

# B

# BRA KOMMUNIKATIONER



# Innehållsförteckning

<b>BRA KOMMUNIKATIONER.....</b>	<b>3</b>
UB1 Utlåtande infrastruktur.....	3
UB2 Utlåtande IT .....	92
UB3 Utlåtande trafik .....	119

# BRA KOMMUNIKATIONER

Partistyrelsens utlåtande över motionerna B1:1, B2:1, B2:2, B2:3, B2:4, B2:6, B3:1, B3:2, B3:3, B4:1, B4:2, B5:1, B6:1, B7:1, B8:1, B9:1, B10:1, B11:1, B12:1, B13:1, B14:1, B15:1, B15:3, B16:1, B17:1, B17:2, B17:3, B18:1, B18:2, B19:1, B19:2, B20:1, B20:2, B20:3, B20:4, B20:5, B20:6, B21:1, B22:1, B22:2, B23:1, B24:2, B24:3, B25:1, B26:1, B26:2, B26:3, B26:4, B26:5, B26:6, B26:7, B26:8, B26:9, B27:1, B27:2, B27:3, B28:1, B28:2, B29:1, B29:2, B29:3, B29:4, B29:5, B30:1, B30:2, B31:1, B31:2, B32:1, B32:2, B32:3, B32:4, B32:5, B33:1, B33:2, B34:1, B35:1, B35:2, B35:3, B35:4, B36:1, B36:2, B36:3, B36:4, B37:1, B38:1, B39:1, B39:2, B40:1, B40:2, B41:3, B41:4, B41:5, B42:1, B43:1, B44:1, B45:1, B46:1, B47:1, B47:2, B47:3, B48:1, B48:2, B49:1, B50:1, B51:1, B52:1, B53:1, B53:2, B53:3, B53:4, B53:5, B53:6, B54:1, B55:1, B55:2, B55:3, B55:4, B55:5, B55:6, B56:1, B57:1, B58:1, B59:1, B59:2, B60:1, B60:2, B60:3, B61:1, B61:2, B62:1, B63:1, B63:2, B63:3, F54:3, F89:3, G21:4, G21:5, G92:4, G92:5, G101:5, I171:5

## UB1 Utlåtande infrastruktur

I ett exportberoende land som Sverige, med långa avstånd, är väl fungerande transporter en förutsättning för jobb och välfärd. En politik för hållbara transporter och infrastruktur är viktig för att nå våra klimatmål. För full sysselsättning och en starkare ekonomi krävs väl fungerande persontransporter, godstransporter för exportindustrin och väl fungerande arbetspendling. Ett transportsystem som präglas av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet är grunden i en socialdemokratisk trafikpolitik.

Sverige har nära 8 procents arbetslöshet samtidigt som många företag har svårt att rekrytera kvalificerad arbetskraft. Genomtänkta investeringar i infrastruktur framstår som angelägna både för att höja sysselsättningen och skapa förutsättningar för större, bättre fungerande arbetsmarknadsregioner och för att främja industrins godstransporter. Gruv- och basnäringarnas ökade betydelse skapar ytterligare behov av godstransporter på väg och järnväg i olika delar av landet. Görs inte genomtänkta investeringar i kombination med förbättrat underhåll riskeras många arbetstillfällen och viktiga exportinkomster.

Även klimatutmaningen ställer krav på förändringar av transportsystemet. Ska klimatutsläppen och oljeberoendet minska krävs kommersialisering av ny teknik för ökad energieffektivitet och alternativa bränslen i alla typer av fordon. Samtidigt måste andelen kollektivtrafikresenärer öka. Även åtgärder som minskar luftföroreningar och buller är angelägna.

Sjöfarten har stor utvecklingspotential. Sjöfarten är betydelsefull för ett exportland som Sverige. Infrastrukturen i anslutning till de stora hamnarna är viktig. Sjöfarten har nu möjlighet till att utvecklas till

ett betydligt mera hållbart transportsätt tack vare ett ökat fokus på den internationella nivån för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan. För att skapa bättre konkurrensneutralitet med andra EU-länders sjöfart ska en tonnageskatt införas för sjöfarten.

Sverige är ett land med stora avstånd där flyget har en viktig uppgift att fylla. Klimatutmaningarna ställer krav på fortsatt omställning av flyget som transportsystem.

I dag finns stora brister i det svenska transportsystemet. Trafikverkets kapacitetsutredning visar att transportsystemet i flera delar av landet slagit i sitt kapacitetstak och mot år 2025 kommer situationen att bli ännu allvarligare. Särskilt allvarlig är situationen på de stora persontrafik- och godsstråken för järnvägen men även på vägsidan kommer kapacitetsbrister att uppstå. Det är tydligt att järnvägssystemet har stora behov av nyinvesteringar. Detta upplever arbetspendlare och godstransportörer dagligen. Det är tydligt att transportsystemet i Sverige är i behov av såväl ökad kapacitet som ökad kvalitet. En väl fungerande politik för transporter och infrastruktur är viktig för att nå våra högt ställda målsättningar när det gäller sysselsättning och klimat.

Ny järnväg ska byggas mellan Järna-Linköping, den så kallade Ostlänken, och mellan Göteborg och Borås. Men vi vill göra mycket mer. I Socialdemokraternas infrastrukturmotion i riksdagen från november 2012 föreslås flera steg på vägen mot viktiga infrastruktursatsningar.

De järnvägar som projekterats som höghastighetsjärnvägar ska självklart också byggas som höghastighetsjärnvägar anpassade för en hastighet på 320km/h. Detta är det mest kostnadseffektiva och framtidssäkra teknikvalet. Liknande tågssystem har funnits i Japan sedan 60-talet, i Frankrike sedan tidigt 80-tal och i Tyskland sedan tidigt 90-tal. Det är särskilt angeläget att ett svenskt höghastighetssystem kan ansluta till Danmark och vidare ner mot Tyskland då Fehrman Bält-förbindelsen blir klar kring år 2021.

Socialdemokraternas prioritering i infrastrukturpolitiken är att börja med de mest angelägna projekten där kapacitetsbristerna är som störst, både för persontrafiken och för godstrafiken. I den socialdemokratiska infrastrukturmotionen har de mest angelägna projekten i Trafikverkets kapacitetsutredning valts ut, liksom de prioriteringar som näringslivet har gjort för att förbättra de tre viktigaste godsstråken. Tydliga prioriteringar har även gjorts utifrån de infrastrukturprojekt som partiets regioner och riksdagsgruppen sett som allra mest angelägna. I Socialdemokraternas infrastrukturmotion 2012 anslår riksdagsgruppen totalt 46 miljarder mer än den borgerliga regeringen mellan 2014 och 2025 till infrastruktur. Det handlar främst om nybyggnation av järnväg men även ökade anslag till drift och underhåll av järnväg och klara förbättringar av vägnätet.

Som övergripande regel ska nationell infrastruktur finansieras med anslag. Infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov på samhällsekonomiskt rationell grund, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. Där det finns tydliga ekonomiska nyttor genom exempelvis exploateringsintäkter kan en väl reglerad medfinansiering vara ett komplement till anslagsfinansieringen.

Trängselskatt är möjligt att använda både som finansieringskälla och som ett effektivt styrmedel för att minska trängsel och klimat- och miljöpåverkan.

Vi anser att regionerna ska få betydande bestämmanderätt över trängselskattens utformning och intäkter. I väl avgränsade projekt kan lån i Riksgäldskontoret utgöra en del av finansieringslösningen. Offentlig-privat samverkan i form av extern lånefinansiering har uppenbara nackdelar, exemplet Arlandabanan visar tydligt på detta. Däremot kan statliga projektbolag som bland annat användes för byggnationen av Öresundsbron och Botniabanan vara en intressant lösning. Partistyrelsen är även positiv till avgiftsfinansiering i vissa fall. Ett projekt som är särskilt lämpat för avgiftsfinansiering är en framtida andra Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Partistyrelsen motsätter sig heller inte avgiftsfinansiering av vissa andra projekt.

## Kollektivtrafik

De senaste åren har det blivit allt tydligare att den svenska järnvägen lider av stora problem. Eftersatt underhåll och bristande nyinvesteringar under en längre tid har gjort att driftsäkerheten och punktligheten försämrats kraftigt. Även brist på samordning mellan järnvägssystemets olika aktörer har bidragit till problemen. Här är det tydligt att avregleringen av järnvägsmarknaden inte alls fungerat som det var tänkt. Regeringen vill inte se järnvägens problem och har inte heller kommit med några förslag på åtgärder för att järnvägsunderhållet ska kunna organiseras på ett sätt som ger en tillförlitligare järnväg. Vi socialdemokrater har även i vår budgetmotion i riksdagen för 2013 valt att anslå 400 miljoner extra till drift och underhåll av järnvägen. I Socialdemokraternas infrastrukturmotion i riksdagen föreslås att detta anslag permanentas fram till 2025. Därmed skulle järnvägssystemet åter kunna fungera för den kapacitet det en gång konstruerades för.

Som det fungerar i dag måste Trafikverket många gånger tillkalla entreprenörer och underentreprenörer för enkla men akuta reparationer i det avhjälpande underhållet. Risken är att denna ordning med ett uppsplittrat underhåll har lett till ett ineffektivt underhåll med ökade kostnader och en sämre information om järnvägens kvalitet. Säkerhetsriskerna med det uppsplittrade underhållet har visat sig upprepade gånger. Sverige är närmast unikt i det att banhållaren inte själv inspekterar banans status. Enligt partistyrelsens mening är det centralt att banhållaren, Trafikverket, själv genomför säkerhets- och underhållsbesiktning av järnvägen för att så tidigt som möjligt upptäcka tekniska fel och brister som kan leda till säkerhetsrisker och driftsavbrott.

Partistyrelsen tror inte att det är önskvärt att helt återreglera allt underhåll. Istället handlar det om att blicka framåt och hitta en modell som gör att Trafikverket kan ta ett mer samlat grepp om underhållet. Vi vill se bättre sammanhållna och strategiskt avgränsade underhållsregioner, bland annat för att undvika att entreprenörer måste lyfta snöplogen när de kör över en annan entreprenörs område. Det finns även anledning att pröva framkomlighetsbaserade underhållskontrakt för att premiera långsiktigt förebyggande underhåll. Utvecklingen i Sverige mot en mer avreglerad järnvägssektor har skett tidigare än i många andra jämförbara länder. Sverige har världens mest fragmentariserade järnvägssystem, men vi har inte världens

bäst fungerande järnväg. I riksdagen har vi nu fått majoritet för att en utredning ska se över hela den svenska järnvägens organisation. Detta är ett viktigt steg mot ökad kunskap vad som behöver göras för ett bättre fungerande järnvägssystem.

I dag vill allt fler företag köra gods på tåg. Godstrafiken lider precis som persontrafiken av bristande kvalitet och punktlighet. Även här är kapacitetsbristen tydlig. Det är särskilt tydligt för gruv- och basindustrin. I ett exportland som Sverige behövs fungerande godstransporter på järnväg. Det avlastar vägarna och gynnar klimatet. För att främja effektiv samverkan mellan lastbilstransporter och tåg är det mycket viktigt att den så kallade kombitrafiken utvecklas.

Redan i dag är kapaciteten på Öresundsbron ansträngd. När Fehrman Bält-förbindelsen står klar kring 2021 kommer Köpenhamn-Malmöregionen att byggas samman med Hamburg-Bremen, en av Europas mest dynamiska regioner. Då är det viktigt att vi från svensk och dansk sida ser till att fortsätta utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen så att även nordvästra Skåne kan dra nytta av det förstörade arbetsmarknadsområdet. Då är en andra Öresundsförbindelse, mellan Helsingborg och Helsingör, nödvändig. Partistyrelsen vill upprätta en nationell strategi för Öresundsregionens utveckling där exempelvis framtida prioriteringar på infrastrukturuområdet beaktas.

Även relationerna på transportområdet mellan våra andra Nordiska grannländer Norge och Finland är mycket viktig. Fortfarande återstår otidsenliga särregler som försvårar för gränsöverskridande trafik. Det handlar bland annat om den Botniska korridoren, att förbättra den gränsöverskridande trafiken på Malmbanan mellan Kiruna och Narvik samt att stärka transportförbindelserna mellan Stockholm och Oslo.

Gränsöverskridande TEN-T-projekt som kan delfinansieras av EU är strategiskt viktigt för jobben och utvecklingen i Sverige och hela Europa. Partistyrelsen anser det vara viktigt att ta tillvara på de möjligheter som TEN-T ger. I EU-arbetet är det mycket viktigt att i TEN-T-sammanhang värna projekt som stärker svensk konkurrenskraft och främjar sysselsättningen. Det finns även anledning att öka det nordiska samarbetet för TEN-T projekt. Det är viktigt att projekten inte bara stannar vid projektstadiet utan att de också genomförs.

När det gäller Gotlandstrafiken så är ett nytt avtal på gång. Det är i dagsläget oklart hur det kommer att utformas. Partistyrelsen anser dock att avtalet är av största vikt för Gotlands utveckling. Det är viktigt att färjetrafiken omfattas av ett långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart avtal. Gotlandstrafiken måste ses som en del av det nationella trafiksystemet och skall inte ges sämre villkor än övriga landet. Det är viktigt att persontrafiken, gotländska näringen och företagen på Gotland ges rättvisa och konkurrenskraftiga villkor när det gäller prisbild och överfartstid. Dagen bastrafik bör utgöra grunden för kommande avtalsperiod.

Väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. Kollektivtrafiken har mycket viktig roll för att minska både transportsektorns klimatpåverkan och

minska trängsel, luftföreningar och buller i storstadsregionerna. I dag är det en klar majoritet kvinnor som nyttjar kollektivtrafiken. Satsningar på kollektivtrafik gynnar kvinnors resande samtidigt är det viktigt att betydligt fler män väljer att resa med kollektivtrafiken.

Det är särskilt angeläget att bygga ut kollektivtrafiken i och runt våra storstäder, exempelvis spårvagns- och tunnelbanan i Stockholm och den storregionala järnvägstrafiken. Aktuella befolkningsprognoser visar att storstadsregionerna växer kraftigt och bara i Stockholmsregionen spås en befolkningsökning fram till år 2030 på mellan 300 000 och 600 000 personer. För att klara den starka befolkningsstillväxten krävs, utöver planerade investeringar, ytterligare satsningar på kapacitetstark kollektivtrafik. En utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm och av regionala tågssystem skulle även innebära möjligheter att kraftigt öka nybyggnationen av bostäder. Motsvarande behov finns också i landets övriga storstadsregioner. Staten har en tydlig roll i finansieringen av stora kollektivtrafiklösningar i landet för att öka kollektivtrafikresandet.

För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och kvalitet. Det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt. Det ska alltid vara första klass i kollektivtrafiken. Även med relativt enkla och snabba åtgärder går det att öka kollektivtrafikens attraktionskraft. Exempel på åtgärder är förbättrad städning av fordon och stationer, bättre reseinformation, bättre hållplatser och ökade möjligheter för digital uppkoppling. Biljettsystemen måste vara lättanvända och partistyrelsen anser att det finns stora fördelar om reseinformation och biljettsystem kan samordnas mellan exempelvis nationell tågtrafik och regional och lokal kollektivtrafik.

Ett kostnadseffektivt sätt att kraftigt öka kollektivtrafikens kapacitet är så kallade BRT-system. Det bygger på busslinjer med ledbussar som har täta avgångar och oftast egna körfält. BRT-system kan färdigställas relativt snabbt och kostnadseffektivt jämfört med spårvägar. Även längre pendel- och regionaltåg med anpassade perronger kan bidra till att öka kollektivtrafikens kapacitet.

I dag finns mycket att förbättra när det gäller upphandlingen av kollektivtrafik. Det förekommer att dåligt underhållna bussar i kollektivtrafiken beläggs med körförbud efter polisens kontroller. Fordon i dåligt skick är varken bra för reseupplevelsen, miljön eller trafiksäkerheten. Upphandlingen av kollektivtrafik måste ske med kvalitet, miljö och arbetsvillkor i centrum. Det billigaste anbudet har många gånger visat sig bli dyrt och dåligt i längden.

