



Investera i möjligheter och framtidstro

Klimatpolitik från hot till möjligheter

Jobbkongressen 2009

Häfte F

Investera i möjligheter och framtidstro

Klimatpolitik – från hot till möjlighet

Partistyrelsens utlåtanden och motioner som rör området Klimatpolitik (motionerna F1–F6)	2
Partistyrelsens utlåtanden och motioner som rör området Bostäder och infrastruktur (motionerna F7–F46) ..	11
Partistyrelsens utlåtanden och motioner som rör området Energi (motionerna F47–F65)	85
Partistyrelsens utlåtanden och motioner som rör området Miljö och märkning (motionerna F66–F91)	112

Socialdemokratiska partistyrelsen
överlämnar härmed till partiets 36e ordinarie kongress,
den 28 oktober – 1 november 2009 i Stockholm,
i stadgeenlig ordning inlämnade motioner samt partistyrelsens utlåtanden
och övriga förslag.

Klimatpolitik från hot till möjlighet

Partistyrelsens utlåtanden och motioner som rör området Klimatpolitik

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F1:1, F2:1, F3:1, F4:1, F5:1, F10:3, F10:12, F69:2, F69:6, F69:9, F69:10
(Klimatpolitik)

Motion F69:2,6,9,10 (Stockholms arbetarekommun) föreslår att vi ska minska utsläppen av växthusgaser med 40 procent fram till år 2020 gentemot 1990 års nivå, att vi även fortsättningsvis satsar både på att stimulera positivt handlande och att höja kostnaderna för utsläpp, att införa en riktad skrotningspremie på nationell nivå i syfte att fasa ut de äldsta bilarna, samtidigt som vi behåller det utökade producentansvaret, att införa ett efterkonverteringsstöd i syfte att underlätta introduktionen av alternativa bränslen i den befintliga bilparken. Motion F1:1 (enskild, Sigtuna arbetarekommun) föreslår att uppdra åt partistyrelsen att i Socialdemokraternas valprogram för perioden 2010–2014 sätta upp kraftfulla åtgärder mot växthuseffekten/klimathotet som första och viktigaste punkt. Motion F10:3,12 (Jönköpings arbetarekommun) föreslår att successivt minska tilldelningen av utsläppsrätter, samt inkludera fler sektorer i detta system exempelvis flyget, att förändra de statistiska principerna för beräkning av klimatpåverkande utsläpp så att konsumtionsland blir beräkningsgrund. Motion F4:1 (Överkalix arbetarekommun) föreslår att Socialdemokraterna arbetar för att införa ett nationellt handelssystem för utsläppsrätter. Motion F5:1 (Umeå arbetarekommun) föreslår att det Socialdemokratiska partiet vid regeringsskifte genomför ett nytt klimatinvesteringsprogram som gör det ekonomiskt fördelaktigt att investera i miljövänliga alternativ. Motion F2:1 (Uppsala arbetarekommun) föreslår att Socialdemokratin ska väga in effekterna på transportbehovet, när förslag till olika valfrihetshöjande reformer bedöms. Motion F3:1 (Uppsala arbetarekommun) föreslår att Socialdemokraterna i Uppsala, Uppsala län och nationellt ska arbeta för en resepolicy för staten, kommunerna och landstingen som: Främjar ökat resande med tåg generellt och i synnerhet inom Norden. Främjar videokonferenser och andra alternativ till resande. Prioriterar minsta möjliga klimatpåverkan vid tjänsteresor.

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga. Om temperaturen fortsätter att stiga i samma takt som nu kommer det att leda till allvarliga konsekvenser för livet på jorden. Det är länder som Sverige – som både har resurser att ställa om och dessutom släpper ut mer än många andra länder – som främst behöver vidta åtgärder för att minska sina utsläpp. Miljöfrågorna är en högt prioriterad fråga och ska därmed få en central plats i Socialdemokraternas valprogram 2010–2014.

Klimatberedningen var överens om att Sverige bör ta sin del av det globala ansvaret för att ökningen av den globala medeltemperaturen begränsas till högst två grader Celsius jämfört med den förindustriella nivån. Under diskussionerna i Klimatberedningen drev vi Socialdemokrater målet att Sverige skulle minska sina totala utsläpp med 40 procent till 2020, medan regeringen föreslog 30 procent. Partistyrelsen anser fortfarande att ambitionen bör vara minskade utsläpp med totalt 40 procent. När regeringen presenterade sin Klimatproposition våren 2009 hade de dock ändrat beräkningsgrund. Istället för att utgå från totala utsläpp, utgick

man från utsläppen i den icke-handlande sektorn. För att nå samma minskning som Socialdemokraterna drev i Klimatberedningen måste utsläppen i den icke-handlande sektorn därför minska med 45 procent, under förutsättning att EU lägger ut 30 procent utsläppsminskning i den handlande sektorn. Om EU istället lägger ut 20 procent i den handlande sektorn, så bör målet för den icke-handlande sektorn revideras.

Handel med utsläppsrätter är ett sätt för att minska utsläppen kostnadseffektivt. Ju fler länder som ingår i ett sådant system, desto effektivare blir det. Vi vill därför inte ha ett nationellt handelssystem, utan anser att internationella system, som EU:s ETS (Emission Trading System/utsläppshandelssystem) är att föredra. Hittills har systemet fungerat otillfredsställande, men inför den tredje handelsperioden har en rad förbättringar införts. Inför nästa handelsperiod, 2013–2020, sätts det ett tak för och fördelning av utsläppsrätterna som bestäms på EU-nivå. Detta skiljer sig från den nuvarande fördelningsprocessen, där medlemsstaterna lämnar nationella fördelningsplaner efter vissa kriterier och där planerna slutligen godtas av kommissionen. Auktionering ska vara huvudregel, men en rad undantag har medgivits med motiveringen att hindra så kallade koldioxidläckage. Vi anser att auktionering ska vara huvudregeln. Över tid ska utsläppsrätterna minskas, så att utsläppen successivt sjunker. I och med detta så kommer kostnaderna för att utsläpp successivt att öka.

Vi ser problem med att låta vägtransporter ingå som en integrerad del i EU:s handelssystem. Om vägtransporterna ska ingå i handelssystemet måste det vara i en egen ”bubbla”. Annars kommer de att riskera att trycka upp kostnaderna för utsläppsrättigheter för industrin, vilket kommer att hota sysselsättningen utan att ge några positiva effekter på klimatet. Vi ställer oss av delvis samma skäl tveksamma till att införliva sjötransporter i EU:s handelssystem. Flyget omfattas av EU:s system med handel med utsläppsrätter från 2013, men bör inte ingå i samma system för handel med utsläppsrätter som industrin.

Utsläpp kan studeras på två sätt, från produktionen och från konsumtionen. Idag redovisas utsläpp på nationell nivå från produktionen. Vi vill se över möjligheten att följa koldioxidutsläppen även från konsumentländernas perspektiv.

Klimatinvesteringsprogrammet, (Klimp), infördes av den rödgröna majoriteten 2002 och var en vidareutveckling av de Lokala investeringsprogram, (LIP), som infördes 1998. Klimp och LIP har hittills minskat växthusgasutsläppen med 2,1 miljoner ton, skapat nya jobb och testmarknader för ny miljöteknik som gett svenska företag nya exportmöjligheter. Trots att Klimp har varit framgångsrikt och trots att en enig Klimatberedning föreslog ett utvecklat investeringsprogram, har den borgerliga regeringen valt att avveckla Klimp. Vi föreslår att klimatinvesteringsprogrammet ska återinföras. Klimatsmarta investeringar bör även framöver få driva på utvecklingen av ny teknik och involvera både kommuner och privata företag.

Vi vill understryka behovet av att sätta resenären i centrum för att få ett socialt hållbart transportsystem. Om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Vi vill därför att kollektivtrafiken får en större roll i samhällsplaneringen än i dag. Nya bostads-, arbetsplats- och handelsområden ska byggas så att det är enkelt att komma dit med buss, spårvagn eller tåg. Vid planering av nya områden ska krav finnas på att redovisa områdenas kollektivtrafikförsörjning. Överlag är det centralt att klimat- och miljöpåverkan blir en del av beslutsunderlaget i varje form av infrastrukturbeslut. Busstrafiken måste priorite-

ras i vägtrafiken, och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter. Vi bedömer även att den lokala spårtrafiken har stora möjligheter att utvecklas i större tätorter. Resandet ökar, orsaker till det är växande arbetsmarknadsregioner men även en ökad valfrihet. Ett ökat resande tror vi bäst bemöts med en väl utbyggd kollektivtrafik och cykelbanor. Men även biltrafiken bör bli mer miljövänlig. Att kunna köra på miljövänligare bränslen är också en del i skapandet av framtidens transportsystem.

I genomförandet av vår miljöpolitik spelar den offentliga sektorn en avgörande roll som förebild för företag och allmänheten och som drivkraft för att skynda på en miljömässigt hållbar utveckling. Det handlar bland annat om miljökrav i offentlig upphandling och exploateringsavtal, men också om att den egna, kommunala verksamheten ska vara i framkant av utvecklingen. Såväl kommunernas verksamhet som egna bolag bör miljöcertifieras i syfte att garantera ett ständigt förbättringsarbete. Särskilda mål och strategier ska tas fram för klimat- och energiområdet. Särskild uppmärksamhet ges energieffektivisering i den offentliga sektorn. Storstadsregionernas företag ska stimuleras att ta miljöhänsyn. Miljötillsyn och offentlig upphandling är medel i detta syfte. Vi ser positivt på att offentlig verksamhet som stat, myndigheter, kommuner, landsting styr sitt resande med en resepolicy som uppmuntrar miljösmart resande.

Transportsektorn släpper ut stora volymer av koldioxid. Att på olika sätt minska dessa utsläpp är viktigt. Socialdemokraterna i riksdagen har föreslagit att en tillfällig allmän skotningspremie införs som ett sätt att klara omställningen av fordonssektorn. Socialdemokraterna i riksdagen har också föreslagit att en efterkonverteringspremie ska införas. Efterhandskonvertering syftar till att kompensera för den svenska bilparkens bristande miljöbilprofil. Stödet är också motiverat ur ett fördelningspolitiskt perspektiv.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att bifalla motionerna F3:1,

att avslå motionerna F4:1,

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F1:1, F2:1, F5:1, F10:3, F10:12, F69:2, F69:6, F69:9, F69:10.

Motion F1

Sigtuna arbetarekommun – enskild

Sätt åtgärder mot växthuseffekten och klimathotet överst på valprogrammet för 2010–2014

Genom FN:s klimatpanel IPCC med flera är det väl belagt att det ständigt växande höljet av växthusgaser i atmosfären stänger in solvärme vid jordytan och värmer upp jorden samt att halten av dessa gaser inom kort kan nå nivåer som är kritiska för klimatet. I växthusgashöljet dominerar koldioxiden.

Det är allmänt accepterat att atmosfärens koldioxidhalt före kol-olja-naturgas-epoken (cirka 1850) var cirka 280 ppm (miljondelar), medan den nu är uppe i 387 ppm och årligen ökar med 2–3 ppm. En allvarlig konsekvens av detta är att en halt på 400 ppm kan komma att uppnås redan cirka 2015, om inte ökningstrenden bryts. Halten 400 ppm koldioxid i atmosfären brukar anges som en gräns. Bortom denna kan klimatförändringarna ta självförstärkande språng i förrärande riktning. Därmed riskerar människans och andra varelsers livsbetingelser att radikalt försämrans.

En växande skara insiktsfulla klimatvetare framför dessutom att startlinjen för självförstärkande klimatförändringar gick redan vid 350 ppm, alltså en gräns som redan överskridits.

Det är därför nödvändigt för Sverige och alla länder att snarast möjligt dels upphöra att nettotillföra atmosfären ytterligare koldioxid, dels omedelbart påbörja en återvinning av koldioxid från atmosfären och binda denna som fast kol samt kolföreningar i jordskorpan.

I partiets rådslagsmaterial 2008 benämndes klimatfrågan som vår tids ödesfråga. Som sådan bör den ligga i partiets fokus för framtiden.

Jag föreslår partikongressen:

F1:1 att uppdra åt partistyrelsen att i Socialdemokraternas valprogram för perioden 2010–2014 sätta upp kraftfulla åtgärder mot växthuseffekten och klimathotet som första och viktigaste punkt.

David Lundqvist

Sigtuna arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

Motion F2 Uppsala arbetarekommun

Valfrihet och klimat

Valfrihet har blivit ett huvudmål för utvecklingen av kommunernas tjänster till sina medborgare. Det gäller inte minst i borgerligt styrda kommuner.

Familjer uppmanas att välja mellan skolor. Friskolor växer upp överallt. Eget val införs i hemtjänsten. Gamla och sjuka uppmanas att välja mellan olika utförare av hemtjänst. Två olika företag distribuerar post till samma hushåll. Externa handelscentrum etableras i allt större antal utanför städerna.

När barn går i skola i ett annat område än där de bor måste de ofta skjutas, i många fall av föräldrarna i bil. När olika hemtjänstföretag ska hjälpa olika personer som bor i samma hus blir det fler personer som ska förflytta sig dit. När samma hemtjänstföretag ska betjäna enstaka personer i olika bostadsområden måste dess personal förflytta sig mer än om företaget verkade inom ett avgränsat område. När externa handelscentrum lockar till sig bilburna konsumenter urholkas underlaget för dagligvaruhandeln i bostadsområdena.

Vi ser till att fler reser mer, allt detta för att kunna välja bort varandra. De nära gemenskaperna urholkas.

Klimatet försämras av ökat resande. Den aspekten av valfrihetsreformerna har inte tagits upp i debatten så tydligt som den borde. Den lyser med sin frånvaro i motiveringarna till valfrihetsreformerna.

Mot bakgrund av det vi nu sagt föreslår vi att partikongressen beslutar:

F2:1 att socialdemokratin ska väga in effekterna på transportbehovet, när förslag till olika valfrihetshöjande reformer bedöms.

Uppsala kristna socialdemokrater – Broderskapsgruppen

Uppsala arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F3 Uppsala arbetarekommun

För miljöanpassade resor i offentlig sektor

Flygresor inom tjänsten står för en stor del av utsläppen av växthusgaser. Tjänstemän och politiker i stat, kommuner och landsting som reser till möten och andra angelägenheter bör

i större utsträckning resa med tåg. Förslaget är att alla resor inom Norden och Nordeuropa ska ske med tåg och att man kraftigt ska minska längre flygresor genom att använda sig av videokonferens i stället.

Hur vi transporterar oss påverkar koldioxidutsläppen:

- tåg 6,7 gram koldioxid per personkilometer (medelvärde för svenska tåg 2001)
- samåkning 63 gram koldioxid per personkilometer (räknat på tre personer/bil)
- bil/taxi 190 gram koldioxid per personkilometer (genomsnittlig svensk bilpark)
- flyg 160 gram koldioxid per personkilometer (svensk inrikestrafik, 65 procent beleggning).

Flygets miljöpåverkan

Flygets utsläpp av kväveoxider och svaveloxider bidrar till nedbrytningen av ozon. Utsläppen har också en försurande effekt. Även den vattenånga och de partiklar som flyget avger ökar växthuseffekten, bland annat genom att det påverkar molnbildningen. FN:s klimatpanel (IPCC), bedömer att flygets totala klimatpåverkan är 2–4 gånger starkare än om vi enbart räknar med koldioxid. Man har inte klart för sig bilden av flygets miljöpåverkan i luften och på land. Flygets, liksom hela transportsektorns, utsläpp ökar påtagligt i dag. Medan EU:s totala utsläpp minskade med 5,5 procent från 1990 till 2003 ökade utsläppen av växthusgaser från EU:s internationella luftfart med 73 procent.

Därför föreslår Flogsta-Ekeby socialdemokratiska förening:

F3:1 att Socialdemokraterna i Uppsala, Uppsala län och nationellt ska arbeta för en resepolicy för staten, kommunerna och landstingen som främjar ökat resande med tåg generellt och i synnerhet inom Norden, främjar videokonferenser och andra alternativ till resande samt prioriterar minsta möjliga klimatpåverkan vid tjänsteresor.

Flogsta-Ekeby socialdemokratiska förening

Uppsala arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F4 Överkalix arbetarekommun

Skogsskötselmetoder

Bakgrund

I det norra barrskogsbältet, från Kanada i väster in över den ryska tajgan i öster, har vi unika möjligheter att långsiktigt binda kol – en möjlighet som påtagligt kan påverka mängden av koldioxid i vår atmosfär. Många experter menar att detta inte bara är en möjlighet utan även en skyldighet vi har på det norra halvklotet att på det sättet ta vårt globala ansvar till förmån för de länder som för sin utveckling inte kan minska sina utsläpp i samma utsträckning.

Fakta

Den allt överskuggande miljöfrågan och klimatfrågan, som blivit så påtaglig för oss under de senaste åren, är den ökande mängden växthusgaser och deras inverkan på in- och utstrålning till jorden och därmed på vårt klimat. Ett antal initiativ tar upp vårt globala ansvar i miljöfrågan genom våra ekosystems unika möjlighet att binda koldioxid eftersom de är uppsparande. Riokonventionen/Agenda 21 resulterade i bland annat rekommendationer för minskade utsläpp till atmosfären, men också i ett klargörande av samhällets ansvar att vårda naturen så att ekosystem är produktiva med biologisk mångfald.

En grupp experter har under ett antal år utarbetat en modell för ökad tillväxt i det norrbottniska skogsbruket, vilket leder till ökad koldioxidbindning i den levande materian genom fotosyntesen – vi har fått en kolsänka. Gruppens arbete har lett till ett antal exkursioner, motioner i riksdagen, presentationer av arbetet vid ett antal tillfällen och ett större internationellt seminarium. Internationellt erkända forskare gav sin syn på möjligheterna med biologiska kolsänkor samt rekommendationer för hur arbetet skulle kunna fortskrida.

Den skogliga produktionsförmågan (boniteten) har visat sig vara skötsel- och verksamhetsberoende i en större utsträckning än tidigare kunskaper kunnat belägga. Beräkningar och resultat från pågående försök ger vid handen att tillväxten i våra norrbottniska skogar kan ökas mellan 85 och 100 procent med förbättrade skötselmetoder.

Boreala ekosystem är uppsparande, vilket innebär att kolförrådet i mark, förna och den levande materian kan öka. Detta är världsunikt. Surhetsgrad, temperatur, nederbörd och jordartsfördelning i övriga delar av världen gör att ekosystemen saknar vår förmåga att lagra kol.

Kongressen föreslås besluta:

F4:1 att Socialdemokraterna arbetar för att införa ett nationellt handelssystem för utsläppsätter,

F4:2 att medel avsätts för att utveckla nya skogsskötselmetoder för att optimera tillväxten i de produktiva skogarna.

Robert Forsberg

Överkalix arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F5

Umeå arbetarekommun

Framtida klimatinvesteringar

Vi socialdemokrater, har varit framgångsrika i arbetet med att skapa förutsättningar för ett framtida grönt folkhem, bland annat genom införande av olika klimatinvesteringsprogram. Några exempel på hur man har riktat dessa är bland annat till omställning till fjärrvärme från tidigare ved- och oljeeldade pannor, bidrag till privatpersoner som investerar i solvärmeanläggningar med mera. Dessa åtgärder har varit bra ur miljösynpunkt. Detta har även minskat Sveriges utsläpp av växthusgaser, om än i begränsad omfattning.

Läget är nu enligt många experter alarmerande. Halten av koldioxid har på cirka etthundra år, ökat från cirka 280 ppm (parts per million) till cirka 380 ppm. Detta innebär att det nu på jorden lagras mer värme än tidigare. När isarna smälter innebär det att uppvärmningen av vår planet ökar ytterligare, då de inte reflekterar solljus på samma sätt som tidigare. Medeltemperaturen i våra hav har börjat öka, vilket leder till ännu kraftigare orkaner och till att vattennivån höjs så att kustnära områden drabbas av översvämningar, vilket vi redan i dag ser exempel på. Det är nu mycket bråttom att ställa om till ett hållbart levnadssätt, inte minst med tanke på kommande generationers levnadsvillkor. Enligt en rapport som har skrivits av Nicolas Stern är det på lång sikt nu lönsamt för samhället att göra klimatsatser, i stället för att vänta tills det i värsta fall kan innebära katastrofala konsekvenser med enorma kostnader.

Några exempel på vad riktade klimatinvesteringsmedel skulle kunna användas till i framtiden är byggande av passivhus och lågenergihus, miljövänliga transportmedel, solenergi- och vindkraftsanläggningar med mera.

Därför yrkar vi:

F5:1 att det socialdemokratiska partiet vid regeringsskiftet genomför ett nytt klimatinvesteringsprogram som gör det ekonomiskt fördelaktigt att investera i miljövänliga alternativ.

Klimatrådslagsgruppen i Umeå arbetarekommun genom Dennis Larsson
Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F6:1, F6:2, F69:16, F69:18, F69:27, F74:2 (globalt klimat)

Motion F6:1–2 (Örebro arbetarekommun) föreslår att ett standardiserat batterisystem upprättas i Sverige och inom resten av EU, att det införs ett pantsystem för batterier i Sverige, likt pantsystemet för aluminiumburkar och plastflaskor samt att målet med detta system är att det i förlängningen ska införas på EU-nivå. Motion F74:2 (Lunds arbetarekommun) föreslår att miljöfrågorna drivs kraftfullt i ESP, det Europeiska Socialdemokratiska partiet, Socialistinternationalen samt i andra internationella organ. Motion F69:16, 18, 27 (Stockholms arbetarekommun) föreslår att understödja en praktisk och uthållig östersjösamverkan kring miljöfrågor, bland annat vattenhantering, att verka för att fartygstrafik i Östersjön enbart använder lågsavlig olja, att skärpa exporttillsynen för att säkerställa att sopor ska hanteras nationellt och inte exporteras till utvecklingsländer.

Vi vill att Sverige ska visa vägen i klimatpolitiken. Klimatfrågan är vår tids ödesfråga. Om temperaturen fortsätter att stiga i samma takt som nu kommer det att leda till allvarliga konsekvenser för livet på jorden. Det är länder som Sverige – som både har resurser att ställa om och dessutom släpper ut mer än många andra länder – som främst behöver vidta åtgärder för att minska sina utsläpp. Genom att vara ledande i arbetet med att bryta oljeberoendet kan Sverige fungera som ett föredöme för andra. Vi ska fortsätta driva miljöfrågan i ESP, Socialistinternationalen samt i andra internationella organ. Klimatkrisen är allvarlig, men den ger oss också möjligheter att investera i grön verksamhet och skapa jobb i nya sektorer. Dessa möjligheter måste vi ta tillvara.

Med strategiska insatser kan vi få ekosystemen att fungera på ett tillfredsställande hållbart sätt. Genom nationella åtgärder för att minska övergödningen och internationella åtgärder som att göra Östersjön till pilotområde för genomförandet av EU:s marina strategi, kommer vi en bit på väg. Till detta måste också ett fruktbart samarbete mellan nationerna kring Östersjön komma till stånd. Havet är vår gemensamma tillgång som vi måste vårda gemensamt.

Det krävs en mix av kraftfulla åtgärder som minskar övergödningen från jordbruket; fler våtmarker för att stoppa läckaget, odling av fånggrödor och anläggning av skyddszoner, begränsning av stallgödselspridningen på åkermark, intensifierat internationellt samarbete samt utbildning av och information till jordbrukare, samt begränsade utsläpp från enskilda avlopp, stimulering av strandstädning och sanering av de vrak som finns runt våra kuster och som riskerar att läcka olja.

Den urgamla principen om det fria havet är inte längre hållbar. Det krävs internationella överenskommelser som reglerar miljökrav på fartyg och fartygens rutter och farleder. Vi vill att Sverige mer aktivt nyttjar FN-organet IMO:s PSSA-klassning (Particularly Sensitive Sea Areas) av Östersjön. Regeringen bör yrka på tuffare restriktioner för sjötransporterna med nya rutter och separering av trafik-

lederna. Genom att tydligt kunna följa fartygens färd är det också mycket enklare att avgöra vilka fartyg som orsakar ett oljeutsläpp. Krav på dubbelskrov ska gälla i hela Östersjön.

Avsaknaden av miljökrav på fartygstrafiken har resulterat i att fartygens dieselmotorer fortfarande står för stora utsläpp. I Sverige står sjöfarten exempelvis för en betydande del av de totala utsläppen av svavel- och kväveoxider. Svaveloxiderna bidrar till försurningen av mark och sjöar. Kväveoxiderna bidrar till övergödningen. IMO antog i oktober 2008 skärpta gränsvärden för svavelhalten i marint bränsle och för fartygens utsläpp av kväveoxider. Beslutet innebär att svavelhalten i fartygsbränsle globalt, som i dag får vara högst 4,5 viktprocent, sänks till högst 3,5 viktprocent från den 1 januari 2012. Från och med den 1 januari 2020 får det vara högst 0,5 viktprocent svavel i bränslet. Tidsperspektivet beror på att raffinaderierna behöver ha en viss omställningstid så att det finns tillräckligt med bränsle med låg svavelhalt. Enligt beslutet ska en översyn göras under 2018 för att bedöma om det finns tillräckligt med lågsvavligt bränsle för att uppfylla reglerna. Om inte så ska reglerna om högst 0,5 viktprocent svavel i bränslet tillämpas från år 2025. IMO tillåter att det i områden där det är särskilt motiverat inrättas särskilda så kallade svavelkontrollområden med strängare krav på bränslets svavelinnehåll. Det först inrättade området omfattar Nordsjön, engelska kanalen och Östersjön. Där får svavelhalten vara högst 1,5 viktprocent. Från den 1 juli 2010 sänks det till 1 viktprocent och från 2015 till 0,1 viktprocent. Parallellt med kraven på sänkta svavelhalter ställs också krav på att minska utsläppen av kväveoxider. Ett annat medel för att minska utsläppen från tidtabellbunden sjötrafik med tillräckligt många timmar i hamn är landanslutningen el. Ett arbete pågår för att ta fram en internationell standard på anslutningsutrusning.

Felaktig hantering av farligt avfall kan innebära stora risker för människor och miljö. Fortfarande blandas en del av det farliga avfallet med hushållssoporna; beräkningar visar att mellan 4 000 och 6 000 ton farligt avfall passerar varje år genom den vanliga sophanteringen. Den 26 september 2008 infördes ett nytt batteridirektiv (2006/66/EG) om batterier i EU. Direktivet ska verka för en bättre hantering av batterier ur miljösynpunkt inom hela EU samt verka harmoniserande, det vill säga reglerna ska vara desamma inom hela gemenskapen. Direktivet införlivades i Sverige genom en ny batteriförordning som trädde i kraft den 1 januari 2009. I och med den nya förordningens ikraftträdande är det i dag producentansvar för batterier i Sverige. Det innebär att det är producenternas ansvar att se till att batterier samlas in, tas om hand och återvinns på ett miljömässigt godtagbart sätt. Producent är den som för första gången släpper ut ett batteri på den svenska marknaden genom att yrkesmässigt tillhandahålla ett batteri. Den nya förordningen omfattar alla batterier, inbyggda såväl som lösa oavsett vikt, typ, eller användningsområde. En nyhet med det nya direktivet är att alla batterier ska återvinnas, även icke-miljöfarliga batterier som tidigare lagts på deponi. Den nya förordningen ställer krav på att batteriinsamlingen i Sverige ökar i framtiden. Den nya förordningen innebär också strängare krav på märkning, lägre gränshalter för tungmetallerna bly och kadmium, samt ett förbud mot bärbara kadmiumbatterier, dock med vissa undantag. Producentansvar har många fördelar. Huruvida pantning är den rätta metoden för att utveckla detta är dock för tidigt att säga. Eftersom införlivningen av direktivet inte pågått i ens ett år, måste denna få verka innan specifika metoder för dess utvecklande pekas ut.

Exporten av farligt avfall till fattiga länder är ett allvarligt miljö- och rättvi-

seproblem. Att fattiga länder tar hand om de rikas farligaste sopor kan vi aldrig acceptera. Exporten av miljöfarligt avfall till fattiga länder måste upphöra. Vi vill därför skärpa producentansvaret i EU vad gäller miljöfarligt avfall som elektronikavfall eller avfall som innehåller tungmetaller. Sådant miljöfarligt avfall ska tas om hand inom EU och ska inte få exporteras till länder utanför unionen utan ett särskilt tillstånd. Tillståndet ska förutsätta att avfallet kan tas om hand på ett sätt som inte innebär miljörisiker.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F6:1, F6:2, F69:16, F69:18, F69:27, F74:2.

Motion F6

Örebro arbetarekommun – enskild

Pantsystem för batterier

”I allt som rör sig, lyser eller låter, finns ett batteri som ska lämnas åter.”

Vi är många som känner igen denna reklamslogan och även är medvetna om att batterier ska lämnas till miljöstationer och liknande. Trots detta slängs många batterier på fel ställe, till exempel i behållaren för brännbart eller hamnar ute i vår natur. Detta gör stor skada på vår miljö.

I syfte att lättare samla in de uttjanta batterier som i dag är i omlopp, samt minska spillet av dessa, önskar vi införa ett pantsystem för batterier. För att underlätta för detta pantsystem föreslås att ett standardiserat batterisystem upprättas då många batterier i dag är inbyggda i produkter och speciella för sin relaterade produkt. Sveriges miljö är inte skild från Europas miljö. Miljöfarligt avfall som inte tas om hand skadar även utanför nationsgränserna. För att detta system ska få maximalt genomslag på alla nivåer bör både batteristandarden och pantsystemet införas på EU-nivå.

Vi önskar att det socialdemokratiska partiet ska verka för batteripant och batteristandardisering inom Sverige och EU. På detta sätt kan även resten av världen motiveras till att följa med i denna utveckling.

Vi föreslår därför:

F6:1 att ett standardiserat batterisystem upprättas i Sverige och inom resten av EU,

F6:2 att det införs ett pantsystem för batterier i Sverige, likt pantsystemet för aluminiumburkar och plastflaskor samt att målet med detta system är att det i förlängningen ska införas på EU-nivå.

Jennie Bergström, Linda Höglin, Lars Jonsson, Anette Stålnacke, Linda Linder
Örebro arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

Partistyrelsens utlåtanden och motioner som rör området Bostäder och infrastruktur

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F7:1, F8:1, F9:1, F10:1, F11:1, F12:1, F65:7, F65:8, F69:20, G149:2, G167:2, G168:2, G169:11 (gröna bostäder och ett grönt boende)

I Motion G149:2 (Västerhaninge arbetarekommun) yrkas att kongressen ger partistyrelsen i uppdrag att utarbeta en energipolitik som ger samhällsstöd till energieffektiviseringar i delar av miljonprogrammet. I motion F7:1 (Lidingö arbetarekommun) yrkas att partiet verkar för att vi bygger alltmer klimat- och energismarta hus. I motion G168:2 (Sollentuna arbetarekommun) yrkas att nybyggnation och renoveringar strävar efter att nå energieffektivitet och vara klimatsmarta. I motion F8:1 (Arboga arbetarekommun) yrkas att partikongressen beslutar att den nuvarande energibesiktningen kompletteras med att säljaren är skyldig att göra en allmän besiktning av fastighetens kondition. I motion F9:1 (Hallsbergs arbetarekommun) yrkas att krav, riktat mot fastighetsägare, ställs på individuell mätning av el-, värme- och vattenförbrukning för samtliga hushåll. I motion F69:20 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att partikongressen beslutar att införa ett statligt investeringsstöd för energieffektivisering av befintlig bebyggelse. I motion F65:7–8 (Bohusläns partidistrikt) yrkas att en klimatbonus utgår till fastighetsägare som klimatinvesterar i sina fastigheter samt att staten ger riktade statsbidrag till kommunerna för att de ska göra klimatuspärningar av sina byggnader. I motion F10:1 (Jönköpings arbetarekommun) yrkas att konverteringsstöd bör fortsatt ges för energiomställning, samt för att minimera värmeförluster. I motion G169:11 (Stockholms läns partidistrikt) yrkas att statliga stimulanser införs för att göra det lättare och lönsamt för egnahemsägare att ställa om sitt hus energismart. I Motion F11:1 (Lunds arbetarekommun) yrkas att byggreglerna omarbetas så att kommuner ges möjlighet att fastställa mer långtgående energikrav utöver nationella normer. I motion G167:2 (Lunds arbetarekommun) yrkas att en satsning på om- och tillbyggnad och energisanering inom miljonprogrammets bostäder görs. I motion F12:1 (Umeå arbetarekommun) yrkas att det socialdemokratiska partiet vid regeringsskiftet vidtar lämpliga åtgärder för att flytta fokus från produktionskostnad till livscykelkostnad då långivningsinstitutet lånar ut pengar till byggprojekt.

En ökad energieffektivisering i bostäder är ett prioriterat område inom klimat- och energipolitiken. Bostadssektorn står idag för en dryg tredjedel av Sveriges energianvändning. För att bidra till en minskad energianvändning måste därför både nybyggda och befintliga bostäder bli avsevärt mer energieffektiva. Energibesparande åtgärder måste vidtas i hela beståndet.

För att bidra till ökad energieffektivitet i bostadsbeståndet har Socialdemokraterna i riksdagen bland annat föreslagit att investeringsbidrag bör införas och att dessa ska ställa krav på att produktion och drift av nya fastigheter ska vara miljövänlig. En annan väg är att ha skarpa energinormer vid nybyggnation och ombyggnation. Socialdemokraterna i riksdagen har exempelvis föreslagit att normerna för energiförbrukning vid nybyggnation bör skärpas. Denna typ av regler bör emellertid utformas nationellt. Kommunala särregler leder till ökat krångel, vilket kan vara hämmande för aktiviteten på bostadsmarknaden.

Den kommunala energirådgivningen fyller en viktig funktion för att uppmärksamma byggnaders energi- och klimatprestanda. Erfarenheter av de deklarerade

som nu genomförs behöver undersökas liksom lämpligheten av att i samband med energibesiktning göra en allmän besiktning av fastigheten. Partistyrelsen anser att nuvarande energibesiktning kan behöva kompletteras med hur vissa målsatta energibesparingar kan åstadkommas i undersökta fastigheter. Det kan även behövas fördjupade utvärderingar av konsulter med särskild kompetens.

Erfarenheten har visat att det ofta finns stora möjligheter till energieffektivisering och klimatsmarta lösningar som inte tas tillvara. Det gäller såväl lösningar som redan är lönsamma som åtgärder som står på gränsen till att vara lönsamma. Därför kan det behövas ekonomiska incitament exempelvis i form av investeringsstöd som kan göra sådana åtgärder intressanta för fastighetsägarna. Åtgärder som i ett livscykelperspektiv är lönsamma, men som kanske inte uppfyller gängse lönsamhetskrav för lån, kan därmed bli fastighetsekonomiskt lönsamma och möjliga att finansiera. Vid utformningen av ett sådant stöd anser partistyrelsen att situationen inom miljonprogramsområdena särskilt bör uppmärksammas. I många av dessa områden krävs nu omfattande investeringar. Eftersom byggnadernas energianvändning ofta är hög finns här stora möjligheter till energieffektivisering som kan och bör tas till vara. De boendes möjligheter att påverka sin egen individuella förbrukning av el och värme behöver till exempel förbättras.

Upprustningen av miljonprogrammets fastigheter är ett ansvar för fastighetsägarna. Samtidigt har staten tillsammans med kommunerna ett ansvar för att i samverkan med fastighetsägarna och näringslivet utveckla miljonprogramsområdena så att vi får fler attraktiva, energieffektiva och klimatsmarta bostadsområden. Detta är viktigt också för att de yngres behov av bostäder liksom de äldres behov av ökad tillgänglighet och bra service ska kunna tillgodoses och rörligheten på bostadsmarknaden ska kunna öka.

Ett steg i denna riktning är Socialdemokraterna i riksdagen förslag om att införa ett utvidgat ROT-avdrag för fastighetsägare till flerfamiljshus som genomför totalrenoveringar som leder till minst 30 procent lägre energianvändning. För att främja ett ROT-arbete med klimatprofil har Socialdemokraterna i riksdagen även föreslagit att det existerande ROT-avdraget ska utvidgas med en klimatbonus för radhus, villor, ägarlägenheter och bostadsrättsföreningar som genomför energieffektiviseringar. Med ett sådant stöd går det exempelvis att genomföra konverteringsåtgärder för energiomställning samt för att minimera värmeförluster. ROT-stöden ska vara tillfälliga och användas när konjunkturen är svag.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att avslå motionerna F11:1,

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F7:1, F8:1, F9:1, F10:1, F12:1, F65:7, F65:8, F69:20, G149:2, G167:2, G168:2, G169:11.

Motion F7 Lidingö arbetarekommun

Bygg passivhus med solvärme i fjärrvärmeområden

Webbplatserna www.passivhuscentrum.se och www.energimyndigheten.se ger motiv för att minska energianvändningen och byta till energislag som kraftigt minskar miljöbelastningen. Energieffektiva hus, så kallade passivhus blir allt vanligare. Det är täta hus som inte behöver något särskilt värmesystem. De är mycket välisolerade, typ 40 cm tjocka

väggar, energieffektiva fönster samt fläkt och värmeväxlare på frånluften, typ FTX. Eftersom man slipper installera radiatorer och så vidare blir husen inte dyra. Den sparade kilowattimmen är ofta den bästa.

NCC bygger sådana hus. Ett miljonprogramsområde i Alingsås bygger man om med passivhusteknik. JM inför lågenergiteknik som standard i all bostadsproduktion i Sverige, och kunderna efterfrågar det. Även byggföretaget Veidekke satsar på klimatsmart byggande och boende.

Kolla också www.alvstranden.com och www.passivhuscentrum.com angående miljöarbete och passivhus i Göteborg samt www.energieffektivbyggnader.se och www.eko-centrum.se.

Solfångare kan installeras på taken, även på befintliga hus. För att värma fjärrvärmens returledning, så kan man installera mer solfångare än man själv behöver, om man har ett bra tak.

Vi kan ta vår del av ansvaret för klimatet även om en del andra inte tar sin del. Att förstöra klimatet och vandalisera framtiden är varken socialt, ekologiskt eller ekonomiskt hållbart.

Jag yrkar:

F7:1 att partiet verkar för att vi bygger allt mer klimat- och energismarta hus,

F7:2 att partiet verkar för att det blir möjligt för fastighetsägare att till ett bra pris sälja solvärme till fjärrvärmesystemet,

F7:3 att partiet verkar för att det blir möjligt för fastighetsägare att till ett bra pris sälja el från solceller till elnätet.

Birger Eneroth, Lidingö

Lidingö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F8

Arboga arbetarekommun

Försäljning och köp av villafastighet och radhus

Från och med den 1 januari 2009 är säljaren skyldig att på egen bekostnad göra en energibesiktning av fastigheten vid ägarbyte. Det finns därutöver en frågelista som säljaren är skyldig att fylla i om fastighetens allmänna kondition. Köparen ska ta del av frågelistan och även kunna ta ut en opartisk besiktningsman för att veta hur fastighetens kondition är inför köpet.

Man kan köpa ny villa av byggproducenter eller byggmästare. Begagnad villa kan köpas direkt av ägaren eller fastighetsmäklare och det nya alternativet Internetfastighetsmäklare. Jag vill att man kompletterar den nuvarande energibesiktningenslagen med att säljaren är skyldig att samtidigt göra en allmän besiktning av fastighetens kondition. Merkostnaden för säljaren blir förmodligen försumbar. Köpare och säljare vet då vad man kommer överens om på ett bättre sätt. Fastighetsmäklarnämnden blir också mindre belastad. Det blir även större trygghet för alla inblandade med denna metod.

Jag föreslår att partikongressen beslutar:

F8:1 att den nuvarande energibesiktningenslagen kompletteras med att säljaren är skyldig att göra en allmän besiktning av fastighetens kondition.

Per Hjelm

Arboga arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F9

Hallsbergs arbetarekommun

Ökade incitament för att påverka sin förbrukning av energi och vatten

I en tid då det är än mer tydligt än någonsin att jordens resurser är begränsade och i många delar en bristvara är det angeläget att alla som har möjlighet – vilket vi i den gynnade delen av världen måste sägas ha – att bidra till att hushålla med resurserna och bruka dessa på ett så effektivt och miljövänligt sätt som möjligt. En av de mest förbrukande enheterna i landet är hushållen, där bara elen för uppvärmning 2001 uppgick till 29 TWh. Studier har visat att en upp till 60 procents effektivisering av hushållens elförbrukning är möjlig med relativt enkla medel.

I detta sammanhang framstår det som självklart att varje individ ges möjlighet att se och påverka sin förbrukning, och därmed sina kostnader, för såväl el, värme och vatten. Inom flera bostadsförvaltningar är dock dessa kostnader, helt eller i delar, ”inbakade” i hyran eller avgiften för bostaden. En ansvarsfull och klok konsumtion av resurserna påverkar i dessa fall inte hyran eller avgiften för individen och incitamenten för att minska sin förbrukning blir därför svaga.

Flera bostadsföretag – privata, kooperativa och kommunala – har påbörjat övergången mot individuell mätning av respektive hushålls förbrukning, men ännu är det få i jämförelse med dem som har förbrukningen dold i hyran/avgiften. En tydlig styrning i riktning mot mer effektiva modeller för förbrukningen av jordens resurser är nödvändig för att landet ska ha en chans att klara de uppsatta målen för minskad användning av sådant som belastar vår gemensamma miljö.

En stor del av hushållens kostnad för el utgörs av den fasta nätavgiften, som individen inte kan påverka genom att minska sin elförbrukning. Denna avgift gör att incitamentet för energieffektivisering i hushållen är liten. Det finns inga faktiska skäl att ta ut en särskild nätavgift. Kostnaderna för distribution av elen till hushållen är en sak mellan nätföretagen och elbolagen, som i sin tur tar ut ett konkurrensmässigt pris av sina kunder, det vill säga hushållen. Utan fasta, och opåverkansmöjliga, kostnader blir hushållens egna effektiviseringar i energiförbrukningen direkt lönsamma för dessa. Minskad förbrukning minskar behovet av distributionskapacitet, vilket gör av att behovet av utbyggd kapacitet minskar och därmed kostnaderna.

Mot denna bakgrund föreslås:

F9:1 att krav, riktat mot fastighetsägare, ställs på individuell mätning av el-, värme- och vattenförbrukning för samtliga hushåll,

F9:2 att fast nätavgift ej får tas ut i konsumentledet,

F9:3 att kravet på individuell mätning och förbud mot fast nätavgift ställs i lag.

Östen Tylebrink, Jonny Gustafsson

Hallsbergs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F10

Jönköpings arbetarekommun

Socialdemokratisk klimatpolitik

Socialdemokraterna ska kännetecknas av att vara de realistiska visionärerna. Vi ska stå för lösningarna, inte bara problembeskrivningarna. Vi måste vidare stå upp för att det krävs strukturella politiska ställningstaganden för att vända utvecklingen i en ekologiskt hållbar riktning. Det finns i dessa sammanhang påtagliga marknadsmisslyckanden.

Klimatdiskussionerna innehåller också fördelningspolitiska aspekter – ska alla minska sina klimatutsläpp eller kan några öka sina utsläpp samtidigt som andra minskar? Hur fördelar vi jordens resurser solidariskt? Individuella utsläppsätter är ett spännande tankeexperiment, som kanske inte ska omsättas i praktiken men de kan utgöra grunden för hur vi utformar skattesystem och internationella överenskommelser.

Energi

Den bästa kilowattimmen är den kilowattimme som aldrig används, att inte göra åt den där sista energin får den bästa effekten. Främsta uppgiften ligger i att minimera energiförbrukningen genom teknisk utveckling och attitydförändringar. Genom en effektiv energirådgivning kan hushållens men också företagens energiförbrukning minskas. Genom en aktiv forskning kan lågförbrukande maskiner, uppvärmningssystem och belysningar utvecklas. Vidare kan man genom små justeringar av inställningar och smärre ombyggnader åstadkomma minskad energiförbrukning med små ekonomiska medel. Dock måste ny teknisk utveckling ske med en tillverkning som på ett miljömässigt bra sätt inte äventyrar fabriksarbetarnas hälsa. Genom ett miljövänligt byggande kan vi åstadkomma en minskning av energiförbrukningen i fastigheter. Vidare bör konverteringsstöd fortsatt ges för utbyten av uppvärmningssystem, samt stöd för att kunna minimera värmeförluster genom exempelvis tilläggsisolering.

Den största och enda hållbara energikällan är solen, som ger oss vindkraft, vattenkraft, biobränsle och driver jordens klimatsystem. Vi måste därför ställa om vårt energisystem så att vi går från fossila bränslen till bränslen som solen alstrat för att inte ytterligare rubba klimatet. En försumbart liten del av alla energiinvesteringar i världen går till att utveckla den förnybara energin.

Biobränslen kommer på sikt öka sin andel av energimarknaden, dock får det inte ske på bekostnad av den virkesproduktion som kan användas för andra ändamål. Därför är det viktigt att vi i stället nyttjar jord och skogsindustrins restprodukter i form av bark, kvistar, rötter, spillning, blast och skal. Vidare måste vi finna en balans där växtlighetens förmåga att binda koldioxid inte går förlorad i vår jakt på nya energiråvaror. Det är vidare viktigt att biobränsleproduktionen inte driver upp världsmarknadspriset på mat, då detta kommer att påverka dem som har det sämst ställt.

Vi ser framför oss att vi kan utveckla en rad olika alternativa energikällor, bland annat enligt ovan. Dock ser vi svårigheter i förmågan att lagra energin som solen ger oss. Vi tror därför på en utveckling av vätgas som kan kopplas till bränsleceller.

Globalt sker stora subventioner av energisektorn, där främst de fossila bränslena får rikligt stöd. På sikt måste dessa subventioner avvecklas för att i stället stimulera fram alternativa bränslen. Huvudregeln måste vidare vara att alla som säljer el eller värme ska betala för den miljöskada man orsakar. Det är först då de förnyelsebara energislagen kan konkurrera med de fossila bränslena på rättvisa villkor. Först när detta har åstadkommits kan vi skapa ett hållbart energisystem. Vidare måste vi inom EU verka för att tilldelningen inom systemet för utsläppsätter successivt minskas, samt att olika användningsområden inom energisektorn möter samma villkor. I dag möter privatpersoner sämre villkor än industrin. En tryggad energiförsörjning är avgörande för framtida generationers välfärd.

Minska utsläppen från trafiken

Utsläppsminskningar inom transportsektorn kan ske via två vägar, dels genom smarta val av färdmedel, dels genom förnyelsebara drivmedel. Historien lär oss vidare att transportsektorn ständigt utvecklas. Kanalerna kom på 1700-talet, järnvägen på 1800-talet och bilen och flyget på 1900-talet. Vad ska bli 2000-talets tekniska utvecklingsprång? För

att staten ska kunna få en hållbar utveckling avseende utbyggnad av infrastrukturen bör trafikverken slås samman till ett infrastrukturverk, som kan göra övergripande prioriteringar också mellan olika transportslag. I ett första skede bör banverk och vägverk slås samman. Samtidigt är det viktigt att påpeka att det är ett statligt ansvar att investera och underhålla infrastrukturen i hela riket.

Dagen godstransportlösningar har sin grund i ekonomisk effektivitet och tidsmässig rationalitet. Framtida logistiska lösningar måste därför utformas på ett sådant sätt att de främjar dessa två perspektiv. Ekonomiska styrmedel är i detta sammanhang väsentligt, logistiska lösningar som är att föredra ur miljösynpunkt ska möta gynnsammare ekonomiska förhållanden, samtidigt som klimatpåverkande utsläpp ska beskattas. Inkludering av flyget i handeln med utsläppsrätter är ett bättre ekonomiskt styrmedel framför flygskatt.

Vid utformning av ekonomiska styrmedel krävs ett internationellt samarbete, främst inom EU, då transporter är rörliga. Att en stor del av godshanteringen sker på väg i stället för på järnväg beror på att spårburna godslösningar i vissa avseenden haft svårigheter att konkurrera tidsmässigt med godstransporter på väg. Genom en rejäl förstärkning av järnvägsnätet, med utbyggnad av bland annat förbigångsspår och uppgradering av växel-system, kan järnvägens konkurrenskraft ur ett tidsperspektiv stärkas.

Genom ett helhetstänkande kan förutsättningar ges för att välja smartaste färdmedlet vid varje enskild godshandling. Med en utbyggnad av det svenska järnvägsnätet genom nyinvesteringar och upprustningar kan förutsättningar ges för de långväga inrikes transporterna, samtidigt som bränslesnåla lätta fordon som drivs med alternativa drivmedel kan nyttjas på de korta distanserna i det mer finmaskiga logistiska systemet. Därför måste också omlastningsmöjligheter mellan transportslag tryggas. Det är nödvändigt att staten investerar i ett nät av kombiterminaler, som ur ett nationellt perspektiv kan främja ett mer uthålligt transportsystem. Lämpliga hamnar och torrhamnar ska vidare ges möjlighet att hantera förtullning.

I vårt avlånga och glest befolkade land finns ibland svårigheter att främja ett kollektivt resande, då människor reser från olika platser, till olika platser, vid olika tider. Därför måste kollektivtrafiken utformas för att möta människors behov av billiga, tidsmässigt effektiva resor med en god turtäthet. Dagens skattesystem är uppbyggt på ett sådant sätt att det gynnar resor med personbil – allt från hur reseavdragen inte kan tillämpas vid cykling eller kollektivresor, till att förmånsbil är förmånligare för både arbetsgivare och arbetstagare än ett länskort på kollektivtrafiken. För att utveckla det kollektiva resandet i våra större städer bör investeringar ske i spårburen trafik, exempelvis spårvagn, liksom många europeiska länder gör i dag.

För att tåget ska kunna konkurrera med bilen i fråga om tid måste vi börja en inriktning som tillåter höghastighetståg (320 km/h). Götalandsbanan och Europabanan kommer att bidra till en stor omflyttning från personbil till kollektiva färdmedel och kan utifrån många aspekter värderas som den samhällsekonomiskt mest lönsamma infrastrukturinvesteringen i vårt land.

Det krävs mycket forskning för att utveckla alternativa drivmedel. Vi ser framför oss att framtiden inte erbjuder ett alternativ utan en uppsjö av många olika drivmedel som RME, biogas, eldrift, hybrid, bränsleceller med vätgas för att nämna några möjliga. Vi ser också att forskningen för att skapa alternativa drivmedel för tyngre fordon som långtradare och arbetsfordon måste intensifieras. Denna forskning är mycket kostnadskrävande varför vi menar att olika former av skatter på drivmedel bör destinerats till alternativbränsleforskningen.

Flyget är en stor miljöpåverkare. Vi ser därför framför oss ett behov av att forska ytterligare kring gröna inflygningar samt alternativa bränslen även för flygindustrin.

Vi ser också framför oss en stor diskussion om hälsoaspekter kopplat till transportsektorns ökningstakt, både avseende partiklar men också avseende buller. Självfallet har också trafiksäkerhetsaspekter en plats i dessa samtal. Förtätning av städer och samhället kommer att vara av avgörande betydelse för att minska transporter i framtiden. Kommunerna bör aktivt använda sitt planmonopol för att minimera utbredningseffekter. Samhällen bör växa så att de främjar kollektivt resande. Framtida exploateringsområden bör därför läggas i nära anslutning till stomlinjenät, där kommunerna arbetar med riktningar och stråk.

Konsumtionssamhället

Vår livsstil av i dag i den rikare delen av världen är inte hållbar utifrån ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv. Vi måste inom arbetarrörelsen starta en diskussion kring "lyckobegreppet" och konsumtionsmönster, en diskussion som vågar sätta frågan i ett större perspektiv. Vi måste reflektera över det materiella överflöd som många människor i väst lever i. Människors välfärd måste ses i ett större sammanhang, där själslig utveckling, omsorg och aktiv fritid ges plats framför materiella ting. Vidare måste miljöfrågorna kopplas till ett internationellt perspektiv där vi värnar den internationella solidariteten.

Vår konsumtion måste ses i sin helhet, där hela kedjan från jord till bord och vidare till restprodukt kan ske på ett ekologiskt sätt. Vi kan som konsumenter påverka utvecklingen, dock måste vi vara medvetna om att vi för att nå en mer hållbar konsumtion inte enbart kan förlita oss till konsumentmakt, där skuld- och skambeläggande inte är nyckeln till framgång. Även den med mindre ekonomisk köpkraft ska kunna känna en glädje i miljöarbetet. Därför måste ekologiska produkter vara ekonomiskt fördelaktigare att handla än starkt miljöpåverkande varor. Det ska vara lätt att göra rätt. Men den insats som vi som konsumenter dock kan göra måste underlättas genom förbättrad information för att vi ska kunna fatta kloka beslut. Vi borde därför införa en klimatmärkning som också är årstidsbunden – där frakt beaktas men också energiåtgång vid framställning. Varför ska ekologiska produkter märkas? Varför inte en omvänd ordning där den som inte uppfyller miljökrav måste märkas?

Det behövs goda föredömen som går före och visar vägen. Vi ska stödja olika former av rättvis handel – fairtrade. Den offentliga upphandlingen ska vara ett föredöme. Det krävs tydliga upphandlingsverktyg, då lagen om offentlig upphandling (LOU) är snårig – vilka ekologiska krav som går att ställa, där också transporter av varor och produkter bör inkluderas i upphandlingsunderlagen. Den offentliga sektorn måste gå före med några tydliga produkter som upphandlas.

Vi måste leva i samklang med naturen och vi måste skapa en ökad förståelse för djurens och växternas levnadsvillkor och hur det ekologiska systemet fungerar. Genom en ökad närhet till naturen kan insikterna öka, därför vill vi utveckla ekoturism och initiativ som främjar en aktiv fritid.

I en globaliserad värld ställs högre krav på solidaritet. Vår arbetarrörelse måste vara en kraft att räkna med på den internationella arenan. Biståndspolitiken måste vara miljöinriktad, för att stödja ländernas utveckling. Vidare måste EU:s jordbrukstöd reformeras så att produktion av livsmedel kan ske på ett miljömässigt bättre sätt och med ett internationellt solidaritetsperspektiv. I en internationell jämförelse av klimatpåverkandeutsläpp är det statistiska materialet undermåligt, då statistiken utgår från produktionsland och inte konsumtionsland, det vill säga att varor som konsumeras i Sverige men tillverkats i Asien inte blir synliga i den svenska statistiken utan är märkbara i det land där produktionen sker. Detta ger en skev bild över vilka livsstilar som åsamkar mest utsläpp.

Vår livsstil genererar restprodukter. Produkter som vi måste ta hand om på ett hållbart sätt. Vi bejakar avfallstrappan där vi i första hand återanvänder, återvinner, energiåtervin-

ner och i undantagsfall deponerar. Vi motsätter oss kraftfullt avfallsdumpning i fattiga länder. Avfallshantering bör ske nära för att minimera transportbehov, därför bör LOU i detta avseende ses över.

Med anledning av ovanstående föreslår vi:

- F10:1 att konverteringsstöd fortsatt bör ges för energiomställning, samt för att minimera värmeförluster,
- F10:2 att forskningen kring lagring av energi uvecklas, exempelvis genom att våga utveckla vätgasen,
- F10:3 att tilldelningen av utsläppsrätter minskas successivt, samt allt fler sektorer inkluderas i detta system, exempelvis flyget,
- F10:4 att stödet till energisektorn successivt minskas, vid energiproduktion med fossilbränsle,
- F10:5 att det svenska järnvägsnätet byggs ut, bland annat genom att satsa på en utbyggnad av höghastighetståg (320 km/h) för persontransporter,
- F10:6 att statliga medel investeras i en infrastruktur som främjar omlastning mellan transportslag, exempelvis kombiterminaler,
- F10:7 att ett reseavdrag utformas som också ger incitament att cykla eller åka kollektivt,
- F10:8 att anslaget till forskningen utvidgas för utvecklandet av alternativa drivmedel,
- F10:9 att fler tankställen för gas stimuleras, även för längre fordon, det vill säga lastbil och buss,
- F10:10 att ett infrastrukturverk bildas,
- F10:11 att en bred diskussion startas inom arbetarrörelsen om livsstil,
- F10:12 att de statistiska principerna för beräkning av klimatpåverkande utsläpp förändras, så att konsumtionsland blir beräkningsgrund,
- F10:13 att ett upphandlingsverktyg utvecklas för att främja ekologiskt och socialt hållbar offentlig konsumtion.

Styrelsen för Jönköpings arbetarekommun

Jönköpings arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F11

Lunds arbetarekommun

Möjliggör lokala energikrav för bostäder och lokaler

Energianvändningen i lokaler och bostäder motsvarar cirka 40 procent av Sveriges totala energibehov. Det gör bebyggelsen till ett absolut avgörande insatsområde för att begränsa energianvändningen och därmed klimatpåverkan.

Hittills har stigande energipriser i viss utsträckning bidragit till ökad energieffektivitet inom byggsektorn sedan energifrågorna på allvar hamnade i fokus. Energi- och oljekrisen på 1970-talet ledde delvis till ändrade ekonomiska förutsättningar, men det var främst genom samhällets reaktion i form av förändrade byggnormer med skärpta krav på energiprestanda som förbättrad energieffektivitet säkrades. Dessutom har inte minst tidigare ekonomiska incitament i form av subventioner och bidrag medfört ökad energieffektivitet, inte minst i redan befintliga byggnader. Förhållandet mellan påverkan av kostnader respektive normer har sedan krisåren i stort sett bibehållits men de senaste

åren kompletterats av den ökade kunskapen om samhällets klimatpåverkan och de krav på omställning som det innebär.

En reaktion på energikrisen blev att utvecklingen av energieffektivt byggande fart. Redan för mer än 30 år sedan uppfördes hus med energiprestanda som nära nog kan jämföras med den senaste tidens passivhus. Dessvärre satte dessa tidiga exempel inga större avtryck i den gängse produktionen. Varken byggindustri eller beställare tog i någon större utsträckning erfarenheterna från dessa tidiga pilotprojekt till sig. Inte heller ansåg myndigheterna utifrån dessa erfarenheter att energikraven borde kunna ställas väsentligt högre.

En grundläggande förutsättning för en ökad energihushållning inom bygg- och fastighetssektorn, och med det en väsentligt minskad miljöbelastning, är tydliga nationella regler med långtgående krav på energieffektivitet. Genom sådana nationella styrinstrument kan man tillse att ”lägstastandarden” avseende energiprestanda i nyproducerade byggnader är förhållandevis hög i hela landet. Men om en ännu tydligare positiv utveckling inom energi- och miljöområdet ska uppnås kräver det, som inom alla andra områden, att några går före, visar vägen och leder den tekniska utvecklingen. Sådana initiativ tas på ett antal platser i landet, inte sällan med den lokala kommunen som väsentlig aktör. Men dessvärre är kommunernas förutsättningar att styra byggandet i en mer positiv riktning och driva utvecklingen framåt genom högre ställda ambitioner mycket begränsade med dagens regelverk.

Det svenska plansystemet innebär att kommunerna ansvarar för den fysiska planeringen. Det uttrycks ofta sammanfattande i form av att kommunerna har ett ”planmonopol”. Statens roll är att med hjälp av bland annat länsstyrelserna vägleda, stödja genom planeringsunderlag och säkerställa att exempelvis frågor rörande miljö kvalitet, diverse riksintressen samt hälsa och säkerhet beaktas. Den huvudsakliga myndighetsansvaret har Boverket som bland annat utarbetar byggreglerna.

I plan- och bygglagen (PBL) anges att kommunerna ska använda sin mark, planera och ge bygglov bland annat för att främja en långsiktigt god hushållning med vatten, mark men även energi. Den reglerar syftet och ansvaret genom kommunens planeringsverktyg som översiktsplan, områdesbestämmelser, detaljplan samt arbetet med bygglov, tillsyn och kontroll. Utöver regleringen i PBL är kommunerna även enligt lagen om kommunal energiplanering skyldiga att ha en plan för tillförsel, distribution och användning av energi, en så kallad energiplan, som ska fastställas av kommunfullmäktige.

Dessvärre ger inget av dessa verktyg, varken PBL eller lagen om kommunal energiplanering, kommunerna några större möjligheter att i praktiken styra byggandet i en mer miljö- och energieffektiv inriktning genom höjda ambitioner. Däremot äger kommunerna genom regelverken ett stort inflytande över allt från avgörande delar avseende den fysiska samhällsutvecklingen med bostäder, verksamhetsområden och infrastruktur, till detaljfrågor som kulörer på fasader, taktegels kupning och var träd kan planteras. Det enda verktyg som någorlunda kan tillämpas inom detta område är när kommunerna såsom markägare inför en försäljning av mark genom till exempel exploateringsavtal eller andra avtal i viss utsträckning kan kräva högre ställda energiambitioner. Den bestående inverkan av dessa överenskommelser är dessvärre i vissa fall begränsad. Det kräver också att kommunen är ägare till det mesta av den mark som är lämplig för utbyggnad, vilket ofta inte är fallet.

Dagens förhållanden är inte rimliga, utan förutsättningarna för en kommun att lokalt ha högre ställda ambitioner och ta en större del av ansvaret i samhällets omställning till hållbar utveckling måste väsentligen förbättras. Kommunerna bör därför ges möjlighet att lämpligtvis genom antagandet av planer ställa bindande krav på högre energieffektivitet och energihushållning. Boverkets byggregler bör därför anpassas så det tydligt framgår på

vilket sätt kommuners lokala energinormer kan ställas. Då dagens byggregler bland annat reglerar högsta tillåtna årliga energibehov per uppvärmd area (kWh per kvadratmeter och år), kan möjligen ett lokalt krav ske i form av just ett lägre högsta energibehov per yta.

Genom lokala ambitionshöjningar möjliggörs en såväl mer positiv som mer skyndsamt utveckling mot minskad klimatpåverkan och ökad resurshushållning. Kommunerna kan på detta sätt ta en större del av det samhällsansvar som krävs för att åstadkomma en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Förslag till beslut:

F11:1 att byggreglerna omarbetas så att kommuner ges möjlighet att fastställa mer långtgående energikrav utöver nationella normer.

Anders Almgren, Björn Abelson

Lunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F12 Umeå arbetarekommun

Möjligheten att införa livscykelkostnadsperspektiv på bostadsbyggandet

Allt sedan lågkonjunkturen i början på 1990-talet har byggbranschen haft svårt att anpassa sig till de villkor för bostadsbyggande som blev resultatet av de borttagna räntesubventionerna, kommunala borgensåtagandena och de statliga garantierna för bostadslån.

Kombinationen av detta, den efterföljande högkonjunkturens bygghausse i många tillväxtområden och osund konkurrens inom byggbranschen har gjort att under många år har fokus för politiken varit att häva byggkostnadsutvecklingen. I grunden har målet för politiken varit att hålla nere produktionskostnaderna för att vanligt folk ska ha råd att bo i det nyproducerade bostadsbeståndet.

Självklart är detta ett riktigt fokus men det har också medfört att all annan bedömning av bostäder under många år har utgått från ekonomiska perspektiv även om miljökonskapens alla hållbarhetsargument säger oss att vi ska utgå från livscykelkostnaden.

I dag baserar bankerna sin utlåning till byggprojekt på produktionskostnaden. Ur hållbarhetsperspektiv är det inte optimalt eftersom kreativa miljölösningar, val av hållbara material och energisnåla lösningar inte alltid blir av då de ur bankernas synvinkel inte anses ekonomiskt lönsamma.

Politiken måste se till att ta fram de instrument som behövs för att bankerna ska se det som önskvärt att investera ur ett livscykelperspektiv. Ett sånt instrument är kravet på energideklarationer för fastigheter men de måste få sin användning även i långivningsinstitutet. De som lånar ut pengar till byggprojekt måste förmås göra ekonomiska analyser som väger in byggnadens livscykelkostnad så att köpare, ägare och finansiärer får en mer rättvisande bild av byggnadens hela kostnad.

Om bankerna förändrar sin utlåningspolicy i denna riktning torde långt fler projekt som är bra ur hållbarhetssynpunkt kunna möjliggöras.

För att detta ska bli verklighet krävs erforderliga beslut och att det finansiella systemet förändras så att regelverket för bankernas utlåningspolicyer baseras på byggprojektens livscykelkostnad i stället för dess produktionskostnad. Staten måste även som ägare av ett viktigt långivningsinstitut, SBAB, gå före och visa vägen.

Därför yrkar vi:

F12:1 att det socialdemokratiska partiet vid regeringsskiftet vidtar lämpliga åtgärder för att flytta fokus från produktionskostnad till livscykelkostnad då långivningsinstituten lånar ut pengar till byggprojekt.

Klimatrådslagsgruppen i Umeå arbetarekommun genom Åsa Ögren
Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F13:1, F13:2, F13:3, F13:4, F14:1, F14:2, F14:3, F14:4, F15:1, F15:2, F15:3, F15:4, F16:1, F16:2, F16:3, F16:4, F17:1, F18:1, F18:2, F19:1, F19:2, F19:3, F19:4, F22:5 (europeisk infrastrukturpolitik)

I motionerna F13:1–4 (Luleå arbetarekommun) F14:1–4 (Huddinge arbetarekommun) F15:1–4 (Uppsala läns partidistrikt) F19:1–4 (Göteborgs partidistrikt) och F16:1–4 (Västerbottens partidistrikt) yrkas att partiet aktivt driver frågan om en gemensam standard för europeisk tågtrafik i såväl partiet som i riksdag och Europaparlament, att partiet arbetar för att ett europeiskt program för förnyelsebar energi i tågsektorn ska inledas, att partiet verkar för skapandet av ett europeiskt snabbtågsnät med syfte att möjliggöra Europas medborgare en snabb och miljövänlig transportmöjlighet samt att partiet arbetar för att ovanstående att-satser genomförs med en strukturfond där finansieringsstöd utgår till medlemsstater eller lokala instanser som bygger ett standardiserat, effektivt och miljövänligt tågnät som följer de gemensamt uppsatta reglerna. I motion F22:5 (Västerbottens partidistrikt) yrkas att verka för en intereuropeisk lösning där persontransporter med tåg ekonomiskt kan konkurrera med flyget även på längre sträckor. I motion F17:1 (Västerbottens partidistrikt) yrkas att våra riksdagsledamöter och EU-parlamentariker ges i uppdrag att verka för frågan så att vi får TEN-status på vårt vägnät och järnvägsnät även i norra Sverige. I motion F18:1–2 (Västerbottens partidistrikt) yrkas att Socialdemokraterna arbetar för att ett öppet fibernät byggs ut i hela Europa samt att Socialdemokraterna arbetar för att gränsen och mini normen för bredband i Europa ska vara 100 MB i båda riktningarna.

Partistyrelsen menar att en utbyggnad av järnvägen är en nyckel för att bygga ett grönt och konkurrenskraftigt Europa. Det måste bli billigare, snabbare och enklare att åka tåg i Europa. Partistyrelsen anser att partiet bör verka för att investeringarna i nya moderna banor anpassade för höghastighetståg fortsätter och att medlemsstaternas järnvägssystem samordnas när det gäller till exempel signal-system, standarden på rullande materiel samt lagstiftningen på järnvägsområdet. Partistyrelsen menar vidare att EU bör använda en större del av sin budget för att utveckla det europeiska järnvägsnätet. Medel för detta skulle kunna frigöras från EU:s jordbruksstöd. För att göra järnvägen konkurrenskraftig behövs även en tydligare europeisk samordning av tidtabeller, biljettsystem och trafikinformation.

