigt som man till utredningsavdelningarna får överföra poliser i närpolis tjänst, så finns ute på våra vägar en oreducerad frödig trafikpolis enhet. Som oftast genom ålder och tidigare tjänstgöring har en god erfarenhet av utredningar i samband med brott av annan karaktär än trafikbrott. Denna enhet kan utan vidare avvecklas från sina ordinarie uppgifter och överföras till utredningsarbete, där väsentligheten består i att "styrka brott" enligt allmänhetens önskan.

Kontroll av fordon, såsom hastighets och övrig fordonskontroll, ute på våra allmänna vägar bör naturligtvis ske även i fortsättningen. Utan att därvidlag utnyttja polispersonal. Istället bör det kunna ske genom att utbilda särskilda personalgrupper vid och för tjänstgöring hos Vägverket, för sådan verksamhet.

Något hinder för att på så sätt utnyttja redan befintlig polispersonal för kvalificerat utredningsarbete i och för brotts bekämpande och att tillföra Vägverket ny och kompletterande naturlig verksamhet, kan jag ej se.

Jag får därför föreslå kongressen

- 1) att besluta i enlighet med min motion

Rolf A Lindberg, medlem i Hernö S-förening

Arbetarekommunens årsmöte beslutade enligt styrelsens förslag att motionen sänds som enskild till partikongressen.

MOTION 885

LIDINGÖ ARBETAREKOMMUN, ENSKILD

Inga fler motorvägar i och runt Stockholm!

Asfaltering av kulturmiljö i och runt Stockholm gör mer skada än nytta. Den är dyr. Och den är onödigt eftersom det går att bygga ut kollektivtrafik där - särskilt eftersom befolkningstätheten är stor.

Spårburen trafik och bussar ger solidarisk tillgänglighet till att resa även om man inte kan köra bil. Ev. trängselproblem kan lämpligen lösas med trängselavgifter typ de som finns i t ex Singapore. Bilavgifter på just de platser och tider där bilköer finns - inte annars.

Finns det pengar bör de användas till skola, vård och omsorg som vi lovade i valrörelsen.

Finns ännu mer pengar bör de hellre användas till järnvägar och vägar i Norrland osv där de behövs mer, så att det blir lättare att bo kvar där. Inlandsbanan bör användas. Finns inga pengar ska man inte låna av framtiden. BBB - "barnen betalar betongen" är ingen bra princip. Den som är satt i skuld är ju inte fri. Bara en liten del av den stora statskulden är ju betald hittills.

Jag yrkar:

- 1) bygg inte ut motorvägarna i och runt Stockholm.
- 2) bygg inte ut motorvägarna i och runt Stockholm med lånade pengar, barnens pengar.
- 3) om vägarna i Stockholm ändå byggs ut, bygg dem inte med statliga pengar. De behövs på annat håll.

Arbetarekommunens beslut att motionen sänds till partikongressen som enskild.

MOTION 886

SÖDERHAMNS ARBETAREKOMMUN

Utveckla kustsjöfarten

Sverige är ett avlångt land. Vi har över 200 mil kust. Ändå sker övervägande delen av våra transporter i Sverige med lastbil. Det mest miljöriktiga alternativet för transport är via sjön. Med statliga skatter stödjer vi

trots detta lastbilstransporten. Vi vill ytterligare utveckla möjligheterna till kustsjöfart. Samhället ska utnyttja våra kuster som transportleder.

Vi föreslår kongressen besluta

- 1) att ge partistyrelsen och våra riksdagsledamöter i uppdrag att utreda möjligheterna för en utvecklad kustsjöfart.

Söderhamn april 2001

Åsa Lindestam Tommy Berglöf Birgitta Tapper Hasse Källarsson

Söderhamns arbetarekommun antar motionen som sin egen den 25 april 2001.

MOTION 887

TRELLEBORGS ARBETAREKOMMUN

Sjöfartsverket – finansiering och avgifter

Ett stort antal transporter av gods sker till och från Sverige via hamnarna i Skåne och över Öresund. Näringslivet i Europa kräver olika och alternativa transportvägar för sina godstransporter. Såväl hamnarna i Skåne som Öresundsbron erbjuder detta redan och har också som ambition att öka valmöjligheterna för näringslivet. Detta är en bra utgångspunkt då prognoserna visar på ökade godstransporter. Industrin ställer i dag stora krav på hela produktionskedjan. Framför allt distributions- och transportledet är viktigt då svensk industri har konkurrensnackdel i transportavstånd till ”marknaden” i Europa. Det är därför av största vikt att det finns tillgång till kostnadseffektiva transporter och en väl fungerande infrastruktur.

Alla olika transportslag bör därför ges lika konkurrensförutsättningar. Subventioner kan ibland vara befogade av olika skäl, men får inte snedvrida konkurrensen. Det är därför inte rimligt att till exempel järnvägstrafiken erhåller specialförutsättningar för att passera Öresundsbron. Statens avgifter via Banverket för ett heltåg som passerar Öresundsbron är lägre än statens avgifter via Sjöfartsverket för likvärdigt heltåg som transporteras på färja via till exempel Trelleborgs hamn. De statliga avgifterna på bron är förmånligare än på havet!

Annan konkurrensnackdel för sjöfarten är att Sjöfartsverkets avgifter bygger på att ”hela Sverige ska leva”. Gods- och trafikintensiva södra Sverige betalar genom förhöjda fartledsavgifter vad det kostar att driva sjöfart på mindre attraktiva områden längs Sveriges kust. Naturligtvis kan frågan om så ska ske på grund av till exempel olika naturförhållanden (till exempel isbrytning) vara berättigad, men det innebär en konkurrensnackdel för sjöfarten gentemot andra transportslag. I sammanhanget kan nämnas att i Trelleborgs hamn betalas cirka 50 miljoner kro-

nor varje år i fartledsavgifter till Sjöfartsverket, men Trelleborgs hamntvingas för egen del betala nödvändigt underhåll i hamnen för det som betalas i avgift till Sjöfartsverket!

Med anledning av ovanstående föreslår jag därför att den socialdemokratiska partikongressen beslutar att ge partistyrelsen i uppdrag att verka för:

- 1) att sjöfartsverkets avgiftspolicy analyseras och leder till förslag som är konkurrensneutrala
 - 2) att förutsättningarna för annan finansiering än avgifter för Sjöfartsverket utreds
- att Trelleborgs arbetarekommun ska anta motionen som sin egen
Trelleborgs arbetarekommun har beslutat insända motionen som sin egen.

MOTION 888

HELSINGBORGS ARBETAREKOMMUN

Snedfördelade farledsavgifter

Sjöfartsverket ta idag ut en farledsavgift Avgiften beräknas på det fraktade godsets vikt. I genomsnitt kostar det 6.15 kr per ton. Trafiken i hamnarna i Öresund betalar 5,77 kr per ton.

Sjöfartsverket använder pengarna till att hålla farleden i stånd. Pengarna går även till isbrytning, lotsar och för att betala den relativt kostsamma sjöfarten på till exempel Mälaren och Vänern.

Problemet och snedfördelningen är följande. Sjöfartsverkets kostnader för arbete med de olika farlederna avspeglas inte i avgifterna. För Öresund skulle Sjöfartsverket få full kostnadsteckning för sitt arbete med en avgift på endast 2,25 kr per ton. Överuttaget i Öresund är alltså drygt 3 kr per ton. För de fyra Skånehamnarna Malmö, Helsingborg, Trelleborg och Ystad beräknas överuttaget vara sammanlagt ca 100 milj kr årligen. Vi tycker att farledsavgiften ska spegla de verkliga kostnaderna för de olika farlederna.

Därför föreslår vi att kongressen beslutar:

- 1) att partiet verkar för en rättvis fördelning av farledsavgifterna, så att de speglar de verkliga kostnaderna för de olika farlederna.

Helsingborgs arbetarekommun beslutade att anta motionen och vidarebefordra den till partikongressen.

Nollvision och säkerhet i trafiken

Varje år besiktigas våra bilar för att kontrollera så att de är kördugliga och får framföras på våra vägar. Det som jag kan tycka är lite konstigt är att det sker aldrig någon "besiktning" utav den som sitter bakom ratten. Många olyckor i trafiken beror nog inte på att bilen är i dåligt skick, utan kan ha sin orsak i att föraren inte är i det bästa hälsotillstånd som man kanske borde vara för att få lov att framföra ett fordon på de svenska vägarna.

Vägverket kanske borde se över formerna för eventuellt även "besiktiga" de som har körkort i alla åldrar, för att kontrollera hälsotillståndet, reaktionsförmåga, medvetenhet om faror och risker etc. Förslagsvis: 4 första åren med körkort, årlig genomgång om vilka faror och risker som finns i trafiken för att öka medvetenheten.

Efter 50-årsåldern, årlig hälsokontroll.

Jag föreslår därför följande:

att Socialdemokraterna antar motionen som sin egen

- 1) att partistyrelsen bereder motionen för vidare utredning vid berörd/berörda instans/instanser

Motionen antagen på Arbetarekommunens medlemsmöte den 23 april 2001. Socialdemokraterna i Perstorp

Differentierade hastigheter på vägar under olika tider på dygn, veckor, månader och årstider

Dagens trafik i våra samhällen förändras och utformas idag med stor hänsyn till barn och cykelburen trafik. Särskilda cykelvägar och övergångsställen för gående skapas. Hastighetsbegränsningar har blivit allt vanligare och lokala önskemål tillgodoses allt oftare. Farthinder med s.k. vägbulor blir också ett vanligt inslag på våra gator.

För att hastighetsbegränsningarna skall respekteras bör det införas tidsrelaterade hastigheter. En hastighetssänkning grundas på olika motiv och dessa motiv måste givetvis vara ledande enligt min uppfattning är detta ej fallet idag. Idag är det lokala intressen som i många fall styr hastighets-sänkningarna. Som exempel kan jag peka på väg 27 genom Bor där är hastigheten begränsad till 30 km/tim oavsett vilken tid på dygnet eller året man passera samhället. Här borde hastighetsbegränsningen 30 km/tim tidsbe-

gränsas till mellan kl. 07.30 - 16.30. Gislaved kommun finns många vägar med 50 km/tim och 70 km/tim gäller alla tider på dygnet och under hela året. Gnosjö kommun finns också samma hastighetsbegränsningar som gäller alla tider på året. Övriga kommuner i landet har många samma hastighetsbegränsningar som gäller alla tider på dygnet och under hela året.

Jag föreslår därför:

- 1) att genom att tillämpa tidsdifferentierade hastigheter kan man tillgode många fler medborgares intressen att Gnosjö socialdemokratiska arbetarekommun tillstyrker min motion och tar upp denna som sin motion.

Gnosjö 3 Maj 2001, Göte Stigemyr

Medlemsmötet beslutade ställa sig bakom motionen och anta den som sin egen.

MOTION 891

STOCKHOLMS ARBETAREKOMMUN

Bort med busbilarna från våra vägar

Denna motion handlar om rättvisa, solidaritet och vår miljö. Det är tre saker som ligger oss socialdemokrater varmt om hjärtat. Den handlar också om, vad man ibland kan tro är människans bästa vän och ägodel, nämligen bilen. Det är alltid starka känslor i luften när något rör den. Det kan gälla repor i lacken, bucklor i plåten, eller parkeringsförbud, stoppförbud, parkeringsavgifter, felparkeringsavgifter, bortforsling. Det kan också gälla nya vägar, över eller under jorden. Alla har vi åsikter om detta.

Något som det också finns många åsikter om, är alla bilar med körförbud som finns ute i trafiken, på våra gator och på våra parkeringar. Det handlar om s.k. busbilar. De är belagda med körförbud på grund av att de är obesiktigade, oskattade och oförsäkrade.. De finns i de större städerna och deras förorter. De finns i landsorten. Ja, de finns överallt omkring oss.

Vad är det då man tycker? När det handlar om, att bilarna inte är besiktigade på 5-10 år och kanske mer, så är det trafiksäkerheten och miljön man tänker på. Bromsar, belysning, rostskador och däckmönster är sådant som bilbesiktningen kontrollerar för trafiksäkerhetens skull. Avgaserna för miljöns skull. När det gäller nya bilar, är man noga. Då är det mycket viktigt med avgasrening. Det ska vara blyfri bensin och katalysator. Vad är det för mening, när så många äldre bilar åker omkring och spyr ut stora svarta moln.

Det är osolidariskt att inte betala bilskatt. Även om inte alla tycker att det är kul, så är det något vi måste bl.a. för att finansiera nya vägar, reparationer av gamla, trafiksäkerhetsarbete med mera.

Enligt lag måste vi ha minst trafikförsäkring för att få köra på allmän väg. Det är denna försäkring som ska ersätta oskyldiga för skada vid eventuell olyckshändelse. Det händer inte så sällan att dessa s.k. busbilar är inblandade vid tillbud och olyckor. Antingen det blir skador på personer, bilar, mc, cyklar, vägmärken, staket, stolpar, träd eller buskar får någon annan stå för förlusten. Det tycker vi är osolidariskt och ansvarslost.

Regering och riksdag arbetar med förslag till högre skrotningspremier. Detta för att få bilägare att inte lämna sina bilar ute i naturen. Tyvärr löser detta inte problemet, att bilar med körförbud finns i den rörliga gatubilden. Men kan vi lösa det, så kommer antalet skrotbilar i naturen blir mindre till antalet, eftersom de försvinner för alltid i ett tidigare skede. Det blir fler som utnyttjar skrotningspremierna om det inte går att köra en bil, i och med att den fått körförbud.