Partistyrelsen ser kollektivtrafiken som mycket strategisk för innovationsupphandling. Det kan handla om särskilt energieffektiva tåg med hög passagerarkapacitet, eldrivna stadsbussar som kan snabbbladdas eller ny teknik för energieffektiva region- och långfärdsbussar som kan drivas med alternativa bränslen.

Även priset har naturligtvis betydelse för viljan att åka kollektivt. Partistyrelsen anser dock inte att staten ska reglera prissättningen för kollektivtrafik eller vilka åldersgrupper som ska resa gratis, utan det måste vara en lokal fråga att besluta över.

## Miljövänliga transporter

Klimatutmaningen ställer stora krav på transportsystemet. I Sverige stod inrikes transporter för 31 procent av klimatutsläppen år 2010. Sedan 1990 har klimatutsläppen från inrikestransporter ökat med 7 procent. Med utrikes flyg och sjöfart i trafik till och från Sverige inräknat blir ökningen 30 procent. Lastbilstranstrafiken har ökat sina koldioxidutsläpp med 44 procent sedan 1990.

För att klara klimatmålen måste transportsektorns utsläpp minska kraftigt. Samtidigt måste vi värna såväl exportindustrins möjligheter till väl fungerande godstransporter som människors möjligheter att arbetspendla och resa på fritiden.

Ska klimatutsläppen och oljeberoendet minska krävs kommersialisering av ny teknik för ökad energieffektivitet och alternativa bränslen i alla typer av fordon. Det arbete som pågått i Sverige i över tio år med att få in mer alternativa bränslen i transportsektorn måste fortsätta. I dag tappar tyvärr de förnybara bränslena mark. På sikt måste fossila bränslen ersättas helt. Partistyrelsen vill dock särskilt betona lösningar för energieffektivitet i kombination med alternativa bränslen. Den biomassa som finns för biobränsle är en begränsad resurs – precis som oljan.

EU har redan lagstiftning för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar. Nu studeras förutsättningarna för en lagstiftning för tunga lastbilar och bussar. Ett logiskt steg vore att successivt utöka lagstiftningen ytterligare till arbetsmaskiner och marin- och industrimotorer.

Även fortsatta åtgärder som minskar luftföroreningar och buller är angelägna. Det handlar om ytterligare förbättringar av olika fordons avgasrening, men även möjliga förbättringar i trafikmiljön som tystare vägbeläggning och bullerplank. Förbättrad trafikinformation via intelligenta transportsystem, ITS, och ökad kontroll av hastighetsefterlevnaden kan också minska vägtrafikens miljöpåverkan. Tåget måste bli ett bra alternativ till inrikesflyget och bilen. Andelen kollektivtrafikresenärer i storstäderna måste öka.

Vi socialdemokrater vill införa en avståndsbaserad vägslitageavgift för den tunga lastbilstrafiken. En sådan avgift finns i dag i Europas starkaste ekonomi - Tyskland - och i fem andra länder. Ytterligare sex länder kommer att införa avgifter. Frankrike börjar sommaren 2013, Danmark 2015. Det lösa samarbete som kallas Eurovignette möter nu en osäker framtid då allt fler länder lämnar Eurovignettesamarbetet och skapar egna system.

I dag betalar svenska åkare avståndsbaserade avgifter när de kör i Tyskland eller Polen. Tyska och polska åkare betalar i bästa fall en marginell Eurovignetteavgift i Sverige. Betalningsviljan är låg och det är lätt att ignorera Eurovignettebetalningen.

Undersökningar visar att 4 av 10 lastbilar på de svenska Europavägarna är utlandsregistrerade. Vägslitageavgiften kan tillsammans med ökad kontroll av regelefterlevnaden i åkerinäringen skapa en ökad konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkare och samtidigt främja den seriösa åkerinäringen.



Avgiften beräknas ge fyra miljarder per år i intäkter. Socialdemokraterna väljer att finansiera omfattande investeringar i ny kapacitet på järnväg för både gods- och passagerartrafik men även särskilda bärighetsförbättringar och tjälsäkringar av vägar. Detta är infrastrukturinvesteringar som starkt främjar exportindustrins transporter. Forskning från Skogsforsk visar att skogsindustrin förlorar närmare 600 miljoner kronor per år på grund av bristande vägunderhåll. Prognoserna i Trafikverkets kapacitetsutredning visar på starkt ökande transportbehov de kommande årtiondena. Lastbilstrafiken kommer troligtvis inte att kunna minska nämnvärt och behovet av väl fungerande person- och godstransporter på järnväg kommer att öka kraftigt.

Vägslitageavgiften kan däremot leda till optimering av rutter, bättre fyllnadsgrad och ett ökat fokus på att köra bränslesnålt. På så vis kan lastbilstrafikens klimat- och miljöpåverkan minska. Självklart krävs även åtgärder på fordonssidan med lösningar för energieffektivare fordon och alternativa bränslen. Partistyrelsen ser positivt på de försök som nu genomförs med längre fordonskombinationer.

Runt om i Europa, såväl i det befintliga tyska systemet som i de kommande franska och danska systemen, är avgiften satt efter lastbilens miljöklass, så kallad Euroklass. Ju nyare lastbil och högre Euroklass, desto lägre avgift. Detta har gjort det olönsamt att köra med äldre, mer miljöfarliga lastbilar. Det finns en klar risk att svenska vägar kommer att trafikeras av Europas äldsta lastbilar när allt fler länder i Europa inför avgifter. Det skulle varken gynna trafiksäkerheten eller miljön. Danska åkare kommer med stor sannolikhet att sätta sina äldsta och miljömässigt sämsta lastbilar i trafik på Sverige då det med den nya avgiften i Danmark blir för dyrt att köra dem på hemmaplan. Partistyrelsen anser även att det system vi föreslagit i Sverige ska vara differentierat efter lastbilens Euroklass. Ytterligare differentieringar kan tillkomma för att främja hybridfordon och lastbilar som kan köras på alternativt bränsle. Även lastbilar med fler än två axlar kan främjas då de sliter mindre på vägarna.

Sjöfartens klimat- och miljöpåverkan är omfattande. Starka initiativ på global nivå och EU-nivå är nödvändiga för att minska sjöfartens utsläpp. Partistyrelsen ser mycket positivt på det arbetet som pågår på internationell nivå med energiklassning och fartyg och framtagande av någon form av utsläppshandel för sjöfarten.

När det gäller de svavelregler som införs för sjöfarten i Östersjön och Nordsjön från 2015 kan partistyrelsen konstatera att den moderatledda regeringen inte arbetade för konkurrensneutraliteten mellan hamnar i norra Europa och södra Europa när reglerna utformades. Det hade varit rimligt att samma krav på svavelutsläpp skulle gälla i hela Europa eller rentav globalt. Besluten är nu sedan länge tagna i FN:s sjöfartsorganisation IMO och EU. Nu måste omställningen till de nya kraven kombineras med satsningar på utveckling av ny reningsteknik och distribution av nya mer miljöanpassade bränslen. Partistyrelsen anser att det är en farlig utveckling om det ställs krav på att miljölagstiftning ska brytas upp efter det att den är beslutad. Vi svenska socialdemokrater har en lång tradition att vara pådrivande i miljöfrågor både i EU och FN.

Rent generellt finns det anledning till oro för den kraftiga höjning av banavgifterna för godstrafiken på järnväg som regeringen gjort. Detta utan att kapaciteten för godstrafiken har byggts ut i motsvarande takt. Vi socialdemokrater motsätter oss regeringens omfattande höjningar av banavgifterna innan vägslitageavgiften för lastbilstrafiken är genomförd och punktligheten och kapaciteten för godstransporter på järnväg förbättrats kraftigt.

Cykeln blir ett allt viktigare transportmedel när omställningen mot ett grönare samhälle nu sker. På kortare reor både för arbetspendling och för resor på fritiden är cykeln ett bra komplement. Folkhälsofördelarna med ökad cykling är betydande. Det är viktigt att i infrastrukturplaneringen, särskilt i stadsmiljö, underlätta för människor att resa klimatsmart. Vid stadsplaneringen ska hänsyn tas till att man kan cykla snabbt, bekvämt och säkert så att varken cyklisten eller andra trafikanter utsätts för onödiga risker. Partistyrelsen ser det dock inte som möjligt att ha exakt likvärdiga standarder ska gälla för vägunderhåll och stadsplanering mellan biltrafik och cykeltrafik. Cykeln får primärt ses som ett viktigt komplement till andra transportslag och det är realistiskt att planera för att den i stor omfattning ska kunna ersätta andra transportmedel.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

att bifalla motionerna B1:1, B2:1, B2:2, B2:4, B3:3, B17:1, B17:2, B17:3, B18:1, B20:5, B20:6, B26:7, B26:8, B27:1, B27:2, B27:3, B29:3, B29:5, B32:2, B32:5, B35:3, B35:4, B41:3, B41:5, B47:1, B53:1, B54:1, B55:6, B61:1, B61:2, B63:1, B63:3, F89:3, G101:5

B1:1 (Lidingö arbetarekommun - enskild) att partiet alltmer målmedvetet verkar för att utveckla politik som syftar till social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet

B2:1 (Norrbottens partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt) att verka för att kraftigt öka nyinvesteringarna till transportinfrastrukturen i statsbudgeten

B2:2 (Norrbottens partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt) att verka för att kraftigt öka underhåll av transportinfrastrukturen i statsbudgeten

B2:4 (Norrbottens partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt) att verka för att ansvaret för underhåll av vägar och järnvägar tydliggörs och effektiviseras

B3:3 (Dalarnas partidistrikt) att skatter och avgifter ses över så att miljövänliga alternativ inte blir orättvist belastade av dessa avgifter

B17:1 (Uppsala arbetarekommun) att lagstiftning för utsläpp på fordonsnivå införs för arbetsmaskiner

B17:2 (Uppsala arbetarekommun) att relevanta myndigheter aktivt ska verka för att med olika styrmedel minska sektorns fossilbränsleberoende

B17:3 (Uppsala arbetarekommun) att forskning som bidrar till att minska arbetsmaskinernas miljöpåverkan stöds

B18:1 (Uppsala arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för en utfasning av bensin och diesel som fordonsbränsle och en infasning av elektricitet och biodrivmedel i dess ställe

B20:5 (Kungsbacka arbetarekommun) att betalningssystemen inom persontrafikområdet skall syfta till enkelhet för resenären och på sikt eventuellt bli likformiga över hela landet

B20:6 (Kungsbacka arbetarekommun) att systemen för reseplanering, biljettinköp samt för trafikinformation i allmänhet får en utformning som underlättar för resenären före och under resan

B26:7 (Stockholms partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt, Södermanlands partidistrikt, Uppsala läns partidistrikt, Västmanlands partidistrikt, Örebro läns partidistrikt, Östergötlands partidistrikt) att alla kommuner eller landsting/regioner ges rätt att införa trängselavgifter och att själva disponera hur dessa intäkter används

B26:8 (Stockholms partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt, Södermanlands partidistrikt, Uppsala läns partidistrikt, Västmanlands partidistrikt, Örebro läns partidistrikt, Östergötlands partidistrikt) att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad

B27:1 (Helsingborgs arbetarekommun) att planeringen av gränsöverskridande infrastruktursatsningar som kan finansieras med brukaravgifter ska ges högsta prioritet i syfte att stimulera tillväxt, jobb och ett mer hållbart transportsystem

B27:2 (Helsingborgs arbetarekommun) att Sverige bör involvera övriga nordiska länder i planeringen av en ny Öresundsförbindelse i syfte att ytterligare knyta samman de nordiska ländernas transportsystem och förbättra förbindelserna till kontinenten

B27:3 (Helsingborgs arbetarekommun) att en ny förbindelse över Öresund måste omfatta både gods- och persontrafik för att skapa ett stabilare samt mer tillförlitligt och hållbart transportsystem

B29:3 (Sundsvalls arbetarekommun) att enskilda kommuners och/eller regioners förmåga till förskottering eller medfinansiering inte ska avgöra ett projekts genomförande

B29:5 (Sundsvalls arbetarekommun) att anslaget för tjälsäkring återinförs inom väganslaget för att balansera de skillnader som föreligger i klimat- och geologiska förutsättningar

B32:2 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att enskilda kommuners och regioners betalnings- eller förskotteringsförmåga inte ska vara avgörande för ett projekts genomförande

B32:5 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att ett samordningsperspektiv på olika åtgärder utefter ett transportstråk bör styra de upprustningar och nyinvesteringar av infrastrukturen som måste genomföras, så att hela transportkedjan kan nyttjas på ett samhällsekonomiskt rimligt sätt

B35:3 (Växjö arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för en utbyggnad av kollektivtrafiken

B35:4 (Växjö arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för att all kollektivtrafik ska drivas med förnyelsebar energi

B41:3 (Örebro arbetarekommun - enskild) att Socialdemokraterna verka för att Plan- och bygglagen föreskriver gröna resplaner för större arbetsplatser, offentliga verksamheter och transportintensiv verksamhet som handel

B41:5 (Örebro arbetarekommun - enskild) att Socialdemokraterna tar ställning för en fordonsbeskattningsmodell där de fordon som använder mycket bränsle beskattas och att intäkterna subventionerar skatten på bränslesnåla fordon

B47:1 (Lunds arbetarekommun) att en omfattande upprustning och utbyggnad av det svenska järnvägsnätet under den närmaste 10-årsperioden genomförs

B53:1 (Kalmar läns partidistrikt) att skapa en långsiktig utveckling av banorna i landet för att utveckla järnvägstrafiken och godstrafiken. Det kräver investeringar både kortsiktigt och på mer lång sikt

B54:1 (Ängelholms arbetarekommun) att partikongressen beslutar att partiet ska arbeta för att göra Sveriges infrastruktur till en av de klimatsmartaste i Europa på land, till sjöss och i luften

B55:6 (Huddinge arbetarekommun) att regionerna ges större inflytande över intäkter från trängselskatt

B61:1 (Sollentuna arbetarekommun) att stimulera att större andel av varutransporterna, såväl inrikes som transit, sker på järnväg

B61:2 (Sollentuna arbetarekommun) att Sverige bidrar till att stimulera och utveckla innovationer av rullande material och annan teknik på järnväg

B63:1 (Malmö arbetarekommun) att Socialdemokraterna arbetar för en nationell strategi för Öresundsregionens utveckling

B63:3 (Malmö arbetarekommun) att behovet av ytterligare förbindelser över Öresund beaktas i den kommande infrastrukturplaneringen

F89:3 (Trollhättans arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för en utbyggd kollektivtrafik som inkluderar segregerade områden i samhället

G101:5 (Falun arbetarekommun) att satsa på ökad kollektivtrafik och därmed verka för att minska bilismen

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet: B2:3, B2:6, B3:2, B4:2, B5:1, B6:1, B7:1, B8:1, B9:1, B10:1, B11:1, B12:1, B13:1, B14:1, B15:1, B16:1, B19:1, B19:2, B20:1, B20:3, B20:4, B21:1, B22:1, B22:2, B23:1, B24:3, B25:1, B26:1, B26:2, B26:3, B26:5, B26:6, B26:9, B28:1, B28:2, B29:1, B29:2, B29:4, B30:1, B31:1, B31:2, B32:1, B32:4, B35:2, B36:2, B36:3, B36:4, B37:1, B38:1, B39:1, B41:4, B45:1, B46:1, B47:2, B47:3, B48:1, B49:1, B50:1, B51:1, B52:1, B53:2, B53:3, B55:1, B55:2, B55:5, B59:1, B59:2, B60:1, B60:2, B60:3, B62:1, B63:2, F54:3, I171:5

B2:3 (Norrbottens partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt) att verka för att i statsbudgeten prioritera infrastruktursatsningar som binder ihop större arbetsmarknadsregioner och sammanlänkar regioner med varandra