I flera motioner, däribland F14:2, yrkas att partiet arbetar för att ett europeiskt program för förnyelsebar energi i tågsektorn ska inledas. Partistyrelsen delar uppfattningen att arbetet med att förse det europeiska järnvägsnätet med förnyelsebar energi måste snabbas upp. Man bör dock konstatera att de stora transportflödena på de europeiska järnvägarna idag sker på elektrifierad bana. En omställning till förnyelsebar energi inom järnvägssektorn måste alltså vara en del av en större europeisk strategi för en hållbar energiförsörjning. För att utbyggnaden och effektiviseringen

av den europeiska järnvägen ska få de nödvändiga positiva klimateffekterna är det enligt partistyrelsen viktigt att partiet med kraft verkar för en omställning av den europeiska energiförsörjningen så att tågen i Europa i långt större utsträckning än idag drivs med grön el. Mot denna bakgrund ifrågasätter därför partistyrelsen i viss mån behovet av ett särskilt energiomställningsprogram för järnvägssektorn. Detta innebär dock inte att partiet inte ska verka för bland annat insatser när det gäller upprustning av banor som ännu inte elektrifierats.

I motion F17:1 yrkas att våra riksdagsledamöter och EU-parlamentariker ges i uppdrag att verka för frågan så att vi får TEN-status på vårt vägnät och järnvägsnät även i norra Sverige. Partistyrelsen anser att det är mycket angeläget att verka för att fler svenska transportvägar får status som TEN-projekt, så även i norra Sverige. När så kan ske är dock för tidigt att avgöra. Det bör noteras att de nationella prioriteringarna väger tungt vid bedömningen av vilka projekt som ska inkluderas i TEN, vilket beror på att den faktiska förmågan att genomföra projekten värderas högt. Därför måste bedömningar om vilka transportvägar som ska få TEN-status avgöras vid varje möjligt beslutstillfälle, med tillgång till det omfattande analys- och utredningsmaterial som finns tillgängligt.

I flera motioner, däribland F14:4, yrkas att uppbyggnaden av ett modernt europeiskt järnvägsnät genomförs med en strukturfond där finansieringsstöd utgår till medlemsstater eller lokala instanser som bygger ett standardiserat, effektivt och miljövänligt tågnät som följer de gemensamt uppsatta reglerna. Partistyrelsen delar uppfattningen att EU:s budget i större utsträckning borde användas till gröna framtidsinvesteringar men menar samtidigt att partiet inte bör låsa sig vid de exakta formerna för hur dessa medel ska förvaltas. Däremot anser partistyrelsen att en viss andel av medlen i de befintliga strukturfonderna bör vikas för klimatinvesteringar, däribland järnvägsinfrastruktur, och att strukturfondsstöden i övrigt inte får bidra till att utsläppen av växthusgaser ökar.

I motion F18:1–2 yrkas att Socialdemokraterna arbetar för att ett öppet fibernät byggs ut i hela Europa samt att Socialdemokraterna arbetar för att gränsen och miniminormen för bredband i Europa ska vara 100 MB i båda riktningarna. Partistyrelsen delar motionärens uppfattning att Sverige bör vara en pådrivande kraft i skapandet av en effektiv europeisk infrastruktur på IT-området. I detta sammanhang bör det dock konstateras att uppbyggnaden av IT-infrastrukturen i de europeiska länderna huvudsakligen skett utan offentliga investeringar. I ett antal länder, däribland Sverige, har dock det offentliga gjort marknadskompletterande insatser, bland annat för att tillförsäkra utbyggnad i glesbefolkade områden. Partistyrelsen konstaterar att det inte är oproblemiskt att en så stor del av den europeiska IT-infrastrukturen är privatägd. Alternativet, det vill säga en öppen och offentligt ägd IT-infrastruktur där operatörerna får tillträde till näten på icke-diskriminerande villkor, torde innebära att såväl priser som utbud på IT-tjänster utvecklas positivt utifrån ett konsumentperspektiv. Partistyrelsen bedömer dock att uppbyggnaden av en parallell och offentligt ägd europeisk IT-infrastruktur sannolikt varken är ekonomiskt möjligt eller samhällsekonomiskt eftersträvänsvärt. Partistyrelsen anser emellertid att partiet på såväl nationell som europeisk nivå bör verka för ett regelverk som dels innebär största möjliga konkurrens i de privatägda näten, dels skapar klassificeringar och normer som inte utgör ett hinder för en fortsatt utveckling av IT-baserade tjänster.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att bifalla motionerna F13:1, F13:3, F14:1, F14:3, F15:1, F15:3, F16:1, F16:3, F19:1, F19:3,

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F13:2, F13:4, F14:2, F14:4, F15:2, F15:4, F16:2, F16:4, F17:1, F18:1, F18:2, F19:2, F19:4, F22:5.

Motion F13 Luleå arbetarekommun

En gemensam järnvägspolitik för EU

Det är av oerhörd vikt att en väl fungerande och utbyggd järnvägsinfrastruktur finns över hela Europa. I och med det globala miljöhotet och en större möjlighet än någonsin att framhålla möjligheterna med EU-samarbetet är det hög tid att vi socialdemokrater föreslår en kraftig satsning på ett gemensamt tågnätverk över Europa.

I dag tampas såväl godstågstrafik som persontågstrafik med problem såsom samordning, olika spårbredder och varierande nationella regler. Detta gör givetvis möjligheten att göra en snabb och effektiv tågstrafik nästan omöjlig och att genomsnittshastigheten för europeiska godståg ligger på 9 km/h mellan Sverige och Sydeuropa visar ganska tydligt på problemet. Även om Sverige och SJ i dag är ett föregångsexempel med energi från förnyelsebar energi så finns det fortfarande många exempel på europeiska länder där tåg drivs på el från energikällor som kol, olja och gas. När ett reellt miljöhot står för dörren är en sådan politik fullständigt ohållbar.

EU är ett projekt som ska garantera inte enbart en fri europeisk marknad utan även en fri rörlighet för Europas medborgare, men som socialdemokrater vet vi att en människa inte är fri enbart då lagliga hinder inte längre föreligger utan man måste även presenteras med möjligheter. Därför måste en kraftsatsning på snabbtåg som miljövänligt kan konkurrera med flyget snarast skapas. För att möjliggöra att EU:s medlemsländer faktiskt fullföljer genomförandet av en modern järnvägspolitik samt för att ge föregångsland hjälp med finansiering så bör en gemensam fond för investeringar i miljövänlig och samverkande tågstrafik skapas.

Som svenska socialdemokrater måste vi gå i bräschen och få till stånd en standard för europeisk tågstrafik, vilket skulle möjliggöra en kraftig utbyggnad av tågtransport över nationsgränserna.

Med anledning av ovanstående kräver jag:

- F13:1 att frågan drivs aktivt om en gemensam standard för europeisk tågstrafik i såväl partiet som i riksdag och Europaparlamentet,
- F13:2 att ett europeiskt program för förnyelsebar energi i tågsektorn inleds,
- F13:3 att ett europeiskt snabbtågsnät skapas med syfte att möjliggöra Europas medborgare en snabb och miljövänlig transportmöjlighet,
- F13:4 att ovanstående åtgärder genomförs med hjälp av en strukturfond där finansieringsstöd utgår till medlemsstater eller lokala instanser som bygger ett standardiserat, effektivt och miljövänligt tågnät som följer de gemensamt uppsatta reglerna.

Johan Lennartsson

Luleå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F14

Huddinge arbetarekommun

En gemensam järnvägspolitik för EU

S-studenter vill framhålla vikten av en väl fungerande och utbyggd järnvägsinfrastruktur över hela Europa. I och med det globala miljöhotet och en större möjlighet än någonsin att framhålla möjligheterna med EU-samarbetet är det hög tid att vi socialdemokrater föreslår en kraftig satsning på ett gemensamt tågnätverk över Europa.

I dag tampas såväl godstågstrafik som persontågstrafik med problem såsom samordning, olika spårbredder och varierande nationella regler. Detta gör givetvis möjligheten till en snabb och effektiv tågtrafik nästan omöjlig och att genomsnittshastigheten för europeiska godståg ligger på 9 km/h mellan Sverige och Sydeuropa visar ganska tydligt på problemet. Även om Sverige och SJ i dag är ett föregångsexempel med energi från förnyelsebar energi så finns det fortfarande många exempel på europeiska länder där tåg drivs på el från energikällor som kol, olja och gas. När ett reellt miljöhot står för dörren är en sådan politik fullständigt ohållbar.

EU är ett projekt som ska garantera inte enbart en fri europeisk marknad utan även en fri rörlighet för Europas medborgare, men som socialdemokrater vet vi att en människa inte är fri enbart då lagliga hinder inte längre föreligger utan man måste även presenteras med möjligheter. Därför måste en kraftsatsning på snabbtåg som miljövänligt kan konkurrera med flyget snarast skapas. För att möjliggöra att EU:s medlemsländer faktiskt fullföljer genomförandet av en modern järnvägspolitik samt för att ge föregångsland hjälp med finansiering så bör en gemensam fond för investeringar i miljövänlig och samverkande tågtrafik skapas.

S-studenter anser därför att vi som svenska socialdemokrater måste gå i bräschen och få till stånd en standard för europeisk tågtrafik, vilket skulle möjliggöra en kraftig utbyggnad av tågtransport över nationsgränserna.

Sapere Aude, S-studenter på Södertörns, högskola yrkar därför på:

- F14:1 att Socialdemokraterna aktivt driver frågan om en gemensam standard för europeisk tågtrafik i såväl partiet som i riksdag och Europaparlamentet,
- F14:2 att Socialdemokraterna arbetar för att ett europeiskt program för förnyelsebar energi i tågsektorn ska inledas,
- F14:3 att Socialdemokraterna verkar för skapandet av ett europeiskt snabbtågsnät med syfte att möjliggöra Europas medborgare en snabb och miljövänlig transportmöjlighet,
- F14:4 att Socialdemokraterna arbetar för att ovanstående åtgärder genomförs med hjälp av en strukturfond där finansieringsstöd utgår till medlemsstater eller lokala instanser som bygger ett standardiserat, effektivt och miljövänligt tågnät som följer de gemensamt uppsatta reglerna.

Sapere Aude, S-studenter på Södertörns Högskola

Huddinge arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F15

Uppsala arbetarekommun

En gemensam järnvägspolitik för EU

S-studenter vill framhålla vikten av en väl fungerande och utbyggd järnvägsinfrastruktur över hela Europa. I och med det globala miljöhotet och en större möjlighet än någonsin att framhålla möjligheterna med EU-samarbetet är det hög tid att vi socialdemokrater föreslår en kraftig satsning på ett gemensamt tågnätverk över Europa.

I dag tampas såväl godstågtrafik som persontågtrafik med problem såsom samordning, olika spårbredder och varierande nationella regler. Detta gör givetvis möjligheten till en snabb och effektiv tågtrafik nästan omöjlig och att genomsnittshastigheten för europeiska godståg ligger på 9 km/h mellan Sverige och Sydeuropa visar ganska tydligt på problemet. Även om Sverige och SJ i dag är ett föregångsexempel med energi från förnyelsebar energi så finns det fortfarande många exempel på europeiska länder där tåg drivs på el från energikällor som kol, olja och gas. När ett reellt miljöhot står för dörren är en sådan politik fullständigt ohållbar.

EU är ett projekt som ska garantera inte enbart en fri europeisk marknad utan även en fri rörlighet för Europas medborgare, men som socialdemokrater vet vi att en människa inte är fri enbart då lagliga hinder inte längre föreligger utan man måste även presenteras med möjligheter. Därför måste en kraftsatsning på snabbtåg som miljövänligt kan konkurrera med flyget snarast skapas. För att möjliggöra att EU:s medlemsländer faktiskt fullföljer genomförandet av en modern järnvägspolitik samt för att ge föregångsland hjälp med finansiering så bör en gemensam fond för investeringar i miljövänlig och samverkande tågtrafik skapas.

Laboremus anser därför att vi som svenska socialdemokrater måste gå i bräschen och få till stånd en standard för europeisk tågtrafik, vilket skulle möjliggöra en kraftig utbyggnad av tågtransport över nationsgränserna.

Vi yrkar därför på:

- F15:1 att partiet aktivt driver frågan om en gemensam standard för europeisk tågtrafik i såväl partiet som i riksdag och Europaparlamentet,
- F15:2 att partiet arbetar för att ett europeiskt program för förnyelsebar energi i tågsektorn ska inledas,
- F15:3 att partiet verkar för skapandet av ett europeiskt snabbtågsnät med syfte att möjliggöra Europas medborgare en snabb och miljövänlig transportmöjlighet,
- F15:4 att partiet arbetar för att ovanstående åtgärder genomförs med hjälp av en strukturfond där finansieringsstöd utgår till medlemsstater eller lokala instanser som bygger ett standardiserat, effektivt och miljövänligt tågnät som följer de gemensamt uppsatta reglerna.

Laboremus genom Tony Kenttä, ordförande

Uppsala arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F16

Umeå arbetarekommun

En gemensam järnvägspolitik för EU

En väl fungerande och utbyggd järnväg är viktig för hela Europa. I och med det globala miljöhotet och en större möjlighet än någonsin att framhålla möjligheterna med

EU-samarbetet är det hög tid att vi socialdemokrater föreslår en kraftig satsning på ett gemensamt tågnätverk över Europa.

I dag tampas såväl godstågtrafik som persontågtrafik med problem såsom samordning, olika spårbredder och varierande nationella regler. Detta gör givetvis möjligheten till en snabb och effektiv tågtrafik nästan omöjlig och att genomsnittshastigheten för europeiska godståg ligger på 9 km/h mellan Sverige och Sydeuropa visar ganska tydligt på problemet. Även om Sverige och SJ i dag är ett föregångsexempel med energi från förnyelsebar energi, så finns det fortfarande många exempel på europeiska länder där tåg drivs på el från energikällor som kol, olja och gas. När ett reellt miljöhot står för dörren är en sådan politik fullständigt ohållbar.

EU är ett projekt som ska garantera inte enbart en fri europeisk marknad utan även en fri rörlighet för Europas medborgare, men som socialdemokrater vet vi att en människa inte är fri enbart då lagliga hinder inte längre föreligger utan man måste även presenteras med möjligheter. Därför måste en kraftsatsning på snabbtåg som miljövänligt kan konkurrera med flyget snarast skapas. För att möjliggöra att EU:s medlemsländer faktiskt fullföljer genomförandet av en modern järnvägspolitik samt för att ge föregångsland hjälp med finansiering så bör en gemensam fond för investeringar i miljövänlig och samverkande tågtrafik skapas.

Vi anser därför att vi som svenska socialdemokrater måste försöka att få till stånd en standard för europeisk tågtrafik, vilket skulle möjliggöra en kraftig utbyggnad av tågtransport över nationsgränserna.

Vi yrkar därför på:

- F16:1 att Socialdemokraterna aktivt driver frågan om en gemensam standard för europeisk tågtrafik i såväl partiet som i riksdag och Europaparlamentet,
- F16:2 att Socialdemokraterna arbetar för att ett europeiskt program för förnyelsebar energi i tågsektorn ska inledas,
- F16:3 att Socialdemokraterna verkar för skapandet av ett europeiskt snabbtågsnät med syfte att möjliggöra Europas medborgare en snabb och miljövänlig transportmöjlighet,
- F16:4 att Socialdemokraterna arbetar för att ovanstående åtgärder genomförs med hjälp av en strukturfond där finansieringsstöd utgår till medlemsstater eller lokala instanser som bygger ett standardiserat, effektivt och miljövänligt tågnät som följer de gemensamt uppsatta reglerna.

Umeå socialdemokratiska högskoleförening

Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F17

Västerbottens Partidistrikt

TEN-status på väg – och järnvägsnäten i hela Sverige

E 4, E 12 Botnia- och Norrbotniabanan måste prioriteras från svensk sida om de ska få TEN-status i EU:s klassning av trafiksystemen i Europa. Det är viktigt att vi får ett sammanhållet kommunikationsstråk i hela Sverige.

TEN (TransEuropeiskaNät) utgör nätverk inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Syftet är att TEN-klassningen är att underlätta kommunikationerna för EU:s inre marknad och underlätta kommunikationerna mellan ytterområden och centrala områden i EU.

Det är mot den bakgrunden som vi tycker att Sverige måste driva frågan om att skapa ett nätverk som täcker in även norra Sverige. Det är inte bara för oss själva utan det har också bäring på våra kontakter med norra delarna av Norge, Finland och Ryssland. EU som gör klassningen kommer inte att agera utan att Sverige driver frågan.

Mot bakgrund av detta yrkar vi:

F17:1 att våra riksdagsledamöter och EU-parlamentariker ges i uppdrag att verka för frågan så att vi får TEN-status på vårt vägnät och vårt järnvägsnät även i norra Sverige.

Umekamraternas socialdemokratiska förening, Socialdemokratiska tjänstemannaföreningen Västerbottens Partidistrikt beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F18

Umeå arbetarekommun

Ett uppkopplat Europa

Det finns flera sätt att vara uppkopplad mot Internet i dag. Den typ av uppkoppling som kan ge den största bandbredden och som i dag finns på marknaden är fiber, och vi i Västerbotten och främst Umeå är vana att ha fiber som Internetförbindelse. Tyvärr är situationen inte lika bra i övriga Sverige och Europa.

Så här ser teckningsgraden ut för hushållen som har tillgång till fiber:

- Umeå, 80 procent
- Västerbotten, 70 procent
- Sverige, 30 procent
- Europa, 1,5 procent.

I dag har vi bara sett början på ett stort tjänsteutbud via Internet. Det som har kommit, och som växer mer och mer i dag, är IP-tv med HD-kvalitet. För att kunna leverera HD-tv via fiber krävs 24 MB per kanal som används för tillfället. Ett exempel: Ett hushåll med två tv-apparater och en inspelningskälla som är igång samtidigt kräver 3 x 24 MB, för att sedan kunna använda IP-telefon och ha en viss bandbredd över för surfande krävs 100 MB i dag. I framtiden kommer det att krävas ännu mer bandbredd för att klara av framtidens tjänsteutbud. Därför är det skrämmande när man på EU-nivå börjar prata om att bredband ska definieras något som är lite högre än ISDN, det vill säga 0,128 MB.

Blir det en EU-norm som är något högre än 0,128 MB då kan inte vi utnyttja de tjänster som finns i dag, och långt ifrån framtidens tjänster som kommer att kräva ännu mer bredband. Därför är det viktigt att Socialdemokraterna arbetar för att få övriga Sverige och Europa uppkopplat med fiber. För att en Internatuppkoppling ska få klassificeras som bredband ska bandbredden vara på minst 100 MB i båda riktningarna.

Med anledning av detta föreslår jag att partikongressen beslutar:

F18:1 att Socialdemokraterna arbetar för att ett öppet fibernät byggs ut i hela Europa,

F18:2 att Socialdemokraterna arbetar för att gränsen och miniminormen för bredband i Europa ska vara 100 MB i båda riktningarna.

Jörgen Boström

Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F19

Göteborgs partidistrikt

En gemensam järnvägspolitik för EU

Göteborgs socialdemokratiska högskoleförening (GSHF)problem såsom samordning, olika spårbredder och varierande nationella regler. Detta gör givetvis möjligheten till en snabb och effektiv tågtrafik nästan omöjlig och att genomsnittshastigheten för europeiska godståg ligger på 9 km/h mellan Sverige och Sydeuropa visar ganska tydligt på problemet. Även om Sverige och SJ i dag är ett föregångsexempel med energi från förnyelsebar energi så finns det fortfarande många exempel på europeiska länder där tåg drivs på el från energikällor som kol, olja och gas. När ett reellt miljöhot står för dörren är en sådan politik fullständigt ohållbar.

EU är ett projekt som ska garantera inte enbart en fri europeisk marknad utan även en fri rörlighet för Europas medborgare, men som socialdemokrater vet vi att en människa inte är fri enbart då lagliga hinder inte längre föreligger utan man måste även presenteras med möjligheter. Därför måste en kraftsatsning på snabbtåg som miljövänligt kan konkurrera med flyget snarast skapas. För att möjliggöra att EU:s medlemsländer faktiskt fullföljer genomförandet av en modern järnvägspolitik samt för att ge föregångsland hjälp med finansiering så bör en gemensam fond för investeringar i miljövänlig och samverkande tågtrafik skapas.

GSHF anser därför att vi som svenska socialdemokrater måste gå i bräschen och få till stånd en standard för europeisk tågtrafik, vilket skulle möjliggöra en kraftig utbyggnad av tågtransport över nationsgränserna.

Göteborgs socialdemokratiska högskoleförening yrkar därför på:

- F19:1 att partiet aktivt driver frågan om en gemensam standard för europeisk tågtrafik i såväl partiet som i riksdag och Europaparlamentet,
- F19:2 att partiet arbetar för att ett europeiskt program för förnyelsebar energi i tågsektorn ska inledas,
- F19:3 att partiet verkar för skapandet av ett europeiskt snabbtågsnät med syfte att möjliggöra Europas medborgare en snabb och miljövänlig transportmöjlighet,
- F19:4 att partiet arbetar för att ovanstående åtgärder genomförs med hjälp av en strukturfond där finansieringsstöd utgår till medlemsstater eller lokala instanser som bygger ett standardiserat, effektivt och miljövänligt tågnät som följer de gemensamt uppsatta reglerna.

GSHF

Göteborgs partidistrikt beslöt att anta motionen som sin egen.

Partistyrerelsens utlåtande över motionerna

A31:3, A32:2, A33:3, A35:4, A36:4, A37:4, A38:4, A39:4, A40:4, A41:4, A44:2, F10:6, F10:10, F20:1, F21:1, F22:1, F33:8, F33:9, F33:10, F33:11, F34:8, F34:9, F34:10, F34:11, F35:8, F35:9, F35:10, F35:11, F36:8, F36:9, F36:10, F36:11, F37:8, F37:9, F37:10, F37:11, F38:8, F38:9, F38:10, F38:11, F39:8, F39:9, F39:10, F39:11, F69:13, F69:14

(en grönare och effektivare infrastrukturplanering)

I motionerna A33:3 (Skånes partidistrikt) A44:2 (Malmö arbetarekommun) yrkas att funktionsupphandlingar ska användas oftare för att öka effektiviteten vid upphandling av anläggningsprojekt. I motion A31:3 (Nynäshamns arbetarekommun) yrkas att LOU används effektivt. I motion A35:4 (Uppsala läns partidistrikt) A36:4 (Stockholms arbetarekommun) A37:4 (Stockholms läns partidistrikt) A38:4 (Sörmlands partidistrikt) A39:4 (Västmanlands partidistrikt) A40:4 (Örebros partidistrikt) samt A41:4 (Östergötlands partidistrikt) yrkas att offentlig upphandling används effektivare. I motionerna F33:8 (Sörmlands partidistrikt) F34:8 (Stockholms läns partidistrikt) F35:8 (Uppsala partidistrikt) F36:8 (Västmanlands partidistrikt) F37:8 (Örebro partidistrikt) F38:8 (Östergötlands partidistrikt) samt F39:8 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad. I motionerna F33:9 (Sörmlands partidistrikt) F34:9 (Stockholms partidistrikt) F35:9 (Uppsala partidistrikt) F36:9 (Västmanlands partidistrikt) F37:9 (Örebro partidistrikt) F38:9 (Östergötlands partidistrikt) samt F39:9 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att riksdagen ska kunna peka ut infrastrukturinvesteringar som riksintressen och i dessa fall begränsa det kommunala vetot. I motionerna F33:10 (Sörmlands partidistrikt) F34:10 (Stockholms läns partidistrikt) F35:10 (Uppsala partidistrikt) F36:10 (Västmanlands partidistrikt) F37:10 (Örebro partidistrikt) F38:10 (Östergötlands partidistrikt) samt F39:10 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att plan- och bygglagen förändras så att detaljplaner ska säkerställa att kollektivtrafikens behov beaktas. I motionerna F33:11 (Sörmlands partidistrikt) F34:11 (Stockholms partidistrikt) F35:11 (Uppsala partidistrikt) F36:11 (Västmanlands partidistrikt) F37:11 (Örebro partidistrikt) F38:11 (Östergötlands partidistrikt) samt F39:11 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att klimatvinster får en ökad tyngd i miljöbalken i förhållande till lokal miljöpåverkan. I motion F69:13–14 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att partiet ska föra en politik som leder till minskat behov av resande och som ger medborgarna förutsättningar att i ökad utsträckning kunna arbeta där de bor eller bo där de arbetar samt att arbeta för att berörda myndigheter ges i uppdrag att i sin kort- och långsiktiga samhällsplanering verka för en utveckling som gör det möjligt att för medborgarna att minska sitt resande. I motion F10:6 (Jönköpings arbetarekommun) yrkas att statliga medel ska investeras i en infrastruktur som främjar omlastning mellan transportslag, exempelvis kombiterminaler I motion F10:10 (Jönköpings arbetarekommun) yrkas att ett infrastrukturverk bildas. I motion F22:1 (Västerbottens partidistrikt) yrkas att en organisatorisk översyn görs av de svenska trafikverken i syfte att skapa förutsättningar för en miljögynnade samordning av viktig nationell och regional trafikinfrastruktur. I motion F20:1 (enskild, Lidingö arbetarekommun) yrkas att partiet verkar för att på lämpligt sätt växla över transporter i samhället till en mer social och långsiktigt ekologisk form. I motion A32:2 (Eskilstuna arbetarekommun) yrkas att Socialdemokraterna tar ställning för en långsiktigt hållbar statlig hamnpolitik. I motion F21:1 (Malmö arbetarekommun) yrkas att en systemsyn

genomförs av storstädernas infrastruktur, med syftet att trafiken inom stadsgränsen hanteras på samma sätt som trafiken mellan städerna.

Sverige måste byggas om för att klara framtidens utmaningar. Ekonomins snabba utveckling mot ökad specialisering och arbetsdelning innebär att vi behöver skapa större och mer slagkraftiga arbetsmarknadsregioner. Samtidigt måste behovet av regionförstoring tillgodoses på ett sätt som inte hotar vårt klimat. Transportsystemet måste klimatanpassas samtidigt som planeringen av nya bostäder och arbetsplatser måste ske på ett sätt som minimerar behovet av resande. Sammantaget ställer detta höga krav på en effektiv och väl samordnad samhällsplanering.

Ett flertal av motionerna berör regelverket för planering och byggande av infrastruktur. Partistyrelsen delar i allt väsentligt motionärernas uppfattning om att det går för långsamt att planera och genomföra infrastrukturprojekt. Det finns en berättigad oro för att planerade projekt inte kan slutföras inom beräknad tid och att kostnaderna riskerar att skena iväg på grund av själva planeringsprocessen. Den långsamma planeringsprocessen leder till stora samhällsekonomiska kostnader och försvårar omställningen till en hållbar fysisk struktur. Det är helt avgörande att de statliga infrastrukturinvesteringarna utformas på ett samhällsekonomiskt ansvarsfullt sätt och att de pengar som avsätts till investeringar i infrastruktur i största möjliga mån används just till att bygga järnvägar och vägar. Det finns en rad exempel på där den orimligt långa planeringen skapat stora direkta fördyringar. Till detta kommer de indirekta kostnaderna i form av att stora kapitalvärden, till exempel i form av inlöst mark, står helt eller delvis outnyttjade under långa perioder till följd av att vägen eller järnvägen försenats.

Partistyrelsen menar att det behövs kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med de orimligt långa ledtiderna vid byggande av ny infrastruktur. Vägverkets och Banverkets planeringsarbete liksom tillståndprocesserna kring exempelvis järnvägsinvesteringar bör ses över i syfte att öka effektiviteten. För att dessa förändringar ska bli robusta över tid är det synnerligen viktigt att nå en bred politisk överenskommelse. På våren 2008 tillskrev därför den dåvarande ordföranden i riksdagens trafikutskott Ibrahim Baylan infrastrukturministern och begärde blocköverskridande förhandlingar, ett brev som aldrig besvarades. Nu har emellertid regeringen tagit initiativ till en parlamentarisk utredning som ska se över det institutionella ramverket vid planering och byggande av ny infrastruktur. Utredningen påbörjade sitt arbete under våren 2009 och ska lämna sitt betänkande under tidig höst år 2010. I kommittéarbetet har partiets representanter föreslagit en rad konkreta åtgärder. Partistyrelsen noterar att överensstämmelsen mellan dessa förslag och de yrkanden som förekommer i motionerna är slående.

I vissa motioner yrkas att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad och att riksdagen ska kunna peka ut infrastrukturinvesteringar som riksintressen och i dessa fall begränsa det kommunala vetot. Partistyrelsen delar uppfattningen att stora, strategiska projekt som är centrala för att uppnå Sveriges klimat- och tillväxtmål ska kunna riksintresseklassas. Om riksintresse föreligger kan regeringen med stöd av det befintliga regelverket i Plan- och bygglagen (PBL) besluta om så kallat planföreläggande, det vill säga att en kommun åläggs att ta fram de detaljplaner som krävs för att projektet ska kunna slutföras.

I en del motioner yrkas att klimatvinster får en ökad tyngd i miljöbalken i förhållande till miljöpåverkan. Partistyrelsen konstaterar att Miljöbalken, tillsammans

med PBL, utgör stommen i det institutionella ramverket kring planering – och byggande av vägar och spår. De nuvarande skrivningarna i Miljöbalken tillkom under en tid då kunskapen om den globala uppvärmningens förekomst och verkningar var betydligt mer begränsade än idag. Det kan innebära att klimatåtgärder nedprioriteras till förmån för andra miljöinsatser. Mot den bakgrunden kan det behöva ses över om Miljöbalken bör arbetas om så att klimathotet generellt får större tyngd i samhällsplaneringen.

Flera av motionerna uppmärksammar – direkt eller indirekt – behovet av att förbättra samordningen av den fysiska planeringen. För att uppnå en sammanhållen fysisk struktur där kollektivtrafiken blir en naturlig utgångspunkt för den kommunala bebyggelseplaneringen, menar partistyrelsen att den regionala planeringen måste förstärkas. Vidare skulle dialogen mellan stat och region underlättas om det finns tillgång till långsiktiga och tydliggjorda regionala prioriteringar när det gäller transportinfrastrukturen, vilket inte minst är angeläget i storstadsregionerna. En kommunöverskridande fysisk planering kan vidare antas bidra till att minska tendenserna till ett utglesat bebyggelsemönster där bostäder och arbetsplatser lokaliseras till perifera lägen utan kollektivtrafikförsörjning. Partistyrelsen anser att detta i dagsläget är en väl avvägd förändring och att mer tvingande bestämmelser i PBL, till exempel för att säkerställa tillgänglighet till kollektivtrafik, inte låter sig göras utan att fundamentala delar i det kommunala självstyret hotas.

Även den inomstatliga infrastrukturplaneringen kännetecknas av bristfällig samordning och yrkanden med kopplingar till detta återfinns i två av motionerna. I motion F22:1 yrkas att en organisatorisk översyn görs av de svenska trafikverken i syfte att skapa förutsättningar för en miljö gynnade samordning av viktig nationell och regional trafikinfrastruktur. I motion F10:10 yrkas att ett infrastrukturverk bildas. I detta sammanhang bör det noteras att regeringen förbereder en sammanslagning av trafikverken till en stor infrastrukturmyndighet. Partistyrelsens menar att effekterna av en sådan reform kan ifrågasättas. Till fördelarna hör att man möjligen kommer att få en bättre trafikslagsövergripande planering. Å andra sidan bör man notera det faktum att väg-, järnvägs-, luftfarts- och sjöfartsinfrastruktur i många avseenden är väsensskilda företeelser, varför skalfördelarna av en sammanslagning kan ifrågasättas. Därtill menar partistyrelsen att bildandet av en stor infrastrukturmyndighet sannolikt skulle minska möjligheterna till demokratisk styrning och kontroll av verksamheten. Mot denna bakgrund anser partistyrelsen att man bör överväga andra och mer kostnadseffektiva sätt att åstadkomma en förbättrad transportslagsövergripande planering, till exempel genom att ytterligare utveckla det samarbete mellan trafikverken som påbörjats inom ramen för den senaste inriktnings- och åtgärdsplaneringen.

I motion F10:6 yrkas att statliga medel ska investeras i en infrastruktur som främjar omlastning mellan transportslag, exempelvis kombiterminaler. Vidare yrkas i A32:2 att Socialdemokraterna tar ställning för en långsiktigt hållbar statlig hamnpolitik. Partistyrelsen delar uppfattningen att det svenska hamn- och kombiterminalsystemet bör åtnjuta större uppmärksamhet i den nationella infrastrukturplaneringen. Åtgärder som underlättar överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart är avgörande för att bryta transportsystemets klimatpåverkan. En nationell hamn- och kombiterminalstrategi som innebär att ett antal särskilt viktiga anläggningar pekas ut och ges prioritet vid fördelningen av statliga investeringar i vägar och spår bör därför utvecklas. Partistyrelsen menar dock att

statens ansvar i en sådan strategi bör begränsas till den anslutande infrastrukturen medan finansieringen av själva anläggningarna i normalfallet inte ska ses som en statlig angelägenhet.

Lagstiftningsförändringar tar per definition tid att genomföra. Partistyrelsen vill poängtera att tydliga resurs- och effektivitetsvinster även kan nå genom ett förändrat förhållningssätt till befintlig lagstiftning. Det finns idag inga som helst juridiska hinder för att samordna kommunernas arbete med att ta fram översikts- och detaljplaner med trafikverkens förstudier, utredningar och arbetsplaner. Som anförs i flertalet motioner kan genomförandet av ett infrastrukturprojekt också påtagligt effektiviseras genom nya former för upphandling. Partistyrelsen delar dessa motionärers uppfattning och vill särskilt lyfta fram funktionsupphandling som ett verktyg för att pressa byggtider och anläggningskostnader. Funktionsupphandling har tillämpats vid bygget av Norrortsleden i Stockholm, ett projekt som slutförts enligt tidsplan och blivit billigare än planerat.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att bifalla motionerna A31:3, A35:4, A36:4, A37:4, A38:4, A39:4, A40:4, A41:4, F20:1, F33:8, F33:9, F34:8, F34:9, F35:8, F35:9, F36:8, F36:9, F37:8, F37:9, F38:8, F38:9, F39:8, F39:9,

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet A32:2, A33:3, A44:2, F10:6, F10:10, F21:1, F22:1, F33:10, F33:11, F34:10, F34:11, F35:10, F35:11, F36:10, F36:11, F37:10, F37:11, F38:10, F38:11, F39:10, F39:11, F69:13, F69:14.

Motion F20

Lidingö arbetarekommun – enskild

Rödgrön, socialt och ekologiskt anpassad transportväxling

Bygg ut spårburen trafik snabbare – i tätorter kan den vara spårvagnar eller den kan vara helautomatisk till exempel spårbilar. Och höghastighetståg kan så småningom ersätta många flygresor. Biljettpriserna på spårburen trafik bör sänkas kraftigt.

Sådana transportmedel är mer tillgängliga för personer som inte kan eller vill köra bil eller som inte har körkort och bil. Alla ska ha rätt att resa. Det är rättvisa och välfärd.

Tillgänglighet och solidaritet

En större andel av godstransporterna kan gå på järnväg. Godstransporter kan samordnas oftare så att lastbilar blir mer fullastade och därför färre på gator och vägar. Standardiserade containrar, lastpallar och bakgavelliftar underlättar byte av transportfordon. Datorer och rationell offentlig upphandling underlättar detta.

Lokal produktion av till exempel grönsaker kan ge bättre mat och minska transportbehovet. Det kan ske i till exempel växthus som värms av spillvärme som inte kan användas till bättre ändamål. Det kan vara frånluft från arbetsplatser, bostäder, djurstall, ladugårdar eller spillvärme från industriprocesser och solfångare.

Höj skatten på bensin och fossildieselolja för att finansiera nya transportsystem, bygg inte Förbifart Stockholm – ta pengarna också till att subventionera etanolpumpar, livsmedelsaffärer och så vidare i glesbygd så deras bilresor blir kortare och till kollektivtrafik och biogasproduktion.

Jag yrkar:

F20:1 att partiet verkar för att på lämpligt sätt växla över transporter i samhället till en mer social och långsiktig ekologisk form.

Birger Eneroth, Lidingö

Lidingö arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

Motion F21

Malmö arbetarekommun

Statens ansvar för storstädernas infrastruktur

Storstädernas utveckling är självklart av stor betydelse för de människor som bor i storstadsområdena, men den bidrar också på ett avgörande sätt till tillväxt och sysselsättning i hela landet. Trots att förståelsen för sambandet mellan infrastruktur och ekonomisk utveckling är stor, är infrastrukturen inne i storstäderna ett på många sätt förbiset område. Den statliga infrastrukturplaneringen utgår från att det finns ett centrum eller en station per stad. Detta fungerar bra för de flesta medelstora städer, men inte i Stockholm, Göteborg och Malmö. Att folk arbetspendlar mellan exempelvis Rosengård och Malmö centrum motsvarar gott och väl förflyttningarna mellan kranskommunerna, till exempel Staffanstorps eller Åkarp, och Malmö centrum.

Storstäderna har det största utbudet av jobb i olika branscher, utbildning, service, nöjen och kultur. Men tillgängligheten till arbete, vård, nöjen, med mera i storstaden kan idag vara mycket bättre för en person som bor på åtskilliga mils avstånd från staden än för en person som bor i en av dess stadsdelar med låg sysselsättningsgrad. Att förbättra infrastrukturen och öka tillgängligheten är i hög grad en rättvisefråga.

Staten har huvudansvar för det nationella infrastrukturnätet. Men man har ansett att det mera är ett nationellt ansvar att finansiera infrastruktur som leder mellan två olika tätorter än tunga infrastrukturprojekt som flyttar lika många människor inom större tätorter. Därför har staten hittills tagit på sig en långt lägre andel av kostnaderna för infrastrukturinvesteringar i storstäderna.

Alla prognoser pekar på att storstädernas befolkning kommer att fortsätta växa i hög hastighet och att också regionförstoringen fortsätter. Om Sveriges konkurrenskraft ska kunna stärkas måste denna utveckling stödjas och fortsätta. Men regionförstoringen och den ökande pendlingen ökar trycket på städernas infrastruktur. Det finns redan behov av mycket stora investeringar. För Malmös del handlar det om att det nuvarande bussystemet inte kommer att hålla utan att det behövs lightrail, spårvagnar, tunga bussystem och fler tågstationer. Utvecklingen går dessutom mot en fortsatt övergång från transport med egen bil till kollektivtrafik, vilket är en positiv utveckling helt i linje med samhällets miljö- och klimatambitioner.

Storstäderna är också noder i det transeuropeiska godstransportnätet, med mycket stor godstransittrafik. Delvis handlar det om farligt gods. Normer för utsläpp och buller överskrids och det leder till sämre miljö och folkhälsa. Inom en kilometers radie från Persborgs station på kontinentalbanan bor 60 000 människor. Det är en större befolkning än i de allra flesta städer i Skåne och tätare än i till exempel Lund. Större godsvolymer i transittrafik kommer att leda till fler konflikter. Om det finns ett samhällsligt intresse för att få över gods till järnväg måste staten ta konsekvenserna av detta.

Förutom järnvägsinfrastrukturen är även väginfrastrukturen i storstäderna hårt belastad, med allt vad det för med sig av luftföroreningar och buller. Detta trots att bilinnehavet per invånare i städernas innerstadsdelar är lägre än i övriga landet.

Idag är anslagen för underhåll av existerande järnväg och väg för små och staten tar för liten hänsyn till regionala olikheter när man planerar kommande infrastruktur. Om de investeringar som redan har gjorts i Öresundsbron och Citytunneln ska kunna utnyttjas till fullo, måste investeringarna ökas så att det kan bli tillräcklig kapacitet i de anslutande systemen. Detta är viktigt inte minst för att de boende i områden med låg sysselsättningsgrad ska få tillgång till den regionala arbetsmarknaden.

Vi anser att det behövs en systemöversyn där staten samarbetar med regionala och lokala aktörer. Även trafiken inom stadsgränserna måste i högre grad definieras som ett nationellt ansvar och en del i en samlad storstadsstrategi. Staten måste ta ett större ansvar för godstransittrafiken. Ett ”hela resans perspektiv” måste införas, som bygger på insikten att mellankommunala pendlingsresor inte tar slut vid stadsgränsen. Kollektivtrafiken måste ses i ett systemperspektiv, inte som idag där olika sträckor ges olika status. En trepartsdiskussion bör komma till stånd mellan staten, trafikhuvudmännen och de berörda städerna, där man diskuterar vad som ingår i det nationella ansvaret och i samarbetet.

Det finns idag inget regelverk på det här området. Det har funnits en förståelse från statens sida och man har gått in i vissa projekt. Vad vi vill ha är en samlad politik som erkänner städerna som komplicerade och väsentliga ur trafiksynpunkt. En politik som ser allvarligt på trafikens miljö- och folkhälsokonsekvenser och som konstaterar att städernas trafiksituation är för viktig för att överlåta till lokala myndigheter eller ad hoc-lösningar.

På det sätt som redovisats ovan föreslår vi:

F21:1 att en systemöversyn genomförs av storstädernas infrastruktur, med syftet att trafiken inom stadsgränsen hanteras på samma sätt som trafiken mellan städerna.

Malmö arbetarekommun

Malmö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F22 Umeå arbetarekommun

Samordnade infrastrukturesatsningar samt gynnande av miljövänliga transporter

Vårt samhälle är transportintensivt och transportvolymerna har ökat stadigt under de senaste årtiondena. Alla prognoser pekar också mot en fortsatt ökning. Om flödet av transporter inte samtidigt ska utgöra en onödig miljöbelastning krävs att lagstiftning är anpassad så att det trafikslag och de transporter som minst påverkar miljön gynnas framför andra. Vidare måste statens infrastrukturesatsningar vara optimerade, flexibla och samordnade för bästa funktion. Frågan avspeglar till viss del en brist i nuvarande planeringssystem, där fokus i infrastrukturplaneringen till stor del ligger på objekt och inte på funktion.

I vårt land saknas för närvarande en central part/myndighet som har ett sammanhållande ansvar för utveckling av infrastruktur som vägar, järnväg och farleder. Det förekommer också att transportpolitiska åtgärder sammanblandas med mer näringspolitiska och regionalpolitiska åtgärder, vilket är olyckligt. Sammantaget kan detta innebära att beslut fattas som inte ger ett miljömedvetet, sammanhållet och effektivt system för att tillgodose samhällets behov av infrastruktur.

En viktig fråga i sammanhanget är också hur vi bäst skapar konkurrensneutralitet mellan transportslagen, både när det gäller gods- och persontrafik. För att kompensera för olika geografiska förutsättningar bör dock differentiering och zonindelning för transportstöd såväl för gods- som persontrafik möjliggöras.

Enligt tillgänglig statistik från bland annat SIKA, gynnas idag väg- och järnvägstransporter av gods framför godstransport med sjöfart. Med avgifter eller stimulans i någon form torde de olika transportslagens villkor kunna utjämnas. En ökad godsvolym till sjöss skulle, utan omfattande investeringsbehov frigöra kapacitet på järnväg, och indirekt innebära att transporter kan omfördelas från landsväg till järnväg.

För persontrafiken ser vi en utveckling där flyget blivit ett billigare alternativ än tåget både inom landet men framför allt för längre resor. Naturligtvis kan tåget inte konkurrera tidsmässigt på de längre avstånden men prisnivån måste vara konkurrenskraftig. En utveckling mot ett intereuropeiskt samordnat järnvägsnät skulle kunna främja en sådan utveckling.

Därför yrkar vi:

- F22:1 att en organisatorisk översyn görs av de svenska trafikverken i syfte att skapa förutsättningar för en miljögynnande samordning av viktig nationell och regional trafikinfrastruktur,
- F22:2 att på europeisk nivå arbeta för ekonomiska styrmedel i syfte att gynna de minst miljöpåverkande transporterna,
- F22:3 att på europeisk nivå arbeta för ett gemensamt regelverk som styr till de mest miljövänliga transporterna,
- F22:4 att härvidlag kompensera för olika geografiska förutsättningar genom differentiering och zonindelning för transportstöd såväl för gods- som persontrafik,
- F22:5 att verka för en intereuropeisk lösning där personresor med tåg ekonomiskt kan konkurrera med flyget även på längre sträckor.

Klimatrådslagsgruppen i Umeå arbetarekommun genom Lena Karlsson Engman Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F23:1, F23:2, F23:3, F23:4, F23:5, F23:10, F24:1, F24:2, F24:3, F24:4, F24:5, F24:10, F25:1, F25:2, F25:3, F25:4, F25:5, F25:10, F26:1, F26:2, F26:3, F26:4, F26:5, F26:10, F27:1, F27:2, F27:3, F27:4, F27:5, F27:10, F28:1, F28:2, F28:3, F28:4, F28:5, F28:10, F29:1, F29:2, F29:3, F29:4, F29:5, F29:10, F30:1, F31:2, F69:12 (infrastruktur och regional utveckling)

I motionerna F23:1–5,10 (Värmlands partidistrikt) F24:1–5,10 (Gävleborgs partidistrikt) F25:1–5,10 (Västerbottens partidistrikt) F26:1–5,10 (Västernorrlands partidistrikt) F27:1–5,10 (Dalarnas partidistrikt) F28:1–5,10 (Jämtlands partidistrikt) och F29:1–5,10 (Norrbottens partidistrikt) yrkas att verka för insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan förkortas i skogslänen, att verka för att större hänsyn tas till de tunga transporterna vid fördelning av väganslag både till drift och till investeringar, att verka för utökade insatser för drift och underhåll i skogslänen med målet att alla landets vägar ska kunna hållas öppna året om, att verka för ett vägnät som ger den växande turistnäringen möjlighet att fortsätta utvecklas om en viktig basnäring i skogslänen, att verka för en god standard på det nationella stamvägnätet i skogslänen samt att verka för att staten även fortsättningsvis tar ansvar för att upprätthålla ett väl fungerande flygplatssystem där det saknas alternativa transportsätt som uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer. I motion F31:2 (Hallsbergs arbetarekommun)

yrkas att vägar och järnvägar genom Hallsberg och Örebro län särskilt beaktas för effektiva och säkra kommunikationer i en grön och hållbar framtid. I motion F69:12 (Stockholm arbetarekommun) yrkas att utveckla Bromma flygplats och utveckla Arlanda som internationell flygplats och nav för trafiken i norra Europa. I motion F30:1 (Jämtlands partidistrikt) yrkas att staten garanterar ett fungerande telekommunikationsnät också i landets glesbefolkade delar.

Sveriges ekonomiska tillväxt är summan av tillväxten i landets alla delar. De statliga insatserna måste vara inriktade på att alla regioner ska få möjlighet att växa och utvecklas efter sina särskilda förutsättningar. Den regionala utvecklingspolitiken, som är den sammantagna effekten av lång rad politikområden, ska bidra till att skapa en hållbar tillväxt i hela landet.

En alltmer mångfacetterad arbetsmarknad som präglas av ständiga förändringar och omstruktureringar kräver större funktionella regioner. Goda möjligheter till arbetspendling är därmed avgörande för att tillförsäkra en positiv regional utveckling i alla delar av landet. Utvecklingen på arbetsmarknaden ackompanjeras av en liknande förändring i företagets produktions- och logistiksystem. Den ökade specialiseringen sprider ut de olika produktionsmomenten i allt vidare geografier samtidigt som företagets avsättningsmarknader snabbt vidgas. En infrastruktur som möjliggör effektiva godsflöden, tillsammans med goda förutsättningar för arbetspendling, är således kärnan i en framgångsrik regional utvecklingspolitik.

Den stora satsning på infrastrukturen som Socialdemokraterna inledde i regeringsställning måste fortsätta. Det finns ett betydande behov av investeringar i transportsystemet i hela landet. Hur detta behov ser ut varierar dock stort mellan regionerna. Näringslivsstrukturen och bebyggelsemönstret är några av de faktorer som avgör vilka åtgärder som är mest angelägna. Kunskapen om behov och lämpliga åtgärder finns i hög grad ute i regionerna. För att optimera infrastrukturplaneringen är det viktigt att regionernas delaktighet och inflytande utvecklas ytterligare.

Det ligger emellertid i sakens natur att regionernas uttryckta behov av infrastruktur aldrig fullt ut kommer att kunna motsvaras av en motsvarande mängd statliga investeringar. Sist och slutligen kommer staten alltid att ställas inför en rad avvägningsproblem där var för sig angelägna åtgärdsområden ställs mot varandra i en mycket svår urvalsprocess. Denna prioritering kompliceras av det tydliga samspelet mellan olika delar av transportsystemet. Infrastrukturplaneringen måste därför utgå från en systemsyn – både regionalt och nationellt.

Behovet av en systemsyn kan exemplifieras med konsekvenserna av yrkandet i F69:12, det vill säga att utveckla Bromma flygplats och utveckla Arlanda som internationell flygplats och nav för trafiken i norra Europa. En nedläggning av Bromma flygplats skulle resultera i en överflyttning av de transporter som tillgodosetts genom flygplatsen. En sådan överflyttning skulle inte enbart kunna hanteras genom en utbyggnad av trafiken vid Arlanda utan det skulle även krävas kapacitetsökningar i andra delar av transportsystemet. Det gäller inte minst järnvägstrafiken i både norra och södra Sverige samt den inomregionala trafiken till och från Arlanda. Mot denna bakgrund anser partistyrelsen att Bromma och Arlanda flygplats måste hanteras inom ramen för en sammanhållen nationell infrastrukturplanering. En systemsyn krävs också gällande de yrkanden rörande prioriteringar av olika landsändar och åtgärdsområden som förekommer i andra motioner.

Partistyrelsen delar uppfattningen att det är angeläget att vägsystemet i de norra delarna av landet underhålls och utvecklas och att de tunga transporternas

behov av god infrastruktur tillgodoses. Ett väl fungerande vägnät i norra Sverige är avgörande för såväl basindustrin som den starkt växande besöksnäringen. Likaså finns det goda skäl att förstärka transportsystemet genom Hallsberg och Örebro. Infrastrukturpolitiken ska verka för att nå dessa mål. Men samtidigt finns det andra angelägna åtgärder på infrastrukturuområdet, särskilt sådana investeringar som främjar ett klimatvänligare transportväsen, som är viktiga. Därför kan de uppräknade åtgärderna inte prioriteras framför exempelvis klimatinvesteringar.

I flera motioner F23:10 med flera yrkas att partiet ska verka för att staten även fortsättningsvis tar ansvar för att upprätthålla ett väl fungerande flygplats-system där det saknas alternativa transportsätt som uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer. Partistyrelsen delar motionärernas uppfattning. För många regioner, framför allt i de norra delarna av landet är tillgängligheten till en flygplats livsavgörande. Regeringen har nu drivit igenom en förändring som innebär att det statliga ägandet ska begränsas till ett smalt basutbud bestående av endast 10 flygplatser. Övriga flygplatser ska kunna finansieras genom de regionala infrastrukturplanerna men inte längre få något direkt statligt driftbidrag. Partistyrelsen är mycket kritisk till denna förändring. Partistyrelsen menar att det hade varit bättre att ta bort det statliga driftstödet från de flygplatser som ligger på orter där det finns ett tydligt och tidsmässigt rimligt alternativ, till exempel i form av järnväg.

Ett fungerande telekommunikationsnät är en grundläggande förutsättning för en positiv regional utveckling. I F30:1 yrkas att staten garanterar ett fungerande telekommunikationsnät också i landets glesbefolkade delar. Partistyrelsen menar att staten i första hand aktivt bör använda sitt ägarinflytande i TeliaSonera för att se till att så stora delar av landet som möjligt har tillgång till ett fungerande mobiltelefon-nät. Om detta visar sig otillräckligt kan andra statliga insatser behöva övervägas.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F23:1, F23:2, F23:3, F23:4, F23:5, F23:10, F24:1, F24:2, F24:3, F24:4, F24:5, F24:10, F25:1, F25:2, F25:3, F25:4, F25:5, F25:10, F26:1, F26:2, F26:3, F26:4, F26:5, F26:10, F27:1, F27:2, F27:3, F27:4, F27:5, F27:10, F28:1, F28:2, F28:3, F28:4, F28:5, F28:10, F29:1, F29:2, F29:3, F29:4, F29:5, F29:10, F30:1, F31:2, F69:12.

Motion F23

Värmlands partidistrikt

Kommunikationer för utveckling i hela landet

Väl fungerande väg-, järnvägs- och flygkommunikationer är avgörande för att skapa jobb och utveckling i en region. För att ta till vara Sveriges fulla tillväxtpotential måste därför vägar och järnvägar ha en god standard i hela landet.

Väg

Landets sämsta vägar finns i skogslänen. Standarden är så dålig att delar av vägnätet måste stängas av under långa tider varje år. Detta beror delvis på en stor andel tunga transporter och på besvärliga markförhållanden, men framför allt beror det på brister i det hittillsvarande sättet att fördela väganlagen. Den dåliga vägstandard i skogslänen gör att de förändringar av hastighetsgränserna som nu genomförs av trafiksäkerhetsskäl kommer att leda till att restiderna blir ännu längre i ett område som redan i dag har ett

svårt avståndshandikapp. Det är därför nödvändigt med insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen.

Stora delar av landets viktiga exportindustri finns i skogslänen. Den industrin är mycket beroende av väl fungerande vägtransporter både när det gäller råvaruförsörjningen och för uttransporten av färdiga produkter. Eftersom den moderna skogsindustrin är beroende av färsk råvara för att kunna upprätthålla hög kvalitet och högt förädlingsvärde borde det vara självklart att vägarna ska kunna hållas öppna året om. Vi menar därför att man måste ta betydligt större hänsyn till de tunga transportererna i skogslänen vid fördelning av vägenslag både till drift och till investeringar. Därför är det nödvändigt med en utökad satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Det också uppenbart nödvändigt att förstärka anslaget till drift och underhåll.

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 därför en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen.

Också riks- och Europavägarna i skogslänen måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Det är oacceptabelt att det avståndshandikapp som företagen i skogslänen har förvärras ytterligare av en undermålig standard på de Europavägar som leder genom skogslänen. De besvärliga flaskhalsar som finns på Europavägarna i skogslänen måste därför snarast byggas bort.

Järnväg

Trots de satsningar som görs i järnvägsinfrastruktur är många järnvägssträckor i skogslänen i stort behov av upprustning. Med en högre kvalitet på infrastrukturen förbättras starkt möjligheterna till en utvecklad järnvägstrafik, som i sin tur förbättrar människors möjligheter att pendla till arbete och studier. Ett utvecklat järnvägsnät förbättrar också industrins möjligheter att frakta gods på järnväg. Vi tror dock inte att det räcker att staten satsar på att utveckla infrastrukturen. Staten måste också ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande järnvägstrafik.

En förutsättning för att järnvägen ska kunna förbättra sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag är att den upplevs som pålitlig. Därför är de täta störningarna i järnvägsnätet förödande för utvecklingen av järnvägstrafiken. Det blir därför allt mer uppenbart att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras.

Näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts. Det är också nödvändigt att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart.

Tack vare stora satsningar på regionalståg och snabbtåg har järnvägstrafiken de senaste åren haft stor betydelse för den regionala utvecklingen. Trots det kan man konstatera att utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner hämmas av allt för höga pendlingskostnader och bristfälligt trafikutbud på många sträckor. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. I ett framtida trafiksystem måste infrastruktursatsningarna följas upp med väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet.

Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en

sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande över hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

Staten och regionerna bör gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Det är viktigt att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

Flyg

Flyget har en viktig roll att spela när det gäller långväga persontransporter. För många orter i skogslänen saknas i praktiken fungerande alternativa transportmöjligheter vid långväga resor. För många internationella industriföretag med täta affärskontakter runt om i världen är flyget en absolut nödvändighet. Den borgerliga regeringen har nyligen drivit igenom att ett antal flygplatser ska övergå från att vara ett statligt ansvar till att bli ett regionalt ansvar. Detta är en orimlig övervältring av kostnaderna för en nödvändig infrastruktur från staten till regionerna. Vi avvisar därför helt tanken på att föra över det ekonomiska ansvaret för flygplatser från staten till regionerna om det inte finns alternativa transportsätt som väl uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Vi föreslår därför att partikongressen beslutar:

- F23:1 att verka för insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen,
- F23:2 att verka för att större hänsyn tas till de tunga transporterna vid fördelning av vägenslag både till drift och till investeringar,
- F23:3 att verka för utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om,
- F23:4 att verka för ett vägnät som ger den växande turistnäringen möjlighet att fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen,
- F23:5 att verka för en god standard på det nationella stamvägnätet i skogslänen,
- F23:6 att verka för att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras,
- F23:7 att verka för att ge godstrafiken en högre prioritet vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar,
- F23:8 att verka för att det upprätthålls en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet,
- F23:9 att verka för att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser,
- F23:10 att verka för att staten även fortsättningsvis tar ansvar för att upprätthålla ett väl fungerande flygplatssystem där det saknas alternativa transportsätt som uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Socialdemokraterna i Värmland

Motion F24

Gävleborgs partidistrikt

Kommunikationer för utveckling i hela landet

Väl fungerande väg-, järnvägs- och flygkommunikationer är avgörande för att skapa jobb och utveckling i en region. För att ta till vara Sveriges fulla tillväxtpotential måste därför vägar och järnvägar ha en god standard i hela landet.

Väg

Landets sämsta vägar finns i skogslänen. Standarden är så dålig att delar av vägnätet måste stängas av under långa tider varje år. Detta beror delvis på en stor andel tunga transporter och på besvärliga markförhållanden, men framför allt beror det på brister i det hittillsvarande sättet att fördela väganslagen. Den dåliga vägstandardens i skogslänen gör att de förändringar av hastighetsgränserna som nu genomförs av trafiksäkerhetsskäl kommer att leda till att restiderna blir ännu längre i ett område som redan i dag har ett svårt avståndshandikapp. Det är därför nödvändigt med insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen.

Stora delar av landets viktiga exportindustri finns i skogslänen. Den industrin är mycket beroende av väl fungerande vägtransporter både när det gäller råvaruförsörjningen och för uttransporten av färdiga produkter. Eftersom den moderna skogsindustrin är beroende av färsk råvara för att kunna upprätthålla hög kvalitet och högt förädlingsvärde borde det vara självklart att vägarna ska kunna hållas öppna året om. Vi menar därför att man måste ta betydligt större hänsyn till de tunga transportererna i skogslänen vid fördelning av väganslag både till drift och till investeringar. Därför är det nödvändigt med en utökad satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Det också uppenbart nödvändigt att förstärka anslaget till drift och underhåll.

Även den växande turismnäringen är beroende av bra vägar för att kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring främst i glesbygden. Ett bra vägnät är därför en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen.

Också riks- och Europavägarna i skogslänen måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Det är oacceptabelt att det avståndshandikapp som företagen i skogslänen har förvärras ytterligare av en undermålig standard på de Europavägar som leder genom skogslänen. De besvärliga flaskhalsar som finns på Europavägarna i skogslänen måste därför snarast byggas bort.

Järnväg

Trots de satsningar som görs i järnvägsinfrastruktur är många järnvägssträckor i skogslänen i stort behov av upprustning. Med en högre kvalitet på infrastrukturen förbättras starkt möjligheterna till en utvecklad järnvägstrafik, som i sin tur förbättrar människors möjligheter att pendla till arbete och studier. Ett utvecklat järnvägsnät förbättrar också industrins möjligheter att frakta gods på järnväg. Vi tror dock inte att det räcker att staten satsar på att utveckla infrastrukturen. Staten måste också ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande järnvägstrafik.

En förutsättning för att järnvägen ska kunna förbättra sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag är att den upplevs som pålitlig. Därför är de täta störningarna i järnvägsnätet förödande för utvecklingen av järnvägstrafiken. Det blir därför allt mer uppenbart att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras.

Näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts. Det är också nödvändigt att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart.

Tack vare stora satsningar på regionalståg och snabbtåg har järnvägstrafiken de senaste åren haft stor betydelse för den regionala utvecklingen. Trots det kan man konstatera att utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner hämmas av allt för höga pendlingskostnader och bristfälligt trafikutbud på många sträckor. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. I ett framtida trafiksystem måste infrastruktursatsningarna följas upp med väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet.

Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande över hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

Staten och regionerna bör gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Det är viktigt att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

Flyg

Flyget har en viktig roll att spela när det gäller långväga persontransporter. För många orter i skogslänen saknas i praktiken fungerande alternativa transportmöjligheter vid långväga resor. För många internationella industriföretag med täta affärskontakter runt om i världen är flyget en absolut nödvändighet. Den borgerliga regeringen har nyligen drivit igenom att ett antal flygplatser ska övergå från att vara ett statligt ansvar till att bli ett regionalt ansvar. Detta är en orimlig överväring av kostnaderna för en nödvändig infrastruktur från staten till regionerna. Vi avvisar därför helt tanken på att föra över det ekonomiska ansvaret för flygplatser från staten till regionerna om det inte finns alternativa transportsätt som väl uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Vi föreslår därför att partikongressen beslutar:

- F24:1 att verka för insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen,
- F24:2 att verka för att större hänsyn tas till de tunga transportererna vid fördelning av vänganslag både till drift och till investeringar,
- F24:3 att verka för utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om,
- F24:4 att verka för ett vägnät som ger den växande turistnäringen möjlighet att fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen,

- F24:5 att verka för en god standard på det nationella stamvägnätet i skogslänen,
- F24:6 att verka för att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras,
- F24:7 att verka för att ge godstrafiken en högre prioritet vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar,
- F24:8 att verka för att det upprätthålls en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet,
- F24:9 att verka för att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser,
- F24:10 att verka för att staten även fortsättningsvis tar ansvar för att upprätthålla ett väl fungerande flygplatssystem där det saknas alternativa transportsätt som uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.
- Socialdemokraterna i Gävleborg.

Motion F25

Västerbottens partidistrikt

Kommunikationer för utveckling i hela landet

Väl fungerande väg-, järnvägs- och flygkommunikationer är avgörande för att skapa jobb och utveckling i en region. För att ta till vara Sveriges fulla tillväxtpotential måste därför vägar och järnvägar ha en god standard i hela landet.

Väg

Landets sämsta vägar finns i skogslänen. Standarden är så dålig att delar av vägnätet måste stängas av under långa tider varje år. Detta beror delvis på en stor andel tunga transporter och på besvärliga markförhållanden, men framför allt beror det på brister i det hittillsvarande sättet att fördela väganslagen. Den dåliga vägstandardens i skogslänen gör att de förändringar av hastighetsgränserna som nu genomförs av trafiksäkerhetsskäl kommer att leda till att restiderna blir ännu längre i ett område som redan i dag har ett svårt avståndshandikapp. Det är därför nödvändigt med insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen.

Stora delar av landets viktiga exportindustri finns i skogslänen. Den industrin är mycket beroende av väl fungerande vägtransporter både när det gäller råvaruförsörjningen och för uttransporten av färdiga produkter. Eftersom den moderna skogsindustrin är beroende av färsk råvara för att kunna upprätthålla hög kvalitet och högt förädlingsvärde borde det vara självklart att vägarna ska kunna hållas öppna året om. Vi menar därför att man måste ta betydligt större hänsyn till de tunga transportererna i skogslänen vid fördelning av väganslag både till drift och till investeringar. Därför är det nödvändigt med en utökad satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Det också uppenbart nödvändigt att förstärka anslaget till drift och underhåll.

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 därför en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen.

Också riks- och Europavägarna i skogslänen måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Det är oacceptabelt att det avståndshandikapp som företagen i skogslänen har förvärras ytterligare av en undermålig standard på de Europavägar som leder genom skogslänen. De besvärliga flaskhalsar som finns på Europavägarna i skogslänen måste därför snarast byggas bort.

Järnväg

Trots de satsningar som görs i järnvägsinfrastruktur är många järnvägssträckor i skogslänen i stort behov av upprustning. Med en högre kvalitet på infrastrukturen förbättras starkt möjligheterna till en utvecklad järnvägstrafik, som i sin tur förbättrar människors möjligheter att pendla till arbete och studier. Ett utvecklat järnvägsnät förbättrar också industrins möjligheter att frakta gods på järnväg. Vi tror dock inte att det räcker att staten satsar på att utveckla infrastrukturen. Staten måste också ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande järnvägstrafik.

En förutsättning för att järnvägen ska kunna förbättra sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag är att den upplevs som pålitlig. Därför är de täta störningarna i järnvägsnätet förödande för utvecklingen av järnvägstrafiken. Det blir därför allt mer uppenbart att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras.

Näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts. Det är också nödvändigt att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart.

Tack vare stora satsningar på regionalståg och snabbtåg har järnvägstrafiken de senaste åren haft stor betydelse för den regionala utvecklingen. Trots det kan man konstatera att utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner hämmas av allt för höga pendlingskostnader och bristfälligt trafikutbud på många sträckor. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. I ett framtida trafiksystem måste infrastruktursatsningarna följas upp med väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet.

Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande över hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

Staten och regionerna bör gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Det är viktigt att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

Flyg

Flyget har en viktig roll att spela när det gäller långväga persontransporter. För många orter i skogslänen saknas i praktiken fungerande alternativa transportmöjligheter vid långväga resor. För många internationella industriföretag med täta affärskontakter runt om i världen är flyget en absolut nödvändighet. Den borgerliga regeringen har nyligen drivit igenom att ett antal flygplatser ska övergå från att vara ett statligt ansvar till att bli ett regionalt ansvar. Detta är en orimlig övervältring av kostnaderna för en nödvändig infrastruktur från staten till regionerna. Vi avvisar därför helt tanken på att föra över det ekonomiska ansvaret för flygplatser från staten till regionerna om det inte finns alterna-

tiva transportsätt som väl uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Vi föreslår därför att partikongressen beslutar:

- F25:1 att verka för insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen,
- F25:2 att verka för att större hänsyn tas till de tunga transportererna vid fördelning av väganslag både till drift och till investeringar,
- F25:3 att verka för utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om,
- F25:4 att verka för ett vägnät som ger den växande turistnäringen möjlighet att fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen,
- F25:5 att verka för en god standard på det nationella stamvägnätet i skogslänen,
- F25:6 att verka för att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras,
- F25:7 att verka för att ge godstrafiken en högre prioritet vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar,
- F25:8 att verka för att det upprätthålls en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet,
- F25:9 att verka för att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser,
- F25:10 att verka för att staten även fortsättningsvis tar ansvar för att upprätthålla ett väl fungerande flygplatssystem där det saknas alternativa transportsätt som uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Socialdemokraterna i Västerbotten

Motion F26

Västernorrlands partidistrikt

Kommunikationer för utveckling i hela landet

Väl fungerande väg-, järnvägs- och flygkommunikationer är avgörande för att skapa jobb och utveckling i en region. För att ta till vara Sveriges fulla tillväxtpotential måste därför vägar och järnvägar ha en god standard i hela landet.

Väg

Landets sämsta vägar finns i skogslänen. Standarden är så dålig att delar av vägnätet måste stängas av under långa tider varje år. Detta beror delvis på en stor andel tunga transporter och på besvärliga markförhållanden, men framför allt beror det på brister i det hittillsvarande sättet att fördela väganslagen. Den dåliga vägstandardens i skogslänen gör att de förändringar av hastighetsgränserna som nu genomförs av trafiksäkerhetsskäl kommer att leda till att restiderna blir ännu längre i ett område som redan i dag har ett svårt avståndshandikapp. Det är därför nödvändigt med insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen.

Stora delar av landets viktiga exportindustri finns i skogslänen. Den industrin är mycket beroende av väl fungerande vägtransporter både när det gäller råvaruförsörjningen och för uttransporten av färdiga produkter. Eftersom den moderna skogsindustrin är beroende av färsk råvara för att kunna upprätthålla hög kvalitet och högt förädlingsvärde borde

det vara självklart att vägarna ska kunna hållas öppna året om. Vi menar därför att man måste ta betydligt större hänsyn till de tunga transporter i skogslänen vid fördelning av väganslag både till drift och till investeringar. Därför är det nödvändigt med en utökad satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Det också uppenbart nödvändigt att förstärka anslaget till drift och underhåll.