När det gäller framförandet av fordon, är det polisen som kontrollerar förare och fordon. Polisen kan stoppa ett fordon med körförbud och ta registreringsskyltarna. Så långt är allt bra. Men fordonet kan köras på våra vägar ändå. Nya skyltar är inte svårt att skaffa, göra själv eller stjäla.

Bilen finns fortfarande ute i trafiken.

De uppställda fordonen har kommunerna ansvar över. Med olika lokala trafikföreskrifter försöker man reglera parkeringarna. Men att flytta eller beslagta ett fordon på grund av att det är oskattat, oförsäkrat eller obesiktigt finns ingen möjlighet.

Varken staten (poliserna) eller kommunerna kan i nuläge beslagta de så kallade busbilarna. Det mest logiska är att samma instans har ansvar för "rullande" och uppställda fordon. Det vore orimligt att polisen skulle ta tillbaka övervakandet av parkerade bilar igen. Därför bör kommunerna få det fulla ansvaret.

Vad vinner vi med att lösa detta problem?

Det blir mer rättvist och solidariskt för bilägare. Trafiksäkerheten ökar. Det blir en renare miljö, mindre luftföroreningar och mindre skrot i naturen.

Med stöd av ovan yrkar vi:

att Stockholms Arbetarkommun antar motionen som sin egen.

- 1) att det genomförs en översyn av nu gällande lag, både när det handlar om framförandet och uppställning av fordon som inte är besiktigade, skattade eller försäkrade.
- 2) att kommunerna får det fulla ansvaret, angående kontroll att lagar och förordningar följs när det gäller besiktning, betalning av skatt och försäkring av fordon.

att Stockholms Arbetarkommun sänder motionen till den socialdemokratiska partikongressen.

Motionen antagen som föreningens egen vid styrelsemöte den 17 januari 2001.

Hagsåtra Socialdemokratiska förening.

Motionen antagen som föreningens egen vid styrelsemöte den 5 februari 2001.

Kommunalanställdas Socialdemokratiska förening

Stockholms arbetarekommun antog motionen som sin egen.

MOTION 892

SUNDSVALLS ARBETAREKOMMUN

Vikten av kollektivavtal vid företagsetableringar

Sverige går bra. Arbetslösheten sjunker och det är positivt. Sysselsättningen är fortfarande ojämnt fördelad med inslag av arbetskraftsbrist i storstadsregioner och arbetslöshet i övriga delar av landet. Det innebär att det fortfarande krävs en hel del regionalpolitiska insatser. I vissa fall formulerade i form av olika typer av etableringsstöd för företag som avser att lokalisera sig runt om i våra kommuner. Dessa stöd kan vara av varierande art och storlek. En del beslutas direkt via arbetsförmedlingen, länsstyrelsen, kommunen eller staten. Det finns i dagsläget ingen koppling mellan beviljade stöd och krav om tecknat kollektivavtal. Detta är inte acceptabelt. Vårt krav är i första hand att kollektivavtal ska vara tecknat innan bidrag/stöd beviljas till företaget. Ett annat alternativ kan vara att kollektivavtal ska tecknas inom sex månader från det att verksamheten startade och om så ej sker ska ekonomiska stöd/bidrag betalas tillbaka. Det kan inte vara moraliskt rätt att vi medverkar till en legitimitet där osund konkurrens prioriteras. För det är det som blir resultatet. Avtalslösa företag konkurrerar med andra seriösa företag med kollektivavtal och det innebär bl.a. utrymme för lönedumpning och ojämlika villkor. Dessa förhållanden kan ha avgörande betydelse för vilket företag som kan ta hem en upphandlingssituation. Det är alltså hög tid att begränsa risken för oseriösa lycksoökare genom att ställa större krav på företaget kopplat till krav om kollektivavtal.

Vi föreslår därför partikongressen besluta ge partistyrelsen i uppdrag att verka för:

- 1) att skärpa upp reglerna för företagsstöd/bidrag i enlighet med motionens anda.

SEKO:s S-förening i Sundsvall, Erwa Lindstrand

Sundsvalls arbetarekommun beslutade vid representantskapsmöte 2001-03-29 att antagamotionen som sin egen.

Kenneth Westin/mötesseskreterare.

Körkort för arbetsgivare

Allt oftare stöter vi på arbetsgivare som saknar nödvändig kunskap om arbetslagstiftning och övriga personalfrågor. Det kan både handla om utländska koncerner som etablerar sig i Sverige och om nystartade svenska företag. I bägge fallen visas ofta en brist på förståelse för samverkansstraditionen inom svenskt arbetsliv och en låg prioritet på personalfrågor. Sådana brister ligger bakom åtskilliga problem inom arbetslivet. De leder till psykiskt och fysiskt lidande samt ekonomiska förluster för de anställda.

Det är därför dags att kräva körkort, dvs kompetensbevis för alla nyetablerade företag på den svenska arbetsmarknaden. Detta kompetensbevis skall visa att man har kunskap om gällande lagstiftning och kollektivavtalsregler i arbetslivet, samt om bakgrunden till dessa regler. Detta är viktigt för att skapa en förståelse för partsförhållandet i arbetslivet.

Den bristande kompetensen hos företagen finns inom åtskilliga områden exempelvis medbestämmandefrågor som skall garantera inflytande i företaget, arbetsmiljölagstiftning och de specialföreskrifter som ges ut, försäkringsfrågor etc.

Vi föreslår därför kongressen att besluta:

- 1) att det betydande behov av kunskap som finns vad avser arbetsrätt och förhållanden på arbetsmarknaden bör lösas med en grundläggande utbildning för alla nyetablerade företag.
- 2) att detta skall ge behörighet – körkort – att anställa personal.

Ronny Svensson

Centrala Göteborgs Arbetarekommun beslutade på medlemsmöte 18 april 2001 antaga motionen som egen och sända den till partikongressen.

Körkort för arbetsgivare

Allt oftare stöter vi på arbetsgivare som saknar nödvändig kunskap om arbetslagstiftning och övriga personalfrågor. Det kan både handla om utländska koncerner som etablerar sig i Sverige och om nystartade svenska företag. I bägge fallen visas ofta en brist på förståelse för samverkansstraditioner inom svenskt arbetsliv och en låg prioritet på personalfrågor. Sådana brister ligger bakom åtskilliga problem inom arbetslivet. Det

leder till psykiskt och fysiskt lidande samt ekonomiska förluster för de anställda.

Det är därför dags att kräva körkort, dvs kompetensbevis för alla nyetablerade företag på den svenska arbetsmarknaden. Detta kompetensbevis skall visa att man har kunskap om gällande lagstiftning och kollektivavtalsregler i arbetslivet, samt om bakgrunden till dessa regler. Detta är viktigt för att skapa en förståelse för partsförhållandet i arbetslivet.

Den bristande kompetens hos företagen som finns inom åtskilliga områden exempelvis medbestämmandefrågor som skall garantera inflytande i företaget, arbetsmiljölagstiftning och de specialföreskrifter som ges ut, försäkringsfrågor etc.

Med anledning av ovanstående yrkar vi:

1) att kongressen ger partistyrelsen i uppdrag att skapa förutsättningar för utbildning för alla nyetablerade företag i arbetsrätt och förhållanden på arbetsmarknaden.

2) att utbildningen skall ge behörighet – körkort att anställa personal
*Styrelsen för Svenska Livsmedelsarbetareförbundet avdelning 1:s
socialdemokratiska fackklubb*

Centrala Göteborgs Arbetarekommun beslutade på medlemsmöte 18 april 2001 antaga motionen som egen och sända den till partikongressen.

MOTION 895

MALMÖ ARBETAREKOMMUN

Det ska vara enkelt att bilda och driva företag

Förra kongressen tog man beslut på att det ska vara enkelt att bilda och driva företag.

Hotell och Restaurang Fackets s-förening i Skåne säger att självklart är det bra om regler förenklas och förtydligas, men det får inte vara på bekostnad av de anställdas trygghet och framtid. Om förenklingar handlar om att ta bort krångligheter i administrationen och onödig byråkrati må det vara hänt. Men handlar enkelheten om att tumma på regelverket till förmån för företagen och till nackdel för lönearbetarna är vi starkt kritiska. Man kan inte förenkla regelverk in absurdum utan en av vägar måste gå via det som vi anser vara en självklarhet inom rörelsen, utbildning, kompetensutveckling, information och kommunikation. Har man insikt och kunskap skapas det automatiskt ett bättre arbetsklimat och utveckling av företaget och samhället. Konflikter på en arbetsplats och konflikter med myndigheter samt fackliga företrädare grundar sig ofta på att företagen inte har tillräcklig kunskap. Och det gör att man blir osäker på vad som egentligen gäller. Kunskap ska gälla för alla. Det sa Tomas Östros förra kongressen. Men varför förutsätter vi att företaga-

re som homogen grupp har en självklar kunskap och förmåga att driva företag. Det ställs ibland helt orimliga kunskapskrav på de som söker ett arbete. Som företagare behöver Du inte styrka Din kompetens...

Vem som helst kan starta ett företag, men vem som helst får inte arbete!

Det finns även det oseriösa företagandet som är ute efter snabba pengar. Företag som drivs en tid. Pengar som stoppas i egen ficka. Man gör inte rätt för sig helt enkelt. Följandet av lagar och avtal rörande verksamheten är obefintlig. På många ställen har de då konkurrerat ut ett annat företag i branschen. Det innebär i många fall att företag som lagt stor vikt på sitt samhällsansvar och haft en god personalpolitik konkurreras ut försvinner.

Vilket inte är gynnsamt varken för den enskilde arbetstagaren eller samhällsekonomin.

Vi anser att det är ett steg i rätt riktning att samhället ser till att var och en som startar företag faktiskt har satt sig in i vad som gäller. Att man måste genomgå en grundläggande utbildning helt enkelt. Den grundläggande utbildningen för att få "företagskörkort" bör innehålla: Skattelagstiftning, Bokföring, Arbetsrätt, Arbetsmiljölagstiftning, Ledarutbildning och kollektivavtal.

Vi hemställer om

att Malmö Arbetarekommun antar motionen som sin egen och skickar den till Socialdemokratiska Arbetarepartiets kongress i Västerås 2001.

- 1) att Socialdemokratiska Arbetarepartiet verkar för att den som vill starta eget måste gå grundläggande utbildning i företagande, för att få så kallat "företagskörkort".

Lynn Ljungberg

Malmö Arbetarekommuns representantskap har vid sitt sammanträde den 3 maj beslutat att översända motionen till den 34:e ordinarie partikongressen som Arbetarekommunens egen.

MOTION 896

MALMÖ ARBETAREKOMMUN

En allmännyttig företagsform

Möjligheten att bedriva näringsverksamhet i Sverige idag är begränsad till associationsformer som alla har det gemensamt att regelverken syftar till maximal nytta och/eller maximal ekonomisk avkastning till ägarna. Samtidigt pågår mycket utvecklingsarbete inom ramen för den gemensamma sektorn, där man söker mindre och överblickbara organisationsformer med tydliga beslutsvägar och ansvarsförhållanden.

För de flesta blir aktiebolagsformen den associationsform man väljer, trots att den i grunden inte fokuserar på de drivkrafter som i huvudsak motiverar entreprenörerna. Drivkraften bakom de flesta försök med fristående skolor, vårdinrättningar etc är att fokusera på en pedagogisk idé, en vårdideologi eller en arbetsorganisation som inte finns inom den existerande offentliga sektorn. Själva verksamheten är målet för engagemanget - inte den eventuella vinsten som aktiebolagslagen fokuserar på. Aktiebolagsformen väcker, på grund av fokuseringen på maximal vinst till ägarna, starka känslor och motvilja när det handlar om gemensamt finansierad verksamhet.

För oss socialdemokrater är det ofta vinstintresset och det faktum att enskilda ska kunna göra profit på vård, sola och omsorg som leder till starka känslor och debatt. Alternativt driven verksamhet utan vinstintresse bejakar vi däremot oftast.

Frågan diskuteras i samband med utvecklingen av de allmännyttiga bostadsbolagen som idag i stor utsträckning gått från stiftelseformen till aktiebolagsformen, inte i första hand motiverat av att man önskar maximal avkastning utan på grund av stiftelseformens stora osäkerhet i ägar kontrollen och ansvarsfrågorna.

Ett annat område där frågan om annan associationsform diskuteras är inom elitidrotten, där bl.a. fotbollen och ishockeyn diskuterar aktiebolagsformen för själva elitverksamheten. Det gemensamma för alla dessa verksamhetsfält är att verksamheten i sig är samhällsnyttig och att drivkraften är en vilja att förbättra för det allmänna - inte privat egennytta. Tyvärr hänvisas dessa ändå idag till aktiebolagsformen då den är väl känd och har tydliga ansvarsregler men inte fokuserar på verksamhetens mål utan på den ekonomiska avkastningen. I många andra länder finns associationsformer för "non profit"-verksamhet som bättre svarar upp till den verksamhet som bedrivs. I Sverige saknas den möjligheten vilket jag anser vara en stor brist.

Begreppet "non profit" är naturligtvis svårt att definiera men utgångspunkten kan ju vara det regelverk som gäller för allmännyttiga bostadsbolag. Ägaren/na tillåts ta ut en vinst på det kontant insatta ägarkapitalet som motsvarar den långsiktiga statslåneräntan. På så sätt blir vinsten inte en vinst utan en kapitalanvändningsavgift som motsvarar en långsiktig säker kapitalplacering.