B2:6 (Norrbottens partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt) att utreda vilja strategiska infrastrukturprojekt i landet som lämpar sig för statlig lånefinansiering

B3:2 (Dalarnas partidistrikt) att en stor nationell översyn av behovet av reinvesteringar och nyinvesteringar görs

B4:2 (Borlänge arbetarekommun) att en stor nationell översyn av behovet av reinvesteringar och nyinvesteringar görs

B5:1 (Göteborgs partidistrikt) att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

B6:1 (Marks arbetarekommun) att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

B7:1 (Borås arbetarekommun) att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

B8:1 (Ulricehamns arbetarekommun) att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

B9:1 (Bollebygds arbetarekommun) att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

B10:1 (Tranemo arbetarekommun) att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

B11:1 (Svenljunga arbetarekommun) att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

B12:1 (Jönköpings arbetarekommun) att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

B13:1 (Söderhamns arbetarekommun) att ett dubbelspår mellan Gävle och Härnösand byggs

B14:1 (Värnamo arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för en samordning av cykelleder ur en nationell Infrastruktursatsning

B15:1 (Kristianstads arbetarekommun) att kompletteringstrafik i form av samordning mellan alla anordnare av offentliga resor, byggs ut över hela landet

B16:1 (Sundsvalls arbetarekommun) att partikongressen ställer sig bakom kravet att det byggs ett dubbelspår på sträckan Härnösand-Gävle på Ostkustbanan

B19:1 (Jönköpings läns partidistrikt) att rusta upp befintligt järnvägsnät genom mötesspår, fjärrblockering och elektrifiering

B19:2 (Jönköpings läns partidistrikt) att bygga en modern järnvägsinfrastruktur med spår som klarar hastigheter över 300 km/h, som knyter ihop landets tre storstäder med knutpunkt i Jönköping

B20:1 (Kungsbacka arbetarekommun) att finansieringsalternativen för infrastrukturinvesteringar skall ha en hållbar, styrbar och kontrollerbar utformning

B20:3 (Kungsbacka arbetarekommun) att beräkningsmodellerna för lokala och regionala medfinansieringar förbättras där nyttoeffekterna för inblandade parter blir huvudbasen

B20:4 (Kungsbacka arbetarekommun) att den fria konkurrensen på järnvägen inom persontrafikområdet ur samhällelig nyttopunkt får en stramare utformning

B21:1 (Vallentuna arbetarekommun) att verka i enlighet med motionens intentioner

B22:1 (Karlskrona arbetarekommun) att Socialdemokraterna ska arbeta för en fullständig dubbelspårsutbyggnad på hela Blekinge kustbana

B22:2 (Karlskrona arbetarekommun) att Socialdemokraterna ska arbeta för ett utbyggt elkraftssystem kopplat till Blekinge kustbana

B23:1 (Smedjebackens arbetarekommun) att ytterligare medel och resurser avsätts för en utbyggnad, upprustning och modernisering av järnvägskapaciteten

B24:3 (Malmö arbetarekommun) att cyklisternas säkerhet i trafiken särskilt beaktas i all framtida utbyggnad av trafikleder

B25:1 (Kristianstads arbetarekommun) att socialdemokratiska partiet utreder hur vi bygger upp en logistik baserad på järnvägsterminaler i hela landet med medföljande tidsplan

B26:1 (Stockholms partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt, Södermanlands partidistrikt, Uppsala läns partidistrikt, Västmanlands partidistrikt, Örebro läns partidistrikt, Östergötlands partidistrikt) att det görs en stor satsning på att bygga ut kapaciteten i järnvägssystem i enlighet med motionens intentioner

B26:2 (Stockholms partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt, Södermanlands partidistrikt, Uppsala läns partidistrikt, Västmanlands partidistrikt, Örebro läns partidistrikt, Östergötlands partidistrikt) att statens infrastrukturinvesteringar ökar så att det blir möjligt att skapa ett hållbart trafiksystem som inte begränsar Sveriges och regionernas tillväxt

B26:3 (Stockholms partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt, Södermanlands partidistrikt, Uppsala läns partidistrikt, Västmanlands partidistrikt, Örebro läns partidistrikt, Östergötlands partidistrikt) att underhållet av det befintliga järnvägssystemet säkerställs

B26:5 (Stockholms partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt, Södermanlands partidistrikt, Uppsala läns partidistrikt, Västmanlands partidistrikt, Örebro läns partidistrikt, Östergötlands partidistrikt) att kapaciteten i de storregionala järnvägssystemen snabbt byggs

B26:6 (Stockholms partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt, Södermanlands partidistrikt, Uppsala läns partidistrikt, Västmanlands partidistrikt, Örebro läns partidistrikt, Östergötlands partidistrikt) att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem

B26:9 (Stockholms partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt, Södermanlands partidistrikt, Uppsala läns partidistrikt, Västmanlands partidistrikt, Örebro läns partidistrikt, Östergötlands partidistrikt) att andra möjligheter till finansiering av infrastruktur tillskapas

B28:1 (Sundsvalls arbetarekommun) att arbeta för att förbättra och anpassa Sveriges infrastruktur inför framtiden och då främst en kvalitetshöjning och utbyggnad av järnvägsnätet

B28:2 (Sundsvalls arbetarekommun) att arbeta för dubbelspår mellan Sundsvall och Gävle

B29:1 (Sundsvalls arbetarekommun) att det nationella ansvaret för finansieringen av en fungerade infrastruktur tydliggörs

B29:2 (Sundsvalls arbetarekommun) att lån i Riksgälden till investeringar i nationell infrastruktur möjliggörs och anges som ett tydligt alternativ för en socialdemokratiskt ledd regering

B29:4 (Sundsvalls arbetarekommun) att ett förverkligande av den Bottniska korridoren inklusive dubbelspår på Ostkustbanan inryms i den socialdemokratiska infrastrukturpolitiken

B30:1 (Ronneby arbetarekommun - enskild) att partistyrelsen får i uppdrag att verka för att Sveriges olika infrastrukturnät i framtiden ägs och kontrolleras av stat eller kommuner

B31:1 (Malmö arbetarekommun) att Socialdemokraterna ska ha ett tydligt handlingsprogram för att rusta upp och modernisera den svenska infrastrukturen inför valet 2014

B31:2 (Malmö arbetarekommun) att partikongressen antar motionen och samt uppdrar åt partistyrelsen och riksdagsgruppen att verka för att dess intentioner uppfylls

B32:1 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att det nationella ansvaret för en fungerande infrastruktur på väg- och järnväg förtydligas

B32:4 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att lån i riksgälden betraktas som en möjlighet för att öka ambitionen när det gäller viktiga och långsiktiga infrastrukturprojekt

B35:2 (Växjö arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för en vinstfri och gemensamt ägd kollektivtrafik

B36:2 (Västerbottens partidistrikt) att socialdemokraterna under den kommande mandatperioden utvecklar politik som beskattar utsläpp och inte avstånd

- B36:3 (Västerbottens partidistrikt) att socialdemokraterna ställer sig bakom principen om att infrastruktur är en statlig angelägenhet
- B36:4 (Västerbottens partidistrikt) att i de fall kongressen inte bifaller ”att”-sats 1), undantar enskilda vägar och kommunala vägar från slitageavgift då staten inte kan ta ut en slitageavgift på vägar där staten inte har någon kostnad för slitage
- B37:1 (Varbergs arbetarekommun - enskild) att krav ställs på ”tågbolagen” att tillhandahålla vagnar för transport av lastbilar med gods
- B38:1 (Söderhamns arbetarekommun) att utarbeta en plan för hur man snabbare ska ställa om till miljövänligare transporter
- B39:1 (Gotlands partidistrikt) att Gotlandstrafiken ska ingå i det nationella transportsystemet
- B41:4 (Örebro arbetarekommun - enskild) att Socialdemokraterna ska verka för att Sveriges kommuner kan ta en avgift eller skatt på parkeringar, intäkterna ska användas för investeringar i hållbara transporter
- B45:1 (Sundsvalls arbetarekommun) att arbeta för en samhällsägad trafik på det svenska järnvägsnätet
- B46:1 (Sundsvalls arbetarekommun) att vi socialdemokraterna kraftfullt driver kravet på en upprustning av järnvägen mellan Härnösand och Hudiksvall så att Botniabanans fulla kapacitet kan tas tillvara
- B47:2 (Lunds arbetarekommun) att ge Södra stambanan en hög prioritet som möjliggör hastigheter på minst 250 km/tim så att resan Malmö – Stockholm kan ske på högst 3 timmar
- B47:3 (Lunds arbetarekommun) att utveckla järnvägarna som ansluter till Södra stambanan
- B48:1 (Härjedalens arbetarekommun) att ge partistyrelsen i uppdrag att ta fram en infrastrukturpolitik för att garantera en bra befolknings- och näringslivsutveckling i hela Sverige
- B49:1 (Lunds arbetarekommun) att nationell transportinfrastruktur skall finansieras av staten
- B50:1 (Skara arbetarekommun) att verka för en statlig investeringsbudget för infrastruktur
- B51:1 (Södertälje arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för att Trafikverket ska ansvara för och bedriva banunderhåll och drift i egen regi. Detta för att uppnå högre effektivitet och samordning inom järnvägsnätet
- B52:1 (Sollentuna arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för att Trafikverket ska ansvara för och bedriva banunderhåll och drift i egen regi. Detta för att uppnå högre effektivitet och samordning inom järnvägsnätet
- B53:2 (Kalmar läns partidistrikt) att skapa ett utvecklingsarbete med mer robust teknik som klarar både vinter och andra påfrestningar. Vi måste skapa ett förtroende för järnvägen
- B53:3 (Kalmar läns partidistrikt) att teknik som nu byggs ut också måste omfatta järnvägsspåren och detta gäller uppkopplingar för datorer och mobiltelefoner. Allt fler använder restiden till arbete och med våra geografiska förutsättningar så ligger stora förutsättningar att få ökad tillväxt
- B55:1 (Huddinge arbetarekommun) att användning av lånefinansiering av strategiska infrastrukturprojekt ökar
- B55:2 (Huddinge arbetarekommun) att i de fall kommunal eller landstingskommunal medfinansiering förekommer ska även denna kunna finansieras genom lån i Riksgälden
- B55:5 (Huddinge arbetarekommun) att modeller utarbetas för avtal om objekt som är mer flexibel inför nya planeringsförutsättningar
- B59:1 (Höörns arbetarekommun) att vi Socialdemokrater ska ta initiativet till en översyn av hur den nuvarande organisation har fungerat

B59:2 (Höörns arbetarekommun) att vi Socialdemokrater tar fram ett järnvägspolitiskt program som siktar på att forma en järnväg i framtiden som kan transportera både människor som gods på ett snabbt och tillförlitligt sätt

B60:1 (Lunds arbetarekommun) att en aktiv planering och särskild satsning på det regionala järnvägsnätet genomförs

B60:2 (Lunds arbetarekommun) att staten tar ett tydligt ansvar även för utbyggnad av ett modernt spårvägssystem

B60:3 (Lunds arbetarekommun) att det sker tillsammans med berörda regioner och kommuner

B62:1 (Arvika arbetarekommun) att ge partistyrelsen i uppdrag att aktivt verka för en utveckling av kommunikationen längs Stockholm – Oslo, särskilt vad gäller tåg- och landsvägsförbindelser

B63:2 (Malmö arbetarekommun) att SAP eftersträvar ett samarbetsavtal med Danska Socialdemokraterna om en gemensam strategi för utvecklandet av Öresundsregionen

F54:3 (Simrishamns arbetarekommun) att kommunerna låter alla barn åka gratis på kollektivtrafiken obegränsad tid under dygnet

I171:5 (Borås arbetarekommun) att viktiga infrastrukturella verksamheter som elförsörjning, vatten och avlopp, järnvägar, vägar skall ägas och drivas av stat och kommun utan vinstintressen

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

att avslå motionerna B3:1, B4:1, B15:3, B18:2, B20:2, B24:2, B26:4, B30:2, B32:3, B33:1, B33:2, B34:1, B35:1, B36:1, B39:2, B40:1, B40:2, B42:1, B43:1, B44:1, B48:2, B53:4, B53:5, B53:6, B55:3, B55:4, B56:1, B57:1, B58:1, G21:4, G21:5, G92:4, G92:5

B3:1 (Dalarnas partidistrikt) att vi återreglerar underhåll och nybyggnad av spårtrafik till trafikverket

B4:1 (Borlänge arbetarekommun) att vi återreglerar underhåll och nybyggnad av spårtrafik till trafikverket

B15:3 (Kristianstads arbetarekommun) att ett Landsbygdskort skapas som en offentlig subvention för att hela Sverige ska leva

B18:2 (Uppsala arbetarekommun) att utreda hur infrastrukturen för fordonsbränslen ska ställas om mot ett system med elektricitet och biodrivmedel

B20:2 (Kungsbacka arbetarekommun) att lånefinansieringen skall ökas temporärt för att genomföra planerade investeringar främst för borttagande av flaskhalsar inom järnvägssektorn

B24:2 (Malmö arbetarekommun) att investeringar i utbyggnaden av kollektivtrafiken premieras genom omfördelning av de resurser som Trafikverket har till sitt förfogande

B26:4 (Stockholms partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt, Södermanlands partidistrikt, Uppsala läns partidistrikt, Västmanlands partidistrikt, Örebro läns partidistrikt, Östergötlands partidistrikt) att vi har som målsättning att ha snabbtåg eller höghastighetståg mellan alla större städer och till Oslo och Köpenhamn

B30:2 (Ronneby arbetarekommun - enskild) att uttala att kostnaderna för, och möjligheterna att, använda olika infrastrukturnät ska vara lika för alla medborgare

B32:3 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att socialdemokraternas ambitionsnivå när det gäller infrastrukturinvesteringar höjs i jämförelse med vad som hittills presenterats



B33:1 (Uppsala arbetarekommun) att minst likvärdiga standarder och regler ska gälla vid stadsplanering avseende cyklar och cykeltrafik som för bilar och biltrafik

B33:2 (Uppsala arbetarekommun) att minst likvärdiga standarder och regler ska gälla vid underhåll av cykelbanor som för huvudvägar

B34:1 (Borlänge arbetarekommun) att tillsätt en utredning som med stöd av tidigare erfarenheter och rön genomlyser denna infrastruktur – en järnväg för hela Sverige, inte enbart som en storstadslösning som 1856-års järnvägsutredning

B35:1 (Växjö arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för en avgiftsfri kollektivtrafik

B36:1 (Västerbottens partidistrikt) att socialdemokraterna avvecklar förslag på avståndsbaserad vägsplitageavgift på lastbilstransporter

B39:2 (Gotlands partidistrikt) att biljettpriset för både personer och fordon ska vara så likvärdig framförandet på vägnätet avseende kostnad per kilometer som möjligt

B40:1 (Värmdö arbetarekommun) att uttala att påtvingad avgiftsfinansiering av Skurubron i Nacka strider mot det beslut om krav på samförstånd mellan berörda kommuner/regioner som uttalades på partikongressen 2009

B40:2 (Värmdö arbetarekommun) att snarast föra frågan till riksdagsgruppen för bevakning och agerande

B42:1 (Norbergs arbetarekommun) att kongressen ställer sig bakom motionen och lägger den som en del i en politik för en bättre järnväg i Sverige

B43:1 (Skurups arbetarekommun) att Socialdemokraterna aktivt verkar för att förstatliga tågtrafiksystemet

B44:1 (Ystads arbetarekommun) att Sveriges socialdemokratiska arbetareparti ska verka för att alla kommuner i Sverige ska erbjuda sina studerande ungdomar i högstadiet och gymnasiet resekort som gör det möjligt att använda lokal och regional kollektivtrafik utan begränsningar

B48:2 (Härjedalens arbetarekommun) att upprustningen av inlandsbanan blir en del av denna infrastrukturpolitik

B53:4 (Kalmar läns partidistrikt) att alla länen i landet får tillgång till elektrifierade banor så för såväl effektiv godstrafik som möjligheter att skapa nya trafiksystem med tågen