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 därför en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen.

Också riks- och Europavägarna i skogslänen måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Det är oacceptabelt att det avståndshandikapp som företagen i skogslänen har förvärras ytterligare av en undermålig standard på de Europavägar som leder genom skogslänen. De besvärliga flaskhalsar som finns på Europavägarna i skogslänen måste därför snarast byggas bort.

Järnväg

Trots de satsningar som görs i järnvägsinfrastruktur är många järnvägssträckor i skogslänen i stort behov av upprustning. Med en högre kvalitet på infrastrukturen förbättras starkt möjligheterna till en utvecklad järnvägstrafik, som i sin tur förbättrar människors möjligheter att pendla till arbete och studier. Ett utvecklat järnvägsnät förbättrar också industrins möjligheter att frakta gods på järnväg. Vi tror dock inte att det räcker att staten satsar på att utveckla infrastrukturen. Staten måste också ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande järnvägstrafik.

En förutsättning för att järnvägen ska kunna förbättra sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag är att den upplevs som pålitlig. Därför är de täta störningarna i järnvägsnätet förödande för utvecklingen av järnvägstrafiken. Det blir därför allt mer uppenbart att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras.

Näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts. Det är också nödvändigt att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart.

Tack vare stora satsningar på regionalståg och snabbtåg har järnvägstrafiken de senaste åren haft stor betydelse för den regionala utvecklingen. Trots det kan man konstatera att utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner hämmas av allt för höga pendlingskostnader och bristfälligt trafikutbud på många sträckor. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. I ett framtida trafiksystem måste infrastruktursatsningarna följas upp med väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet.

Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande över hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

Staten och regionerna bör gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Det är viktigt att

samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

Flyg

Flyget har en viktig roll att spela när det gäller långväga persontransporter. För många orter i skogslänen saknas i praktiken fungerande alternativa transportmöjligheter vid långväga resor. För många internationella industriföretag med täta affärskontakter runt om i världen är flyget en absolut nödvändighet. Den borgerliga regeringen har nyligen drivit igenom att ett antal flygplatser ska övergå från att vara ett statligt ansvar till att bli ett regionalt ansvar. Detta är en orimlig övervältring av kostnaderna för en nödvändig infrastruktur från staten till regionerna. Vi avvisar därför helt tanken på att föra över det ekonomiska ansvaret för flygplatser från staten till regionerna om det inte finns alternativa transportsätt som väl uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Vi föreslår därför att partikongressen beslutar:

- F26:1 att verka för insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen,
- F26:2 att verka för att större hänsyn tas till de tunga transportererna vid fördelning av väganslag både till drift och till investeringar,
- F26:3 att verka för utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om,
- F26:4 att verka för ett vägnät som ger den växande turistnäringen möjlighet att fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen,
- F26:5 att verka för en god standard på det nationella stamvägnätet i skogslänen,
- F26:6 att verka för att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras,
- F26:7 att verka för att ge godstrafiken en högre prioritet vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar,
- F26:8 att verka för att det upprätthålls en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet,
- F26:9 att verka för att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser,
- F26:10 att verka för att staten även fortsättningsvis tar ansvar för att upprätthålla ett väl fungerande flygplatssystem där det saknas alternativa transportsätt som uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Socialdemokraterna i Västernorrland

Motion F27 Dalarnas partidistrikt

Kommunikationer för utveckling i hela landet

Väl fungerande väg-, järnvägs- och flygkommunikationer är avgörande för att skapa jobb och utveckling i en region. För att ta till vara Sveriges fulla tillväxtpotential måste därför vägar och järnvägar ha en god standard i hela landet.

Väg

Landets sämsta vägar finns i skogslänen. Standarden är så dålig att delar av vägnätet måste stängas av under långa tider varje år. Detta beror delvis på en stor andel tunga transporter och på besvärliga markförhållanden, men framför allt beror det på brister i det hittillsvarande sättet att fördela väganlagen. Den dåliga vägstandardens i skogslänen gör att de förändringar av hastighetsgränserna som nu genomförs av trafiksäkerhetsskäl kommer att leda till att restiderna blir ännu längre i ett område som redan i dag har ett svårt avståndshandikapp. Det är därför nödvändigt med insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen.

Stora delar av landets viktiga exportindustri finns i skogslänen. Den industrin är mycket beroende av väl fungerande vägtransporter både när det gäller råvaruförsörjningen och för uttransporten av färdiga produkter. Eftersom den moderna skogsindustrin är beroende av färsk råvara för att kunna upprätthålla hög kvalitet och högt förädlingsvärde borde det vara självklart att vägarna ska kunna hållas öppna året om. Vi menar därför att man måste ta betydligt större hänsyn till de tunga transportererna i skogslänen vid fördelning av väganlag både till drift och till investeringar. Därför är det nödvändigt med en utökad satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Det också uppenbart nödvändigt att förstärka anslaget till drift och underhåll.

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 därför en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen.

Också riks- och Europavägarna i skogslänen måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Det är oacceptabelt att det avståndshandikapp som företagen i skogslänen har förvärras ytterligare av en undermålig standard på de Europavägar som leder genom skogslänen. De besvärliga flaskhalsar som finns på Europavägarna i skogslänen måste därför snarast byggas bort.

Järnväg

Trots de satsningar som görs i järnvägsinfrastruktur är många järnvägssträckor i skogslänen i stort behov av upprustning. Med en högre kvalitet på infrastrukturen förbättras starkt möjligheterna till en utvecklad järnvägstrafik, som i sin tur förbättrar människors möjligheter att pendla till arbete och studier. Ett utvecklat järnvägsnät förbättrar också industrins möjligheter att frakta gods på järnväg. Vi tror dock inte att det räcker att staten satsar på att utveckla infrastrukturen. Staten måste också ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande järnvägstrafik.

En förutsättning för att järnvägen ska kunna förbättra sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag är att den upplevs som pålitlig. Därför är de täta störningarna i järnvägsnätet förödande för utvecklingen av järnvägstrafiken. Det blir därför allt mer uppenbart att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras.

Näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts. Det är också nödvändigt att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart.

Tack vare stora satsningar på regionaltåg och snabbtåg har järnvägstrafiken de senaste åren haft stor betydelse för den regionala utvecklingen. Trots det kan man konstatera att utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner hämmas av allt för höga pendlingskost-

nader och bristfälligt trafikutbud på många sträckor. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. I ett framtida trafiksystem måste infrastruktursatsningarna följas upp med väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet.

Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande över hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

Staten och regionerna bör gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Det är viktigt att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

Flyg

Flyget har en viktig roll att spela när det gäller långväga persontransporter. För många orter i skogslänen saknas i praktiken fungerande alternativa transportmöjligheter vid långväga resor. För många internationella industriföretag med täta affärskontakter runt om i världen är flyget en absolut nödvändighet. Den borgerliga regeringen har nyligen drivit igenom att ett antal flygplatser ska övergå från att vara ett statligt ansvar till att bli ett regionalt ansvar. Detta är en orimlig övervältring av kostnaderna för en nödvändig infrastruktur från staten till regionerna. Vi avvisar därför helt tanken på att föra över det ekonomiska ansvaret för flygplatser från staten till regionerna om det inte finns alternativa transportsätt som väl uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Vi föreslår därför att partikongressen beslutar:

- F27:1 att verka för insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen,
- F27:2 att verka för att större hänsyn tas till de tunga transportererna vid fördelning av äganslag både till drift och till investeringar,
- F27:3 att verka för utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om,
- F27:4 att verka för ett vägnät som ger den växande turistnäringen möjlighet att fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen,
- F27:5 att verka för en god standard på det nationella stamvägnätet i skogslänen,
- F27:6 att verka för att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras,
- F27:7 att verka för att ge godstrafiken en högre prioritet vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar,
- F27:8 att verka för att det upprätthålls en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet,
- F27:9 att verka för att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser,

F27:10 att verka för att staten även fortsättningsvis tar ansvar för att upprätthålla ett väl fungerande flygplatssystem där det saknas alternativa transportsätt som uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Socialdemokraterna i Dalarna

Motion F28

Jämtlands läns partidistrikt

Kommunikationer för utveckling i hela landet

Väl fungerande väg-, järnvägs- och flygkommunikationer är avgörande för att skapa jobb och utveckling i en region. För att ta till vara Sveriges fulla tillväxtpotential måste därför vägar och järnvägar ha en god standard i hela landet.

Väg

Landets sämsta vägar finns i skogslänen. Standarden är så dålig att delar av vägnätet måste stängas av under långa tider varje år. Detta beror delvis på en stor andel tunga transporter och på besvärliga markförhållanden, men framför allt beror det på brister i det hittillsvarande sättet att fördela väganslagen. Den dåliga vägstandarderna i skogslänen gör att de förändringar av hastighetsgränserna som nu genomförs av trafiksäkerhetsskäl kommer att leda till att restiderna blir ännu längre i ett område som redan i dag har ett svårt avståndshandikapp. Det är därför nödvändigt med insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen.

Stora delar av landets viktiga exportindustri finns i skogslänen. Den industrin är mycket beroende av väl fungerande vägtransporter både när det gäller råvaruförsörjningen och för uttransporten av färdiga produkter. Eftersom den moderna skogsindustrin är beroende av färsk råvara för att kunna upprätthålla hög kvalitet och högt förädlingsvärde borde det vara självklart att vägarna ska kunna hållas öppna året om. Vi menar därför att man måste ta betydligt större hänsyn till de tunga transportererna i skogslänen vid fördelning av väganslag både till drift och till investeringar. Därför är det nödvändigt med en utökad satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Det också uppenbart nödvändigt att förstärka anslaget till drift och underhåll.

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 därför en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen.

Också riks- och Europavägarna i skogslänen måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Det är oacceptabelt att det avståndshandikapp som företagen i skogslänen har förvärras ytterligare av en undermålig standard på de Europavägar som leder genom skogslänen. De besvärliga flaskhalsar som finns på Europavägarna i skogslänen måste därför snarast byggas bort.

Järnväg

Trots de satsningar som görs i järnvägsinfrastruktur är många järnvägssträckor i skogslänen i stort behov av upprustning. Med en högre kvalitet på infrastrukturen förbättras starkt möjligheterna till en utvecklad järnvägstrafik, som i sin tur förbättrar människors möjligheter att pendla till arbete och studier. Ett utvecklat järnvägsnät förbättrar också industrins möjligheter att frakta gods på järnväg. Vi tror dock inte att det räcker att staten satsar på att utveckla infrastrukturen. Staten måste också ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande järnvägstrafik.

En förutsättning för att järnvägen ska kunna förbättra sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag är att den upplevs som pålitlig. Därför är de täta störningarna i järnvägsnätet förödande för utvecklingen av järnvägstrafiken. Det blir därför allt mer uppenbart att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras.

Näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts. Det är också nödvändigt att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart.

Tack vare stora satsningar på regionalståg och snabbtåg har järnvägstrafiken de senaste åren haft stor betydelse för den regionala utvecklingen. Trots det kan man konstatera att utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner hämmas av allt för höga pendlingskostnader och bristfälligt trafikutbud på många sträckor. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. I ett framtida trafiksystem måste infrastruktursatsningarna följas upp med väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet.

Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande över hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

Staten och regionerna bör gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Det är viktigt att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

Flyg

Flyget har en viktig roll att spela när det gäller långväga persontransporter. För många orter i skogslänen saknas i praktiken fungerande alternativa transportmöjligheter vid långväga resor. För många internationella industriföretag med täta affärskontakter runt om i världen är flyget en absolut nödvändighet. Den borgerliga regeringen har nyligen drivit igenom att ett antal flygplatser ska övergå från att vara ett statligt ansvar till att bli ett regionalt ansvar. Detta är en orimlig övervältring av kostnaderna för en nödvändig infrastruktur från staten till regionerna. Vi avvisar därför helt tanken på att föra över det ekonomiska ansvaret för flygplatser från staten till regionerna om det inte finns alternativa transportsätt som väl uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Vi föreslår därför att partikongressen beslutar:

- F28:1 att verka för insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen,
- F28:2 att verka för att större hänsyn tas till de tunga transporterna vid fördelning av väganlag både till drift och till investeringar,

- F28:3 att verka för utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om,
- F28:4 att verka för ett vägnät som ger den växande turistnäringen möjlighet att fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen,
- F28:5 att verka för en god standard på det nationella stamvägnätet i skogslänen,
- F28:6 att verka för att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras,
- F28:7 att verka för att ge godstrafiken en högre prioritet vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar,
- F28:8 att verka för att det upprätthålls en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet,
- F28:9 att verka för att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser,
- F28:10 att verka för att staten även fortsättningsvis tar ansvar för att upprätthålla ett väl fungerande flygplatssystem där det saknas alternativa transportsätt som uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Socialdemokraterna i Jämtlands län

Motion F29

Norrbottens partidistrikt

Kommunikationer för utveckling i hela landet

Väl fungerande väg-, järnvägs- och flygkommunikationer är avgörande för att skapa jobb och utveckling i en region. För att ta till vara Sveriges fulla tillväxtpotential måste därför vägar och järnvägar ha en god standard i hela landet.

Väg

Landets sämsta vägar finns i skogslänen. Standarden är så dålig att delar av vägnätet måste stängas av under långa tider varje år. Detta beror delvis på en stor andel tunga transporter och på besvärliga markförhållanden, men framför allt beror det på brister i det hittillsvarande sättet att fördela väganlagen. Den dåliga vägstandarden i skogslänen gör att de förändringar av hastighetsgränserna som nu genomförs av trafiksäkerhetsskäl kommer att leda till att restiderna blir ännu längre i ett område som redan i dag har ett svårt avståndshandikapp. Det är därför nödvändigt med insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen.

Stora delar av landets viktiga exportindustri finns i skogslänen. Den industrin är mycket beroende av väl fungerande vägtransporter både när det gäller råvaruförsörjningen och för uttransporten av färdiga produkter. Eftersom den moderna skogsindustrin är beroende av färsk råvara för att kunna upprätthålla hög kvalitet och högt förädlingsvärde borde det vara självklart att vägarna ska kunna hållas öppna året om. Vi menar därför att man måste ta betydligt större hänsyn till de tunga transportererna i skogslänen vid fördelning av väganlag både till drift och till investeringar. Därför är det nödvändigt med en utökad satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Det också uppenbart nödvändigt att förstärka anslaget till drift och underhåll.

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 därför en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen.

Också riks- och Europavägarna i skogslänen måste hålla en god standard för att

näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Det är oacceptabelt att det avståndshandikappt som företagen i skogslänen har förvärras ytterligare av en undermålig standard på de Europavägar som leder genom skogslänen. De besvärliga flaskhalsar som finns på Europavägarna i skogslänen måste därför snarast byggas bort.

Järnväg

Trots de satsningar som görs i järnvägsinfrastruktur är många järnvägssträckor i skogslänen i stort behov av upprustning. Med en högre kvalitet på infrastrukturen förbättras starkt möjligheterna till en utvecklad järnvägstrafik, som i sin tur förbättrar människors möjligheter att pendla till arbete och studier. Ett utvecklat järnvägsnät förbättrar också industrins möjligheter att frakta gods på järnväg. Vi tror dock inte att det räcker att staten satsar på att utveckla infrastrukturen. Staten måste också ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande järnvägstrafik.

En förutsättning för att järnvägen ska kunna förbättra sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag är att den upplevs som pålitlig. Därför är de täta störningarna i järnvägsnätet förödande för utvecklingen av järnvägstrafiken. Det blir därför allt mer uppenbart att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras.

Näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts. Det är också nödvändigt att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart.

Tack vare stora satsningar på regional tåg och snabbtåg har järnvägstrafiken de senaste åren haft stor betydelse för den regionala utvecklingen. Trots det kan man konstatera att utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner hämmas av allt för höga pendlingskostnader och bristfälligt trafikutbud på många sträckor. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. I ett framtida trafiksystem måste infrastruktursatsningarna följas upp med väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet.

Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande över hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

Staten och regionerna bör gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Det är viktigt att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

Flyg

Flyget har en viktig roll att spela när det gäller långväga persontransporter. För många orter i skogslänen saknas i praktiken fungerande alternativa transportmöjligheter vid långväga resor. För många internationella industriföretag med täta affärskontakter runt om i världen är flyget en absolut nödvändighet. Den borgerliga regeringen har nyligen

drivit igenom att ett antal flygplatser ska övergå från att vara ett statligt ansvar till att bli ett regionalt ansvar. Detta är en orimlig övervältring av kostnaderna för en nödvändig infrastruktur från staten till regionerna. Vi avvisar därför helt tanken på att föra över det ekonomiska ansvaret för flygplatser från staten till regionerna om det inte finns alternativa transportsätt som väl uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Vi föreslår därför att partikongressen beslutar:

- F29:1 att verka för insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen,
- F29:2 att verka för att större hänsyn tas till de tunga transportererna vid fördelning av vägenslag både till drift och till investeringar,
- F29:3 att verka för utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om,
- F29:4 att verka för ett vägnät som ger den växande turistnäringen möjlighet att fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen,
- F29:5 att verka för en god standard på det nationella stamvägnätet i skogslänen,
- F29:6 att verka för att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras,
- F29:7 att verka för att ge godstrafiken en högre prioritet vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar,
- F29:8 att verka för att det upprätthålls en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet,
- F29:9 att verka för att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser,
- F29:10 att verka för att staten även fortsättningsvis tar ansvar för att upprätthålla ett väl fungerande flygplatssystem där det saknas alternativa transportsätt som uppfyller medborgarnas och näringslivets krav på snabba och pålitliga kommunikationer.

Socialdemokraterna i Norrbotten

Motion F30

Jämtlands läns partidistrikt

Fungerande telekommunikationer i hela landet

Fungerande telekommunikation har i dag avgörande betydelse för näringsliv, arbetsliv och människors vardagsliv. De flesta av samhällets tjänster och kommersiella tjänster sköts med hjälp av telefoni. Samtidigt saknar fortfarande landets glesbefolkade delar täckning av mobiltelefoninätet, eller så är den mycket bristfällig.

Utbyggnaden till tillfredsställande täckning går långsamt. Om man tittar på kartan över mobiltäckning i Sverige ser man att det finns områden i Jämtland, Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Dalarna, Gävleborg och Värmland som inte har någon täckning alls. Detta måste ses som oacceptabelt. Därför är det av största vikt att telefoni inte är beroende av kommersiella krafter utan att staten garanterar ett fungerande mobiltelefonnät också i landets glesbefolkade delar.

Bristande telekommunikationer kan dessutom få allvarliga konsekvenser för ambulanssjukvårdens möjligheter att ge god vård och därmed också rädda liv. Dagens kvalificerade vård kräver telekommunikationer för uppkoppling från ambulans till sjukhuset. Det är

en förutsättning för att behandlingsinsatser som kräver assistans från sjukhuset ska kunna genomföras.

Vi föreslår partikongressen besluta:

F30:1 att staten garanterar ett fungerande telekommunikationsnät också i landets glesbefolkade delar.

Socialdemokraterna i Jämtland

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

B51:4, F10:5, F23:6, F23:7, F23:8, F23:9, F24:6, F24:7, F24:8, F24:9, F25:6, F25:7, F25:8, F25:9, F26:6, F26:7, F26:8, F26:9, F27:6, F27:7, F27:8, F27:9, F28:6, F28:7, F28:8, F28:9, F29:6, F29:7, F29:8, F29:9, F31:1, F32:1, F32:2, F32:3, F32:4, F33:1, F33:3, F33:4, F33:5, F33:13, F34:1, F34:3, F34:4, F34:5, F34:13, F35:1, F35:3, F35:4, F35:5, F35:13, F36:1, F36:3, F36:4, F36:5, F36:13, F37:1, F37:3, F37:4, F37:5, F37:13, F38:1, F38:3, F38:4, F38:5, F38:13, F39:1, F39:3, F39:4, F39:5, F39:13, F40:1, F40:2, F41:1, F41:2, F42:1, F42:2, F61:4, F65:3 (järnvägen)

I motionerna F33:1 (Sörmlands partidistrikt) F34:1 (Stockholms läns partidistrikt) F35:1 (Uppsala partidistrikt) F36:1 (Västmanlands partidistrikt) F37:1 (Örebros partidistrikt) F38:1 (Östergötlands partidistrikt) och F39:1 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att det görs en stor satsning på att bygga ut kapaciteten i järnvägssystemet i enlighet med motionens intentioner. I motionerna F33:3 (Sörmlands partidistrikt) F34:3 (Stockholms läns partidistrikt) F35:3 (Uppsala läns partidistrikt) F36:3 (Västmanlands partidistrikt) F37:3 (Örebros partidistrikt) F38:3 (Östergötlands partidistrikt) och F39:3 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att underhållet av det befintliga nätet säkerställs. I motionerna F33:4 (Sörmlands partidistrikt) F34:4 (Stockholms läns partidistrikt) F35:4 (Uppsala partidistrikt) F36:4 (Västmanlands partidistrikt) F37:4 (Örebros partidistrikt) F38:4 (Östergötlands partidistrikt) och F39:4 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att vi före år 2020 ska ha snabbtåg mellan alla storstäder och till Oslo och Köpenhamn. I motionerna F33:5 (Sörmlands partidistrikt) F34:5 (Stockholms läns partidistrikt) F35:5 (Uppsala läns partidistrikt) F36:5 (Västmanlands partidistrikt) F37:5 (Örebros partidistrikt) F38:5 (Östergötlands partidistrikt) och F39:5 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att kapaciteten i det storregionala järnvägssystemet byggs ut så att det motsvarar efterfrågan senast 2020. I motionerna F33:13 (Sörmlands partidistrikt) F34:13 (Stockholms läns partidistrikt) F35:13 (Uppsala partidistrikt) F36:13 (Västmanlands partidistrikt) F37:13 (Örebros partidistrikt) F38:13 (Östergötlands partidistrikt) och F39:13 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att Sverige ska etablera ett höghastighetssystem. I motion F31:1 (Hallsbergs arbetarekommun) yrkas att dubbelspår och trippelspår vid trångsektorer prioriteras framför nya banor. I motion F32:1–4 (Hudiksvalls arbetarekommun) yrkas att kongressen fastställer som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten att göra tågresor billigare än bilresor, att kongressen fastställer partiets riktlinjer beträffande behovet av en förändring av Riksdagens uppdrag till SJ, att en sådan förändring ska innebära att uppdraget till SJ inte längre ska avse marknadsmässiga villkor utan primärt särskilda samhällsintressen, nämligen minskat utsläpp av växthusgaser jämte bibehållen rörlighet för människor i hela landet samt att

syftet med det föregående uppdraget är en prispolitik som alltid konkurrerar med alternativet resa-med-egen-bil (1–2 passagerare), vilket också ska gå att utläsa på SJ:s webbsida (kalkylerad jämförelsekostnad för resa-med-egen-standardbil ska sålunda anges vid sidan om biljettkostnaden på SJ:s hemsida, vid varje sökt tågresa). I motionerna F23:6 (Värmlands partidistrikt) F24:6 (Gävleborgs partidistrikt) F25:6 (Västerbottens partidistrikt) F26:6 (Västernorrlands partidistrikt) F27:6 (Dalarnas partidistrikt) F28:6 (Jämtlands partidistrikt) och F29:6 (Norrbottnens partidistrikt) yrkas att verka för underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras. I motionerna F23:7 (Värmlands partidistrikt) F24:7 (Gävleborgs partidistrikt) F25:7 (Västerbottens partidistrikt) F26:7 (Västernorrlands partidistrikt) F27:7 (Dalarnas partidistrikt) F28:7 (Jämtlands partidistrikt) och F29:7 (Norrbottnens partidistrikt) yrkas att verka för att godstrafiken ges högre prioritet vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar. I motionerna F23:8 (Värmlands partidistrikt) F24:8 (Gävleborgs partidistrikt) F25:8 (Västerbottens partidistrikt) F26:8 (Västernorrlands partidistrikt) F27:8 (Dalarnas partidistrikt), F28:8 (Jämtlands partidistrikt) och F29:8 (Norrbottnens partidistrikt) yrkas att verka för att det upprätthålls en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet. I motionerna F23:9 (Värmlands partidistrikt) F24:9 (Gävleborgs partidistrikt) F25:9 (Västerbottens partidistrikt) F26:9 (Västernorrlands partidistrikt) F27:9 (Dalarnas partidistrikt), F28:9 (Jämtlands partidistrikt) och F29:9 (Norrbottnens partidistrikt) yrkas att verka för att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. I motion F61:4 (Jönköpings arbetarekommun) yrkas att transport och kommunikation sker via järnväg i allt större omfattning. I motion B51:4 (Bohusläns partidistrikt) yrkas att en ny järnvägslösning i Göteborg, Västlänken, ska ingå i planerna för järnvägsinvesteringar under de närmast följande åren. I motion F40:1–2 (Uppsala arbetarekommun) yrkas att Banverket får i uppdrag att identifiera olika källor till driftsstörningar och åtgärda dessa samt att Banverket får i uppdrag att identifiera förgreningspunkter på hela det svenska järnvägsnätet som kan kompletteras med så kallat trekantsspår för att skapa fler tågvägar. Banverket bör också ges i uppdrag att fortsätta elektrifieringen av olika bandelar liksom nödvändig upprustning med helsvetsad räls, betongsslipers och så vidare. I motion F65:3 (Bohusläns partidistrikt) yrkas att den så kallade Västlänken byggs. I motion F10:5 (Jönköpings arbetarekommun) yrkas att bygg ut det svenska järnvägsnätet, bland annat genom att satsa på en utbyggnad av höghastighetståg (320 km/h) för persontransporter. I motion F41:1–2 (Lunds arbetarekommun) yrkas att snarast utveckla kapaciteten och standarden på södra stambanan så att resan Malmö–Stockholm kan ske på högst tre timmar och 15 minuter samt att utveckla järnvägarna som ansluter till södra stambanan. I motion F42:1–2 (Västerbottens partidistrikt) yrkas att Socialdemokraterna realiserar Norrbotniabanan enligt tidigare beslut samt att Socialdemokraterna utreder miljönyttan och förutsättningarna biltåg.

Järnvägen spelar en avgörande roll i bygget av ett grönt och konkurrenskraftigt Sverige. På längre avstånd är järnvägen ett kraftfullt verktyg för att skapa större och mer slagkraftiga arbetsmarknadsregioner. Järnvägen är även en nyckel för att bryta transportsystemets klimatpåverkan. Ur ett klimatperspektiv är det mycket angeläget av få till stånd en överflyttning av gods- och persontransporter från väg till järnväg.

Partistyrelsen anser att investeringarna i järnvägsnätet är otillräckliga. Det finns ett uppdämt behov av investeringar i ny järnvägskapacitet och det behövs kraftfulla insatser för att komma till rätta med det eftersatta underhållet av de befintliga

banorna. De totala infrastrukturinvesteringarna bör därför öka och i fördelningen mellan transportslagen bör järnvägen prioriteras. Partistyrelsen anser att det långsiktiga målet bör vara att öka järnvägens kapacitet med uppemot 50 procent. Att exakt tidsätta en sådan målsättning är dock mycket vanskligt. Hur snabbt en ny järnväg kan planeras och byggas beror till en icke obetydligt del på faktorer som i praktiken ligger utom politikens räckhåll. Det gäller inte minst längden på den fysiska planeringen. Att göra mer precisa utfästelser om när målet om 50 procents kapacitetsökning torde därför vara ogörligt.

Partistyrelsen ser höghastighetsbanor, tillsammans med andra åtgärder för att öka hastigheten på befintliga banor, som naturliga inslag i en strategi för framtidens transportsystem. Ett första steg mot höghastighetståg bör tas så fort det finns planeringsmässiga och statsfinansiella förutsättningar för detta. I socialdemokratiska riksdagsgruppens förslag till närtidssatsning 2009 och 2010 ingår följaktligen en fortsatt projektering av Ostlänken mellan Järna och Linköping.

Prioriteringsfrågor som exempelvis att prioritera dubbel- och trippelspår vid trångsektorer framför nya banor, att Banverket får i uppdrag att identifiera olika källor till driftsstörningar och åtgärda dessa samt få i uppdrag att identifiera förgreningspunkter på det järnvägsnätet som kan kompletteras med trekantsspår samt konkreta projekt som att Västlänken ska ingå i planerna för järnvägsinvesteringar de närmaste åren är av karaktären att de måste göras samlat i förhållande till andra nödvändiga investeringar i infrastrukturen och med tillgång till ett omfattande analys- och utredningsmaterial.

Partistyrelsen vill även uppmärksamma det faktum att det sällan eller aldrig finns ett motsatsförhållande investeringar i ökad kapacitet för persontrafik och godstrafikens utvecklingsmöjligheter. Större delen av det svenska järnvägssystemet består idag av kombinerade gods- och persontrafikbanor. Investeringar i sådana banor gynnar per definition både person- och godstrafiken. Även mer renodlade persontrafiksatsningar, till exempel höghastighetsbanor, är positivt för godstrafiken eftersom det frigör utrymme på de äldre banorna som kan tas i anspråk för godstrafik. Ett flertal av motionerna berör tågoperatörernas roll i det framtida järnvägssystemet och de samhälleliga kraven på dessa. I detta sammanhang bör det noteras att den borgerliga regeringen har påbörjat en omfattande förändring av SJ AB:s roll. Bolagets ensamrätt att bedriva kommersiell persontrafik på de av staten ägda och förvaltade banorna ska successivt tas bort och den 1 oktober år 2010 ska hela den svenska järnvägsmarknaden vara avreglerad. Partistyrelsen motsätter sig detta starkt och anser att SJ:s ensamrätt att bedriva kommersiell nationell tågtrafik ska behållas. För att skapa långsiktig legitimitet för ett statligt järnvägsmonopol krävs emellertid en tydligare och mer aktiv statlig styrning av SJ när det gäller till exempel gälla prisstruktur och trafikutbud. En förändring av SJ:s uppdrag får emellertid inte äventyra bolagets finansiella status och verksamheten måste därför i grunden vara kommersiellt inriktad, självfinansierad och därmed oberoende av medel från statskassan. Partistyrelsen vill påminna om att SJ AB så sent för bara några år sedan befann sig i ett mycket ansträngt ekonomiskt läge och att staten år 2003 försåg bolaget med ett betydande kapitaltillskott. Det är mot denna bakgrund man bör betrakta statens avkastningskrav på bolaget. Ett väl avvägt avkastningskrav är ett viktigt redskap för att förhindra att SJ åter hamnar i ett läge där man nödgas använda skattepengar för att rädda verksamheten.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att bifalla motionerna F33:3, F33:13, F34:3, F34:13, F35:3, F35:13, F36:3, F36:13, F37:3, F37:13, F38:3, F38:13, F39:3, F39:13, F61:4,

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet B51:4, F10:5, F23:6, F23:7, F23:8, F23:9, F24:6, F24:7, F24:8, F24:9, F25:6, F25:7, F25:8, F25:9, F26:6, F26:7, F26:8, F26:9, F27:6, F27:7, F27:8, F27:9, F28:6, F28:7, F28:8, F28:9, F29:6, F29:7, F29:8, F29:9, F31:1, F32:1, F32:2, F32:3, F32:4, F33:1, F33:4, F33:5, F33:13, F34:1, F34:4, F34:5, F35:1, F35:4, F35:5, F36:1, F36:4, F36:5, F37:1, F37:4, F37:5, F38:1, F38:4, F38:5, F39:1, F39:4, F39:5, F40:1, F40:2, F41:1, F41:2, F42:1, F42:2, F65:3.

Motion F31 Hallsbergs arbetarekommun

Säkra kommunikationer i en grön framtid

Mer gods behöver gå på järnväg, fler behöver kunna välja kollektivtrafik, vägar behöver trafikeras av fordon drivna av förnyelsebara drivmedel. Örebro län är ett logistiklän och spelar som sådant stor roll för näringsliv och invånare i hela landet. Med Hallsberg som järnvägscentra av riks betydelse och vägar som svarar för en stor del av transportflödena i landet behöver Sverige ett logistikinriktat Örebro län, för säkra kommunikationer också i en grön framtid.

Rangerbangården med Hallsbergs kombiterminal är idag en så kallad torrhamn till Göteborg. En större andel av gods- och persontransporter måste gå på järnväg om vi ska kunna skapa en hållbar framtid. Det kräver såväl snabba som uthålliga satsningar på järnväg. För att fullt ut kunna utnyttja den potential som de senaste årens investeringar i Hallsbergs rangerbangård och kombiterminal gett, är en utbyggnad av dubbelspåret mellan Hallsberg och Degerön angelägen. Men järnvägen löser inte ensamt alla transportbehov. Vägtrafiken kommer även framgent ha en stor andel av transportarbetet. Viktiga vägar i detta framtida trafiknät är E20 och E18, som båda är i stort behov av ytterligare och fortsatta investeringar. Den framtida vägtrafiken behöver vara långsiktigt hållbar, med avseende på såväl hälsa, säkerhet och miljö.

Fler resande måste kunna välja kollektiva lösningar. I detta är arbetet med Citybanan oerhört viktig. Men framförallt handlar det om att se till att redan befintlig järnväg nyttjas bättre och effektivare. Dubbelspår och trippelspår vid väl valda trångsektorer, där kapacitetstaket är nära eller nått, måste prioriteras framför att mata in mängder av nya pengar i helt nya sträckningar. Det är effektivare och billigare investeringar för snabbare transporter för både gods och människor och som i överskådlig framtid kan korta res- och transporttider.

Vi kan inte ta oss an framtiden utan att tillse att fordonen som trafikerar våra vägar drivs med förnyelsebara drivmedel. De senaste årens utveckling av motorer och fordon som helt eller delvis använder förnyelsebara drivmedel är positiv, men går ännu för långsamt. En avgörande förutsättning är att tillgång på förnyelsebara drivmedel säkras. Producenter av dessa måste på olika sätt stödjas och tillgänglighet i form av tankställen måste finnas i hela landet.

Med anledning av ovanstående yrkas:

- F31:1 att dubbelspår och trippelspår vid trångsektorer prioriteras framför nya banor,
- F31:2 att vägar och järnvägar genom Hallsberg och Örebro län särskilt beaktas för effektiva och säkra kommunikationer i en grön och hållbar framtid,
- F31:3 att investeringar i vägar paras med investeringar för fordon som drivs med förnyelsebara drivmedel,
- F31:4 att tillgänglighet av förnyelsebara drivmedel säkras genom stöd till producenter och tankställen som tillhandahåller dessa.

Magnus Fahlström och Jonny Gustafsson

Hallsbergs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F32 Hudiksvalls arbetarekommun

Behov av förändrat direktiv till SJ

Tågresor billigare än bilresor i klimatförändringens tidevarv

Trafik och transporter står för största andelen av växtgasutsläppen globalt. I Sverige, som är ett stort land med mycket glesbygd, ses den egna bilen som något av en helig ko – särskilt utanför storstäderna. Tåg betraktas med visst förakt och det hävdas bestämt att tågförseeningar är legio. Men även för den som vill resa med tåg är biljettpriset i dag oftast fullständigt avskräckande.

En resande från Hudiksvall till Stockholm kör billigare ensam i egen bil än om man åker tåg till reguljärpris. Detta är ett förvånande missförhållande i ett så modernt och miljömedvetet land som Sverige!

De reducerade priser som erbjuds resenärer på SJ är ofta förknippade med så mycket problem (långtidsplanerade resor, alternativt stressfullt och tidsödande och närmast chanslöst deltagande på nätauktion på fåtal biljetter) att de i praktiken är omöjliga att utnyttja för majoriteten av människor i aktiva åldrar.

SJ ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Näringsdepartementet. Företag med statligt ägande delas in i två grupper – de som verkar under marknadsmässiga villkor och krav respektive de som primärt har särskilda samhällsintressen att infria. SJ tillhör kategorin som verkar under marknadsmässiga villkor och krav.

Ägarens, det vill säga statens, vision och mål är att SJ ska vara ett modernt reseföretag som i alla avseenden och uthålligt agerar affärsmässigt och kommersiellt (Näringsutskottets betänkande 2002/03:NU13, regeringens proposition 2002/03:86). Ägarens långsiktiga finansiella målsättning för SJ är en soliditet på 30 procent och en avkastning på eget kapital uppgående till 10 procent. De ekonomiska målen ska vara av långsiktig karaktär och därmed gälla över tid. På kortare sikt, exempelvis beroende på konjunktursvängningar, kan utfallet således vara högre eller lägre än given målnivå utan att ägaren därmed anser att målen över- eller underskrids.

SJ:s utdelningspolicy är att ordinarie utdelning ska uppgå till en tredjedel av årets vinst efter det att soliditetsmålet har uppnåtts.

Riksdagens inflytande över SJ:s prispolitik

Riksdagen har formell makt över all statlig egendom. Riksdagen kan tillkännage som sin mening att regeringen ändrar sina instruktioner till SJ AB. Detta kan ske antingen genom att det förs in förändringar i bolagsordningen eller att regeringen via styrelsen i SJ AB ger instruktion till verkställande direktör om att förändra prisstrukturen. En förändring av

SJ:s prispolitik kan även kräva att de övergripande finansiella målsättningarna för bolaget förändras.

Kongrssen föreslås besluta:

- F32:1 att fastställa som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av att göra tågresor billigare än bilresor,
- F32:2 att fastställa partiets riktlinjer beträffande behovet av en förändring av riksdagens uppdrag till SJ,
- F32:3 att sådan förändring ska innebära att uppdraget till SJ inte längre ska avse marknadsmässiga villkor utan primärt särskilda samhällsintressen, nämligen minskat utsläpp av växthusgaser jämte bibehållen rörlighet för människor i hela landet,
- F32:4 att syftet med det förändrade uppdraget är en prispolitik som alltid konkurrerar med alternativet att resa med egen bil (1-2 passagerare), vilket också ska gå att utläsa på SJ:s webbsida (kalkylerad jämförelsekostnad för resa med egen standardbil ska sålunda anges vid sidan om biljettkostnaden på SJ:s webbsida, vid varje sökt tågresa).

Lena Lindberg

Hudiksvalls arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F33 Sörmlands partidistrikt

Hållbara transporter

En stor del av vårt transportsystem är uppbyggt under mitten av 1900-talet när bilen var lösningen och när få reflekterade över miljö- och klimatproblem. De investeringar som vi gjort i vår infrastruktur under senare år är mycket små i förhållande till de som gjordes då. Under samma tid avvecklades många järnvägar och ytterst lite återinvesterades för att upprätthålla eller utveckla järnvägstrafiken. Trots en delvis förändrad inställning under det senaste decenniet är det den tidens prioriteringar som styr hur dagens transportsystem ser ut. Om vi på allvar ska kunna ställa om vårt transportsystem så måste vi förändra det i grunden.

Bilen står inför stora förändringar. Efter 100 år av förbränningsmotorer och fossila bränslen tror inte ens bilindustrin att det är framtiden. Vi kommer att få se en snabb utveckling för elfordon, hybridfordon och alternativa bränslen – en utveckling som är bra och nödvändig. Men samtidigt som bilen kommer att bli betydligt miljövänligare så kommer flera grundläggande miljöproblem att kvarstå. Den kommer fortfarande att orsaka buller, trängsel, olyckor och förbruka mycket energi i förhållande till den mängd passagerare eller gods den transporterar. Bilen kommer dessutom mycket marginellt kunna bidra till ytterligare regionförstoring. Förutsättningarna för att öka kapaciteten på fordonen eller hastigheterna i vägsystemet är små. Det betyder inte att bilen inte kommer att spela en viktig roll. Bilen kommer att vara en viktig del i framtidens transportsystem men den kan inte som i dag vara normen. Vi behöver ett nytt transportsystem i grunden. Vi måste skapa ett transportsystem som i mycket högre grad bygger på kollektiva färdmedel och på spårbunden trafik.

Det finns en stor potential i att korta restiden i tågsystem för höga hastigheter mellan våra storstäder, den så kallade nordiska triangeln. Söder om Sundsvall borde tåget kunna konkurrera ut flyget mellan alla större städer och till Oslo och Köpenhamn samt vidare till Hamburgregionen. På köpet får vi bättre förutsättningar för en storregional trafik som

kan bidra till nästa steg i regionförstoringen och som kan bli ett snabbare och bekvämare alternativ till bilen. Det är i den storregionala trafiken som vi kunnat se en nästan explosionsartad utveckling de senaste åren. Människor bor, reser och jobbar över länsgränser på ett helt nytt sätt. Det har skapat förutsättningar för en starkare tillväxt och en större konkurrenskraft för ett relativt glesbefolkat land som Sverige. Men det har också sprängt alla kapacitetsgränser i våra järnvägssystem. Redan i dag finns det en större efterfrågan än vad det finns kapacitet. Flera viktiga investeringar har gjorts och kommer att göras men det är väldigt lite i förhållande till de krav som finns i dag och ännu mindre i förhållande till den dag då flera av dessa kommer att stå klara. Redan i dag så är situationen akut i alla våra storstadsregioner och problematisk runt många av våra större städer. På allt fler platser ser man möjlighet att ersätta en konkurrenssvag regional busstrafik med tåg. Man ser möjlighet att ta i bruk järnvägar som inte använts på många år eller att återuppbygga järnvägar som rivits upp. Vi behöver en ny satsning för att bygga upp en modern järnvägstrafik.

Också godstrafiken dras med stora kapacitetsproblem. På många sträckningar ska snabbgående passagerartrafik samsas med tunga godståg. Det skapar inte bara problem för passagerartrafiken utan också för godstrafiken. Efterfrågan efter gods på järnväg har ökat drastiskt och också här är kapaciteten begränsningen för att kunna ställa om många långtradartransporter till tåg. Den del av järnvägstrafiken som ökat snabbast är kombitrafiken. För inte så många år sedan lades många kombiterminaler ner. En nyligen genomförd statlig utredning talar om ett behov av en nationell infrastruktur av godsterminaler och pekar ut ett antal lägen i Sverige som strategiska. Att dessa lägen är strategiska är säkert fortfarande sant. I övrigt hade tiden sprungit ifrån utredningen redan när den var klar. Vi ser en utveckling av kombitrafiken till alla större centralorter och ser hur tågtrafiken med godspendlar klarar att konkurrera med lastbilstrafiken både när det gäller pris, tid och kvalitet. Vi ser en reell möjlighet att skapa en modern godstrafik på järnväg om man höjer kapaciteten i järnvägssystemet och utvecklar kombitrafiken.

Kollektivtrafiken i våra städer har i de flesta av våra större städer inte utvecklats på ett sätt som skapar förutsättningar att konkurrera ut biltrafiken. I stället har bilarna fått ta en allt större del av utrymmet i våra städer. Utrymmena för bilar har ökat på bekostnad av utrymmena för människor och grönytor. Gröna gårdar, torg och gator har blivit parkeringsplatser i stället för mötesplatser. På många håll har man rivit delar av våra städer för att komma fram med storskaliga trafiklösningar. Vi behöver en politik för städer som sätter människan i första rummet och för att klara det behöver vi ett nytt transportsystem i våra städer. De flesta av Sveriges städer har inte ekonomi att klara att bygga upp ett transportsystem. Dagens system som i huvudsak är uppbyggt efter bilen som norm byggdes under en tid då kommunerna många gånger fick nära 100 procent i bidrag från staten till investeringarna. Nu när vi behöver det systemet finns mycket få bidrag och i stället diskuterar många hur kommunerna ska bidra till nationella investeringar. På många håll i världen byggs det upp nya moderna transportsystem med effektiv busstrafik, spårvagnstrafik och till och med tunnelbana som är långt mycket längre fram än dagens system. Vi behöver en nationell överenskommelse med finansiering från både staten och kommunerna för att bygga upp effektiva kollektivtrafiksystem i våra städer.

Just nu är behoven större än på mycket länge, men möjligheterna och förutsättningarna är också mycket bättre. Vi vet vad som behöver göras, vi vet att det är möjligt och vi vet att det går att lägga grunden för en hållbar utveckling och en ökad tillväxt genom att göra miljökloka investeringar i vårt transportsystem. Mitt uppe i lågkonjunkturen och finanskrisen kanske det till och med är nödvändigt – inte bara för att vända utvecklingen utan för att vi ska stå starkare när vi kommer ur den. Transporterna står för en stor andel

av vår miljö- och klimatpåverkan. Det är dessutom den påverkan som visat sig svårast att vända. Det är hög tid att göra en nationell satsning på ett hållbart transportsystem.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar vi på:

- F33:1 att det görs en stor satsning på att bygga ut kapaciteten i järnvägssystem i enlighet med motionens intentioner,
- F33:2 att statens infrastrukturinvesteringar ökar så att Sveriges investeringsvolym minst ligger i nivå med EU-snittet,
- F33:3 att underhållet av det befintliga järnvägssystemet säkerställs,
- F33:4 att vi före 2020 ska ha snabbtåg mellan alla storstäder och till Oslo och Köpenhamn,
- F33:5 att kapaciteten i de storregionala järnvägssystemen byggs ut så att den motsvarar efterfrågan senast 2020,
- F33:6 att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem,
- F33:7 att alla kommuner ges rätt att införa trängselavgifter och att själva disponera hur dessa intäkter används,
- F33:8 att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad,
- F33:9 att riksdagen ska kunna peka ut infrastrukturinvesteringar som riksintressen och i dessa fall begränsa det kommunala vetot,
- F33:10 att plan- och bygglagen förändras så att detaljplaner ska säkerställa att kollektivtrafikens behov beaktas,
- F33:11 att klimatvinster får en ökad tyngd i miljöbalken i förhållande till lokal miljöpåverkan,
- F33:12 att möjligheten till lånefinansiering och andra upphandlingsformer ökar,
- F33:13 att Sverige ska etablera ett höghastighetstågssystem.

Sörmlands partidistrikt

Motion F34

Stockholms läns partidistrikt

Hållbara transporter

En stor del av vårt transportsystem är uppbyggt under mitten av 1900-talet när bilen var lösningen och när få reflekterade över miljö- och klimatproblem. De investeringar som vi gjort i vår infrastruktur under senare år är mycket små i förhållande till de som gjordes då. Under samma tid avvecklades många järnvägar och ytterst lite återinvesterades för att upprätthålla eller utveckla järnvägstrafiken. Trots en delvis förändrad inställning under det senaste decenniet är det den tidens prioriteringar som styr hur dagens transportsystem ser ut. Om vi på allvar ska kunna ställa om vårt transportsystem så måste vi förändra det i grunden.

Bilen står inför stora förändringar. Efter 100 år av förbränningsmotorer och fossila bränslen tror inte ens bilindustrin att det är framtiden. Vi kommer att få se en snabb utveckling för elfordon, hybridfordon och alternativa bränslen – en utveckling som är bra och nödvändig. Men samtidigt som bilen kommer att bli betydligt miljövänligare så kommer flera grundläggande miljöproblem att kvarstå. Den kommer fortfarande att

orsaka buller, trängsel, olyckor och förbruka mycket energi i förhållande till den mängd passagerare eller gods den transporterar. Bilen kommer dessutom mycket marginellt kunna bidra till ytterligare regionförstoring. Förutsättningarna för att öka kapaciteten på fordonen eller hastigheterna i vägsystemet är små. Det betyder inte att bilen inte kommer att spela en viktig roll. Bilen kommer att vara en viktig del i framtidens transportsystem men den kan inte som i dag vara normen. Vi behöver ett nytt transportsystem i grunden. Vi måste skapa ett transportsystem som i mycket högre grad bygger på kollektiva färdmedel och på spårbunden trafik.

Det finns en stor potential i att korta restiden i tågsystem för höga hastigheter mellan våra storstäder, den så kallade nordiska triangeln. Söder om Sundsvall borde tåget kunna konkurrera ut flyget mellan alla större städer och till Oslo och Köpenhamn samt vidare till Hamburgregionen. På köpet får vi bättre förutsättningar för en storregional trafik som kan bidra till nästa steg i regionförstoringen och som kan bli ett snabbare och bekvämare alternativ till bilen. Det är i den storregionala trafiken som vi kunnat se en nästan explosionsartad utveckling de senaste åren. Människor bor, reser och jobbar över länsgränser på ett helt nytt sätt. Det har skapat förutsättningar för en starkare tillväxt och en större konkurrenskraft för ett relativt glesbefolkat land som Sverige. Men det har också sprängt alla kapacitetsgränser i våra järnvägssystem. Redan i dag finns det en större efterfrågan än vad det finns kapacitet. Flera viktiga investeringar har gjorts och kommer att göras men det är väldigt lite i förhållande till de krav som finns i dag och ännu mindre i förhållande till den dag då flera av dessa kommer att stå klara. Redan i dag så är situationen akut i alla våra storstadsregioner och problematisk runt många av våra större städer. På allt fler platser ser man möjlighet att ersätta en konkurrenssvag regional busstrafik med tåg. Man ser möjlighet att ta i bruk järnvägar som inte använts på många år eller att återuppbygga järnvägar som rivits upp. Vi behöver en ny satsning för att bygga upp en modern järnvägstrafik.

Också godstrafiken dras med stora kapacitetsproblem. På många sträckningar ska snabbgående passagerartrafik samsas med tunga godståg. Det skapar inte bara problem för passagerartrafiken utan också för godstrafiken. Efterfrågan efter gods på järnväg har ökat drastiskt och också här är kapaciteten begränsningen för att kunna ställa om många långtradartransporter till tåg. Den del av järnvägstrafiken som ökat snabbast är kombitrafiken. För inte så många år sedan lades många kombiterminaler ner. En nyligen genomförd statlig utredning talar om ett behov av en nationell infrastruktur av godsterminaler och pekar ut ett antal lägen i Sverige som strategiska. Att dessa lägen är strategiska är säkert fortfarande sant. I övrigt hade tiden sprungit ifrån utredningen redan när den var klar. Vi ser en utveckling av kombitrafiken till alla större centralorter och ser hur tågtrafiken med godspendlar klarar att konkurrera med lastbilstrafiken både när det gäller pris, tid och kvalitet. Vi ser en reell möjlighet att skapa en modern godstrafik på järnväg om man höjer kapaciteten i järnvägssystemet och utvecklar kombitrafiken.

Kollektivtrafiken i våra städer har i de flesta av våra större städer inte utvecklats på ett sätt som skapar förutsättningar att konkurrera ut biltrafiken. I stället har bilarna fått ta en allt större del av utrymmet i våra städer. Utrymmena för bilar har ökat på bekostnad av utrymmena för människor och grönytor. Gröna gårdar, torg och gator har blivit parkeringsplatser i stället för mötesplatser. På många håll har man rivit delar av våra städer för att komma fram med storskaliga trafiklösningar. Vi behöver en politik för städer som sätter människan i första rummet och för att klara det behöver vi ett nytt transportsystem i våra städer. De flesta av Sveriges städer har inte ekonomi att klara att bygga upp ett transportsystem. Dagens system som i huvudsak är uppbyggt efter bilen som norm byggdes under en tid då kommunerna många gånger fick nära 100 procent i bidrag från

staten till investeringarna. Nu när vi behöver det systemet finns mycket få bidrag och i stället diskuterar många hur kommunerna ska bidra till nationella investeringar. På många håll i världen byggs det upp nya moderna transportsystem med effektiv busstrafik, spårvagnstrafik och till och med tunnelbana som är långt mycket längre fram än dagens system. Vi behöver en nationell överenskommelse med finansiering från både staten och kommunerna för att bygga upp effektiva kollektivtrafiksystem i våra städer.

Just nu är behoven större än på mycket länge, men möjligheterna och förutsättningarna är också mycket bättre. Vi vet vad som behöver göras, vi vet att det är möjligt och vi vet att det går att lägga grunden för en hållbar utveckling och en ökad tillväxt genom att göra miljökloka investeringar i vårt transportsystem. Mitt uppe i lågkonjunkturen och finanskrisen kanske det till och med är nödvändigt – inte bara för att vända utvecklingen utan för att vi ska stå starkare när vi kommer ur den. Transporterna står för en stor andel av vår miljö- och klimatpåverkan. Det är dessutom den påverkan som visat sig svårast att vända. Det är hög tid att göra en nationell satsning på ett hållbart transportsystem.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar vi på:

- F34:1 att det görs en stor satsning på att bygga ut kapaciteten i järnvägssystem i enlighet med motionens intentioner,
- F34:2 att statens infrastrukturinvesteringar ökar så att Sveriges investeringsvolym minst ligger i nivå med EU-snittet,
- F34:3 att underhållet av det befintliga järnvägssystemet säkerställs,
- F34:4 att vi före 2020 ska ha snabbtåg mellan alla storstäder och till Oslo och Köpenhamn,
- F34:5 att kapaciteten i de storregionala järnvägssystemen byggs ut så att den motsvarar efterfrågan senast 2020,
- F34:6 att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem,
- F34:7 att alla kommuner ges rätt att införa trängselavgifter och att själva disponera hur dessa intäkter används,
- F34:8 att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad,
- F34:9 att riksdagen ska kunna peka ut infrastrukturinvesteringar som riksintressen och i dessa fall begränsa det kommunala vetot,
- F34:10 att plan- och bygglagen förändras så att detaljplaner ska säkerställa att kollektivtrafikens behov beaktas,
- F34:11 att klimatvinster får en ökad tyngd i miljöbalken i förhållande till lokal miljöpåverkan,
- F34:12 att möjligheten till lånefinansiering och andra upphandlingsformer ökar,
- F34:13 att Sverige ska etablera ett höghastighetstågssystem.

Stockholms läns partidistrikt

Motion F35

Uppsala läns partidistrikt

Hållbara transporter

En stor del av vårt transportsystem är uppbyggt under mitten av 1900-talet när bilen var lösningen och när få reflekterade över miljö- och klimatproblem. De investeringar som vi gjort i vår infrastruktur under senare år är mycket små i förhållande till de som gjordes då. Under samma tid avvecklades många järnvägar och ytterst lite återinvesterades för att upprätthålla eller utveckla järnvägstrafiken. Trots en delvis förändrad inställning under det senaste decenniet är det den tidens prioriteringar som styr hur dagens transportsystem ser ut. Om vi på allvar ska kunna ställa om vårt transportsystem så måste vi förändra det i grunden.

Bilen står inför stora förändringar. Efter 100 år av förbränningsmotorer och fossila bränslen tror inte ens bilindustrin att det är framtiden. Vi kommer att få se en snabb utveckling för elfordon, hybridfordon och alternativa bränslen – en utveckling som är bra och nödvändig. Men samtidigt som bilen kommer att bli betydligt miljövänligare så kommer flera grundläggande miljöproblem att kvarstå. Den kommer fortfarande att orsaka buller, trängsel, olyckor och förbruka mycket energi i förhållande till den mängd passagerare eller gods den transporterar. Bilen kommer dessutom mycket marginellt kunna bidra till ytterligare regionförstoring. Förutsättningarna för att öka kapaciteten på fordonen eller hastigheterna i vägsystemet är små. Det betyder inte att bilen inte kommer att spela en viktig roll. Bilen kommer att vara en viktig del i framtidens transportsystem men den kan inte som i dag vara normen. Vi behöver ett nytt transportsystem i grunden. Vi måste skapa ett transportsystem som i mycket högre grad bygger på kollektiva färdmedel och på spårbunden trafik.

Det finns en stor potential i att korta restiden i tågsystem för höga hastigheter mellan våra storstäder, den så kallade nordiska triangeln. Söder om Sundsvall borde tåget kunna konkurrera ut flyget mellan alla större städer och till Oslo och Köpenhamn samt vidare till Hamburgregionen. På köpet får vi bättre förutsättningar för en storregional trafik som kan bidra till nästa steg i regionförstoringen och som kan bli ett snabbare och bekvämare alternativ till bilen. Det är i den storregionala trafiken som vi kunnat se en nästan explosionsartad utveckling de senaste åren. Människor bor, reser och jobbar över länsgränser på ett helt nytt sätt. Det har skapat förutsättningar för en starkare tillväxt och en större konkurrenskraft för ett relativt glesbefolkat land som Sverige. Men det har också sprängt alla kapacitetsgränser i våra järnvägssystem. Redan i dag finns det en större efterfrågan än vad det finns kapacitet. Flera viktiga investeringar har gjorts och kommer att göras men det är väldigt lite i förhållande till de krav som finns i dag och ännu mindre i förhållande till den dag då flera av dessa kommer att stå klara. Redan i dag så är situationen akut i alla våra storstadsregioner och problematisk runt många av våra större städer. På allt fler platser ser man möjlighet att ersätta en konkurrenssvag regional busstrafik med tåg. Man ser möjlighet att ta i bruk järnvägar som inte använts på många år eller att återuppbygga järnvägar som rivits upp. Vi behöver en ny satsning för att bygga upp en modern järnvägstrafik.

Också godstrafiken dras med stora kapacitetsproblem. På många sträckningar ska snabbgående passagerartrafik samsas med tunga godståg. Det skapar inte bara problem för passagerartrafiken utan också för godstrafiken. Efterfrågan efter gods på järnväg har ökat drastiskt och också här är kapaciteten begränsningen för att kunna ställa om många långtradartransporter till tåg. Den del av järnvägstrafiken som ökat snabbast är kombitrafiken. För inte så många år sedan lades många kombiterminaler ner. En nyligen genomförd

statlig utredning talar om ett behov av en nationell infrastruktur av godsterminaler och pekar ut ett antal lägen i Sverige som strategiska. Att dessa lägen är strategiska är säkert fortfarande sant. I övrigt hade tiden sprungit ifrån utredningen redan när den var klar. Vi ser en utveckling av kombitrafiken till alla större centralorter och ser hur tågtrafiken med godspendlar klarar att konkurrera med lastbilstrafiken både när det gäller pris, tid och kvalitet. Vi ser en reell möjlighet att skapa en modern godstrafik på järnväg om man höjer kapaciteten i järnvägssystemet och utvecklar kombitrafiken.

Kollektivtrafiken i våra städer har i de flesta av våra större städer inte utvecklats på ett sätt som skapar förutsättningar att konkurrera ut biltrafiken. I stället har bilarna fått ta en allt större del av utrymmet i våra städer. Utrymmena för bilar har ökat på bekostnad av utrymmena för människor och grönytor. Gröna gårdar, torg och gator har blivit parkeringsplatser i stället för mötesplatser. På många håll har man rivit delar av våra städer för att komma fram med storskaliga trafiklösningar. Vi behöver en politik för städer som sätter människan i första rummet och för att klara det behöver vi ett nytt transportsystem i våra städer. De flesta av Sveriges städer har inte ekonomi att klara att bygga upp ett transportsystem. Dagens system som i huvudsak är uppbyggt efter bilen som norm byggdes under en tid då kommunerna många gånger fick nära 100 procent i bidrag från staten till investeringarna. Nu när vi behöver det systemet finns mycket få bidrag och i stället diskuterar många hur kommunerna ska bidra till nationella investeringar. På många håll i världen byggs det upp nya moderna transportsystem med effektiv busstrafik, spårvagnstrafik och till och med tunnelbana som är långt mycket längre fram än dagens system. Vi behöver en nationell överenskommelse med finansiering från både staten och kommunerna för att bygga upp effektiva kollektivtrafiksystem i våra städer.

Just nu är behoven större än på mycket länge, men möjligheterna och förutsättningarna är också mycket bättre. Vi vet vad som behöver göras, vi vet att det är möjligt och vi vet att det går att lägga grunden för en hållbar utveckling och en ökad tillväxt genom att göra miljökloka investeringar i vårt transportsystem. Mitt uppe i lågkonjunkturen och finanskrisen kanske det till och med är nödvändigt – inte bara för att vända utvecklingen utan för att vi ska stå starkare när vi kommer ur den. Transporterna står för en stor andel av vår miljö- och klimatpåverkan. Det är dessutom den påverkan som visat sig svårast att vända. Det är hög tid att göra en nationell satsning på ett hållbart transportsystem.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar vi på:

- F35:1 att det görs en stor satsning på att bygga ut kapaciteten i järnvägssystem i enlighet med motionens intentioner,
- F35:2 att statens infrastrukturinvesteringar ökar så att Sveriges investeringsvolym minst ligger i nivå med EU-snittet,
- F35:3 att underhållet av det befintliga järnvägssystemet säkerställs,
- F35:4 att vi före 2020 ska ha snabbtåg mellan alla storstäder och till Oslo och Köpenhamn,
- F35:5 att kapaciteten i de storregionala järnvägssystemen byggs ut så att den motsvarar efterfrågan senast 2020,
- F35:6 att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem,
- F35:7 att alla kommuner ges rätt att införa trängselavgifter och att själva disponera hur dessa intäkter används,

- F35:8 att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad,
- F35:9 att riksdagen ska kunna peka ut infrastrukturinvesteringar som riksintressen och i dessa fall begränsa det kommunala vetot
- F35:10 att plan- och bygglagen förändras så att detaljplaner ska säkerställa att kollektivtrafikens behov beaktas,
- F35:11 att klimatvinster får en ökad tyngd i miljöbalken i förhållande till lokal miljöpåverkan,
- F35:12 att möjligheten till lånefinansiering och andra upphandlingsformer ökar,
- F35:13 att Sverige ska etablera ett höghastighetstågssystem.
- Uppsala partidistrikt

Motion F36

Västmanlands partidistrikt

Hållbara transporter

En stor del av vårt transportsystem är uppbyggt under mitten av 1900-talet när bilen var lösningen och när få reflekterade över miljö- och klimatproblem. De investeringar som vi gjort i vår infrastruktur under senare år är mycket små i förhållande till de som gjordes då. Under samma tid avvecklades många järnvägar och ytterst lite återinvesterades för att upprätthålla eller utveckla järnvägstrafiken. Trots en delvis förändrad inställning under det senaste decenniet är det den tidens prioriteringar som styr hur dagens transportsystem ser ut. Om vi på allvar ska kunna ställa om vårt transportsystem så måste vi förändra det i grunden.

Bilen står inför stora förändringar. Efter 100 år av förbränningsmotorer och fossila bränslen tror inte ens bilindustrin att det är framtiden. Vi kommer att få se en snabb utveckling för elfordon, hybridfordon och alternativa bränslen – en utveckling som är bra och nödvändig. Men samtidigt som bilen kommer att bli betydligt miljövänligare så kommer flera grundläggande miljöproblem att kvarstå. Den kommer fortfarande att orsaka buller, trängsel, olyckor och förbruka mycket energi i förhållande till den mängd passagerare eller gods den transporterar. Bilen kommer dessutom mycket marginellt kunna bidra till ytterligare regionförstoring. Förutsättningarna för att öka kapaciteten på fordonen eller hastigheterna i vägsystemet är små. Det betyder inte att bilen inte kommer att spela en viktig roll. Bilen kommer att vara en viktig del i framtidens transportsystem men den kan inte som i dag vara normen. Vi behöver ett nytt transportsystem i grunden. Vi måste skapa ett transportsystem som i mycket högre grad bygger på kollektiva färdmedel och på spårbunden trafik.

Det finns en stor potential i att korta restiden i tågssystem för höga hastigheter mellan våra storstäder, den så kallade nordiska triangeln. Söder om Sundsvall borde tåget kunna konkurrera ut flyget mellan alla större städer och till Oslo och Köpenhamn samt vidare till Hamburgregionen. På köpet får vi bättre förutsättningar för en storregional trafik som kan bidra till nästa steg i regionförstoringen och som kan bli ett snabbare och bekvämare alternativ till bilen. Det är i den storregionala trafiken som vi kunnat se en nästan explosionsartad utveckling de senaste åren. Människor bor, reser och jobbar över länsgränser på ett helt nytt sätt. Det har skapat förutsättningar för en starkare tillväxt och en större konkurrenskraft för ett relativt glesbefolkat land som Sverige. Men det har också sprängt alla kapacitetsgränser i våra järnvägssystem. Redan i dag finns det en större efterfrågan än

vad det finns kapacitet. Flera viktiga investeringar har gjorts och kommer att göras men det är väldigt lite i förhållande till de krav som finns i dag och ännu mindre i förhållande till den dag då flera av dessa kommer att stå klara. Redan i dag så är situationen akut i alla våra storstadsregioner och problematisk runt många av våra större städer. På allt fler platser ser man möjlighet att ersätta en konkurrenssvag regional busstrafik med tåg. Man ser möjlighet att ta i bruk järnvägar som inte använts på många år eller att återuppbygga järnvägar som rivits upp. Vi behöver en ny storsatsning för att bygga upp en modern järnvägstrafik.

Också godstrafiken dras med stora kapacitetsproblem. På många sträckningar ska snabbgående passagerartrafik samsas med tunga godståg. Det skapar inte bara problem för passagerartrafiken utan också för godstrafiken. Efterfrågan efter gods på järnväg har ökat drastiskt och också här är kapaciteten begränsningen för att kunna ställa om många långtradartransporter till tåg. Den del av järnvägstrafiken som ökat snabbast är kombitrafiken. För inte så många år sedan lades många kombiterminaler ner. En nyligen genomförd statlig utredning talar om ett behov av en nationell infrastruktur av godsterminaler och pekar ut ett antal lägen i Sverige som strategiska. Att dessa lägen är strategiska är säkert fortfarande sant. I övrigt hade tiden sprungit ifrån utredningen redan när den var klar. Vi ser en utveckling av kombitrafiken till alla större centralorter och ser hur tågtrafiken med godspendlar klarar att konkurrera med lastbilstrafiken både när det gäller pris, tid och kvalitet. Vi ser en reell möjlighet att skapa en modern godstrafik på järnväg om man höjer kapaciteten i järnvägssystemet och utvecklar kombitrafiken.

Kollektivtrafiken i våra städer har i de flesta av våra större städer inte utvecklats på ett sätt som skapar förutsättningar att konkurrera ut biltrafiken. I stället har bilarna fått ta en allt större del av utrymmet i våra städer. Utrymmena för bilar har ökat på bekostnad av utrymmena för människor och grönytor. Gröna gårdar, torg och gator har blivit parkeringsplatser i stället för mötesplatser. På många håll har man rivit delar av våra städer för att komma fram med storskaliga trafiklösningar. Vi behöver en politik för städer som sätter människan i första rummet och för att klara det behöver vi ett nytt transportsystem i våra städer. De flesta av Sveriges städer har inte ekonomi att klara att bygga upp ett transportsystem. Dagens system som i huvudsak är uppbyggt efter bilen som norm byggdes under en tid då kommunerna många gånger fick nära 100 procent i bidrag från staten till investeringarna. Nu när vi behöver det systemet finns mycket få bidrag och i stället diskuterar många hur kommunerna ska bidra till nationella investeringar. På många håll i världen byggs det upp nya moderna transportsystem med effektiv busstrafik, spårvagnstrafik och till och med tunnelbana som är långt mycket längre fram än dagens system. Vi behöver en nationell överenskommelse med finansiering från både staten och kommunerna för att bygga upp effektiva kollektivtrafiksystem i våra städer.