Införandet av en ny associationsform för allmännyttig verksamhet skulle, enligt min mening, fylla en stor funktion för utvecklade verksamhetsformer inom offentliga sektorn, för det ideella föreningslivet att ta ytterligare initiativ inom den sociala ekonomin och för utvecklandet av den allmännyttiga bostadssektorn.

En sådan bolagsform skulle också göra det enkelt att utestänga vinstutdelande entreprenörer från skattefinansierad verksamhet.

Med hänvisning till ovanstående föreslår jag

- 1) att kongressen beslutar att arbeta för en ny allmännyttig bolagsform införs i Sverige.

Leif Jakobsson

Malmö Arbetarekommuns representantskap har vid sitt sammanträde den 3 maj beslutat att översända motionen till den 34:e ordinarie partikongressen som Arbetarekommunens egen.

MOTION 897

MALMÖ ARBETAREKOMMUN

Samhällsekonomisk kalkyl vid besparingar

Ett sätt att spara pengar är nedskärningar som ofta utmynnar i färre personal, eftersom det är lönerna som är den stora kostnaden. Tyvärr leder dessa nedskärningar ofta till sämre service. Exempelvis inom skola och vård, där färre anställda får klara samma arbetsuppgifter som tidigare, trots personalminskningen. Detta i sin tur leder till en överbelastning av personalen, som i ett längre perspektiv kan orsaka utbrändhet och sjukdomar.

Samtidigt är det inte säkert att besparingen innebär en besparing för samhället i sin helhet. Exempelvis gäller detta personal i kommuner och landsting, som när de förlorar sina arbeten, belastar staten när de får akassa eller omskolning. Detta kan innebära ett enormt slöseri med såväl pengar som mänskliga resurser och stora utgifter för staten. Men för kommunen eller landstinget blir det en ekonomisk besparing.

Detsamma gäller bolag, där staten och kommunen har ett avgörande inflytande över beslutsfattandet. Om dessa bolag åläggs att göra besparingar för att minska kostnaderna och/eller öka vinsten är risken stor att kostnaderna bara stjälpas över på någon annan, t ex staten. Om besparingarna tas ut genom personalminskning har staten plötsligt en stor andel människor som behöver försörjas och omskolas till andra yrken. Allt detta kostar. I många fall är kostnaden på högre nivå än den besparing som görs i det statliga eller kommunala bolaget.

Sammanfattningsvis kan man hävda att sådant revirtänkande där kommuner, landsting, statliga bolag o.s.v. genomför besparingar för att minska sina egna kostnader utan en tanke på de samhällsekonomiska konsekvenserna, är skadligt för samhället som helhet. Detta är tydligast när människor förlorar sina arbeten. Särskilt sådana arbeten som fortfarande behöver utföras.

En del av lösningen på detta problem vore att tvinga de enskilda aktörerna att se till helheten. På samma sätt som man kräver miljökonsekvensbeskrivningar och jämfördhetsanalys av beslut, bör man kräva att en samhällsekonomisk kalkyl genomförs av planerade nedskärningar och

besparingar. Det är viktigt att kommuner, landsting, statliga och kommunala bolag får klart för sig konsekvenserna av de planerade besluten. Sådana samhällsekonomiska kalkyler kan också bli ett starkt argument för kommuner, landsting, statliga och kommunala bolag gentemot krav på nedskärningar. Detta kan leda till mer samhällsekonomiskt förnuftiga lösningar av ekonomiska problem. Om de samhällsekonomiska kostnaderna ökar genom nedskärningar är det ju skadligt att genomföra dem.

När det gäller det privata näringslivet är det svårare att kräva att en samhällsekonomisk kalkyl görs, det bör dock uppmuntras. Detta skulle i förlängningen kunna bli ett försäljningsargument på samma sätt som miljö- och jämställdhetstänkande har blivit det.

Vi kräver:

- 1) att obligatorisk samhällsekonomisk kalkyl införs vid nedskärningar inom statliga, landstingskommunala och kommunala verksamheter inklusive offentligägda bolag.
- 2) att det privata näringslivet uppmanas att göra likaledes att motionen antas som Malmö arbetarekommuns egen och skickas till Partikongressen.
- 3) att Partikongressen antar motionen och skickar den till riksdagsgruppen och regeringen för verkställande.

Hillevi Larsson

Malmö Arbetarekommuns representantskap har vid sitt sammanträde den 3 maj beslutat att översända motionen till den 34:e ordinarie partikongressen som Arbetarekommunens egen.

MOTION 898

ÖREBRO ARBETAREKOMMUN

Värna den allmänna infrastrukturen

De statliga företagens verksamhet är viktig för välfärden. Företagen bidrar till en hög och likvärdig servicenivå i landet. Det statliga ägandet har tillkommit av flera skäl – för folkligt inflytande, socialpolitik, arbetsmarknad, miljö, kulturpolitik och demokrati.

Idag har staten större eller mindre ägarandelar i 63 företag, som i olika grad har betydelse för välfärden, och som har en sammanlagd omsättning om 300 mdkr. Även om det statliga ägandet aldrig varit stort i vårt land, omfattar det för samhället strategiska områden. De viktiga statliga företagen står ofta för kärnverksamheter i landets infrastruktur, och för samhällsinflytande över basindustrier kopplade till naturresurser. Flera av det statliga företagen har också varit garanter för att alla medborgare i landet skulle få en likvärdig service. Sannolikt har detta varit en bidra-

gande orsak till vår välståndsutveckling. Om marknaden hade fått styra Posten eller Televerket under 1980-1990-talen, hade servicen i Sverige sett helt annorlunda ut. Marknaden kräver enbart lönsamhet.

Socialdemokratin har varit relativt pragmatisk i sin syn på ägandet, och kunnat såväl minska som öka det allt efter hur det uppfyller politiska syften. Men på senare år har omfattande förändringar skett som inte till alla delar har uppfattats som bra av den breda allmänheten. Inte heller bland våra medlemmar finns någon djupt förankrad förståelse. I ett folkrörelseparti som vårt borde det vara självklart att partiet tog den tid som behövs för att i våra partiorganisationer diskutera så djupgående förändringar och formulera strategier.

En större varsamhet i förändringarna behövs för att värna likvärdig, grundläggande service, men också av andra skäl. De stora statliga företagen har flera hundra år på nacken och är för många människor djupt förbundna med välfärd och trygghet i samhället. Det kan också vara svårt att förstå att konkurrensutsättning, som ju oftast leder till konkurrens enbart om den mest lönsamma delen, ska kunna bidra till att trygga en likvärdig service.

Åtgärder som försäljning genomförs i praktiken bara en gång – det finns ingen reträtt. I dagens snabba samhällstempo är det därför viktigt med stor försiktighet, för att inte begå irreparabla misstag.

Det snabba tempot kan exemplifieras med den så kallade Post/Teleutredningen, som för mindre än tio år sedan ansåg att staten enbart borde garantera telefontjänster för alla, medan ITs utveckling och betydelse för tillväxt, sysselsättning och demokrati idag satt överföringskapaciteten överst på dagordningen. Den nuvarande bredbandsutbyggnaden har sedan, för att uppnå konkurrens, förorsakat ett omfattande resursslöseri. Om Telias nät behållits i statlig ägo och upplåtits till alla användare på lika villkor, hade vi idag haft ett nästan färdigutbyggt nät över hela Sverige. Nu grävs istället parallella ledningar ner i stor omfattning och ändå riskerar vi en situation när inte hela landet får tillgång till bredband. Om dessa resurser hade lagts på att komplettera Telias nät, hade vi snabbt haft fiber till varje hushåll. Självklart hade värdet av den del av Telia som då kunde säljas minskat – men nu lägger ju staten ändå stora delar av försäljningssumman på statligt stöd till bredband. Resultatet av förfarandet med anbud via Post/Telestyrelsen tyder också på att det är svårt att garantera likvärdighet genom enbart lagstiftning och utan ägande.

Det finns också andra problem med att konkurrensutsätta vår infrastruktur som inte får underskattas. Konkurrenskraft kräver en hårt "slimmad" organisation, vilket kan leda till stora problem vid större eller mindre haverier. Till exempel har det ökade antalet långa elavbrott förklarats med att elföretagen för att göra maximal vinst inte har en organisation som klarar onormala situationer.

Förvaltningen av de statliga företagen har professionaliserats allt mer,

och det är viktigt. Samtidigt har utvecklingen inneburit att det för många människor idag kan vara svårt att se hur de statliga företag som representerar viktiga samhällsintressen faktiskt uppfyller dessa. För det mesta verkar det av regeringen fastslagna övergripande målet ”att skapa värde” uppfattas som att ge maximal avkastning i pengar och att cheferna ska ha löner som motsvarar privata näringslivet.

Det uppstår en obegriplig situation om statliga företag, låt vara på en konkurrensutsatt marknad, agerar på ett sätt som människor upplever går på tvärs med nationellt viktiga politiska mål och utan överensstämmelse med socialdemokratisk politik. Ägandet är ju inget självändamål.

Örebro arbetarekommun föreslår därför att partikongressen beslutar

- 1) att partistyrelsen får i uppdrag att utarbeta förslag till en tydlig strategi för hur övergripande mål om likvärdig service, välfärd, demokrati, miljö etc ska uppfyllas med hjälp av statliga företag/ägande och lagstiftning, och
- 2) att en sådan strategi ska föregås av diskussion i partiorganisationerna.

Örebro arbetarekommun har insänt motionen som sin egen till kongressen

MOTION 899

LERUMS ARBETAREKOMMUN

Avveckling av riksförsäkringsverket och arbetsmarknadsverket

Skolan har varit föremål för en avveckling av det tidigare stora skolverket och numer är grundskolan kommunaliserad. En av fördelarna med detta systemskifte är att skolans form och innehåll utformas mer efter de lokala förutsättningarna och behoven.

Nu menar jag att det är dags att fortsätta med Riksförsäkringsverket och Arbetsmarknadsverket. Bägge instanserna har sämre förutsättningar att hänga med i utvecklingen av vårt samhälle genom en central tungrodd organisation.

Genom en decentralisering uppnår man en närhet till de lokala förutsättningar som kan skilja sig avsevärt över vårt avlånga land. Förslagsvis skulle resurserna överföras från AMV till Länsarbetsnämnder och kommunala Arbetsmarknadsnämnder med kommunala intressenter i majoritet. Riksförsäkringsverket skulle överföra sina resurser till Länsförsäkringskassorna som dels har sina lokala styrelser dels ett väl fungerande samarbete sig emellan.

Jag hemställer till kongressen att ge de socialdemokratiska riksdagsledamöterna i uppdrag att verka för:

- 1) att det startas utredningar med uppgift att belysa förutsättningarna för att decentralisera Arbetsmarknadsverket och Riksförsäkringsverket.

Björn Mellquist

Lerums socialdemokratiska arbetarekommun

Motionen antagen som sin egen vid medlemsmöte i Lerums Socialdemokratiska Arbetarekommun den 23 april 2001.

MOTION 900

ÖSTERSUNDS ARBETAREKOMMUN

Regler för offentlig upphandling får inte begränsa demokratin

Vid partiets framtidskongress i Sundsvall antogs programmet ”Steget in i 2000-talet”. Ett offensiv och framtidsinriktat program som under avsnittet ”Ökat företagande – fler jobb” sjunger konkurrensen lov. Socialdemokraterna vill ha en sund konkurrens för rättvisa och välbefinnande. Konkurrens ger konsumenterna makt att välja och välja bort. När konkurrensen inte fungerar kan starka kapitalintressen utnyttja sin ställning. Därför är vi tydliga i kravet på att konkurrensbegränsande aktiviteter måste stävjas och att snabba förändringar på olika marknader måste kunna mötas med ett lika snabbt agerande från samhällets sida.

Partikongressen i Sundsvall gjorde dock ett mycket viktigt tillägg;

Överordnade politiska mål kan dock motivera ett annat förhållningssätt till konkurrens inom den gemensamma sektorn.

I debatten motiverades detta bl.a. av kommunernas vilja att lägga ut offentliga uppdrag på föreningar, kooperativ och småföretag i samverkan. Det finns en starkt ökande vilja till detta i kommunerna för att stimulera partnerskap för lokal utveckling och tillväxt, skapa forum för medborgarnas delaktighet och klara en rättvis välfärdspolitik i en krympande ekonomi. Då måste kommunerna ha en möjlighet att lägga ut uppdrag på medborgarnas egna organisationer i en direkt förhandling – utan föregående konkurrensupphandling. Då måste också kommunerna kunna knoppa av kommunal verksamhet till egna anställda och skicka med kontrakt på uppdraget – särskilt om det skulle stimulera fler aktörer på den lokala marknaden.

Om inte de demokratiskt valda företrädarna för medborgarna i en kommun eller region har denna möjlighet – så är det en begränsning av demokratin.

En socialdemokratisk politik kräver handling i en ständig dialog med medborgarna – inte bara vacker retorik i valrörelserna. Det handlar om

en människosyn där respekt för varandra, solidaritet med andra, rättvis fördelning av bördor och tillgångar är djupt förankrade hos varje enskild människa. För att detta ska lyckas måste vi ta tillvara människors vilja till gemensamt ansvar och skapa mötesplatser för det aktiva medborgarskapet.