B53:5 (Kalmar läns partidistrikt) att nuvarande regionala tågssystem så som Öresundståg, Västtrafik, Mälardalstågen, Norrtåg ges tekniska och ekonomiska möjligheter att bindas samman i ett nationellt system. Vore ett förhållandevis billigt sätt utveckla trafiken. Här krävs investeringar med felande länkar mm

B53:6 (Kalmar läns partidistrikt) att partiet uttalar för sin del att skapa förutsättningar för att bedriva tågtrafik i egna driftbolag för att skapa ett alternativ till statliga bolag

B55:3 (Huddinge arbetarekommun) att Socialdemokraterna står upp för principen att staten ska medfinansiera hälften av den faktiska kostnaden vid investeringar i spårinfrastruktur

B55:4 (Huddinge arbetarekommun) att statligt stöd åter ska utgå för spårfordon, depå och andra tunga investeringsposter som krävs för trafikering

B56:1 (Askersunds arbetarekommun - enskild) att alla transporter måste med regelverk styras så de går den kortaste vägen och avgiftsbelägga de onödiga

B57:1 (Höganäs arbetarekommun) att tillsätta en grupp som utreder frågan att överföra med gods på järnväg och transportera bilar och lastbilar på tåg

B58:1 (Höganäs arbetarekommun) att anta motionen och skicka den till partistyrelsen med uppdrag och mål att låta utreda att sammanfoga tåg och spår under ett huvud

G21:4 (Umeå arbetarekommun - enskild) att säga nej till en slitageavgift/kilometerskatt

G21:5 (Umeå arbetarekommun - enskild) att Sverige verkar för att beslutet om lägre svavelgränser skjuts till 2020

G92:4 (Norrtälje arbetarekommun) att säga nej till en slitageavgift/ kilometerskatt

G92:5 (Norrtälje arbetarekommun) att Sverige verkar för att beslutet om lägre svavelgränser skjuts till 2020

## MOTION B1

### LIDINGÖ ARBETAREKOMMUN (ENSKILD)

#### Avbryt planeringen av Förbifart Stockholm

Satsa på modern stadsplanering – inte en föråldrad 40 år gammal planeringsmodell. Det handlar om klimatproblem, allas rätt och möjlighet att resa, utbyggnad av kapacitet för kollektivresor, nolltolerans för trafikolyckor och farliga luftföroreningar. Det handlar om långsiktigt samhällsansvar.

Citybanan - den nya pendeltågslinjen i Stockholm - tas i trafik om några år och får då en kapacitet som vida överstiger förbifartens. Och den får hållplatser på platser där många människor bor eller arbetar. Förbifarten – en 20 km lång motorväg - planeras för att passera långt ifrån de platserna och är därmed inte lämpad för kollektivtrafik. Citybanan knyter ihop norra och södra Stockholm bättre än Förbifarten kan göra. Citybanan är tillgänglig för människor utan bil och körkort. Stadens ”affärsidé” är ju närhet, möten, samarbete mellan människor - inte mellan bilar. Mer frihet, tillgänglighet och framtid för alla. Alla ska ha möjlighet att resa i ett socialt hållbart samhälle.

Fler direktbussar på Essingeleden mellan norra och södra länsdelar ger tillgänglighet för många och gör också att det blir mer plats för distributionsbilar och de kanske åtta procent av fordonen som faktiskt ska åka förbi Stockholm.

Det är bättre att subventionera elcyklar och bra cykelvägar i stället för elbilar. Fler och fler väljer att cykla av hälso- och miljöskäl.

Nya signalsystem på T-banan medger mycket tätare turer och därmed högre kapacitet. Svenskt näringsliv förlorar på varje sekund som en kollektivtrafikresenär tvingas vänta. Partiklar i förbifartstunneln beräknas döda 20-30 personer per år.

Informationsteknik och närliggande service minskar behovet av resor. Fler ska kunna välja att åka kollektivt i stället för bil. Taxorna på SL bör sänkas i stället för att höjas. Tillgängligheten för dem som inte kan eller vill köra bil förbättras – en mer socialt hållbar stad. Möjligheter och förhoppningar till alla. Allas rätt till arbete blir lättare att förverkliga med en bra kollektivtrafik, som alla har möjlighet att använda. Då minskas utanförskapet och fler kan delta i samhällsarbetet, för arbete, fritid – för möten och samarbete mellan människor. Nya trafiksystem bör vara tillgängliga för alla. Öppenhet, demokratiskt deltagande i samhällslivet, gemenskap och mer samarbete i samhället bör underlättas. Demokratin bör fördjupas

ekologiskt, socialt och ekonomiskt. För alla – även för dem som inte kan eller vill köra bil. Citybanan, nya spårvagnar, fler gång- och cykelvägar kommer. Och många fler snabba vägar för elcyklar och elmopeder bör byggas. Valfärd för alla - inte bara för dem som accepterar att bidra till miljöförstöringen genom att köra bil. Valfärd för alla – inte felfärd. Det är främst på kollektivtrafiksida långa väntetider finns. Inte på bilistsida, vilket en del bilister tycks tro. Kapaciteten och tillgängligheten på kollektivtrafiksida bör byggas ut. Människan och hennes behov i centrum - inte bilen. Anpassa inte planeringen efter s.k. trafikprognoser. Bygg i stället det önskvärda samhället - inte ett dåligt samhälle - även om prognoser ibland pekar åt ett dåligt håll. Man glömmer ibland den framkomlighet och det värde, som följer om kollektivtrafikanterna skulle få kortare väntetider och snabbare resor. Arbetsresorna för bilister lär idag ta 20 minuter i medeltal och för kollektivresenärer i Stockholm 40 minuter. Det är de senare som får vänta längst, ofta utomhus i regn och kyla. Att satsa mer på kollektivtrafiken – är bra för klimatet, för jämlikheten, tillgängligheten, effektiviteten och för en bra ekonomisk tillväxt! Staden är en plats för människors möten, dialoger och samarbete. Specialisering på olika yrken och på kommunal och kommersiell service underlättas om staden byggs tätare. Vi får kortare resor. Människans behov i centrum - inte bilen.

Åker man spårburen elektrisk trafik spar man över 90 % av koldioxidutsläppen jämfört med bilåkning och man spar mycket mark och annan miljö. En stor del av kvarvarande bilar och bussar kan drivas av biogas. Bygg bort en del av biltrafiken. Bygg bort eller bygg över en del asfalterad mark – ett bra sätt att förtäta staden. Nya synsätt för stadsplanering slår igenom. För den nya Norra Djurgårdsstaden i Stockholm planerar och prioriterar man för bättre miljöanpassning. I första hand korta avstånd, färre barriärer av vägar osv i landskapet. I andra hand gång, cykel. I tredje hand kollektivtrafik. I fjärde hand bil. Då får man också erfarenheter som ger exportmöjligheter. Mänskliga och sociala behov som tillgänglighet, hälsa, ren luft mm tenderar att betyda alltmer i stadsplaneringen – inte ytkrävande biltrafik. Godstrafik samordnas via modern informationsteknik så att antalet lastbilar kanske kan halveras medan varje lastbil istället får mer last. Gods som ska förbi Stockholm bör gå på järnväg. Förbifarten gör staden glesare och ökar bilberoendet och bilmisshuset. Åker man spårburen elektrisk trafik spar man över 90 % av koldioxidutsläppen jämfört med bilåkning - och man spar mycket mark och annan miljö. En tätare stad ger kortare resor. Förbifarten är för dyr. Om man räknar med att förbifarten, 20 km lång, kostar 28 000 miljoner att bygga och att kanske 100 000 bilar eller bilister kommer att åka på den på ett dygn så blir investeringen 300 000 kr per bil. Det är mycket pengar per bil. Vilken privatbilist tycker att det är värt det – med egna pengar? Med andras kan det vara lättare. Hur mycket investerar man för hen som inte förstör klimatet och miljön – gående, cyklist, eller kollektivtrafikant?

Skattepengar bör hellre användas till annat än till slöseri. T.ex. till utbyggnad av kollektivtrafik, bostäder och vindkraft ler och fler vill arbeta under resan. Det spar tid och vardagspusslet underlättas. Då vill man åka kollektivt. När framkomlighetsavgifterna eller trängselavgifterna infördes i Stockholm tyckte 20 % av bilisterna i rusningstrafik att det var värt mindre än 20 kr att få åka bil just då och där. De avstod från att åka. Trängselproblemet löstes utan mer asfalt, mycket billigare. Tidsvinsten för de kvarvarande bilisterna är värd ett par miljarder per år. Trängselpengarna borde förstås gå till kollektivtrafiken – till stöd för dem som avstår från att orsaka bilköer. Och för dem som inte kan eller vill köra bil. Tillgänglighet för alla. Det är klimatsmart, miljösmart och det är ekonomiskt och socialt smart. Där bilköerna växer bör trängselavgifterna höjas. Inför trängselavgifter eller framkomlighetsavgifter även på Essingeleden. Avgifter

på just de platser och tider på dygnet då trängsel finns. Ökad framkomlighet är för vissa värd mer än vad avgiften är och andra kan i stället välja att åka T-bana eller buss. Avgifta biltrafiken – mera bilavgifter! Trängselavgiftspengarna bör gå till kollektivtrafiken för att göra den mer attraktiv. ed förbifarten och liknade sänder den nu levande generationen notan, springnotan, till kommande generationer. Vi parasiterar på kommande generationer. Det är inte bra. Förbifarten är oetisk.

Många människors kunskap om miljö och etik växer – man vill helt enkelt inte lämna onödigt många springnotor till kommande generationer, man vill inte ”kolonisera” eller profitera på människor på andra sidan jordklotet. Solidaritet med alla de generationer som ska leva i framtiden. Den nuvarande generationen bör besinna sig. Alltfler vill uppföra sig väl och hålla tillbaka bilmissbruket. Det handlar om klimat och mycket mer och om sårbarhet och oljekonflikter i världen.

### **Slutsatser avslutning.**

Planeringen bör inriktas på att kraftigt minska biltrafik och koldioxidutsläpp, att förbättra stadsmiljön, tänka mer på barnens och framtidens perspektiv och på möjligheterna att resa även för dem som inte kan eller vill köra bil. Detta blir mer rättvist och mer långsiktigt. Staden bör fungera för alla. Förbifart Stockholm bör behandlas som en samhällsbyggnadsfråga - inte bara som en vägfråga. Det handlar om fred, frihet och framtid för alla. Även för kommande generationer. För trygghet, långsiktighet och solidaritet. Stockholm kan bli en framtidssymbol - en stad som vill bli en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar stad - som kan locka turister, utveckla och sälja miljöteknik i hela världen bl a spårbilssystem. Med ett livskraftigt, framtidsinriktat näringsliv. Vad kostar klimatförsämring och förstörd miljö? Katastrofer skall förebyggas – icke förorsakas. Bruka utan att förbruka. Allt detta gör att arbetet med förbifart Stockholm bör avbrytas. Förbifarten är farlig, dyr och onödig. Kasta inte skattepengar på ett destruktivt projekt. Tänk om, gör om och gör bättre.

### **Partikongressen föreslås besluta:**

B1:1 att partiet alltmer målmedvetet verkar för att utveckla politik som syftar till social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet

Birger Eneroth

Lidingö arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

# MOTION B2

## NORRBOTTENS PARTIDISTRIKT, STOCKHOLMS LÄNS PARTIDISTRIKT

### Behov av ökade satsningar på infrastruktur

#### Eftersatt infrastruktur

Sveriges transportinfrastruktur har under ett flertal år varit kraftigt eftersatt. Den främsta orsaken är att vi under de senaste decennierna satsat en allt mindre andel av BNP på infrastrukturen för transporter och kommunikationer. Det gäller såväl investeringar i ny infrastruktur som underhållet av befintliga vägar och spår. Vi ligger långt ner i en jämförelse med övriga länder i Europa. Med tanke på vårt lands vidsträckt geografi och glesa befolkning skulle det omvända förhållandet vara det naturliga. Konsekvenserna av detta blir alltmer tydligt, med störningar och trängsel i såväl spår- som vägtrafiken. Det som inte är lika tydligt på kort sikt, men som är ännu allvarligare, är konsekvenserna för den ekonomiska utvecklingen och tillväxten på längre sikt.

Satsningar på infrastrukturen leder till lägre transportkostnader, kortare restider och högre tillförlitlighet. Något som är avgörande för att skapa större och sammanhållna arbetsmarknadsregioner och en förutsättning för att kunna öka tillväxten och sysselsättningen.

Det finns dessutom starka klimatskäl till att satsa på infrastruktur, inte minst spårbunden infrastruktur. Transportkommunikationer utgör idag en ansevärd del av Sveriges miljöpåverkan, och effektivare kommunikationer skulle minska påverkan, särskilt då investeringarna görs i det för sträckan mest miljövänliga trafikslaget.

Men förutom att vidga regionerna handlar det också om att knyta ihop olika regioner. I ett så stort och glesbefolkat land som Sverige behövs effektiva nätverk för att transportera människor och gods mellan olika delar av landet. På sikt är det rimligt att investeringarna på infrastruktur är på nivå som övriga EU.

#### Behoven i Stockholm-Mälardalen och Norra Sverige

Stockholm-Mälardalsregionen och Norra Sverige har trots sina olika strukturer i arbetsmarknad och näringsliv samma behov av ökade investeringar i infrastrukturen. I båda regionerna sker en stark tillväxt och en snabb befolkningsökning kring de större städerna. Men för att kunna möta denna utveckling och utnyttja den för ökad tillväxt, måste transportinfrastrukturen utvecklas i samma takt. Människor måste nå sina arbeten och godset sina kunder.

#### Stockholm-Mälardalsregionen

I Stockholm sker just nu en extremt snabb befolkningsökning, främst på grund av födelseöverskott, men även av inflyttning från andra länder. Endast en liten del av Stockholms befolkningsökning består av inflyttning från övriga Sverige. Enligt de senaste beräkningarna kommer Stockholm-Mälardalsregionen öka med en halv miljon invånare fram till 2030. Redan idag har de sju Mälardalslänen inklusive Gävleborg

och Östergötland 3,9 miljoner invånare. Inpendling till Stockholm sker idag från landets samtliga kommuner och kommer öka kraftigt. 160 000 personer kommer 2050 att varje vardag pendla in till Stockholm bara från de kringliggande länen. Infrastrukturen och fungerande trafikering i Stockholmsregionen har stor betydelse såväl lokalt och regionalt som för landet som helhet. Kapaciteten är redan idag otillräcklig och trängsel och förseningar kostar enligt Trafikverket och Trafikanalys sex miljarder kronor bara i Stockholms län.

Behoven handlar om nyinvesteringar för att bygga ut såväl vägar, som spårbanor och kollektivtrafik. Därtill kommer kostnader för drift och underhåll. Enligt Trafikverkets bedömning krävs det ett nytillskott på 22 miljarder till år 2021 enbart för att klara drift, underhåll, reinvesteringar, vissa trimningsåtgärder och ingångna avtal för Mäljarbanan.

Tunnelbanan är det mest kapacitetsstarka och markeffektiva kollektivtrafikslaget. Ett tunnelbanetåg tar fyra gånger fler passagerare än en spårväg och kan ha en turtäthet på ner mot var och varannan minut. Kostnaden per passagerare är låg och forskning visar att de tidigare och framtida utbyggnaderna är samhällsekonomiskt motiverade. Därför bör tunnelbanan prioriteras högst.

Arlanda flygplats är av avgörande strategisk betydelse för hela Sveriges infrastruktur. Den är ett nav för såväl person- som godstransporter inom landet och med omvärlden. Det är viktigt att Arlanda fortsätter utvecklas som en nod för internationella transporter med ett nät av direktlinjer till utrikes destinationer. Men för att kunna spela den rollen måste också marktransporterna till och från Arlanda fungera. Lokaltrafikföretagen i Stockholms och Uppsala län satsar nu ett par hundra miljoner kronor årligen på pendeltågstrafik med angoring Arlanda. Staten bör aktivt se hur både avtalet med A-Train styr, samt hur Swedavia agerar för att öka kollektivtrafikandelen till och från Arlanda till ett för SL attraktivt pris.