Just nu är behoven större än på mycket länge, men möjligheterna och förutsättningarna är också mycket bättre. Vi vet vad som behöver göras, vi vet att det är möjligt och vi vet att det går att lägga grunden för en hållbar utveckling och en ökad tillväxt genom att göra miljökloka investeringar i vårt transportsystem. Mitt uppe i lågkonjunkturen och finanskrisen kanske det till och med är nödvändigt – inte bara för att vända utvecklingen utan för att vi ska stå starkare när vi kommer ur den. Transporterna står för en stor andel av vår miljö- och klimatpåverkan. Det är dessutom den påverkan som visat sig svårast att vända. Det är hög tid att göra en nationell storsatsning på ett hållbart transportsystem.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar vi på:

- F36:1 att det görs en stor satsning på att bygga ut kapaciteten i järnvägssystem i enlighet med motionens intentioner,
- F36:2 att statens infrastrukturinvesteringar ökar så att Sveriges investeringsvolym minst ligger i nivå med EU-snittet,
- F36:3 att underhållet av det befintliga järnvägssystemet säkerställs,
- F36:4 att vi före 2020 ska ha snabbtåg mellan alla storstäder och till Oslo och Köpenhamn,
- F36:5 att kapaciteten i de storregionala järnvägssystemen byggs ut så att den motsvarar efterfrågan senast 2020,
- F36:6 att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem,
- F36:7 att alla kommuner ges rätt att införa trängselavgifter och att själva disponera hur dessa intäkter används,
- F36:8 att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad,
- F36:9 att riksdagen ska kunna peka ut infrastrukturinvesteringar som riksintressen och i dessa fall begränsa det kommunala vetot,
- F36:10 att plan- och bygglagen förändras så att detaljplaner ska säkerställa att kollektivtrafikens behov beaktas,
- F36:11 att klimatvinster får en ökad tyngd i miljöbalken i förhållande till lokal miljöpåverkan,
- F36:12 att möjligheten till lånefinansiering och andra upphandlingsformer ökar,
- F36:13 att Sverige ska etablera ett höghastighetstågssystem.

Västmanlands partidistrikt

Motion F37

Örebro läns partidistrikt

Hållbara transporter

En stor del av vårt transportsystem är uppbyggt under mitten av 1900-talet när bilen var lösningen och när få reflekterade över miljö- och klimatproblem. De investeringar som vi gjort i vår infrastruktur under senare år är mycket små i förhållande till de som gjordes då. Under samma tid avvecklades många järnvägar och ytterst lite återinvesterades för att upprätthålla eller utveckla järnvägstrafiken. Trots en delvis förändrad inställning under det senaste decenniet är det den tidens prioriteringar som styr hur dagens transportsystem ser ut. Om vi på allvar ska kunna ställa om vårt transportsystem så måste vi förändra det i grunden.

Bilen står inför stora förändringar. Efter 100 år av förbränningsmotorer och fossila bränslen tror inte ens bilindustrin att det är framtiden. Vi kommer att få se en snabb utveckling för elfordon, hybridfordon och alternativa bränslen – en utveckling som är bra och nödvändig. Men samtidigt som bilen kommer att bli betydligt miljövänligare så kommer flera grundläggande miljöproblem att kvarstå. Den kommer fortfarande att orsaka buller, trängsel, olyckor och förbruka mycket energi i förhållande till den mängd passagerare eller gods den transporterar. Bilen kommer dessutom mycket marginellt kunna

bidra till ytterligare regionförstoring. Förutsättningarna för att öka kapaciteten på fordonen eller hastigheterna i vägsystemet är små. Det betyder inte att bilen inte kommer att spela en viktig roll. Bilen kommer att vara en viktig del i framtidens transportsystem men den kan inte som i dag vara normen. Vi behöver ett nytt transportsystem i grunden. Vi måste skapa ett transportsystem som i mycket högre grad bygger på kollektiva färdmedel och på spårbunden trafik.

Det finns en stor potential i att korta restiden i tågssystem för höga hastigheter mellan våra storstäder, den så kallade nordiska triangeln. Söder om Sundsvall borde tåget kunna konkurrera ut flyget mellan alla större städer och till Oslo och Köpenhamn samt vidare till Hamburgregionen. På köpet får vi bättre förutsättningar för en storregional trafik som kan bidra till nästa steg i regionförstoringen och som kan bli ett snabbare och bekvämare alternativ till bilen. Det är i den storregionala trafiken som vi kunnat se en nästan explosionsartad utveckling de senaste åren. Människor bor, reser och jobbar över länsgränser på ett helt nytt sätt. Det har skapat förutsättningar för en starkare tillväxt och en större konkurrenskraft för ett relativt glesbefolkat land som Sverige. Men det har också sprängt alla kapacitetsgränser i våra järnvägssystem. Redan i dag finns det en större efterfrågan än vad det finns kapacitet. Flera viktiga investeringar har gjorts och kommer att göras men det är väldigt lite i förhållande till de krav som finns i dag och ännu mindre i förhållande till den dag då flera av dessa kommer att stå klara. Redan i dag så är situationen akut i alla våra storstadsregioner och problematisk runt många av våra större städer. På allt fler platser ser man möjlighet att ersätta en konkurrenssvag regional busstrafik med tåg. Man ser möjlighet att ta i bruk järnvägar som inte använts på många år eller att återuppbygga järnvägar som rivits upp. Vi behöver en ny satsning för att bygga upp en modern järnvägstrafik.

Också godstrafiken dras med stora kapacitetsproblem. På många sträckningar ska snabbgående passagerartrafik samsas med tunga godståg. Det skapar inte bara problem för passagerartrafiken utan också för godstrafiken. Efterfrågan efter gods på järnväg har ökat drastiskt och också här är kapaciteten begränsningen för att kunna ställa om många långtradartransporter till tåg. Den del av järnvägstrafiken som ökat snabbast är kombitrafiken. För inte så många år sedan lades många kombiterminaler ner. En nyligen genomförd statlig utredning talar om ett behov av en nationell infrastruktur av godsterminaler och pekar ut ett antal lägen i Sverige som strategiska. Att dessa lägen är strategiska är säkert fortfarande sant. I övrigt hade tiden sprungit ifrån utredningen redan när den var klar. Vi ser en utveckling av kombitrafiken till alla större centralorter och ser hur tågtrafiken med godspendlar klarar att konkurrera med lastbilstrafiken både när det gäller pris, tid och kvalitet. Vi ser en reell möjlighet att skapa en modern godstrafik på järnväg om man höjer kapaciteten i järnvägssystemet och utvecklar kombitrafiken.

Kollektivtrafiken i våra städer har i de flesta av våra större städer inte utvecklats på ett sätt som skapar förutsättningar att konkurrera ut biltrafiken. I stället har bilarna fått ta en allt större del av utrymmet i våra städer. Utrymmena för bilar har ökat på bekostnad av utrymmena för människor och grönytor. Gröna gårdar, torg och gator har blivit parkeringsplatser i stället för mötesplatser. På många håll har man rivit delar av våra städer för att komma fram med storskaliga trafiklösningar. Vi behöver en politik för städer som sätter människan i första rummet och för att klara det behöver vi ett nytt transportsystem i våra städer. De flesta av Sveriges städer har inte ekonomi att klara att bygga upp ett transportsystem. Dagens system som i huvudsak är uppbyggt efter bilen som norm byggdes under en tid då kommunerna många gånger fick nära 100 procent i bidrag från staten till investeringarna. Nu när vi behöver det systemet finns mycket få bidrag och i stället diskuterar många hur kommunerna ska bidra till nationella investeringar. På

många håll i världen byggs det upp nya moderna transportsystem med effektiv busstrafik, spårvagnstrafik och till och med tunnelbana som är långt mycket längre fram än dagens system. Vi behöver en nationell överenskommelse med finansiering från både staten och kommunerna för att bygga upp effektiva kollektivtrafiksystem i våra städer.

Just nu är behoven större än på mycket länge, men möjligheterna och förutsättningarna är också mycket bättre. Vi vet vad som behöver göras, vi vet att det är möjligt och vi vet att det går att lägga grunden för en hållbar utveckling och en ökad tillväxt genom att göra miljökloka investeringar i vårt transportsystem. Mitt uppe i lågkonjunkturen och finanskrisen kanske det till och med är nödvändigt – inte bara för att vända utvecklingen utan för att vi ska stå starkare när vi kommer ur den. Transporterna står för en stor andel av vår miljö- och klimatpåverkan. Det är dessutom den påverkan som visat sig svårast att vända. Det är hög tid att göra en nationell storsatsning på ett hållbart transportsystem.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar vi på:

- F37:1 att det görs en stor satsning på att bygga ut kapaciteten i järnvägssystem i enlighet med motionens intentioner,
- F37:2 att statens infrastrukturinvesteringar ökar så att Sveriges investeringsvolym minst ligger i nivå med EU-snittet,
- F37:3 att underhållet av det befintliga järnvägssystemet säkerställs,
- F37:4 att vi före 2020 ska ha snabbtåg mellan alla storstäder och till Oslo och Köpenhamn,
- F37:5 att kapaciteten i de storregionala järnvägssystemen byggs ut så att den motsvarar efterfrågan senast 2020,
- F37:6 att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem,
- F37:7 att alla kommuner ges rätt att införa trängselavgifter och att själva disponera hur dessa intäkter används,
- F37:8 att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad,
- F37:9 att riksdagen ska kunna peka ut infrastrukturinvesteringar som riksintressen och i dessa fall begränsa det kommunala vetot
- F37:10 att plan- och bygglagen förändras så att detaljplaner ska säkerställa att kollektivtrafikens behov beaktas,
- F37:11 att klimatvinster får en ökad tyngd i miljöbalken i förhållande till lokal miljöpåverkan,
- F37:12 att möjligheten till lånefinansiering och andra upphandlingsformer ökar,
- F37:13 att Sverige ska etablera ett höghastighetstågssystem.

Örebro partidistrikt

Motion F38

Östergötlands partidistrikt

Hållbara transporter

En stor del av vårt transportsystem är uppbyggt under mitten av 1900-talet när bilen var lösningen och när få reflekterade över miljö- och klimatproblem. De investeringar som vi gjort i vår infrastruktur under senare år är mycket små i förhållande till de som gjordes

då. Under samma tid avvecklades många järnvägar och ytterst lite återinvesterades för att upprätthålla eller utveckla järnvägstrafiken. Trots en delvis förändrad inställning under det senaste decenniet är det den tidens prioriteringar som styr hur dagens transportsystem ser ut. Om vi på allvar ska kunna ställa om vårt transportsystem så måste vi förändra det i grunden.

Bilen står inför stora förändringar. Efter 100 år av förbränningsmotorer och fossila bränslen tror inte ens bilindustrin att det är framtiden. Vi kommer att få se en snabb utveckling för elfordon, hybridfordon och alternativa bränslen – en utveckling som är bra och nödvändig. Men samtidigt som bilen kommer att bli betydligt miljövänligare så kommer flera grundläggande miljöproblem att kvarstå. Den kommer fortfarande att orsaka buller, trängsel, olyckor och förbruka mycket energi i förhållande till den mängd passagerare eller gods den transporterar. Bilen kommer dessutom mycket marginellt kunna bidra till ytterligare regionförstoring. Förutsättningarna för att öka kapaciteten på fordonen eller hastigheterna i vägsystemet är små. Det betyder inte att bilen inte kommer att spela en viktig roll. Bilen kommer att vara en viktig del i framtidens transportsystem men den kan inte som i dag vara normen. Vi behöver ett nytt transportsystem i grunden. Vi måste skapa ett transportsystem som i mycket högre grad bygger på kollektiva färdmedel och på spårbunden trafik.

Det finns en stor potential i att korta restiden i tågssystem för höga hastigheter mellan våra storstäder, den så kallade nordiska triangeln. Söder om Sundsvall borde tåget kunna konkurrera ut flyget mellan alla större städer och till Oslo och Köpenhamn samt vidare till Hamburgregionen. På köpet får vi bättre förutsättningar för en storregional trafik som kan bidra till nästa steg i regionförstoringen och som kan bli ett snabbare och bekvämare alternativ till bilen. Det är i den storregionala trafiken som vi kunnat se en nästan explosionsartad utveckling de senaste åren. Människor bor, reser och jobbar över länsgränser på ett helt nytt sätt. Det har skapat förutsättningar för en starkare tillväxt och en större konkurrenskraft för ett relativt glesbefolkat land som Sverige. Men det har också sprängt alla kapacitetsgränser i våra järnvägssystem. Redan i dag finns det en större efterfrågan än vad det finns kapacitet. Flera viktiga investeringar har gjorts och kommer att göras men det är väldigt lite i förhållande till de krav som finns i dag och ännu mindre i förhållande till den dag då flera av dessa kommer att stå klara. Redan i dag så är situationen akut i alla våra storstadsregioner och problematisk runt många av våra större städer. På allt fler platser ser man möjlighet att ersätta en konkurrenssvag regional busstrafik med tåg. Man ser möjlighet att ta i bruk järnvägar som inte använts på många år eller att återuppbygga järnvägar som rivits upp. Vi behöver en ny storsatsning för att bygga upp en modern järnvägstrafik.

Också godstrafiken dras med stora kapacitetsproblem. På många sträckningar ska snabbgående passagerartrafik samsas med tunga godståg. Det skapar inte bara problem för passagerartrafiken utan också för godstrafiken. Efterfrågan efter gods på järnväg har ökat drastiskt och också här är kapaciteten begränsningen för att kunna ställa om många långtradartransporter till tåg. Den del av järnvägstrafiken som ökat snabbast är kombitrafiken. För inte så många år sedan lades många kombiterminaler ner. En nyligen genomförd statlig utredning talar om ett behov av en nationell infrastruktur av godsterminaler och pekar ut ett antal lägen i Sverige som strategiska. Att dessa lägen är strategiska är säkert fortfarande sant. I övrigt hade tiden sprungit ifrån utredningen redan när den var klar. Vi ser en utveckling av kombitrafiken till alla större centralorter och ser hur tågtrafiken med godspendlar klarar att konkurrera med lastbilstrafiken både när det gäller pris, tid och kvalitet. Vi ser en reell möjlighet att skapa en modern godstrafik på järnväg om man höjer kapaciteten i järnvägssystemet och utvecklar kombitrafiken.

Kollektivtrafiken i våra städer har i de flesta av våra större städer inte utvecklats på ett sätt som skapar förutsättningar att konkurrera ut biltrafiken. I stället har bilarna fått ta en allt större del av utrymmet i våra städer. Utrymmena för bilar har ökat på bekostnad av utrymmena för människor och grönytor. Gröna gårdar, torg och gator har blivit parkeringsplatser i stället för mötesplatser. På många håll har man rivit delar av våra städer för att komma fram med storskaliga trafiklösningar. Vi behöver en politik för städer som sätter människan i första rummet och för att klara det behöver vi ett nytt transportsystem i våra städer. De flesta av Sveriges städer har inte ekonomi att klara att bygga upp ett transportsystem. Dagens system som i huvudsak är uppbyggt efter bilen som norm byggdes under en tid då kommunerna många gånger fick nära 100 procent i bidrag från staten till investeringarna. Nu när vi behöver det systemet finns mycket få bidrag och i stället diskuterar många hur kommunerna ska bidra till nationella investeringar. På många håll i världen byggs det upp nya moderna transportsystem med effektiv busstrafik, spårvagnstrafik och till och med tunnelbana som är långt mycket längre fram än dagens system. Vi behöver en nationell överenskommelse med finansiering från både staten och kommunerna för att bygga upp effektiva kollektivtrafiksystem i våra städer.

Just nu är behoven större än på mycket länge, men möjligheterna och förutsättningarna är också mycket bättre. Vi vet vad som behöver göras, vi vet att det är möjligt och vi vet att det går att lägga grunden för en hållbar utveckling och en ökad tillväxt genom att göra miljökloka investeringar i vårt transportsystem. Mitt uppe i lågkonjunkturen och finanskrisen kanske det till och med är nödvändigt – inte bara för att vända utvecklingen utan för att vi ska stå starkare när vi kommer ur den. Transporterna står för en stor andel av vår miljö- och klimatpåverkan. Det är dessutom den påverkan som visat sig svårast att vända. Det är hög tid att göra en nationell satsning på ett hållbart transportsystem.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar vi på:

- F38:1 att det görs en stor satsning på att bygga ut kapaciteten i järnvägssystem i enlighet med motionens intentioner,
- F38:2 att statens infrastrukturinvesteringar ökar så att Sveriges investeringsvolym minst ligger i nivå med EU-snittet,
- F38:3 att underhållet av det befintliga järnvägssystemet säkerställs,
- F38:4 att vi före 2020 ska ha snabbtåg mellan alla storstäder och till Oslo och Köpenhamn,
- F38:5 att kapaciteten i de storregionala järnvägssystemen byggs ut så att den motsvarar efterfrågan senast 2020,
- F38:6 att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem,
- F38:7 att alla kommuner ges rätt att införa trängselavgifter och att själva disponera hur dessa intäkter används,
- F38:8 att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad,
- F38:9 att riksdagen ska kunna peka ut infrastrukturinvesteringar som riksintressen och i dessa fall begränsa det kommunala vetot
- F38:10 att plan- och bygglagen förändras så att detaljplaner ska säkerställa att kollektivtrafikens behov beaktas,

F38:11 att klimatvinster får en ökad tyngd i miljöbalken i förhållande till lokal miljöpåverkan,

F38:12 att möjligheten till lånefinansiering och andra upphandlingsformer ökar,

F38:13 att Sverige ska etablera ett höghastighetstågssystem.

Östergötlands partidistrikt

Motion F39 Stockholms arbetarekommun

Hållbara transporter

En stor del av vårt transportsystem är uppbyggt under mitten av 1900-talet när bilen var lösningen och när få reflekterade över miljö- och klimatproblem. De investeringar som vi gjort i vår infrastruktur under senare år är mycket små i förhållande till de som gjordes då. Under samma tid avvecklades många järnvägar och ytterst lite återinvesterades för att upprätthålla eller utveckla järnvägstrafiken. Trots en delvis förändrad inställning under det senaste decenniet är det den tidens prioriteringar som styr hur dagens transportsystem ser ut. Om vi på allvar ska kunna ställa om vårt transportsystem så måste vi förändra det i grunden.

Bilen står inför stora förändringar. Efter 100 år av förbränningsmotorer och fossila bränslen tror inte ens bilindustrin att det är framtiden. Vi kommer att få se en snabb utveckling för elfordon, hybridfordon och alternativa bränslen – en utveckling som är bra och nödvändig. Men samtidigt som bilen kommer att bli betydligt miljövänligare så kommer flera grundläggande miljöproblem att kvarstå. Den kommer fortfarande att orsaka buller, trängsel, olyckor och förbruka mycket energi i förhållande till den mängd passagerare eller gods den transporterar. Bilen kommer dessutom mycket marginellt kunna bidra till ytterligare regionförstoring. Förutsättningarna för att öka kapaciteten på fordonen eller hastigheterna i vägsystemet är små. Det betyder inte att bilen inte kommer att spela en viktig roll. Bilen kommer att vara en viktig del i framtidens transportsystem men den kan inte som i dag vara normen. Vi behöver ett nytt transportsystem i grunden. Vi måste skapa ett transportsystem som i mycket högre grad bygger på kollektiva färdmedel och på spårbunden trafik.

Det finns en stor potential i att korta restiden i tågssystem för höga hastigheter mellan våra storstäder, den så kallade nordiska triangeln. Söder om Sundsvall borde tåget kunna konkurrera ut flyget mellan alla större städer och till Oslo och Köpenhamn samt vidare till Hamburgregionen. På köpet får vi bättre förutsättningar för en storregional trafik som kan bidra till nästa steg i regionförstoringen och som kan bli ett snabbare och bekvämare alternativ till bilen. Det är i den storregionala trafiken som vi kunnat se en nästan explosionsartad utveckling de senaste åren. Människor bor, reser och jobbar över länsgränser på ett helt nytt sätt. Det har skapat förutsättningar för en starkare tillväxt och en större konkurrenskraft för ett relativt glesbefolkat land som Sverige. Men det har också sprängt alla kapacitetsgränser i våra järnvägssystem. Redan i dag finns det en större efterfrågan än vad det finns kapacitet. Flera viktiga investeringar har gjorts och kommer att göras men det är väldigt lite i förhållande till de krav som finns i dag och ännu mindre i förhållande till den dag då flera av dessa kommer att stå klara. Redan i dag så är situationen akut i alla våra storstadsregioner och problematisk runt många av våra större städer. På allt fler platser ser man möjlighet att ersätta en konkurrenssvag regional busstrafik med tåg. Man ser möjlighet att ta i bruk järnvägar som inte använts på många år eller att återuppbygga järnvägar som rivits upp. Vi behöver en ny satsning för att bygga upp en modern järnvägstrafik.

Också godstrafiken dras med stora kapacitetsproblem. På många sträckningar ska snabbgående passagerartrafik samsas med tunga godståg. Det skapar inte bara problem för passagerartrafiken utan också för godstrafiken. Efterfrågan efter gods på järnväg har ökat drastiskt och också här är kapaciteten begränsningen för att kunna ställa om många långtradartransporter till tåg. Den del av järnvägstrafiken som ökat snabbast är kombitrafiken. För inte så många år sedan lades många kombiterminaler ner. En nyligen genomförd statlig utredning talar om ett behov av en nationell infrastruktur av godsterminaler och pekar ut ett antal lägen i Sverige som strategiska. Att dessa lägen är strategiska är säkert fortfarande sant. I övrigt hade tiden sprungit ifrån utredningen redan när den var klar. Vi ser en utveckling av kombitrafiken till alla större centralorter och ser hur tågtrafiken med godspendlar klarar att konkurrera med lastbilstrafiken både när det gäller pris, tid och kvalitet. Vi ser en reell möjlighet att skapa en modern godstrafik på järnväg om man höjer kapaciteten i järnvägssystemet och utvecklar kombitrafiken.

Kollektivtrafiken i våra städer har i de flesta av våra större städer inte utvecklats på ett sätt som skapar förutsättningar att konkurrera ut biltrafiken. I stället har bilarna fått ta en allt större del av utrymmet i våra städer. Utrymmena för bilar har ökat på bekostnad av utrymmena för människor och grönytor. Gröna gårdar, torg och gator har blivit parkeringsplatser i stället för mötesplatser. På många håll har man rivit delar av våra städer för att komma fram med storskaliga trafiklösningar. Vi behöver en politik för städer som sätter människan i första rummet och för att klara det behöver vi ett nytt transportsystem i våra städer. De flesta av Sveriges städer har inte ekonomi att klara att bygga upp ett transportsystem. Dagens system som i huvudsak är uppbyggt efter bilen som norm byggdes under en tid då kommunerna många gånger fick nära 100 procent i bidrag från staten till investeringarna. Nu när vi behöver det systemet finns mycket få bidrag och i stället diskuterar många hur kommunerna ska bidra till nationella investeringar. På många håll i världen byggs det upp nya moderna transportsystem med effektiv busstrafik, spårvagnstrafik och till och med tunnelbana som är långt mycket längre fram än dagens system. Vi behöver en nationell överenskommelse med finansiering från både staten och kommunerna för att bygga upp effektiva kollektivtrafiksystem i våra städer.

Just nu är behoven större än på mycket länge, men möjligheterna och förutsättningarna är också mycket bättre. Vi vet vad som behöver göras, vi vet att det är möjligt och vi vet att det går att lägga grunden för en hållbar utveckling och en ökad tillväxt genom att göra miljökloka investeringar i vårt transportsystem. Mitt uppe i lågkonjunkturen och finanskrisen kanske det till och med är nödvändigt – inte bara för att vända utvecklingen utan för att vi ska stå starkare när vi kommer ur den. Transporterna står för en stor andel av vår miljö- och klimatpåverkan. Det är dessutom den påverkan som visat sig svårast att vända. Det är hög tid att göra en nationell satsning på ett hållbart transportsystem.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar vi på:

- F39:1 att det görs en stor satsning på att bygga ut kapaciteten i järnvägssystem i enlighet med motionens intentioner,
- F39:2 att statens infrastrukturinvesteringar ökar så att Sveriges investeringsvolym minst ligger i nivå med EU-snittet,
- F39:3 att underhållet av det befintliga järnvägssystemet säkerställs,
- F39:4 att vi före 2020 ska ha snabbtåg mellan alla storstäder och till Oslo och Köpenhamn,
- F39:5 att kapaciteten i de storregionala järnvägssystemen byggs ut så att den motsvarar efterfrågan senast 2020,

- F39:6 att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem,
- F39:7 att alla kommuner ges rätt att införa trängselavgifter och att själva disponera hur dessa intäkter används,
- F39:8 att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad,
- F39:9 att riksdagen ska kunna peka ut infrastrukturinvesteringar som riksintressen och i dessa fall begränsa det kommunala vetot
- F39:10 att plan- och bygglagen förändras så att detaljplaner ska säkerställa att kollektivtrafikens behov beaktas,
- F39:11 att klimatvinster får en ökad tyngd i miljöbalken i förhållande till lokal miljöpåverkan,
- F39:12 att möjligheten till lånefinansiering och andra upphandlingsformer ökar,
- F39:13 att Sverige ska etablera ett höghastighetstågssystem.

Stockholms arbetarekommun

Motion F40

Uppsala arbetarekommun

Skapa fler tågvägar

Det svenska järnvägsnätet behöver uppgraderas. Medierna rapporterar ofta om driftstörningar på grund av elavbrott, signalfel och liknande. Saknas alternativa tågvägar blir följderna snabbt kaos i trafiken. Passagerare och gods söker sig då till andra transportslag, främst vägtrafiken. Förtroendet för järnvägen skadas. Detta är allvarligt i en situation då järnvägen är ett av de viktigaste medlen för att möta klimathotet.

Belastningen på existerande banor med modern standard är särskilt stor på västra stambanan och södra stambanan där olika tågslag kämpar om utrymmet. Vi vill därför: att Banverket skapar två nya stråk för järnvägstrafiken, ett genom sydöstra Sverige och ett genom Västsverige. Dessa stråk ska utnyttja redan befintlig infrastruktur. Spår och bangårdar som idag används i begränsad omfattning kan därmed komma till större nytta. Existerande bangårdar kan fungera som mötesplatser eftersom det blir nödvändigt att skapa fler mötesplatser när trafiken tätar på spåren.

Sydöstra järnvägsstråket: Arlov – Kävinge – Teckomatorp – Åstorp – Hässleholm – Kristianstad – Gullberna (Karlskrona) – Emmaboda – Kalmar – Sandbäckshult – Berga – Hultsfred – Bjärka Säby – Linköping

Det bör även utredas om järnväg kan byggas på sträckan Mönsterås bruk – Oskarshamn – Västervik. En sådan järnväg skulle i praktiken skapa ett dubbelspår på sträckan Sandbäckshult – Bjärka Säby. Ett sådant ”dubbelspår” skulle medge ökad kapacitet på hela detta järnvägsstråk.

Motivering: Genom att avlasta södra stambanan från delar av godstrafiken frigörs utrymme för ökad trafik med persontåg av olika slag som lokaltåg, regionaltåg och fjärrtåg. Genom att skapa detta järnvägsstråk som i första hand är avsett för den genomgående långväga godstrafiken skapas även möjligheter för snabba passagerartåg utmed stråket som lokaltåg, regionaltåg och fjärrtåg.

Järnvägsstråket genom Västsverige: Göteborg – Uddevalla – Öxnered – Håkantorp – Lidköping – Forshem – Mariestad – Gårdsjö.

Motivering: Genom att avlasta västra stambanan från delar av godstrafiken frigörs

utrymme för ökad trafik med persontåg av olika slag på denna bana som lokaltåg, regionaltåg och fjärrtåg. Genom att skapa detta järnvägsstråk som i första hand är avsett för den genomgående långväga godstrafiken skapas även möjligheter för snabba passagerartåg utmed stråket som lokaltåg, regionaltåg och fjärrtåg.

Övergripande motivering: Transportsektorns utsläpp är ett av de stora klimathoten. Mera trafik behöver föras över till järnvägen. Därför behöver järnvägsnätet uppgraderas. En uppgradering av det svenska järnvägsnätet bör ske så att de avsatta medlen gör störst samhällsekonomisk nytta. Denna satsning på befintlig infrastruktur bör inte få ställas vid sidan för utbyggnad av höghastighetsnät.

Arbetsmarknadspolitiskt och regionalpolitiskt är det angeläget att hela landet ställer upp solidariskt med Västsverige och sydöstra Sverige. Dessa landsdelar har drabbats hårt av industrikrisen. Investeringar i infrastrukturen skapar nya arbetstillfällen.

Vi föreslår också i enlighet med första stycket:

F40:1 att Banverket får i uppdrag att identifiera olika källor till driftsstörningar och åtgärda dessa,

F40:2 att Banverket får i uppdrag att identifiera förgreningspunkter på hela det svenska järnvägsnätet som kan kompletteras med så kallade trekantsspår för att skapa fler tågvägar. Banverket bör också ges i uppdrag att fortsätta elektrifieringen av olika bandelar liksom nödvändig upprustning med helsvetsad räls, betongslipers och så vidare.

Uppsala Broderskapsgrupp

Uppsala arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F41 Lunds arbetarekommun

Satsa på Södra stambanan

Utveckla järnvägen

Det är oerhört viktigt, inte minst av miljö- och resursskäl, att järnvägen ges goda möjligheter att bli ett reellt alternativ till privatbilismen och flyget, samt att det skapas reella förutsättningar för att andelen gods på järnväg kan öka rejält.

För att öka persontrafikens konkurrenskraft gentemot flyg och bil behöver restiderna längs Södra stambanan förkortas. Detta ger miljömässiga fördelar samt stärker förutsättningarna för regional tillväxt, både för storstadsregionerna vid banans ändpunkter och i södra och östra Götaland som helhet.

Södra stambanan har kapacitetsproblem som är mycket angelägna att lösa. De är mest påtagliga i banans ändar, det vill säga, i stockholmsområdet och sydvästskåne. De begränsningar i den långsiktiga trafikutvecklingen och de störningar som ofta drabbar den dagliga trafiken är till stor nackdel för kommunikationer och transporter – och därmed tillväxt – i de två storstadsområdena. Men problemen slår också hårt på nationell nivå, till exempel i alla de regionala system som betjänas av Södra stambanan. Även den internationella trafiken berörs, inte minst godstrafiken. Förutom tillväxt och regional utveckling är uteblivna miljövinster betydande.

Kapacitetsproblem finns också på andra ställen längs banan. Dessa problem kommer att öka när den tillåtna maxhastigheten höjs. Därför är det angeläget att bygga tillräckligt långa förbigångsspår i lämpliga lägen. Spåren bör vara så långa, att till exempel ett godståg kan fortsätta köra medan det blir passerat av ett snabbare persontåg. Detta bör vara klart

senast när maxhastigheten höjs, eftersom skillnaderna i hastighet mellan olika tågtyper då förstärks.

I storstadsområdet Malmö-Lund, är den regionala trafiken idag tät och efterhand som befolkningen ökar blir den allt tätare. Därför det också nödvändigt att anlägga förbifartsspår som går utanför stadskärnorna direkt till Öresundsbron samt till hamnarna i Trelleborg och Ystad.

Det är också viktigt att utveckla ett regionalt järnvägsnät speciellt i de tätbefolkade delarna av landet. Pendeltåg har betydligt större förutsättningar än bussar att öka det dagliga resandet med kollektivtrafiken. Det finns många angelägna projekt bland järnvägarna som ansluter till Södra stambanan. De har stor betydelse för den regionala utvecklingen inom stora områden i södra Sverige.

Med hänvisning till de akuta miljöproblemen, inte minst på klimatområdet, måste stora investeringar i göras i järnvägsnätet under den närmaste tioårsperioden. Det är en viktig förutsättning för att klara av att genomföra klimatmålen.

För att bryta den ständigt ökande godstrafiken på landsväg så krävs det ett nära samarbete inom EU när det gäller satsningar på järnvägsutbyggnad. Godstrafik måste ges reella förutsättningar att konkurrera med lastbiltrafiken.

Bland de åtgärder på Södra Stambanan som är viktiga för att kunna öka hastigheten och därmed också konkurrenskraften är bland annat:

- En snar och kraftfull satsning på järnvägsunderhållet.
- En utveckling av Södra stambanan så att den möjliggör hastigheter på minst 250 km/h.
- Byggande av s k förbigångsspår som medger både ökad persontrafik och godstrafik.
- Byggande av förbifartsspår för godstrafiken som dras utanför Malmö och Lund med förbättrade anslutningar till Öresundsbron och hamnarna i Skåne.

Målet är att minska restiden Stockholm – Malmö med minst 1 timme.

Därutöver är det av flera skäl viktigt att utveckla anslutande järnvägar för att skapa bättre matning till/från trafiken på Södra Stambanan för resorna i tvärlid.

Vi yrkar att partikongressen beslutar:

F41:1 att snarast utveckla kapaciteten och standarden på Södra stambanan så att resan Malmö – Stockholm kan ske på högst tre timmar och 15 minuter,

F41:2 att utveckla järnvägarna som ansluter till Södra stambanan.

Gunnar Jönsson och Anders Almgren

Lunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F42

Umeå arbetarekommun

Norrbotniabanan och biltåg

Med ökat alarmerande rapporter gällande miljö och klimat är det viktigt att Socialdemokraterna aktivt verkar för att utveckla klimat- och miljövänliga alternativ för transport och logistik.

Landskapen Västerbotten och Österbotten, som ligger på båda sidor om Bottenviken kallas tillsammans för Botnia. Vi anser att Botniabanan bör sträcka sig längs hela norrlandskusten fram till den finska gränsen. Botniabanan bör därmed byggas ut till sin fulla längd för att kunna användas vid frakt i nord-sydlig riktning. En sådan klimatinvestering kan också ge en positiv sidovinst då Botniabanan i sin fulla längd gynnar en utveckling av handeln med Barentsregionen och övriga världen.

Norrland har stora naturtillgångar med råvaror som idag fraktas ut till övriga Europa via järnväg, men framför allt via lastbil på våra vägar. En satsning bör därför göras på en utbyggnad av järnvägen som är ett betydligt klimatsmartare sätt att leverera tungt gods.

I ett led att föra över persontrafiken till järnväg, kan biltåg vara ett alternativ i ett övergångsskede, särskilt i regioner där järnvägen inte är fullt utbyggd. Järnvägen skulle även kunna utnyttjas för att transportera personbilar. Biltåg finns redan bland annat i Finland, vilket betyder att det borde finnas ekonomi för det även här. Fördelarna med att transportera personbilar via järnvägen kan innebära miljö- och tidsvinster, mindre slitage på vägarna samt förhoppningsvis färre trafikolyckor. Dessutom ger körning på långa avstånd en ökad risk för olyckor, vilka medför mänskligt lidande och kostar samhället stora pengar.

Därför yrkar vi:

F42:1 att Socialdemokraterna realiserar Norrbottenbanan, enligt tidigare beslut,

F42:2 att Socialdemokraterna utreder miljönyttan och förutsättningarna för biltåg.

Klimatrådslagsgruppen i Umeå arbetarekommun genom Linda Burén och Lars Åberg Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F33:6, F34:6, F35:6, F36:6, F37:6, F38:6, F39:6, F43:1, F44:1, F69:4
(kollektivtrafik)

I motionerna F33:6 (Sörmlands partidistrikt) F34:6 (Stockholms läns partidistrikt) F35:6 (Uppsala partidistrikt) F36:6 (Västmanlands partidistrikt) F37:6 (Örebro partidistrikt) F38:6 (Östergötlands partidistrikt) samt F39:6 (Stockholms arbetarekommun) yrkas att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem. I motion F69:4 (Stockholms arbetarekommun) yrkas på att vi ska satsa på en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken. I motion F44:1 (Tomelilla arbetarekommun) yrkas att ett nationellt kollektivtrafikkort införs. I motion F43:1 (enskild, Jönköpings arbetarekommun) yrkas att vi avskaffar egenavgifter i kollektivtrafiken.

Att investera i kollektivtrafiken är ett av de viktigaste medlen för att nå målet om hållbara transporter. Behoven av snabba, klimatomått hållbara och säkra transporter i hela landet fortsätter att öka. Det illustreras av att efterfrågan på resor med lokal- och regionaltåg har ökat dramatiskt de senaste åren. I flera regioner har pendlingen ökat så mycket att man slagit i kapacitetstaket.

I F69:4 yrkas på att vi ska satsa på en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken. Partistyrelsen anser liksom motionären att kollektivtrafiken måste byggas ut och bli ett ännu attraktivare alternativ till bilen. Kollektivtrafiken bidrar på många olika sätt till att skapa välfärd och samhällsnytta. Ungefär en tredjedel av befolkningen har kollektivtrafiken som enda resealternativ och hälften av alla invånare är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar. Inte minst i våra växande städer behövs ytterligare mer kollektivtrafik för att minska utsläpp och trängsel. Partistyrelsen anser att målet måste vara att kollektivtrafikens andel av resandet ökar. Därför behöver kollektivtrafiken byggas ut.

I flera motioner, F33:6 med flera, yrkas att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem. Partistyrelsen noterar i detta sammanhang att ansvaret för investeringar i kollektivtrafik ytterst vilar på de regionala trafikmyndigheterna. Partistyrelsen menar

dock att staten även fortsättningsvis bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken. Vidare anser partistyrelsen att intäkterna från trängselskatten i Stockholm ska fördelas enligt det sätt som stockholmarna röstade fram i folkomröstningen, det vill säga både till investeringar i kollektivtrafik och vägar.

I F44:1 yrkas att ett nationellt kollektivtrafikkort införs. Frågan om ett nationellt kollektivtrafikkort har på senare tid diskuterats livligt, inte minst i samband med partiets klimatrådslag. Partistyrelsen menar att förutsättningarna för ett sådant system bör utredas grundligt. Partistyrelsen noterar samtidigt det inte finns något hinder för de trafikhuvudmän som så önskar att söka samarbete kring ett gemensamt biljettsystem.

I F43:1 yrkas av vi avskaffar egenavgifter i kollektivtrafiken. Partistyrelsen anser att kollektivtrafiken ska vara väl utbyggd och prismässigt konkurrenskraftig mot andra transportslag. Därför är det viktigt att kollektivtrafiken byggs ut och moderniseras. Att se över priserna kan vara en väg att gå, men att helt avskaffa avgifterna är dock mycket kostsamt. Risken är att ett avskaffande dessutom skulle innebära att resurserna att investera i kollektivtrafiken skulle minska, och då skulle den paradoxala situationen kunna uppstå att kollektivtrafikens attraktivitet på sikt minskade, istället för att öka.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att avslå motionerna F43:1,

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F33:6, F34:6, F35:6, F36:6, F37:6, F38:6, F39:6, F44:1, F69:4.

Motion F43

Jönköpings arbetarekommun – enskild

Gratis kollektivtrafik

Att kunna ta del i samhället är en klassfråga. Att kunna ta del av kulturevenemang, att kunna ta sig utanför sitt bostadsområde och integrera sig med andra delar av staden/landet är en klassfråga. I dessa dagar, då man tar första chans man kan till att höja biljettpriserna på kollektivtrafiken och dra in på busslinjer som går till stadens periferi, krävs en förändring. Alla har rätt att kunna röra sig fritt som man vill i samhället och inte bli inlåst i vissa områden. Alla har rätten, men alla har inte möjligheten – i synnerhet inte de som kanske mest behöver den, det vill säga dem vi företräder: den svenska arbetarklassen. Vår mening är att det som gynnar arbetarklassen också gynnar samhället i stort.

De senaste hundra åren har socialdemokratin kämpat för att människor ska få en dräglig arbetsmiljö som bygger på att arbetare ska kunna gå till jobbet och vara övertygade om att de kommer hem igen. Detta är delvis uppnått, nu står vi inför nya utmaningar. Konsumtionen och kapitalismens härjningar har lett oss in i en miljöförstöring som är ofattbar. De som kommer att drabbas av konsekvenserna av detta är arbetarklassen. Det är arbetarklassen som drabbas av konsekvenserna av kapitalismen – se till kapitalismens senaste kris, där ledare i USA och företag i Sverige förespråkar sänkta löner för arbetarklassen. Detta vänder vi oss mot, vi vänder oss mot att arbetarklassen alltid ska betala för kapitalismens ständiga kriser.

Nästa kris ser vi som miljökrisen, och för att lindra dess verkningar måste vi se till kollektiva lösningar. Vi ser inte gratis kollektivtrafik som den stora lösningen men som en

del av det stora pusslet för att möta framtidshoten och de kommande slagen mot svensk arbetarklass.

I dagsläget är priset för en enkelbiljett 25 kronor, detta kan du ta dig knappt en mil på. Om man skulle ställa detta mot att åka bil en mil så blir aldrig kostnadsläget så högt. Varför ska den som åker buss straffas medan den som åker bil premieras? Varför ska man straffas när man är den som gynnar samhället mest? De som åker kollektivt avlastar miljön, trafiken, vägslitage. Vi som socialdemokrater och SSU:are vänder oss mot denna bestraffning. Vi kräver att man avskaffar alla former av egenavgifter, då dessa endast är till förmån för borgarklassen. Det är de som har pengar som kommer att kunna välja, det är deras valfrihet vi får. För att jämna ut denna snedvridning av det nyliberala begreppet ”valfrihet” ska vi ha en gratis kollektivtrafik.

Även vi inser att det är en kostnadskrävande reform, men så har alla reformer varit som gynnat den socialdemokratiska målgruppen, det vill säga arbetarklassen. Vi har bland annat genomfört dessa reformer som varit till stor nytta för folket även om de avfärdats som kostnadskrävande av motståndarna. till exempel avgiftsfri skolgång, offentligt finansierad sjukvård och åtta timmars arbetsdag. Visst har det varit dyrt, men detta har haft vi råd med, så varför skulle vi inte ha råd med reformer i dag?

Kritiker har även framfört synpunkter om att sådana här reformer skulle leda till att bussarna blir rullande fritidsgårdar, men vi anser att detta tyder på ett annat samhällsproblem – att det inte finns någon plats i samhället för ungdomar. Skapa stationära fritidsgårdar så kommer detta problem att undvikas.

För att avsluta med ett känt citat: ”Endast det bästa är gott nog åt folket.” Gynna nu folket, ge oss gratis kollektivtrafik!

Därför yrkar vi:

F43:1 att vi avskaffar egenavgifter i kollektivtrafiken.

Alen Islamovic, Susanne Knutsson, SSU-Vätterbygd

Jönköpings arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

Motion F44 Tomelilla arbetarekommun

Nationellt kollektivtrafikkort

Sverige och världen står inför den största utmaningen i modern tid – att lösa klimatproblemen. Alla ansträngningar måste göras för detta. En viktig del av lösningen är att minska fordonsutsläppen. För att detta ska vara möjligt, måste kollektivtrafiken öka och biltrafiken minska.

Som ett led i en förbättrad kollektivtrafik måste resandet underlättas. I dag har de olika länen sina respektive kollektivtrafikorganisationer – antingen som bolag eller i förvaltningsform. Lösningen är bra när man ser det för respektive län, men det finns problem när man ska resa över länsgränserna. Exempelvis kan Skånetrafikens kort inte användas för en resa mellan Osby och Växjö men väl mellan Osby och Malmö trots att den senare sträckan är längre.

För att underlätta resandet borde det bara finnas ett kollektivtrafikkort som kan användas i hela landet. Det finns naturligtvis vissa problem som måste lösas om man inför ett sådant kort. Exempelvis ser taxor och subventionsgrad olika ut i länen, men med dagens teknik borde man genom överenskommelser mellan länen komma fram till en lösning på ersättningsfrågan.

Vi hemställer att den Socialdemokratiska partikongressen beslutar:

F44:1 att ett nationellt kollektivtrafikkort snarast införs.

Jan-Erik Andersson

Tomelilla arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F45:1, F45:2, F46:1 (trafiksäkerhet)

I motion F46:1 (Askersunds arbetarekommun) yrkas att bälteslagen ska gälla alla bussar. En tredjedel av alla skolbarn åker dagligen skolskjuts till och från skolan. Resor som företas av barn måste naturligtvis göras så säkra som möjligt. Det råder inget tvivel att användande av säkerhetsbälte har en avgörande betydelse för säkra persontransporter. I F45:1–2 (Helsingborgs arbetarekommun) yrkas att socialdemokratiska partiet medverkar till att regering och riksdagen stiftar en lag som kräver att alla gränstationer snarast ska ha anlagt fordonsvägar och kameror enligt motionen, som snabbt och enkelt avläser axeltryck, boggietryck och trippelaxeltryck enligt 2 § i lag (1972:435) om överlastavgifter, samt fotograferar fordonets nummerplåt. Vidare yrkas att böter för överlast eller annan trafikförmyndelse, fordonet kvarhålls och böter uttages direkt på plats, alternativt fordonet beslagtages.

Enligt ett EU-direktiv som är lag i Sverige, ska alla bussar som registrerats efter den 1 januari 2004 vara försedda med säkerhetsbälten. Bestämmelsen gäller dock ej bussar i stadstrafik. Säkerhetsbälte ska enligt lagen användas på de platser där detta finns. Bälteskravet är dock svagt så till vida att det idag inte finns något förbud mot stående busspassagerare. Partistyrelsen menar att det finns andra sätt som borde prövas innan man överväger en ytterligare uppstramning av lagstiftningen. Sänkt hastighet för bussar när stående passagerare förkommer är en sådan åtgärd som bör utredas. En sådan förändring skulle, utöver ökad trafiksäkerhet, också innebära ökad komfort för passagerarna.

Överlast och felaktig fördelning av lasten bidrar på olika sätt till stora samhällsekonomiska kostnader. Slitaget av vägarna ökar. Enligt Vägverkets beräkningar skapar överlast ökad kostnader för vägunderhåll på uppemot 300 miljoner kronor per år. Överlastade ekipage försämrar även trafiksäkerheten eftersom de är svårare att bromsa och manövrera. Överlast snedvrider därtill konkurrensen i åkeribranschen. Åkeriföretag som genomgående bryter mot lagen får en fördel gentemot de seriösa företagen, vilket naturligtvis är oacceptabelt.

Mot denna bakgrund delar partistyrelsen motionärens uppfattning att det krävs kraftfulla åtgärder för att få ned antalet överlastade och/eller felaktigt lastade tunga fordon. Partistyrelsen anser därför att överlastavgifterna bör höjas. Det ska kosta att bryta mot regler, att slita ned vårt vägkapital och att äventyra trafiksäkerheten. Det är också angeläget att även andra medel övervägs som kan leda till att problemet med överlast kan motverkas effektivt. Vilka andra åtgärder som krävs och på vilket sätt dessa åtgärder bör vidtas fordrar dock enligt partistyrelsen en mer noggrann utredning.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F45:1, F45:2, F46:1.

Motion F45

Helsingborgs arbetarekommun

Den tunga trafikens överlast på svenska vägar

Det är med bestörtning vi i Svenska Transportarbetareförbundets avdelning 14:s socialdemokratiska förening i nordvästra Skåne, tagit del av Vägverkets statistik över överlasten på tunga fordon. Vart tredje fordon som körde på det svenska vägnätet 2005 var överlastat. Detta innebär att lastbilen och dess last vägde mer än den högsta tillåtna vikten som är 60 ton för svenskregistrerade lastbilar och 40 ton för utländska registrerade fordon. Ännu högre var statistiken i Skåne. I Skåne beräknades att varannan lastbil körde med överlast enligt de mätningar som gjorts.

Vi i Transports avdelning 14:s socialdemokratiska förening i nordvästra Skåne ställer oss naturligtvis frågan: Är svenska åkare och speditörer oseriösa företagare? Generellt tror vi inte detta. Snarare är det så att man kontinuerligt bryter mot gällande lager (vilken är oseröst) för att tjäna några extra kronor på sina frakter.

Inte mindre bovaktiga i detta sammanhang är med stor sannolikhet utländska åkerier. Som exempel kan anföras att svenska lastbilskipage får väga max 60 ton. Väger bilen och trailern exempelvis 16 ton är högsta tillåtna lass 44 ton; lasten ska också vara jämnt fördelad på drivaxeltrycket. Det svenska vägnätet (riksvägarna) är byggt härför. Ett utländskt ekipage har som regel max 40 ton (och är byggd härför). Med samma formel får de då lasta 24 ton jämnt fördelat på drivaxeltrycket. Problemet är utländska åkerier som mest konsekvent kör med överlast. Därtill kan anföras att i Sverige är det tillåtet att framföra lastbilar med upptill 25,2 meters längd, i Danmark och stora delar av övriga Europa är gränsen satt till 18,5 meter (Danmark kommer att godkänna 24 meter långa fordon).

Tillföras kan att de flesta länder i Europa inte tillåter högre vikt än 40 ton, då deras vägnät inte tål mer. En konsekvens av detta är att svenska 60-tonsbilar inte tillåts utanför Sverige.

Svensk lagstiftning för böter vid överlast är efter Norge den högsta i Skandinavien och delar av Europa. Frågan är varför inte fler ekipage bötfäll när myndigheterna är väl medvetna om problemet.

Enligt 2 § i lag (1972:435) om överlastavgifter gäller följande om högst tillåtna axeltryck, boggitryck eller trippelaxeltryck överskrides sker vissa avrundningar: För återstående överlast tas överlastavgift ut med ett grundbelopp på 2 000 kronor, samt därutöver med ett belopp beräknat på varje axel, boggi eller trippelaxel på följande sätt:

Del av överlasten	Överlastavgift
100-2 000 kilo	400 kronor per 100 kilo
2 100-4 000 kilo	600 kronor per 100 kilo
4 100-6 000 kilo	800 kronor per 100 kilo
6 100 kilo och därutöver	1 000 kronor per 100 kilo.

Med andra ord kan det röra sig om avsevärda summor i böter för den som bryter mot lagen.

Svenska vägar byggs för att klara den högsta tillåtna vikten på 60 ton, dock finns det vägar på landsbygden som inte byggda härför och således inte klarar dessa höga vikter. En naturlig följd av ständig överlast är att vägnätet slits ned alltför fort. Tyngden på dessa fordon sätter djupa spår hjulspår i vägbanan, vilket innebär att vid regn samlas detta i spåren med vattenplaning som följd, speciellt för personbilar, och vid många tillfällen med dödsolyckor som följd.

Bromssträckan för ett överlastat fordon blir betydligt längre än för ett fordon som kör

med laglig last och som har godkända bromsar och däck. Därtill kommer att privatbilisten genom vägskatten bidrar mest till underhållet av det svenska vägnätet. Därför måste med det snaraste kilometerskatt införas, såsom redan skett i Tyskland för flera år sedan, så att även utländska åkerier betalar skatt för att trafikera det svenska vägnätet. Samtidigt blir också konkurrenssituationen gentemot svensk åkerinäring något utjämnad.

Hur ska man då komma till skott med överlasten? Enklast är att med den digitala teknik som finns i dag anlägga vågar vid samtliga färjelägen och gränsstationer i Sverige, som på någon minut läser av bilens totala vikt både när det gäller axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck. Vidare sätts kameror med infraröd teknik upp som liksom vid betalstationerna i Stockholm läser av nummerplåten. Med vågar vid färjelägen och gränsövergångar kommer man också bort från att förarna genom olika tips får reda på när kontrollstationer med vågar är bemannade, som exempelvis den strax utanför Helsingborg, och att man därför kör andra vägar genom små samhällen för att undgå att bötfällas på grund av överlast. Följden härav blir nedkörda mindre vägar samt problem med genomfart i mindre samhällen av tung trafik.

Eftersom utländska åkerier tillåts att i allt högre utsträckning utföra cabotagetrafik (inrikestrafik) i Sverige kan även behov finnas av att införa fasta vågar och kameror vid de större terminalerna och omlastningscentren.

Polis och tullmyndigheter ska också ges bemyndigande att kräva dels straffavgifter direkt på plats, dels omlastning till annat fordon med överlastvikten. Sker ej detta ska fordonet antingen kvarhållas på plats tills överlastavgifter är betalda och omlastning med mera är avklarad, eller beslagtogs, vilket sker i Danmark med flera andra europeiska länder. Kostnaderna härför kan tyckas vara betydande, men med fast personal, polis eller tull, vid dessa stationer, samt med de bötesbelopp som finns att ta ut för överlasten är kostnaderna härför snabbt betalda och Vägverket sparar miljoner kronor på mindre underhåll av vägnätet.

Samtidigt måste högsta tillåtna vikt införas på vissa mindre vägar för att inte dessa och bebyggelsen som finns intill får sättningar i husgrunden på grund av den tunga trafik som susar förbi, med stora kostnader för villaägarna som följd.

Svenska Transportarbetareförbundet avdelning 14:s socialdemokratiska förening i nordvästra Skåne yrkar med ledning av vad som ovan framförts:

- F45:1 att socialdemokratiska partiet medverkar till att regering och riksdagen stiftar en lag som kräver att alla gränsstationer snarast ska ha anlagt fordonsvågar och kameror enligt motionen, som snabbt och enkelt avläser axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck enligt 2 § i lag (1972:435) om överlastavgifter, samt fotograferar fordonets nummerplåt,
- F45:2 att böter för överlast eller annan trafikförsyndelse, fordonet kvarhålls och böter uttages direkt på plats, alternativt fordonet beslagtogs,
- F45:3 att en lag snarast stiftas angående kilometeravgifter för att trafikera det svenska vägnätet för utländska åkerier.

Styrelsen för Svenska Transportarbetareförbundets avdelning 14:s socialdemokratiska förening för Nordvästra Skåne.

Helsingborgs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F46

Askersunds arbetarekommun

Säkerhet i buss med bälte

I Askersunds kommun arbetar vi mycket med trafiksäkra transporter för våra skolbarn. Vi uppmanar hela tiden till att använda bil- och bussbälten.

Hälften av våra elever som åker skolskjuts använder sig av linjetrafik/buss. Med andra ord inte enbart skolelever utan också andra resenärer.

Ibland är bussen så full av passagerare att flera får stå. Vem ska då stå i bussen? Är det eleven eller är det den som är äldre?

Vi uppmanar dessutom alla våra elever att använda bälte för en trafiksäkrare resa.

Detta är mycket motsägelsefullt. Vi tycker att bälteslagen ska gälla alla fordon även bussar.

Trafiken är hård ute på våra vägar och det kan snart hända en olycka. Då är det säkrare för alla passagerare att sitta bältade även i en buss.

I lagen står att resenären ska använda bälte i buss om det finns. Idag finns bälten i så gott som alla bussar. I vår kommun finns bälten i samtliga bussar som kör i linje och skolskjuts. Hur kan man tillåta ett stort antal stående i buss under färd?

Därför föreslår vi:

F46:1 att bälteslagen ska gälla alla bussar.

Siv Ahlstrand, Askersunds socialdemokratiska förening

Askersunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Partistyrelsens utlåtanden och motioner som rör området Energi

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

B7:2, B10:3, B10:5, B11:3, B11:5, B12:3, B12:5, B13:3, B13:5, B14:3, B14:5, F7:3, F9:2, F9:3, F10:2, F10:4, F47:1, F47:2, F48:1, F49:1, F50:1, F51:1, F52:1, F53:1, F54:1, F54:2, F54:3, F55:1, F55:2, F56:1, F57:1, F57:2, F57:3, F58:1, F59:1, F60:1, F60:2, F61:1, F61:2, F61:3, F62:1, F62:2, F62:3, F63:1, F63:2, F63:3, F65:4, F65:6, F69:5, F69:21, F69:23, F69:24, F69:29 (energiförsörjning).

I motion F47:1–2 (Melleruds arbetarekommun) föreslås att Socialdemokraterna blir en garant för en energipolitik som ger elpriser förenliga med en konkurrenskraftig basindustri samt att omfattningen av elcertifikaten avvägs mot effekterna på massavedsmarknaden. I motion F7:3 (Lidingö arbetarekommun) föreslås att partiet verkar för att det blir möjligt för fastighetsägare att till ett bra pris sälja el från solceller till elnätet. I motion F48:1 (Lidingö arbetarekommun) föreslås att partiet ska målmedvetet, vist och envist, verka för att kärnkraften avvecklas i Sverige och i hela världen. Motion F49:1 (enskild, Hallsbergs arbetarekommun) yrkar att avregleringens andemening med lägre priser blir en realitet. Motion F50:1 (Nora arbetarekommun) förslår att uppdra till partistyrelsen att verka i motionens anda så att befintlig vattenkraft effektiviseras till att ge mer energi istället för mindre. Motion B7:2 (Avesta arbetarekommun) föreslår att vi driver en energipolitik som långsiktigt garanterar tillgång till energi till konkurrenskraftiga priser. Motion F51:1 (Avesta arbetarekommun) föreslår att ge partistyrelsen i uppdrag att utreda möjligheterna att bygga om befintliga reaktorer till fjärde generationens reaktorer som kan köras på högaktivt avfall från vanliga reaktorer. I motion F9:2–3 (Hallsbergs arbetarekommun) föreslås att fast nätavgift ej får tas ut i konsumentledet samt att kravet på individuell mätning och förbud mot fast nätavgift ställs i lag. Motion F52:1 (Västerås arbetarekommun) yrkar att kommunerna och staten i Sverige ställer om till mer förnybara energikällor. Motion F53:1 (Krokoms arbetarekommun) förslår att uppdra till partistyrelsen att utforma riktlinjer för ett ersättningssystem till bygder som berörs av vindkraftsutbyggnad. I motion F54:1–3 (Huddiksvalls arbetarekommun) föreslås att planeringsordningen för vindbruk utreds med bevarande av det kommunala planmonopolet samt ökad regional samordning, att vindkraftsexploaterer ska samråda med berörda kommuner i ett tidigt stadium samt att riksintresseområden för vindbruk ses över med särskilt beaktande av landskapsbild med hänsyn till skydd av känsliga natur- och kulturmiljöer. Motionerna B10:5 (Gävleborgs partidistrikt) B11:5 (Norrbottnens partidistrikt) B12:5 (Värmlands partidistrikt) B13:5 (Västerbottens partidistrikt) och B14:5 (Västernorrlands partidistrikt) föreslår att politiska beslut måste garantera ett samhälleligt inflytande över elmarknaden. Motion F55:1–2 (Norrälje arbetarekommun) föreslår att Socialdemokraterna blir en garant för en energipolitik som ger elpriser förenliga med en konkurrenskraftig basindustri samt att omfattningen av elcertifikaten avvägs mot effekterna på massavedsmarknaden och andra råvarupriser. I motionerna B10:3 (Gävleborgs partidistrikt) B11:3 (Norrbottnens partidistrikt) B12:3 (Värmlands partidistrikt) B13:3 (Västerbottens partidistrikt) och B14:3 (Västernorrlands partidistrikt) föreslås att produktionsskatter på energi- och miljöområdet harmoniseras med motsvarande skatter i konkurrentländer. Motion F56:1 (Nybro arbetarekom-

mun) föreslår att Socialdemokraterna arbetar för en utökning av solenergi. Motion F69:5,21,23–24,29 (Stockholms arbetarekommun) föreslår att partiets politiska ambition bör vara att den förnyelsebara energin är billigare än den som belastar miljön, att utveckla arbetet med att uppmantra en omställning av energiproduktionen till förnyelsebar energi genom certifikatsystem, forskning och märkning, att genomföra ett investerings- och forskningsprogram för att bryta oljeberoendet, att utveckla metoderna för – samt uppmantra – energihushållning samt att inriktningen på miljöåtgärderna ska syfta till att skapa fler arbeten. Motion F57:1–3 (Malmö arbetarekommun) yrkar att vi socialdemokrater tar ledning i visionen om en hållbar energiförsörjning i Sverige, att vi socialdemokrater fortsätter att verka för att fasa ut kärnkraftsbaserad energiproduktion och inte stödjer bygget av nya kärnkraftverk samt att vi formar en politik för att stödja och utveckla övergången till 100 % förnyelsebar energiproduktion i Sverige. Motion F65:4,6 (Bohusläns partidistrikt) föreslår att initiativ tas inom EU för att bygga ett europeiskt stamnät för våg- och vindkraftsenergi samt att staten utvecklar ett stöd för att grön tekniska kommersialiseras och därmed få ökad tillgänglighet på marknaden. Motion F58:1 (Uppsala arbetarekommun) föreslår att kongressen beslutar att uppdraga åt partistyrelsen att verka för att en plan upprättas över avvecklingen av oljeberoendet. I motion F59:1 (Uppsala arbetarekommun) föreslås att Socialdemokraterna ska verka för att texten ”särskilt vindkraft” stryks från punkten 2 i instruktionen för Statens energimyndighet. I motion F60:1–2 (enskild, Uppsala arbetarekommun) föreslås att Naturvårdsverkets regleringsbrev ses över med avsikten att formulera hur Naturvårdsverket ska främja alla förnybara energikällor samt att ordet vindkraft under Mål 4 i Naturvårdsverkets regleringsbrev ersätts med förnybara energikällor. I motion F61:1–3 (Jönköpings arbetarekommun) föreslår att Socialdemokraterna säger nej till ny utbyggnad av kärnkraft, att satsning och utveckling och forskning stimuleras inom vätkraftsområdet samt att satsningen sker på energisnålare produktion i näringsliv och samhälle. I motion F10:2,4 (Jönköpings arbetarekommun) föreslås att utveckla forskningen kring lagring av energi, exempelvis genom att våga utveckla vätgasen samt att successivt minska stödet till energisektorn, vid energiproduktion med fossilbränsle. Motion F62:1–3 (Umeå arbetarekommun) föreslår att staten ska starta forskningsprojekt vid lämpliga högskolor, universitet och liknande forskningscentrum för att ta reda på hur vi bäst utvinner energi ur alger från Östersjön, att fiskeflottans kunskap utnyttjas i utveckling av insamlingsmetoder då de redan har båtar och kunnande om havet samt att detta projekt ska genomföras i samarbete och dialog med näringslivet föras så att resultaten av forskningen snabbt kan komma det svenska folket till nytta. I motion F63:1–3 (Umeå arbetarekommun) föreslås att den planerade avvecklingen av kärnkraften bromsas upp till dess att det finns fullt fungerande alternativ, att det sker en modernisering och säkerhetsupprustning av de befintliga kärnkraftverken i Sverige samt att betydande satsningar sker snarast och tillsammans med industrin på forskning och utveckling av alla former av klimatneutral elenergi.

Partistyrelsen delar uppfattningen som uttrycks i motionerna att vi måste ha en energipolitik som säkrar vår framtida energiförsörjning på ett hållbart sätt och stärker industrins konkurrenskraft. Sverige är ett glest befolkat land med ett kallt klimat och en betydande energikrävande basindustri. Våra förutsättningar att klara en god ekonomisk utveckling är därför beroende av en god tillgång till el till konkurrenskraftiga priser.

Energipolitiken i Sverige måste vara långsiktig. Vi socialdemokrater eftersträvar en bred överenskommelse om energipolitiken. Investeringar i både tillverkningsindustrin och energisektorn underlättas om det finns en säkerhet om de framtida spelreglerna. En sådan säkerhet förutsätter en blocköverskridande överenskommelse. Om väljarna ger oss förtroendet att leda en rödgrön regering efter nästa val kommer vi därför bjuda in till nya energisamtal för att arbeta fram ett brett förankrat och hållbart beslut om den svenska energipolitiken.

Partistyrelsen menar i likhet med i stort sett alla motionärer att miljö- och klimateffekterna av vår energiförsörjning ska vara så små som möjligt. Vi ser positivt på förutsättningarna att i framtiden bygga vår energiförsörjning på förnybara källor. Sverige har unika förutsättningar att klara detta genom vår goda tillgång till vatten, vind och skog.

Investeringar i, samt forskning och utveckling av, förnybar energi bör stimuleras. Stöd ska gå till utveckling och kommersialisering av de nya tekniker och bränslen som är samhällsekonomiskt lönsamma och kan ge tydliga minskningar i utsläpp av växthusgaser. I en sådan prövning är de energiformer som lyfts fram i några av motionerna som vätgas, biogasutvinning ur alger, geotermisk energi eller vågkraft intressanta.

En satsning på den förnybara energin i form av exempelvis vind, bioenergi och solkraft är en viktig del av omställningen till ett hållbart samhälle. Ambitionen för utbyggnad av den förnybara energin måste vara hög om den potential som finns ska kunna tas tillvara fullt ut.

Vi vill använda elcertifikatsystemet för att bygga ut den förnybara elproduktionen. Elcertifikatsystemet innebär i korthet att elleverantörerna måste producera eller köpa en viss andel el från förnybara energikällor i förhållande till sin el-användning eller försäljning. Denna så kallade kvotplikt gör att den förnybara elen får ett särskilt ekonomiskt stöd. Partistyrelsen konstaterar också att den planerade utbyggnaden av vindkraft kan komma att kräva kompletterande stödssystem, och ökade investeringar i såväl elnäten som övriga energisystemet för att ta tillvara på den förnybara energiproduktionens potential och säkerställa ett effektivt och tryggt energisystem.

Sverige ligger långt efter länder som Danmark och Tyskland vad gäller att ta vara på småskalig förnybar energi. Det är enligt partistyrelsens uppfattning tid att inse att alla sådana tillskott till energisystemet innebär miljövinster – och kan också öka engagemanget i klimatfrågor. Inkopplingsavgifterna för småskalig förnybar eltillförsel måste vara skäliga och inte hindra utbyggnaden av till exempel vindkraft eller solkraft. Lokal produktion av energi ska uppmuntras. Elnätet ska förstärkas utifrån de behov förnybar elproduktion som vindkraft ger upphov till. Nätägare bör få skärpt skyldighet att ta emot förnybar el.

Energieffektivisering bör också vara en grundläggande del av en framtida energipolitik. Partistyrelsen förordar en elväxling från energislösande lågproduktiv användning i främst icke energiintensiv industri och hos hushållen till högproduktiv produktion i process- och tillverkningsindustrin och en utbyggnad av järnvägen och effektiva el- och hybridbilar. Transportsektorn står för en mycket stor del av utsläppen av växthusgaser och en övergång från fossila bränslen till exempelvis el- och laddhybrider innebär både effektivare energianvändning minskat beroende av fossila bränslen. För att driva på energieffektiviseringar vill vi införa ett system med vita elcertifikat. (Ett system med vita certifikat innebär att aktörer som genomför energieffektiviseringar utöver vad som krävs av dem, erhåller certifikat motsvarande

sin extra energibesparing. Dessa certifikat kan sedan säljas vidare till andra aktörer som inte kan förbättra sin energieffektivitet lika kostnadseffektivt. På detta sätt genomförs största möjliga energieffektivisering till lägsta möjliga kostnad).

Socialdemokratiens uppfattning är alltsedan partikongressen 1991 att kärnkraften ska fasas ut successivt, med hänsyn till sysselsättning och välfärd och i den takt kärnkraftselen kan ersättas med el från förnybara källor samt energieffektivisering. För att inte äventyra elförsörjningen förutsätter den strategin att en prövning görs varje mandatperiod. Vid de avbrutna energisamtalen framkom att något beslut om att bygga nya kärnkraftverk, som regeringen vill öppna upp för, inte ens med regeringens bedömning är nödvändigt förrän tidigast 2015. Sverige är dock i dag ett av världens mest kärnkraftberoende länder och kärnkraften kommer därför att utgöra en viktig del av vår elproduktion för en lång tid framöver. Under denna tid ska den användas på ett säkert och effektivt sätt. Den svenska industrins konkurrenskraft ska säkras genom en trygg tillgång till el och en bibehållen effekt i energisystemet samtidigt som vi ställer om till en hållbar energiförsörjning.

Förutsättningarna att klara både industrins konkurrenskraft och omställning inom ramen för en effektiv klimatpolitik ökar med en blocköverskridande överenskommelse om energipolitiken, där en kontrollstation 2015 blir ett viktigt underlag.

Motionerna F9:2–3 föreslår ett lagstadgat förbud mot fast nätavgift i konsumentledet för att göra det mer lönsamt för hushållen att minska sin energianvändning. Partistyrelsen anser i likhet med motionerna att information om och möjligheten att själv styra sin elförbrukning är mycket viktiga drivkrafter för energieffektivisering. Partistyrelsen anser därför också i likhet med motionärerna att eltaxor och fakturor i möjligaste mån bör förenklas och utformas så att de främjar energieffektiviseringar. Om elnätsbolagen inte själva vidtar nödvändiga åtgärder bör lagstiftning övervägas.