Det är därför den sociala ekonomin blir ett allt viktigare redskap för människor och spelar en allt viktigare roll i samhällsbygget. Den sociala ekonomin, som den definieras idag, är folkrörelserna i ett brett perspektiv, den ideella sektorn, Kooperationen, allmännyttiga medlemsägda företag, löntagarägda företag mm. Denna sektor representerar både den klassiska socialdemokratiska folkrörelselinjen och de nya rörelser som idag drar människor till sig, t.ex. byutvecklingsgrupper, miljöorganisationer och ny Kooperation. Människor som drivs av ett engagemang för att utveckla bygden eller som vill stärka den sociala gemenskapen i städernas bostadsområden.

En medveten politik i kommunerna kan stärka demokratiska strukturer, får människor att växa i gemenskap med andra och bygger upp en medvetenhet och ett försvar för demokratiska värden som är ovärderlig i framtiden. När människor ser en direkt koppling mellan sin egen plånbok, de gemensamma resurserna, barnens- och de äldres välfärd och sitt eget engagemang och insats - då är något stort på väg att hända. Då är solidaritet något påtagligt som var och en måste ta ansvar för i vardagen.

Om en sådan politik mejslas ut lokalt av socialdemokrater i kommunerna, får den inte hindras av en lagstiftning som i varje läge tvingar kommunerna att upphandla i konkurrens när man vill knoppa av verksamhet eller lägga ut uppdrag till medborgarnas egna organisationer.

Därför föreslår jag

- 1) att kongressen beslutar att lagen om offentlig upphandling utformas så att ingen konkurrensupphandling ska krävas om kommunerna vill underlätta avknoppning av kommunal verksamhet till anställda genom att skicka med kontrakt på upp till fem år.
- 2) att kongressen beslutar att lagen om offentlig upphandling utformas så att ingen konkurrensupphandling ska krävas om kommunerna vill lägga ut offentliga uppdrag på föreningar, kooperativ eller lokala företag i samverkan om det politiskt motiveras av att det kan stärka tillväxten, öka demokratin och förbättra välfärden.

Jens Nilsson

Socialdemokraterna i Östersund har antagit motionen som sin egen

Offentlig upphandling

Under senare år har det skett en utveckling där upphandling används som instrument för att konkurrensutsätta offentlig tjänsteproduktion och andra verksamheter. I dessa sammanhang har vi uppmärksammat ett antal problem som uppstår.

Mot bakgrund av denna utveckling är det väsentligt att tillämpningen av regelverken för upphandling sker på ett sådant sätt att det vidmakthåller och främjar sociala förbättringar i samhället som helhet. Tillämpningen ska även främja långsiktighet.

Vi vill i denna motion peka på några av de problem som kan uppstå i samband med upphandling och som i slutändan kan innebära oacceptabla konsekvenser för allmänheten i form av sämre tillgång och kvalitet på de upphandlade tjänsterna.

För att anbudsgivande företag ska vinna upphandling så uppstår ett starkt tryck på att pressa de totala kostnaderna, varav personalkostnaderna ofta är en betydande del. Ur de anställdas synpunkt så uppstår oacceptabla effekter när det gäller arbetsmiljö och anställningsvillkor i fråga om löner och anställningstrygghet samt möjligheterna till kompetensutveckling. Färre anställda men med krav på oförändrade produktionsnivåer innebär ökad stress och onormala belastningar på personalen så att det i änden leder till utslagningseffekter. En kraftig kostnadspress riskerar också att nödvändiga investeringar åsidosätts. Det kan vara såväl långsiktiga som kortsiktiga investeringar i säkerhet, kvalitet och ny teknik som riskerar att få stå tillbaka på grund av för korta upphandlingsperioder.

Insynen och inflytandet från de anställda och deras fackliga organisationer i upphandlingsprocessen är ofta otillräcklig. Enligt vår uppfattning är nuvarande medbestämmandelagstiftning inte tillräcklig för att ge de fackliga organisationerna tillräcklig insyn och påverkan i samband med upphandlingar.

Vi utgår ifrån att upphandling som metod kommer att fortsätta inom de flesta områden. Detta innebär att många anställda inom dessa verksamhetsområden kommer att påverkas på olika sätt vilket denna motion vill fokusera på.

Fokus i detta sammanhang är att få en tillämpning som bättre svarar mot de anställda och deras organisationers krav på inflytande och insyn. Ett av de viktigaste kraven är att ta fram en samlad strategi i upphandlingsfrågor som säkerställer det fackliga inflytandet.

Ett tydligt ökat inslag numera är multinationella företag som etablerar sig på den svenska marknaden och lägger anbud på offentliga entreprenader. Det är inte ovanligt att dessa företag uppvisar andra värderingar vad avser sociala relationer i förhållande till de anställda och deras fack-

liga organisationer än de som är vedertagna på den svenska arbetsmarknaden. Det kan gälla alltifrån kollektivavtal till de anställdas inflytande.

Utifrån ett fackligt perspektiv är det därför viktigt att lägga fast principer som ska vara gällande i samband med offentliga upphandlingar. Det kan ske genom att så kallade uppförandekoder ska följas och tillämpas av de företag som ska inneha rätten att delta som anbudsgivare vid offentliga upphandlingar.

Mot bakgrund av ovanstående bör reglerna om offentlig upphandling uppfylla följande grundläggande krav :

Offentlig upphandling ska alltid ske affärsmässigt och på villkor att leverantören och eventuella underleverantörer tillämpar de löner och anställningsvillkor som allmänt gäller för arbetet i branschen på den ort där arbetet ska utföras. För såväl svenska som utländska företag gäller att de ska tillämpa och följa de grundläggande ILO - konventionerna och i relevanta fall gällande EU - och EES - regler. Överenskommelser om så kallade uppförandekoder bör tecknas.

Vid offentlig upphandling ska högsta möjliga miljö - och arbetsmiljökrav som finns fastställda följas.

I samband med offentlig upphandling ska åtaganden rörande anställningstrygghet, utbildnings - och omställningsåtgärder inrymmas i affärsavtalen.

Vidare ska den praxis för medbestämmande och inflytande i förhållande till lagar och avtal följas detta innefattar även avtal och överenskommelser på europeisk nivå.

Stat, landsting och kommuner ska behålla den slutliga kontrollen av och ett bestämmande inflytande över den offentligt finansierade verksamheten.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar vi på att kongressen beslutar att partistyrelsen verkar för

- 1) att MBL och lagen om offentlig upphandling ändras så att de fackliga organisationernas inflytande och insyn i upphandlingsprocesserna ökas
- 2) att det av reglerna rörande tillämpning av lagen om offentlig upphandling klart ska framgå att de grundläggande ILO - konventioner och i relevanta delar EU- och EES-regler ska tillämpas och följas och att uppförandekoder införs i tillämpningsföreskrifter
- 3) att lagstiftning och tillämpningsföreskrifter ska innehålla regler som följer de krav som i övrigt ställs i motionen

Torgny Haraldsson

Socialdemokraterna i Östersund har antagit motionen som sin egen

Offentlig upphandling

Under senare år har det skett en utveckling där upphandling används som instrument för att konkurrensätta offentlig tjänsteproduktion och andra verksamheter.

Det är i detta sammanhang väsentligt att såväl tillämpning som regelverk för upphandling sker på sådant sätt att det vidmakthåller och främjar sociala förbättringar i samhället. Tillämpningen skall också främja långsiktighet.

Nuvarande upphandlingssystem kan i slutändan innebära oacceptabla konsekvenser för medborgarna i form av sämre tillgång och kvalitet på de upphandlade tjänsterna. För att vinna en upphandling måste anbudsgivaren pressa sina kostnader, varav personalkostnaderna är en betydande del. Ur anställdas synvinkel uppsår oacceptabla konsekvenser i form av sämre arbetsmiljö, dåliga anställningsvillkor och sämre anställningstrygghet. Färre anställda men med krav på oförändrade produktionsnivåer innebär ökad stress, sämre säkerhet och onormala belastningar. Man riskerar att nödvändiga investeringar åsidosätts för att klara kostnadspress. Såväl långsiktiga som kortsiktiga investeringar i säkerhet, kvalitet och ny teknik riskerar att få stå tillbaka på grund av för korta upphandlingsperioder och vinstmaximering.

Insynen och det fackliga inflytandet i upphandlingsprocessen är otillräckligt. Medbestämmandelagen och Lag om offentlig upphandling ger i tre de fackliga organisationerna tillräcklig insyn och påverkansmöjligheter vid upphandlingar.

Ett tydligt ökat inslag är att utländska och multinationella företag etablerar sig på den svenska arbetsmarknaden och lägger anbud på offentliga entreprenader. Det är inte ovanligt att dessa företag har helt annat synsätt på anställningsförhållande än vad som gäller på svensk arbetsmarknad. Det kan gälla allt ifrån kollektivavtal till de anställdas inflytande, kompetensutveckling och arbetsmiljö.

Mot bakgrund av ovanstående bör regler för offentlig upphandling uppfylla följande grundläggande krav:

Offentlig upphandling skall ske på affärsmässigt och på villkor att leverantör och ev underleverantör tillämpar löne- och anställningsvillkor som allmänt gäller för branschen på den ort där arbetet skall utföras. Det gäller ILO-konventionen, miljökrav m m.

Det är av största vikt att Stat, Landsting och Kommuner behåller den slutliga kontrollen av och ett bestämmande inflytande över den offentligt finansierade verksamheten.

Vi föreslår kongressen besluta:

- 1) att MBL och Lagen om offentlig upphandling ändras så att de fackliga organisationernas inflytande och insyn i upphandlingsprocessen stärks
- 2) att utredning tillsätts för att se över huruvida lagstiftning och tillämpningsföreskrifter följs vid offentlig upphandling
- 3) att samhället stärker kontrollen av och inflytandet över den offentligt finansierade verksamheten

Eva Sjöstedt, SEKO S-förening

Malmö Arbetarekommuns representantskap har vid sitt sammanträde den 3 maj beslutat att översända motionen till den 34:e ordinarie partikongressen som enskild.

MOTION 903

LUDVIKA ARBETAREKOMMUN

Svenskt kött i skola och omsorg

Jag vill att vi i kommunerna skall kunna garantera att elever och omsorgstagare får mat som inte är smittat av BSE. Upphandlingsreglerna är formulerade så att vi i kommunerna inte kan ställa krav vid anbud, på mat till våra skolor och äldreomsorg, att vi vill ha svenskt kött. Vi måste kunna ställa som krav att vi vill ha svensk mat till dessa grupper inom skola och omsorg. Sedan får vi vara beredda att betala för det.

Skolmältiden är viktig för eleverna och det finns forskning som visar att en bra kost ger bättre studieresultat. Både elever och föräldrar skall känna sig trygga med den mat som erbjuds i våra skolor. De äldre med omsorgsbehov eller den som ligger på sjukhus skall också kunna äta med god aptit.

Regeringen för en tio miljonerssatsning på konsumentfrämjandet åtgärder år 2001. Konsumentministern vill att människorna i Sverige får större konsumentmakt. Tag av dessa resurser och arbeta fram ett upphandlingsförslag som ger kommunerna större befogenhet vid matupphandlingar. Dessa grupper som jag beskrivit i denna motion skall ha makt att påverka och vetskap om att de äter svensk mat utan rädsla för BSE smitta.

Jag föreslår därför:

- 1) att upphandlingsreglerna förändras så att vi i kommunerna kan ställa kravet vid ett anbudsförfarande att maten garanterat innehåller svenskt kött.

Catarina Bergman, Ludvika

Ludvika arbetarekommun antog motionen som sin egen 010502.

MOTION 904

STOCKHOLMS ARBETAREKOMMUN

Angående anbudsförfarande vid offentlig upphandling

I den svenska arbetsmarknadstraditionen har arbetsmarknadens parter, det vill säga arbetsgivarnas och de anställdas organisationer, alltid givits ett stort inflytande och ansvar över hur specifika lösningar formas. Detta har genom åren varit en framgångsrik modell, både för det svenska näringslivet och det svenska samhället. Genom sjuttioalets arbetsmarknadslagstiftning formaliserades och löstes också många av de känsliga frågorna kring makt och inflytande genom bland annat Medbestämmandelagen och Lagen om anställningsskydd. Fackföreningarna gavs rätten att förhandla kring frågor som handlade om arbetsgivarens möjligheter att styra och ställa i verksamheten.

De senaste årtiondena har dock de anställda tvingats se sin position tillbakapressad. Arbetslösheten har ökat löntagarkollektivets utsatthet och politiska beslut har stundtals bidragit till att öka problemen. Inte minst gäller detta under de tre åren med borgerlig regering, 1991 till 1994. Men det gäller även i ett vidare resonemang – så har exempelvis det utökade användandet av offentlig upphandling och konkurrensut-sättning satt press på såväl fackliga som individuella rättigheter på arbetsplatserna.

Under den tidsperiod offentliga upphandlingar av verksamhet som tidigare bedrivits i offentlig regi genomförts, har de offentliga upphandlingsorganisationerna kontinuerligt utvecklats och tvingats lära av tidigare misstag. Varje gång nya områden öppnats för anbudsförfaranden har också nya problem uppenbarats – och allt som oftast nya misstag gjorts. Två tydliga exempel i Stockholm utgörs av Citypendeln och SFI-upphandlingen. I båda fallen blev resultatet en katastrof för verksamheten och i båda fallen hade med största sannolikhet ett större inflytande för de fackliga organisationerna medfört ett väsentligt bättre resultat.