## **Norra Sverige**

I Norra Sverige finns det stora och starka industriföretag som just nu investerar och expanderar sin verksamhet. En förutsättning är en väl fungerande infrastuktur för att transportera godset. Investeringar behövs i banor och vägar och underhållet måste prioriteras. I dag kommer mer än hälften av den tunga godstrafiken i Sverige från norr med sin destination i söder.

En fortsättning av Botniabanan till Umeå med den kustnära järnvägslinjen - Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå - knyter samman hela kustjärnvägen med Malmbanan, Stambanan, Haparandabanan och det finska järnvägsnätet. Den nya kustjärnvägen skulle därför på ett nytt effektivt och modernt sätt knyta samman basindustrin i Sverige med Finland och nordvästra Ryssland, med sina enorma råvarutillgångar. Ett fullföljande av Norrbotniabanan beräknas minska företagens transportkostnader med minst 30 procent

Sverige svarar för hela 90 procent av EU-ländernas järnmalmproduktion men i hela den nordliga regionen - Barentsområdet – finns sammantaget världens största koncentration av råvaror, bland annat olja, gas, skog, vattenkraft, mineraler och malm – en verklig europeisk kornbod.. Råvarorna skeppas till produktion över hela världen och genererar miljarder i inkomster till svensk industri och samhällsutveckling. Utbyggnad och fullföljande av Norrbotniabanan är alltså inte en bara ett intresse för norra Sverige– det är en nationell angelägenhet och av betydelse för tillväxten i hela Europa

För persontrafiken kommer Norrbotniabanan att medföra halverade restider mellan kuststäderna. Nya möjligheter till effektivt, snabbt och miljövänligt resande erbjuder framför allt en helt ny och klart

utvidgad arbetsmarknadsregion med större rekryteringsmöjligheter för företag och ökad valfrihet för människor.

### **Finansiering av infrastrukturen**

Investeringar i infrastruktur ska huvudsakligen finansieras genom statliga anslag. Det får inte vara enskilda regioners ekonomi eller enskilda företags betalningsvilja som avgör vilka infrastruktursatsningar som prioriteras. Men med tanke på de närmast outtömliga behoven av investeringar och statens låga betalningsvilja så bör vi öppna dörren för alternativa finansieringsformer, under förutsättning att behoven avgör de statliga pengarnas fördelning. Det begränsade finansieringsmöjligheterna riskerar annars att stoppa upp och försena nödvändiga investeringar. Hur de utformas kan variera beroende på regionernas egna förutsättningar.

Det handlar om att öka användningen av lånefinansiering och öka inslagen av trängselavgifter och andra brukaravgifter. Detta förutsätter självklart ett samförstånd mellan staten och berörda kommuner och regioner. Det finns också en stor potential att utnyttja de markvärdestegringar som skapas då man bygger ny infrastruktur. De finns flera internationella exempel på hur man finansierat t ex utbyggnad av tunnelbanor av intäkter från exploatering runt stationerna.

### **En snabbare planprocess**

Ett av de största hindren för ny infrastruktur är de orimligt långa ledtiderna. Det tar idag i genomsnitt nio år att planera ett större infrastrukturprojekt i Sverige, vilket är mycket längre än i våra nordiska grannländer. Förutom att planeringsprocessen i sig är långdragen med förstudie, utredning och tillåtlighetsprövningar, så förlängs den ofta av överklaganden. Till det kommer att lagstiftningen är svåröverskådlig och oförutsägbar. Ju längre prioriterade projekt i väg- eller spårinfrastrukturen dröjer, desto dyrare blir det.

För att kunna korta ner ledtiderna krävs förändringar. För det första så måste planeringen ses som en sammanhållen process, där man väver in såväl samhällsplaneringen och den framtida trafikeringen. För att kunna snabba upp processen behövs ökade en snabbare handläggning vid överklagningar. En tidsgräns för handläggningen bör införas på statliga myndigheter, i likhet med vad som finns för kommuner. Dessutom behöver överklagningsinstrumentet ses över, utan att för den del tumma på miljöaspekten.

### **Ett sammanhållet ansvar för underhållet**

De senaste åren har vi sett konsekvenserna av bristande underhåll på järnvägsnätet med inställda tåg och förseningar både för passagerartrafik och för godstrafiken. Det finns en diskussion om hur driften och underhållet ska organiseras. Sedan 2010 då Banverket Produktion bolagiserades så är verksamheten helt konkurrensutsatt och röster hörs för att återreglera underhållet. Enligt Trafikverkets så beror bristerna främst på att banorna är utslitna och behöver bytas ut. Enligt Kapacitetsutredningen behövs det 38 miljarder kronor för att genomföra det. En ogenomtänkt utförsäljning och avreglering av tex järnvägen har även bidragit till ett ökat slitage på banorna, samt ett oklart ansvarsförhållande kring underhåll. Oavsett vad grundorsaken är så måste ansvaret för underhållet vara tydligt definierat för att inte hamna mellan stolarna mellan beställare och utförare.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B2:1 att verka för att kraftigt öka nyinvesteringarna till transportinfrastrukturen i statsbudgeten
- B2:2 att verka för att kraftigt öka underhåll av transportinfrastrukturen i statsbudgeten
- B2:3 att verka för att i statsbudgeten prioritera infrastruktursatsningar som binder ihop större arbetsmarknadsregioner och sammanlänkar regioner med varandra
- B2:4 att verka för att ansvaret för underhåll av vägar och järnvägar tydliggörs och effektiviseras
- B2:5 att utreda tidsgränser för statens handläggning vid överklagan kring mark och byggfrågor
- B2:6 att utreda vilja strategiska infrastrukturprojekt i landet som lämpar sig för statlig lånefinansiering

Norrbottnens partidistrikt och Stockholms läns partidistrikt

## MOTION B3

### DALARNAS PARTIDISTRIKT

**Brister i underhåll av infrastruktur**

Vi ser och hör dagligen om försenade tåg p.g.a. nedriven kontaktledning, signalfel, trasiga växlar mm. Människor kommer sent till arbetet, möten och flyg. Förtroendet för det svenska järnvägsnätet är på väg ner i botten. Underhållet av de svenska järnvägsnäten har varit eftersatt under många år och det behövs en ordentlig satsning på underhållet och nyinvestering för att klara det framtida behovet av tågtrafik.

Vi står inför ett stort omställningsarbete för att minska vår miljöpåverkan i världen och där kommer järnvägen att kunna spela en stor roll. Vi behöver därför en långsiktig politik på området och dessutom måste vi ha bättre kontroll över vart investeringsmedlen går.

Under de senaste åren har även regeringen höjt avgifterna för tågtrafiken genom höjda banavgifter vilket snedvridit konkurrensen mellan de olika trafikslagen.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B3:1 att vi återreglerar underhåll och nybyggnad av spårtrafik till trafikverket
- B3:2 att en stor nationell översyn av behovet av reinvesteringar och nyinvesteringar görs
- B3:3 att skatter och avgifter ses över så att miljövänliga alternativ inte blir orättvist belastade av dessa avgifter

Dalarnas partidistrikt



# MOTION B4

## BORLÄNGE ARBETAREKOMMUN

### Brister i underhåll av infrastruktur

Vi ser och hör dagligen om försenade tåg p.g.a. nedriven kontaktledning, signal fel, trasiga växlar mm. Människor kommer sent till arbetet, möten och flyg. Förtroendet för det svenska järnvägsnätet är på väg ner i botten. Underhållet av de svenska järnvägsnätet har varit eftersatt under många år och det behövs en ordentlig satsning på underhållet och nyinvestering för att klara det framtida behovet av tågtrafik.

Vi står inför ett stort omställningsarbete för att minska vår miljöpåverkan i värden och där kommer järnvägen att kunna spela en stor roll. Vi behöver därför en långsiktig politik på området och dessutom måste vi ha bättre kontroll över vart investeringsmedlen går.

### Partikongressen föreslås besluta:

B4:1 att vi återreglerar underhåll och nybyggnad av spårtrafik till trafikverket

B4:2 att en stor nationell översyn av behovet av reinvesteringar och nyinvesteringar görs

Fackliga utskottet i Borlänge

Borlänge arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B5

## GÖTEBORGS PARTIDISTRIKT

### Bygg höghastighetsjärnväg i Sverige

Sverige behöver ett transportsystem som bättre bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga. Då är en av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna om hur och när järnvägssystemet ska utvecklas för att öka kapaciteten samtidigt som nätet moderniseras.

Socialdemokraterna och Sverige behöver ett principbeslut om att bygga både Götalandsbanan och Europabanan i sin helhet inom en snar framtid.

Det finns flera tunga argument för att bygga höghastighetsjärnvägar. Snabba tågförbindelser ökar tillgängligheten och arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda kan integreras och ge tillväxteffekter, även i omlandet. Vidare så kan vi konstatera att våra vägar på flera håll i landet inte klarar en utökad godshantering via lastbil utan behöver avlastas av en modern och effektiv järnväg.

I stråket längs Götalandsbanan kommer denna effekt att vara mycket stor, vilket bland annat Handelshögskolan i Jönköping har pekat på. Götalandsbanan öppnar ett nytt effektivt järnvägsstråk genom landet genom att binda samman Göteborg - Borås - Jönköping - Linköping/Norrköping - Stockholm. Regionförstoring, marknadsstorlek och täthet genererar tillväxtkrafter.

Höghastighetsjärnvägarna innebär regional utveckling, tillväxt och ökad konkurrensförmåga som i sin tur ger nya skatteintäkter både på nationell, regional och lokal nivå.

### **Finansiering**

EU:s VII-bok kräver en kraftig utbyggnad av höghastighetsnätet, som ska tredubblas till 2030 och vara färdigutbyggt till 2050. De svenska höghastighetsbanorna är en del av EU:s TEN-T vilket medlemsländerna åtar sig att genomföra.

En investering i ett nytt höghastighetsnät i Sverige, med Götalandsbanan och Europabanan är beräknad till en investeringskostnad på 125 miljarder kronor. Skulle man välja att lånefinansiera hela investeringskostnaden via riksgälden och tillämpa en kalkylränta på 4 procent och en avskrivningstid på 40 år så innebär det en årlig kapitalkostnad på 6 miljarder kronor. Ställt i relation till Sveriges BNP så motsvarar det knappt 2 promille. Vi är övertygade om att en investering i ett nytt höghastighetsnät kommer att tillföra en ökad ekonomisk tillväxt för Sverige som vida överstiger två promille av BNP!

Utformningen av Götalandsbanan och Europakorridoren bör ha sträckningen mot den nya fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Dels för att kunna ta tågen direkt vidare ner genom Danmark mot Tyskland. Dels kunna gå via Hässleholm mot Malmö/Kastrup och Köpenhamn. Banan bör också utformas så att en knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan förläggs till Jönköping.

Globalt förväntas dessutom en koncentration till ett begränsat antal hamnar och terminaler. Göteborgs hamn är noden för godstransporter till och från Skandinavien. Det är ur ett nationellt näringslivsperspektiv avgörande för svensk konkurrenskraft att förutsättningarna för Göteborgs hamn prioriteras. Höghastighetsbanor avlastar det övriga järnvägsnätet och möjliggöra ökad godstrafik på stambanorna.

### **Partikongressen föreslår besluta:**

B5:1 att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

Johan Nyhus

Göteborgs partidistrikt beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B6**

### **MARKS ARBETAREKOMMUN**

#### **Bygg höghastighetsjärnväg i Sverige i ett nationellt perspektiv**

Sverige behöver ett transportsystem som bättre bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga. Då är en av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna om hur och när järnvägssystemet ska utvecklas för att öka kapaciteten samtidigt som nätet moderniseras.

Socialdemokraterna och Sverige behöver ett principbeslut om att bygga både Götalands-banan och Europabanan i sin helhet inom en snar framtid.

Det finns flera tunga argument för att bygga höghastighetsjärnvägar. Snabba tågförbindelser ökar tillgängligheten och arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda kan integreras och ge tillväxteffekter, även i omlandet. Vidare så kan vi konstatera att våra vägar på flera håll i landet inte klarar en utökad godshandling via lastbil utan behöver avlastas av en modern och effektiv järnväg.

I stråket längs Götalandsbanan kommer denna effekt att vara mycket stor, vilket bland annat Handelshögskolan i Jönköping har pekat på. Götalandsbanan öppnar ett nytt effektivt järnvägsstråk genom landet genom att binda samman Göteborg - Borås - Jönköping – Linköping/Norrköping – Stockholm. Regionförstoring, marknadsstorlek och täthet genererar tillväxtkrafter. Höghastighetsjärnvägarna innebär regional utveckling, tillväxt och ökad konkurrensförmåga som i sin tur ger nya skatteintäkter både på nationell, regional och lokal nivå.

### **Finansiering**

EU:s VIT-bok kräver en kraftig utbyggnad av höghastighetsnätet, som ska tredubblas till 2030 och vara färdigutbyggt till 2050. De svenska höghastighetsbanorna är en del av EU:s TEN-T vilket medlemsländerna åtar sig att genomföra.

En investering i ett nytt höghastighetsnät i Sverige, med Götalandsbanan och Europabanan är beräknad till en investeringskostnad på 125 miljarder kronor. Skulle man välja att lånefinansiera hela investeringskostnaden via riksgälden och tillämpa en kalkylränta på 4 procent och en avskrivningstid på 40 år så innebär det en årlig kapitalkostnad på 6 miljarder kronor. Ställt i relation till Sveriges BNP så motsvarar det knappt 2 promille. Vi är övertygade om att en investering i ett nytt höghastighetsnät kommer att tillföra en ökad ekonomisk tillväxt för Sverige som vida överstiger två promille av BNP!

Utformningen av Götalandsbanan och Europakorridoren bör ha sträckningen mot den nya fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Dels för att kunna ta tågen direkt vidare ner genom Danmark mot Tyskland. Dels kunna gå via Hässleholm mot Malmö/Kastrup och Köpenhamn. Banan bör också utformas så att en knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan förläggs till Jönköping.

Globalt förväntas dessutom en koncentration till ett begränsat antal hamnar och terminaler. Göteborgs hamn är noden för godstransporter till och från Skandinavien. Det är ur ett nationellt näringslivsperspektiv avgörande för svensk konkurrenskraft att förutsättningarna för Göteborgs hamn prioriteras. Höghastighetsbanor avlastar det övriga järnvägsnätet och möjliggör ökad godstrafik på stambanorna.

### **Partikongressen föreslår besluta:**

B6:1 att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

Pelle Pellby

Marks arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B7

## BORÅS ARBETAREKOMMUN

### Bygg höghastighetsjärnväg i Sverige i ett nationellt perspektiv

Sverige behöver ett transportsystem som bättre bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga. Då är en av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna om hur och när järnvägssystemet ska utvecklas för att öka kapaciteten samtidigt som nätet moderniseras.

Socialdemokraterna och Sverige behöver ett principbeslut om att bygga både Götalandsbanan och Europabanan i sin helhet inom en snar framtid.

Det finns flera tunga argument för att bygga höghastighetsjärnvägar. Snabba tågförbindelser ökar tillgängligheten och arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda kan integreras och ge tillväxteffekter, även i omlandet. Vidare så kan vi konstatera att våra vägar på flera håll i landet inte klarar en utökad godshantering via lastbil utan behöver avlastas av en modern och effektiv järnväg.

I stråket längs Götalandsbanan kommer denna effekt att vara mycket stor, vilket bland annat Handelshögskolan i Jönköping har pekat på. Götalandsbanan öppnar ett nytt effektivt järnvägsstråk genom landet genom att binda samman Göteborg - Borås – Jönköping - Linköping/Norrköping - Stockholm. Regionförstoring, marknadsstorlek och täthet genererar tillväxtkrafter.