Motion F55:2 föreslår att omfattningen av elcertifikaten avvägs mot effekterna på massavedsmarknaden och andra råvarupriser. Partistyrelsen instämmer i att det är viktigt att förnybar energi i form av biomassa används rationellt och i former som ger reella klimatvinster utan att riskera skogsindustrins råvarutillgång. Samtidigt ska certifikatsystemet gynna den förnybara energi som är mest effektiv och som därmed ger lägst elpriser. Det är därför viktigt att göra en löpande avvägning av hur politiken i detalj bör utformas.

I de likalydande motionerna B10:3 med flera förordas att produktionsskatter på energi- och miljöområdet ska harmoniseras med motsvarande skatter i basindustrins konkurrentländer. Partistyrelsen delar motionärernas syn att basindustrin är en fortsatt viktig grund för svensk industriutveckling och export. Partistyrelsen anser vidare att utsläppshandelssystemet inte får missgynna redan effektiva industrier, i exempelvis Sverige. Sverige bör dessutom verka för en ökad anslutning till systemet med utsläppshandel så att konkurrensvillkoren mellan olika länder och sektorer utjämnas. Sverige bör också vara drivande för global utsläppshandel inom konkurrensutsatta energiintensiva industrier. Det skulle minska de globala utsläppen och gynna de företag som utvecklar mer klimatvänliga tekniker och samtidigt stärka svenska företags internationella konkurrenskraft. Enligt partistyrelsen ska skatter, lagar och regler även i övrigt ske utformas med hänsyn till såväl miljömål som svenska företags konkurrenskraft. Att harmonisera skatter är en fråga av principiell vikt, som berör Sveriges självständighet gentemot EU. Även om det är bra att höja skatter på miljöskadlig verksamhet inom EU, betyder inte det att skatterna nödvändigtvis behöver harmoniseras. Partistyrelsen avvisar därför förslaget om att

svenska skatter ska harmoniseras med andra länder.

Partistyrelsen delar motionärernas, F10:5 med flera, uppfattning om vikten av politiskt inflytande över elmarknaden. Elmarknadens ska styras och anpassas till det ramverk som fattas på demokratisk, det vill säga politisk, väg. Möjlighet att påverka elmarknaden kan göras redan idag vad gäller lagar, förordningar och skatter, samt genom det direkta ägande som staten har i Vattenfall.

Motion F50:1 föreslår att partistyrelsen ges i uppdrag att verka i motionens anda så att befintlig vattenkraft effektiviseras till att ge mer energi i stället för mindre. Motionären menar att EU:s ramdirektiv för vatten riskerar att leda till nya vattendomar som minskar både produktion och reglering. Partistyrelsen delar uppfattningen att vi behöver effektivisera befintlig vattenkraft. Modern teknik, som exempelvis undervattensturbiner, kan öppna nya möjligheter för energiutvinning utan att miljövärden går förlorade. Småskalig vattenkraft kan vara ett viktigt tillskott till utbyggnaden av den förnybara energin.

Två motioner kritiserar vindkraftsutbyggnaden i förhållande till lokala intressen. Motion F53:1 föreslår att ett ersättningsystem till bygder som berörs av vindkraftsutbyggnad ska tas fram. Motion F54:1–3 vill behålla det kommunala planmonopolet, att vindkraftsexploaterer ska samråda med kommuner i ett tidigt skede samt göra en översyn av riksintresseområdena för vindkraft.

Partistyrelsen vill framhålla att en vindkraftsetablering långt ifrån bara behöver vara en kostnad utan också kan vara en investering som möjliggör nya arbetstillfällen. Vindkraftskooperativ är en utbyggnadsform som kan gynna landsbygdsutveckling och lokal delaktighet i - och acceptans för - utbyggnadsprojekt. Därför bör inte skatteregler missgynna vindkraftskooperativ. Av dessa skäl avvisar partistyrelsen motion F53:1 om att införa ett ersättningsystem.

Frågan om lokalt inflytande vid vindkraftsetableringar innebär en svår avvägning. Vindkraft är kanske det mest lovande energislaget på kort sikt, men ytterligare åtgärder krävs enligt partistyrelsen för att vi ska kunna nå de mål vi satt upp för utbyggnaden av den förnybara energin. En enklare tillståndsprocess för vindkraft är i det sammanhanget en nödvändighet. Vindkraftsetableringar bör inte samtidigt provas både gentemot miljöbalken och plan- och bygglagen. Partistyrelsen ställer sig också tveksam till ett absolut kommunalt veto mot just vindkraftverk. Om ett område utpekats som riksintresse för vindkraft bör regeringen kunna överpröva ett kommunalt veto om det finns särskilda skäl. Detta förutsätter dock att riksintresseområdena för vindbruk nogra ses över så som föreslås i motion F54:1–3. Därtill är det viktigt att tillgodose det lokala inflytandet på andra sätt. Som motionärerna skriver i motion F54:1–3 är det exempelvis viktigt att ett samråd sker med berörda kommuner redan på ett tidigt stadium.

Motionerna F59:1 och F60:1–2 föreslår att instruktionen för Statens Energimyndighet samt regleringsbrevet för Naturvårdsverket ändras så att vindkraften inte längre pekas ut särskilt. I stället ska myndigheterna enligt motionären verka för alla former av förnybar energi. Partistyrelsen menar att det har funnits goda skäl att särskilt lyfta fram vindkraften eftersom den står för den överlägset största potentialen för utbyggnad av förnybar energi de närmaste åren. Vi delar dock motionärens grunduppfattning att även andra former av förnybar energi är intressanta för framtiden utöver vindkraft. Det finns anledning att se över instruktioner och regleringsbrev framöver men partistyrelsen vill inte nu i ett kongressbeslut låsa fast exakt vilka formuleringar som ska användas.

Motion F52:1 föreslår att kommunerna och staten i Sverige ställer om till mer

förnybara energikällor. Partistyrelsen delar uppfattningen att den offentliga sektorn bör utgöra ett föredöme i omställningen till ett hållbart samhälle och tillstyrker motionen.

I motion F65:4, 6 förordas att initiativ tas inom EU för att bygga ett europeiskt stamnät för våg- och vindkraftsenergi. Partistyrelsen delar uppfattningen att EU i större utsträckning bör investera i förnybar energiproduktion och nödvändig infrastruktur.

Partistyrelsen anser att vi ska skapa arbetstillfällen i Sverige genom investeringar i det svenska energisystemet. Sverige behöver en god tillgång till el med konkurrenskraftiga priser. Detta är inte minst av stor betydelse för sysselsättningen i den svenska elintensiva industrin. Investeringar i den svenska förnybara elproduktionen bidrar till att hålla upp sysselsättningen i det svåra ekonomiska läge landet befinner sig i.

För att säkra konkurrenskraftiga elpriser behöver konkurrensen på elmarknaden öka. Elpriserna har stigit kraftigt efter avregleringen av elmarknaden. Inte minst för den svenska elintensiva industrin har detta inneburit stora påfrestningar. Partistyrelsen förordar en fungerande konkurrens på elmarknaden som också bidrar till att skynda på omställningen till förnybar elproduktion.

För att uppnå detta krävs flera åtgärder. Elbolagens möjligheter att teckna dyra tillsviareavtal, som är svåra att omförhandla eller gå ur, bör begränsas, om möjligt genom lagstiftning. Samägandet av kärnkraften bör begränsas och konkurrensproblemen inom vattenkraften åtgärdas. Vi vill underlätta för nya aktörer att komma in på elmarknaden genom en effektiv och tydlig tillståndsprocess och genom en översyn av nätavgifterna för småskalig energiproduktion. Förutsättningarna för att utveckla råkraftsmarknaden mot en marknad för så kallad baslast och en marknad för så kallade toppkraft bör prövas. Vi vill också skärpa övervakningen av elmarknaden, bland annat genom bättre samarbete över landgränserna och genom bättre dialog mellan ansvariga myndigheter.

Motion F58:1 föreslår att en plan upprättas över avvecklingen av oljeberoendet. Partistyrelsen anser att de mål, inklusive sektorsmål, för minskade utsläpp av växthusgaser som vi sätter upp ska vara styrande för politiken. Målen behöver löpande följas upp och åtgärder vidtas i de fall målen inte nås.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att bifalla motionerna F47:1, F52:1, F54:2, F54:3, F55:1, F56:1, F57:1, F57:2, F57:3, F61:3, F69:21, F69:24,

att avslå motionerna B10:3, B11:3, B12:3, B13:3, B14:3, F51:1, F53:1, F54:1,

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet B7:2, B10:5, B11:5, B12:5, B13:5, B14:5, F7:3, F9:2, F9:3, F10:2, F10:4, F47:2, F48:1, F49:1, F50:1, F55:2, F58:1, F59:1, F60:1, F60:2, F61:1, F61:2, F62:1, F62:2, F62:3, F63:1, F63:2, F63:3, F65:4, F65:6, F69:5, F69:23, F69:29.

Motion F47

Melleruds arbetarekommun

Energipolitik för jobben

Massa- och pappersindustrin tillhör Sveriges basnäringar och förädlar en av våra basresurser – skogen. Det ger landet stora exportinkomster och skapar sysselsättning på orter med få alternativ på arbetsmarknaden. Den direkta sysselsättningen är inte så stor, men det är den indirekta sysselsättningseffekten. Massa- och pappersindustrin är ofta grunden för det lokala näringslivet.

Under ett antal år har massa- och pappersindustrin varit hårt pressad av en svag marknad, kombinerad med stigande kostnader för el och råvaror – kostnader för vilka man inte kunnat kompensera sig genom ökade priser. Lönsamheten har varit svag och en strukturomvandling har skett och sker. Under de senaste fem åren har ca 20 procent av sysselsättningen försvunnit och fem fabriker lagts ned, detta utan att räknat in effekterna av den nuvarande finansiella krisen.

Marknaden kan inte politiken göra så mycket åt, men däremot de politiska beslut inom energipolitiken som ligger bakom prisökningen på både el och massaved. De energipolitiska beslut som fattats ger inte heller någon signal om att den långsiktiga utvecklingen kommer att bli något annat än en fortsatt prisuppgång på el och massaved. En del av besluten ingår i en gemensam EU-politik, medan andra är nationella och beslutas av Sveriges riksdag.

Ur den energiintensiva basindustrins perspektiv finns flera problem med dagens energipolitik. Den resulterar i all för höga elpriser, och när det gäller pappersindustrin så driver den upp priserna på massaved. Beslutet om avvecklingen av kärnkraft, och hur och med vad den ska ersättas, har lagt en hämsko på energiintensiv industris investeringar. Orsaken är att det skapats osäkerhet om såväl tillgång som pris. Om kärnkraften ska avvecklas har vi ett kapacitetsproblem, det vill säga vi har svårt att ersätta kärnkraftens nuvarande produktion om 70 TWh med förnybara alternativ.

Det finns en optimism om potentialen för alternativen. Vindkraften som i dag utgör 2 TWh planeras bli utbyggd till 30 TWh. Vindkraft behöver dock reservkraft för de tider när det inte blåser eller när det blåser för mycket. Behovet av reservkraft, troligen vattenkraft, gör att bruttotillskottet på 30 TWh bara blir drygt 10 TWh netto. Biobaserad kraftvärme som under senast fem åren fördubblats till 10 TWh har, under förutsättning att inte massaved ska eldas upp, en potential om ytterligare ca 5 TWh. Vi kommer således att sakna ca 50 TWh även om vi inte är framgångsrika när det gäller effektivisering. Effektivisering kommer troligen inte att ge mycket mer än den förväntade ökningen av efterfrågan.

Det andra problemet är att alternativen är dyra och kräver omfattande subventioner för att över huvud taget bli av. De kräver så höga elpriser att de inte kommer att utgöra någon press på elpriserna. Övervinster i elbolagen kommer därigenom att vara garanterade av det politiska systemet. Om det inte blir några förändringar av dagens energipolitik drar företagen inom energiintensiv industri slutsatsen att vi går mot ständigt högre elpriser. Med det perspektivet kommer investeringar att hamna utanför Sverige och EU.

Vad som behövs för att skapa framtidstro inom energiintensiv industri är ett beslut att svensk energipolitik inte kommer att tillåtas bli till nackdel för investeringar i Sverige. Det behövs en klar signal om att framtida elproduktion ska vara koldioxidfri och miljövänlig, samt att all elproduktion som uppfyller våra högt ställda miljö- och säkerhetskrav prövas. Det innebär att även pröva investeringar i kärnkraft om det skulle anses nödvändigt för att klara klimatmålet och upprätthålla en kapacitet som motsvarar behovet i landet, detta för att trygga sysselsättningen och välfärd.

Alternativen i elproduktionen står tyvärr inte på egna ben utan kräver stöd. Den utbyggnad vi ser av vindkraft och biobaserad kraftvärme bygger på elcertifikat och höga elpriser. Elcertifikat är acceptabelt om inte subventionen blir så stor och så omfattande att kraftvärmedverken börjar använda massaved som råvara. I dag är skillnaden mellan biobränsle och massaved sett per KWh energi ca 20–30 kronor per kubikmeter. Vissa kraftvärmeverk använder redan i dag massaved till och från. Ju högre subvention, desto större risk för att massaveden styrs till energisektorn och massa- och pappersbruken får betala allt mer för att få råvara till sin verksamhet. Detta är givetvis optimalt för de enskilda energiproducenterna och ger också kemiska massabruk och skogsägare en möjlighet att förbättra sin lönsamhet, men det är nationalekonomiskt felaktigt då förädlingsvärdet är sju gånger högre i pappersproduktion jämfört med energiproduktion. Sysselsättningen är samtidigt fjorton gånger högre i pappersproduktionen.

En energipolitik som slår vakt om energiintensiv basindustri måste grundas på att den är koldioxidfri och miljövänlig. Miljö- och säkerhetskrav bör avgöra vilken energiproduktion som ska tillåtas. Subventioner kan vara nödvändiga i en introduktionsfas men måste vägas av mot andra samhällsekonomiska effekter.

Jag föreslår att kongressen beslutar:

F47:1 att Socialdemokraterna blir en garant för en energipolitik som ger elpriser förenliga med en konkurrenskraftig basindustri,

F47:2 att omfattningen av elcertifikaten avvägs mot effekterna på massavedsmarknaden.

Ola Johansson

Melleruds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F48

Lidingö arbetarekommun

Avveckla kärnkraften

Kärnkraften är mycket farlig. Risken för kärnvapenspridning är påtaglig. Ett stort kärnvapenkrig kan utplåna hela mänskligheten. Vi bör avveckla kärnkraften mycket fortare än vad som nu sker. Olyckor och katastrofer ska förebyggas – inte orsakas.

Jag yrkar:

F48:1 att kongressen beslutar att partiet målmedvetet, vist och envist, ska verka för att kärnkraften avvecklas i Sverige och i hela världen.

Birger Eneroth, Lidingö

Lidingö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F49

Hallsbergs arbetarekommun – enskild

Elpriset

Innan elmarknaden avreglerades var priset relativt lågt för konsumenterna. Meningen med avregleringen var att konkurrensen skulle öka och tack vare detta skulle elpriset kunna sänkas. Följden av denna avreglering blev i stället att elpriset ökade markant. Bolagen tar elöverpriser som fördelas mellan aktieägare på konsumenternas bekostnad. Det finns för få aktörer på elmarknaden i dag för att kunna upprätthålla den konkurrensen. På grund av detta blev det inte som man tänkt.

Vi föreslår kongressen besluta:

F49:1 att avregleringens andemening med lägre priser blir en realitet.

Magnus Andersson, Henrik Gunnarsson

Hallsbergs arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

Motion F50

Nora arbetarekommun

Vattenkraften – en viktig basenergikälla som inte får sina

Det är i dag en allmän uppfattning att klimatfrågan är en av de största utmaningarna för vår planet. Utsläppen av bland annat koldioxid hotar att förändra livsvillkoren för kommande generationer. En stor del av CO₂-utsläppen kommer från energisektorn. En omställning till förnybar energi är därför nödvändig för att bryta en allt snabbare negativ utveckling. Sverige och övriga EU-länder har satt upp ambitiösa klimatmål för energieffektivisering, minskade utsläpp och en övergång till mer förnybar energi. Utgångsläget är mycket bra, med nära hälften av landets elproduktion från vattenkraft. En kraftfull satsning på vindkraft kommer att bidra ytterligare till att den globala klimatpåverkan minskar.

Elbehovet i Sverige varierar kraftigt mellan en varm sommarnatt under semesterperioden och en kall måndagsmorgon i slutet av januari. En robust elförsörjning är en förutsättning för välfärd, sysselsättning och trygghet. När vindkraften får en allt större del av den svenska elproduktionen ökar också behovet av reglering i elsystemet för att hantera variationer i väder och vind, och därmed tillgång och efterfrågan på el – en säker elförsörjning. Vattenkraften har unika möjligheter att snabbt öka och minska produktionen och därmed vara regulatorn i elsystemet. En ökad andel vindkraft fordrar också en ökad reglerförmåga i vattenkraften. Detta gäller inte bara för Sverige.

Det nordiska elsystemet är sammanbyggt och vindkraftutbyggnad i våra grannländer ökar behovet av reglerkapacitet från svensk och norsk vattenkraft.

Energimyndigheten har i en rapport pekat på nödvändigheten av att behålla, och helst öka, den svenska vattenkraftproduktionen för att nationella och internationella klimatmål ska kunna nås och för att möjliggöra en storskalig satsning på vindkraft.

I stället för att satsa på och utveckla produktionskapacitet och reglerförmåga i vattenkraften riskeras denna nu att försämrats väsentligt. Införandet av EU:s ramdirektiv för vatten kommer att leda till omprövning av vattendomar för att minska både produktion och reglering. Miljöprocessutredningen, som inom kort överlämnar sitt arbete till regeringen, innehåller inte det skydd för vattenkraften som avsetts.

Det är angeläget att behålla CO₂-fri elproduktion i den svenska vattenkraften och den reglerförmåga som fordras för en kraftfull satsning på vindkraft. Effektivisering av befintlig vattenkraft bör eftersträvas. Detta är nödvändiga förutsättningar för att Sverige ska kunna ta ett nationellt och internationellt klimatansvar i dag och för kommande generationer.

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

F50:1 att uppdra till partistyrelsen att verka i motionens anda så att befintlig vattenkraft effektiviseras till att ge mer energi i stället för mindre.

Marie-Louise Forsberg-Fransson, Vikers socialdemokratiska förening

Nora arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F51

Avesta arbetarekommun

Kärnkraftsreaktorer

Den första generationen kärnkraftreaktorer var pilotanläggningar som byggdes på 1940-1960-talen. Många reaktorer var forskningsreaktorer och producerade plutonium till kärnvapen. Svenska reaktorer byggdes i Studsvik, Ågesta och Marviken kopplade till det svenska kärnvapenprogrammet.

Andra generationen

Den andra generationen kärnkraftreaktorer byggdes från 1960-talet och fram till 1990-talet. Alla svenska reaktorer i dag tillhör andra generationen, liksom de flesta av de 442 reaktorer som finns i världen i dag. Det finns många olika typer av andra generationens reaktorer, men de vanligaste är olika slags lättvattenreaktorer. Genom kärnreaktionerna i lättvattenreaktorer bildas bland annat plutonium och så kallade transuraner. Det är framför allt dessa ämnen som utgör det högaktiva och långlivade avfall som måste lagras i 100 000-tals år. I Sverige tillkommer 250 ton uttjänt kärnbränsle per år, i världen 10 000 ton. Totalt finns 190 000 ton högaktivt avfall i världen, och mer lär det bli om kärnkraften byggs ut i stor skala.

I Sverige är huvudlinjen att avfallet ska ner i urberget, 500 meter ner, inkapslat i koppar och bentonitlera, och det ska ske 2018. Men något slutgiltigt beslut finns inte ännu, inte någon annanstans i världen heller förutom i Finland, där man beslutat om slutförvar enligt svensk modell i närheten av kärnkraftverket i Olkiluoto.

Tredje generationen

Den tredje generationens kärnkraftreaktorer började byggas i slutet av 1990-talet och den första europeiska reaktorn byggs nu i Olkiluoto i Finland. Det är framför allt tredje och moderniserade varianter av andra generationens reaktorer som nu byggs och planeras världen över fram till ungefär 2030.

Den tredje generationens reaktorer är i grund och botten en vidareutveckling av dagens lättvattenreaktorer. Skillnaden är att de är effektivare på att producera el och också anses säkrare, till exempel genom dubbla väggar i reaktorinslutningen, med byggnader som ska tåla terrorattacker och inte minst säkerhetssystem som ska vara självgående och oberoende av operatörerna – det ska vara betydligt svårare än i dag att åstadkomma en hårdsmälta. Däremot är bränslecykeln för tredje generationen i princip densamma som för andra generationen. De kommer alltså också att generera stora mängder högaktivt avfall som kräver slutförvar i ungefär 100 000 år.

Fjärde generationen

Den fjärde generationens kärnkraftreaktorer hoppas man introducera kommersiellt runt 2030. De första försöksreaktorerna ska börja byggas om några år i bland annat Frankrike, Belgien, Japan, USA och de ska vara färdiga runt 2020. Huvudmålet med den fjärde generationens kärnkraft är att kärnkraften inte längre ska ge något långlivat avfall. Dessutom hoppas man kunna utnyttja betydligt mer av den energi som finns i bränslet.

Det finns flera olika förslag och varianter. En av huvudlinjerna handlar om en vidareutveckling av så kallade snabba reaktorer. Sådana har funnits länge och testats i länder som Frankrike, Japan och USA, egentligen ända sedan kärnkraftens början. Men skillnaden är att snabba reaktorer kan drivas med fler sorters bränsle och dessutom utnyttja

mer av bränslet till att producera energi – till exempel uran 238 som ur energisynpunkt är värdelöst i vanliga reaktorer.

Tanken är att man i fjärde generationens snabba reaktorer ska stoppa in upparbetat högaktivt avfall från vanliga reaktorer och som efter körning i de snabba reaktorerna förvandlas – transmuteras – från långlivat avfall (som kräver i storleksordningen 100 000 års slutförvar) till relativt kortlivat avfall (som kräver 500–1 000 års slutförvar). Därför kallar man den här typen av fjärde generationens snabba reaktorer också för brännarreaktorer.

I framtidens brännarreaktorer är avsikten att samtliga, så långt det nu går, högaktiva och långlivade så kallade transuraner ska återcirkuleras och transmuteras till kortlivat avfall. En annan variant är så kallade acceleratordrivna reaktorer. I en acceleratordriven reaktor körs reaktorn ”underkritiskt”, det vill säga så att kärnreaktionerna egentligen inte förmår hålla liv i sig själva. I stället använder man en partikelaccelerator som genererar neutroner, som i sin tur får kärnreaktionerna att fortsätta. Grundtanken är ungefär den samma som med brännarreaktorer. I de acceleratordrivna reaktorerna ska uttjänt bränsle från vanliga reaktorer stoppas in och transmuteras från långlivat till kortlivat avfall.

Den fjärde generationen innebär också att man tänker sig en hel park av flera typer av reaktorer – dels lättvattenreaktorer, dels brännarreaktorer eller acceleratordrivna reaktorer. I lättvattenreaktorerna kör man som i dag låganrikat uran. Det uttjänta bränslet upparbetas, och plutonium och det övriga långlivade avfallet plockas ut och bakas ihop med det uran 238 som är värdelöst i vanliga lättvattenreaktorer. Sedan körs detta i brännarreaktorer eller acceleratordrivna reaktorer. Resultatet blir därmed en bränslecykel som ger betydligt mindre avfall i slutänden och avfall som bara behöver lagras i 500–1 000 år.

Jag erkänner, jag är kärnkraftmotståndare, men samtidigt är jag realist. Hur det än är så behöver vi el och helst billig el. Är fjärde generationens kärnkraftverk löningen på våra problem? Ja, kanske.

Därför föreslår jag partikongressen:

F51:1 att ge partistyrelsen i uppdrag att utreda möjligheterna att bygga om befintliga reaktorer till fjärde generationens reaktorer som kan köras på högaktivt avfall från vanliga reaktorer.

Patrik Engström, Avesta

Avesta arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F52

Västerås arbetarekommun

Kommunala och statliga byggnader ska få sin främsta energi från förnybara energikällor

I dag är många forskare överens om att vi måste minska utsläppen av växthusgaser. Omställningen till förnyelsebara energikällor går i dagsläget inte så fort som miljön skulle ”önska”.

Kommunerna och staten måste ligga i framkant när det gäller omställningen till mer förnyelsebara energikällor. Denna kan ske i olika former, till exempel genom installationer av solceller, mindre vindkraftverk och bergvärme på och vid kommunala och statliga byggnader.

Effekten av detta är att man på längre sikt både sparar pengar och minskar påverkan på miljön. Dessutom sänds det ut ”signaler” att de styrande tar miljöhotet på allvar, vilket i sin tur leder till att fler människor får incitament att ställa om till mer miljövänliga energikällor.

Vi föreslår:

F52:1 att kommunerna och staten i Sverige ställer om till mer förnybara energikällor.

Fredrik Brevenäs, Daniel Pettersson

Västerås arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F53 Krokoms arbetarekommun

Ersättning vid vindkraftsetablering

Vårt land står inför en kraftfull utbyggnad av vindkraften – från dagens produktion på drygt 1 TWh per år till 10 TWh per år till 2015. Energimyndigheten talar till och med om 30 TWh 2020. När nu utbyggnaden av vindkraften äntligen tagit fart ska vi inte göra om samma misstag som när vattenkraften byggdes ut.

Vindkraften har en påverkan på sin omgivning som långt ifrån begränsas till den enskilde fastighetsägarens mark. Den innebär förändringar i människors miljö och livssituation. Det innebär att de globala och nationella energi- och miljövinsterna av en medveten satsning på vindkraft ibland hotas av de acceptansproblem som uppstår på lokal nivå, främst till följd av vindkraftens lokala miljöeffekter i form av till exempel störningar av landskapsbilden och buller.

I dag är det självklart att ägarna till mark som upplåts för vindkraftverk ska erhålla ersättning som kompensation för skada och intrång. Däremot finns inga regler för hur berörda bygder ska ersättas för det intrång som nyttjande av våra naturtillgångar innebär. Jag anser det självklart att en del av det värde som vindkraften genererar ska stanna kvar i berörda bygder i någon form. Detta kan sannolikt också påskynda utbyggnaden, och antalet överklaganden blir förmodligen färre.

För de bygder där vindkraft produceras skulle detta betyda mycket för utvecklingen – pengar som behövs för att bidra till en uthållig ekonomi för att främja och utveckla turism, lokal näring, infrastruktur med mera. En modell med värdeskapande från vindkraften skulle bli en kompletterande del av en regional utvecklingspolitik som ger alla delar av landet förutsättningar att skapa tillväxt. De vindkraftsproducerande bygderna kan få tillgång till stabila och förutsägbara inkomster.

Värdet av miljöintrånget måste vara anpassat till dagens värdering av miljön och förväntad framtida utveckling. Det måste innebära betydligt högre ersättning än den mycket låga nivå som i dag är på de bygdeavgiftsmedel som utbetalas från vattenkraften.

Kongressen föreslås besluta:

F53:1 att uppdra till partistyrelsen att utforma riktlinjer för ett ersättningssystem till bygder som berörs av vindkraftsutbyggnad.

Mi Bringsaas

Krokoms arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F54 Hudiksvalls arbetarekommun

Vindkraftsutbyggnaden

Energimyndigheten har tagit fram ett förslag till ett nytt planeringsmål för utbyggnad av vindkraften i Sverige. Det innebär att det år 2020 ska finnas planmässiga förutsättningar för årlig produktion av el från vindkraft på 30 TWh.

Ett flertal exploatörer är nu igång och letar lämpliga platser för vindkraftverk. Trycket från olika håll på vindkraftsutbyggnad blir allt större på kommunerna och områden som är värdefulla ur andra perspektiv som till exempel för friluftsliv, kulturturism, fåbodbruk med mera förslås nu bli stora vindkraftsparker. Det är därför hög tid att kommunerna möter upp och planerar för vindkraften, annars hamnar vi i det läget att det är exploatörerna som planerar. Vad detta får för konsekvenser för det rörliga friluftslivet, jakten, fisket och turismen sopas bort med argument att de som hävdar dessa intressen är både utvecklingsfientliga och fientligt inställda till alternativa energikällor.

Regeringen förslår också i en lagrådsremiss den 12 februari 2009 att nuvarande krav på detaljplan och bygglov för vindkraft tas bort. Enligt förslaget ska vindkraft endast prövas enligt miljölagstiftningen.

Det kommunala planmonopolet försvinner alltså och ett mycket kraftigt ingrepp i den kommunala självstyrelsen blir ett faktum. Kommunpolitiker ska inte kunna fatta beslut om användningen av mark och vatten. Visserligen säger regeringen att prövningsmyndigheten endast får ge tillstånd om kommunfullmäktige har tillstyrkt exploateringsplanerna, men fortfarande ska dock regeringen kunna tillåta en anläggning för vindkraft om det från nationell synpunkt är synnerligen angeläget att verksamheten kommer till stånd.

Kongressen föreslås besluta:

- F54:1 att planeringsordningen för vindbruk utreds med bevarande av det kommunala planmonopolet samt ökad regional samordning,
- F54:2 att vindkraftsexploatörer ska samråda med berörda kommuner i ett tidigt stadium,
- F54:3 att riksintresseområden för vindbruk ses över med särskilt beaktande av landskapsbild med hänsyn till skydd av känsliga natur- och kulturmiljöer.

Sven-Åke Thoresen

Hudiksvalls arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F55 Norrtälje arbetarekommun

Energipolitik för jobben

Massa- och pappersindustrin tillhör Sveriges basnäringar och förädlar en av våra basresurser, skogen. Det ger landet stora exportinkomster och skapar sysselsättning på orter med få alternativ på arbetsmarknaden. Den direkta sysselsättningen är inte så stor, men det är den indirekta sysselsättningseffekten. Massa- och pappersindustrin är ofta grunden för det lokala näringslivet.

Under ett antal år har massa- och pappersindustrin varit hårt pressad av en svag marknad, kombinerat med stigande kostnader för el och råvaror – kostnader för vilka man inte kunnat kompensera sig genom ökade priser. Lönsamheten har varit svag och en strukturomvandling har skett och pågår fortfarande. Under de senaste fem åren har cirka 20 procent av sysselsättningen försvunnit och fem fabriker lagts ned, detta utan att ha räknat in effekterna av den nuvarande finansiella krisen.

Marknaden kan inte politiken göra så mycket åt, men däremot de politiska beslut inom energipolitiken som ligger bakom prisökningen på både el och massaved. De energipolitiska beslut som fattats ger inte heller någon signal om att den långsiktiga utvecklingen kommer att bli något annat än en fortsatt prisuppgång på el och massaved. En del av besluten ingår i en gemensam EU-politik, medan andra är nationella och beslutas av Sveriges riksdag.

Ur den energiintensiva basindustrins perspektiv finns flera problem med dagens energipolitik. Den resulterar i allt för höga elpriser och när det gäller pappersindustrin så driver den upp priserna på massaved. Beslutet om avvecklingen av kärnkraft, och hur och med vad den ska ersättas, har lagt en hämsko på energiintensiv industris investeringar. Orsaken är att det skapas osäkerhet om såväl tillgång som pris. Om kärnkraften ska avvecklas har vi ett kapacitetsproblem, det vill säga vi har svårt att ersätta kärnkraftens nuvarande produktion på 70 TWh med förnybara alternativ.

Det finns en optimism om potentialen för alternativen. Vindkraften som i dag utgör 2 TWh planeras bli utbyggd till 30 TWh. Vindkraft behöver dock reservkraft för de tider när det inte blåser eller när det blåser för mycket. Behovet av reservkraft, troligen vattenkraft, gör att bruttotillskottet på 30 TWh bara blir drygt 10 TWh netto. Biobaserad kraftvärme som under de senaste fem åren fördubblats till 10 TWh har, under förutsättning att inte massaved ska eldas upp, en potential om ytterligare cirka 5 TWh. Vi kommer således att sakna ca 50 TWh även om vi är framgångsrika när det gäller effektivisering. Effektivisering kommer troligen inte att ge mycket mer än den förväntade ökningen av efterfrågan.

Det andra problemet är att alternativen är dyra och kräver omfattande subventioner för att över huvud taget bli av. De kräver så höga elpriser att de inte kommer att utgöra någon press på elpriserna. Övervinster i elbolagen kommer därigenom att vara garanterade av det politiska systemet. Om det inte blir några förändringar av dagens energipolitik drar företagen inom energiintensiv industri slutsatsen att vi går mot ständigt högre elpriser. Med det perspektivet kommer investeringar att hamna utanför Sverige och EU.

Vad som behövs för att skapa framtidstro inom energiintensiv industri är ett beslut att svensk energipolitik inte kommer att tillåtas bli till nackdel för investeringar i Sverige, en klar signal om att framtida elproduktion ska vara koldioxidfri och miljövänlig, samt att all elproduktion som uppfyller våra högt ställda miljö- och säkerhetskrav prövas. Det innebär att även pröva investeringar i kärnkraft om det skulle anses nödvändigt för att klara klimatmålet och upprätthålla en kapacitet som motsvarar behovet i landet, detta för att trygga sysselsättning och välfärd.

Alternativen i elproduktionen står tyvärr inte på egna ben utan kräver stöd. Den utbyggnad vi i dag ser av vindkraft och biobaserad kraftvärme bygger på elcertifikat och höga priser. Elcertifikat är acceptabelt om inte subventionen blir så stor och så omfattande att kraftvärmeverken börjar använda massaved som råvara. I dag är skillnaden mellan biobränsle och massaved sett per kWh ca 20-30 kronor per kubikmeter. Vissa kraftvärmeverk använder redan i dag massaved till och från. Ju högre subvention, desto större risk för att massaveden styrs till energisektorn och massa- och pappersbruken får betala allt mer för att få råvara till sin verksamhet. Detta är givetvis optimalt för de enskilda energiproducenterna och ger också kemiska massabruk och skogsägare en möjlighet att förbättra sin lönsamhet, men det är nationalekonomiskt felaktigt då förädlingsvärdet är sju gånger högre i pappersproduktion jämfört med energiproduktion. Sysselsättningen är samtidigt fjorton gånger högre i pappersproduktionen.

En energipolitik som slår vakt om energiintensiv basindustri måste grundas på att den är koldioxidfri och miljövänlig. Miljö- och säkerhetskrav bör avgöra vilken energiproduktion som ska tillåtas. Subventioner kan vara nödvändiga i en introduktionsfas, men de måste vägas mot andra samhällsekonomiska effekter.

Vi föreslår att kongressen beslutar:

F55:1 att Socialdemokraterna blir en garant för en energipolitik som ger elpriser förenliga med en konkurrenskraftig basindustri,

F55:2 att omfattningen av elcertifikaten avvägs mot effekterna på massavedsmarknaden och andra råvarupriser.

Norrtälje arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F56 Nybro arbetarekommun

Solenergi

Själva solenergin är gratis! Kostnaderna infinner sig vid installation och därefter är det låga underhållskostnader. Solvärmetekniken har utvecklats och kan i dag ses som en långsiktig investering som ger mycket billig energi. Som exempel klarar 5 kvadratmeter solfångare 50 procent av ett hushålls årliga behov av varmvatten (källa: www.svensksolenergi.se).

Solenergin får inte förglömmas i debatten om alternativa energikällor som sparar på miljön. Det är viktigt att ta fram alternativa metoder och att utreda till exempel solfångare och solceller. Det finns solenergi bidrag från år 2000 som inte är anpassat till dagens behov. En anpassning av solenergi bidraget i korrelation till mängden energi som sparas vore önskvärdt för fler ansökningar.

Vi önskar därför:

F56:1 att Socialdemokraterna arbetar för en utökning av solenergi,

Thomas Jonsson, Kerstin Jonsson, Örsjö socialdemokratiska förening
Nybro arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F57 Malmö arbetarekommun

Hållbar energipolitik

Sverige är ett rikt land, inte bara demokratiskt, ekonomiskt och kulturellt utan vi har även en stor ekologisk rikedom. Den ekologiska rikedom består av djurliv, växtliv och varierande landskap. Vår kustremsa är en av de längsta i Europa och vårt lands areal är bland de större i Europa. Hur kan vi då nyttja vår ekologiska rikedom för att skapa större välfärd?

En del av vår möjlighet är att bygga ut vår energiproduktion. Med större energiproduktion kan vi hålla det moderna samhällets sektorer igång och skapa arbetstillfällen åt våra medborgare. För att öka vår energiproduktion kan vi nyttja de ändliga resurserna som kol och uran, dessa resurser kan driva effektiva elverk. Men dessa alternativ är inte hållbara i längden. Kolet bidrar till växthusgaser och uranet genererar radioaktivt avfall och gruvområden. I dag har förespråkarna för kolkraft blivit tystade, Vattenfall fortsätter dock att öka sin kolbaserade elproduktion ute i Europa. I Sverige diskuteras i stället kärnkraften som en lämplig ersättare till den ”smutsiga” kolkraften, men varför välja mellan pest eller kolera? Vi har andra miljövänliga, förnyelsebara alternativ till energiproduktion.

Jag ser en framtid där vi nyttjar vår kustremsa genom att bygga ut vågkraften. Rätt utbyggt kan dessa bojar som guppar med vågorna försörja stora delar av Sveriges energibehov samtidigt som de ger fiskar nya platser för lek och yngling.

Jag ser en framtid där vi nyttjar vår sol genom att värma vatten på våra hustak under solrika dagar, flera ytor med solpaneler kan även producera el direkt.

Jag ser en framtid där vi nyttjar vår starka vind genom att bygga många små vertikala vindkraftverk på hustaken i staden. Dessa kraftverk behöver inte vara större än vanliga fläktturbiner och genom en vertikal konstruktion bygger man bort animerade skuggor.

Det påstås att IBM-ledaren Thomas Watson 1943 hävdade att det i framtiden skulle behövas fem superdatorer för att täcka världens behov av datorkraft. Nu vet vi att han hade fel i sin vision. I stället för få stora superdatorer har vi många små datorer som tillsammans bilda ett nätverk av ofantlig datorkraft via Internet. De som i dag hävdar att stora kärnkraftverk ska försörja Sverige med el i framtiden känns lika visionära som Thomas Watson gjorde 1943.

Låt oss satsa på de hållbara småskaliga kraftverken som tillsammans bildar framtidens supernätverk av billig förnyelsebar energi.

Jag yrkar på:

F57:1 att vi socialdemokrater tar ledningen i visionen om en hållbar energiförsörjning i Sverige,

F57:2 att vi socialdemokrater fortsätter att verka för att fasa ut kärnkraftsbaserad energiproduktion och inte stödjer bygge av nya kärnkraftverk,

F57:3 att vi formar en politik för att stödja och utveckla övergången till 100 procent förnyelsebar energiproduktion i Sverige.

Mathias Persson Möllevången-S och unga socialdemokrater
Malmö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F58

Uppsala arbetarekommun

Upprätta en plan över avvecklingen av oljeberoendet

Tillgången på ur effektivitetssynpunkt billig olja var en viktig del av den förbättring av levnadsstandarden som uppnåddes i stora delar av världen under 1900-talet. Oljan är dock en ändlig resurs, som därtill har negativa miljökonsekvenser. Sedan oljekrisen på 1970-talet har det talats om att ersätta oljan med ny teknik. Oljeförbrukningen i Sverige har minskat sedan 1970-talet, men fortfarande är den mycket stor.

Utveckling av gammal teknik att driva fram fordon, med elektricitet i stället för oljeprodukter, har nu nått så långt att den inom kort torde bli dominerande bland nya personbilar. Uppvärmning sker i allt mindre utsträckning med oljeprodukter. Oljeprodukterna dominerar dock fortfarande totalt till exempel som drivmedel för flygplan, avsningsmedel för flygplan och som plastråvara.

En plan för övergång från nuvarande oljeberoende till nya tekniker för att tillgodose människans behov bör upprättas på statligt initiativ i samarbete med berörda näringslivs-företrädare och forskare. Oljan bör i första hand ersättas med förnyelsebara energikällor.

Förslag till beslut:

F58:1 att kongressen beslutar att uppdraga åt partistyrelsen att verka för att en plan upprättas över avvecklingen av oljeberoendet.

John Gustavsson
Uppsala arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F59

Uppsala arbetarekommun

En myndighet för alla förnybara energikällor

I Förordning (2007:1153) med instruktion för Statens energimyndighet står det skrivet:

”Statens energimyndighet ska

...

2. samordna arbetet med omställningen av energisystemet och verka för en ökad användning av förnybara energikällor, särskilt vindkraft.”

80 procent av den energi som de mänskliga samhällena använder kommer i dag från fossila bränslen. Utfasandet av dessa innebär en fantastiskt stor utmaning där alla bidrag från förnybara energikällor kommer att vara viktiga. Det är därför synd att en förnybar energikälla pekas ut framför andra när det i dag finns flera som är kommersiella eller nära kommersiella, till exempel småskalig vattenkraft, strömkraft, geotermi och vågkraft. Utpekandet missgynnar dessa förnybara energitekniker och försämrar deras möjligheter till utveckling och marknadsintroduktion.

Danska Vestas var först med vindkraften och har ännu i dag den största andelen av världsmarknaden. Att inte satsa på energikällor som har potential att bli stora i framtiden är lika osmart som Volvos fortsatta satsande på bensinbilar medan det forskades fram elhybrider i Japan.

I stället för att peka ut vad Energimyndigheten ska prioritera borde det vara upp till myndigheten att själv göra bedömningen mellan olika projekt.

Vi föreslår därför att partikongressen beslutar:

F59:1 att Socialdemokraterna ska verka för att texten ”särskilt vindkraft” stryks från punkten 2 i instruktionen för Statens energimyndighet.

Uppsala kristna socialdemokrater – Broderskapsgruppen

Uppsala arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F60

Uppsala arbetarekommun – enskild

Generellt främjande av förnybara energikällor

I regleringsbrevet till Naturvårdsverket står följande två stycken:

”Mål 4

Naturvårdsverket ska fortsätta att aktivt främja en hållbar utbyggnad av vindkraft genom att tillämpa den samlade kunskapen på området i sin myndighetsutövning.

23. Vägledning om vindkraftetablering i Natura 2000-områden till havs

Naturvårdsverket ska i samråd med Statens energimyndighet och Boverket ta fram vägledande material som tydliggör möjligheterna för samexistens vid vindkraftetablering i Natura 2000-områden till havs i syfte att förbättra kunskapsunderlaget för vindkraftsetablering i skyddade områden till havs. Vindkraft bör kunna lokaliseras i vissa av dessa områden utan att skyddsvärdena påverkas på ett inte acceptabelt sätt. För att möjliggöra etablering av vindkraft i sådana områden krävs både att det finns djup kunskap om de arter och miljöer som skyddet avser och kunskap om vindkraftens effekter. Möjligheter

till synergier mellan biologisk mångfald och vindkraft ska också belysas. Vägledningen ska finnas tillgänglig för kommuner, länsstyrelser och andra berörda intressenter senast den 1 november 2009.”

Regleringsbrevet innehåller, förutom det ovan citerade stödet till vindkraft, inte något uttalande om andra förnybara energikällor för elproduktion. Exempel på andra energikällor som är kommersiella eller nära kommersiella i dag är småskalig vattenkraft, strömkraft, geotermi och vågkraft. Det ter sig omotiverat att peka ut endast en källa till förnybar elproduktion när omställningen till ett hållbart energisystem troligen kommer att kräva en mix av energikällor, där alla förnybara bidrag är viktiga. Det är dessutom troligt att en större mix av energikällor kommer att komplettera varandra bättre jämfört med ett färre antal.

Vi föreslår därför att partikongressen beslutar att Socialdemokraterna ska verka för:

F60:1 att Naturvårdsverkets regleringsbrev ses över med avsikten att formulera hur Naturvårdsverket ska främja alla förnybara energikällor,

F60:2 att ordet ”vindkraft” under Mål 4 i Naturvårdsverkets regleringsbrev ersätts med ”förnybara energikällor”.

Uppsala kristna socialdemokrater – Broderskapsgruppen

Uppsala arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

Motion F61

Jönköpings arbetarekommun

Miljö och klimat

Hoten mot vår livsmiljö gör sig allt mer påtalade. Det är stormar som kan ödelägga stora landområden runtom i vår värld, översvämningar i känsliga kustområden, bränder och eldstormar i de torrare klimatzonerna för att nämna några. Att människan och vårt sätt att leva, med en allt högre förbrukning av våra ändliga energiresurser, har en stor del i denna förändring av vår livsmiljö är de flesta experter överens om.

Vårt ansvar för kommande generationer är därför stort och därför ska vi leva på ett sätt som inte förbrukar mer energi än vad som tillförs av solen och genereras på jordens yta.

Förnybar energi genom vattenkraft, solenergi, vågkraft, vindkraft och vätkraft är några energislag som både på kort och lång sikt kan lösa vårt energiproblem. Att, som allianspartierna nu har slagit fast, ersätta den gamla kärnkraften med ny är därför inte en framkomlig väg för att skapa ett samhälle som bygger på uthållig förnybar energi. Därför ska Socialdemokraterna säga nej till en sådan gammal energilösning och satsa på de mer moderna lösningarna inom energisektorn. Ett tryggt samhälle ska bygga sin energipolitik på en säker och trygg hantering som inte äventyrar folks hälsa vid eventuella olyckor och haverier.

Därför vill vi:

F61:1 att Socialdemokraterna säger nej till ny utbyggnad av kärnkraft,

F61:2 att satsning, utveckling och forskning stimuleras inom vätkraftsområdet,

F61:3 att satsningen sker på en energisnålare produktion i näringsliv och samhälle,

F61:4 att transport och kommunikation sker via järnväg i allt större omfattning.

Rolf Wennerhag, Råslätts socialdemokratiska förening

Jönköpings arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F62

Umeå arbetarekommun

Skapa energi ur alger

I Östersjön är algbloomingen ett stort problem samtidigt som det råder brist på förnyelsebar energi i samhället. Alger är organiska och av de mesta organiska material kan man utvinna energi på ett eller annat sätt, till exempel genom förbränning eller tillverkning av etanol och biodiesel.

Runt om i världen pågår forskningsprojekt för att ta reda på hur man effektivast kan utvinna energi ur alger. Ska Sverige klara av att bryta vårt oljeberoende måste vi ta alla möjligheter som finns att skapa renare energi.

Vi yrkar därför:

- F62:1 att staten ska starta forskningsprojekt vid lämpliga högskolor, universitet och liknande forskningscentrum för att ta reda på hur vi bäst utvinner energi ur alger från Östersjön,
- F62:2 att fiskeflottans kunskap utnyttjas i utveckling av insamlingsmetoder då de redan har båtar och kunnande om havet,
- F62:3 att detta projekt ska genomföras i samarbete och dialog med näringslivet så att resultaten av forskningen snabbt kan komma det svenska folket till nytta.

Umeå Socialdemokratiska högskoleförening gm Per Genberg
Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F63

Umeå arbetarekommun

Mångfald i energipolitiken

Sverige och övriga länder i världen står inför en historisk utmaning att under de kommande åren hantera klimathotet, nu också tillsammans med en världsomspännande lågkonjunktur. Utsläppen av CO₂ (koldioxid) måste minska radikalt och användningen av fossila bränslen måste hushållas så att ökningstakten av jordens medeltemperatur avstannar. Åtgärder som påverkar den globala uppvärmningen verkar mycket långsamt, och det är därför nödvändigt att effektiva insatser samordnas och sker snabbt och i stor skala.

EU har under 2008 enats om att minska utsläppen av växthusgaser med minst 20 procent till 2020. Som vanligt verkar regeringen Reinfeldt handlingsoförmögen. Sveriges borgerliga regering har under 2008 föreslagit ett antal mindre åtgärder, bland annat klimatinvesteringar i utvecklingsländer, miljöbilspremie och ett nytt klimatskattepaket som ingen vet hur det kommer att slå. Men mycket lite talas om hur Sveriges industri ska anpassas och överleva långsiktigt.

Industrin med dess förmågor är en avgörande faktor för hur vi ska nå det av politiken uppsatta målen med växthuseffekten. Sverige behöver utforma en process som kan förena genomförandet av klimatmålen med utveckling och bevarande av en konkurrenskraftig industri. Miljöfrågorna omfattar många olika delfrågor och åtgärder som riskerar att komma i konflikt med andra viktiga mål. Socialdemokraterna måste på alla sätt främja en utveckling där svensk industri spelar en aktiv roll för att uppnå klimatmålen, och detta måste göras på ett sätt som stärker både industrin och på så vis även säkrar välfärden.

Svensk energibalans har en bättre sammansättning än de flesta andra länder, med en hög andel förnyelsebar energi samtidigt som industrin kommit jämförelsemässigt långt

med effektivisering av sin energiförbrukning. Det innebär att svensk industri kan vara en föregångare för andra samt att svensk miljöteknik kan exporteras till andra länder.

För att öka konkurrenskraften, samtidigt som vi måste klara målen med minskningen av CO₂-gaserna, måste fossila bränslen där det är möjligt snarast ersättas med elenergi. Den elenergiproduktion vi har i dag i form av vattenkraft, kärnkraft och en liten, men något ökande, andel biomassa, sol och vindkraft räcker inte för att fasa ut fossila bränslen. Det sker en långsam men nödvändig utbyggnad av vindkraften, men problemet är att vind inte går att lagra. Det, tillsammans med vindkraftens låga verkningsgrad och vattenkraftens begränsade utbyggnadsmöjligheter, innebär att kärnkraften under lång tid kommer att vara nödvändig för svensk elenergiförsörjning.

Kärnkraften utgör hälften av vår elproduktion och är tillsammans med vattenkraften den absolut viktigaste faktorn för Sveriges internationellt sett låga utsläpp av CO₂, trots att vi har en hög andel tung energiintensiv industri. En stark välfärd med många arbetstillfällen är beroende av en stark industrisektor, långsiktigt kända villkor avseende kontinuitet i elförsörjningen och stabila energipriser. Energipolitiken i Sverige har under den senaste tiden präglats av en osäkerhet kring framtida styrning och val av energilösningar samt tillgång till energi till konkurrenskraftiga priser.

Socialdemokraterna måste ta initiativ för en bred överenskommelse mellan staten och industrin i syfte att stärka forskning, teknikutveckling, kompetensuppbyggnad och infrastruktur för elenergi som ska ersätta fossila bränslen. Socialdemokratin måste arbeta för att bara klimatneutrala tekniker ska ingå i framtidens energimix.

Energipolitiken kommer att bli viktig under nästa mandatperiod. Det är viktigt, jobben och välfärden är beroende av att Socialdemokraterna skapar stabilitet och ingjuter långsiktigt förtroende för svensk energipolitik.

Vi föreslår kongressen besluta att Socialdemokraterna ska arbeta för mångfald i energipolitiken genom:

F63:1 att den planerade avvecklingen av kärnkraften bromsas upp till dess det finns fullt fungerande alternativ,

F63:2 att det sker en modernisering och säkerhetsupprustning av de befintliga kärnkraftverken i Sverige,

F63:3 att betydande satsningar sker snarast och tillsammans med industrin på forskning och utveckling av alla former av klimatneutral elenergi,

F63:4 att koldioxidskatten bekostar omställningen till ett klimatneutralt samhälle.

Isak Frohm, Norsjö arbetarekommun, Roger Albertsson, Norsjö arbetarekommun
Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F7:2, F65:2, F69:25 (fungerande fjärrvärmemarknader)

Motion F7:2 (Lidingö arbetarekommun) föreslår att partiet verkar för att det blir möjligt för fastighetsägare att till ett bra pris sälja solvärme till fjärrvärmesystemet. Motion F69:25 (Stockholms arbetarekommun) föreslår att möjligheterna för tredjepartsinträde i fjärrvärmenäten utreds. Motion F65:2 (Bohusläns partidistrikt) föreslår att övervakningen av fjärrvärmelieferantörernas prissättning förbättras och att en utredning om hur prisprövning kan göras tillsätts.

Partistyrelsen delar uppfattningen som uttrycks i motionerna att fjärrvärme

har en viktig roll i omställningen av energisystemet och att fjärrvärmeutbyggnaden därför måste fortsätta. Partistyrelsen delar också den oro som uttrycks för att den osäkra prisbildningen i de naturliga lokala monopol som fjärrvärmenäten idag är riskerar den fortsatta utbyggnaden.

I enlighet med vad som konstateras i motion F69:25 vill partistyrelsen särskilt framhålla att den utbyggnad som skett av fjärrvärmen kraftigt har bidragit till ett minskat oljeberoende, ett effektivare energiutnyttjande, en allt högre användning av förnybara bränslen, en förbättrad tätortsmiljö och minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser. Det är därför viktigt att genom olika former av energipolitiska omställningsstöd främja en fortsatt utbyggnad av fjärrvärmen.

Det finns en stor potential för en ökad elproduktion i fjärrvärmeanläggningarna. Av de drygt 160 värmeverk som idag framställer fjärrvärme utnyttjar bara vart fjärde möjligheten att samtidigt producera el. Om vi skulle nå upp till den finska nivån skulle vi genom de redan befintliga fjärrvärmenäten, enligt Svensk Fjärrvärme, kunna öka kraftvärmeproduktionen från dagens cirka 7 TWh till drygt 20 TWh. Men för att utnyttja potentialen behöver fjärrvärmemarknaden utvecklas.

Fjärrvärmemarknaden präglas i stor utsträckning av så kallade naturliga monopol. Det vill säga det finns bara en leverantör av fjärrvärme i ett givet geografiskt område. Den som vill byta energileverantör tvingas i praktiken till byte till annan uppvärmningsform, som kan vara förenat med stora investeringar. Denna osäkerhet hotar den fortsatta utbyggnaden av fjärrvärmen, vilket skulle vara ett allvarligt bakslag för klimatomställningen. I enlighet med vad som föreslås i motion F65:2 anser därför partistyrelsen att övervakningen av fjärrvärmeleverantörernas prissättning bör skärpas samt att förutsättningarna för en prisprövning, vilken efterfrågas av samtliga aktörer på fjärrvärmemarknaden, bör prövas.

Enligt partistyrelsen finns det ett starkt samhällsintresse att i så stor utsträckning som möjligt ta tillvara på industriell spillvärme i fjärrvärmenäten. Det finns också ett behov av att skapa förutsättningar för sammankopplingar av olika lokala fjärrvärmenät. I syfte att i större utsträckning ta tillvara på spillvärme samt att ge förutsättningar för ett mer effektivt resursutnyttjande förordar därför partistyrelsen att möjligheterna och kostnaderna för en utbyggnad av fjärrvärmenät utreds.

Uppvärmning med solfångare är vidare ett klimatsmart sätt att ta tillvara på solenergi och kan i viss mån komplettera andra uppvärmningssystem under de varmare delarna av året. I enlighet med motion F7:2 ser partistyrelsen därför positivt på ett ökat tillvaratagande av solenergi i samband med såväl nybyggen som vid renoveringar.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F7:2, F65:2, F69:25.

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F10:8, F10:9, F31:4, F64:1, F65:1, F65:5 (investera i biodrivmedel)

I motion F64:1 (Söderköpings arbetarekommun) föreslås att ge riksdagsgruppen i uppdrag att utreda förutsättningarna för subventionering av tankställen för miljövänligt bränsle i glesbygd. Motion F31:4 (Hallsbergs arbetarekommun) föreslår att tillgänglighet av förnyelsebara drivmedel säkras genom stöd till producenter

och tankställen som tillhandahåller dessa. Motion F65:1 (Bohusläns partidistrikt) föreslår att ett nationellt centrum för att utveckla alternativa miljövänliga bränslen placeras i Västsverige. Motion F65:5 (Bohusläns partidistrikt) föreslår att biogas ska finnas tillgängligt för alla inom rimliga avstånd för alla från 2013. I motion F10:8-9 (Jönköpings arbetarekommun) föreslås att anslaget till forskningen utvidgas för utvecklandet av alternativa drivmedel samt att fler tankställen för gas stimuleras, även för längre fordon, det vill säga lastbil och buss.

Trafiksektorn är det enda samhällsområde som, sett över de senaste två decennierna, uppvisar en fortsatt kraftig ökning av utsläppen av växthusgaser. Hela transportsystemet står i dag för 40 procent av de svenska växthusgasutsläppen, inklusive utrikes sjöfart och flyg. Av de drygt 100 TWh energi som transportsystemet förbrukar varje år kommer 95 procent från olja. Detta är inte hållbart. Det är utomordentligt viktigt att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen för transporter. Vägtrafiken svarar för över 90 procent av inrikestransporternas utsläpp av växthusgaser. Insatser för att nedbringa utsläppen från vägsektorn måste således vara en bärande del i omställningen av det Svenska transportssystemet.

Omställningen av transportsektorn är avgörande för att minska utsläppen i Sverige. För att lyckas krävs investeringar i vägar och kollektivtrafik men också i en energieffektivare och klimatsmartare fordonspark. Investeringar i forskning och framställning samt distribution av biodrivmedel är vid sidan av utvecklingen av alternativa motortekniker avgörande för att kunna bryta oljeberoendet.

När man diskuterar transporter och klimat måste hänsyn tas till det faktum att Sverige är ett av Europas glesast befolkade länder. Det utspridda bebyggelsemönstret och de långa distanserna till det kontinentala Europa gör vårt land oerhört känsligt för alla förändringar i möjligheterna att förflytta människor och gods. I det perspektivet är Sveriges klimatutmaningar långt större och mer komplexa än för de flesta andra jämförbara länder. Samtidigt lägger våra stora naturresurser och vårt internationellt konkurrenskraftiga industriella kunnande utrymme för en mängd möjliga lösningar.

För att skynda på omställningen av transportsektorn, minska oljeberoendet och stärka Sveriges konkurrenskraft anser partistyrelsen att det är viktigt med investeringar i energiforskning, bland annat med inriktning mot biodrivmedel och alternativ motorutveckling. Avgörande är också att forskningen i större utsträckning kan kommersialiseras och resulterar i nya produkter, exportmöjligheter och arbetstillfällen. Steget mellan pilot- och demonstrationsanläggningar och fullskalig produktion av exempelvis andra generationens biodrivmedel behöver underlättas. Ett viktigt komplement är också skapandet av teknikdrivande testmarknader för andra generationens biodrivmedel, fordonsteknik för hybrider samt utprovning av till exempel ladd- och tankningsinfrastruktur.

För att driva på omställningen i transportsektorn anser partistyrelsen att målsättningen måste vara att det ska vara ekonomiskt gynnsamt att köra sin bil på ett klimatvänligt bränsle. Partistyrelsen förordar en enhetlig nationell differentierad miljöbilsklassning som särskilt gynnar de mest miljövänliga och energieffektiva bilarna. Klassindelningen ska vara sådan att den successivt skärps i takt med att hela bilparken förändras i miljövänlig riktning. För att stimulera produktionen av andra generationens förnybara drivmedel bör också ett system med drivmedelscertifikat prövas.

Tillgänglighet till alternativa drivmedel till konkurrenskraftiga priser är vidare

en förutsättning för att omställningen av transportsektorn ska lyckas. I enlighet med motionerna F64:1, F31:4, F65:5 och F10:9 anser partistyrelsen att förnybara biodrivmedel bör vara ett reellt alternativ över hela landet. Partistyrelsen anser därför att utvecklingen av tillgängligheten till biodrivmedel bör följas noga och nuvarande stöd till biogasumpar och glesbygdsruckar vid behov utvärderas och följas upp. Partistyrelsen förordar också att ett biogasprogram genomförs samt att Klimatinvesteringssstöden återinförs i syfte att dels skynda på klimatomställningen men också för att stimulera efterfrågan på ny klimateffektiv teknik.

Partistyrelsen anser i likhet med motionerna F65:1 och F10:8 att investeringarna i forskning och utveckling av miljö- och energiteknik bör öka. Dock vill inte partistyrelsen genom kongressbeslut i detalj besluta om hur forskningsresurserna ska fördelas. Av detta skäl avvisar därför partistyrelsen också motion F65:1 om att ett nationellt centrum för att utveckla alternativa miljövänliga bränslen ska inrättas samt att detta ska förläggas till Västsverige.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att avslå motionerna F65:1,

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F10:8, F10:9, F31:4, F64:1, F65:5.

Motion F64 Söderköpings arbetarekommun

En miljövänlig arbetspendling

Söderköpings kommun är en av de mindre kommunerna i Östergötlands län, där cirka hälften av de 14 000 inneånarna bor i centralorten Söderköping. Övriga delar av befolkningen bor på landsbygden eller i små samhällen. Landsbygden i den östra delen, Sankt Anna skärgård, och omgivande område håller sakta men säkert på att avfolkas – något som vi socialdemokrater borde söka förhindra.

Ett av de allra största problemen är den höga kostnaden för pendlingen till och från arbetet – där den största delen naturligtvis är bensinkostnaden. På grund av ekonomiska skäl har kommunen och länstrafiken sakta men säkert dragit ner på kollektivtrafiken till det här området. De ser ingen poäng med att köra bussar med några få passagerare per rutt, det kan man ju förstå. Av samma skäl finns det heller inget företag som investerar i tankställen för miljövänligare bränslealternativ, för med vikande invånarantal går det inte att garantera efterfrågan.

Detta blir till slut en ond spiral – där lägre invånarantal leder till fallande efterfrågan på kollektivtrafik och miljövänligt bränsle, och minskat utbud av kollektivtrafik och miljövänligt bränsle leder till lägre invånarantal.

Med ledning av detta föreslås därför partikongressen besluta:

- F64:1 att ge riksdagsgruppen i uppdrag att utreda förutsättningarna för subventionering av tankställen för miljövänligt bränsle i glesbygd,
- F64:2 att ge riksdagsgruppen i uppdrag att utreda möjligheterna för ett förändrat reseavdrag där hänsyn tas till valet av färdmedel och bränsle.

Mattias Ravander, medlem i Socialdemokraterna Söderköping
Söderköpings arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F65

Bohusläns partidistrikt

Miljö

Investera i omställningen till ett grönt Sverige

Miljö- och klimatfrågorna är ständigt aktuella och dessa frågor måste finnas med när utveckling och framtidsfrågor diskuteras. Det ökande resandet och transporter ställer allt större krav på mer miljövänlig teknik. Det ställer också krav på en infrastruktur av mer modernt snitt, med kollektiva lösningar framför individuella.

Att förbättra dagens fordon och dagens drivmedel spelar en avgörande roll för att minimera trafikens negativa påverkan. Arbetet med miljöteknikutvecklingen vad avser fordonsindustrin i Västsverige är ett bra exempel på hur man kan möta de nya krav och behov som framtiden kommer att ställa på samhället. Men det måste göras mycket mer – vi behöver utveckla alternativa bränslen och skapa mer miljövänlig teknik.

Miljöfrågorna är inte beroende av gränser, de är både globala och lokala. Därför är högt ställda klimatmål en viktig del av arbetet för en bättre miljö.

Den ekologiska omställningen är en stor utmaning för samhället och för de enskilda medborgarna; man måste förändra sin sätt att leva för att skona vår miljö och för att värna vår framtid. Vi måste utveckla andra energislag som kan minska beroendet av olja. Västsverige kan spela en stor roll när det gäller utveckling av mer miljövänlig teknik och för forskning när det gäller mer miljövänliga alternativ än vad som finns i dag. Det finns därför anledning att överväga vilken roll Västsverige kan och ska ha ur ett nationellt perspektiv.

Miljöarbetet är en viktig del av utvecklingen inom bland annat fordonsindustrin. Regionen behöver samla kunskaper och erfarenheter för att utveckla alternativa miljövänliga bränslen och annan miljöteknik. Det är angeläget att man inom regionen kan skapa ett nationellt centrum för att utveckla alternativa miljövänliga bränslen och annan miljövänlig teknik.

Investera i Bohusläns omställning

Infrastruktur- och järnvägsinvesteringar

Infrastrukturfrågor tar inte slut vid länsgränsen. För Bohusläns räkning är en utvecklad infrastruktur livsnödvändig. Det kan handla om tillgängligheten för spårbunden trafik till och genom Göteborg samt bättre spårförbindelse med hamnen i Göteborg så att hanteringen där effektiviseras. Det handlar också om att ha en bra kollektivtrafik i hela landet.

I den rödgröna klimatomotionen har vi förutsatt oss att öka kapaciteten på järnväg med 50 procent. Det är av vikt att detta kommer Bohuslän och övriga Västsverige till del. Då kan man gå vidare med arbetet att ytterligare binda samman dessa två vikta ekonomiska centrum.

Grön energi i Bohuslän

Investeringar i miljöteknik är en viktig grundsten för vår jobb- och miljöpolitik. Det är genom offensiva investeringar som vi skapar möjligheterna för en omställning av samhället som ger både bättre miljö och nya jobb. Ny teknik minskar såväl miljöbelastningen som Sveriges sårbarhet vid internationella kriser, samtidigt som vi vässar svenska företags konkurrenskraft.

Vågenergi utgör i dag en stor oexploaterad källa till förnybar energiproduktion. Den viktigaste fördelen med el från förnybara energikällor som vatten, sol och vind är att energimediet inte förstörs eller släpper ifrån sig några skadliga partiklar före, under eller efter energiomvandlingen. Baserat på grundtekniken inom det svenska projektet på Västkusten för vågkraft, finns det goda förutsättningar för både en miljö- och naturvänlig

energiproduktion. Försök pågår bland annat i Bohuslän. Vågkraften är en energiform med stor potential, där svensk forskning är framstående. Den tekniska potentialen för vågkraft inom Sveriges ekonomiska zon uppskattas av Energimyndigheten till cirka 10 TWh. Ett vindkraftinitiativ bör tas på EU-nivå för att bygga ett europeiskt stamnät i havet längs med Europas kuster dit framtida vind- och vågkraft kan anslutas av projektörerna.

Vindkraft är en hörnpelare i den gröna omställningen. I dag är efterfrågan så stor på vindkraft att priserna pressas upp och väntetiderna är långa. Detta måste avhjälpas om vindkraften ska uppnå sin fulla potential. Därför bör ett branschprogram utformas i samarbete med vindkraftsbranschen. Staten har även ett ansvar för att bidra till teknikskiften. Det gäller till exempel havsbaserad vindkraft. Havsbaserad vindkraft borde få någon sorts långsiktigt kompletterande stöd då denna än så länge har högre kostnader än den landbaserade. Bohuslänns utmärkta förutsättningar för vindkraft får inte glömmas bort när detta arbete sätts.

Biogas och överskottsenergi från industrin i Bohuslän

Vi ser ett stort behov av investeringar inom bioenergi – omhändertagande av spillvärme, distributionsnät för värme och fjärrkyla, lagring av värme och kyla samt teknik för produktion och uppgradering av biogas. Ett ökat uttag och tillgång till biogas har också stor betydelse för transportsektorn, där utsläppen till skillnad från andra sektorer nu ökar.

Biogasen har stor potential som lokalt producerat bränsle för kollektivtrafik. Utvecklingen av bioraffinaderier, det vill säga anläggningar för framställning av el, värme och drivmedel bör därför stimuleras. Programmen ska särskilt utformas så att det är de mest samhälls- och klimatmässigt effektiva åtgärderna som beviljas och genomförs. Bohuslän och Västsveriges strategiska placering får inte glömmas bort när detta arbete påbörjas.

Möjligheten att få investeringsstöd till biogasproduktion bör öka. Produktion av biogas från organiskt avfall, till exempel hushållsavfall, bör också gynnas. För att klara omställningen till bättre drivmedel i våra fordon behöver det bli tillgängligt för alla inom rimliga avstånd. Därför vill vi att det ska investeras i biogasutbyggnaden. Alla ska ha tillgång till biogas från 2013.