I många fall under 90-talet har en sämre arbetsmiljö – i form av exempelvis ökad stress p.g.a. lägre personaltäthet eller sämre arbetstider – använts som ett konkurrensmedel av de privata entreprenörerna och anbudsgivarna. Att spara pengar på personalens hälsas bekostnad är dock inte syftet med upphandlingsförandet. Även här skulle ett ökat inflytande för de fackliga organisationerna kunna bidra till ett bättre resultat.

Vi vill visa på tre förändringar i lagstiftningen som skulle kunna stärka de anställdas position och samtidigt förbättra resultatet av de offent-

liga upphandlingarna. Det handlar om att ge de anställdas organisationer möjlighet att påverka anbudsunderlaget, att ge dem möjlighet att stoppa oseriösa entreprenörer samt att ge de offentliga aktörerna möjlighet att ställa större krav på de entreprenörer de anlitar.

Låt oss börja med vilka krav en kommun får ställa på entreprenörerna i en upphandling. Kravet på kollektivavtal anses efter en dom i kammarrätten strida mot lagen om offentlig upphandlings bestämmelser (LOU 1 kap 4§) eftersom det missgynnar anbudsgivare som inte slutit kollektivavtal. Även riksdagen har ställt sig bakom denna tolkning. (1997/98:FiU07) Vi menar att denna lagstiftning, eller denna tolkning av lagstiftningen, är orimlig. Krav på kollektivavtal är inom många områden inget annat än krav på konkurrens på lika villkor. Att ett krav missgynnar dem som inte uppfyller kravet ligger i sakens natur och torde näppeligen vara unikt för kravet på kollektivavtal.

Det skall tilläggas att den EG-lagstiftning som finns på området inte omöjliggör sociala krav i upphandlingsprocedurer, utan tvärtom förutsätter sådana. Det svenska förbudet mot kollektivavtal har ingen grund i EG-rätten. Så har man i vårt grannland Danmark exempelvis i en särskild lagstiftning föreskrivit att myndigheter vid upphandling är skyldig att se till att företag utan kollektivavtal inte anlitas.

Vi anser att en liknande lagstiftning vore önskvärd även i Sverige.

När det gäller fackföreningars möjlighet att stoppa oseriösa entreprenörer är det hela tämligen enkelt. Fram till 1994 fick de fackliga organisationerna lägga veto mot kontrakt med entreprenörer som "kan antas medföra att lag eller kollektivavtal för arbetet åsidosätts eller att åtgärden annars strider mot vad som är allmänt godtaget inom parternas avtalsområde". Den borgerliga regeringen avskaffade vetot och endast ett delvist återställande har skett. Idag undantas verksamhet som upphandlas enligt LOU från denna lagparagraf (MBL §39).

Vi anser att det finns anledning att låta samma lagar gälla offentliga som privata upphandlare.

Till sist finns det idag ingen möjlighet för kollektivavtalsbärande fackförening att påverka underlaget för en upphandling. Det innebär att misstag begås i onödan. Med en möjlighet för fackliga organisationer att påverka upphandlingsunderlag inom sitt område skulle misstagen kunna bli färre och konflikter som den idag riksbekanta mellan lokförarna och Citypendeln skulle kunna förutses och undvikas.

Med stöd av ovan yrkar LO-fackens socialdemokratiska förening:

- 1) att det införs en lagstiftning liknande den danska vad det gäller offentlig upphandling, så att krav på kollektivavtal kan ställas,
- 2) att MBL skall omfatta även sådan verksamhet som upphandlas enligt LOU,

- 3) att kollektivavtalsbärande fackförening skall ha rätt att yttra sig över underlaget vid en offentlig upphandling, att Stockholms arbetarekommun tar motionen som sin egen och sänder den till partikongressen.

Stockholm den 6 februari 2001

LO-fackens socialdemokratiska förening

Elisabeth Brandt

Stockholms arbetarekommunantog motionen som sin egen.

MOTION 905

NORA ARBETAREKOMMUN

Inte bara röda stugor!

Landsbygd! Smaka på ordet. Ofta förknippar vi det med röda stugor och betande kor. Men landsbygd är mycket mer än så. Landsbygd är gammal bruksbygd och medelstora svenska orter. I ett europeiskt perspektiv alla orter under 40 000 invånare. Kort sagt - landsbygd är större delen av Sverige.

När vi i politiska sammanhang talar om landsbygd, och vad vi ska göra åt det tudelade Sverige, talar vi oftast i termer av regionalpolitik och om infrastruktur. Men regionalpolitik är för de allra flesta ett begrepp för "de där uppe". Riksdag, regering, länsstyrelse, landsting.... "Vi här nere" bor på landsbygden och talar om buss- och tågförbindelser som går för sällan eller inte finns alls, om vägar som är fulla av potthål, men som står långt ner på Vägverkets prioriteringslista, om reseavdrag som långt ifrån kompenserar för frånvaron av allmänna färdmedel, om behovet av ett regelverk som underlättar för nya gemensamma färdmedel som bybussar och bilpooler m m.

Vi talar om byskolan som hotas och med den hela bygden, där lösningen kan vara att göra skolan till bycentrum med medborgarkontor, hemtjänstpool, lokalt lärcentrum för distansutbildning o s v. Vi talar om bruket som en gång var och som nu måste ersättas med andra näringar. Vi talar om tillgången till den nya tekniken som ett villkor för landsbygdens fortlevnad. Vi talar om ett arbetsliv som måste gå ihop; med besöksnäring på sommaren och något annat på vintern. Om det inte vore för ett regelverk som är alltför anpassat för de geografiskt små delar av Sverige som tillhör stadslivet.

Vid den extra partikongressen i mars 2000 slog vi som parti fast att:

"Vi vill att Sverige ska leva och utvecklas. I vår syn på hur Sverige ska vara, når tillväxt alla delar av Sverige - arbete, tillväxt och välfärd fördelas över hela landet. Vi vill ha en rättvis fördelning av resurserna till välfärden."

Vi ser nu behovet av ett nationellt program, som underlättar för individuella lösningar, byggt på solidarisk grund.

Vi ser nu behovet av ett rätt landsbygdspolitiskt program, eftersom

- en stor del av Sveriges befolkning bor på landsbygden, definierad utifrån det europeiska måttet – städer under 40 000 invånare,
- traditionell regionalpolitik upplevs som långt från medborgarna,
- vi idag saknar bra politiska verktyg för att komma åt tudelningen av Sverige, mellan tillväxt- och stagnationsområden,
- det behövs politiska verktyg för både ny och traditionell infrastruktur som berör hela landet,
- arbetsmarknaden präglas alltmer av korta anställningar, projektarbeten och liknande. En utveckling som gör det än svårare för den som hamnat utanför den ordinarie arbetsmarknaden. Bor man dessutom på landsbygden, utanför tillväxtområdena, är situationen svår.
- vi vet att det finns framtidstro i form av nya synsätt och nya lösningar i de cirka 200 kommuner som idag lider av stagnation i dess mest konkreta form – minskande befolkning,
- det finns nya former av ekonomisk verksamhet. Där är oftast inte vinstintresset den främsta drivkraften, utan ett allmänt, ofta lokalt intresse – social ekonomi. Här finns nya intressanta former som driver på en ny utveckling. Men en utveckling som behöver politisk uppbackning.
- den lokala drivkraften föder nya former av företagande, nya kooperativ och entreprenörskap. Ett exempel är det värmländska Bolagsbolaget, som möjliggör flexibilitet mellan anställning, företagande och arbetslöshet. Ett mångsyssleri som ofta är nödvändigt på landsbygden och som behöver stimuleras och underlättas med hjälp av nya regelverk.
- Vi ser att de socialdemokratiska grundvärderingarna om ett solidariskt och rättfärdigt samhälle, som omfattar alla, nu skakas i grunden av den eländes- och motsatsdebatt som allt oftare förs mellan städer och stagnationsområden i landet. En farlig debatt som inte får stå oemotsagd utan måste mötas av en kraftfull politik som bygger på att hela Sverige ska leva.

Med hänvisning till ovanstående föreslår vi kongressen besluta:

- 1) att uppdraga åt partistyrelsen att påbörja arbetet med att ta fram ett landsbygdspolitiskt program.

Vikers socialdemokratiska förening

Peter Zetterman Marie-Louise Forsberg Fransson Monica Sundberg

Nora arbetarekommun har behandlat motionen på medlemsmöte den 23 april 2001 och ställer sig enhälligt bakom motionen.

Daniel Frisk, sekreterare Nora arbetarekommun

Från jord till bord

MOTION 906
NYKÖPINGS ARBETAREKOMMUN

Livsmedelspolitiskt program

Trygga och säkra livsmedel är ledstjärnan i socialdemokratisk livsmedelspolitik. Vi har bestämt oss för att gå före i regelverket för en god djurhållning, stark livsmedelskontroll, minimering av tillsatser och tydlig märkning av produkterna.

När vi går och handlar så ska det vara naturligt att få veta vad produkten innehåller genom en tydlig och lättförståelig märkning.

Många av de livsmedel vi producerar, föder upp och förädlar i vårt land har vunnit exportframgångar beroende på regelverket kring livsmedels säkerheten. Inom flera av länderna inom EU går diskussionerna höga med krav på att en bättre och starkare livsmedelspolitik ska få växa fram.

Vi vet att Sverige driver frågor om humana djurtransporter, god djurhållning och förenklad märkning i både EU-parlamentet och kommissionen.

När nu fokus sätts på Galna ko-sjukan (BSE), dioxinskandalen och missförhållanden på vissa slakterier har många medborgare tappat förtroendet för vissa livsmedel. Kriserna de senaste åren har skrämt konsumenterna och detta har fört med sig att de ändrat sin konsumtion av livsmedel.

Föra att citera partistyrelsens diskussionsunderlag "samtal om Europa" är det viktigt att säkra livsmedelskontrollen. För import till Sverige gäller att livsmedel ska vara fria från salmonella och andra sjukdomar. De ska vara inspekterade och godkända som garanterat salmonellafria i det EU-land de kommer ifrån. Vid import av ägg gäller samma regler.

Med den goda grund och breda tradition som vi har ska vi nu gå vidare. Vi behöver ett socialdemokratiskt livsmedelspolitiskt program för säkra och trygga livsmedel. Ett program som ska återupprätta förtroendet för livsmedel i Sverige och övriga Europa. I programmet ska helheten lyftas fram och ge förslag på hur livsmedelskontrollen ska organiseras i vårt land och inom EU.

Vi föreslår att kongressen beslutar:

- 1) att ta fram ett livsmedelpolitiskt program.

Ingela Westberg

Nyköpings arbetarekommun beslutade att anta motionen som sin egen.

MOTION 907

KATRINEHOLMS ARBETAREKOMMUN

Nu behöver vi ett livsmedelspolitiskt program

Trygga och säkra livsmedel är ledstjärnan i socialdemokratisk livsmedelspolitik. Vi har bestämt oss för att gå före i regelverket för en god djurhållning, stark livsmedelskontroll, minimering av tillsatser och tydlig märkning av produkterna.

När vi går och handlar så ska det vara naturligt att få veta vad produkten innehåller genom en tydlig och lättförståelig märkning.

Många av de livsmedel vi producerar, föder upp och förädlar i vårt land har vunnit exportframgångar beroende på regelverket kring livsmedels säkerheten. Inom flera av länderna inom EU går diskussionerna höga med krav på att en bättre och starkare livsmedelspolitik ska få växa fram.

Vi vet att Sverige driver frågor om humana djurtransporter, god djurhållning och förenklad märkning i både EU-parlamentet och kommissionen.

När nu fokus sätts på Galna ko-sjukan (BSE), dioxinskandalen och missförhållanden på vissa slakterier har många medborgare tappat förtroendet för vissa livsmedel. Kriserna de senaste åren har skrämt konsumenterna och detta har fört med sig att de ändrat sin konsumtion av livsmedel.

Föra att citera partistyrelsens diskussionsunderlag "samtal om Europa" är det viktigt att säkra livsmedelskontrollen. För import till Sverige gäller att livsmedel ska vara fria från salmonella och andra sjukdomar. De ska vara inspekterade och godkända som garanterat salmonellafria i det EU-land de kommer ifrån. Vid import av ägg gäller samma regler.

Med den goda grund och breda tradition som vi har ska vi nu gå vidare. Vi behöver ett socialdemokratiskt livsmedelpolitiskt program för säkra och trygga livsmedel. Ett program som ska återupprätta förtroendet för livsmedel i Sverige och övriga Europa. I programmet ska helheten lyftas fram och ge förslag på hur livsmedelskontrollen ska organiseras i vårt land och inom EU.

Med stöd av ovanstående föreslås:

- 1) att partikongressen beslutar att ta fram ett livsmedelspolitiskt program

Anneli Hedberg, Michael Hagberg

Katrineholms arbetarekommun beslutade på sitt medlemmöte den 3 maj 2001 att bifalla motionen.

MOTION 908

HEDEMORA ARBETAREKOMMUN

Sverige måste klart och tydligt säga nej till odling av genmanipulerade grödor

Vem frågar efter genmanipulerade grödor?

Inte är det vi konsumenter och inte heller handeln som efterfrågar livsmedel som framställs med hjälp av genteknik, ändå säljs de redan i våra livsmedelsbutiker.

I november presenterade Livsmedelsverket en rapport, där 45 olika livsmedel som undersökts visade sig innehålla genmodifierad soja. Av dessa var endast en GMO – märkt.

Det känns mycket oroande att jag som konsument idag inte ens har möjlighet att välja eller välja bort genmat.

I dag bedrivs ingen kommersiell odling av GMO – grödor i Sverige, men det forskas flitigt och bedrivs fältförsök.