Höghastighetsjärnvägarna innebär regional utveckling, tillväxt och ökad konkurrensförmåga som i sin tur ger nya skatteintäkter både på nationell, regional och lokal nivå.

### Finansiering

EU:s VIT-bok kräver en kraftig utbyggnad av höghastighetsnätet, som ska tredubblas till 2030 och vara färdigutbyggt till 2050. De svenska höghastighetsbanorna är en del av EU:s TEN-T vilket medlemsländerna åtar sig att genomföra.

En investering i ett nytt höghastighetsnät i Sverige, med Götalandsbanan och Europabanan är beräknad till en investeringskostnad på 125 miljarder kronor. Skulle man välja att lånefinansiera hela investeringskostnaden via riksgälden och tillämpa en kalkylränta på 4 procent och en avskrivningstid på 40 år så innebär det en årlig kapitalkostnad på 6 miljarder kronor. Ställt i relation till Sveriges BNP så motsvarar det knappt 2 promille. Vi är övertygade om att en investering i ett nytt höghastighetsnät kommer att tillföra en ökad ekonomisk tillväxt för Sverige som vida överstiger två promille av BNP!

Utformningen av Götalandsbanan och Europakorridoren bör ha sträckningen mot den nya fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Dels för att kunna ta tågen direkt vidare ner genom Danmark mot Tyskland. Dels kunna gå via Hässleholm mot Malmö/Kastrup och Köpenhamn. Banan bör också utformas så att en knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan förläggs till Jönköping.

Globalt förväntas dessutom en koncentration till ett begränsat antal hamnar och terminaler. Göteborgs hamn är noden för godstransporter till och från Skandinavien. Det är ur ett nationellnäringslivsperspektiv avgörande för svensk konkurrenskraft att förutsättningarna för Göteborgs hamn prioriteras.

Höghastighetsbanor avlastar det övriga järnvägsnätet och möjliggör ökad godstrafik på stambanorna.

### **Partikongressen föreslår besluta:**

B7:1 att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

Ulf Olsson och Lena Palmén

Borås arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B8**

### **ULRICEHAMNS ARBETAREKOMMUN**

#### **Bygg höghastighetsjärnväg i Sverige i ett nationellt perspektiv**

Sverige behöver ett transportsystem som bättre bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga. Då är en av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna om hur och när järnvägssystemet ska utvecklas för att öka kapaciteten samtidigt som nätet moderniseras.

Socialdemokraterna och Sverige behöver ett principbeslut om att bygga både Götalands - banan och Europabanan i sin helhet inom en snar framtid.

Det finns flera tunga argument för att bygga höghastighetsjärnvägar. Snabba tågförbindelser ökar tillgängligheten och arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda kan integreras och ge tillväxteffekter, även i omlandet. Vidare så kan vi konstatera att våra vägar på flera håll i landet inte klarar en utökad godshandling via lastbil utan behöver avlastas av en modern och effektiv järnväg.

I stråket längs Götalandsbanan kommer denna effekt att vara mycket stor, vilket bland annat Handelshögskolan i Jönköping har pekat på. Götalandsbanan öppnar ett nytt effektivt järnvägsstråk genom landet genom att binda samman Göteborg - Borås - Jönköping - Linköping/Norrköping - Stockholm. Regionförstoring, marknadsstorlek och täthet genererar tillväxtkrafter.

Höghastighetsjärnvägarna innebär regional utveckling, tillväxt och ökad konkurrensförmåga som i sin tur ger nya skatteintäkter både på nationell, regional och lokal nivå.

#### **Finansiering**

EU:s VII - bok kräver en kraftig utbyggnad av höghastighetsnätet, som ska tredubblas till 2030 och vara färdigutbyggt till 2050. De svenska höghastighetsbanorna är en del av EU:s TEN - T vilket medlemsländerna åtar sig att genomföra.

En investering i ett nytt höghastighetsnät i Sverige, med Götalandsbanan och Europabanan är beräknad till en investeringskostnad på 125 miljarder kronor. Skulle man välja att lånefinansiera hela investeringskostnaden via riksgälden och tillämpa en kalkylränta på 4 procent och en avskrivningstid på 40 år så innebär det en årlig kapitalkostnad på 6 miljarder kronor. Ställt i relation till Sveriges BNP så motsvarar det knappt 2 promille. Vi är övertygade om att en investering i ett nytt höghastighetsnät kommer att tillföra en ökad ekonomisk tillväxt för Sverige som vida överstiger två promille av BNP!

Utformningen av Götalandsbanan och Europakorridoren bör ha sträckningen mot den nya fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Dels för att kunna ta tågen direkt vidare ner genom Danmark mot Tyskland. Dels kunna gå via Hässleholm mot Malmö/Kastrup och Köpenhamn. Banan bör också utformas så att en knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan förläggs till Jönköping.

Globalt förväntas dessutom en koncentration till ett begränsat antal hamnar och terminaler. Göteborgs hamn är noden för godstransporter till och från Skandinavien. Det är ur ett nationellt näringslivsperspektiv avgörande för svensk konkurrenskraft att förutsättningarna för Göteborgs hamn prioriteras. Höghastighetsbanor avlastar det övriga järnvägsnätet och möjliggör ökad godstrafik på stambanorna.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B8:1 att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

Mattias Josefsson

Ulricehamns arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B9**

### **BOLLEBYGDS ARBETAREKOMMUN**

#### **Bygg höghastighetsjärnväg i Sverige i ett nationellt perspektiv**

Sverige behöver ett transportsystem som bättre bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga. Då är en av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna om hur och när järnvägssystemet ska utvecklas för att öka kapaciteten samtidigt som nätet moderniseras.

Socialdemokraterna och Sverige behöver ett principbeslut om att bygga både Götalandsbanan och Europabanan i sin helhet inom en snar framtid.

Det finns flera tunga argument för att bygga höghastighetsjärnvägar. Snabba tågförbindelser ökar tillgängligheten och arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda kan integreras och ge tillväxteffekter, även i omlandet. Vidare så kan vi konstatera att våra vägar på flera håll i landet inte klarar en utökad godshantering via lastbil utan behöver avlastas av en modern och effektiv järnväg.

I stråket längs Götalandsbanan kommer denna effekt att vara mycket stor, vilket bland annat Handelshögskolan i Jönköping har pekat på. Götalandsbanan öppnar ett nytt effektivt järnvägsstråk genom landet genom att binda samman Göteborg - Borås – Jönköping - Linköping/Norrköping - Stockholm. Regionförstoring, marknadsstorlek och täthet genererar tillväxtkrafter.

Höghastighetsjärnvägarna innebär regional utveckling, tillväxt och ökad konkurrensförmåga som i sin tur ger nya skatteintäkter både på nationell, regional och lokal nivå.

## **Finansiering**

EU:s VIT-bok kräver en kraftig utbyggnad av höghastighetsnätet, som ska tredubblas till 2030 och vara färdigutbyggt till 2050. De svenska höghastighetsbanorna är en del av EU:s TEN-T vilket medlemsländerna åtar sig att genomföra.

En investering i ett nytt höghastighetsnät i Sverige, med Götalandsbanan och Europabanan är beräknad till en investeringskostnad på 125 miljarder kronor. Skulle man välja att lånefinansiera hela investeringskostnaden via riksgälden och tillämpa en kalkylränta på 4 procent och en avskrivningstid på 40 år så innebär det en årlig kapitalkostnad på 6 miljarder kronor. Ställt i relation till Sveriges BNP så motsvarar det knappt 2 promille. Vi är övertygade om att en investering i ett nytt höghastighetsnät kommer att tillföra en ökad ekonomisk tillväxt för Sverige som vida överstiger två promille av BNP!

Utformningen av Götalandsbanan och Europakorridoren bör ha sträckningen mot den nya fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Dels för att kunna ta tågen direkt vidare ner genom Danmark mot Tyskland. Dels kunna gå via Hässleholm mot Malmö/Kastrup och Köpenhamn. Banan bör också utformas så att en knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan förläggs till Jönköping.

Globalt förväntas dessutom en koncentration till ett begränsat antal hamnar och terminaler. Göteborgs hamn är noden för godstransporter till och från Skandinavien. Det är ur ett nationellt näringslivsperspektiv avgörande för svensk konkurrenskraft att förutsättningarna för Göteborgs hamn prioriteras. Höghastighetsbanor avlastar det övriga järnvägsnätet och möjliggöra ökad godstrafik på stambanorna.

## **Partikongressen föreslås besluta:**

B9:1 att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

Peter Rosholm

Bollebygd's arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# **MOTION B10**

## **TRANEMO ARBETAREKOMMUN**

### **Bygg höghastighetsjärnväg i Sverige i ett nationellt perspektiv**

Sverige behöver ett transportsystem som bättre bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga. Då är en av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna om hur och när järnvägssystemet ska utvecklas för att öka kapaciteten samtidigt som nätet moderniseras.

Socialdemokraterna och Sverige behöver ett principbeslut om att bygga både Götalands-banan och Europabanan i sin helhet inom en snar framtid.

Det finns flera tunga argument för att bygga höghastighetsjärnvägar. Snabba tågförbindelser ökar tillgängligheten och arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda kan integreras och ge tillväxteffekter, även i omlandet. Vidare så kan vi konstatera att våra vägar på flera håll i landet inte klarar en utökad godshantering via lastbil utan behöver avlastas av en modern och effektiv järnväg.

I stråket längs Götalandsbanan kommer denna effekt att vara mycket stor, vilket bland annat Handelshögskolan i Jönköping har pekat på. Götalandsbanan öppnar ett nytt effektivt järnvägsstråk genom landet genom att binda samman Göteborg - Borås – Jönköping - Linköping/Norrköping - Stockholm. Regionförstoring, marknadsstorlek och täthet genererar tillväxtkrafter.

Höghastighetsjärnvägarna innebär regional utveckling, tillväxt och ökad konkurrensförmåga som i sin tur ger nya skatteintäkter både på nationell, regional och lokal nivå.

### **Finansiering**

EU:s VIT-bok kräver en kraftig utbyggnad av höghastighetsnätet, som ska tredubblas till 2030 och vara färdigutbyggt till 2050. De svenska höghastighetsbanorna är en del av EU:s TEN-T vilket medlemsländerna åtar sig att genomföra. En investering i ett nytt höghastighetsnät i Sverige, med Götalandsbanan och Europabanan är beräknad till en investeringskostnad på 125 miljarder kronor. Skulle man välja att lånefinansiera hela investeringskostnaden via riksgälden och tillämpa en kalkylränta på 4 procent och en avskrivningstid på 40 år så innebär det en årlig kapitalkostnad på 6 miljarder kronor. Ställt i relation till Sveriges BNP så motsvarar det knappt 2 promille. Vi är övertygade om att en investering i ett nytt höghastighetsnät kommer att tillföra en ökad ekonomisk tillväxt för Sverige som vida överstiger två promille av BNP!

Utformningen av Götalandsbanan och Europakorridoren bör ha sträckningen mot den nya fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Dels för att kunna ta tågen direkt vidare ner genom Danmark mot Tyskland. Dels kunna gå via Hässleholm mot Malmö/Kastrup och Köpenhamn. Banan bör också utformas så att en knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan förläggs till Jönköping.

Globalt förväntas dessutom en koncentration till ett begränsat antal hamnar och terminaler. Göteborgs hamn är noden för godstransporter till och från Skandinavien. Det är ur ett nationellt näringslivsperspektiv avgörande för svensk konkurrenskraft att förutsättningarna för Göteborgs hamn prioriteras. Höghastighetsbanor avlastar det övriga järnvägsnätet och möjliggör ökad godstrafik på stambanorna.

### **Partikongressen föreslås besluta:**

B10:1 att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

Claes Redberg

Tranemo arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.



# MOTION B11

## SVENLJUNGA ARBETAREKOMMUN

### Bygg höghastighetsjärnväg i Sverige i ett nationellt perspektiv

Sverige behöver ett transportsystem som bättre bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga. Då är en av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna om hur och när järnvägssystemet ska utvecklas för att öka kapaciteten samtidigt som nätet moderniseras.

Socialdemokraterna och Sverige behöver ett principbeslut om att bygga både Götalandsbanan och Europabanan i sin helhet inom en snar framtid.

Det finns flera tunga argument för att bygga höghastighetsjärnvägar. Snabba tågförbindelser ökar tillgängligheten och arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda kan integreras och ge tillväxteffekter, även i omlandet. Vidare så kan vi konstatera att våra vägar på flera håll i landet inte klarar en utökad godshantering via lastbil utan behöver avlastas av en modern och effektiv järnväg.

I stråket längs Götalandsbanan kommer denna effekt att vara mycket stor, vilket bland annat Handelshögskolan i Jönköping har pekat på. Götalandsbanan öppnar ett nytt effektivt järnvägsstråk genom landet genom att binda samman Göteborg – Borås-Jönköping – Linköping/Norrköping - Stockholm. Regionförstoring, marknadsstorlek och täthet genererar tillväxtkrafter.

Höghastighetsjärnvägarna innebär regional utveckling, tillväxt och ökad konkurrensförmåga som i sin tur ger nya skatteintäkter både på nationell, regional och lokal nivå.

### Finansiering

LU:s VIT-bok kräver en kraftig utbyggnad av höghastighetsnätet, som ska tredubblas till 2030 och vara färdigutbyggt till 2050. De svenska höghastighetsbanorna är en del av EU:s TEN-T vilket medlemsländerna åtar sig att genomföra. En investering i ett nytt höghastighetsnät i Sverige, med Götalandsbanan och Europabanan är beräknad till en investeringskostnad på 125 miljarder kronor. Skulle man välja att lånefinansiera hela investeringskostnaden via riksgälden och tillämpa en kalkylränta på 4 procent och en avskrivningstid på 40 år så innebär det en årlig kapitalkostnad på 6 miljarder kronor. Ställt i relation till Sveriges BNP så motsvarar det knappt 2 promille. Vi är övertygade om att en investering i ett nytt höghastighetsnät kommer att tillföra en ökad ekonomisk tillväxt för Sverige som vida överstiger två promille av BNP!

Utformningen av Götalandsbanan och Europakorridoren bör ha sträckningen mot den nya fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Dels för att kunna ta tågen direkt vidare ner genom Danmark mot Tyskland. Dels kunna gå via Hässleholm mot Malmö/Kastrup och Köpenhamn. Banan bör också utformas så att en knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan förläggs till Jönköping.

Globalt förväntas dessutom en koncentration till ett begränsat antal hamnar och terminaler. Göteborgs hamn är noden för godstransporter till och från Skandinavien. Det är ur ett nationellt näringslivsperspektiv avgörande för svensk konkurrenskraft att förutsättningarna för Göteborgs hamn

prioriteras. Höghastighetsbanor avlastar det övriga järnvägsnätet och möjliggöra ökad godstrafik på stambanorna.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

B11:1 att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

Stefan Carlsson och Jonas Adelsten Kristiansen

Svenljunga arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B12**

### **JÖNKÖPINGS ARBETAREKOMMUN**

#### **Bygg höghastighetsjärnväg i Sverige i ett nationellt perspektiv**

Sverige behöver ett transportsystem som bättre bidrar till att stärka landets utveckling, tillväxt och konkurrensförmåga. Då är en av de enskilt viktigaste infrastrukturfrågorna om hur och när järnvägssystemet ska utvecklas för att öka kapaciteten samtidigt som nätet moderniseras.

Socialdemokraterna och Sverige behöver ett principbeslut om att bygga både Götalandsbanan och Europabanan i sin helhet inom en snar framtid.

Det finns flera tunga argument för att bygga höghastighetsjärnvägar. Snabba tågförbindelser ökar tillgängligheten och arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda kan integreras och ge tillväxteffekter, även i omlandet. Vidare så kan vi konstatera att våra vägar på flera håll i landet inte klarar en utökad godshantering via lastbil utan behöver avlastas av en modern och effektiv järnväg.