Spillvärme från industrin i Bohuslän och Västsverige är även det en del av omställningen. Om man ska kunna använda spillvärmens funktionssätt centralt. Fjärrvärmemarknadens präglas i dag i stor utsträckning av så kallade naturliga monopol, det vill säga det finns bara en leverantör av fjärrvärme i ett givet geografiskt område. Den som vill byta energileverantör tvingas i praktiken till byte till annan uppvärmningsform, som kan vara förenad med stora investeringar. Övervakningen av fjärrvärmelieferantörernas prissättning bör därför förbättras och en utredning göras om hur en prisprövning kan införas, vilket efterfrågas av samtliga aktörer på fjärrvärmemarknaden.

Ett sätt att förbättra konkurrensen kan vara att införa en rätt för alternativa fjärrvärmeproducenter att distribuera sin värme via fjärrvärmensnät, så kallat tredjepartstillträde. En sådan utredning har nyligen startat. En viktig energiresurs som på detta sätt kanske kan tillvaratas bättre är industrins spillvärme, som i många fall inte tas till vara, inte ens i lägen där ett sådant tillvaratagande vore naturligt.

I Stenungsund i Bohuslän pågår redan i dag ett arbete där petrokemin ska leverera spillvärme till det kommunala fjärrvärmensnätet. Bohuslän ligger i dag i framkant när det gäller att tillvarata spillvärme, och framtida lagändringar får inte innebära att Bohuslän missgynnas.

Investera i grön forskning i Västsverige och Bohuslän

Sverige bör vara i världsfrenten när det gäller att ta fram ny och innovativ energiteknik. Redan i dag ligger Sverige långt framme när det gäller utveckling av bland annat solceller, vågkraft och nya former av vindkraftverk. Det internationella behovet av miljöteknik för att minska energianvändning och skadliga utsläpp kommer att öka kraftigt framöver. De länder som ligger främst i utvecklingen kommer då att kunna utveckla sin industri och få stora exportframgångar. Vi vill därför öka satsningarna på energiforskning och forskning för att minska klimatpåverkan från industrin.

För att ny energi- och klimatteknik ska kunna ge ekonomiska fördelar för Sverige krävs också att tekniken kan kommersialiseras i landet. För att detta ska kunna ske krävs att det finns en svensk hemmamarknad som stödjer en sådan produktion. Därför krävs utöver ökade forskningsresurser även en satsning på kommersialisering av ny teknik, till exempel genom stöd till pilotanläggningar, bidrag till teknikdrivande investeringar inom industrin och riktad offentlig teknikupphandling som kan driva på utvecklingen av ny miljöteknik. Chalmers unika kompetens och strategiska planering får inte förbises när forskningsresurserna fördelas.

Vi vill även investera i fordonsforskning som sätter miljö och säkerhet i fokus. Steget mot morgondagens bilmodeller måste tas nu. Därför vill vi att fordonsforskningsinsatserna tidigareläggs. Detta frigör resurser för fordonstillverkarna och säkerställer långsiktighet. Detta självklart bör komma Chalmers till del, då det är här i Västsverige som en stor del av fordonsindustrin finns koncentrerad.

Omställningen av bostadshus och offentliga lokaler

En stor del av all energi som förbrukas i vårt land kommer från våra byggnader. Våra offentliga lokaler och våra bostäder är en stor del av detta. Energieffektiviseringen i våra byggnader är en prioriterad fråga när våra miljonprogramsområden och välfärdens byggnader ska rustas upp. Samtidigt som behoven är enorma ökar arbetslösheten i byggbranschen. Detta kan bara mötas med offensiva offentliga investeringar.

Det måste införas en klimatbonus till fastighetsägare för klimatsmarta lösningar för bostäder. Stödet ska ges utöver redan befintliga stöd för att ytterligare förstärka incitamenten. Det måste löna sig att våga investera i klimatsmarta lösningar.

Renovering är ett utmärkt tillfälle för klimatanpassning. Vi föreslår därför ett ROT-avdrag med en miljömässig profil. Därför måste byggtjänster som leder till energieffektiviseringar särskilt uppmuntras. ROT-avdraget ska kunna komma både småhus och flerbostadshus till del. Nuvarande ROT-avdrag är däremot diskriminerande mot hyresgästerna och gynnar främst de som redan har det bäst.

Dessutom vill vi investera i riktade statsbidrag till de kommuner som rustar upp välfärdens byggnader – förskolor, skolor, äldreboenden med mera. För att kommunerna ska få del av bidraget ska det krävas att de investerar minst lika mycket själva och att investeringarna präglas av miljötankande och energieffektivisering.

Sist men inte minst krävs det att vi investerar i våra miljonprogramsområden. Stödet bör utformas som en investeringsstimulans för renovering och upprustning av miljonprogrammets områden. För att få del av stödet krävs det att den planerade investeringen ökar energieffektiviteten och bidrar till en bättre miljö. Exemplet Gårdsten i Göteborg kan här vara en förebild för hur man samtidigt som man klimatompassat anpassar ett bostadsområde lyfter det socialt.

Med hänsyn till ovanstående kräver vi:

- F65:1 att ett nationellt centrum för att utveckla alternativa miljövänliga bränslen placeras i Västsverige,
- F65:2 att övervakningen av fjärrvärmeleverantörernas prissättning förbättras och att en utredning om hur prisprövning kan göras tillsätts,
- F65:3 att den så kallade Västlänken byggs,
- F65:4 att initiativ tas inom EU för att bygga ett europeiskt stamnät för våg- och vindkraftsenergi,
- F65:5 att biogas ska finnas tillgängligt för alla inom rimliga avstånd för alla från 2013,
- F65:6 att staten utvecklar ett stöd för att grön teknik ska kommersialiseras och därmed få ökad tillgänglighet på marknaden,
- F65:7 att en klimatbonus utgår till fastighetsägare som klimatinvesterar i sina fastigheter,
- F65:8 att staten ger riktade statsbidrag till kommunerna för att de ska göra klimatusp-rustningar av sina byggnader,
- F65:9 att staten investerar i ett program för upprustning av miljonprogramsområdena. Socialdemokraterna i Bohuslän

Partistyrelsens utlåtanden och motioner som rör området Miljö och märkning

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F66:1, F67:1, F68:1, F69:1, F69:3, F69:26, F70:1, F71:1, F72:1, F72:2, F73:1, F73:2, F74:1, F74:3, F74:4, F75:1, F80:4, F81:4, H5:5
(ett hållbart samhälle)

Motion F69:1,3,26 (Stockholms arbetarekommun) föreslår att vi i alla sammanhang ska arbeta för ett ekologiskt hållbart samhälle, att vi ska minska våra ekologiska fotavtryck, samt att utveckla producentansvaret för att anpassa det till en tät stadsmiljö, tydliggöra ansvaret för systemet och integrera det i stadens infrastruktur. Motion F72:1–2 (Lunds arbetarekommun) föreslår att en målsättning för vår politik är att det ska vara enkelt och fördelaktigt att vara miljövänlig, att så långt som möjligt använda de politiska verktygen som skatter, lagstiftning, men även samhällsplanering för att underlätta för människor att ta miljöhänsyn. Motion F74:1,3 (Lunds arbetarekommun) föreslår att det snarast utarbetas en långsiktig och målmedveten strategi som innebär att de nationella miljömålen (16 miljö kvalitetsmålen) kan genomföras enligt riksdagens beslut, att alla beslut konsekvensbeskrivs med hänsyn till effekterna för bland annat långsiktig hållbarhet. Motion H5:5 (Jönköpings arbetarekommun) föreslår att Klimatfrågan ska genomlysas i alla politikområden. Omsättning av energi, transport och bostadspolitik ska präglas av resurshushållning och uthållighet. Vårt ansvar är att överlämna rent vatten, frisk luft och natur till kommande generationer. Motion F71:1 (Härjedalens arbetarekommun) föreslår att Socialdemokraterna verkar för att ta fram en samhällspolitisk strategi hur vi kan utveckla ett resiliellt samhälle. Motion F74:4 (Lunds arbetarekommun) föreslår att snarast genomföra investeringar och åtgärder som gynnar långsiktig hållbarhet ur alla aspekter. Motion F73:1–2 (Lunds arbetarekommun) föreslår att kommunerna får vetorätt emot öppnandet av nya bergtäkter samt utvidgning av täkter som strider emot kommunens översiktsplaner, att kommunerna även i övriga täktärenden får större inflytande och att Länsstyrelsen och överprövande myndigheter särskilt måste motivera sina beslut om de strider emot kommunens uttalade vilja. Motion F75:1 (enskild, Uppsala arbetarekommun) föreslår att externa köpcentra görs juridiskt tillståndspliktiga enligt miljöbalken, Motion F70:1, (Umeå arbetarekommun) föreslår att det socialdemokratiska partiet vid regeringskifte omgående verkar för att plan- och bygglagen kompletteras på så vis att tematiska fördjupade översiktsplaner kan göras, Motion F66:1 (Skövde arbetarekommun) föreslår att våra förtroendevalda i kommuner och landsting (regioner) arbetar för att all offentlig verksamhet, som använder bomullsprodukter, i första hand inhandlar ekologisk bomull. Motion F80:4 (Västerbottens partidistrikt) föreslår att hårdare tryck sätts på förpackningsindustrin att minska sin miljöbelastning samt att det skapas ytterligare ekonomiska styrmedel för minskat användande av förpackningar, Motion F81:4 (Umeå arbetarekommun) föreslår att hårdare tryck sätts på förpackningsindustrin att minska sin miljöbelastning samt att det skapas ytterligare ekonomiska styrmedel för minskat användande av förpackningar. Motion F68:1 (Örebro arbetarekommun) att ge den socialdemokratiska riksdagsgruppen i uppdrag att ta initiativ till en utredning om hur samhället på ett mer effektivt sätt kan bidra till framväxten och tillväxten av ekokooperativ av olika slag. Motion F67:1 (Söderköpings arbetarekommun) föreslår att uppdraga till riksdagsgruppen

att verka för att kommuner, landsting och stater ska ha kemikaliefri städning av golven i sina lokaler enligt ovan.

Vi socialdemokrater vill bygga ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart samhälle där människors livskvalitet kan öka. Vi ska ha en god ekonomisk utveckling utan att vår gemensamma miljö försämras. I detta ligger också att ekosystemen ska vara resilienta. Människans påverkan på klimatet måste stoppas. Människans tillförsel av skadliga ämnen i naturen ska minimeras. Djur och växter ska kunna leva och utvecklas i sina naturliga miljöer. Miljö ska vara en del som ska vägas in i den politiska beslutsprocessen. Vi är övertygade om att ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet förstärker varandra. Ett ekologiskt hållbart samhälle är en förutsättning för människors hälsa och välmående och för att vi ska värna de naturresurser vi behöver för att skapa en långsiktigt hållbar tillväxt. Ett samhälle där välfärden kommer alla till del skapar ett förtroende mellan människor som gynnar den ekonomiska tillväxten och ett gemensamt ansvarstagande för vår miljö. En hållbar ekonomisk tillväxt kan i sin tur användas för att utjämna sociala klyftor och investera i en bättre miljö.

Vi behöver därför bredda synen på miljöpolitiken. Miljöfrågorna är i dag inte frågor vid sidan om den vanliga politiken utan handlar om hur vi som socialdemokrater vill bygga ett modernt samhälle. Om hur vi lever och hur vi producerar våra varor. Vi har en i grunden positiv miljösyn. Dagens miljöproblem går att åtgärda. En framåtsyftande miljöpolitik skapar nya möjligheter. Med ny miljövänlig teknik är det inte bara möjligt att minska vår miljöpåverkan utan också att skapa nya resurser för att utveckla vårt välfärdssamhälle. Genom att minska vår förbrukning eller återvinna det vi förbrukar kan vi minska belastningen på jordens gemensamma resurser. För oss socialdemokrater är det uppenbart att marknaden ensam inte klarar de krav som klimatet och miljön ställer. Det ligger ett ansvar för oss som politiker och individer att göra det lönsamt för företagen att agera miljövänligt. Med rätt styrinstrument kan marknaden utgöra en positiv kraft i att utveckla ny teknik och bygga ett hållbart samhälle. Politik och marknad fungerar bäst i ett nära samspel. Det går att åstadkomma stora förändringar genom att människor tar ett miljöansvar i sin egen vardag. Alla kan vi ändra hur vi lever och vad vi handlar. I våra bostadsområden och på våra arbetsplatser kan vi tillsammans med andra göra skillnad. Politiken har en viktig roll att ge ett tillräckligt stöd så att alla fullt ut kan göra aktiva val.

Miljöproblemen kan mötas på olika sätt. Vi avser använda flera verktyg som lagar, ökad information och ekonomiska incitament för att förändra miljön. Producentansvaret innebär att producenterna ansvarar för att samla in och ta om hand uttjänta produkter. Producentansvaret är ett styrmedel för att uppnå miljömålen. Tanken är att det ska motivera producenterna att ta fram produkter som är mer resurssnåla, lättare att återvinna och inte innehåller miljöfarliga ämnen. Förordningen om producentansvar för förpackningar ska styra utformningen av förpackningar så att de kan återanvändas eller återvinnas, allt med minimal miljöpåverkan. I detta syfte finns standarder framtagna. Syftet är alltså att stimulera producenterna att utveckla förpackningar så att utsläpp av skadliga ämnen minimeras vid återvinning. Samtidigt avser förordningar att driva på utvecklingen av mindre och lättare förpackningar, så att avfallsmängden på detta sätt minskar. Vi vill driva på för utveckling av teknik och system för tillverkning, insamling och återvinning, utreda möjligheterna att samla in avfall i materialströmmar och öka fokus på att

förebygga uppkomst av förpackningsavfall. Vi vill vara pådrivande i arbetet för att minska förpackningsavfallet.

Konsumenternas vilja att källsortera sina sopor ska mötas med respekt från kommuner, förpackningsproducenter och avfallsentreprenörer. Därför är det bra att de berörda parterna nu har nått en överenskommelse som ska ge ökad återvinning i hela landet. Hundra procent av de förpackningar som hushållen väljer att sortera ut ska också omhändertas. I parternas överenskommelse ingår att 200 nya återvinningsstationer ska etableras, framför allt i större tätorter. Därefter ska det finnas beredskap för ytterligare 200 stationer. Områden med hög säsongsbelastning ska få fler stationer. Det ska vara enkelt att sortera och det ska vara lätt att göra rätt. Avfallshanteringsparter har lovat att löpande utvärdera sin service. Om och när graden av källsortering minskar i ett område, ska informationen till medborgarna genast förbättras. Bättre belägna återvinningsstationer ska övervägas. Ökad anpassning för handikappade och äldre är också viktig, liksom satsningen på att minska nedskräpningen.

Vi vill bygga den ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbara storstaden där människors livskvalitet kan öka. Vi ska ha en god ekonomisk utveckling och en social utveckling och sammanhållning i våra storstäder samtidigt som storstadens miljöbelastning minskar. Vår miljöpolitik syftar därför till att skydda både människors hälsa och vårt naturkapital, samtidigt som den förenar välfärd med goda förutsättningar för tillväxt och ekonomisk utveckling. Vi anser detta vara ett samhällsansvar – ett gemensamt uppdrag. Socialdemokratisk miljöpolitik har människan i centrum. Människors hälsa och miljön går före marknaden. För att nå vårt mål, den hållbara storstaden, krävs tydliga mål, strikta regelverk, ökad kunskap och kraftfulla incitament för ständiga förbättringar. Vi vill ta ansvar för en regional storstadsutveckling där framtidens hot blir till möjligheter, där kreativitet och kunskap används för att gå före i en utveckling som efterfrågas på en global marknad. Vi vill därför att våra storstadsregioner ska vara Sveriges fönster mot världen. Våra teknik- och kunskapsintensiva storstadsregioner har goda förutsättningar för att bli den hållbara storstadens förebilder. Våra storstäder ska vara en öppen plats för forskarsamhällets idéer och investeringsvilligt kapital. Genom samordnad regional miljöpolitik vill vi i våra storstäder skapa en ”grön marknadsplats” med kraft att påverka såväl nationella som europeiska beslut. Vi står för en offensiv och ambitiös miljöpolitik som bygger på en helhetssyn. Miljöpolitiken är en integrerad del av välfärdspolitiken där människors hälsa, god miljö och välfärd för alla hänger ihop och värnas. Med ett fortsatt sådant synsätt på miljöpolitiken ska vi nå vårt mål – den hållbara storstaden.

I genomförandet av vår miljöpolitik spelar den offentliga sektorn en avgörande roll som förebild för företag och allmänheten och som drivkraft för att skynda på en miljömässigt hållbar utveckling. Det handlar bland annat om miljökrav i offentlig upphandling som till exempel ekologisk bomull och exploateringsavtal, men också om att den egna, kommunala verksamheten ska vara i framkant av utvecklingen till exempel vad gäller kemikaliefri städning. Såväl kommunernas verksamhet som egna bolag bör miljöcertifieras i syfte att garantera ett ständigt förbättringsarbete. Särskilda mål och strategier ska tas fram för klimat- och energiområdet. Särskild uppmärksamhet ges energieffektivisering i den offentliga sektorn. Storstadsregionernas företag ska stimuleras att ta miljöhänsyn. Miljötillsyn och offentlig upphandling är medel i detta syfte.

Ytterligare ett sätt att minska biltrafiken i storstäderna är att på olika sätt stimulera tillkomsten av så kallade bilpooler vilket motionen om eko-koperativ behandlar. En bilpool innebär att personer och företag delar på en eller flera bilar och tillsammans delar på bilens kostnader. Bilpooler gör att man kan använda bilen när man verkligen behöver, men samtidigt låta kollektivtrafiken stå för de dagliga resorna till och från arbetet. Bilpooler kan inrättas både på arbetsplatser och i bostadsområden. Kommunala arbetsgivare eller allmännyttan skulle exempelvis kunna gå före. Genom att enbart köpa in miljövänliga bilar kan bilpoolerna ytterligare bidra till utsläppen av koldioxid och andra luftföroreningar minskar. Bilpoolerna ökar kraftigt i Sverige men fortfarande är det en begränsad förekomst, det finns ca 4 000 medlemmar i bilpooler medan Schweiz med lång tradition av bilpooler har 85 000 användare. En väg att gå för att minska bilismen är att se hur bilpoolsanvändningen kan öka ytterligare i Sverige.

Kommunerna har planmonopol enligt PBL, plan- och bygglagen. Medborgarna kan därför, genom sina demokratiskt förtroendevalda politiker och via markdispositioner avgöra vilken typ av service de önskar i sin kommun. Att göra köpcenter juridiskt tillståndspliktiga är därför inte nödvändigt för en progressiv miljöpolitik. I samhällsplaneringen ska dock miljöintressen vägas in. Det kan exempelvis handla om att skapa förutsättningar att cykla, gå och åka kollektivt till externa köpcenter.

När frågor om skydd för den biologiska mångfalden prövas är det viktigt att en fullständig miljöprövning görs där även klimatfrågan tas med. Vi menar att Miljöbalken bör klimatanpassas så att klimathotet får större tyngd i samhällsplaneringen. De gränsdragningsproblem som fortfarande uppstår mellan miljöbalken och plan- och bygglagens miljöprövning behöver åtgärdas. Vi menar även att vindkrafts-etableringar inte samtidigt ska prövas både gentemot miljöbalken och plan- och bygglagen. Det förekommer redan idag fördjupade tematiska översiktsplaner i vissa kommuner. Huruvida förekomsten av dessa översiktsplaner behöver underlättas är något som bör tas i samband med en grundligare översyn av plan- och bygglagen.

Nya bestämmelser har införts i Miljöbalken om täkt av naturgrus och täkt av torv. Bestämmelserna innebär bland annat att en täkt av naturgrus inte får komma till stånd om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att nyttja ett annat material för det avsedda användningsområdet, om förekomsten av naturgrus är betydelsefull för den nuvarande och framtida dricksvattenförsörjningen och täkten kan medföra en försämrad vattenförsörjning eller om förekomsten av naturgrus utgör en värdefull kultur- eller naturmiljö. Tillståndsprövningen vid berg- eller grustäkter sker av Länsstyrelsen. Om en täkt strider mot kommunens vilja bör ansvarig myndighet motivera sina beslut.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att bifalla motionerna F69:3, F72:1, F73:2,

att avslå motionerna F73:1,

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F66:1, F67:1, F68:1, F69:1, F69:26, F70:1, F71:1, F72:2, F74:1, F74:3, F74:4, F75:1, F80:4, F81:4, H5:5.

Motion F66

Skövde arbetarekommun

Ekologisk bomull

Visst är det härligt att svepa in sig i en nytvättad frottéhandduk efter duschen. Konstigt att detta oskyldiga stycke tyg kan ha dödat såväl växter, djur och människor på vägen till badrummet. För så är det.

Tillverkningen av textilier och odling av bomull är ett av våra allvarligaste miljöhot. För varje kilo odlad bomull krävs mellan 10 000 och 29 000 liter vatten och ett kilo kemikalier. I världen totalt odlar vi mer än 26 miljoner ton bomull. I bomullsodling används mer än 100 sorters bekämpningsmedel. Bomullsodling dödar tusentals människor och förgiftar långt fler varje år. I Sverige handlar vi i genomsnitt 24 kilo textilier per person och år, jämfört med 15 kilo 1994. Stora mängder kemikalier används både vid odlingen och vid tillverkningen. Textilfabriker som släpper ut avloppsvatten utan att det renas förstör lokalbefolkningens dricksvatten. Konstbevattning kan ge vattenbrist och har gett uttorkade sjöar.

Det är viktigt att vi visar att konsumenter påverkar genom att välja ekologisk bomull vid offentliga upphandlingar inom kommunerna. Flera stora klädmärken har redan ekologiska produkter i sitt sortiment och många nya företag erbjuder design och kvalitet producerad på ett miljömässigt och etiskt ansvarsfullt sätt.

I ekologisk odling återanvänder man vattnet. Det är heller inte förgiftat eftersom man inte använder gifter. Genom att välja ekologiskt bidrar vi också till att göra livet bättre för odlarna.

Vi yrkar på att partikongressen uttalar:

F66:1 att våra förtroendevalda i kommuner och landsting (regioner) arbetar för att all offentlig verksamhet som använder bomullsprodukter i första hand inhandlar ekologisk bomull.

Anita Löfgren, Emelie Löfgren

Skövde arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F67

Söderköpings arbetarekommun

Kemikaliefri städning i offentliga lokaler

Varje dag städas många kvadratmeter golv i skolor, förskolor, äldreboenden, bibliotek och andra offentliga lokaler. De flesta av dessa städas med en eller flera typer av kemikalier. Studier visar att 80 procent av alla kemikalier som importerats eller säljs i Sverige används till golvstädning.

På senare tid har flera städföretag visat upp metoder där det går att städa golv utan kemikalieanvändning. För oss socialdemokrater borde detta vara självklart.

Det finns många fördelar med en kemikaliefri städning – dels för miljön, dels för golven och ekonomin, men också för de människor som vistas i de offentliga lokalerna. De slipper andas in dessa kemikalier eller få i sig dem på andra sätt. Samtliga kommuner, landsting och statliga lokaler borde ha kemikaliefri städning av sina golv. För att uppnå detta behövs det finnas möjlighet för detta i upphandlingar, det bör också ställas krav i arbetsmiljölagstiftningen.

Partikongressen föreslås besluta:

F67:1 att uppdra till riksdagsgruppen att verka för att kommuner, landsting och staten ska ha kemikaliefri städning av golven i sina lokaler enligt ovan.

Mattias Ravander, Socialdemokraterna Söderköping

Söderköpings arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F68

Örebro arbetarekommun

Gynna ekokooperativ

Bilpooler är bra för miljön, liksom andra initiativ där människor går samman för att gemensamt ta större ansvar för jordens framtid. Trots ökad miljömedvetenhet så jobbar många av dessa initiativ i uppförsbacke. Exempelvis kan för få medlemmar eller för lite investeringar fälla många initiativ (även om det också finns många framgångsrika exempel).

En bilpool innebär att personer och företag delar på en eller flera bilar och tillsammans delar på bilens kostnader. Genom ett medlemskap får den enskilde tillgång till en personbil utan den stora ekonomiska investeringen som ett bilköp innebär, och eftersom de flesta privatbilar står stilla huvuddelen av dagen är bilpooler bra både för ekonomi och för ekologi. Det onödiga bilåkandet minskar när man betalar per mil man kört i stället för att varje månad betala en stor del av bilkostnaden som fasta kostnader.

Men det finns ett stort problem med bilpooler i Sverige i dag: De flesta är för små. För att medlemmarna alltid ska ha tillgång till bra bilar behövs många medlemmar som delar på många bilar. En av de största bilpoolerna i Europa är Mobility Car Sharing i Schweiz. De har över 2 000 bilar på över 1 000 platser i landet.

Tidigare har det i många kommuner (bland annat i Örebro) funnits idéer om att kommunerna ska bidra till att bilpooler etableras. Det behöver inte vara en felaktig idé – men det är uppenbart att den vägen inte har varit tillräckligt framgångsrik. Därför borde staten ta ett ansvar för att utreda på vilket sätt exempelvis bilkooperativ och andra ekokooperativ kan stödjas så att de lättare kan etableras, växa och bli ett verkligt alternativ för så många som möjligt.

Några tänkbara lösningar skulle kunna vara att medge skatteavdrag för medlemsavgifter i (seriösa) ekokooperativ eller att införa ett särskilt investeringsstöd. Exakt vilka former som är lämpliga bör utredas och utformas i samråd med miljörorelsen och företrädare för befintliga ekokooperativ.

Därför föreslår jag partikongressen besluta:

F68:1 att ge den socialdemokratiska riksdagsgruppen i uppdrag att ta initiativ till en utredning om hur samhället på ett mer effektivt sätt kan bidra till framväxten och tillväxten av ekokooperativ av olika slag.

Björn Sundin, medlem i Futura Socialdemokratiska förening, Örebro

Örebro arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F69

Stockholms arbetarekommun

Miljömotion

”Om vi sköter vår egen miljö på ett förnuftigt sätt bidrar vi därmed inte blott till vårt eget folks välfärd. Vi ger också prov på internationell solidaritet. Detta enkla faktum ger

en ny dimension till begreppet nationell suveränitet och till det gemensamma arbetet för fred. När det gäller människans livsmiljö finns det ingen individuell framtid, varken för människor eller nationer. Framtiden är gemensam. I gemenskap måste vi dela den. Tillsammans måste vi skapa den.” Olof Palme, vid sitt tal på Stockholmskonferensen.

Både solidariteten människor emellan och mellan generationer är tillräckliga argument för att en offensiv miljöpolitik måste föras av socialdemokratin. Vår beredskap att tillsammans fatta gemensamma beslut gör dessutom att vi lättare kan agera ansvarsfullt i förhållande till vår omgivning. Miljöfrågan – och strävan efter ett ekologiskt uthålligt samhällsbygge – ställer flera viktiga krav. Dels krävs en omställning av vårt befintliga samhälle, dels krävs ett medvetet och strategiskt arbete när vi bygger nytt för framtiden. Här finns en särskild roll att spela för Socialdemokraterna. Den rollen kan formuleras i fyra punkter. De två första punkterna har berörts ovan och kan formuleras sålunda:

- Socialdemokraterna kan se och erkänna vikten av ett ekologiskt uthålligt samhälle utifrån vår syn på solidariteten som en bärande princip.
- Socialdemokraterna kan axla det ansvar som följer av ett sådant erkännande eftersom vi utgår från en människosyn och en samhällssyn som har utrymme för gemensamma beslut och gemensamma vägval.

Den tredje och fjärde punkten kommer ur två insikter. Dels insikten om att vår strävan är att utjämna tillgången till makt och resurser i samhället. Dels insikten om att de flesta utmaningar vi i dag har på miljöområdet går att åtgärda med i dag kända medel men att det påverkar hela samhället och därmed också får andra konsekvenser än enbart för miljön. Exempelvis kan en del av de lösningar som diskuterats när det gäller växthuseffekten få orimliga fördelningspolitiska konsekvenser. De behöver dock inte få det, och vi kan inte blunda för att miljöproblemen redan i dag leder till enorma fördelningspolitiska problem. Det beror på hur vi väljer att möta problemen. Gör vi det på rätt sätt kan vi göra det på ett sätt som utvecklar samhället i positiv riktning. Då blir omställningen en möjlighet och inte ett hot eller ett nödvändigt ont. Där har socialdemokratin en särskild uppgift som ingen annan kraft i samhället kan fylla.

Den tredje och fjärde punkten är alltså i sammandrag:

- Socialdemokraterna kan genomföra den nödvändiga omställningen av samhället utan att det sker till priset av en ökad ojämlikhet i fördelningen av makt och resurser mellan människor, både i Sverige och i världen.
- Socialdemokraterna inser att arbetet för att minska ojämlikheten i världen är en omistlig del av strategin för ekologisk hållbarhet. Så ser vi på en socialdemokratisk miljöpolitik. Vi ska ta oss an den utmaning som omställningen till ett ekologiskt uthålligt samhälle innebär, och vi ska i det arbetet samtidigt skapa ett friare samhälle med en jämnare fördelning av makt och resurser.

Vilka är de största och mest akuta utmaningarna?

Miljödebatten är en debatt som har förändrats och utvecklats genom årtiondena. Det som upplevdes som akuta frågor och självklara frågeställningar för exempelvis femtio år sedan är inte alltid det i dag. Diskussionen har i stället utvecklats allt eftersom vår kunskap och vår medvetenhet har vuxit. Miljöproblemen har också förändrats och ändrat karaktär. Vad är det då vi vet i dag som vi inte vetat tidigare? Vad är det för ansvar vi har att ta? Några exempel kan lyftas fram.

- De samlade utsläppen av växthusgaser över hela jorden resulterar i att temperaturen stiger, nederbörden ökar och havsnivån stiger. Det kommer enligt forskare sannolikt att resultera i matbrist och svält, vattenbrist, översvämningar, önationer som försvinner,

- sämre folkhälsa och fler sjukdomsdrabbade, samt att många nu existerande arter och miljöer kommer att försvinna (särskilt i arktiska och alpina landskap).
- Forskarstudier visar att två tredjedelar av de viktigaste ekosystemen på jorden i dag överutnyttjas. Utöver utsläppen av växthusgaser ser vi problem som utfiskning, skövling av de tropiska skogarna, jordförstöring, brist på färskvatten och sänkta grundvattennivåer. Den konsumtionsnivå vi har i Sverige skulle inte fungera om den delades av alla på jorden.
 - Trafikvolymen – det totala antalet körda mil för alla svenska bilar – ökade med 13 procent bara mellan 1999 och 2006, detta trots att bensinpriset under samma period steg med över 10 procent. Den ökade trafikvolymen har i kombination med en ökad inflyttning till storstäderna bidragit till tilltagande trängsel, buller och till större utsläpp av växthusgaser, kvävedioxid (NOx) och partiklar.

Det som är gemensamt för nästan alla frågor som ryms inom miljödebatten är att de på olika sätt handlar om hur de mänskliga aktiviteterna, vår livsstil och våra samhällen, påverkar vår omgivning i vid bemärkelse, men också om hur förändringar i vår omgivning i vid bemärkelse påverkar förutsättningarna för oss och våra samhällen.

Det säger sig självt att ett så vitt perspektiv inbegriper de mest skilda frågor. Det kan handla om allt från ökenspridning och global uppvärmning till utsläpp av tillväxthormon i avloppsvatten och bristande ventilation i verksamhetslokaler. Det säger också sig självt att det är svårt att entydigt och en gång för alla sortera alla dessa frågor. De går in i varandra och påverkar varandra ömsesidigt. Det som är en konsekvens i det ena fallet är en orsak i det andra fallet. För oss socialdemokrater är det inte ett problem. Med vårt vida perspektiv på samhället och med vår demokrati- och människosyn kan vi hantera alla dessa frågor och samband. Vi har satt som vårt mål att lämna över ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta.

Klimatet – vår tids ödesfråga

Det råder i dag en bred enighet om att klimatförändringarna är ett hot skapat av människan. Det öppna förnekandet av den globala uppvärmningen har i det närmaste upphört. De som har haft svårast att hantera dessa frågor, och som i det längsta försökte undvika denna utmaning, använder i dag olika strategier. Det tre vanligaste sätten är att försöka lägga problemet i någon annans knä, att ständigt hävda att ytterligare kritiska granskningar och utredningar krävs eller att helt enkelt hävda att problemet löser sig självt. Den svenska politiska högern använder sig av alla dessa strategier. Moderaterna i Europaparlamentet har exempelvis uttryckt en stark skepsis till det så kallade Kyotoprotokollet, den internationella överenskommelsen som arbetats fram inom EU och där undertecknarna förbinder sig att vidta åtgärder för att komma till rätta med utsläppen av växthusgaser, och menar att frågan kräver ytterligare funderingar. Vid behandlingen av en resolution om klimatförändringar i Europaparlamentet skriver de bland annat att ”klimatförändringarna och dess orsaker är komplexa och därav följer att åtgärderna också bör ifrågasättas och ständigt vara föremål för en mer kritisk prövning än vad resolutionen ger uttryck för”.

Vi kan också konstatera att den realpolitik som förs under borgerligt styre helt bygger på föreställningen att det kommer att lösa sig av sig självt. Förhoppningen ställs helt till teknikutvecklingen och att ny teknik för energiutvinning kommer att leda till att utsläppen av klimatförändrande gaser kan stävjas.

Vi socialdemokrater menar tvärtom att klimatutmaningen ställer helt andra krav på oss och våra samhällen än vad både massmedia och svenska högerpolitiker ger uttryck för. Vi anser att Sverige har både en möjlighet och en skyldighet att ge sitt bidrag till minskade

utsläpp av växthusgaser, inte minst då vi i dag använder en stor del av andra människors miljöutrymme. Vi har både resurser och samhällliga institutioner som förmår driva en sådan förändring. På så sätt kan vi både visa vägen och driva fram en teknisk utveckling som skapar redskap som även resten av världen kan ha nytta av.

Vi anser att det ligger en fara i att klimatfrågan betraktas som enbart ett individuellt problem där individen ska stå för lösningen. Det är bra att handla klimatsmart när hus hållet gör sina inköp. Det är bra att välja att ta tåget i stället för att ta flyget. Det är dock en villfarelse att tro att individuella val kan styra utvecklingen av vårt transportsystem så att vi skapar förutsättningar för att minimera utsläppen av växthusgaser i trafiken. Det är också en villfarelse att tro att vi enbart genom individuella val kan utforma ett energisystem som minimerar utsläppen av växthusgaser.

Visst har våra individuella val en betydelse, men det finns ett betydligt kraftfullare och effektivare verktyg, nämligen vår demokrati. Genom den kan vi fatta beslut om målsättningar och åtgärder som ingen enskild individ kan göra. Vi anser att Sverige bör sätta upp ambitiösa mål för att minska sina klimatutsläpp.

Trafik

För att uppnå målen måste konkreta åtgärder vidtas inom framför allt trafikpolitiken, energipolitiken och det internationella arbetet. Borgerlighetens politik går ut på att luta sig tillbaka, vila på gamla lagrar och peka finger åt resten av världen. Men om inte vi, som har både tekniken, ekonomin och färre allvarliga och akuta missförhållanden i vårt samhälle, kan gå före – kan vi då verkligen hoppas att andra kommer att driva utvecklingen framåt?

Den omfattande biltrafiken, inbegripet dubbdäcksanvändningen, utgör alltså den största utmaningen när det gäller luftkvaliteten. Insatser för att styra om transportarbete till kollektivtrafik måste göras. Insatser bör också göras för att byta ut den äldre och sämre delen av fordonsparken. Ekonomiska styrmedel för att styra bort från användningen av dubbdäck bör införas. Asfalt och annan vägbeläggning måste utvecklas och användas så att partikelutsläpp och andra miljöproblem, exempelvis buller, minimeras. Stadsplaneringen måste i än större utsträckning bidra till att göra Stockholm till en stad och region där allt mer av transportarbetet på väg kan ersättas av miljövänliga kollektiva transporter. Möjligheterna till väl fungerande kollektivtrafik och effektiv energianvändning är stora. Därför behöver massiva investeringar göras just inom dessa områden. Den borgerliga majoriteten struntar dessutom i folkomröstningsresultatet och använder inte intäkterna från trängselskatten för utbyggnad av kollektivtrafiken!

Vi vill peka på tre strategier för att minska trafikens miljöpåverkan

Den viktigaste är det ovan nämnda – att minska behovet av trafikarbete. De andra strategierna är att dels effektivisera fordonen, dels gynna mindre miljöskadliga fordon. Övergången till alternativa drivmedel måste underlättas. De bilresor som ändå kommer att ske måste ske med minsta möjliga miljöpåverkan. Då krävs att tillgången till alternativa drivmedel säkras och att distributionen sker på ett sätt som innebär en verklig tillgänglighet. Vi ser det som ett problem att vi, för distributionen av alternativa drivmedel, är beroende av företag som själva producerar och distribuerar de traditionella drivmedlen. Här krävs ett samlat grepp. Vi tror också det är nödvändigt med statliga investeringar i ett distributionsnät för biogas. Annars kommer omställningen att bli svår att genomföra. Alternativ till både bilresan och den befintliga kollektivtrafiken finns. Vi bör uppmuntra cyklismen och även nya former av kollektivtrafik.

Det offentliga är sammantaget en konsument och upphandlare av enorma mått. Denna konsumentkraft vill vi socialdemokrater använda offensivt och styrande i riktning mot god miljö och långsiktigt hållbara lösningar, även för transporter!

Stockholmsförsöket visade tydligt att det är möjligt att med ekonomiska styrmedel ändra människors beteende. Under försöket minskade biltrafiken till och från innerstaden (över avgiftssnittet) med 22 procent under rusningstrafik. Tack vare den massiva satsningen på kollektivtrafiken togs mer än 140 000 fler påstigande emot per vardag jämfört med året innan. Försökets positiva miljöpåverkan är tydlig. Exempelvis minskade koldioxidutsläppen med tolv procent i staden och tre procent i hela länet. Halterna av luftföroreningar som kvävedioxid och partiklar minskade där flest människor vistas. Den trängselskatt som nu finns i staden är dock något helt annat än under försöket. Huvudsyftet är inte längre att öka framkomligheten och förbättra miljön utan att samla pengar till vägutbyggnader. Det är mycket olyckligt och kan leda till att systemet inte blir så effektivt och uppskattat som det annars skulle kunna vara. Det kan också innebära legitimitetsproblem på sikt.

Vatten

Östersjön är ett känsligt hav som är hotat av utsläpp och övergödning. Allt vatten som spolas ut i Stockholms toaletter, diskbänkar, golvbrunnar med flera ställen, liksom mycket av det vatten som rinner ner i gatornas avloppsbrunnar, hamnar till slut i Östersjön. Men på vägen passerar det några av de absolut bästa reningsverken som finns runt Östersjön – Stockholm Vattens reningsverk i Henriksdal och Bromma. Det är bra. Nio länder har kust mot Östersjön och i dess tillrinningsområde bor cirka 56 miljoner människor. Avlopp från många stora städer, till exempel S:t Petersburg, Stockholm, Riga, Helsingfors, Gdansk och Travemünde, går ut i Östersjön. Därtill kommer avlopp från tusentals mindre orter och näringsämnen från jordbruket som avvattnas via floder och bäckar ut i Östersjön.

Stockholm öppnade sitt första reningsverk på 1930-talet. Sedan dess har verksamheten hela tiden byggts ut och förbättrats. Vi stockholmare och de som besöker oss kan bada mitt i staden eller ute i vår unika skärgård. Stockholm har en internationellt erkänd position som ett föredöme i vattenvårdsfrågor. Stockholm Water Prize är en eftertraktad utmärkelse för forskare och andra engagerade i vattenfrågor världen över. Det är vattnets nobelpris och delas ut av Stockholm International Water Institute (SIWI).

Vi kan, till sist, inte förlita oss på att andra städer och andra länder kommer att driva arbetet med att skydda Östersjön och dess känsliga vattenmiljö. Där måste vi själva ta ett ansvar.

Energi

Alla samhällen använder energi. Människan har alltid utvunnit energi för att uppnå olika målsättningar. Det gäller allt från omedelbara behov, som att värma sig själv eller tillaga livsmedel, till komplexa behov som signalreglering av trafiken och driften av digitala nätverk. Det som har hänt under de senaste seklerna är att en industriell användning av energi har utvecklats på bred front, samtidigt som den privata konsumtionen av energi sker i allt mer komplicerade system och inom allt fler av livets olika områden. På så sätt har samhället blivit allt mer beroende av energi, men också av energi som produceras och distribueras i specifika former.

Få fastigheter i Stockholm är i dag uppvärmda med lokalsystem som drivs av fossila bränslen. I stället är några få verk, som Värtaverket, Hässelbyverket och Högdalenverken, ansvariga för en stor del av produktionen av energi och fjärrvärmesystemet distribuerar en stor del av energin. Vi menar att den utveckling samhället har genomgått är att energiproduktionen och energidistributionen har blivit en självklar del av samhällets infrastruktur, precis som avloppssystemet och transportsystemet.

Utbyggnaden av fjärrvärme är ett av huvudskälen till att vi så snabbt minskat vårt oljeberoende i uppvärmningen. Nu måste utbyggnaden gå vidare, dels genom att nya fastigheter ansluts, dels genom att näten byggs ihop och den stora spillvärmepotentialen tas till vara inom näten. Tyvärr har osäkerheten kring den långsiktiga prisbildningen på

fjärrvärme gjort att många fastighetsägare tvekat inför fjärrvärmen. Höga marknadspriser och stora övervinster i flera av fjärrvärmeföretagen har bidragit till denna utveckling. För att underlätta en fortsatt utbyggnad av fjärrvärmen måste denna utveckling brytas.

Flera förslag har diskuterats. Ett har varit möjligheten att få sin fjärrvärmes taxa prövad av en speciell nämnd. Tyvärr har den borgerliga regeringen bara gått halvvägs och nämndens utslag kommer endast att vara rådgivande. Vi menar att det finns all anledning att utveckla denna lösning till ett verkligt skiljenämnds-förfarande. Utöver detta bör frågan om tredjepartsinträde i fjärrvärmenäten prövas. Detta skulle öka konkurrensen och förhoppningsvis bidra till att pressa ner priserna. Konkurrensen skulle också bidra till att öka konsumenternas förtroende för prissättningen av fjärrvärmen. Tredjepartsinträde är dock bara realistiskt möjligt i ett fåtal av landets fjärrvärmeverk, varför både skiljenämnds-förfarandet och tredjepartsinträdet behövs för en långsiktig fjärrvärmeutbyggnad.

Att energiproduktionen och distributionen har blivit en del av infrastrukturen innebär att samhället till viss del har blivit sårbarare och känsligare för förändringar inom detta område. Å andra sidan innebär det också stora möjligheter för samhället att påverka hur energin produceras och distribueras. Det i sin tur innebär att vi tillsammans kan välja hur framtiden ska se ut!

Två förutsättningar är självklara när man ska diskutera frågor som rör energi. Den första förutsättningen är att energin egentligen bidrar till att lösa samma uppgifter som den alltid gjort. Vi måste bo, arbeta och transportera oss. Även om energiförsörjningen har blivit allt viktigare på allt fler områden, så används huvuddelen av den energi vi producerar och distribuerar till industriproduktion, till uppvärmning och nedkylning av de hus vi bor och arbetar i samt till att transportera människor och varor. Den andra förutsättningen är att energiproduktionen visserligen blivit allt viktigare på allt fler områden, men själva produktionen och distributionen av energi har också blivit allt mer utvecklad och sofistikerad. Vi kan alltså genomföra samma uppgifter på olika sätt. Vissa är bättre än andra. Exempelvis finns det byggnader som knappt behöver någon energitillförsel alls för att hålla bra temperaturer att leva och arbeta i, exempelvis så kallade passivhus. Andra byggnader behöver energi för sin uppvärmning, samtidigt som de behöver energi för sin nedkylning. Det säger sig själv att den första byggnaden är både effektivare och miljövänligare ur energisynpunkt, medan den andra sannolikt är dyrare för dem som bor där. Den första byggnadens energibehov innebär en minimal eller ingen klimatpåverkan. Den andra byggnaden kräver sannolikt en stadig och ständig produktion av växthusgaser.

Vi anser att målsättningen måste vara att minska energibehovet, samt att den energi som ändå kommer att behövas produceras och distribueras på ett så miljövänligt och långsiktigt uthålligt sätt som möjligt. Hur transportsystemet borde utvecklas har vi redan behandlat. Kvar återstår alltså energiförsörjningen av våra fastigheter för el och värme. När det gäller att minimera energibehovet så handlar det om att minska energibehovet både i nybyggda fastigheter och i det befintliga beståndet. I befintliga fastigheter bör man använda modern kunskap och teknik. 40 procent av energianvändningen sker i bebyggelsesektorn och cirka 50 procent av den totala elanvändningen. Byggnadernas utformning och hur de används har stor betydelse.

Kretslopp – avfall – konsumtion

Med stigande välbefinnande har det hittills följt en växande konsumtion. Den ökade konsumtionen innebär ökade möjligheter för många människor att förverkliga drömmar och målsättningar som tidigare förvägrats dem. Samtidigt innebär den ökade konsumtionen en allt större resursförbrukning. Det finns heller inget i själva konsumtionsprocessen som verkar begränsande eller återhållsamt med avseende på resursförbrukningen, tvärtom.

Både den som producerar en vara och den som distribuerar den får sin utkomst genom själva köpet. Det finns alltså skäl för producenter och distributörer att försöka skapa så många köptillfällen som möjligt.

Kostnaderna för konsumtionen, i form av hantering av avfallet, faller dock i stor utsträckning på konsumenterna. Och kostnaden i form av en allt för snabb förbrukning av jordens resurser är inte synliga. Kostnaden blir dock allt mer konkret, för i takt med att allt fler av världens länder reser sig ur fattigdom och förtryck växer också den globala konsumtionen – och den spås öka kraftigt! Vi vet redan i dag att jorden inte skulle klara en situation där alla konsumerar på samma nivå som vi i den industrialiserade världen.

Vår slutsats är att det finns två vägar att gå. Antingen måste vi ändra på vår livsstil och de konsumtionsmönster vi har i dag, eller så måste vi försäkra oss om att hålla en tillräckligt stor del av världens befolkning i fattigdom. Det senare kräver antingen ökad global ojämlikhet eller ökad ojämlikhet inom våra samhällen. Intet av det är acceptabelt. Det leder oss till slutsatsen att vi måste ändra vår livsstil och våra konsumtionsmönster.

Förenklat kan man säga att huvuddelen av ansvaret för avfallshanteringen ligger hos kommunen, som har ett ansvar för hushållsavfallet, och hos producenterna, som genom producentansvaret är ansvariga för att samla in och återvinna material och förpackningar. Att det offentliga har ett ansvar för en så grundläggande infrastruktur som avfallshanteringen är logiskt. Tanken bakom producentansvaret är också god. Det är ett försök att skapa drivkrafter till att minska uppkomsten av avfall, helt i enlighet med EU:s avfallshierarki, genom att kostnader för hanteringen av avfallet direkt påförs de företag som producerar det. På så sätt kan förhoppningsvis intresset för att minska mängden avfall väckas inom industrin. Vi anser att det är rätt väg att gå. Ska vi komma till rätta med den växande konsumtionens negativa sidor så är det betydligt lättare att göra det genom att påverka producenterna än att påverka konsumenterna. Vi ska fortsätta uppmuntra ett ansvarsökande agerande från enskilda, men vi kan inte förlita oss enbart på det i ett systematiskt arbete. Det är också angeläget att täppa till ”hål” i lagstiftningen och bristande tillsyn av exporten som medger att avfall exporteras till utvecklingsländer.

Både kommunens avfallshantering och producentansvaret bör utvecklas för att möta tidens krav. Kommunen bör i sin verksamhet uppmuntra ett miljövänligt agerande från företag och enskildas sida i alla avseenden. Det gäller också avfallshanteringen. Kommunens infrastruktur ska skapa förutsättningar för ett miljövänligt agerande, taxeyesystemet ska uppmuntra till ett miljövänligt agerande och kommunen ska i sin verksamhet förebygga ett miljöskadligt agerande genom exempelvis information och tillsyn. Producentansvaret är i sin nuvarande utformning tyvärr inte anpassat till den täta stadens förutsättningar. Det är betydligt lättare att lösa den utmaning som insamlandet och återvinnandet av materialet innebär i en glesare miljö, med gott om utrymme och där invånarna regelmässigt transporterar sig med bil.

I en tät miljö, med ont om utrymme och där kollektivtrafiken är ett självklart färdmedel, är det svårare. Situationen försvåras ytterligare av att ansvaret och syftet är otydligt och oklart för många medborgare. Därför behöver systemet anpassas till storstadens krav och tydligheten vad gäller ansvar och syfte måste förstärkas. Producentansvaret måste bli en integrerad del av stadens infrastruktur. Även den ökande nedskräpningen är ett stort problem. Den för ner främmande material i dagvattensystemen och bidrar till ökad otrygghet och minskad trivsel. Det måste åtgärdas. De som tjänar pengar på den ökade försäljningen av förpackningar bör också få bära delar av kostnaderna. Över huvud taget bör kostnaderna för nedskräpningen bli synliga, både för dem som indirekt tjänar pengar på nedskräpningen och för medborgarna.

Upphandlingslagstiftningen är i dag utformad för att framför allt beakta det enskilda företa-

gets rätt att behandlas rättvist i samband med upphandling. Konkurrensneutraliteten är i fokus. Det är viktigt. Ingen vinner på att öppna kryphål för korruption eller annat skadligt beteende.

Tyvär innebär detta ensidiga fokus att man kastar ut barnet med badvattnet. Den offentliga konsumtionens möjlighet att använda marknaden för att uppnå gemensamma mål kringskärs onödigt mycket. I dag har ett stort privat företag lättare att använda sin konsumtion för att uppnå sina politiska mål än vad en kommun har! Det innebär i förlängningen att företag som är beredda att göra insatser och anstränga sig för att uppnå olika angelägna mål i samhället missgynnas av den offentliga konsumtionen. Det är inte rimligt. Vi anser att med allt mindre av den offentliga produktionen i egen regi så växer den offentliga konsumtionen så mycket att lagstiftningen också måste utvecklas. Annars minskar det samhällets förutsättningar att förverkliga de gemensamma målen. Detta innebär i sin tur ett demokratiskt underskott.

Kunskap – information – aktion

På få områden förekommer så många tvärsäkra och motstridiga påståenden som på miljöområdet. Varje dag kan vi läsa råd, varningar och påståenden om allt från vad vi inte bör äta eller handla, till vilken teknik som i morgon kommer att lösa alla problem eller föröda vår gemensamma miljö. Risken finns att vi till slut blir så informationströtta eller misstänksamma att vi till slut slutar ta till oss information och kunskap.

I grunden är det dock ofta ganska klara, tydliga och enkla samband som de flesta frågor handlar om. Det offentliga har en möjlighet – och enligt oss en skyldighet – att stödja medborgare med aktuell kunskap och kompetens i frågor som berör våra gemensamma problem och utmaningar. Genom att aktörer som står fria från direkta kommersiella och ekonomiska intressen står för information och kunskapsspridning så ökar också trovärdigheten och tillförlitligheten i informationen. Kommun och stat gör redan detta på en mängd områden. Varför inte när det rör en så viktig fråga som vår gemensamma miljö? Områden som självklart skulle omfattas av ett sådant initiativ är energi-, livsmedels-, transport- och avfallsområdet.

Socialdemokraterna nationellt och lokalt bör också understödja och främja märkning. Märkning av fastigheter, konsumtionsvaror med mera, är också positivt och bör understödjas. Livsstilar och levnadsvanor tar tid på sig för att förändras. Därför riktar sig alltid samhällsförändringen i första hand till de yngre generationerna.

Arbetarekommunen föreslår partikongressen besluta:

- F69:1 att vi i alla sammanhang ska arbeta för ett ekologiskt hållbart samhälle,
- F69:2 att vi ska minska utsläppen av växthusgaser med 40 procent fram till år 2020 gentemot 1990 års nivå,
- F69:3 att vi ska minska våra ”ekologiska fotavtryck”,
- F69:4 att vi ska satsa på en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken,
- F69:5 att partiets politiska ambition bör vara att den förnyelsebara energin är billigare än den som belastar miljön,
- F69:6 att vi även fortsättningsvis satsar både på att stimulera positivt handlande och att höja kostnaderna för utsläpp,
- F69:7 att intäkterna från trängselskatten används för en utbyggnad av kollektivtrafiken,
- F69:8 att offentlig upphandling används offensivt för en bättre miljö. Krav ska också ställas på transporter,na,
- F69:9 att en riktad skrotningspremie införs på nationell nivå i syfte att fasa ut de äldsta bilarna, samtidigt som vi behåller det utökade producentansvaret,

- F69:10 att ett efterkonverteringsstöd införs i syfte att underlätta introduktionen av alternativa bränslen i den befintliga bilparken,
- F69:11 att offentligt upphandlade bilar ska vara miljöbilar,
- F69:12 att Bromma flygplats avvecklas och att Arlanda i stället utvecklas som internationell flygplats och nav för flygtrafiken i norra Europa,
- F69:13 att en politik förs som leder till ett minskat behov av resande och som ger medborgarna förutsättningar att i ökad utsträckning kunna arbeta där de bor eller bo där de arbetar,
- F69:14 att arbeta för att berörda myndigheter ges i uppdrag att i sin kort- och långsiktiga samhällsplanering verka för en utveckling som gör det möjligt för medborgarna att minska sitt resande,
- F69:15 att styrmedel införs som gagnar företag som aktivt bidrar till att minska de anställdas resande och som satsar på distansarbete i olika former,
- F69:16 att en praktisk och uthållig Östersjösamverkan kring miljöfrågor understöds, bland annat vattenhantering,
- F69:17 att skattebefrielse av landansluten el införs,
- F69:18 att verka för att fartygstrafik i Östersjön enbart använder lågsvavlig olja,
- F69:19 att tömningsmöjligheter ordnas för småbåtar i hamnläge i större utsträckning än i dag,
- F69:20 att ett statligt investeringsstöd införs för energieffektivisering av befintlig bebyggelse,
- F69:21 att arbetet utvecklas med att uppmuntra en omställning av energiproduktionen till förnyelsebar energi genom certifikatsystem, forskning och märkning,
- F69:22 att uppdra åt Vattenfall att vara en föregångare i arbetet med ny teknik på energiområdet,
- F69:23 att investerings- och forskningsprogram genomförs för att bryta oljeberoendet,
- F69:24 att metoderna utvecklas för – samt uppmuntrar – energihushållning,
- F69:25 att möjligheterna för tredjepartsinträde i fjärrvärmenäten utreds,
- F69:26 att producentansvaret utvecklas för att anpassa det till en tät stadsmiljö, ansvaret för systemet tydliggörs och att det integreras i stadens infrastruktur,
- F69:27 att exporttillsynen skärps för att säkerställa att sopor ska hanteras nationellt och inte exporteras till utvecklingsländer,
- F69:28 att upphandlingslagstiftningen utvecklas i syfte att göra offentlig upphandling till ett fungerande styrinstrument för att uppnå samhällliga mål,
- F69:29 att inriktningen på miljöåtgärderna ska syfta till att skapa fler arbeten.

Stockholms arbetarekommun

Motion F70

Umeå arbetarekommun

Miljöbalken och plan- och bygglagen

Samordning av miljöbalken och plan- och bygglagen vid tillståndsgivning för miljöfarlig verksamhet måste synkroniseras. Miljöbalken (MB) trädde i kraft den 1 januari 1999. Den kom då att ersätta en rad andra lagar som sedan tidigare fanns inom miljölagstiftningsområdet. Grundtanken med att försöka skapa en omfattande miljöbalk var god. Den tidigare miljölagstiftningen hade successivt tillkommit allt eftersom nya behov uppstått

och en samsynkronisering av lagstiftningen var helt nödvändig. Den tidigare lagstiftningen var också mycket svårtöverblickbar och hade bristande transparens.

Trots en modern miljölagstiftning finns det fortfarande problem, då viss miljölagstiftning finns kvar i andra lagar som till exempel plan- och bygglagen (PBL) och strålskyddslagen. I en del fall skapar denna gränsdragning otydlighet och byråkrati i stället för att sätta omsorgen om miljön i första rummet. I dag är det snarare en källa till diskussioner mellan olika myndigheter när det blir tal om tillståndsgivning eller överprövningar.

PBL reglerar planläggningen av mark, vatten och byggande. Det är även i PBL som man hittar bestämmelserna rörande översiktsplaner och detaljplaner och också om bygglov och byggtillsyn. Lagen trädde i kraft i juli 1987 och kom då att ersätta äldre bygglagar. En nymodighet med PBL var att medborgarnas rätt till inflytande förstärktes. Under Göran Perssons ledning tillsattes en kommitté i syfte att se över PBL och ett förslag till ny lagstiftning lades fram hösten 2005. Nuvarande regering har också lagt fram ett förslag som till vissa delar baseras på den tidigare utredningens förslag. Dessa ändringar trädde i kraft från den 1 januari 2008.

Trots detta finns det fortfarande gränsdragningsproblem när det gäller PBL-prövning av ärenden som även omfattar miljöprövning. Ett konkret exempel på detta är tillståndsgivningen för vindkraftsetableringar i kommunerna. Då sker miljöprövningen i enlighet med MB via länsstyrelsen, medan bygglovsprövningen sker via kommunerna och PBL. Paradoxalt nog kan man få tillstånd enligt en lagstiftning och avslag enligt den andra.

Detta förfarande borde i stället skötas via den bygglovsprövning som kommunerna gör, inklusive en miljöprövning via PBL. Då skulle den otydlighet som finns i dag kunna undvikas. Man bör också kunna öppna möjligheten för kommunerna att göra tematiska fördjupade översiktsplaner i stället för enbart geografiska översiktsplaner. På så sätt kan frågor som rör exempelvis vindkraftverksetableringar och strandskydd hanteras i en smidigare process än styckevisa bygglov.

Därför yrkar vi:

F70:1 att det socialdemokratiska partiet vid ett regeringsskifte omgående verkar för att plan- och bygglagen kompletteras på så vis att tematiska fördjupade översiktsplaner kan göras.

Klimatrådslagsgruppen i Umeå arbetarekommun genom Åsa Ögren
Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F71

Härjedalens arbetarekommun

Öka samhällets förmåga att hantera plötsliga förändringar

Det kommer mer och mer forskning om hur vårt samhälle behöver utveckla strategier för att hantera de påfrestningar som kan bli följden av miljö- och klimatförändringar. På Stockholm Resilience Centre utvecklas en frontforskning om hur samhället måste utveckla en flexibel anpassningsbarhet (resiliens) för att klara kommande plötsliga förändringar där ekosystem plötsligt kan kollapsa.

Därför yrkar jag att den socialdemokratiska partikongressen beslutar:

F71:1 att Socialdemokraterna verkar för att ta fram en samhällspolitisk strategi för hur vi kan utveckla ett resilient samhälle.

Jonny Springe

Härjedalens arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F72

Lunds arbetarekommun

Det ska vara enkelt att vara miljövänlig

En återkommande inställning inom miljö- och klimatpolitiken är att alla förväntas bidra och ta sitt ansvar för en hållbart samhälle. Samtidigt förväntar sig nog de flesta att det offentliga samhället, kommuner, myndigheter och stat, ska underlätta för dem som vill ta miljöhänsyn.

Det vi vill lyfta upp med denna motion är vad som borde vara en portalparagraf inom vår miljöpolitik – att det ska vara enkelt och fördelaktigt att vara miljövänlig. En kombination av morötter, det vill säga att det ska vara fördelaktigt för dem som gör rätt, och piska, det vill säga att det ska vara dyrare eller obekvämt att välja mindre miljövänliga alternativ, krävs för att uppnå en hållbar utveckling.

Vi får inte falla i fällan att det bara är vars och ens eget ansvar att ta miljöhänsyn, utan vi ska som socialdemokrater vid utformandet av skatter, lagstiftning och i samhällsplaneringen utgå från principen att underlätta för de invånare som tar miljöhänsyn.

Vi måste våga föra en aktiv miljöpolitik, även under tuffare ekonomiska tider. Miljöskatter och en framåtsyftande svensk miljölagstiftning har inte bara lett till att Sverige uppfattas som ett föregångsland på miljöområdet utan det innebär också att vi i många fall har fått ett miljöteknikförsprång hos svenska företag. Svenskt miljöskicklighet ska ge exportinkomster och ett försprång in i framtiden.

Sammanfattningsvis: En viktig målsättning i miljö- och klimatarbetet är att det ska vara enkelt, fördelaktigt och lönsamt att vara miljövänlig. I utformandet av skatter, avgifter och andra regleringar bör målsättningen att premiera miljöhänsyn vara vägledande.

Förslag till beslut:

F72:1 att en målsättning för vår politik är det ska vara enkelt och fördelaktigt att vara miljövänlig,

F72:2 att vi så långt som möjligt använda de politiska verktygen som skatter, lagstiftning, men även samhällsplaneringen för att underlätta för människor att ta miljöhänsyn.

Björn Abelson

Lunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F73

Lunds arbetarekommun

Demokratisera beslut som rör vår miljö

Bergtäkter är störande för naturmiljön och det rörliga friluftslivet. Brytning och krossning bidrar till en hög ljudnivå och transporter blir lokalt mycket störande.

I stora delar av södra Skåne är det ytterst tveksamt om det är förenligt med övriga miljömål att långsiktigt tillåta en stor lokal produktion av bergkross, till exempel på Romeleåsen i södra Skåne, som är en av de minsta åsarna i Skåne. Romeleåsen är belägen i ett jordbrukslandskap som i övrigt saknar områden för friluftsliv och den är dessutom av riksintresse för naturvård, friluftsliv och kulturminnesvård.

Inom detta lilla område förekommer sex stora bergtäkter. fyra av täkterna är belägna i Lunds kommun. Den senaste täkten öppnades för cirka två år sedan, trots att den strider emot den gällande översiktsplanen för Lunds kommun och trots att kommunen bestämt motsatte sig detta.

Vi har fört fram att man bör pröva om inte regionens behov av material i första hand

kan transporteras via järnväg och/eller båt till lämpliga terminaler från brott i norra Skåne (skrottpippar vid stenbrotten) eller till exempel från övriga Sydsverige och Norge där det finns gott om urberg.

Naturgrus förekommer i begränsad omfattning i södra delen av Skåne. Grusåsar har mycket stor betydelse för biologisk mångfald, landskapsbild och grundvattenbildning. Sådana grustäkter bör därför i princip avvecklas.

Länsstyrelsen i Skåne har tagit fram ett materialhushållningsprogram. Det har dock ett allt för kort tidsperspektiv. Lunds kommun har framhållit att programmet måste omarbetas och breddas till sitt innehåll för att kunna fungera som underlag för planering och vid handläggning av tillståndsärenden. En långsiktig analys av försörjningen med olika material krävs. För att komma fram till en strategi för framtiden måste olika scenarier tas fram och ställas mot varandra samt konsekvensbeskrivas.

Programmet omfattar i stort sett endast konsekvenserna av miljömålet om minskad naturgrus användning. Även bergkross måste behandlas som en ändlig resurs och konflikter med motstående intressen – bland annat rekreations-, natur- och kulturmiljövärden – borde ha belysts mer ingående. Detta är mycket tydligt på hela Romeleåsen.

Programmet har också geografiskt sett ett mycket begränsat synsätt och man har utgått från att materialet ska transporteras med lastbil. I programmet borde man till exempel också ha analyserat möjligheterna till transport av erforderligt material för anläggning och bygande via järnväg eller med fartygstransporter, som en möjlig lösning inför framtiden. Det är inte rimligt att utgå från att man kan öppna nya täkter på Romeleåsen endast för att det är kort transportavstånd till Malmö–Lundområdet. Då bortser man helt ifrån att Romeleåsen samtidigt är det viktigaste större friluftsområdet för befolkningen inom samma område.

Det brukar heta att kommunerna har ansvar för planeringen inom sina områden. Inom området täkter gäller dock inte detta, oavsett vad man angett för mål i sina översiktsplaner. Kommunerna har knappast något inflytande över täktärenden. I de flesta fall avgörs de av en mindre grupp – i Skåne av Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation, som normalt består av två personer – en jurist och en person från miljöskyddet. I övrigt närvarar normalt föredragande från Länsstyrelsens miljöavdelning.

Det är inte en rimlig ordning. Medborgarna väljer kommunfullmäktige för att de bland annat ska ha ansvar för utvecklingen i kommunerna. Det måste även gälla frågan om täkter, som har en så stor miljöpåverkan. Därför måste kommunernas inflytande stärkas avsevärt.

Denna motion har Skånes socialdemokratiska partidistrikts kongress bifallit.

Jag yrkar att partikongressen beslutar:

F73:1 att kommunerna får vetorätt mot öppnandet av nya bergtäkter samt utvidgning av täkter som strider emot kommunernas översiktsplaner,

F73:2 att kommunerna även i övriga täktärenden får större inflytande och att Länsstyrelsen och överprövande myndigheter särskilt måste motivera sina beslut om de strider emot kommunens uttalade vilja.

Gunnar Jönsson

Lunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F74

Lunds arbetarekommun

Utarbeta en strategi för en hållbar värld

FN:s första miljöpolitiska konferens och ägde rum i Stockholm 5–16 juni 1972. Olof Palme höll ett tal vid konferensen och sa bland annat: ”När det gäller människans livsmiljö

finns ingen individuell framtid, varken för människor eller för nationer. Framtiden är gemensam. I gemenskap ska vi dela den. Tillsammans måste vi skapa den.”

Definitionen på hållbar utveckling – ”att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov” – kommer från Världskommissionen för miljö och utveckling, även kallad Brundtlandkommissionen efter dess ordförande, den norska statsministern Gro Harlem Brundtland. I ”Vår gemensamma framtid” från 1987 uttalade Brundtland: ”Miljön existerar inte som en särskild sfär skild från människors handlingar, ambitioner och behov. Försök att försvara miljön utan hänsyn till människors oro och bekymmer har gett ordet miljö en klang av naivitet i vissa politiska kretsar. Också ordet utveckling har av somliga reducerats till att avse mycket begränsade områden, nämligen vad fattiga länder bör göra för att bli rikare och avfärdas på så sätt av många på den internationella arenan så som varande av intresse bara för specialister... Men miljön är det som vi alla lever i och utveckling är det som vi gör för att försöka förbättra vår situation inom detta vårt gemensamma hem. De två går inte att skilja åt.” (Gro Harlem Brundtland ”Vår gemensamma framtid”, 1987.)

Riodeklarationen befäster att hållbar utveckling har fyra ömsesidigt beroende dimensioner – social, kulturell, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Om en av dessa dimensioner faller bort går hållbar utveckling inte att uppnå. Helhetstänkandet är avgörande.

Miljön

Den socialdemokratiska regeringen lyfte fram den ekologiska hållbarheten som politisk vision för samhällsutvecklingen. 1999 beslutade riksdagen om ett antal miljö kvalitetsmål, vars syfte är att:

- främja människors hälsa
- värna den biologiska mångfalden och naturmiljön
- ta till vara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena
- bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga
- trygga en god hushållning med naturresurserna.

Totalt finns det 16 miljö kvalitetsmål (oftast benämnda nationella miljömål) och målet är de ska nås till 2020, förutom klimatmålet där målsättningen är 2050. Trots skärpt lagstiftning och många åtgärder så är miljöproblemen mycket omfattande. Miljömålsrådet konstaterar i sin uppföljning 2008 att ”nio av de sexton miljö kvalitetsmålen är svåra eller omöjliga att nå i tid”. Därför behövs det mycket kraftfulla åtgärder samt att vi också omprövar en stor del av den hittillsvarande politiken.