Miljöorganisationer, KRAV och andra varnar för de risker som är förknäpade med genteknikutvecklingen.

En sådan är att man fastnar i användningen av gräsbekämpningsmedel vid odling av grödor som genförändrats för att tåla besprutning.

Det varnas också för att resistensgener mot ogräsmedel ska spridas till vilda växter.

Ett annat orosmoln är att andra insekter än de man vill bekämpa råkar illa ut.

Att syssla med genteknik inom jordbruket förutsätter hundraprocentigt säkra metoder så att man inte på sikt får effekter som inte förutsetts och de har vi inte idag.

Grundinställningen borde vara att leva med naturen och inte styra den.

Med hänvisning till ovanstående hemställes om att partikongressen bifaller följande yrkanden:

- 1) att Sverige klart och tydligt säger nej till odling av genmanipulerade grödor

- 2) att livsmedel som innehåller GMO – produkter har en tydlig märkning

Hedemora S-kvinnor den 20 april, Agneta Andreasson – Bäck

Motionen togs som Hedemora Arbetarekommuns egen vid möte i Folkets Hus, Garpenberg måndag den 23 april 2001.

MOTION 909

SKARA ARBETAREKOMMUN

Införande av Livsmedelsdepartement

Politiken i Sverige har av tradition varit inriktad på jordbrukets villkor. Livsmedelsindustrin har inte fått någon tydlig roll trots att en rad utredningar genom åren sagt sig vilja skapa en heltäckande livsmedelspolitik som skulle inkludera också livsmedelsindustrin.

Att det blivit så beror till stor del på att jordbruksdepartementet och jordbruksverket och livsmedelsverket under alla år saknar kompetens i industrifrågor.

Näringsdepartementet har inte heller tagit i de närings- och industripolitiska frågorna eftersom man inte kunnat avgränsa dem tillräckligt från jordbruksfrågorna och därmed har man inte fått ett eget ansvar för livsmedelsindustrin. Konsumentfrågorna har å andra sidan funnits på någon annan ministers bord. Totalt är minst sju departement inblandade i politiken för jordbruks- och livsmedelsproduktion.

Problemet med uppdelningen finns inom alla samhällssektorer men det är tydligt att tingens ordning varit till särskild nackdel för livsmedelsindustrin. Nu är det dags att ändra denna splittrade bild och ta ett samlat grepp där livsmedelsindustrin har sin givna plats.

I sin regeringsförklaring i september 1996 uttalade också statsministern att "livsmedelsproduktionen skall bidra till ett Sverige i regional balans, en uthållig tillväxt och ökad sysselsättning"...

Vi föreslår därför:

- 1) att ett livsmedelsdepartement bildas med övergripande ansvar för hela livsmedelskedjan.
- 2) att ett branschråd bildas för att belysa framtidsfrågor från så många håll som möjligt.

Svenska Livsmedelsarbetareförbundet Avd. 17, Jonny Låth

Motionen behandlades på arbetarekommunens medlemmöte den 25 april 2001. Medlemsmötets beslutade att anta motionen som Skara arbetarekommuns egen.

Införandet av ett livsmedelsdepartement

Polititiken i Sverige har av tradition varit inriktad på jordbrukets villkor. Livsmedelsindustrin har inte fått någon tydlig roll, trots att en rad utredningar genom åren sagt sig vilja skapa en heltäckande livsmedelspolitik som skulle inkludera också livsmedelsindustrin.

Att det blivit så beror till stor del på att Jordbruksdepartementet och Jordbruksverket samt Livsmedelsverket under alla år saknat kompetens i industrifrågor.

Näringsdepartementet har inte heller tagit i de närings- och industripolitiska frågorna eftersom man inte kunnat avgränsa dem tillräckligt från jordbruksfrågorna. Därmed har man inte fått ett eget ansvar för livsmedelsindustrin. Konsumentfrågorna hr å andra sidan funnits på någon annan ministers bord. Totalt är minst sju departement inblandade i politiken för jordbruks- och livsmedelsproduktionen.

Problemet med uppdelningen finns inom alla samhällssektorer, men det är tydligt att tingens ordning varit till särskild nackdel för livsmedelsindustrin. Nu är det dags att ändra denna splittrade bild och ta ett samlat grepp där livsmedelsindustrin har sin givna plats.

I sin regeringsförklaring i september 1996 uttalade också statsministern att "livsmedelsindustrin skall bidra till ett Sverige i regional balans, en uthållig tillväxt och ökad sysselsättning...."

Vi föreslår därför:

- 1) att ett livsmedelsdepartement bildas med ett övergripande ansvar för hela livsmedelskedjan.

*Svenska livsmedelsarbetareförbundet, Avd 11, Halmstad
Sven-Uno Bengtsson*

Falkenbergs arbetarekommun behandlade på möte den 23 april motionen till ordinarie partikongressen 5-11 november 2001. Mötet beslöt att anta motionen angående införande av ett livsmedelsdepartement som sin egen.

Hans Hoff, ordförande

Djurens rättigheter

Debatten om människans förhållande till djuren utgår från att människan, med sina inneboende förnuftsmässiga egenskaper och förmåga att

göra etiska val, har ett särskilt ansvar gentemot djuren. Att vi människor använder oss av djuren för köttproduktion får inte innebära att vi handskas med djuren utan tanke på djurens behov.

Djur har förmåga att uppleva samt att känna smärta och lust. Vi människor förstår att det ligger i ett djurs intresse att till exempel inte bli utsatt för fysiskt eller psykiskt lidande. Utifrån det kan vi säga att djur också har intressen.

Det behövs en samhällsomställning som gör att djurens intressen och behov inte kränks. Basen för omställningen är ett utvidgat ansvarstagande som vilar på djuretisk hänsyn. Socialdemokratin är och skall vara ett parti för djuretisk hållbarhet, där djurens rättigheter respekteras.

Hänsyn till djurens intressen och behov måste vara en självklar utgångspunkt inom alla samhällsormråden. De beslut som berör djurens levnadsvillkor måste utvecklas till ett självständigt politikområde där produktionstekniska och ekonomiska faktorer underordnas. Av den anledningen är det av hög prioritet att en fristående djurskyddsmyndighet inrättas.

Samhällsutvecklingen har givit oss många möjligheter tillutökad hänsyn till djurens intressen och behov. Vi behöver till exempel ingen särskild djuruppfödning för att vi skall erhalla kläder. Av den anledningen bör påsldjursuppfödningen successivt avvecklas.

Det är viktigt att människans förhållande till djuren präglas av ansvar och respekt för djurens rättigheter. Därför måste matproduktionen och den övriga samhällsutvecklingen ses över så att dessa rättigheter garanteras. En strängare lagstiftning (som till skillnad från idag också efterföljs), forskning och ekonomiska styrmedel är viktiga instrument för att samhället ska bli djuretiskt hållbart och djuren rättigheter respekterade.

Mycket av det största lidandet för djuren i Sverige idag sker inom forskningen, där försöksdjuren enligt dagens normer kan komma att utsättas för obegränsat lidande. Dagens bruk av försöksdjur måste ersättas av andra metoder. Särskilt viktigt är det att de plågsamma djurförsöken avvecklas. För att dessa mål skall kunna nås krävs det särskilda satsningar på framtagande av alternativa metoder till djurförsök.

Det är viktigt att vi arbetar internationellt i vår strävan mot djuretisk uthållighet.

Internationella överenskommelser behövs för att hindra att enskilda länder använder sig av svag djurskyddslagstiftning. Internationella överenskommelser krävs också för att import av varor eller produkter som producerats under sämre villkor än dem vi nationellt ställer ska kunna stoppas.

Med hänvisning till ovanstående text föreslår vi kongressen att ställa sig bakom följande:

- 1) att en djurskyddsmyndighet inrättas

- 2) att pälsdjursuppfödning successivt avvecklas
- 3) att satsningar görs på att ta fram alternativ till djurförsök
- 4) att möjligheten ses över att stoppa import av djurprodukter som producerats under sämre villkor än dem vi ställer nationellt
- 5) att köttproduktionen anpassas för att ge djuren utrymme för naturliga och ur etiskt och moraliskt perspektiv försvarbara levnadsförhållanden.
- 6) att det tillsätts en arbetsgrupp får i uppgift att ta fram ett förslag till deklaration för djurens rättigheter

Norrtälje den 9 mars 2001, Jan Emanuel Johansson

Motionen har blivit antagen vid Norrtälje arbetarekommuns representantskapsmöte

MOTION 912

LOMMA ARBETAREKOMMUN

Angående djurtransporter

Nu får det vara slut på alla dessa plågsamma djurtransporter. Alla chaufförer och transportföretag måste ha utbildning för de djurslag som de transporterar.

De måste ha kunskaper om hur de ska sköta djuren, t ex vilken temperatur som behövs under transporten, hur ofta de behöver tillsyn och när de ska ha vatten. Men inte minst är det viktigt att de vet hur djuren ska lastas.

Efter utbildning ska de få ett certifikat för att köra det djurslaget som de fått utbildning för.

Certifikatet ska sedan visas upp för myndigheter, för att dessa ska kunna kontrollera om transportören har godända chaufförer.

Med anledning av ovanstående föreslås att partikongressen beslutar:

- 1) att transporter av djur endast får utföras av personer med utbildning och certifikat.
- 2) att verka för att samma regler ska gälla inom hela EU.

Lomma 2001 03 24, Karin Everlund

Lomma socialdemokratiska arbetarekommun har vid medlemsmöte den 26 april 2001 beslutat att antaga motionen som sin egen.

Skriv djuretiskt program!

Debatten om vilka rättigheter djur ska ha blir allt intensivare i takt med den ökande mediabevakningen av det lidande som djur utsätts för i samband med djurtransporter m fl bieffekter av köttindustrin. Ett ökande antal människor – främst unga – väljer en vegetarisk livsstil. Många människor känner sig tveksamma till djurförsök, speciellt på djur som är nära besläktade med människan, såsom apor.

Vi har en djurskyddslag men frågorna kring djuren börjar anta en djupare, mera existentiell dimension. Var går gränsen mellan människa och djur? Hur kan man främja djurens rättigheter utan att vara anklagad för att nedvärdera människan? Hur ska etik tillämpas överhuvudtaget i relationen mellan människan och djur? Vad har vi för moraliska skyldigheter gentemot djur?

Detta är i högsta grad en fråga om solidaritet med en utsatt grupp, och borde därför tas tag i av socialdemokraterna. Jag tycker att det är hög tid att partistyrelsen skapar debatt inom partiet i dessa frågor så att rörelsen kan komma fram till ett förhållningssätt som kan vara en grund för partiets framtida djurpolitik.

Jag vill därför yrka att

- 1) partistyrelsen tillsätter en arbetsgrupp som ska skriva förslag till djuretiskt program samt
- 2) programförslaget remitteras ut i partiorganisationen för att väcka debatt och diskussion samt att
- 3) programmet därefter antas av partistyrelsen.

Anne Cabling

Ljusdals arbetarekommuns årsmöte beslöt 010315 att anta motionen som arbetarekommunens egen och översända den till partikongressen.

Djurhållning

Galna kosjukan har blivit ett begrepp som till och med dagisbarnen är väl förtrogna med. Allt flera ungdomar blir nu vegetarianer av etiska skäl i takt med djurmisshandels inslagen från Belgiska djurmarknader. Samtidigt flammar allt fler boskapsbål upp i Europa, som resultat av mul

och klövsjukan, den måste stoppas.

Import stopp för nötkött tas av regering efter regering. Bara i England kostar idag denna sjukdom 100 miljoner i veckan. Som resultat av EU-transportbegränsningsbeslut kräver nu Europas bönder kompensation för fördyrade slaktkostnader. Den rationella kostnadseffektiva stordriften som skulle ge oss konsumenter billigare matpriser håller på att bli för dyr. De negativa bieffekterna av kortsiktiga vinst intressen och rovdrift blir svår att i längden att försvara. I sin iver att känna pengar på vårt behov av mat. Profiterar nu kapitalintressen samvetslöst på djuren, naturen och människors hälsa.

Naturligtvis bör vi som socialdemokrater dra politiska konsekvenser av detta och ännu tydligare lyfta upp djurhållningsfrågor och krav på Eu-s framtida jordbrukspolitik. Som ett resultat av det, vi nu ser hända i vår omvärld.

I ren självbevaringsdrift måste vi vara en stark röst i dessa frågor. Vi Svenskar har en stark och god tradition i samtalen mellan producenter och konsumenter. Vi har även ett ansvar att hjälpa länder med svagare traditioner på jordbruksområdet. Vi tror att det kommer att vara till gagn för EU-s konsumenter men även för våra egna bönder. Partiet står inte stillatigande i dessa frågor, vi vet att det görs ett aktivt arbete i de olika parlamenten. Men tyvärr kan vi inte se att vår hållning återspeglas i det nya förslaget till partiprogram.

Vi anser att i inledningsavsnittet bör vi tillföra en beskrivning av det goda samhället och vilka livskvaliteter ett sådant bör innehålla. Omsorgen om djur och natur i samklang med de ekologiska villkoren bör finnas med.