I stråket längs Götalandsbanan kommer denna effekt att vara mycket stor, vilket bland annat Handelshögskolan i Jönköping har pekat på. Götalandsbanan öppnar ett nytt effektivt järnvägsstråk genom landet genom att binda samman Göteborg - Borås – Jönköping - Linköping/Norrköping - Stockholm. Regionförstoring, marknadsstorlek och täthet genererar tillväxtkrafter.

Höghastighetsjärnvägarna innebär regional utveckling, tillväxt och ökad konkurrensförmåga som i sin tur ger nya skatteintäkter både på nationell, regional och lokal nivå.

#### **Finansiering**

EU:s VIT-bok kräver en kraftig utbyggnad av höghastighetsnätet, som ska tredubblas till 2030 och vara färdigutbyggt till 2050. De svenska höghastighetsbanorna är en del av EU:s TEN-T vilket medlemsländerna åtar sig att genomföra.

En investering i ett nytt höghastighetsnät i Sverige, med Götalandsbanan och Europabanan är beräknad till en investeringskostnad på 125 miljarder kronor. Skulle man välja att lånefinansiera hela investeringskostnaden via riksgälden och tillämpa en kalkylränta på 4 procent och en avskrivningstid på 40 år så innebär det en årlig kapitalkostnad på 6 miljarder kronor. Ställt i relation till Sveriges BNP så

motsvarar det knappt 2 promille. Vi är övertygade om att en investering i ett nytt höghastighetsnät kommer att tillföra en ökad ekonomisk tillväxt för Sverige som vida överstiger två promille av BNP!

Utformningen av Götalandsbanan och Europakorridoren bör ha sträckningen mot den nya fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Dels för att kunna ta tågen direkt vidare ner genom Danmark mot Tyskland. Dels kunna gå via Hässleholm mot Malmö/Kastrup och Köpenhamn. Banan bör också utformas så att en knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan förläggs till Jönköping.

Globalt förväntas dessutom en koncentration till ett begränsat antal hamnar och terminaler. Göteborgs hamn är noden för godstransporter till och från Skandinavien. Det är ur ett nationellt näringslivsperspektiv avgörande för svensk konkurrenskraft att förutsättningarna för Göteborgs hamn prioriteras. Höghastighetsbanor avlastar det övriga järnvägsnätet och möjliggör ökad godstrafik på stambanorna.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B12:1 att kongressen uttalar som sin mening att Götalandsbanan och Europabanan ska byggas inom en snar framtid

Styrelsen för Jönköpings arbetarekommun

Jönköpings arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B13**

### **SÖDERHAMNS ARBETAREKOMMUN**

#### **Bygg ut dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand**

Ostkustbanan mellan Härnösand är idag ett viktigt transportstråk för såväl gods som människor. Idag reser allt fler människor och transporteras allt mer gods efter denna sträckning. Idag passerar cirka 70 tåg denna sträcka och förväntningarna är att antalet ökar markant åren som kommer framöver.

De kapacitetsproblem som redan idag finns på sträckan har gjort att såväl gods- som persontrafik fått betydande och allvarligt ökade restider. När X2000 togs i drift var restiden mellan Sundsvall och Stockholm 3 timmar, det tar idag ytterligare 40 minuter.

För att möta delar av kapacitetsproblemen kommer 10 mötesplatser att byggas vilket förväntas klara en ökad kapacitet om ytterligare 10 tåg, dessvärre med ytterligare ökade restider.

Det är endast ett dubbelspår efter sträckan som kan motsvara marknadens krav på moderna och goda kommunikationer. Med ett dubbelspår så kommer nya ostkustbanan att klara en kapacitet om 200 tåg per dygn och samtidigt sänka restiderna med hälften.

Detta skulle aktivt bidra till att göra ett aktivt nyttjande av Botniabanan med en sammanhållen järnväg mellan Stockholm och Umeå och bli en lönsam investering för Europa då detta blir en lönsam investering som en del av Bottniska korridoren. Det skulle också minska miljöbelastningarna då hela 1500 lastbilers

transporter skulle kunna föras över till råls från gummihjul och ytterligare förbättra möjligheterna för Sveriges råvaror att nå den globala marknaden.

Det är också avgörande för den kommande regionutvecklingen och kommer att med kortare restider ge fler människor möjlighet att dagpendla till såväl jobb som studier. Förväntningar finns på en befolkningsökning om 80 000 människor i Gävle- och Sundsvallsregionerna fram till 2035 vilket också kommer att avlasta Mälardalsregionen och göra Sverige rundare.

Näringslivet kommer lättare att kunna locka kompetens och genomföra planerade investeringar och säkra ut- och intranporter till lägre kostnader och mindre miljöpåverkan.

Med kortade restider så kommer också den växande besöksnäringen att fortsatt kunna utvecklas.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B13:1 att ett dubbelspår mellan Gävle och Härnösand byggs

Sven-Erik Lindestam, Lennart Gard, Emelie Häggdahl, Åsa Lindestam, Ove Ericsson, Marie Cedergren-Rask, Karin Birgit Holst, Magnus Flyckt, Xenia Hildén, Sven-Olof Larsson, Yvonne Steen, Katarina Hedber och Heléna Gehlin

Söderhamns arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B14

### VÄRNAMO ARBETAREKOMMUN

#### Cykelvägar över hela Sverige

Som ett led i infrastrukturens tecken och även ur ett folkhälsoperspektiv, samt cykelturismen som kommer till Sverige behövs det cykelleder.

Många cykelturistar och campar över sommaren både boende i Sverige och från övriga länder, och dessa cyklar i regel långa sträckor, då vore det bra om det fanns sammanhållande cykelleder det vore bra ur ett trafikperspektiv att hålla isär cyklar och övriga fordon.

Sverige kunde då marknadsföras som ett bra land att turista i även för cyklisterna.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B14:1 att Socialdemokraterna verkar för en samordning av cykelleder ur en nationell  
Infrastruktursatsning

Bors Ohs Gällaryds socialdemokratiska förening, Gun-Britt Klingberg

Värnamo arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B15

## KRISTIANSTADS ARBETAREKOMMUN

### Den levande landsbygden

Att leva på landsbygden kräver fungerande kommunikationer. Vi får inte glömma att landsbygden och staden måste jobba ihop för att samhället skall fungera. Jobba i staden och bo på landet kräver en fungerande kollektivtrafik. Samhällsstrukturen bygger ofta på att det finns basorter på landsbygden kring en centralort och att de kommunikationer som finns är mellan centralorten och de olika basorterna. Däremot saknas det ofta funderande kommunikationer runt och mellan olika basorter och här krävs det kompletteringstrafik.

Denna kompletteringstrafik skall matcha matarlinjen på basorten och här vinner vi på ifall alla offentliga resor i form av regionaltrafiken, kommunernas skolskjutsar och färdtjänst kan samordnas. Denna trafik skall finnas tillgänglig för alla boende upp till ett visst avstånd samt förbeställas t.ex. dagen före. Denna trafik är lämplig för ett lokalföretag att driva.

Hela Sverige ska ha tillgång ett kraftfullt fibernät. Detta kan mycket väl hanteras och drivas av en lokal ekonomisk förening, något som även ger en gemenskap som skapar andra mervärden. Fibernätet byggs ut genom en egeninsats men med stöd från det offentliga genom bidrag och teknisk support. Med ett fungerande fibernät kan företag drivas lika bra på landsbygden med fler arbetstillfällen och kanske mindre resande som resultat.

Med dessa åtgärder bildas ”ringar på vattnet” och en affär kan fungera som hjärtat i bygden. För att stödja denna affärsverksamhet föreslår vi att det skapas ett Landsbygdkort som ger prisreducering i butiken (knutet till postnr.) som en subvention från det offentliga för att hålla hela Sverige levande.

### Partikongressen föreslår besluta:

- B15:1 att kompletteringstrafik i form av samordning mellan alla anordnare av offentliga resor, byggs ut över hela landet
- B15:2 att staten tar ansvar för att stödja utvecklingen mot ett kraftfullt fibernät i hela landet
- B15:3 att ett Landsbygdkort skapas som en offentlig subvention för att hela Sverige ska leva

Oppmanna-Vånga s-förening

Kristianstads arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B16

## SUNDSVALLS ARBETAREKOMMUN

### Dubbelspår på Ostkustbanan mellan Härnösand-Gävle

Utbyggnaden av Ostkustbanan, som invigdes 1927, är en viktig faktor för att stärka en fortsatt bra och klimatsmart utveckling i mellannorrland. Ett dubbelspår mellan Härnösand och Gävle är alldeles nödvändigt för att järnvägen i området även i framtiden ska kunna klara av att möta den ökande efterfrågan både från privat- och företagskunder.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B16:1 att partikongressen ställer sig bakom kravet att det byggs ett dubbelspår på sträckan Härnösand-Gävle på Ostkustbanan

Stefan Aronson

Sundsvalls arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B17

## UPPSALA ARBETAREKOMMUN

### Ett grönt samhälle kräver gröna maskiner

För att upprätthålla en bra välfärd krävs bra, miljövänliga kommunikationer och byggnader. Ett problem är att t.ex. nya järnvägar och byggnader kan ge upphov till betydande utsläpp under byggprocessen, bland annat beroende på de arbetsmaskiner (t.ex. grävmaskiner och hjullastare) som används.

Dessa arbetsmaskiner har idag lättare utsläppskrav jämfört med vägfordon. Dessutom mäts och lagstiftas dessa utsläpp för närvarande på motorn och inte på hela fordonet. Detta gör att så länge motorn är tillräckligt effektiv gör det inget om resten av fordonet är klumpigt och ineffektivt. Detta gör det också svårt för entreprenörer att ställa krav på bränslesnåla fordon då det inte finns några uppgifter motsvarande bilarnas CO<sub>2</sub>/km att använda för jämförelser.

Den offentliga sektorn är en stor beställare av entreprenadtjänster och Trafikverket och storstadskommunerna har sedan 2006 gemensamma upphandlingskrav på arbetsmaskiner vid entreprenader. Dessa är dock relativt tama och med fokus på att undvika alltför gamla och smutsiga fordon snarare än för att driva utvecklingen av nya energisnåla fordon. Dessa skulle kunna göras betydligt mer offensiva och teknikdrivande genom krav på att fordonen har en låg bränsleförbrukning (t.ex. genom elhybridfordon) och går på förnybara bränslen.

Sverige är relativt framstående vad gäller tillverkningen av arbetsmaskiner och här finns flera stora tillverkare: Volvo, Sandvik och Atlas Copco har alla betydande verksamhet inom området. Totalt

sysselsätter tillverkningen av arbetsmaskiner närmare 10 000 personer direkt vid de tillverkande företagen, med underleverantörer sannolikt betydligt fler. Det finns därför goda skäl att från det offentliga aktivt medverka till att stärka sektorns internationella konkurrenskraft genom riktade program, motsvarande de som finns för transportsektorn.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B17:1 att lagstiftning för utsläpp på fordonsnivå införs för arbetsmaskiner
- B17:2 att relevanta myndigheter aktivt ska verka för att med olika styrmedel minska sektorns fossilbränsleberoende
- B17:3 att forskning som bidrar till att minska arbetsmaskinernas miljöpåverkan stöds

Gunnar Larsson, Rafael Waters, Klas-Herman Lundgren, Polat Akgul, Per Olof Widell och Mikael Olsson Uppsala arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B18

### UPPSALA ARBETAREKOMMUN

#### Fasa ut oljan. Fasa in el och biodrivmedel – för miljöns och ekonomins skull

Det finns åtminstone två starka anledningar till att fasa ut bensin och diesel som fordonsbränsle. Den första är omställningen till ett hållbart samhälle genom minskade utsläpp av växthusgaser och föroreningar. Den andra är ekonomisk och handlar om ”Peak oil”. Forskningen om naturresurser pekar allt tydligare på att epoken med billig olja är förbi, och när oljepriserna stiger är det en stor ekonomisk risk att vara fastlåst i oljeberoende.

Vi har stora möjligheter att göra den här omställningen. Den första möjligheten är att ställa om till miljömässigt hållbara bränslen. Den andra möjligheten är att använda oss av inhemskt producerade bränslen. Den tredje möjligheten är att ställa om till bränslen som räcker för att ersätta oljan. Mellan el och biodrivmedel har vi bränslen som motsvarar alla dessa möjligheter. Källorna till miljömässigt producerad elektricitet är många, endast 10 procent av vår elproduktion skulle räcka till att driva hela den svenska fordonsflottan. Biodrivmedel finns i många former, t.ex. biogas och metanol, och även om graden av klimatnytta jämförs och diskuteras är det tydligt att biodrivmedel finns som motsvarar ett hållbart alternativ till oljan. Den anpassning av infrastrukturen som skulle krävas är inte mer imponerande än den historiska utveckling som har gett oss ett fungerande nät av bensinstationer över hela Sverige idag. Vägen framåt är tydlig.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B18:1 att Socialdemokraterna verkar för en utfasning av bensin och diesel som fordonsbränsle och en infasning av elektricitet och biodrivmedel i dess ställe

B18:2 att utreda hur infrastrukturen för fordonsbränslen ska ställas om mot ett system med elektricitet och biodrivmedel

Rafael Waters, Per Olof Widell, Polat Akgul, Gabriel Tidestav och Mikael Olsson  
Uppsala arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B19

### JÖNKÖPINGS LÄNS PARTIDISTRIKT

#### Framtiden går på spår

I ett modernt samhälle krävs en effektiv infrastruktur för att underlätta människors möjlighet att förflytta sig. Sverige är ett avlångt land vilket ställer ytterligare krav på infrastrukturen att knyta ihop landet. Klimatförändringarna ger oss vidare anledning att tänka över hur vi planerar den framtida infrastrukturen.

Detta sammantaget leder oss till slutsatsen att det är viktigt att vi satsar på en tidseffektiv, modern, säker, miljövänlig och snabb järnväginfrastruktur. Befintliga spår har brister som leder till förseningar och svårigheter att utöka tågtrafiken. I vissa reserelationer mellan befolkningstäta städer i Sverige finns idag inga spår dragna.

#### Partikongressen föreslås besluta:

- B19:1 att rusta upp befintligt järnvägsnät genom mötesspår, fjärrblockering och elektrifiering
- B19:2 att bygga en modern järnvägsinfrastruktur med spår som klarar hastigheter över 300 km/h, som knyter ihop landets tre storstäder med knutpunkt i Jönköping
- B19:3 att ändra regelverket så att konstaterat lönsamma järnvägsinvesteringar kan lånefinansieras

Jönköpings läns partidistrikt

## MOTION B20

### KUNGSBACKA ARBETAREKOMMUN

#### Framtidssäkra järnvägens utbyggnad och drift

Denna motion koncentreras kring frågorna om finansiering och drift av järnvägen. Därmed inte sagt att det inte finns behov för kompletterande investeringar inom vägtrafik- och sjötrafikområdet.

Det är oomstritt att dagens driftanslag och investeringar för järnvägen inte motsvarar de behov som föreligger för att vidmakthålla och bygga nytt utifrån samhällets mål om ökad trafik; klimatsmart och effektivt.



Finansiering sker idag främst genom statliga anslag och lån, medfinansiering, förskottering samt nyligen införda trängselskatter. De senare formerna har utsatts för kritik bl.a. av riksrevisionen. Modellerna och sättet att hantera medfinansiering behöver ses över för en likvärdig hantering i hela landet. Vidare bedöms att lånefinansieringen måste öka om investeringarna skall kunna hålla uppgjorda planer eller önskemål från vårt parti. Det räcker de närmaste åren inte med omprioriteringar i statsbudgeten vare sig det gäller intäkts- eller kostnadssidan.

Resandet måste bli enkelt för både kortväga och regionöverskridande resor. Så är ibland inte fallet idag med olika biljettsystem. Informationen både före under en resa behöver förbättras avsevärt.

Motionen belyser inte godstransporterna på järnväg men även dessa kräver idag punktlighet t.ex. för enhetstransporter där andra trafikslag möter upp.