Klimatfrågan

På senare år har framför allt klimatfrågan kommit upp som det stora hotet. FN:s klimatpanel IPCC, som består av 2 500 forskare runt om i världen, slår i sin andra delrapport fast att människans påverkan på naturen genom utsläpp av växthusgaser redan har gett kraftiga effekter på jordklotet. USA:s tidigare vice president Al Gore har med sin film ”En obehaglig sanning” på ett övertygande sätt redovisat konsekvenserna av den stigande koldioxidhalten i atmosfären.

På uppdrag av Storbritanniens dåvarande premiärminister Tony Blair utarbetade Nicholas Stern, tidigare chefsekonom på Världsbanken ”The Economics of Climate Change – the Stern Review”, som utkom i oktober 2006.

I rapporten återfinns sammanfattande slutsatser:

- De vetenskapliga bevisen är numera överväldigande: Klimatförändringarna är ett allvarligt globalt hot, som kräver snabba globala åtgärder.

- Oavsett perspektiv, ger rapporten stöd för en enkel slutsats: Vinsterna av stränga och tidiga åtgärder överväger med marginal de ekonomiska kostnaderna av att inte agera. Klimatförändringarna kommer att påverka de grundläggande levnadsförhållandena för människor världen runt – tillgång till vatten, matproduktion, hälsa och miljö. Hundratals miljoner människor kan komma att utsättas för hungersnöd, vattenbrist och översvämningar när jorden blir varmare.
- Om vi inte agerar kommer klimatförändringarnas totala kostnader och risker att motsvara minst en femprocentig förlust av världens BNP per år, nu och för all framtid. Om man vidgar skalan av risker och följder, skulle skadorna kunna stiga till 20 procent av BNP eller mer.
- De investeringar som görs under de närmaste 10–20 åren kommer att få genomgripande effekter på klimatet under andra hälften av detta sekel och nästkommande århundrade. Våra aktiviteter nu och under kommande årtionden kan skapa risker för omfattande negativa ekonomiska och sociala effekter, i klass med de förknippade med de båda världskrigen och den ekonomiska depressionen under 1900-talets första hälft. Och det kommer att bli svårt eller omöjligt att vrida utvecklingen tillbaka. Det står således klart att snabba och kraftfulla åtgärder är berättigade.
- Riskerna för klimatförändringarnas värsta följder kan minskas avsevärt om halten av växthusgaser i atmosfären kan stabiliseras mellan 450 och 550 ppm (parts per million) koldioxidekvivalenter (CO₂-ekvivalenter). I dag uppgår koncentrationen till 430 ppm CO₂-ekvivalenter, och den stiger med mer än 2 ppm om året.
- Uppskattningar av årskostnaderna för att stabilisera utsläppen mellan 500 och 550 ppm CO₂-ekvivalenter ligger i medel på cirka en procent av världens BNP, om vi vidtar kraftfulla åtgärder redan nu. Vid stora ökning av energieffektiviteten, eller om man räknar in bieffekter från till exempel vinster av minskade luftföroreningar, kan kostnaderna till och med bli lägre än så.

I Sverige motsvarar en procent av BNP cirka 32 miljarder kronor. Det är ungefär det vi måste satsa per år för att stabilisera utsläppen. Därtill kommer resurser för nå upp till övriga miljömål. Det är ju dock inte bara samhället som ska satsa resurser för att åstadkomma miljöförbättringar, utan även näringslivet och andra aktörer måste aktivt delta.

Ekonomisk tillväxt och långsiktig hållbarhet

Den ekonomiska tillväxten i dagsläget baseras i mycket hög grad på materiell konsumtion. Det är i konflikt med en hållbar utveckling, som enligt Brundtlandkommissionens definition är ”att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov”.

Politiken måste säkerställa social, kulturell, ekonomisk och ekologisk hållbarhet långsiktigt. Mantrat är tillväxt men nuvarande form av tillväxt är inte hållbar. Den måste mätas annorlunda än i materiell konsumtion. Välståndet är beroende av så många andra faktorer än det materiella. Det handlar om alla människors lika värde, om rättvisa, jämlikhet, jämställdhet, solidaritet, hälsa, möjligheter till utbildning och en bra vård och omsorg, rätten till arbete et cetera. Välståndet bör kunna tas ut i till exempel minskad arbetstid. Det behövs förändringar i politiken på alla plan.

Vi måste öka medvetenheten, våra insatser och prioritera om. Det vi gjort hittills räcker inte. Samhället måste avsätta tillräckliga resurser för att klara av de extraordinära insatser som behövs för att klara miljömålen och för att vi ska ge kommande generationer för ett bra liv. Ökade offentliga insatser måste med stor sannolikhet prioriteras före privat konsumtion. Vi måste samtidigt – på alla plan – föra en politik som lever upp till målsättningarna om solidaritet, rättvisa, jämlikhet och jämställdhet och som bidrar

till att minska skillnaderna mellan medborgarna såväl i vårt land som i världen i stort.

Vi måste ompröva vår politik för att klara långsiktig hållbarhet och noggrant analysera vilka åtgärder som behöver vidtas för att vi ska komma närmare målet om en långsiktig hållbar utveckling ur ekologisk, ekonomisk och social synpunkt. Vi socialdemokrater ska självklart var pådrivande. En del av detta kan vi påverka genom beslut i kommunala och regionala politiska församlingar. Andra kräver riksdagsbeslut eller beslut på EU- eller FN-nivå. Det är vi som lever nu som har ansvaret. Det är kommande generationers välfärd som står på spel.

Det är viktigt att vi socialdemokrater skaffar oss kunskap och ökad medvetenhet om att vi på många områden måste göra andra prioriteringar än i dagsläget. Vi måste naturligtvis också föra en debatt om detta inom partiet och ha en dialog med medborgarna. Det handlar bland annat om följande:

- Miljön och naturresurserna klarar inte långsiktigt av en materiell konsumtion per person i den omfattning som sker i Sverige ”utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov”.
- Den ekonomiska tillväxten i dagsläget baseras i mycket hög grad på materiell konsumtion och det behövs förändringar i den ekonomiska politiken för att säkerställa social, kulturell, ekonomisk och ekologisk hållbarhet långsiktigt.
- Hur ska vi planera för att minimera utsläppen av klimatpåverkande gaser?
- En stor utsläppskälla är trafiken. Då måste vi bland annat pröva vilka infrastrukturinvesteringar som vi ska prioritera såväl de allra närmaste åren och mer långsiktigt.
- Vilka andra åtgärder behöver vi göra de närmaste åren, för att komma närmare miljömålen, minska resursanvändningen, och samtidigt medverka till en rättvisare värld?
- Miljöarbetet får inte förpassas till tiden efter den ekonomiska krisen. Investera nu.

Vi yrkar att partikongressen beslutar att uppdra åt partistyrelsen att verka för:

- F74:1 att det snarast utarbetas en långsiktig och målmedveten strategi som innebär att de nationella miljömålen (16 miljö kvalitetsmål) kan genomföras enligt riksdagens beslut,
- F74:2 att miljöfrågorna även drivs kraftfullt i Europeiska socialdemokratiska partiet (ESP), Socialistinternationalen samt i andra internationella organ,
- F74:3 att alla beslut konsekvensbeskrivs med hänsyn till effekterna för bland annat långsiktig hållbarhet,
- F74:4 att snarast genomföra investeringar och åtgärder som gynnar långsiktig hållbarhet ur alla aspekter.

Gunnar Jönsson, Anders Almgren, Martin Anderson

Lunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F75

Uppsala arbetarekommun – enskild

Miljöpröva nya stormarknader utanför våra städer

Det är inte mycket hos vår stora granne i väster som inte förr eller senare når också Sverige och Europa. Kvarterets mjölkbutik och charkuteri ersattes av ett snabbköp, och när gammalt fick ge plats för nytt i städernas centrum var det nya ofta ett rejält varuhus med tillhörande parkeringshus. I dag har varuhuset byggts om till gallerior och handelns tillväxt äger numera främst rum i städernas utkanter och i andra externa lägen. Så sent som 1992 stod de externt belägna stormarknaderna för bara 8 procent av detaljhandelns omsättning. År 2000 var andelen 45 procent och utvecklingen fortsätter i en rasande fart. Det är få

städer i Sverige som inte redan har, eller som är på väg att få, externa stormarknader och de befintliga expanderar. Längs riksväg 76 i Östhammar planeras ett nytt köpcentrum med tillhörande 400 parkeringsplatser, i Knivsta finns långt framskridna planer och i Uppsala är trycket stort på att få etablera nya externhandelsområden utöver de som redan finns. Någon konsekvensanalys görs sällan och det krävs heller inte i lagen.

Ett bredare utbud och lägre priser är givetvis positivt. Kunderna strömmar uppenbarligen till. Men det finns också negativa aspekter. Stormarknadernas tillväxt bygger på tanken att man ska ta sig dit med bil. I takt med att de mer lättillgängliga butikerna ute i förorterna, i stadsdelarna och på landsbygden tvingas slå igen slutar bilen att vara en möjlighet och blir ett tvång. Den som kör bil uppmuntras att använda den mer och de som inte har pressas att skaffa en. De som av olika skäl inte kan använda bil kommer i kläm. Också i ljuset av hotande klimatförändringar och när oljeberoendet ska brytas är den biltrafik som stormarknaderna genererar ett problem.

I övriga Norden har man valt att via lagstiftning sätta stopp för externhandelns expansion. Även i Sverige ser de flesta kommuner i dag problemen. När det kommer till kritan och en investerare propsar på att få bygga en ny handelsanläggning utanför staden får ambitionerna i översiktsplanen ändå ofta ge vika. Ingen vill riskera att missa chansen till nya arbetstillfällen och man vill ju så gärna att kommunen utvecklas. Om inte vi accepterar hamnar investeringen i grannkommunen, tycks man tänka. När starka handels- och byggintressen trycker på utnyttjas sällan de möjligheter som kommunernas planmonopol enligt plan – och bygglagen ändå ger. En ensam kommun har svårt att stå emot en trend som omdanar handeln världen över.

Socialdemokraterna verkar för ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart samhälle. Handeln behövs där vi bor och är en viktig del av ett hållbart samhälle. Butiker ger liv åt stadsdelscentrum och gör landsbygden levande. Det kan inte vara omöjligt att kombinera det med en rimlig andel handel också i externa lägen. Marknaden själv kommer dock inte att ge oss den balansen. Det marknaden gav amerikanerna var förslummade stadscentrum och massbilism. Om vi inte ska hamna där behövs eftertanke, samordning och bättre styrning.

Ett av förslagen i Stefan Edmans statliga utredning ”Bilen, biffen, bostaden: Hållbara laster – smartare konsumtion” från 2005 var att göra externa köpcentrum juridiskt tillståndspliktiga enligt miljöbalken. Då kan intressen vägas mot varandra, alternativ beaktas och konsekvenser tydliggöras. Det är hög tid att det blir av.

Flogsta-Ekeby socialdemokratiska förening föreslår därför:

F75:1 att externa köpcentrum görs juridiskt tillståndspliktiga enligt miljöbalken.

Flogsta-Ekeby socialdemokratiska förening

Uppsala arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F10:11, F10:13, F76:1, F77:1, F78:1, F79:1, F79:2, F80:1, F80:2, F81:1, F81:2, F81:3 (opinion och konsumtion/märkning)

Motion F81:1 (Umeå arbetarekommun) F80:1 (Västerbottens partidistrikt) föreslår att vi aktivt arbetar för att skapa opinion för hållbar konsumtion. Motion F80:2 (Västerbottens partidistrikt) F81:2 (Umeå arbetarekommun) föreslår att en klimatmärkning införs som redovisar livsmedlets totala miljöbelastning. Motion F76:1 (Tyresö arbetarekommun) föreslår att koldioxidmärkning av livsmedel blir

lagreglerat. Motion F79:1 (Lunds arbetarekommun) föreslår att kräva ett system för märkning av varor och tjänster som visar effekterna när det gäller naturresurser, för miljön samt under vilka förhållanden människor lever som producerar varor och tjänster. Motion F10:11, 13 (Jönköpings arbetarekommun) föreslår att starta en bred diskussion inom arbetarrörelsen om livsstil, att ett upphandlingsverktyg utvecklas för att främja ekologiskt och socialt hållbar offentlig konsumtion. Motion F79:2 (Lunds arbetarekommun) föreslår att kravet drivs inom EU och andra internationella organ. Motion F77:1 (Varberg arbetarekommun) föreslår att vi förbjuder användandet av transfetter inom restaurangkök samt att vi lagstiftar om en märkning för produkter som innehåller transfetter. Motion F78:1 (Askersund arbetarekommun) föreslår att vi ska ta fram en märkning som visar hur mycket vilt fångad fisk som gått åt till att odla fram den odlade fisken exempelvis kg/kg återstår att besvara. I motion F81:3 (Umeå arbetarekommun) föreslås att större viktning i den offentliga upphandlingen läggs på klimataspekten och säsongsbetonad mat.

Vi vill att maten produceras på ett miljömässigt, naturligt och långsiktigt hållbart sätt. Maten ska produceras så nära konsumenten som möjligt, det skapar jobb lokalt och minskar transporterna. Vi ska fortsatt ha jordbruk i hela landet. Människors önskan att må bra och leva hälsosamma liv ska vara möjlig för alla. Som konsumenter bryr vi oss om vad maten innehåller.

Det behövs en klimatöversyn av hela livsmedelskedjan. De etiska aspekterna på våra livsmedel har blivit allt viktigare. I dag finns det mängder av livsmedel att välja mellan för konsumenten. Men en förutsättning för att konsumenten ska kunna göra aktiva val av livsmedel är att det finns tydlig information om produkterna. Det finns i dag inte tillräckligt tydliga regler på det här området, vilket i praktiken innebär att konsumenten ofta saknar den information som behövs för att kunna göra ett aktivt val.

De livsmedel som erbjuds konsumenterna ska smaka gott, ge näring och vara säkra. Men det räcker inte med att produkten håller hög kvalitet. Den ska även produceras på ett miljömässigt och etiskt försvarbart sätt. Kvaliteten kan anses hög om produktionen i alla led, från primärproduktionen, via förädling och distribution till konsumenterna är säker, hållbar och etisk. Genom ursprungsmärkning och klimatmärkning ska konsumenterna kunna välja rätt, kunna välja miljösamt och kunna välja säkert.

Inför valet 2006 förklarade samtliga borgerliga partier, utom Moderaterna, att de ställde sig positiva till en lagstadgad ursprungsmärkning av till exempel kött och kyckling. Men därefter har regeringen backat. Visst kan man argumentera för att ursprungsmärkning strider mot tanken att man ska välja vad man handlar uteslutande efter kvalitet och miljökrav. Samtidigt menar vi att man ska ha största möjliga öppenhet i handeln. Ursprungsmärkning är ett sätt att öka den öppenheten.

En ursprungsmärkning för råvaror, beredda produkter och maträtter som serveras i restauranger och storhushåll bör vara en självklarhet. En tydlig ursprungsmärkning ska också ses som en konsekvens av EU:s förbättrade regelverk på livsmedelsområdet; ett arbete där den tidigare Socialdemokratiska regeringen var pådrivande. Vi vill ha ett fungerande system för klimatmärkning. KRAV arbetar nu tillsammans med ett antal andra intressenter för att ta fram ett sådant system. Vi menar att det vore mycket positivt om vi kunde få ett märkningssystem för mjölk, ägg, mjöl och ett antal andra basvaror.

I Sverige har vi i dag ett antal frivilliga märkningssystem. Det finns stora fördelar med dessa eftersom märkningarna har stor legitimitet. Det finns enligt vår uppfattning ingen anledning för staten att engagera sig i märkning om trovärdiga

frivilliga märkningar kommer till stånd och används brett i handeln. Däremot har staten alltid ett ansvar för att kraven på produktinformation i lagstiftningen är tydlig. Rättvisemärkning är ett exempel på ett sådan märkning.

Transfett bildas när flytande växtoljor "härddas". Härdning är en teknik som används i livsmedelsindustrin för att göra fett hårdare så att produkterna får önskad sprödhet, fasthet och smältpunkt. Det ökar även hållbarheten. Vid härdning omvandlar man på kemisk väg det nyttiga omättade fett till mättat fett, som är onyttigare. Sedan mitten av 1990-talet har mängden transfett i svenska livsmedel sjunkit betydligt och det är numera ovanligt med höga halter i livsmedel. Uppmärksamheten i media har säkert bidragit till de ytterligare sänkningar som har gjorts de senaste åren. Resultatet har blivit att svenskarnas konsumtion av transfett nu ligger på ungefär samma nivå som till exempel danskarnas. Därför anser Partistyrelsen att förbud av transfetter inte är nödvändigt i dagsläget. Nivån av transfetter i livsmedel bör dock följas noggrant, och om det ökar igen kan lagstiftning bli aktuell.

Enligt FN:s livsmedelsorganisation måste odlingen av matfisk öka kraftigt om vi ska fortsätta utfiska haven och konsumera fisk och skaldjur i samma omfattning som idag. Eftersom odlad lax och torsk matas med stora mängder fiskmjöl bidrar fiskodlingarna till att utfiska haven. Det kan därför finnas behov av att införa en märkning av odlad fisk. Sveriges Lantbruksuniversitet menar dock att Sverige har goda förutsättningar att ersätta fiskmjölet med musselmjöl och mikrosvampar, vilket skulle vara mycket gynnsamt för miljön. Om man kan kombinera mussel- och fiskodling skapas ett gynnsamt kretslopp då musslor är bra på att minska övergödning och rena haven.

Många konsumenter vill idag kunna göra klimatsmarta val. Många vill göra egna insatser mot miljöförstöring och onödig resursförbrukning. Denna entusiasm och detta engagemang måste fångas upp. Det är lätt att underskatta kraften hos vanliga konsumenter och brukare när de väljer att tillsammans agera för en förändring. Enligt vår uppfattning ska samhället på olika sätt underlätta för medborgarna så att det blir enkelt att vara miljövänlig. Dessutom måste det bli lönsamt att vara miljövänlig. Det socialdemokratiska partiet bör på olika sätt skapa opinion och verka för en hållbar konsumtion och livsstil. Klimatmärkning är ett verktyg.

Att främja hållbara samhällen i olika aspekter är en viktig del i utformningen av den socialdemokratiska politiken. Offentlig upphandling bör användas till detta i den mån det inte strider mot EU:s regelverk. Det är exempelvis redan idag möjligt att ta klimathänsyn i den offentliga upphandlingen. Andra aspekter kan däremot, enligt gällande EU-regelverk vara svårare, som att ställa krav på lokalproducerad mat eller dylikt.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F10:11, F10:13, F76:1, F77:1, F78:1, F79:1, F79:2, F80:1, F80:2, F81:1, F81:2, F81:3.

Motion F76

Tyresö arbetarekommun

Köttkonsumtionens klimateffekter

Den globala uppvärmningen av jorden är ett av världens stora problem. Om inte radikala åtgärder vidtas i dag i syfte att minska dess konsekvenser står världen inför en framtida katastrof.

Dagens livsmedelsproduktion är en bidragande orsak till den globala uppvärmningen. Framför allt djurhanteringen leder till mycket negativa konsekvenser för miljön. Animalisk produktion är mer energikrävande och kräver större produktion av livsmedel för att motsvara mänsklighetens behov. Men det är inte bara ifråga om utsläpp av växthusgaser utan också, bland annat, ifråga om utsläpp av ämnen som skapar övergödning samt ökad bakterieresistens vid en allt för omfattande användning av antibiotika under okontrollerade former som problemen uppstår.

Djurhanteringen orsakar i dag, enligt siffror från FN-organet FAO (Food and Agricultural Organization of the United Nations), omkring 18 procent av de utsläpp som orsakar den globala uppvärmningen. Det kan jämföras med utsläppen från flyget som står för mellan tre och sju procent av utsläppen av de växthusdrivande gaserna. Djurhanteringen orsakar med andra ord en mycket stor del av de växthusdrivande gaserna i världen.

Det finns all anledning att se att det inom ramen för köttproduktionen finns mycket att göra för att minska klimatpåverkan. Den socialdemokratiska regeringen tillsatte en utredning under ledning av Stefan Edman ("Äta hållbart – åtgärder i jordbruks-, handels- och konsumentledet") som pekade på att livsmedelskonsumtionen behöver ställas om så att den bättre svarar mot folkhälsokrav på proportioner mellan olika sorters mat, miljöanpassad produktion och förbättrade samt minskade transporter. Ett sådant system skulle rymma:

- större andel vegetabilier
- halvering av mängden "utrymmesmat" (godis, läsk, vin et cetera)
- högre andel ekologiska livsmedel
- cirka 25 procent mindre total konsumtion av kött (där nötköttet ligger kvar på samma nivå som i dag, lammkonsumtionen fördubblas medan dagens gris- och kycklingskonsumtion halveras), nöt och lamm bör vara svenskt betes- och grovfoderkött, så mycket som möjligt från naturbetesdrift
- mattransport anpassad till miljön och basvaror som produceras regionalt.

Med en sådan sammansättning vinner såväl miljön, hälsan som den egna ekonomin.

En koldioxidmärkning ger bättre förutsättningar för konsumenten att välja det som ger minst miljöpåverkan, samtidigt som det ger en relativ fördel för lokala och regionala producenter. En koldioxidskatt skulle generellt gynna vegetabiliska livsmedel på bekostnad av animaliska och är i sig bra. Samtidigt är det angeläget att sådana åtgärder kombineras med andra mer folkhälsoinriktade åtgärder. Det vore inte en önskvärd utveckling om barns mjölkdrinkande ersattes av en relativt sett billigare Coca-Cola.

Skolmaten, och över huvud taget den offentliga upphandlingen, kan vara en viktig drivkraft i omställningen till en mer miljöanpassad livsmedelskonsumtion. Det handlar då inte bara om hur ett visst givet livsmedel är producerat utan lika mycket om mixen av olika sorters livsmedel. En förändring behövs som både är bra ur klimat- och folkhälsoaspekt. Maten behöver vara allsidig och ekologiskt hållbar.

Vi inser att förslagen i alla dess delar inte är helt enkla att genomföra. Insikterna om djurhanterings omfattande inverkan på klimatet innebär emellertid att om vi menar allvar med vårt tal om att stoppa växthuseffekten så måste vi också ändra vår livsmedelskonsumtion. Sambandet mellan kött- och mjölkprodukter och växthuseffekten är så betydande att det inte går att negligera.

Vi yrkar därför med grund i ovanstående att Socialdemokraterna verkar för:

F76:1 att koldioxidmärkning av livsmedel blir lagreglerad,

F76:2 att koldioxidskatt på livsmedel utreds,

F76:3 att sammansättningen av skolmaten förändras med inriktning att minska dess utsläpp av växthusgaser.

Mathias Tegnér, Fredrik Persson, Martin Nilsson, Socialdemokraterna i Tyresö
Tyresö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F77

Varbergs arbetarekommun

Förbud mot användningen av transfetter

Transfett bildas när flytande växtoljor ”härdas”. Härdning är en teknik som används i livsmedelsindustrin för att göra fett hårdare så att produkterna får önskad sprödhet, fasthet och smältpunkt. Det ökar även hållbarheten. Vid härdning omvandlar man på kemisk väg det nyttiga omättade fett till mättat fett, som är onyttigare. Om oljorna härdas fullt ut omvandlas alla omättade fettsyror till mättade. Ofta avbryts härdningen innan dess, och det är då det bildas transfettsyror. Det finns också små mängder transfett naturligt i mejeriprodukter och i kött från kor och får.

Det anses att kost innehållande (industriella?) transfetter ökar halten av dålig kolesterol (LDL) och sänker halten av gott kolesterol (HDL) i större grad än motsvarande intag av mättade fetter och fetter med enkelomättade och fleromättade icke-transfettsyror. New England Journal of Medicine visar ett starkt samband mellan konsumtion av transfetter och ökad risk för prostatacancer samt hjärtinfarkt och andra hjärt- och kärlsjukdomar.

I Danmark infördes 2004 en gräns på högst 2 gram industriellt framställda transfettsyror per 100 gram fett i livsmedel. I USA beslutade staden New York den 5 december 2006 att införa ett förbud inom restaurangnäringen av konstgjorda transfetter, vilket när förbudet trädde i kraft den 1 juli 2007 kom att få stora effekter för snabbmatskedjorna. Åtgärden syftar till att skydda konsumenternas hälsa. I Sverige är det frivilligt för tillverkare att redovisa på innehållsförteckningen om det finns transfetter i produkten och Livsmedelsverket rekommenderar lågt sammanlagt fettintag, snarare än lågt intag av transfett.

Jag föreslår:

F77:1 att vi förbjuder användandet av transfetter inom restaurangkök samt att vi lagstiftar om en märkning för produkter som innehåller dessa fetter.

Martin Öberg, Varberg

Varbergs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F78

Askersunds arbetarekommun

Märkning av odlad fisk

Norrmännen plöjer ned hundratals miljoner kronor på att få oss att äta deras odlade lax – ett fiskalternativ som presenteras som havens räddning. I själva verket kan odlingarna vara ett hot mot livet i haven. I Sverige står odlad lax för 98 procent av försäljningen och hälften av all odlad lax som säljs i världen kommer från just Norge.

Uppdrag Gransknings undersökningar visar att den bilden är långt ifrån sann. Den norska laxindustrin har till och med vilselett konsumenterna på en viktig punkt – det gäller den odlade laxens effekt på det vilda fiskbeståndet i havet. Laxen är ett rovdjur och den odlade laxen kräver fiskmjöl och fiskolja – alltså nermald fisk – för att kunna växa sig stor och fin i köttet. Och den odlade laxen slukar mycket mat. Ett kilo odlad lax kräver drygt två och ett halvt kilo vildfisk i form av fiskfoder – inte ett kilo som den norska

laxindustrin framhållit i flera sammanhang. Att få fram ett kilo odlad lax på bara ett kilo fiskfoder är något som än så länge bara är en avlägsen dröm.

Detta är ett problem för den miljömedvetne kunden. Det är vårt ansvar att hjälpa kunden att välja rätt.

Många arter håller på att betala priset för den norska exportframgångens: tobis, vitlinglyra, lodda, kolmule, ansjovis med mera, är några utav de arter som nu omvandlas till pellets och fiskolja som går direkt in i odlingsindustrin. Vi måste sätta upp en märkning som kan pressa industrin att utvecklas i rätt riktning. Genom att lätt visa för kunden hur mycket vild fisk som går åt för att skapa den odlade så kan kunden själv avgöra om de vill köpa vild eller odlad. De kan också jämföra mellan olika odlare.

Jag föreslår:

F78:1 att vi ska ta fram en enkel märkning som visar hur mycket vilt fångad fisk som gått åt till odla fram den odlade fisken, exempelvis kilo per kilo.

Martin Öberg, Varberg

Askersunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F79

Lunds arbetarekommun

Informera kunderna om effekterna för människor och miljö

Förutsättningarna för att vi ska lyckas med att vända trenden och gå emot ett samhälle som både är långsiktigt hållbart och mer rättvist är att medborgare i allmänhet får mer kunskap om de varor och tjänster man köper. Därför måste det skapas system och regler som innebär en tydlig märkning av dessa.

Det finns redan i dag krav på att det ska finnas varningstext på till exempel cigarettpaket. Det bör vara möjligt att utarbeta ett system som innebär en heltäckande information, med upplysning av effekterna för naturresurser och miljö samt förhållanden för de människor som producerar en viss vara eller tjänst. Det kan gälla tillverkare av produkter som kläder, bilar och tv, bensinförsäljare med flera, företag som säljer resor – resebyråer, bussbolag, flygbolag etcetera.

Märkningen bör vara internationell och Sverige bör driva denna fråga inom bland annat EU.

Vi yrkar:

F79:1 att ett system införs för märkning av varor och tjänster som visar effekterna när det gäller naturresurser, för miljön samt under vilka förhållanden människor lever som producerar varor och tjänster,

F79:2 att kravet drivs inom EU och andra internationella organ.

Gunnar Jönsson och Anders Almgren

Lunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F80

Västerbottens partidistrikt

Minska klimatbelastningen från mat och konsumtion

Alla måste vi få näring via livsmedel och alla måste vi konsumera olika livsnödvändiga varor. Frågan är emellertid hur, vad och på vilket sätt vi konsumerar och vilka produkter vi väljer i vardagen. Hela kedjan är lika viktig, då man i Sverige räknar med att just mat-

kedjan står för ca en fjärdedel av de klimatpåverkande utsläppen. Allt från odling och uppfödning, tillverkning och material, till avfallet måste ses över. Mellanledet får inte heller glömmas bort och det handlar exempelvis om grödor, transporter och förpackningar. All vår konsumtion är i dag inte heller bara av nödvändighet. Sedan decennier tillbaka köper vi produkter som inte handlar om vår överlevnad. Detta ökar än mer behovet av att vi förändrar våra konsumtionsmönster i en hållbar riktning och mot mer icke-materialistisk konsumtion, som exempelvis kultur och fritidsaktiviteter.

Givetvis vill ingen att det vi äter ska innehålla skadliga ämnen. Däremot blir det svårare när valet kommer till att välja ekologiska och/eller närproducerade livsmedel samt efter säsong. Ibland får också plånboken styra. Dessutom kräver många livsmedel förpackningar och transporter av längre eller kortare slag. Nya produkter kräver nya kunskaper – genmanipulerade grödor (GMO) är ett sådant exempel där vi också borde använda oss av försiktighetsprincipen innan det är bevisat att dessa inte hotar den biologiska mångfalden. För att underlätta och hjälpa oss i vardagen behövs därför modiga politiska beslut.

Självhushållningen tillhör historien och därför måste vi ställa krav på hur varor och livsmedel transporteras i världen. Politiken kan och ska inte besluta hur företag och näringsidkare väljer att importera, saluföra och ha för utbud, men genom politiska beslut kan vi styra konsumtionen i mer hållbar riktning. Den privata konsumtionen innebär även transporter till hemmet från butiken, vilket medför att även denna transportkedja måste göras klimatbättre.

Vår konsumtion skapar otroliga mängder avfall – man hävdar att vi i dag i Sverige genererar mer avfall per månad än vad vi gjorde per år för 50 år sedan. Målet måste vara att kretsloppet är så slutet som möjligt och att produktionen tär så lite som möjligt på våra gemensamma resurser. Då får vi inte glömma det sista steget, avfallshanteringen, då den har relativt sett stor klimatpåverkan. Genom att använda det biologiska avfallet för produktion av energi, skulle klimatpåverkan minska avsevärt.

Vi ska också vara överens om att avfallet ska vara så ringa som möjligt och att det som går att återvinna givetvis ska återvinnas. Det räcker emellertid inte att stanna här: De avfallsmål som finns måste realiseras, vi måste ändra våra konsumtionsmönster så att sopberget minskar och ny teknik och innovationer måste skapa en avfallsminimering.

Därför yrkar vi:

- F80:1 att vi aktivt arbetar för att skapa opinion för hållbar konsumtion,
- F80:2 att en klimatmärkning införs som redovisar livsmedlets totala miljöbelastning,
- F80:3 att större viktning läggs på klimataspekten och säsongsbetonad mat i den offentliga upphandlingen,
- F80:4 att hårdare tryck sätts på förpackningsindustrin att minska sin miljöbelastning samt att det skapas ytterligare ekonomiska styrmedel för minskat användande av förpackningar,
- F80:5 att kommunala energi- och avfallsverksamheten är föregångare för nyttiggörande av avfall.

Partidistrikt Västerbotten

Motion F81

Umeå arbetarekommun

Minska klimatbelastningen från mat och konsumtion

Alla måste vi få näring via livsmedel och alla måste vi konsumera olika livsnödvändiga

varor. Frågan är emellertid hur, vad och på vilket sätt vi konsumerar och vilka produkter vi väljer i vardagen. Hela kedjan är lika viktig, då man i Sverige räknar med att just matkedjan står för cirka en fjärdedel av de klimatpåverkande utsläppen. Allt från odling och uppfödning, tillverkning och material, till avfallet måste ses över. Mellanledet får inte heller glömmas bort och det handlar exempelvis om grödor, transporter och förpackningar. All vår konsumtion är i dag inte heller bara av nödvändighet. Sedan decennier tillbaka köper vi produkter som inte handlar om vår överlevnad. Detta ökar än mer behovet av att vi förändrar våra konsumtionsmönster i en hållbar riktning och mot mer icke-materialistisk konsumtion, som exempelvis kultur och fritidsaktiviteter.

Givetvis vill ingen att det vi äter ska innehålla skadliga ämnen. Däremot blir det svårare när valet kommer till att välja ekologiska och/eller närproducerade livsmedel samt efter säsong. Ibland får också plånboken styra. Dessutom kräver många livsmedel förpackningar och transporter av längre eller kortare slag. Nya produkter kräver nya kunskaper – genmanipulerade grödor (GMO) är ett sådant exempel där vi också borde använda oss av försiktighetsprincipen innan det är bevisat att dessa inte hotar den biologiska mångfalden. För att underlätta och hjälpa oss i vardagen behövs därför modiga politiska beslut.

Självhushållningen tillhör historien och därför måste vi ställa krav på hur varor och livsmedel transporteras i världen. Politiken kan och ska inte besluta hur företag och näringsidkare väljer att importera, saluföra och ha för utbud, men genom politiska beslut kan vi styra konsumtionen i mer hållbar riktning. Den privata konsumtionen innebär även transporter till hemmet från butiken, vilket medför att även denna transportkedja måste göras klimatbättre.

Vår konsumtion skapar otroliga mängder avfall – man hävdar att vi i dag i Sverige genererar mer avfall per månad, än vad vi gjorde per år för 50 år sedan. Målet måste vara att kretsloppet är så slutet som möjligt och att produktionen tär så lite som möjligt på våra gemensamma resurser och då får vi inte glömma det sista steget, avfallshanteringen, då den har relativt sett stor klimatpåverkan. Genom att använda det biologiska avfallet för produktion av energi skulle klimatpåverkan minska avsevärt.

Vi ska också vara överens om att avfallet ska vara så ringa som möjligt och att det som går att återvinna givetvis ska återvinnas. Det räcker emellertid inte att stanna här: De avfallsmål som finns måste realiserats, vi måste ändra våra konsumtionsmönster så att sopberget minskar och ny teknik och innovationer måste skapa en avfallsminimering.

Därför yrkar vi:

- F81:1 att vi aktivt arbetar för att skapa opinion för hållbar konsumtion-enskild,
- F81:2 att en klimatmärkning införs som redovisar livsmedlets totala miljöbelastning,
- F81:3 att större viktning i den offentliga upphandlingen läggs på klimataspekten och säsongsbetonad mat,
- F81:4 att hårdare tryck sätts på förpackningsindustrin att minska sin miljöbelastning samt att det skapas ytterligare ekonomiska styrmedel för minskat användande av förpackningar-enskild,
- F81:5 att investeringar görs för nyttiggörande av avfallet, exempelvis i biogasanläggningar.

Klimatrådslagsgruppen i Umeå arbetarekommun genom Nina Björby
Umeå arbetarekommun beslöt att sända att-satserna 1 och 4 som enskilda till kongressen, att anta att-satserna 2, 3 och 5 som sina egna.

Partistyrelsens utlåtande över motionerna F69:19, F80:5, F81:5, F82:1 (avlopp/avfall)

Motion F82:1 (Stockholms läns partidistrikt) föreslår att ge riksdagsgruppen i uppdrag att ta initiativ till en nationell plan eller program för att bygga bort bristfälliga enskilda avlopp. Motion F69:19 (Stockholms arbetarekommun) föreslår att ordna tömningsmöjligheter för småbåtar i hamnläge i större utsträckning än idag. Motion F80:5 (Västerbottens partidistrikt) föreslår att kommunala energi- och avfallsverksamheten är föregångare för nyttiggörande av avfall. Motion F81:5 (enskild, Umeå arbetarekommun) föreslår att investeringar görs för nyttiggörande av avfallet, exempelvis biogasanläggningar.

Miljöproblemen i haven runt Sverige är betydande. Drygt 85 miljoner människor bor runtom vårt gemensamma innanhav Östersjön. Det är vad alla dessa individer gör på land som påverkar det ömtåliga havet. Tillförseln av vatten – och därmed näringsämnen – till haven sker från vattendrag runt hela Östersjön och längs Västerhavets kuster. Havens övergödning orsakas till stor del av utsläppen från jordbruket, men också från undermåliga enskilda avlopp, industriutsläpp och från vägtrafiken. En mängd åtgärder vidtogs av den Socialdemokratiska regeringen bland annat anlades våtmarker och buffertzoner samt odling av fånggrödor.

Ansvar för avlopp är kommunalt. De svenska avloppsreningsverken har under senare decennier byggts ut med en effektiv teknik som radikalt minskar utsläppen av fosfor, kväve och andra syreförbrukande substanser. Verken tar i dag hand om cirka 95 procent av den inkommande fosfor. Men det räcker inte. Det finns cirka 400 000 undermåliga enskilda avlopp i vårt land. I praktiken strider dessa avlopp mot lagen. Lagöverträdelserna sker framför allt i sommarhusområden längs våra kuster där en betydande del av fosforutsläppen sker. Insatser behövs för att begränsa utsläppen från enskilda avlopp. Den borgerliga regeringen förutsätter att förslaget om ROT-arbete kan öka takten betydligt i arbetet med att åtgärda problematiken kring enskilda avlopp i landet. Vi ser det som en from förhoppning, som på intet sätt är tillräcklig. En vidare ansats kan behövas där såväl privatpersoners som samhällets ansvar aktualiseras. Vi vill se en integrerad samhällsplanering för kust och hav genom en statlig havsstrategi och genom att kustkommunerna antar särskilda havsbruksplaner, gärna i regional samverkan. Regeringen har meddelat att en ny central myndighet med ansvar för havsmiljö ska inrättas. En sådan myndighet skulle kunna samordna de många, ofta motstridiga, intressen och förväntningar som finns på våra vatten. Myndigheten skulle också kunna ha ett särskilt ansvar för Sveriges ekonomiska zon.

I dag finns det inte några regler som hindrar båtar och fartyg från att släppa ut avfallsvatten rakt ut i havet, under förutsättning att man befinner sig på internationellt vatten. I stället är det upp till de olika rederiernas eget samvete att välja vad de släpper ut eller inte. Det frivilliga åtagandena är inte tillräckliga. Parlamentariska Östersjökonferensen i augusti 2007 beslutade att rekommendera alla Östersjöstaters regeringar och Helcom (Helsinki Committee) att omedelbart initiera åtgärder för att minska avfallsutsläpp från alla båtar i Östersjön för att minska försurningen i havet. Det är viktigt att Sverige som föregångsland driver frågan om minskat utsläpp från båtar och fartyg i förhandlingarna om Helcoms aktionsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan). Redan idag finns det förslag om totalförbud mot toalettutsläpp från kryssningsfartyg och passagerarfärjor i Östersjön och förbud mot toalettavfall från fritidsbåtar, som det finns anledning att följa upp. En väg

att gå kan vara att kräva obligatorisk avfallshantering i hamnarna och att erbjuda gratis tömning av tankar, exempelvis finansierat via hamnavgiften.

I Sverige återvinner vi i dag 96 procent av allt vårt hushållsavfall. Avfallet blir till nya material, fjärrvärme, el, biogas med mera. Nästan ingenting lämnas till soptippen. Vi är därmed en av de främsta återvinnarna i världen. Det ska vi fortsätta att vara. Det finns många anledningar till vår goda statistik, bland annat tidigt insatta styrmedel som påverkar avfallshantering. Vi har infört förbud mot att deponera brännbart avfall. Förbudet har medfört att soptipparna är på väg att försvinna och att avfallet i stället återvinns som energi. Skatter på fossila bränslen och stöd till förnybar energi har också påverkat intresset för en utbyggd avfallsförbränning. Men det förutspås samtidigt att vårt sopberg kommer vara fem gånger så stort 2050, som idag. Mellan tio och femtio procent av all vår mat äter vi aldrig upp och den totala mängden onödigt matavfall beräknas till 900 000 ton per år från svenska hushåll. Vi anser att möjligheten att få investeringsstöd till biogasproduktion bör öka. Produktion av biogas från organiskt avfall i samhället, till exempel hushållsavfall bör också gynnas med investeringsbidrag. Med ett återinförd klimatinvesteringsprogram (Klimp) skulle biogasproduktion kunna gynnas ytterligare. Kommunala energi- och avfallsverksamheter har ett särskilt ansvar att visa att nyttiggörande av avfall är möjligt och en viktig miljöfråga.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F69:19, F80:5, F81:5, F82:1.

Motion F82 Stockholms läns partidistrikt

Ett nationellt VA-program för att skydda hav och sjöar

En av Sveriges största tillgångar är närheten till vatten i form av sjöar, vattendrag och hav. Att skydda och bevara en god vattenkvalitet i dessa vatten har under lång tid stått högt på den politiska dagordningen. Riksdag och regering har antagit högt ställda mål, utarbetat planer och även tillsammans med andra länder genomfört konkreta insatser kring framför allt Östersjön. Landets kommuner har byggt ut avloppsreningsverk och anslutit en stor del av Sveriges hushåll till dessa verk.

Trots detta återstår problemen med övergödning, inte minst i Östersjön. En av de främsta orsakerna till den pågående övergödningen av våra vatten är utsläppen av näringsämnen från enskilda hushåll. Ny forskning har till exempel klargjort att miljösituationen i Stockholms skärgård till absolut största delen är resultatet av de lokala utsläppen. Följaktligen är det också lokala åtgärder som krävs för att ändra utvecklingen. Åtgärder exempelvis på andra sidan Östersjön kommer endast i begränsad omfattning att förbättra vattenkvaliteten i de kustnära områdena.

Främst handlar problemet om enskilda avlopp som i varierande grad förser våra vattendrag med näringsämnen som kväve och fosfor. Den expansiva utvecklingen i kustområdena kring våra storstäder innebär att gamla mindre fritidshus i stor uträkning övergår till att vara permanentbostäder med den kraftigt ökande belastningen på närmiljön som det innebär när de enskilda VA-anläggningarna ofta är undermåliga. I exempelvis Värmdö kommun har en nylig inventering (2008) gett vid handen att kommunen med cirka 36 000 invånare och cirka 24 000 fastigheter har ungefär 18 000 enskilda avlopp. Av dessa 18 000 anläggningar är ungefär 60–70 procent undermåliga och följer inte gällande lagstiftning.

Det finns i dag drygt 700 000 fastigheter med enskilda avlopp i landet, varav drygt 300 000 inte klarar lagens krav på längre gående rening än slamavskiljning. Enskilda avlopp står för cirka 10 procent av de mänskliga utsläppen av fosforföreningar (men bara >1 procent för kväve). Att minska fosforutsläppen från enskilda avlopp är således viktigt för kunna nå ett av de miljökvalitetsmål som riksdagen fastslagit – ”Ingen övergödning” – och för att förbättra havsmiljön.

De två största kända problemen med enskilda avlopp är övergödningen samt smittspridningsrisken. Utsläpp av avloppsvatten som inte är tillräckligt renat från till exempel fosfor bidrar till övergödning. Övergödning innebär en ökad tillförsel eller tillgänglighet av växtnäringssämnen i vatten, särskilt fosfor och ibland även kväve. Övergödning leder till en kraftig ökning av antalet planktonalger. När planktonalgerna dör, sjunker de till botten där de bryts ner. När stora mängder plankton bryts ner förbrukas en stor del av vattnets syreinhåll, vilket leder till syrebrist. Syrebrist kan i sin tur leda till att bottenlevande djur, och i vissa fall även fisk, dör. Ytterligare problem är algblomning, grumling av vattnet och krympande tångbälten i haven.

Ett otillräckligt renat avloppsvatten kan också leda till smittspridning. I avloppsvattnet från hushåll finns mikroorganismer som bakterier, virus och parasiter. De flesta är harmlösa för människor men kan i vissa fall ge upphov till sjukdom. Det finns dokumenterade fall där avloppsvatten från en undermålig avloppsanläggning påverkat dricksvattenbrunnar 100 meter bort och på så vis spridit smittan till grannar. Om dricksvattnet blivit påverkat av elakartade bakterier räcker det med att dricka ett glas vatten, och i de fall det rör sig om ett elakartat virus räcker det att borsta tänderna i det förorenade vattnet.

Enskilda avlopp – ett lokalt och ett nationellt ansvar

Hotmot våra vattendrag och hav är inte bara en lokal fråga. I relation till de nationella miljökvalitetsmålen berörs i huvudsak följande frågor:

- Ingen övergödning: Innebär att en enskild avloppsanläggning i tillräcklig utsträckning måste minska innehållet av övergödande näringsämnen i avloppsvattnet innan det släpps ut till mark och vatten. Minskningen måste vara så pass stor att utsläppet av avloppsvattnet inte har någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningarna för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.
- Grundvatten av god kvalitet: Innebär att avloppsvattnet från en enskild avloppsanläggning inte får påverka grundvattnet negativt, särskilt med tanke på att grundvattnet i många fall används som dricksvatten. Det är viktigt att både näringsämnen som nitrat och sjukdomsframkallande mikroorganismer i avloppsvattnet minskas tillräckligt i avloppsanläggningen. Detta innebär att tillfredsställande avloppsanläggningar är ett krav för att förhindra otillräckligt renat avloppsvatten att nå grundvattnet.
- Levande sjöar och vattendrag: Innebär att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas. Detta betyder att avloppsvattnet från en enskild avloppsanläggning inte får öka belastningen av näringsämnen och föroreningar som i sin tur minskar förutsättningarna för biologisk mångfald i sjöar och vattendrag.
- Hav i balans, levande kust och skärgård: Innebär att Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald och naturvärden. Detta innebär att avloppsvattnet från en enskild avloppsanläggning inte får bidra till att kust- och

skärgårdslandskapets naturskönhet, naturvärden, biologiska mångfald och variation minskar eller försvinner genom ovarsamt användande.

- God bebyggd miljö: Framhåller vikten av hushållning med naturresurser, till exempel fosfor. Återföring av växtnäringsämnen från avlopp motiveras av detta miljömål. Detta kan till exempel innebära att olika former av urinseparatorande förmultningstoalletter där växtnäringsämnen återförs som gödning bör uppmuntras framför konventionella lösningar som WC till infiltration.

En nationell plan och finansiella resurser krävs

Då det miljöhot som motionen berör så tydligt påverkar de nationella miljömålen, och då staten historiskt bidragit finansiellt till den kraftiga utbyggnaden av reningsverk som skett i Sverige, finns det ett tydligt nationellt ansvar. Vi anser att det nu är hög tid för ett andra steg i utbyggnaden av de kommunala VA-systemen, och att arbetet då bör inriktas på de enskilda avloppen. Visst kan det parallellt behövas förändringar av de kommunala avloppsreningsverken, men för att nå framgång måste utsläppen från de enskilda avloppen åtgärdas.

Staten bör – som en del i arbetet för att förverkliga de nationella miljömålen – utarbeta och anta en nationell plan eller ett program för hur de enskilda avloppen ska förbättras. En sådan satsning bör föregås av en inventering av de mest prioriterade riskområden där insatser ger stor effekt. I detta sammanhang bör skärgårdskommuner vara en naturlig prioritet.

Staten bör därefter instifta ett årligt anslag för att delfinansiera investeringar. Inom ramen för anslaget bör det finnas möjlighet att stödja såväl kommunal utbyggnad av befintliga system som anläggande av privatägda gemensamma anläggningar för en grupp fastigheter. Även ett schablonstöd till enskilda bör övervägas då det är en stor grupp fastigheter som inte är aktuella för de två tidigare alternativen. Exempel på åtgärder för en enskild fastighet kan vara installation eller renovering av fosforavskiljande infiltrationsanläggningar, markbäddar och minireningsverk. Reningsgraden varierar mellan olika lösningar (25–95 procent fosfor) och kostnaderna ligger omkring 50 000–150 000 kronor, beroende av lösning.

Arbetet med en nationell plan eller ett program bör bedrivas skyndsamt. Att åtgärda åtminstone 300 000 bristfälliga enskilda avlopp är en åtgärd som kan ge ett stort antal arbetstillfällen i den pågående lågkonjunkturen.

Mot denna bakgrund yrkar vi att partikongressen beslutar:

F82:1 att ge riksdagsgruppen i uppdrag att ta initiativ till en nationell plan eller ett program för att bygga bort bristfälliga enskilda avlopp.

Socialdemokraterna i Stockholms län

Partistyrelsens utlåtande över motionerna

F4:2, F83:1, F83:2, F83:3, F83:4, F83:5, F84:1, F84:2, F84:3, F84:4, F84:5, F85:1, F85:2, F85:3, F85:4, F85:5, F86:1, F86:2, F86:3, F86:4, F86:5, F87:1, F87:2, F87:3, F87:4, F87:5, F88:1, F88:2, F88:3, F88:4, F88:5, F89:1, F89:2, F89:3, F89:4, F89:5 (skogsbruk)

Motionerna F83:1 (Värmlands partidistrikt) F84:1 (Gävleborgs partidistrikt) F85:1 (Västerbottens partidistrikt) F86:1 (Västernorrlands partidistrikt) 87:1 (Dalarnas partidistrikt) F88:1 (Jämtlands partidistrikt) F89:1 (Norrbottens partidistrikt) föreslår att utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv intensifiera skogsbruket

för att öka svensk tillväxt. Motionerna F83:2 (Värmlands partidistrikt) F84:2 (Gävleborgs partidistrikt) F85:2 (Västerbottens partidistrikt) F86:2 (Västernorrlands partidistrikt) F87:2 (Dalarnas partidistrikt) F88:2 (Jämtlands partidistrikt) F89:2 (Norrbottens partidistrikt) föreslår att verka för att långsiktigt säkra råvarutillgången av trä i industrin. Motionerna F83:3 (Värmlands partidistrikt) F84:3 (Gävleborgs partidistrikt) F85:3 (Västerbottens partidistrikt) F86:3 (Västernorrlands partidistrikt) F87:3 (Dalarnas partidistrikt) F88:3 (Jämtlands partidistrikt) F89:3 (Norrbottens partidistrikt) föreslår att genomföra en satsning på trähusproduktion för att också klara bostads- och klimatpolitiska mål samt för att få människor i arbete. Motionerna F83:4 (Värmlands partidistrikt) F84:4 (Gävleborgs partidistrikt) F85:4 (Västerbottens partidistrikt) F86:4 (Västernorrlands partidistrikt) F87:4 (Dalarnas partidistrikt) F88:4 (Jämtlands partidistrikt) F89:4 (Norrbottens partidistrikt) föreslår att tydliggöra behovet av förbättrad röjning i svenska skogar. F83:5 (Värmlands partidistrikt) F84:5 (Gävleborgs partidistrikt) F85:5 (Västerbottens partidistrikt) F86:5 (Västernorrlands partidistrikt) F87:5 (Dalarnas partidistrikt) F88:5 (Jämtlands partidistrikt) F89:5 (Norrbottens partidistrikt) föreslår att verka för minska kemikalieanvändning i det svenska skogsbruket. Motionen F4:2 (Överkalix arbetarekommun) föreslår att medel avsätts för att utveckla nya skogsskötselmetoder för att optimera tillväxten i de produktiva skogarna.

Skogen och skogsmarken är en nationell tillgång som ska skötas så att den långsiktigt och uthålligt ger god avkastning, samtidigt som den biologiska mångfalden behålls. Vi Socialdemokrater menar att omsorgen om kommande generationer är en självklar utgångspunkt när vi nu möter framtidens globala och nationella klimatutmaningar.

Förväntningarna på vår svenska skog är höga. Skogen ska ge råvara till skogsindustrin, öka inslagen av trähusbyggen och ge nya möjligheter för uttag av biomassa. Den är betydelsefull för människors möjlighet till rekreation och förbättrad hälsa. Den bidrar till upplevelseturismen som är en växande sektor med stor ekonomisk potential. Den uppfyller många behov av grönområden för friluftsliv. Skogs- och tränäringen är en viktig tillgång i arbetet för ett hållbart samhälle. Trä och träfiber är en förnybar och nationell resurs och en ökad användning av trä ska främjas. Genom en breddad forskning ska vi kunna nyttja en av de bästa biologiskt förnybara råvarorna. Diskussionen om hur den Svenska skogen kan användas som kolsänka bör uppmuntras liksom frågan hur det ska balanseras mot värdet av biologisk mångfald.

Globalt är skövling och missbruk av skogar ett stort miljöproblem. Inte minst kan stora problem uppstå för både klimatet och den biologiska mångfalden om regnskogarna fortsätter att skövlas i den takt som nu sker. Över 160 000 km² tropiskskog försvinner varje år, vilket motsvarar en dryg tredjedel av Sveriges yta. Under de senaste 100 åren har mer än hälften av den tropiska regnskogen försvunnit. Som en av världens främsta skogsnationer, den största inom EU, är vi också en internationell föregångare. Sverige har en pedagogisk uppgift i arbetet för ett långsiktigt hållbart skogsbruk. Insatser behöver vidtas på en global nivå för att motverka att djurarter försvinner och skogsområden exploateras. Det effektivaste medlet är generella miljöinsatser och insatser mot fattigdom och därför krävs en kraftfull global bistånds- och handelspolitik. Sverige kan också i vårt eget bistånd stödja en hållbar förvaltning av skogs- och naturområden. Importen av trävaror till EU ska ursprungsmärkas så att garantier finns att utvinningen av skogen följer lagstiftningen i ursprungslandet. Offentlig sektor ska enbart upphandla varor som har en FSC-märkning (Forest Stewardship

Council) eller garantier om motsvarande skydd för miljö och goda arbetsvillkor.

En aktiv skogspolitik kan ha positiv inverkan på flera sektorer. Ökad trähusproduktion kan vara bra ur flera aspekter. Men att begränsa satsningar till endast en del av trävaruproduktionen är dock väl ensidigt. Under förra mandatperioden tog den socialdemokratiska regeringen initiativ till branschprogram inom flera olika sektorer, däribland trä. Dessa blev väldigt framgångsrika och uppskattade i näringslivet. Att gå vidare i denna form har större potential att lyckas än att endast satsa på ökad trähusproduktion.

Vi anser att vården om skogen måste förbättras på ett mer konstruktivt sätt än vad den borgerliga regeringen hittills har förmått. Många skogsägare uppfattar till exempel inte kraven i skogsvårdslagen som tillräckligt skarpa. Detta leder till att bland annat återväxten blir mindre. Åtgärder kan behöva vidtas som ökar de skogsvårdande insatserna gallring, röjning och återplantering. Införandet av skogsbruksplaner är en annan viktig åtgärd, ett redskap för varje skogsägare som vill ha överblick över de nödvändiga åtgärderna i den egna skogen. Utbildning för att ge skogsägarna möjlighet att vårda skogen på bästa sätt är också en möjlig väg att gå. Skogsbruksplanerna underlättar för ett hållbart skogsbruk och bidrar till att förenkla avvägningen mellan miljö- och produktionsmålen. Skogsägarnas egen satsning, Kraftsamling skog, har här haft stor betydelse i spridandet av kunskap om naturhänsynen vid ökad tillväxt. Vi vill se större engagemang från skogsägarna än vad den borgerliga regeringen gett uttryck för.

Vi vill att Skogsstyrelsen fortsätter sitt arbete som expertmyndighet åt regeringen, som rådgivare åt skogsnäringen och som främjare av skogsvårdslagen. Vi motsätter oss starkt den borgerliga regeringens förslag till avveckling av Skogsstyrelsens uppdragsverksamhet. Skogsstyrelsens arbete som värderande tredje part mellan köpare och säljare bör fortsätta. Vi vill att Skogsstyrelsen får i uppdrag att ta fram förslag på hur man kan möta det förändrade klimatets direkta påverkan på skogsproduktionen och hur skogsbruket redan i dag kan förbereda sig för detta, till exempel genom ökad andel inslag av löv samt minskad kalhyggesavverkning.

Vi menar att skogsproduktionen kan öka genom effektivare skogsförvaltning och skogsgödsling med naturgödsel på de ställen där inte gödslingen riskerar att bidra till ökad övergödning. Den borgerliga regeringen har inte agerat för ett kemikaliefritt skogsbruk utan har tvärtom, trots protester från fack och anställda, gett giftbehandlade plantor dispens. Godtagbara alternativ finns till de kemiska bekämpningsmedel som används i skogen. Men dessa alternativ kräver ökad kunskap och rådgivning. Vi vill verka för en skärpt tillstånds- och dispensgivning för de kemiska bekämpningsmedel som används i skogsbruket och på plantskolor. Det är också viktigt att stimulera forskning och utveckling av nya hållbara produktionsmetoder i skogen. Skogsforskningen är viktig både av ekonomiska och av miljömässiga skäl. Vi vill satsa mer än regeringen på forskning och investeringar för att nå målet om ett oljefritt samhälle 2020. I denna forskning och utveckling har skogsbrukarens omställning till energiproducent en given plats, liksom behovet av klimatanpassade åtgärder.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet F4:2, F83:1, F83:2, F83:3, F83:4, F83:5, F84:1, F84:2, F84:3, F84:4, F84:5, F85:1, F85:2, F85:3, F85:4, F85:5, F86:1, F86:2, F86:3, F86:4, F86:5, F87:1, F87:2, F87:3, F87:4, F87:5, F88:1, F88:2, F88:3, F88:4, F88:5, F89:1, F89:2, F89:3, F89:4, F89:5.

Motion F83

Värmlands partidistrikt

Skogen = fortsatt framtid för Sverige

Skogen är vår framtid och vi måste vara ytterst varsamma med den. Den ska räcka till mycket och ge mer av allt – mer högklassigt virke, mer förnybar biomassa, ett utökat skydd mot klimatförändringar, mer naturupplevelser, mer rent vatten och ren luft, mer bärplockning och mer jakt. Framtidens ekosystem måste kunna hantera en ökad miljöbelastning.

Det är självklart att vi ska hålla fast vid en hög ambitionsnivån för såväl skogsproduktion som miljömål.

Efterfrågan av skogsråvara från träindustrin, pappersbruken och kommunernas biobränslepannor måste vägas av på ett för alla tillfredsställande sätt. Skogs- och tränäringens betydelse för utvecklingen av det framtida Sverige – för omställningen till ett långsiktigt hållbart samhälle – är även fortsättningsvis ett fundament i den socialdemokratiska politiken.

Låt oss också slå fast att Sverige är en av världens främsta skogsnationer. Och låt detta vara vägledande för den fortsatta behandlingen av Sveriges mest klassiska näringsgren.

”Det bor en granjäväl i varje svensk” (Stig ”Slas” Claesson).

Skogen – en central del av både närings- och klimatpolitiken

Skog, trä, papper och bioenergi har en nyckelroll i ett samhälle som bygger på hållbar utveckling. Aldrig förr har skogsnäringen stått så tydligt i fokus för samtalen om de stora framtidsfrågorna. Fossila bränslen ska fasas ut och vi ska använda förnyelsebara råvaror, och där har skogen en viktig roll. Att ta tillvara den stora tillväxtpotential som finns i skogarna och samtidigt slå vakt om den biologiska mångfalden är en stor utmaning inom miljö- och klimatområdet. Inte minst kan skogen ersätta många oljebaserade produkter på marknaden, som till exempel konstfiber och textilier. Svenskt skogsbruk hör till de ledande i världen när det gäller att kombinera effektiv virkesproduktion med högt ställda naturvårdskrav. Skogsindustrin använder förnybara råvaror och tillverkar återvinningsbara och klimatvänliga produkter. Dessutom lagras kol i skogen och i produkterna. Skogen och dess produkter är på så sätt en del av lösningen på klimatfrågan.

Drygt halva Sveriges yta är täckt av skog. Sveriges skogsmark utgör en fjärdedel av skogsmarksarealen inom EU, vilket gör Sverige till unionens största skogsland. Skogen har:

- under århundraden varit en värdefull tillgång för vår överlevnad
- bidragit till utvecklingen av vår välfärd
- gett arbetstillfällen i såväl glesbygd som i industrisamhällen
- inneburit en stabil bas i den svenska ekonomin.

Dagens svenska skogar är nästan alla ett resultat av en framsynt och noggrann skogsvård, ända från slutet av 1800-talet och fram till i våra dagar. Den första skogsvårdslagen kom redan 1904, i syfte att säkerställa återbeskogningen och framtida tillgång till virke. Därefter har lagen skrivits om ett antal gånger, men ständigt med samma avsikt – att med omsorg verka för en långsiktig virkesförsörjning.

Grunden för en socialdemokratisk skogspolitik är principen om omsorg gentemot kommande generationer. Skogen ska värdas och nyttjas så att vi alla, våra barn, barnbarn och barnbarnsbarn, får del av dess avkastning, samtidigt som den biologiska mångfalden behålls. Omsorgen om kommande generationer är en självklar utgångspunkt när vi nu ska möta framtidens globala och nationella klimatutmaningar. Skogen är även betydelsefull för människors möjlighet till rekreation och förbättrad hälsa. Upplevelseturismen är en växande sektor med stor ekonomisk potential.

Skogsvården måste förbättras för att ge hög och uthållig avkastning. Kraftfulla satsningar krävs för att anpassa den svenska skogspolitiken efter de effekter som dagens och framför allt morgondagens klimatförändringar innebär. Det är också viktigt att behålla balansen mellan skogspolitikens två jämställda mål – miljömålet och produktionsmålet.

En skogspolitik för framtiden kräver ett helhetsperspektiv på skogen och ett reellt erkännande av de jämställda målen. Den kräver förbättrade möjligheter för sanktionsavgifter och bättre uppföljning av frivilliga avsättningar, bättre utnyttjande av miljöanalysinstrumentet i skogsvårdslagen och bättre anpassning till ramdirektivet för vatten, för att ta några exempel.

Skogen i industrin

Den svenska skogs- och träindustrin har ett stort och odiskutabelt behov av råvara. Efterfrågan på pappersmassa och bioenergi ökar, liksom efterfrågan på sågtimmer av hög kvalitet. Skogsindustrin är av vital betydelse för svensk landsbygdsutveckling och sysselsättning genom sin lokalisering till regioner och orter där i många fall alternativ sysselsättning är begränsad eller saknas. Skogs- och träindustrin sysselsätter per definition 100 000-tals människor i Sverige.

Skogsnäringen har starka kluster i Sverige. Forskning och utveckling är starka inslag i denna klustersamverkan.

En storsatsning på byggnation i trä behövs!

Trä och träfiber är en förnybar och nationell resurs och en ökad användning av trä ska främjas genom bland annat ökat byggande i trä, och det behövs en fortsatt satsning på modernt träbyggande som ökar konkurrensen och genererar minskade koldioxidutsläpp i bygg- och bostadssektorn.

Traditionellt byggs de flesta radhus och villor i trä. Det är en förändring som kommit inte minst genom prefabricering av småhus. Även privatpersoner väljer i ökad omfattning att bygga hus i lösvirke. Det har också skett en del framgångsrika projekt där flerfamiljshus och även offentliga byggnader uppförts i trä. Men trots framgången finns fortfarande en konservativ syn på trä i byggbranschen.

Socialdemokraterna har all anledning att artikulera en trähuspolitik. Förutom att det finns både ekonomiska och klimatpolitiska incitament, så är trähusproduktion en verksamhet som i hög utsträckning är inhemsk. En stimulering av ökad trähusproduktion kommer att ge hög verkningsgrad mätt i sysselsättningstal.

Skogskötsel

Röjning är en förutsättning för ett ekonomiskt hållbart skogsbruk, det är de flesta skogsägare medvetna om. Ändå är röjningen på en del håll kraftigt eftersatt. Det akuta röjningsbehovet i Sverige uppgår till cirka fem procent av skogsmarken. Det är en fördubbling av behovet jämfört med mitten av 1990-talet. Röjningsplikt eller röjningsbidrag bör övervägas noggrant.

En eftersatt skogsvård är inte förenlig med ett skogsbruk som ska motverka och anpassas för kommande klimatförändringar. Den miljötekniska utvecklingen måste ges ett kraftfullt stöd, en förbättrad skogsteknik kan i mångt och mycket komplettera en vikande arbetskraft. En utvecklad teknik för att tillvarata och sälja röjningsrester kan också öka skogsägarnas drivkraft till att röja.

Den mekaniserade skogsvården ska dock skötas med varsamhet vad gäller till exempel kulturminnesvärden, vattendrag och renbetesområden. I detta sammanhang vill vi påminna om satsningen på gröna jobb som gav ett mervärde till såväl skogsnäringen som

besöksnäringen och det rörliga friluftslivet. Gröna jobb innebar en satsning på att de som stod långt från arbetsmarknaden kunde komma tillbaka till jobb eller studier.

Skogsbruksplaner

Införandet av skogsbruksplaner är ett utomordentligt redskap för varje skogsägare som vill ha överblick över de nödvändiga åtgärderna i den egna skogen. Skogsbruksplanerna underlättar också ett hållbart skogsbruk och bidrar till att förenkla avvägningen mellan miljö- och produktionsmålen. Det behövs utökade resurser till bland annat utbildning, rådgivning och information för den så viktiga röjningen. Tillsynen måste öka inte minst när det gäller avverkning av skog. Forskningen kring olika hyggesmetoder bör ges större utrymme.

En ökad kunskap och rådgivning när det gäller kemikalier i skogsbruket och en skärpt tillstånds- och dispensgivning för de kemiska bekämpningsmedel som används i skogsbruket och på plantskolor är en annan angelägen fråga.

Arbetsmiljösatsning

De människor som arbetar i skogen löper fyrtio gånger högre risk att dödas på sin arbetsplats jämfört med andra arbetstagare. En skogspolitik för framtiden kräver mer än en tillfällig utbildningsinsats. Det behövs rejäla satsningar på en trygg arbetsmiljö för alla som arbetar i skogen.

Ökad tillväxt och användning av skogsråvaran

En ökad tillväxt av skogen är nödvändig. Den svenska skogs- och träindustrin har stort behov av en fortsatt jämn tillgång till skogsråvara av hög kvalitet. När efterfrågan ökar skärps konkurrensen om virket. Industrins behov av råvara måste säkerställas. Genom att utveckla vidareförädlingen skapas lönsammare företag och fler arbetstillfällen. Restprodukter som grenar och rötter, bioenergigrödor samt uttjänta träprodukter bör gå till värmeverken.

Den skogliga tillväxten motverkar också klimatförändringarnas effekter genom upplagring av kol i växande skog och i skogsprodukter. Detsamma gäller för den ökande produktionen av biobränsle; också den bidrar till att minska en global uppvärmning. Ökad tillväxt innebär att skogsbruket intensifieras. Det kan i sin tur innebära ökad dikning, ökad gödsling och ökad markberedning. Redan i dag kan vi gödsla på betydligt större areal och ändå följa skogsvårdslagen. Det samma gäller för dikesrensning. Stubbrytningen får bedrivas på en begränsad yta varje år tills miljöanalysarbetet är färdigt.

Det är tveklöst så att Sverige behöver en utvecklad skogsforskning, som kan bidra till att stärka Sveriges internationella konkurrensförmåga, likväl som forskningen behöver svara på frågan hur de globala klimatförändringarna kommer att påverka svenskt skogsbruk. Ökar risken för utbrott av skadegörare?

Med anledning av ovan föreslår vi partikongressen besluta:

F83:1 att utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv intensifiera skogsbruket för att öka svensk tillväxt,

F83:2 att verka för att långsiktigt säkra råvarutillgången av trä i industrin,

F83:3 att genomföra en storsatsning på trähusproduktion för att också klara bostads- och klimatpolitiska mål samt för att få människor i arbete,

F83:4 att tydliggöra behovet av förbättrad röjning i svenska skogar,

F83:5 att verka för minskad kemikalieanvändning i det svenska skogsbruket.

Socialdemokraterna i Värmland.

Motion F84

Gävleborgs partidistrikt

Skogen = fortsatt framtid för Sverige

Skogen är vår framtid och vi måste vara ytterst varsamma med den. Den ska räcka till mycket och ge mer av allt – mer högklassigt virke, mer förnybar biomassa, ett utökat skydd mot klimatförändringar, mer naturupplevelser, mer rent vatten och ren luft, mer bärplockning och mer jakt. Framtidens ekosystem måste kunna hantera en ökad miljöbelastning.