I avsnittet det gröna folkhemmet som för övrigt är bra, bör djurens rätt lyftas fram starkare. Vi socialdemokrater tenderar ofta i våra programskrifter bli för humanfixerade. Samspelet människa –arbete –kapital betonas så starkt att vi lätt glömmer natur och nu djur. Frågeställningar som de unga allt oftare anser vara de viktigaste för sina politiska ställningstaganden. Ej heller ser vi

Det kommer till uttryck i praktisk handling. Vi kräver att både kommunförbund och landstingsförbund samt statlig verksamhet, antar sk. etiska regler för upphandling av matvaror till sina verksamheter. Att framtagande av regel systemet görs i nära samråd med representanter för djurrättsorganisationer, naturskyddsintressen samt bondekooperationen, konsument intressena och LO. För att garantera en god och väl förankrad livsmedelskvalitet.

Vi vill därför:

- 1) att partiet verkar för s k. Etiska regler för djurhållningen i de samhälls kontrollerade verksamheterna såväl inom nationalstaten som i EU-parlamentet att en nationell kommission tillsätts enligt ovanstående beskrivning.

- 2) att partiprogrammet justeras på ovanstående punkter det goda samhället samt en förstärkning i skrivningarna på avseende djurens rätt. att Borlänge arbetarkommun instämmer i motionens anda och antar motionen som sin egen.
att partidistriktet i Dalarna antar motionen som sin egen
att vi i Dalarna genomför första och andra att satserna i länet och kommunerna
att motionen tillställs partikongressen

SEKO s-förening, Svante Tysell

På arbetarekommunens möte den 23 april 2001 beslutades i enlighet med styrelsens förslag bifalla motionen förutom den andra att-satsen vilken avslås.

MOTION 915

LERUMS ARBETAREKOMMUN

Skärpning av lagen om tillsyn av hund

Frågan om s.k. kamphundar diskuteras ofta i samhällsdebatten och alldeles särskilt mycket i media när någon Pitbull eller liknande kamphund har angripit andra hundar och eller människor. Konsekvenserna för de drabbade är långt mer än vad som framgår av den sensationslystna journalistiken. Media visar gärna bilder på människor och hundar som blivit mycket illa tilltygade. Många av oss blir upprörda över samhällets brist på möjligheter att vidta åtgärder som skyddar oss övriga i samhället som inte är förtjusta i kamphundarnas framfart.

När vi diskuterar åtgärder hamnar vi i teknokratiska problem och inget blir gjort. Jag menar att samhället har en skyldighet att stifta lagar som har till uppgift att skapa en så trygg tillvaro som är möjligt för våra medborgare. Kamphundarnas tillskyndare hävdar t.ex. att pitbull-hundarnas problem är bristande ansvar och kunskaper hos den som äger/handhar hunden. Detta faktum får inte dölja att dessa hundar är att jämföras med resande av livsfarligt vapen när de angriper människor och/eller andra hundar. Samhället resonerar helt annorlunda vad det gäller vapen men när det gäller hundar har vi hittills ignorerat problemet. Vill du som svensk medborgare skaffa ett vapen måste du ansöka om samhällets godkännande och din lämplighet undersöks noga innan ev. tillstånd ges. Men livsfarliga hundar som under många generationer framavlats för en enda uppgift som "kamphund" den får vem som helst köpa eller handha.

Även innehavare av storväxta hundraser som rotweiler, dobermanpinscher och schäfer bör omfattas av den skärpta lagen om tillsyn av hundar. Jag menar att det är synnerligen oansvarigt att släppa ut en 50 kg:s tung

rotweilerhane med en åtta-nioåring i andra ända på ett koppel. Detta måste kunna beivras för att visa vad samhället står när det gäller ansvar för bristande ansvar i handhavande av hundar.

För att ge en bättre trygghet för de människor som har hundar som bruks- och familjehundar och även för medborgare i övrigt,

Jag föreslår att kongressen ger de socialdemokratiska riksdagsledamöterna i uppgift:

- 1) att verka för en kraftigt skärpt lagstiftning vad gäller bristande tillsyn av hund,
- 2) att verka för att pitbulls och s.k. kamphundar förbjuds i Sverige.

Björn Mellquist, Lerums socialdemokratiska arbetarekommun

Motionen antagen som sin egen vid Lerums Socialdemokratiska Arbetarekommuns medlemsmöte den 23 april 2001.

MOTION 916

LERUMS ARBETAREKOMMUN

Anständig och djurvänlig hönsuppfödning

Frågan om hur vi som parti har medverkat i den uppseendeväckande handläggningen av hönsuppfödningen borde egentligen hamna i glömskans dunkla vrår. Men det gagnar inte hönsen och det gagnar definitivt inte vårt parti att ha medverkat i detta spektakel som regisserats av hönsbranschen. Jag menar att vi måste vara betydligt rakare när vi beslutar oss för att åstadkomma en hönsuppfödning som är djurvänligt och värdigt ett humant samhälle. Denna långbänk som hönsuppfödarna "lurat" in vår demokrati i måste snarast upphöra. Det handlar även om tilltron till vår demokratis förmåga att verkställa sina intentioner. Det finns exempel på att det som branschföreträdare först hävdade vara en omöjlighet blev en högst påtaglig realitet när konsumentintressen visade att de ville ha ekologiskt framställda produkter och miljövänlig produktion. Hönsen skall kunna leva ett så naturligt liv som möjligt och det är långt ifrån den storskaliga hönsuppfödning i burar och gigantiska hönsrier som finns i dagens Sverige. En "naturlig" hönsflock är omkring 20-25 honor. Vid högre antal fåglar förlorar honorna alltmer av sitt naturliga beteende. Nu måste vi visa beslutsamhet och våga genomföra vår politik om ett grönnare Sverige.

Därför hemställer jag till kongressen att uppmana våra riksdagsledamöter att verka för:

- 1) att förbud mot hållande av burhöns införs snarast men dock längst inom 18 månader.

2) att lagstiftningen inriktas på att ge hönsen en naturlig livsbetingelse.

Björn Mellquist, Lerums socialdemokratiska arbetarekommun

Motionen antagen som sin egen vid medlemsmöte i Lerums Socialdemokratiska Arbetarekommun den 23 april 2001

MOTION 917

MARKS ARBETAREKOMMUN

Obligatorisk avmaskning av sällskapsdjur efter utlandsresa

EU-kommissionen har lagt ett förslag för underlättande av resa med sällskapsdjur mellan EU-länderna. Med detta förslag blir inte längre avmaskning obligatorisk vid passerande av olika EU-länders gränser.

Sverige är ett av de få länder i Europa där till exempel dvärgbandmask ännu inte finns. En parasit som sprids genom rävar och som kan överföras till hundar och katter. Djuren blir inte själva sjuka men parasiten som lever i deras tarmar producerar ägg som kommer ut med avföringen och sprids i naturen och därmed infekterar andra djur med vidare spridning som följd. I de områden där denna parasit finns kan man exempelvis inte äta råa bär då det finns risk för att även människor får i sig denna parasit. Denna kan hos en människa utvecklas till en livshotande sjukdom, ett antal personer i Europa avlider varje år på grund av detta.

Detta är endast en av de parasiter som vi riskerar att få in. Det är också ett antal andra sjukdomar som inte ännu finns i Sverige eller som är sällsynta här som kan drabba djuren. De flesta av dem orsakar djuren stort lidande eller i värsta fall för tidig död.

Att skaffa sig ett sällskapsdjur innebär ett ansvar både mot djuret, att så långt möjligt skydda det mot sjukdomar och skador, och mot samhället, att inte skada människor, andra djur eller naturen.

Vi har vår unika allemansrätt, vi får ströva fritt i naturen och plocka bär och svamp. För alla oss som varit vana att vistas ute i skog och mark känns det orimligt att tänka sig att inte kunna plocka ett bär att äta eller att hela tiden säga till barn och barnbarn att de inte får äta ett fårskt blåbär eller smultron för det kan vara farligt. Detta är en realitet i vissa delar av Europa redan i dag.

Kostnaden för en vaccination och besväret att få den gjord är så lite i förhållande till vad den kan bespara både djur och ägaren i lidande och kostnad om en sjukdom uppstår att den är väl motiverad att även i fortsättningen vara obligatorisk.

Det finns ingen orsak att för djurägarnas kortsiktiga bekvämlighets skull ta bort en bestämmelse som kan skydda människor, djur och natur från sjukdomar och obotliga skador. Det vore bättre om EU arbetar för

att stoppa de sjukdomar som finns i stället för att tvinga ”friska länder” att importera dem.

Jag föreslår därför:

- 1) att svenska regeringen och våra företrädare i EU ska göra allt för att stoppa detta förslag
- 2) att Sverige även i fortsättningen ska ha obligatorisk avmaskning vid inresa med sällskapsdjur från andra länder

Fritsla kvinnoklubbs styrelse har i dag den 26 mars antagit motionen som sin egen. Arbetarkommunen beslutade att anta motionen som sin egen

MOTION 918

KÖPINGS ARBETAREKOMMUN

Fria fisket med handredskap

Nu är det återigen diskussioner om att ta bort eller ändra på rätten till det fria fisket med handredskap. Detta är en stor möjlighet för människor till ett enkelt sätt att få rekreation.

En möjlighet att komma bort från stress och problem.

Vi tror inte att det fria fisket har en negativ påverkan på miljön eller mångfalden.

Visst finns det möjligheter till att fiska på ett tillrättalagt fiske bara man betalar för sig.

Men det finns inte fiskeklubbar så att det räcker till alla.

Alla har ej heller resurser att betala medlemsavgifterna då dessa oftast är höga.

Vi vill att möjligheten till fritt fiske med handredskap skall finnas kvar då det har en stor betydelse för många och att det är positivt ur Folkhälsoperspektiv.

Med anledning av ovanstående yrkar vi:

- 1) att det fria fisket med handredskap bevaras enligt dagens konstruktion.

Socialdemokraterna i Munktorp gm, Rune Karlsson

Motionen behandlad av Köpings arbetarekommun 2001-04-04 som antog motionen som sin egen.

Berit Aronsson, sekreterare

Förslag till ändring av lagen vid rovdjursangrepp på tamdjur

P g a den senaste utvecklingen när det gäller rätten att försvara husdjur mot rovdjursangrepp, då främst gällande angrepp på jakthundar, anser jag att en mer sansad syn bör gälla. Nyligen har en man som försvarade sin tax mot ett angräpande lodjur dömts till samhällstjänst och böter. Ett hårdare straff hade yrkats men det slutade med det förstnämnda. Motiveringen var att ett lodjur var mer värt än mannens tax. Det har även framförts förslag om upp till fyra års fängelse för den som skjuter ett rovdjur på olovlig tid. Oavsett detta så är det ett orimligt straff, som endast undergräver trovärdigheten för de lagstiftande myndigheterna.

För att återgå till jakthundarna. De allra flesta jägare räknar sina jakthundar som familjemedlemmar, även resten av familjen brukar tycka om sina hundar. Jag tycker att det hör till vanligt sunt förnuft att man skyddar en familjemedlem och jaktkamrat vid ett rovdjursangrepp. Det är för en jägare i stort sett omöjligt att se sin hund bli dödad utan att ingripa. (Gäller nog de flesta i den situationen.)

Därför föreslår jag:

- 1) att socialdemokraterna verkar för en mer sund syn på frågan om rätten att försvara sina husdjur.
- 2) att man inser att vårt parti har en icke oansenlig mängd landsbygdsjägare bland sina väljare och därför verkar för en mera realistisk syn på de jaktliga frågorna, samt är med och aktivt stödjer en ändring av de lagar och bestämmelser som gör det i stort sett omöjligt för en jägare att inte bli brottsling vid försvarandet av sin hund vid ett angrepp från rovdjur. Detta skall givetvis gälla alla husdjur och de som försvarar dem mot dylika angrepp.
- 3) att lagen formuleras på ett sådant sätt så det tydligt framgår att det finns en möjlighet att skjuta rovdjuret, några eller någon meter från hund, eller annat husdjur vid ett angrepp. Det ska inte finnas några tolkningssvårigheter, utan lagen ska vara tydlig och klar.
- 4) att lagen som den är idag ogiltigförklaras, eftersom det nu i praktiken är omöjligt att skjuta vid ett rovdjursangrepp, utan att hund eller annat husdjur först har dödat eller skadats svårt. Nuvarande lagstiftning undergräver förtroendet för politiker och berörda myndigheter.

Anders Bäck, Långshyttans s-förening

Hedemora Arbetarekommun beslutade den 23 april 2001 att anta motionen som sin egen.

Skogspolitik

Bakgrund

Skogen är landets viktigaste förnyelsebara naturresurs. Skogsindustriklustrets export uppgår till 110 miljarder kronor per år, vilket är en femtedel av landets totala export (1999). Företagen i klustret svarar för nära en fjärdedel av industrins omsättning och mer än en fjärdedel av industrins färdlingsvärde. Klusterföretagen sysselsätter 185 000 personer, vilket är 26 % av landets industrianställda. En tredjedel av de svenska industriinvesteringarna sker inom skogsindustriklustret.

För den biologiska mångfalden är de få naturliga ädel-, löv- och barrskogar som finns kvar av omissligt värde. Skogen är också en mycket viktig del av vårt kulturarv med såväl biologiska som kulturhistoriska värden.

Skogen ger förutom ekonomisk skogsproduktion goda förutsättningar för naturupplevelser, avkoppling/rekreation, friskvård och en positiv livskvalité, bär- och svampplockning, jakt, friluftsliv, idrott (t.ex. orientering, skidåkning) och turism. Ett sådant mångbruk i skogen kan också ge förutsättningar för att upprätthålla en levande varierad landsbygd.

Hur skogspolitiken fungerar är mot denna bakgrund värd en betydligt större uppmärksamhet från partiet än vad som skett under de senaste åren.