Det är självklart att vi ska hålla fast vid en hög ambitionsnivån för såväl skogsproduktion som miljömål.

Efterfrågan av skogsråvara från träindustrin, pappersbruken och kommunernas biobränslepannor måste vägas av på ett för alla tillfredsställande sätt. Skogs- och tränäringens betydelse för utvecklingen av det framtida Sverige – för omställningen till ett långsiktigt hållbart samhälle – är även fortsättningsvis ett fundament i den socialdemokratiska politiken.

Låt oss också slå fast att Sverige är en av världens främsta skogsnationer. Och låt detta vara vägledande för den fortsatta behandlingen av Sveriges mest klassiska näringsgren.

”Det bor en granjäväl i varje svensk” (Stig ”Slas” Claesson).

Skogen – en central del av både närings- och klimatpolitiken

Skog, trä, papper och bioenergi har en nyckelroll i ett samhälle som bygger på hållbar utveckling. Aldrig förr har skogsnäringen stått så tydligt i fokus för samtalen om de stora framtidsfrågorna. Fossila bränslen ska fasas ut och vi ska använda förnyelsebara råvaror, och där har skogen en viktig roll. Att ta tillvara den stora tillväxtpotential som finns i skogarna och samtidigt slå vakt om den biologiska mångfalden är en stor utmaning inom miljö- och klimatområdet. Inte minst kan skogen ersätta många oljebaserade produkter på marknaden, som till exempel konstfibrer och textilier. Svenskt skogsbruk hör till de ledande i världen när det gäller att kombinera effektiv virkesproduktion med högt ställda naturvårdskrav. Skogsindustrin använder förnybara råvaror och tillverkar återvinningsbara och klimatvänliga produkter. Dessutom lagras kol i skogen och i produkterna. Skogen och dess produkter är på så sätt en del av lösningen på klimatfrågan.

Drygt halva Sveriges yta är täckt av skog. Sveriges skogsmark utgör en fjärdedel av skogsmarksarealen inom EU, vilket gör Sverige till unionens största skogsland. Skogen har:

- under århundraden varit en värdefull tillgång för vår överlevnad
- bidragit till utvecklingen av vår välfärd
- gett arbetstillfällen i såväl glesbygd som i industrisamhällen
- inneburit en stabil bas i den svenska ekonomin.

Dagens svenska skogar är nästan alla ett resultat av en framsynt och noggrann skogsvård, ända från slutet av 1800-talet och fram till i våra dagar. Den första skogsvårdslagen kom redan 1904, i syfte att säkerställa återbeskogningen och framtida tillgång till virke. Därefter har lagen skrivits om ett antal gånger, men ständigt med samma avsikt – att med omsorg verka för en långsiktig virkesförsörjning.

Grunden för en socialdemokratisk skogspolitik är principen om omsorg gentemot kommande generationer. Skogen ska vårdas och nyttjas så att vi alla, våra barn, barnbarn och barnbarnsbarn, får del av dess avkastning, samtidigt som den biologiska mångfalden behålls. Omsorgen om kommande generationer är en självklar utgångspunkt när vi nu ska möta framtidens globala och nationella klimatutmaningar. Skogen är även betydelsefull för människors möjlighet till rekreation och förbättrad hälsa. Upplevelseturismen är en växande sektor med stor ekonomisk potential.

Skogsvården måste förbättras för att ge hög och uthållig avkastning. Kraftfulla sats-

ningar krävs för att anpassa den svenska skogspolitiken efter de effekter som dagens och framför allt morgondagens klimatförändringar innebär. Det är också viktigt att behålla balansen mellan skogspolitikens två jämställda mål – miljömålet och produktionsmålet.

En skogspolitik för framtiden kräver ett helhetsperspektiv på skogen och ett reellt erkännande av de jämställda målen. Den kräver förbättrade möjligheter för sanktionsavgifter och bättre uppföljning av frivilliga avsättningar, bättre utnyttjande av miljöanalysinstrumentet i skogsvårdslagen och bättre anpassning till ramdirektivet för vatten, för att ta några exempel.

Skogen i industrin

Den svenska skogs- och träindustrin har ett stort och odiskutabelt behov av råvara. Efterfrågan på pappersmassa och bioenergi ökar, liksom efterfrågan på sågtimmer av hög kvalitet. Skogsindustrin är av vital betydelse för svensk landsbygdsutveckling och sysselsättning genom sin lokalisering till regioner och orter där i många fall alternativ sysselsättning är begränsad eller saknas. Skogs- och träindustrin sysselsätter per definition 100 000-tals människor i Sverige.

Skogsnäringen har starka kluster i Sverige. Forskning och utveckling är starka inslag i denna klustersamverkan.

En storsatsning på byggnation i trä behövs!

Trä och träfiber är en förnybar och nationell resurs och en ökad användning av trä ska främjas genom bland annat ökat byggande i trä, och det behövs en fortsatt satsning på modernt träbyggande som ökar konkurrensen och genererar minskade koldioxidutsläpp i bygg- och bostadssektorn.

Traditionellt byggs de flesta radhus och villor i trä. Det är en förändring som kommit inte minst genom prefabricering av småhus. Även privatpersoner väljer i ökad omfattning att bygga hus i lösvirke. Det har också skett en del framgångsrika projekt där flerfamiljshus och även offentliga byggnader uppförts i trä. Men trots framgången finns fortfarande en konservativ syn på trä i byggbranchen.

Socialdemokraterna har all anledning att artikulera en trähuspolitik. Förutom att det finns både ekonomiska och klimatpolitiska incitament, så är trähusproduktion en verksamhet som i hög utsträckning är inhemsk. En stimulering av ökad trähusproduktion kommer att ge hög verkningsgrad mätt i sysselsättningstal.

Skogskötsel

Röjning är en förutsättning för ett ekonomiskt hållbart skogsbruk, det är de flesta skogsägare medvetna om. Ändå är röjningen på en del håll kraftigt eftersatt. Det akuta röjningsbehovet i Sverige uppgår till cirka fem procent av skogsmarken. Det är en fördubbling av behovet jämfört med mitten av 1990-talet. Röjningsplikt eller röjningsbidrag bör övervägas noggrant.

En eftersatt skogsvård är inte förenlig med ett skogsbruk som ska motverka och anpassas för kommande klimatförändringar. Den miljötekniska utvecklingen måste ges ett kraftfullt stöd, en förbättrad skogsteknik kan i mångt och mycket komplettera en vikande arbetskraft. En utvecklad teknik för att tillvarata och sälja röjningsrester kan också öka skogsägarnas drivkraft till att röja.

Den mekaniserade skogsvården ska dock skötas med varsamhet vad gäller till exempel kulturminnesvärden, vattendrag och renbetesområden. I detta sammanhang vill vi påminna om satsningen på gröna jobb som gav ett mervärde till såväl skogsnäringen som besöksnäringen och det rörliga friluftslivet. Gröna jobb innebar en satsning på att de som stod långt från arbetsmarknaden kunde komma tillbaka till jobb eller studier.

Skogsbruksplaner

Införandet av skogsbruksplaner är ett utomordentligt redskap för varje skogsägare som vill ha överblick över de nödvändiga åtgärderna i den egna skogen. Skogsbruksplanerna underlättar också ett hållbart skogsbruk och bidrar till att förenkla avvägningen mellan miljö- och produktionsmålen. Det behövs utökade resurser till bland annat utbildning, rådgivning och information för den så viktiga röjningen. Tillsynen måste öka inte minst när det gäller avverkning av skog. Forskningen kring olika hyggesmetoder bör ges större utrymme.

En ökad kunskap och rådgivning när det gäller kemikalier i skogsbruket och en skärpt tillstånds- och dispensgivning för de kemiska bekämpningsmedel som används i skogsbruket och på plantskolor är en annan angelägen fråga.

Arbetsmiljösatsning

De människor som arbetar i skogen löper fyrtio gånger högre risk att dödas på sin arbetsplats jämfört med andra arbetstagare. En skogspolitik för framtiden kräver mer än en tillfällig utbildningsinsats. Det behövs rejäla satsningar på en trygg arbetsmiljö för alla som arbetar i skogen.

Ökad tillväxt och användning av skogsråvaran

En ökad tillväxt av skogen är nödvändig. Den svenska skogs- och träindustrin har stort behov av en fortsatt jämn tillgång till skogsråvara av hög kvalitet. När efterfrågan ökar skärps konkurrensen om virket. Industrins behov av råvara måste säkerställas. Genom att utveckla vidareförädlingen skapas lönsammare företag och fler arbetstillfällen. Restprodukter som grenar och rötter, bioenergigrödor samt uttjänta träprodukter bör gå till värmeverken.

Den skogliga tillväxten motverkar också klimatförändringarnas effekter genom upplagring av kol i växande skog och i skogsprodukter. Detsamma gäller för den ökande produktionen av biobränsle; också den bidrar till att minska en global uppvärmning. Ökad tillväxt innebär att skogsbruket intensifieras. Det kan i sin tur innebära ökad dikning, ökad gödsling och ökad markberedning. Redan i dag kan vi gödsla på betydligt större areal och ändå följa skogsvårdslagen. Det samma gäller för dikesrensning. Stubbrytningen får bedrivas på en begränsad yta varje år tills miljöanalyserna är färdiga.

Det är tveklöst så att Sverige behöver en utvecklad skogsforskning, som kan bidra till att stärka Sveriges internationella konkurrensförmåga, likväl som forskningen behöver svara på frågan hur de globala klimatförändringarna kommer att påverka svenskt skogsbruk. Ökar risken för utbrott av skadegörare?

Med anledning av ovan föreslår vi partikongressen besluta:

- F84:1 att utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv intensifiera skogsbruket för att öka svensk tillväxt,
- F84:2 att verka för att långsiktigt säkra råvarutillgången av trä i industrin,
- F84:3 att genomföra en storsatsning på trähusproduktion för att också klara bostads- och klimatpolitiska mål samt för att få människor i arbete,
- F84:4 att tydliggöra behovet av förbättrad röjning i svenska skogar,
- F84:5 att verka för minskad kemikalieanvändning i det svenska skogsbruket.

Socialdemokraterna i Gävleborg

Motion F85

Västerbottens partidistrikt

Skogen = fortsatt framtid för Sverige

Skogen är vår framtid och vi måste vara ytterst varsamma med den. Den ska räcka till mycket och ge mer av allt – mer högklassigt virke, mer förnybar biomassa, ett utökat skydd mot klimatförändringar, mer naturupplevelser, mer rent vatten och ren luft, mer bärplockning och mer jakt. Framtidens ekosystem måste kunna hantera en ökad miljöbelastning.

Det är självklart att vi ska hålla fast vid en hög ambitionsnivån för såväl skogsproduktion som miljömål.

Efterfrågan av skogsråvara från träindustrin, pappersbruken och kommunernas biobränslepannor måste vägas av på ett för alla tillfredsställande sätt. Skogs- och tränäringens betydelse för utvecklingen av det framtida Sverige – för omställningen till ett långsiktigt hållbart samhälle – är även fortsättningsvis ett fundament i den socialdemokratiska politiken.

Låt oss också slå fast att Sverige är en av världens främsta skogsnationer. Och låt detta vara vägledande för den fortsatta behandlingen av Sveriges mest klassiska näringsgren.

”Det bor en granjäväl i varje svensk” (Stig ”Slas” Claesson).

Skogen – en central del av både närings- och klimatpolitiken

Skog, trä, papper och bioenergi har en nyckelroll i ett samhälle som bygger på hållbar utveckling. Aldrig förr har skogsnäringen stått så tydligt i fokus för samtalen om de stora framtidsfrågorna. Fossila bränslen ska fasas ut och vi ska använda förnyelsebara råvaror, och där har skogen en viktig roll. Att ta tillvara den stora tillväxtpotential som finns i skogarna och samtidigt slå vakt om den biologiska mångfalden är en stor utmaning inom miljö- och klimatområdet. Inte minst kan skogen ersätta många oljebaserade produkter på marknaden, som till exempel konstfiber och textilier. Svenskt skogsbruk hör till de ledande i världen när det gäller att kombinera effektiv virkesproduktion med högt ställda naturvårdskrav. Skogsindustrin använder förnybara råvaror och tillverkar återvinningsbara och klimatvänliga produkter. Dessutom lagras kol i skogen och i produkterna. Skogen och dess produkter är på så sätt en del av lösningen på klimatfrågan.

Drygt halva Sveriges yta är täckt av skog. Sveriges skogsmark utgör en fjärdedel av skogsmarksarealen inom EU, vilket gör Sverige till unionens största skogsland. Skogen har:

- under århundraden varit en värdefull tillgång för vår överlevnad
- bidragit till utvecklingen av vår välfärd
- gett arbetstillfällen i såväl glesbygd som i industrisamhällen
- inneburit en stabil bas i den svenska ekonomin.

Dagens svenska skogar är nästan alla ett resultat av en framsynt och noggrann skogsvård, ända från slutet av 1800-talet och fram till i våra dagar. Den första skogsvårdslagen kom redan 1904, i syfte att säkerställa återbeskogningen och framtida tillgång till virke. Därefter har lagen skrivits om ett antal gånger, men ständigt med samma avsikt – att med omsorg verka för en långsiktig virkesförsörjning.

Grunden för en socialdemokratisk skogspolitik är principen om omsorg gentemot kommande generationer. Skogen ska värdas och nyttjas så att vi alla, våra barn, barnbarn och barnbarnsbarn, får del av dess avkastning, samtidigt som den biologiska mångfalden behålls. Omsorgen om kommande generationer är en självklar utgångspunkt när vi nu ska möta framtidens globala och nationella klimatutmaningar. Skogen är även betydelsefull för människors möjlighet till rekreation och förbättrad hälsa. Upplevelseturismen är en växande sektor med stor ekonomisk potential.

Skogsvården måste förbättras för att ge hög och uthållig avkastning. Kraftfulla satsningar krävs för att anpassa den svenska skogspolitiken efter de effekter som dagens och framför allt morgondagens klimatförändringar innebär. Det är också viktigt att behålla balansen mellan skogspolitikens två jämställda mål – miljömålet och produktionsmålet.

En skogspolitik för framtiden kräver ett helhetsperspektiv på skogen och ett reellt erkännande av de jämställda målen. Den kräver förbättrade möjligheter för sanktionsavgifter och bättre uppföljning av frivilliga avsättningar, bättre utnyttjande av miljöanalysinstrumentet i skogsvårdslagen och bättre anpassning till ramdirektivet för vatten, för att ta några exempel.

Skogen i industrin

Den svenska skogs- och träindustrin har ett stort och odiskutabelt behov av råvara. Efterfrågan på pappersmassa och bioenergi ökar, liksom efterfrågan på sågtimmer av hög kvalitet. Skogsindustrin är av vital betydelse för svensk landsbygdsutveckling och sysselsättning genom sin lokalisering till regioner och orter där i många fall alternativ sysselsättning är begränsad eller saknas. Skogs- och träindustrin sysselsätter per definition 100 000-tals människor i Sverige.

Skogsnäringen har starka kluster i Sverige. Forskning och utveckling är starka inslag i denna klustersamverkan.

En storsatsning på byggnation i trä behövs!

Trä och träfiber är en förnybar och nationell resurs och en ökad användning av trä ska främjas genom bland annat ökat byggande i trä, och det behövs en fortsatt satsning på modernt träbyggande som ökar konkurrensen och genererar minskade koldioxidutsläpp i bygg- och bostadssektorn.

Traditionellt byggs de flesta radhus och villor i trä. Det är en förändring som kommit inte minst genom prefabricering av småhus. Även privatpersoner väljer i ökad omfattning att bygga hus i lösvirke. Det har också skett en del framgångsrika projekt där flerfamiljshus och även offentliga byggnader uppförts i trä. Men trots framgången finns fortfarande en konservativ syn på trä i byggbranchen.

Socialdemokraterna har all anledning att artikulera en trähuspolitik. Förutom att det finns både ekonomiska och klimatpolitiska incitament, så är trähusproduktion en verksamhet som i hög utsträckning är inhemsk. En stimulering av ökad trähusproduktion kommer att ge hög verkningsgrad mätt i sysselsättningstal.

Skogskötsel

Röjning är en förutsättning för ett ekonomiskt hållbart skogsbruk, det är de flesta skogsägare medvetna om. Ändå är röjningen på en del håll kraftigt eftersatt. Det akuta röjningsbehovet i Sverige uppgår till cirka fem procent av skogsmarken. Det är en fördubbling av behovet jämfört med mitten av 1990-talet. Röjningsplikt eller röjningsbidrag bör övervägas noggrant.

En eftersatt skogsvård är inte förenlig med ett skogsbruk som ska motverka och anpassas för kommande klimatförändringar. Den miljötekniska utvecklingen måste ges ett kraftfullt stöd, en förbättrad skogsteknik kan i mångt och mycket komplettera en vikande arbetskraft. En utvecklad teknik för att tillvarata och sälja röjningsrester kan också öka skogsägarnas drivkraft till att röja.

Den mekaniserade skogsvården ska dock skötas med varsamhet vad gäller till exempel kulturminnesvärden, vattendrag och renbetesområden. I detta sammanhang vill vi påminna om satsningen på gröna jobb som gav ett mervärde till såväl skogsnäringen som

besöksnäringen och det rörliga friluftslivet. Gröna jobb innebar en satsning på att de som stod långt från arbetsmarknaden kunde komma tillbaka till jobb eller studier.

Skogsbruksplaner

Införandet av skogsbruksplaner är ett utomordentligt redskap för varje skogsägare som vill ha överblick över de nödvändiga åtgärderna i den egna skogen. Skogsbruksplanerna underlättar också ett hållbart skogsbruk och bidrar till att förenkla avvägningen mellan miljö- och produktionsmålen. Det behövs utökade resurser till bland annat utbildning, rådgivning och information för den så viktiga röjningen. Tillsynen måste öka inte minst när det gäller avverkning av skog. Forskningen kring olika hyggesmetoder bör ges större utrymme.

En ökad kunskap och rådgivning när det gäller kemikalier i skogsbruket och en skärpt tillstånds- och dispensgivning för de kemiska bekämpningsmedel som används i skogsbruket och på plantskolor är en annan angelägen fråga.

Arbetsmiljösatsning

De människor som arbetar i skogen löper fyrtio gånger högre risk att dödas på sin arbetsplats jämfört med andra arbetstagare. En skogspolitik för framtiden kräver mer än en tillfällig utbildningsinsats. Det behövs rejäla satsningar på en trygg arbetsmiljö för alla som arbetar i skogen.

Ökad tillväxt och användning av skogsråvaran

En ökad tillväxt av skogen är nödvändig. Den svenska skogs- och träindustrin har stort behov av en fortsatt jämn tillgång till skogsråvara av hög kvalitet. När efterfrågan ökar skärps konkurrensen om virket. Industrins behov av råvara måste säkerställas. Genom att utveckla vidareförädlingen skapas lönsammare företag och fler arbetstillfällen. Restprodukter som grenar och rötter, bioenergigrödor samt uttjanta träprodukter bör gå till värmeverken.

Den skogliga tillväxten motverkar också klimatförändringarnas effekter genom upplagring av kol i växande skog och i skogsprodukter. Detsamma gäller för den ökande produktionen av biobränsle; också den bidrar till att minska en global uppvärmning. Ökad tillväxt innebär att skogsbruket intensifieras. Det kan i sin tur innebära ökad dikning, ökad gödsling och ökad markberedning. Redan i dag kan vi gödsla på betydligt större areal och ändå följa skogsvårdslagen. Det samma gäller för dikesrensning. Stubbrytningen får bedrivas på en begränsad yta varje år tills miljöanalysarbetet är färdigt.

Det är tveklöst så att Sverige behöver en utvecklad skogsforskning, som kan bidra till att stärka Sveriges internationella konkurrensförmåga, likväl som forskningen behöver svara på frågan hur de globala klimatförändringarna kommer att påverka svenskt skogsbruk. Ökar risken för utbrott av skadegörare?

Med anledning av ovan föreslår vi partikongressen besluta:

F85:1 att utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv intensifiera skogsbruket för att öka svensk tillväxt,

F85:2 att verka för att långsiktigt säkra råvarutillgången av trä i industrin,

F85:3 att genomföra en storsatsning på trähusproduktion för att också klara bostads- och klimatpolitiska mål samt för att få människor i arbete,

F85:4 att tydliggöra behovet av förbättrad röjning i svenska skogar,

F85:5 att verka för minskad kemikalieanvändning i det svenska skogsbruket.

Socialdemokraterna i Västerbotten

Motion F86

Västernorrlands partidistrikt

Skogen = fortsatt framtid för Sverige

Skogen är vår framtid och vi måste vara ytterst varsamma med den. Den ska räcka till mycket och ge mer av allt – mer högklassigt virke, mer förnybar biomassa, ett utökat skydd mot klimatförändringar, mer naturupplevelser, mer rent vatten och ren luft, mer bärplockning och mer jakt. Framtidens ekosystem måste kunna hantera en ökad miljöbelastning.

Det är självklart att vi ska hålla fast vid en hög ambitionsnivån för såväl skogsproduktion som miljömål.

Efterfrågan av skogsråvara från träindustrin, pappersbruken och kommunernas biobränslepannor måste vägas av på ett för alla tillfredsställande sätt. Skogs- och tränäringens betydelse för utvecklingen av det framtida Sverige – för omställningen till ett långsiktigt hållbart samhälle – är även fortsättningsvis ett fundament i den socialdemokratiska politiken.

Låt oss också slå fast att Sverige är en av världens främsta skogsnationer. Och låt detta vara vägledande för den fortsatta behandlingen av Sveriges mest klassiska näringsgren.

”Det bor en granjäväl i varje svensk” (Stig ”Slas” Claesson).

Skogen – en central del av både närings- och klimatpolitiken

Skog, trä, papper och bioenergi har en nyckelroll i ett samhälle som bygger på hållbar utveckling. Aldrig förr har skogsnäringen stått så tydligt i fokus för samtalen om de stora framtidsfrågorna. Fossila bränslen ska fasas ut och vi ska använda förnyelsebara råvaror, och där har skogen en viktig roll. Att ta tillvara den stora tillväxtpotential som finns i skogarna och samtidigt slå vakt om den biologiska mångfalden är en stor utmaning inom miljö- och klimatområdet. Inte minst kan skogen ersätta många oljebaserade produkter på marknaden, som till exempel konstfibrer och textilier. Svenskt skogsbruk hör till de ledande i världen när det gäller att kombinera effektiv virkesproduktion med högt ställda naturvårdskrav. Skogsindustrin använder förnybara råvaror och tillverkar återvinningsbara och klimatvänliga produkter. Dessutom lagras kol i skogen och i produkterna. Skogen och dess produkter är på så sätt en del av lösningen på klimatfrågan.

Drygt halva Sveriges yta är täckt av skog. Sveriges skogsmark utgör en fjärdedel av skogsmarksarealen inom EU, vilket gör Sverige till unionens största skogsland. Skogen har:

- under århundraden varit en värdefull tillgång för vår överlevnad
- bidragit till utvecklingen av vår välfärd
- gett arbetstillfällen i såväl glesbygd som i industrisamhällen
- inneburit en stabil bas i den svenska ekonomin.

Dagens svenska skogar är nästan alla ett resultat av en framsynt och noggrann skogsvård, ända från slutet av 1800-talet och fram till i våra dagar. Den första skogsvårdslagen kom redan 1904, i syfte att säkerställa återbeskogningen och framtida tillgång till virke. Därefter har lagen skrivits om ett antal gånger, men ständigt med samma avsikt – att med omsorg verka för en långsiktig virkesförsörjning.

Grunden för en socialdemokratisk skogspolitik är principen om omsorg gentemot kommande generationer. Skogen ska vårdas och nyttjas så att vi alla, våra barn, barnbarn och barnbarnsbarn, får del av dess avkastning, samtidigt som den biologiska mångfalden behålls. Omsorgen om kommande generationer är en självklar utgångspunkt när vi nu ska möta framtidens globala och nationella klimatutmaningar. Skogen är även betydelsefull för människors möjlighet till rekreation och förbättrad hälsa. Upplevelseturismen är en växande sektor med stor ekonomisk potential.

Skogsvården måste förbättras för att ge hög och uthållig avkastning. Kraftfulla satsningar krävs för att anpassa den svenska skogspolitiken efter de effekter som dagens och framför allt morgondagens klimatförändringar innebär. Det är också viktigt att behålla balansen mellan skogspolitikens två jämställda mål – miljömålet och produktionsmålet.

En skogspolitik för framtiden kräver ett helhetsperspektiv på skogen och ett reellt erkännande av de jämställda målen. Den kräver förbättrade möjligheter för sanktionsavgifter och bättre uppföljning av frivilliga avsättningar, bättre utnyttjande av miljöanalysinstrumentet i skogsvårdslagen och bättre anpassning till ramdirektivet för vatten, för att ta några exempel.

Skogen i industrin

Den svenska skogs- och träindustrin har ett stort och odiskutabelt behov av råvara. Efterfrågan på pappersmassa och bioenergi ökar, liksom efterfrågan på sågtimmer av hög kvalitet. Skogsindustrin är av vital betydelse för svensk landsbygdsutveckling och sysselsättning genom sin lokalisering till regioner och orter där i många fall alternativ sysselsättning är begränsad eller saknas. Skogs- och träindustrin sysselsätter per definition 100 000-tals människor i Sverige.

Skogsnäringen har starka kluster i Sverige. Forskning och utveckling är starka inslag i denna klustersamverkan.

En storsatsning på byggnation i trä behövs!

Trä och träfiber är en förnybar och nationell resurs och en ökad användning av trä ska främjas genom bland annat ökat byggande i trä, och det behövs en fortsatt satsning på modernt träbyggande som ökar konkurrensen och genererar minskade koldioxidutsläpp i bygg- och bostadssektorn.

Traditionellt byggs de flesta radhus och villor i trä. Det är en förändring som kommit inte minst genom prefabricering av småhus. Även privatpersoner väljer i ökad omfattning att bygga hus i lösvirke. Det har också skett en del framgångsrika projekt där flerfamiljshus och även offentliga byggnader uppförts i trä. Men trots framgången finns fortfarande en konservativ syn på trä i byggbranchen.

Socialdemokraterna har all anledning att artikulera en trähuspolitik. Förutom att det finns både ekonomiska och klimatpolitiska incitament, så är trähusproduktion en verksamhet som i hög utsträckning är inhemsk. En stimulering av ökad trähusproduktion kommer att ge hög verkningsgrad mätt i sysselsättningstal.

Skogskötsel

Röjning är en förutsättning för ett ekonomiskt hållbart skogsbruk, det är de flesta skogsägare medvetna om. Ändå är röjningen på en del håll kraftigt eftersatt. Det akuta röjningsbehovet i Sverige uppgår till cirka fem procent av skogsmarken. Det är en fördubbling av behovet jämfört med mitten av 1990-talet. Röjningsplikt eller röjningsbidrag bör övervägas noggrant.

En eftersatt skogsvård är inte förenlig med ett skogsbruk som ska motverka och anpassas för kommande klimatförändringar. Den miljötekniska utvecklingen måste ges ett kraftfullt stöd, en förbättrad skogsteknik kan i mångt och mycket komplettera en vikande arbetskraft. En utvecklad teknik för att tillvarata och sälja röjningsrester kan också öka skogsägarnas drivkraft till att röja.

Den mekaniserade skogsvården ska dock skötas med varsamhet vad gäller till exempel kulturminnesvärden, vattendrag och renbetesområden. I detta sammanhang vill vi påminna om satsningen på gröna jobb som gav ett mervärde till såväl skogsnäringen som

besöksnäringen och det rörliga friluftslivet. Gröna jobb innebar en satsning på att de som stod långt från arbetsmarknaden kunde komma tillbaka till jobb eller studier.

Skogsbruksplaner

Införandet av skogsbruksplaner är ett utomordentligt redskap för varje skogsägare som vill ha överblick över de nödvändiga åtgärderna i den egna skogen. Skogsbruksplanerna underlättar också ett hållbart skogsbruk och bidrar till att förenkla avvägningen mellan miljö- och produktionsmålen. Det behövs utökade resurser till bland annat utbildning, rådgivning och information för den så viktiga röjningen. Tillsynen måste öka inte minst när det gäller avverkning av skog. Forskningen kring olika hyggesmetoder bör ges större utrymme.

En ökad kunskap och rådgivning när det gäller kemikalier i skogsbruket och en skärpt tillstånds- och dispensgivning för de kemiska bekämpningsmedel som används i skogsbruket och på plantskolor är en annan angelägen fråga.

Arbetsmiljösatsning

De människor som arbetar i skogen löper fyrtio gånger högre risk att dödas på sin arbetsplats jämfört med andra arbetstagare. En skogspolitik för framtiden kräver mer än en tillfällig utbildningsinsats. Det behövs rejäla satsningar på en trygg arbetsmiljö för alla som arbetar i skogen.

Ökad tillväxt och användning av skogsråvaran

En ökad tillväxt av skogen är nödvändig. Den svenska skogs- och träindustrin har stort behov av en fortsatt jämn tillgång till skogsråvara av hög kvalitet. När efterfrågan ökar skärps konkurrensen om virket. Industrins behov av råvara måste säkerställas. Genom att utveckla vidareförädlingen skapas lönsammare företag och fler arbetstillfällen. Restprodukter som grenar och rötter, bioenergigrödor samt uttjanta träprodukter bör gå till värmeverken.

Den skogliga tillväxten motverkar också klimatförändringarnas effekter genom upplagring av kol i växande skog och i skogsprodukter. Detsamma gäller för den ökande produktionen av biobränsle; också den bidrar till att minska en global uppvärmning. Ökad tillväxt innebär att skogsbruket intensifieras. Det kan i sin tur innebära ökad dikning, ökad gödsling och ökad markberedning. Redan i dag kan vi gödsla på betydligt större areal och ändå följa skogsvårdslagen. Det samma gäller för dikesrensning. Stubbrytningen får bedrivas på en begränsad yta varje år tills miljöanalysarbetet är färdigt.

Det är tveklöst så att Sverige behöver en utvecklad skogsforskning, som kan bidra till att stärka Sveriges internationella konkurrensförmåga, likväl som forskningen behöver svara på frågan hur de globala klimatförändringarna kommer att påverka svenskt skogsbruk. Ökar risken för utbrott av skadegörare?

Med anledning av ovan föreslår vi partikongressen besluta:

- F86:1 att utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv intensifiera skogsbruket för att öka svensk tillväxt,
- F86:2 att verka för att långsiktigt säkra råvarutillgången av trä i industrin,
- F86:3 att genomföra en storsatsning på trähusproduktion för att också klara bostads- och klimatpolitiska mål samt för att få människor i arbete,
- F86:4 att tydliggöra behovet av förbättrad röjning i svenska skogar,
- F86:5 att verka för minskad kemikalieanvändning i det svenska skogsbruket.

Socialdemokraterna i Västernorrland

Motion F87

Dalarnas partidistrikt

Skogen = fortsatt framtid för Sverige

Skogen är vår framtid och vi måste vara ytterst varsamma med den. Den ska räcka till mycket och ge mer av allt – mer högklassigt virke, mer förnybar biomassa, ett utökat skydd mot klimatförändringar, mer naturupplevelser, mer rent vatten och ren luft, mer bärplockning och mer jakt. Framtidens ekosystem måste kunna hantera en ökad miljöbelastning.

Det är självklart att vi ska hålla fast vid en hög ambitionsnivån för såväl skogsproduktion som miljömål.

Efterfrågan av skogsråvara från träindustrin, pappersbruken och kommunernas biobränslepannor måste vägas av på ett för alla tillfredsställande sätt. Skogs- och tränäringens betydelse för utvecklingen av det framtida Sverige – för omställningen till ett långsiktigt hållbart samhälle – är även fortsättningsvis ett fundament i den socialdemokratiska politiken.

Låt oss också slå fast att Sverige är en av världens främsta skogsnationer. Och låt detta vara vägledande för den fortsatta behandlingen av Sveriges mest klassiska näringsgren.

”Det bor en granjäväl i varje svensk” (Stig ”Slas” Claesson).

Skogen – en central del av både närings- och klimatpolitiken

Skog, trä, papper och bioenergi har en nyckelroll i ett samhälle som bygger på hållbar utveckling. Aldrig förr har skogsnäringen stått så tydligt i fokus för samtalen om de stora framtidsfrågorna. Fossila bränslen ska fasas ut och vi ska använda förnyelsebara råvaror, och där har skogen en viktig roll. Att ta tillvara den stora tillväxtpotential som finns i skogarna och samtidigt slå vakt om den biologiska mångfalden är en stor utmaning inom miljö- och klimatområdet. Inte minst kan skogen ersätta många oljebaserade produkter på marknaden, som till exempel konstfiber och textilier. Svenskt skogsbruk hör till de ledande i världen när det gäller att kombinera effektiv virkesproduktion med högt ställda naturvårdskrav. Skogsindustrin använder förnybara råvaror och tillverkar återvinningsbara och klimatvänliga produkter. Dessutom lagras kol i skogen och i produkterna. Skogen och dess produkter är på så sätt en del av lösningen på klimatfrågan.

Drygt halva Sveriges yta är täckt av skog. Sveriges skogsmark utgör en fjärdedel av skogsmarksarealen inom EU, vilket gör Sverige till unionens största skogsland. Skogen har:

- under århundraden varit en värdefull tillgång för vår överlevnad
- bidragit till utvecklingen av vår välfärd
- gett arbetstillfällen i såväl glesbygd som i industrisamhällen
- inneburit en stabil bas i den svenska ekonomin.

Dagens svenska skogar är nästan alla ett resultat av en framsynt och noggrann skogsvård, ända från slutet av 1800-talet och fram till i våra dagar. Den första skogsvårdslagen kom redan 1904, i syfte att säkerställa återbeskogningen och framtida tillgång till virke. Därefter har lagen skrivits om ett antal gånger, men ständigt med samma avsikt – att med omsorg verka för en långsiktig virkesförsörjning.

Grunden för en socialdemokratisk skogspolitik är principen om omsorg gentemot kommande generationer. Skogen ska värdas och nyttjas så att vi alla, våra barn, barnbarn och barnbarnsbarn, får del av dess avkastning, samtidigt som den biologiska mångfalden behålls. Omsorgen om kommande generationer är en självklar utgångspunkt när vi nu ska möta framtidens globala och nationella klimatutmaningar. Skogen är även betydelsefull för människors möjlighet till rekreation och förbättrad hälsa. Upplevelseturismen är en växande sektor med stor ekonomisk potential.

Skogsvården måste förbättras för att ge hög och uthållig avkastning. Kraftfulla satsningar krävs för att anpassa den svenska skogspolitiken efter de effekter som dagens och framför allt morgondagens klimatförändringar innebär. Det är också viktigt att behålla balansen mellan skogspolitikens två jämställda mål – miljömålet och produktionsmålet.

En skogspolitik för framtiden kräver ett helhetsperspektiv på skogen och ett reellt erkännande av de jämställda målen. Den kräver förbättrade möjligheter för sanktionsavgifter och bättre uppföljning av frivilliga avsättningar, bättre utnyttjande av miljöanalysinstrumentet i skogsvårdslagen och bättre anpassning till ramdirektivet för vatten, för att ta några exempel.

Skogen i industrin

Den svenska skogs- och träindustrin har ett stort och odiskutabelt behov av råvara. Efterfrågan på pappersmassa och bioenergi ökar, liksom efterfrågan på sågtimmer av hög kvalitet. Skogsindustrin är av vital betydelse för svensk landsbygdsutveckling och sysselsättning genom sin lokalisering till regioner och orter där i många fall alternativ sysselsättning är begränsad eller saknas. Skogs- och träindustrin sysselsätter per definition 100 000-tals människor i Sverige.

Skogsnäringen har starka kluster i Sverige. Forskning och utveckling är starka inslag i denna klustersamverkan.

En storsatsning på byggnation i trä behövs!

Trä och träfiber är en förnybar och nationell resurs och en ökad användning av trä ska främjas genom bland annat ökat byggande i trä, och det behövs en fortsatt satsning på modernt träbyggande som ökar konkurrensen och genererar minskade koldioxidutsläpp i bygg- och bostadssektorn.

Traditionellt byggs de flesta radhus och villor i trä. Det är en förändring som kommit inte minst genom prefabricering av småhus. Även privatpersoner väljer i ökad omfattning att bygga hus i lösvirke. Det har också skett en del framgångsrika projekt där flerfamiljshus och även offentliga byggnader uppförts i trä. Men trots framgången finns fortfarande en konservativ syn på trä i byggbranchen.

Socialdemokraterna har all anledning att artikulera en trähuspolitik. Förutom att det finns både ekonomiska och klimatpolitiska incitament, så är trähusproduktion en verksamhet som i hög utsträckning är inhemsk. En stimulering av ökad trähusproduktion kommer att ge hög verkningsgrad mätt i sysselsättningstal.

Skogskötsel

Röjning är en förutsättning för ett ekonomiskt hållbart skogsbruk, det är de flesta skogsägare medvetna om. Ändå är röjningen på en del håll kraftigt eftersatt. Det akuta röjningsbehovet i Sverige uppgår till cirka fem procent av skogsmarken. Det är en fördubbling av behovet jämfört med mitten av 1990-talet. Röjningsplikt eller röjningsbidrag bör övervägas noggrant.

En eftersatt skogsvård är inte förenlig med ett skogsbruk som ska motverka och anpassas för kommande klimatförändringar. Den miljötekniska utvecklingen måste ges ett kraftfullt stöd, en förbättrad skogsteknik kan i mångt och mycket komplettera en vikande arbetskraft. En utvecklad teknik för att tillvarata och sälja röjningsrester kan också öka skogsägarnas drivkraft till att röja.

Den mekaniserade skogsvården ska dock skötas med varsamhet vad gäller till exempel kulturminnesvärden, vattendrag och renbetesområden. I detta sammanhang vill vi påminna om satsningen på gröna jobb som gav ett mervärde till såväl skogsnäringen som

besöksnäringen och det rörliga friluftslivet. Gröna jobb innebar en satsning på att de som stod långt från arbetsmarknaden kunde komma tillbaka till jobb eller studier.

Skogsbruksplaner

Införandet av skogsbruksplaner är ett utomordentligt redskap för varje skogsägare som vill ha överblick över de nödvändiga åtgärderna i den egna skogen. Skogsbruksplanerna underlättar också ett hållbart skogsbruk och bidrar till att förenkla avvägningen mellan miljö- och produktionsmålen. Det behövs utökade resurser till bland annat utbildning, rådgivning och information för den så viktiga röjningen. Tillsynen måste öka inte minst när det gäller avverkning av skog. Forskningen kring olika hyggesmetoder bör ges större utrymme.

En ökad kunskap och rådgivning när det gäller kemikalier i skogsbruket och en skärpt tillstånds- och dispensgivning för de kemiska bekämpningsmedel som används i skogsbruket och på plantskolor är en annan angelägen fråga.

Arbetsmiljösatsning

De människor som arbetar i skogen löper fyrtio gånger högre risk att dödas på sin arbetsplats jämfört med andra arbetstagare. En skogspolitik för framtiden kräver mer än en tillfällig utbildningsinsats. Det behövs rejäla satsningar på en trygg arbetsmiljö för alla som arbetar i skogen.

Ökad tillväxt och användning av skogsråvaran

En ökad tillväxt av skogen är nödvändig. Den svenska skogs- och träindustrin har stort behov av en fortsatt jämn tillgång till skogsråvara av hög kvalitet. När efterfrågan ökar skärps konkurrensen om virket. Industrins behov av råvara måste säkerställas. Genom att utveckla vidareförädlingen skapas lönsammare företag och fler arbetstillfällen. Restprodukter som grenar och rötter, bioenergigrödor samt uttjanta träprodukter bör gå till värmeverken.

Den skogliga tillväxten motverkar också klimatförändringarnas effekter genom upplagring av kol i växande skog och i skogsprodukter. Detsamma gäller för den ökande produktionen av biobränsle; också den bidrar till att minska en global uppvärmning. Ökad tillväxt innebär att skogsbruket intensifieras. Det kan i sin tur innebära ökad dikning, ökad gödsling och ökad markberedning. Redan i dag kan vi gödsla på betydligt större areal och ändå följa skogsvårdslagen. Det samma gäller för dikesrensning. Stubbrytningen får bedrivas på en begränsad yta varje år tills miljöanalysarbetet är färdigt.

Det är tveklöst så att Sverige behöver en utvecklad skogsforskning, som kan bidra till att stärka Sveriges internationella konkurrensförmåga, likväl som forskningen behöver svara på frågan hur de globala klimatförändringarna kommer att påverka svenskt skogsbruk. Ökar risken för utbrott av skadegörare?

Med anledning av ovan föreslår vi partikongressen besluta:

F87:1 att utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv intensifiera skogsbruket för att öka svensk tillväxt,

F87:2 att verka för att långsiktigt säkra råvarutillgången av trä i industrin,

F87:3 att genomföra en storsatsning på trähusproduktion för att också klara bostads- och klimatpolitiska mål samt för att få människor i arbete,

F87:4 att tydliggöra behovet av förbättrad röjning i svenska skogar,

F87:5 att verka för minskad kemikalieanvändning i det svenska skogsbruket.

Socialdemokraterna i Dalarna

Motion F88

Jämtlands läns partidistrikt

Skogen = fortsatt framtid för Sverige

Skogen är vår framtid och vi måste vara ytterst varsamma med den. Den ska räcka till mycket och ge mer av allt – mer högklassigt virke, mer förnybar biomassa, ett utökat skydd mot klimatförändringar, mer naturupplevelser, mer rent vatten och ren luft, mer bärplockning och mer jakt. Framtidens ekosystem måste kunna hantera en ökad miljöbelastning.

Det är självklart att vi ska hålla fast vid en hög ambitionsnivån för såväl skogsproduktion som miljömål.

Efterfrågan av skogsråvara från träindustrin, pappersbruken och kommunernas biobränslepannor måste vägas av på ett för alla tillfredsställande sätt. Skogs- och tränäringens betydelse för utvecklingen av det framtida Sverige – för omställningen till ett långsiktigt hållbart samhälle – är även fortsättningsvis ett fundament i den socialdemokratiska politiken.

Låt oss också slå fast att Sverige är en av världens främsta skogsnationer. Och låt detta vara vägledande för den fortsatta behandlingen av Sveriges mest klassiska näringsgren.

”Det bor en granjäväl i varje svensk” (Stig ”Slas” Claesson).

Skogen – en central del av både närings- och klimatpolitiken

Skog, trä, papper och bioenergi har en nyckelroll i ett samhälle som bygger på hållbar utveckling. Aldrig förr har skogsnäringen stått så tydligt i fokus för samtalen om de stora framtidsfrågorna. Fossila bränslen ska fasas ut och vi ska använda förnyelsebara råvaror, och där har skogen en viktig roll. Att ta tillvara den stora tillväxtpotential som finns i skogarna och samtidigt slå vakt om den biologiska mångfalden är en stor utmaning inom miljö- och klimatområdet. Inte minst kan skogen ersätta många oljebaserade produkter på marknaden, som till exempel konstfibrer och textilier. Svenskt skogsbruk hör till de ledande i världen när det gäller att kombinera effektiv virkesproduktion med högt ställda naturvårdskrav. Skogsindustrin använder förnybara råvaror och tillverkar återvinningsbara och klimatvänliga produkter. Dessutom lagras kol i skogen och i produkterna. Skogen och dess produkter är på så sätt en del av lösningen på klimatfrågan.

Drygt halva Sveriges yta är täckt av skog. Sveriges skogsmark utgör en fjärdedel av skogsmarksarealen inom EU, vilket gör Sverige till unionens största skogsland. Skogen har:

- under århundraden varit en värdefull tillgång för vår överlevnad
- bidragit till utvecklingen av vår välfärd
- gett arbetstillfällen i såväl glesbygd som i industrisamhällen
- inneburit en stabil bas i den svenska ekonomin.

Dagens svenska skogar är nästan alla ett resultat av en framsynt och noggrann skogsvård, ända från slutet av 1800-talet och fram till i våra dagar. Den första skogsvårdslagen kom redan 1904, i syfte att säkerställa återbeskogningen och framtida tillgång till virke. Därefter har lagen skrivits om ett antal gånger, men ständigt med samma avsikt – att med omsorg verka för en långsiktig virkesförsörjning.

Grunden för en socialdemokratisk skogspolitik är principen om omsorg gentemot kommande generationer. Skogen ska vårdas och nyttjas så att vi alla, våra barn, barnbarn och barnbarnsbarn, får del av dess avkastning, samtidigt som den biologiska mångfalden behålls. Omsorgen om kommande generationer är en självklar utgångspunkt när vi nu ska möta framtidens globala och nationella klimatutmaningar. Skogen är även betydelsefull för människors möjlighet till rekreation och förbättrad hälsa. Upplevelseturismen är en växande sektor med stor ekonomisk potential.

Skogsvården måste förbättras för att ge hög och uthållig avkastning. Kraftfulla satsningar krävs för att anpassa den svenska skogspolitiken efter de effekter som dagens och framför allt morgondagens klimatförändringar innebär. Det är också viktigt att behålla balansen mellan skogspolitikens två jämställda mål – miljömålet och produktionsmålet.

En skogspolitik för framtiden kräver ett helhetsperspektiv på skogen och ett reellt erkännande av de jämställda målen. Den kräver förbättrade möjligheter för sanktionsavgifter och bättre uppföljning av frivilliga avsättningar, bättre utnyttjande av miljöanalysinstrumentet i skogsvårdslagen och bättre anpassning till ramdirektivet för vatten, för att ta några exempel.

Skogen i industrin

Den svenska skogs- och träindustrin har ett stort och odiskutabelt behov av råvara. Efterfrågan på pappersmassa och bioenergi ökar, liksom efterfrågan på sågtimmer av hög kvalitet. Skogsindustrin är av vital betydelse för svensk landsbygdsutveckling och sysselsättning genom sin lokalisering till regioner och orter där i många fall alternativ sysselsättning är begränsad eller saknas. Skogs- och träindustrin sysselsätter per definition 100 000-tals människor i Sverige.

Skogsnäringen har starka kluster i Sverige. Forskning och utveckling är starka inslag i denna klustersamverkan.

En storsatsning på byggnation i trä behövs!

Trä och träfiber är en förnybar och nationell resurs och en ökad användning av trä ska främjas genom bland annat ökat byggande i trä, och det behövs en fortsatt satsning på modernt träbyggande som ökar konkurrensen och genererar minskade koldioxidutsläpp i bygg- och bostadssektorn.

Traditionellt byggs de flesta radhus och villor i trä. Det är en förändring som kommit inte minst genom prefabricering av småhus. Även privatpersoner väljer i ökad omfattning att bygga hus i lösvirke. Det har också skett en del framgångsrika projekt där flerfamiljshus och även offentliga byggnader uppförts i trä. Men trots framgången finns fortfarande en konservativ syn på trä i byggbranchen.

Socialdemokraterna har all anledning att artikulera en trähuspolitik. Förutom att det finns både ekonomiska och klimatpolitiska incitament, så är trähusproduktion en verksamhet som i hög utsträckning är inhemsk. En stimulering av ökad trähusproduktion kommer att ge hög verkningsgrad mätt i sysselsättningstal.

Skogskötsel

Röjning är en förutsättning för ett ekonomiskt hållbart skogsbruk, det är de flesta skogsägare medvetna om. Ändå är röjningen på en del håll kraftigt eftersatt. Det akuta röjningsbehovet i Sverige uppgår till cirka fem procent av skogsmarken. Det är en fördubbling av behovet jämfört med mitten av 1990-talet. Röjningsplikt eller röjningsbidrag bör övervägas noggrant.

En eftersatt skogsvård är inte förenlig med ett skogsbruk som ska motverka och anpassas för kommande klimatförändringar. Den miljötekniska utvecklingen måste ges ett kraftfullt stöd, en förbättrad skogsteknik kan i mångt och mycket komplettera en vikande arbetskraft. En utvecklad teknik för att tillvarata och sälja röjningsrester kan också öka skogsägarnas drivkraft till att röja.

Den mekaniserade skogsvården ska dock skötas med varsamhet vad gäller till exempel kulturminnesvärden, vattendrag och renbetesområden. I detta sammanhang vill vi påminna om satsningen på gröna jobb som gav ett mervärde till såväl skogsnäringen som

besöksnäringen och det rörliga friluftslivet. Gröna jobb innebar en satsning på att de som stod långt från arbetsmarknaden kunde komma tillbaka till jobb eller studier.

Skogsbruksplaner

Införandet av skogsbruksplaner är ett utomordentligt redskap för varje skogsägare som vill ha överblick över de nödvändiga åtgärderna i den egna skogen. Skogsbruksplanerna underlättar också ett hållbart skogsbruk och bidrar till att förenkla avvägningen mellan miljö- och produktionsmålen. Det behövs utökade resurser till bland annat utbildning, rådgivning och information för den så viktiga röjningen. Tillsynen måste öka inte minst när det gäller avverkning av skog. Forskningen kring olika hyggesmetoder bör ges större utrymme.

En ökad kunskap och rådgivning när det gäller kemikalier i skogsbruket och en skärpt tillstånds- och dispensgivning för de kemiska bekämpningsmedel som används i skogsbruket och på plantskolor är en annan angelägen fråga.

Arbetsmiljösatsning

De människor som arbetar i skogen löper fyrtio gånger högre risk att dödas på sin arbetsplats jämfört med andra arbetstagare. En skogspolitik för framtiden kräver mer än en tillfällig utbildningsinsats. Det behövs rejäla satsningar på en trygg arbetsmiljö för alla som arbetar i skogen.

Ökad tillväxt och användning av skogsråvaran

En ökad tillväxt av skogen är nödvändig. Den svenska skogs- och träindustrin har stort behov av en fortsatt jämn tillgång till skogsråvara av hög kvalitet. När efterfrågan ökar skärps konkurrensen om virket. Industrins behov av råvara måste säkerställas. Genom att utveckla vidareförädlingen skapas lönsammare företag och fler arbetstillfällen. Restprodukter som grenar och rötter, bioenergigrödor samt uttjanta träprodukter bör gå till värmeverken.

Den skogliga tillväxten motverkar också klimatförändringarnas effekter genom upplagring av kol i växande skog och i skogsprodukter. Detsamma gäller för den ökande produktionen av biobränsle; också den bidrar till att minska en global uppvärmning. Ökad tillväxt innebär att skogsbruket intensifieras. Det kan i sin tur innebära ökad dikning, ökad gödsling och ökad markberedning. Redan i dag kan vi gödsla på betydligt större areal och ändå följa skogsvårdslagen. Det samma gäller för dikesrensning. Stubbrytningen får bedrivas på en begränsad yta varje år tills miljöanalysarbetet är färdigt.

Det är tveklöst så att Sverige behöver en utvecklad skogsforskning, som kan bidra till att stärka Sveriges internationella konkurrensförmåga, likväl som forskningen behöver svara på frågan hur de globala klimatförändringarna kommer att påverka svenskt skogsbruk. Ökar risken för utbrott av skadegörare?

Med anledning av ovan föreslår vi partikongressen besluta:

- F88:1 att utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv intensifiera skogsbruket för att öka svensk tillväxt,
- F88:2 att verka för att långsiktigt säkra råvarutillgången av trä i industrin,
- F88:3 att genomföra en storsatsning på trähusproduktion för att också klara bostads- och klimatpolitiska mål samt för att få människor i arbete,
- F88:4 att tydliggöra behovet av förbättrad röjning i svenska skogar,
- F88:5 att verka för minskad kemikalieanvändning i det svenska skogsbruket.

Socialdemokraterna i Jämtlands län

Motion F89

Norrbottens partidistrikt

Skogen = fortsatt framtid för Sverige

Skogen är vår framtid och vi måste vara ytterst varsamma med den. Den ska räcka till mycket och ge mer av allt – mer högklassigt virke, mer förnybar biomassa, ett utökat skydd mot klimatförändringar, mer naturupplevelser, mer rent vatten och ren luft, mer bärplockning och mer jakt. Framtidens ekosystem måste kunna hantera en ökad miljöbelastning.

Det är självklart att vi ska hålla fast vid en hög ambitionsnivån för såväl skogsproduktion som miljömål.

Efterfrågan av skogsråvara från träindustrin, pappersbruken och kommunernas biobränslepannor måste vägas av på ett för alla tillfredsställande sätt. Skogs- och tränäringens betydelse för utvecklingen av det framtida Sverige – för omställningen till ett långsiktigt hållbart samhälle – är även fortsättningsvis ett fundament i den socialdemokratiska politiken.

Låt oss också slå fast att Sverige är en av världens främsta skogsnationer. Och låt detta vara vägledande för den fortsatta behandlingen av Sveriges mest klassiska näringsgren.

”Det bor en granjäväl i varje svensk” (Stig ”Slas” Claesson).

Skogen – en central del av både närings- och klimatpolitiken

Skog, trä, papper och bioenergi har en nyckelroll i ett samhälle som bygger på hållbar utveckling. Aldrig förr har skogsnäringen stått så tydligt i fokus för samtalen om de stora framtidsfrågorna. Fossila bränslen ska fasas ut och vi ska använda förnyelsebara råvaror, och där har skogen en viktig roll. Att ta tillvara den stora tillväxtpotential som finns i skogarna och samtidigt slå vakt om den biologiska mångfalden är en stor utmaning inom miljö- och klimatområdet. Inte minst kan skogen ersätta många oljebaserade produkter på marknaden, som till exempel konstfiber och textilier. Svenskt skogsbruk hör till de ledande i världen när det gäller att kombinera effektiv virkesproduktion med högt ställda naturvårdskrav. Skogsindustrin använder förnybara råvaror och tillverkar återvinningsbara och klimatvänliga produkter. Dessutom lagras kol i skogen och i produkterna. Skogen och dess produkter är på så sätt en del av lösningen på klimatfrågan.

Drygt halva Sveriges yta är täckt av skog. Sveriges skogsmark utgör en fjärdedel av skogsmarksarealen inom EU, vilket gör Sverige till unionens största skogsland. Skogen har:

- under århundraden varit en värdefull tillgång för vår överlevnad
- bidragit till utvecklingen av vår välfärd
- gett arbetstillfällen i såväl glesbygd som i industrisamhällen
- inneburit en stabil bas i den svenska ekonomin.

Dagens svenska skogar är nästan alla ett resultat av en framsynt och noggrann skogsvård, ända från slutet av 1800-talet och fram till i våra dagar. Den första skogsvårdslagen kom redan 1904, i syfte att säkerställa återbeskogningen och framtida tillgång till virke. Därefter har lagen skrivits om ett antal gånger, men ständigt med samma avsikt – att med omsorg verka för en långsiktig virkesförsörjning.

Grunden för en socialdemokratisk skogspolitik är principen om omsorg gentemot kommande generationer. Skogen ska vårdas och nyttjas så att vi alla, våra barn, barnbarn och barnbarnsbarn, får del av dess avkastning, samtidigt som den biologiska mångfalden behålls. Omsorgen om kommande generationer är en självklar utgångspunkt när vi nu ska möta framtidens globala och nationella klimatutmaningar. Skogen är även betydelsefull för människors möjlighet till rekreation och förbättrad hälsa. Upplevelseturismen är en växande sektor med stor ekonomisk potential.

Skogsvården måste förbättras för att ge hög och uthållig avkastning. Kraftfulla satsningar krävs för att anpassa den svenska skogspolitiken efter de effekter som dagens och framför allt morgondagens klimatförändringar innebär. Det är också viktigt att behålla balansen mellan skogspolitiken två jämställda mål – miljömålet och produktionsmålet.

En skogspolitik för framtiden kräver ett helhetsperspektiv på skogen och ett reellt erkännande av de jämställda målen. Den kräver förbättrade möjligheter för sanktionsavgifter och bättre uppföljning av frivilliga avsättningar, bättre utnyttjande av miljöanalysinstrumentet i skogsvårdslagen och bättre anpassning till ramdirektivet för vatten, för att ta några exempel.

Skogen i industrin

Den svenska skogs- och träindustrin har ett stort och odiskutabelt behov av råvara. Efterfrågan på pappersmassa och bioenergi ökar, liksom efterfrågan på sågtimmer av hög kvalitet. Skogsindustrin är av vital betydelse för svensk landsbygdsutveckling och sysselsättning genom sin lokalisering till regioner och orter där i många fall alternativ sysselsättning är begränsad eller saknas. Skogs- och träindustrin sysselsätter per definition 100 000-tals människor i Sverige.

Skogsnäringen har starka kluster i Sverige. Forskning och utveckling är starka inslag i denna klustersamverkan.

En storsatsning på byggnation i trä behövs!

Trä och träfiber är en förnybar och nationell resurs och en ökad användning av trä ska främjas genom bland annat ökat byggande i trä, och det behövs en fortsatt satsning på modernt träbyggande som ökar konkurrensen och genererar minskade koldioxidutsläpp i bygg- och bostadssektorn.

Traditionellt byggs de flesta radhus och villor i trä. Det är en förändring som kommit inte minst genom prefabricering av småhus. Även privatpersoner väljer i ökad omfattning att bygga hus i lösvirke. Det har också skett en del framgångsrika projekt där flerfamiljshus och även offentliga byggnader uppförts i trä. Men trots framgången finns fortfarande en konservativ syn på trä i byggbranchen.

Socialdemokraterna har all anledning att artikulera en trähuspolitik. Förutom att det finns både ekonomiska och klimatpolitiska incitament, så är trähusproduktion en verksamhet som i hög utsträckning är inhemsk. En stimulering av ökad trähusproduktion kommer att ge hög verkningsgrad mätt i sysselsättningstal.

Skogskötsel

Röjning är en förutsättning för ett ekonomiskt hållbart skogsbruk, det är de flesta skogsägare medvetna om. Ändå är röjningen på en del håll kraftigt eftersatt. Det akuta röjningsbehovet i Sverige uppgår till cirka fem procent av skogsmarken. Det är en fördubbling av behovet jämfört med mitten av 1990-talet. Röjningsplikt eller röjningsbidrag bör övervägas noggrant.

En eftersatt skogsvård är inte förenlig med ett skogsbruk som ska motverka och anpassas för kommande klimatförändringar. Den miljötekniska utvecklingen måste ges ett kraftfullt stöd, en förbättrad skogsteknik kan i mångt och mycket komplettera en vikande arbetskraft. En utvecklad teknik för att tillvarata och sälja röjningsrester kan också öka skogsägarnas drivkraft till att röja.

Den mekaniserade skogsvården ska dock skötas med varsamhet vad gäller till exempel kulturminnesvärden, vattendrag och renbetesområden. I detta sammanhang vill vi påminna om satsningen på gröna jobb som gav ett mervärde till såväl skogsnäringen som

besöksnäringen och det rörliga friluftslivet. Gröna jobb innebar en satsning på att de som stod långt från arbetsmarknaden kunde komma tillbaka till jobb eller studier.

Skogsbruksplaner

Införandet av skogsbruksplaner är ett utomordentligt redskap för varje skogsägare som vill ha överblick över de nödvändiga åtgärderna i den egna skogen. Skogsbruksplanerna underlättar också ett hållbart skogsbruk och bidrar till att förenkla avvägningen mellan miljö- och produktionsmålen. Det behövs utökade resurser till bland annat utbildning, rådgivning och information för den så viktiga röjningen. Tillsynen måste öka inte minst när det gäller avverkning av skog. Forskningen kring olika hyggesmetoder bör ges större utrymme.

En ökad kunskap och rådgivning när det gäller kemikalier i skogsbruket och en skärpt tillstånds- och dispensgivning för de kemiska bekämpningsmedel som används i skogsbruket och på plantskolor är en annan angelägen fråga.

Arbetsmiljösatsning

De människor som arbetar i skogen löper fyrtio gånger högre risk att dödas på sin arbetsplats jämfört med andra arbetstagare. En skogspolitik för framtiden kräver mer än en tillfällig utbildningsinsats. Det behövs rejäla satsningar på en trygg arbetsmiljö för alla som arbetar i skogen.

Ökad tillväxt och användning av skogsråvaran

En ökad tillväxt av skogen är nödvändig. Den svenska skogs- och träindustrin har stort behov av en fortsatt jämn tillgång till skogsråvara av hög kvalitet. När efterfrågan ökar skärps konkurrensen om virket. Industrins behov av råvara måste säkerställas. Genom att utveckla vidareförädlingen skapas lönsammare företag och fler arbetstillfällen. Restprodukter som grenar och rötter, bioenergigrödor samt uttjänta träprodukter bör gå till värmeverken.

Den skogliga tillväxten motverkar också klimatförändringarnas effekter genom upplagring av kol i växande skog och i skogsprodukter. Detsamma gäller för den ökande produktionen av biobränsle; också den bidrar till att minska en global uppvärmning. Ökad tillväxt innebär att skogsbruket intensifieras. Det kan i sin tur innebära ökad dikning, ökad gödsling och ökad markberedning. Redan i dag kan vi gödsla på betydligt större areal och ändå följa skogsvårdslagen. Det samma gäller för dikesrensning. Stubbrytningen får bedrivas på en begränsad yta varje år tills miljöanalysarbetet är färdigt.

Det är tveklöst så att Sverige behöver en utvecklad skogsforskning, som kan bidra till att stärka Sveriges internationella konkurrensförmåga, likväl som forskningen behöver svara på frågan hur de globala klimatförändringarna kommer att påverka svenskt skogsbruk. Ökar risken för utbrott av skadegörare?

Med anledning av ovan föreslår vi partikongressen besluta:

F89:1 att utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv intensifiera skogsbruket för att öka svensk tillväxt,

F89:2 att verka för att långsiktigt säkra råvarutillgången av trä i industrin,

F89:3 att genomföra en storsatsning på trähusproduktion för att också klara bostads- och klimatpolitiska mål samt för att få människor i arbete,

F89:4 att tydliggöra behovet av förbättrad röjning i svenska skogar,

F89:5 att verka för minskad kemikalieanvändning i det svenska skogsbruket.

Socialdemokraterna i Norrbotten

Partistyrelsens utlåtande över motionerna F90:1, F90:2, F90:3, F91:1, F91:2 (fyrverkerier)

Motion F90:1–3 (Falköpings arbetarekommun) föreslår, att det blir förbud om försäljning av pyrotekniska artiklar, fyrverkeripjäser och smällare, i Sverige till allmänheten, att försäljning av fyrverkerier till allmänheten förbjuds samt att fyrverkerier endast får handhas av särskilt utbildad personal och på särskilt anvisade platser. Motion F91:1–2 (Malmö arbetarekommun) föreslår att fyrverkerier endast får anordnas av behöriga som har utbildning och tillstånd för hantering av dessa vapen samt att det ska vara en nollvision för att inga skador ska orsakas av användandet av pyrotekniska artiklar.

EU har den 23 maj 2007 antagit ett direktiv (2007/23/EG) om utsläppande på marknaden av pyrotekniska artiklar. I korthet innebär direktivet bland annat fri rörlighet inom EU för fyrverkeriartiklar, att fyrverkeriartiklar ska delas in i fyra olika kategorier efter risk- och ljudnivå, att åldersgränser (minimivåer) kopplas till dessa kategorier (från 12 till 18 år) samt att kategori fyra bara får försälas till särskilt utbildade personer. För fyrverkerier i kategori två och tre kan medlemsstaterna besluta att förhindra försäljning av enskilda artiklar till allmänheten om det bedöms berättigat utifrån den allmänna ordningen, säkerhet eller miljöhänsyn. Medlemsstaterna ska senast den 4 januari 2010 ha infört en lagstiftning i enlighet med direktivet.

Sverige har sedan 2000 ett förbud mot fyrverkeriartiklar med huvudsakligt syfte att avge knall. Konsekvensen av EU-direktivet kan bli att vissa mindre smällare, ”ryska smällare”, som hamnar i kategori ett återigen kan säljas i Sverige. Övriga smällare som hamnar i kategori två och tre kan Sverige däremot fortsatt hålla borta från Svensk marknad. Vad gäller övriga fyrverkeriartiklar blir troligen ungefär samma artiklar som idag godkända i Sverige.

Partistyrelsen menar att ett totalt förbud mot all fyrverkeriförsäljning till allmänheten riskerar leda till en ökad illegal tillverkning och införsel av fyrverkeriprodukter vilket inte skulle öka säkerheten. Däremot måste det finnas en mycket god tillsyn av försäljning och övrig hantering av fyrverkeriartiklar. Det kan också finnas skäl att överväga om det finns ytterligare artiklar inom kategori två och tre vilka bör hållas borta från den Svenska marknaden.

Partistyrelsen föreslår kongressen besluta:

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet 90:1, F90:2, F90:3, F91:1, F91:2.

Motion F90 Falköpings arbetarekommun

Fyrverkeripjäser är vapen!

I Sverige är det förbud mot att inneha vapen och bära knivar. Fyrverkeripjäser är också vapen som årligen gör skada på människor och egendom. Flera hundra skadas varje år av fyrverkerier och måste söka akut läkarvård, många får skador för livet och det inträffar även dödsfall. Skador på egendom genom bränder orsakar även personligt lidande och stora kostnader för samhället och även för dem som drabbas.

Att det som nu är tillåtet att försälja och använda vapen till alla som är över 18 år och

som inte har kunskap om vilken skada som fyrverkeripjäser kan orsaka kan inte vara rätt i ett samhälle som värnar om allas trygghet. I en rad länder är det förbud att sälja pyrotekniska artiklar till allmänheten. Det får i dessa länder endast förekomma fyrverkerier anordnade av dem som har speciella tillstånd och endast vid högtider eller speciella tillfällen.

Fyrverkerier bidrar även till miljöförstöring och skrämmar djuren i vår närhet. Vi ska även tänka på våra husdjur som varje år med fasa upplever dessa så kallade nöjen med fyrverkerier.

Vi vill att socialdemokratiska partiet ska verka för:

F90:1 att det blir förbud mot försäljning av pyrotekniska artiklar, fyrverkeripjäser och smällare, i Sverige till allmänheten,

F90:2 att fyrverkerier endast får anordnas av behöriga som har utbildning och tillstånd för hantering av dessa vapen,

F90:3 att det ska vara en nollvision för att inga skador ska orsakas av användandet av pyrotekniska artiklar.

Ing-Britt och Bo Berg

Falköpings arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Motion F91 Malmö arbetarekommun

Fyrverkerier

Inför varje nyår drabbas vår miljö av fyrverkerier. Fyrverkerirök lägger sig i luften som ett brett tjockt band över bostadsområden, buskar, träd, människor och djurlivet. Krutröken hänger i luften, luktar krut och är ohälsosamt att andas in. Därför är det inte bra för personer med bronkit, astma eller dåliga lungor.

Vi behöver värna om fåglarna och djurlivet – vart ska dessa ta vägen då man smäller fyrverkerier? Det gäller även våra husdjur som hundar, katter och andra djur. Hela miljön påverkas negativt av fyrverkerier.

I dag försöker man begränsa fyrverkerierna genom särskilda regler för tillverkning, försäljning och användande. Dessa regler är inte tillräckliga utan bör ändras så att fyrverkerier endast får användas av särskilt utbildade personer och på särskilt anvisade platser.

Jag yrkar därför:

F91:1 att försäljning av fyrverkerier till allmänheten förbjuds,

F91:2 att fyrverkerier endast får handhas av särskilt utbildad personal och på särskilt anvisade platser.

Irene Shane Centrums socialdemokratiska förening, Malmö

Malmö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

Klimatpolitik från hot till möjligheter

- Klimatpolitik
- Bostäder och infrastruktur
- Energi
- Miljö och märkning

socialdemokraterna.se



**JOBB
KONGRESSEN**
28 okt–1 nov 2009