Mål och medel

Riksdagen har lagt fast dels ett produktionsmål och dels ett miljömål för skogspolitiken. Dessa båda mål ska väga lika tungt i ett landskapsperspektiv.

Viktiga medel för att nå målen är skogsvårdslagen, information, rådgivning och utbildning.

Genom 1993 års skogspolitiska riksdagsbeslut preciserades skogsbrukets sektorsansvar. Skogsägarens frihet ökades inom de ramar som staten ställde. Det betonades att detta innebär ett ökat ansvar för skogsägaren dels för att i den nya friheten tillgodose de av statsmakterna fastlagda skogspolitiska målen, dels ekonomiskt för sitt skogsbruk som en motprestation till de minskade skatter och avgifter samt den avreglering som den borgerliga riksdagsmajoriteten beslutade.

Har de skogspolitiska målen uppfyllts?

Svaret är ett entydigt nej. I en reservation till 1990 års skogspolitiska utredning framförde de socialdemokratiska och fackliga representanterna starka farhågor för att de skogspolitiska målen ej skulle nås med de medel som föreslogs.

Ett flertal undersökningar visar att de farhågorna var väl befogade. Både Skogsstyrelsen och Naturvårdsverket konstaterar i den senaste

utvärderingen att varken produktions- eller miljömål klaras. Skogsbrukets ambitioner när det gäller att återbeskoga avverkade områden har försämrats efter 1990. En kraftig minskning av röjningarna har skett och gallringar utförs inte i önskvärd omfattning. Säkerställande av skogsmark för naturvårdsändamål och restaurering av naturvärden måste ske i snabbare takt.

Det är positivt att staten numera har anslagit mer pengar för skydd av skogsmark. Men ska vi nå miljömålet att skydda den biologiska mångfalden måste den generella naturhänsynen, som skogsbruket lovade att ta ansvar för, fungera bättre. Här finns visserligen exempel där enskilda skogsägare tar god naturhänsyn. De få undersökningar som gjorts för att mäta nivå och kvalité över ett större landskap visar dock på nedslående resultat.

Den certifiering av skogsbruket som pågår har lagt sig på en nivå som inte motsvarar förväntningarna i 1993 års skogspolitiska beslut. Det är anmärkningsvärt att resultatet av möjligheterna att på frivillig väg nå de skogspolitiska målen inte har blivit föremål för en ordentlig utvärdering. Frågan är om det är hållbart att långsiktigt förlita sig på frivillighet.

Översyn av medel och sektorsansvar

Det finns starka skäl som talar för att det behövs en politisk översyn av skogspolitikens medel och skogsbrukets sektorsansvar. Detta kan lämpligen ske genom att en brett sammansatt beredningsgrupp analyserar den utvärdering som berörda myndigheter på uppdrag av regering och riksdag nu håller på att ta fram. Förutom en skärpt lagstiftning finns det i sammanhanget också anledning att överväga ekonomiska styrmedel i form av ett avgifts- och bidragssystem där staten och marknadens parter tar ett gemensamt ansvar för den långsiktiga utvecklingen. Exempel på behov av gemensamma insatser är uppföljning av regionala målprogram för skogsproduktion och skogens användning, aktionsplaner för biologisk mångfald, kulturmiljövården och uthålligt skogsbruk, åtgärder mot skogsbrukets markförsurande effekter och tillämpad forskning.

Ett nationellt skogsprogram behövs

Inledningsvis i denna motion har jag pekat på skogens betydelse ur många olika aspekter. Det har jag gjort därför att jag tycker det är viktigt att se skogen och skogsnäringsens betydelse och möjligheter ur ett helhetsperspektiv inom ramen för en långsiktigt hållbar utveckling och bevarande av biologisk mångfald. När ansvaret för skogsfrågorna för några år sedan flyttades från jordbruksdepartementet till näringsdepartementet skapades förutsättningar för ett sådant perspektiv. Några initiativ som lett till praktisk handling har tyvärr inte tagits. Snarare tvärtom. Det har blivit helt tyst om skogspolitiken

Det är hög tid att vi utvecklar ett arbetsredskap som tar upp helhetsperspektivet på skogens betydelse och framtida användning och visar internationellt att vi vill behålla vår tidigare ställning som framstående

skogsnation. Partiet bör därför i regeringsställning snarast ta initiativ till att det arbetas fram ett nationellt skogsprogram för de närmaste tio åren. Arbetet bör ske i nära samverkan med aktörerna och de fackliga organisationerna inom skogsbruket och skogs- och träindustrin samt i dialog med olika medborgargrupper. En god förebild för detta arbete finns i Finland.

Huvudsyftet är att det ska svara på Sveriges nationella och internationella behov genom att utveckla skötseln, användningen och skyddet av skogarna. Programmet bör grundas på bl a regionala målprogram av det slag som tagits fram i Västra Götaland.

Med stöd av ovanstående föreslår jag att partikongessen ger partistyrelsen i uppdrag att verka för:

- 1) att en ordentlig översyn görs av skogspolitikens medel och skogsbrukets sektorsansvar,
- 2) att ett nationellt skogsprogram utarbetas.

Jan Fransson, Hökerum

Motionen är antagen av Ulricehamns Arbetarekommuns årsmöte 2001-03-12 som sin egen.

MOTION 921

SKELLEFTEÅ ARBETAREKOMMUN

Skogspolitik

Skog täcker större delen av vårt land. Tillståndet i våra skogar bör vara central när vi diskuterar miljö och resurshushållning, mångfalden i naturen, regional utveckling och mycket annat, nationell ekonomi inte minst. Sveriges på många sätt unika skogstillgångar är alltså såväl utifrån ett ekologiskt perspektiv och som råvarubas för en industriell produktion med stor exportandel och lokaliserad över hela landet väl värd en större uppmärksamhet än som vi anser har varit fallet under senare år.

Den skogsvårdslag som av en borgerlig majoritet beslutades 1993 lade ansvaret på skogsägaren att inom vida ramar sköta sin skog. Bl a ändrades eller förenklades i frågor som berör röjningsskyldigheten, tillättna röjningsformer, lägsta slutavverkningsålder och bestämmelsen om högsta slutavverkningsareal. Vidare frånhände sig samhället ett viktigt planeringsunderlag i och med att kraven på skogsvårdsplaner slopades och att den då pågående översiktliga skogsinventeringen avbröts.

Under decennier har vårt land haft en skogspolitik och skogsvårdslag som verksamt har bidragit till dagens erkänt goda skogstillstånd. Det finns uppgifter som entydigt visar att förändringen av skogsvårdslagen

kan få mycket negativa konsekvenser i framtiden.

Återbeskogningen efter avverkning har minskat, röjning och plantering har i vissa delar av landet minskat med hälften. Den möjlighet att låta skogen föryngras sig själv efter avverkning, som den nya skogsvårdslagen gav markägarna, har utnyttjats i allt för hög grad och många gånger på marker där föryngringen sker långsamt och lämnar stora luckor. Investeringarna har, som Skogs- och Träfacken redovisar i sitt näringspolitiska program, minskat kraftigt såväl i skogsvården som vad gäller byggande och underhåll av skogsbilvägar. Sammantaget har dessa investeringar halverats i fast penningvärde under nittio-talet. De allra flesta aktörer inom skogsbruket är ense om att den negativa utvecklingen beträffande skogsvården inte är acceptabel om man vill uppnå en långsiktig och uthållig skogsproduktion.

Man skulle ju kunna säga att hur skogsägarna sköter sin skog är deras eget problem, att avkastningen sjunker drabbar ju dem själva eller deras efterkommande. Men skog är också en nationell tillgång av stort värde långt utanför markägarnas krets. Långsiktigheten - en skogsgeneration sträcker sig över i genomsnitt tre generationer markägare - gör att de nationella målen om produktion och miljö kan komma i konflikt med och får stå tillbaka för privatekonomiska mål. Detta är ett av skälen för att vi menar att ett avgifts- och bidragssystem behövs för att jämna ut lönsamheten över tiden och generationsskiftena.

Dessutom är naturligtvis skogen som råvarubas för den industri som är svenska mästare i regionalpolitik en ovärderlig nationell tillgång.

Det gäller nu att återta initiativet från samhällets sida. Även om lagen i detta sammanhang kommer att vara ett trubbigt instrument bör vissa förändringar ske. Bland annat bör någon form av röjningsplikt återinföras, skyddet för växande skog förstärkas och återbeskogningskravet skärpas med väsentligt utökade resurser för uppföljning av efterlevnaden av lagstiftningen.

Skogsvårdorganisationen, SVO, är det statliga organ genom vilket samhället kanaliserar sina skogspolitiska mål och medel. SVO har en allmänt accepterad och respekterad ställning av alla aktörer inom det svenska skogsbruket. Det är därför viktigt att SVO erhåller erforderliga resurser, så att de kan klara av sina åligganden på ett acceptabelt sätt.

I många av landets regioner har utarbetats handlingsprogram för skogsbruk och skogsnäring. Det har länge saknats ett program som på det nationella planet tar upp dessa frågor. Vi menar att ett sådant program bör utarbetas i samråd med berörda fack, industrin och miljöintressena till stöd för näringens utveckling.

För vår del anser vi som tidigare sagts att ekonomiska styrmedel är ofrånkomliga om vi ska klara både miljömål och produktionsmål. Med tillgång till ekonomiska stimulanser kan skogsvårdsmyndigheten på ett effektivt sätt stimulera till rätt åtgärd vid rätt tidpunkt - till förmån för

både en ändamålsenlig produktion och uppställda miljömål. Inte minst för miljöhänsynen behövs resurser, den certifiering som nu kommer även inom det privata skogsbruket skulle säkert behöva kompletteras med någon form av utjämning mellan olika markägare för att få det genomslag i markägarledet som är förutsättningen för att accepteras av marknaden.

Med t ex ett visst arealbidrag till röjning kunde även sysselsättningen stimuleras - en allt större andel av landets skogsägare är ju numera inte aktiva i skogsbruket därför att de inte är bosatta på eller i närheten av sitt skogsinnehav utan är beroende av lejd arbetskraft.

Svensk skogsnäring är inne i en stark utvecklingsfas. Med utveckling av nya produkter och vidareförädling av sågade trävaror, med en stark massa- och pappersindustri och ett växande "tredje sortiment " av energiråvara bör finansieringen av ett i sammanhanget marginellt stöd till skogsbruket kunna lösas inom näringen. Det bör gå att hitta system som gör att finansieringen blir rättvist fördelad mellan olika kategorier av markägare och den industri som behöver både bra virke och ett skogsbruk som har ett gott anseende ute i världen.

Med stöd av vad vi här har anfört vill vi föreslå partikongressen besluta, att partiet i regeringsställning skall verka för:

- 1) att en skogsvårdslag som kompletterar och förstärker nu gällande lag med bland annat tvingande föreskrifter om återbeskogning och röjning;
- 2) att ett nationellt handlingsprogram för skogsnäringens utveckling utarbetas;
- 3) att ett avgifts- och bidragssystem skyndsamt utreds.

Lillkägeträsk 2001-02-25, Lorentz Burman

Motionen är antagen som egen vid representantskapsmöte med Skellefteå socialdemokratiska arbetarekommun 2001-04-23.

MOTION 922

ARVIKA ARBETAREKOMMUN

Skogspolitik

"Hänsyn till miljöns krav måste vara den självklara utgångspunkten för all produktion och byggas in i produktionsprocesserna redan från början. Naturtillgångarna måste användas mer effektivt, med mindre spill och slöseri..."

"Omställningen till ekologiskt hållbar utveckling är samtidigt en stark drivkraft också för ekonomisk tillväxt, eftersom den skapar efterfrågan på ny resurssnål teknik..."

” Forskningsåtgärder, lagstiftning och olika ekonomiska styrmedel är de viktigaste instrumenten att styra utvecklingen i rätt riktning.”

(ur förslaget till nytt partiprogram sidan 32)

Den viktigaste naturtillgången som Sverige har är våra skogar. Dessa bör utnyttjas på ekologiskt och ekonomiskt bästa sätt, med sikten inställt på en hållbar utveckling. I dag finns en skogsvårdsplan som väver ihop miljö och produktionsmål, men det räcker inte. Vi behöver en nationell samling runt skogen och den resurs det verkligen är.

Forskningsinsatser, till exempel genom att ge skogsvårdsorganisationen bättre resurser, lagstiftning, till exempel genom att göra röjningen lagpliktig och ekonomiska styrmedel är bra sätt att ta bättre vara på våra resurser.

Att öka aktiviteten i skogsvården, till exempel genom att utveckla projekten med så kallade Gröna jobb, skulle ge skogsägare större möjligheter att vårda sina tillgångar, men också skapar både fler och nya jobb i skogsområdena och därigenom öka skogslänens ekonomiska styrka.

En bättre vårdad skog ger också en bättre råvara och därigenom ökade möjligheter till förädling. Intresset för trä som material i möbler och byggnationer ökar nu kraftigt, inte minst på grund av de ökande intresset för miljövänliga och kretsloppsanpassade produkter.

Kongressen bör ge partistyrelsen i uppdrag:

- 1) att verka för skrivningarna i förslaget till partiprogram snarast genomsyrar svensk skogspolitik och lagstiftning.

Sten Fransson, Bjarne Hansen

Torsten Nilsson, Ann-Christin Johansson

Arvika arbetarekommuns representantskap beslutade den 17 april 2001 att ställa sig bakom motionen och skicka in den som sin egen.

Sten Fransson, ordförande