## **Inledning**

Järnvägsinfrastrukturen håller inte måttet sett ur dagens och framtida behov. Orsakerna är många. Spår och järnvägsdragningar bygger fortfarande till stor del på upp till 100-åriga grundinvesteringar. Dagens trafik med tyngre vagnar, längre tåg och högre hastigheter samt frekvensen av tåg på spåren ger ett stort slitage. Det är bara att erkänna att även vårt parti i regeringsställning inte insåg behoven i nya och tillräckliga investeringar samt förstärkt underhåll.

Idag har vi en ny transportstruktur. Pendeltrafik/lokaltåg, regiontåg, snabbtåg samt nya former godstrafik med enhetstransporter som har helt nya krav på punktlighet efter tidtabell än tidigare. Dessa olika tågtyper skall dessutom i många fall samsas på samma bana. Det europeiska "EU-systemet" ERTMS (European Rail Traffic Management System) som ersätter det gamla ATC-systemet skulle kunna öka framkomligheten för olika tågslag. Det ger dock begränsade effekter på banor som har dels enkelspår dels dubbelspår som t.ex. på Västkustbanan Göteborg-Malmö. Systemet införs nu på nybyggda banor. Hittills gjorda investeringar i detta system som t.ex. när det gäller Citytunneln i Malmö har dock fått startproblem.

Inför behandlingen av infrastrukturpropositionen 2010 för perioden 2010-2021 lade socialdemokraterna med samarbetspartier ett eget alternativ. Det innefattade ytterligare 101 Gkr utöver regeringens förslag på 417 Gkr, varav 184 Gkr för investeringar. Det skulle ha kunnat bli ett lyft inte minst för järnvägen. Nu pågår arbetet med en ny plan som successivt offentliggörs vid skrivandet av denna motion. Det tyder inte på några reellt stora satsningar per år.

För att få fler att åka kollektivt utgör järnvägen en bas i sammanhanget. I och med den s.k. regionförstoringen med fler pendlare inte minst i storstadsregionerna kommer trycket på järnvägsinvesteringar att öka väsentligt de kommande åren. Samtidigt skall man komma ihåg att ledtiden för en investering är lång. Det innebär att ett akut behov inte blir tillfredställt på ett rimligt sätt.

Det skall också tilläggas att det även behövs investeringar i vägar som har dålig standard i förhållande till trafikflödet och säkerheten. Någon genomgång för denna sektor görs inte i denna motion.

Det gamla "stuprörstänkandet" för varje trafiksektor är förlegat. Trafikverket har nu ett samordningsansvar vilket är bra. En resa tar sin början någonstans och slutar någonstans: vid bostaden, jobbet, affären, i utlandet etc. Det innebär att det behövs en samordnad planering utifrån ett lokalt, regionalt och nationellt perspektiv. Det innebär t.ex. att cykeln kan användas under en del av resan.

Hur samordnas allt detta? Trafikverket har börjat ta dessa hänsyn. Det är intressant att notera att trafikverket gjort förstudier om cyklandet bl.a. i Malmöområdet. Dessa samordningsfrågor behöver

studeras ännu mer för att få en ur resenärens synvinkel fullgott alternativ till bilen. Detta belyses inte vidare i motionen men jag förutsätter att partiet granskar dessa frågor. Bl.a. Köpenhamn har här kommit långt med sina supercykelstier och Metron.

### **Investeringar och finansieringsformer**

Finansieringen av infrastrukturen sker huvudsakligen via statliga anslag. Redan i slutet av 80-talet infördes s.k. kommunal förskottering varvid kommuner kunde svara för investeringen tills anslaget betalades ut. År 1989 infördes också möjlighet att ta upp lån hos riksgälden som också senare kom att gälla järnvägsinvesteringar. S.k. medfinansiering började tillämpas på 90-talet i några större projekt som i Stockholm och Göteborg.

Fram till alliansregeringens tillträde fördes många diskussioner om finansieringsalternativ för att möjliggöra en snabbare infrastruktursutbyggnad, men detta gav egentligen inga bra resultat. Så kom då trängselskatten i Stockholm och Göteborg vilket är en ny form. OPS (eller PPP i EU-sammanhang), dvs Offentligt-Privat-Samverkan, har inte fått något större genomslag i Sverige. Det är egentligen bara Arlandabanan som har byggts efter denna princip. Avgiftsfinansiering är aktuellt när det gäller vissa projekt som Svinesundsbron och Öresundsbron.

### **Anslagsfinansiering**

I statsbudgeten görs ingen skillnad på driftskostnader och investeringar eftersom statsbudgeten saknar en balansräkning till skillnad från vad som gäller i t.ex. kommunerna. Det finns också ett överskottsmål och ett utgiftstak som begränsar investeringar i t.ex. infrastruktur. Statsskulden har minskat från 80 procent av BNP 1995 till nuvarande ca 35 procent; bland det lägsta i EU. Detta ger givetvis en större finansiell säkerhet för Sverige jämfört med andra länder. Men vad är den rätta nivån? Frågan är aktuell när man ser vissa EU-länders finanskriser; dock är i de fallen statsskulden på en helt annan nivå än i Sverige.

Nämnda förhållande innebär att planerade investeringar i infrastruktur flera gånger inte kan genomföras utan är beroende av den aktuella budgetsituationen från år till år och politikens prioriteringar. Det skulle föra för långt att föra en diskussion om detta i denna motion.

### **Lånefinansiering**

Investeringar i transportinfrastruktur kan också ske med lån från riksgälden. Så har också skett vid ganska många tillfällen från 1989. Ett lån innebär att utgiftstaket kringgås eftersom belastningen av statsbudgeten sker över flera år. Man säger, grovt uttryckt, att kostnaden i stadsbudgeten skjuts framåt och fördelas över åren. Med de stora som finns av infrastrukturinvesteringar i framförallt järnvägen bör det övervägas om inte denna finansieringsmetod borde användas i större utsträckning för att i första täcka problemområden som flaskhalsar.

Vi har flera huvudjärnvägar med sådana som förhindrar en frekvent och effektiv tågtrafik och där investeringar successivt skjuts framåt. Finansieringsutrymmet via anslag i statsbudgeten till infrastrukturen behövs för ökat underhåll och uppgradering av järnvägen om inte framtida kapacitetsproblem mm skall uppstå.

### **Förskottering**

Förskottering har i ganska stor utsträckning använts för att tidigarelägga projekt särskilt på vägsidan. Sådana ger emellertid en situation där staten betalar en redan färdigställd investering utan att öka utrymmet för nya finansieringar.

### **Offentlig privat samverkan**

Denna finansieringsmetod används inte i Sverige, Arlandabanan undantagen, men är vanligare utomlands i Europa bl.a. för väginvesteringar. Det kan dock hävdas att det blir dyrare för staten även om investeringarna kan ske snabbare. När det gäller framtida investeringar i höghastighetståg kan det övervägas om inte detta alternativ borde studeras närmare.

### **Medfinansiering**

Medfinansiering från kommuner och regioner/landsting har använts sedan 90-talet utan att begreppet använts formellt som idag. Genom att t.ex. kommunerna står för en del av kostnaden överförs statens kostnad till kommunal och regional nivå. Visserligen skall nyttan fördelas på staten, regionen eller kommunen. Tyvärr är metoderna för fördelningen inte särskilt exakta; i flera fall kan man säga att det är en förhandlingsfråga hur fördelningen sker. Ansvarsfrågorna är inte heller solklara. En fråga som måste prövas är hur olika regioner och kommuner egentligen har råd med en medfinansiering även om den egna nyttan kan bedömas vara stor. Och hur styrs den långsiktiga statliga planeringen ur riksperspektiv.

Ett exempel är Citytunneln i Malmö där Trafikverket svarade för 6 000 Mkr, Region Skåne för drygt 800 Mkr, Malmö Stad för drygt 1000 Mkr samt därtill EU-bidrag om 700 Mkr, d v s totalt 8 500 Mkr. Dock skall noteras att slutnotan i dagens penningvärde blev över 10 miljarder. Många siffror om ”lägre än beräknat” far dock omkring vilket är anmärkningsvärt.

### **Trängselskatten**

Trängselskatten är en ny finansieringsform. En skatt får enligt regeringsformen inte destineras till något särskilt ändamål även om den kan ha fiskala uppgifter och användas som styrmedel. Det innebär att riksdagen vad gäller trängselskatten t o m beslutar om ”avgiftsnivåerna” för bilisterna. Trängselskatten är en omväg för medfinansiering. Formen är inte helt okontroversiell. Som i fallet med medfinansiering bedöms nyttan för de inblandade: stat, region och kommun men det är också en förhandlingsfråga. Ansvarsfrågorna kan inte sägas vara helt lösta.

Det stora problemet i Göteborg med omnejd är att den planerade Västlänken i hela paketet inte beräknas bli klar förrän 2027. Det blir därmed extremt svårt att öka kollektivresandet i den takt som den s.k. K2020 satt upp som mål även om förlängningar av pendeltågen löser en del av problemen med säckstationen i Göteborg.

Det är för närvarande inte sannolikt att trängselskatten kan bli en mer generell finansieringsform. I andra länder används främst vägavgifter som finansiering. Sverige sker detta vid t.ex. Svinesundsbron och Öresundsbron. Här finns dock EU villkor som måste följas.

## **Banavgifter**

I detta fall kan man tala om brukaravgifter. År 2011 uppgick banavgifterna som innefattar spåravgift, olycksavgift och emissionsavgift till 800 Mkr. Det är ökning efter Alliansens beslut och de kommer att öka ännu mer. Normalt sett skall dessa avgifter täcka den samhällsekonomiska marginalkostnaden eller enkelt uttryckt slitaget för användandet av banan. Dessa beräkningar är dock svåra att fatta för en lekman.

Det skulle vara möjligt att öka banavgifterna mycket mer för att främja underhållet. Men då uppstår situationen att kostnaden för tågoperatörerna ökar. Detta främjar inte en högre användning av järnvägen.

## **Sammanfattande synpunkter på finansiering och drift**

Behovet av väsentligt ökade investeringar på järnvägsområdet liksom behovet av mer medel till driften är oomstritt. För att partiet med sina liggande förslag skall bli trovärdigt med tanke på de regler som gäller för staten på finansieringsområdet är det nödvändigt att också beskriva hur finansieringen skall gå till.

Partiet har velat ändra på intäkt- kostnadsområdena, vilket ger mer pengar till bl.a. investeringar i infrastrukturen. Men detta måste med all sannolikhet kompletteras andra finansieringsåtgärder.

## **Biljettsystem och information**

Idag kan varje ansvarig tågoperatör själva välja system för biljettköp och biljetthanteringssystem. När det gäller godstrafiken och dess avgifter är frågan inte lika aktuell. För resenären kan systemöverskridande resor däremot skapa stora problem. Så är t.ex. fallet mellan Västtrafik och Hallandstrafiken, medan problemet mellan Hallandstrafiken och Skånetrafiken är avsevärt mindre liksom i Stockholmsområdet. Med flera fristående operatörer även på långdistans kan biljettsystemen bli besvärliga för resenären. För att inte tala om turister som besöker Sverige. Detta går tyvärr nu inte att lösa helt på kort sikt men långsiktigt är detta en servicefråga utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Hur skall vi locka trafikanter att välja tåget om systemen är svårtolkade?

Vidare är informationssystemen gällande biljettsystem men också gällande ren trafikinformation i flera fall undermålig. Vårt syfte måste vara att utgå från resenärens behov av kunskap och information.

## **Fri konkurrens på spåren**

Avregleringen av järnvägen har gått fort efter det att Alliansens tog över regeringsmakten. Förvisso finns EU-direktiv i frågan men Sveriges regering har gått längre. Det innebär att Sverige har den mest avreglerade järnvägen i Europa. Storbritannien har tidigare misslyckats radikalt med en fullständig avreglering och där finns numera särskilda villkor för trafikeringen samt hårda kontroller av operatörerna.

Vi måste se över bristen på konsekvensanalys och stordriftsfördelar i vårt avlånga land. När det gäller godstrafiken är avregleringen redan gjord, men det skiljer en hel del på godstransporter och persontransporter.

## **Partikongressen föreslås besluta:**

- B20:1 att finansieringsalternativen för infrastrukturinvesteringar skall ha en hållbar, styrbar och kontrollerbar utformning
- B20:2 att lånefinansieringen skall ökas temporärt för att genomföra planerade investeringar främst för borttagande av flaskhalsar inom järnvägssektorn

- B20:3 att beräkningsmodellerna för lokala och regionala medfinansieringar förbättras där nyttoeffekterna för inblandade parter blir huvudbasen
- B20:4 att den fria konkurrensen på järnvägen inom persontrafikområdet ur samhällsnyttosynpunkt får en stramare utformning
- B20:5 att betalningssystemen inom persontrafikområdet skall syfta till enkelhet för resenären och på sikt eventuellt bli likformiga över hela landet
- B20:6 att systemen för reseplanering, biljettinköp samt för trafikinformation i allmänhet får en utformning som underlättar för resenären före och under resan

Alf Olofsson

Kungsbacka arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B21

### VALLENTUNA ARBETAREKOMMUN

#### Fria resor i kollektivtrafiken med SL för pensionärer i Stockholms län

Vi föreslår att fria resor införs mellan klockan 10.00 tom 15.00. Betalning sker med 2 zoner, gäller att resa fritt mellan 10.00–15.00 under alla dagar på tåg, bussar, tunnelbana, waxholmsbåtar, betalning sker för 2 zoner mellan 10.00–15.00.

De flesta pensionärer har små pensioner, en besvärande omständighet att hushållspengarna inte räcker till, begränsar många. 5 timmar under dagen att fritt kunna resa ges möjlighet till ett mer aktivt liv, besök i Stockholm, gå på museum, besöka Gamla stan, gå på olika arrangemang är viktigt för oss äldre, men ofta blir resorna för dyra och många avstår, det blir en begränsning.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B21:1 att verka i enlighet med motionens intentioner

Rolf Lindblad, Socialdemokratiska seniorgruppen i Vallentuna

Vallentuna arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B22

### KARLSKRONA ARBETAREKOMMUN

#### Fullständig dubbelspårsutbyggnad på Blekinge kustbana

En utbyggd och god järnvägsinfrastruktur har varit en viktig förutsättning för stora delar av landets moderna samhällsutveckling. Järnvägen har genom historien möjliggjort snabb industriell tillväxt och

export av naturresurser samtidigt som den öppnat upp för effektiva persontransporter och ökad handel. Tågtrafiken uppskattas än idag som ett mycket förtjänstfullt transportmedel, inte minst på grund av dess snabba hastighet och relativt lilla klimatpåverkan.

I Blekinge har järnvägsförbindelsen längs kusten i öst-västlig riktning länge varit betydelsefull. Sedan 1800-talet har järnvägen utgjort en naturlig länk mellan länets fyra kuststäder. Idag utgörs Blekinge kustbana av en elektrifierad och enkelspårig järnväg mellan Kristianstad och Karlskrona. Sträckan är 13 mil och är viktig för såväl arbetspendlare som godstrafik. Efter Kristianstad kopplas kustbanan samman med Öresundsregionens järnvägsnät samt Södra Stambanan.

Blekinge kustbana förbinder Karlshamns och Karlskronas hamnar med järnvägsnätet. Dessa två hamnar har med sina färjeförbindelser med Polen och Litauen en stor betydelse för regionen och är enligt den svenska staten klassade som riksintressen. Eftersom Blekinges färjeförbindelser ansvarar för väsentliga delar av godstrafiken i sydöstra Östersjön har dess betydelse bland annat uppmärksammats i den EU-finansierade transportstudien East West Transport Corridor II.

Idag är Blekinge kustbana underdimensionerad. Om banan framöver ska kunna upprätthålla en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning med både gods- och persontrafik krävs betydande investeringar. Det senaste året har ett nytt mötesspår färdigställts, men ska banan kunna möta den stora efterfrågan på transporter behövs mer omfattande åtgärder. Bland annat krävs ett kraftigt förbättrat elkraftssystem samt en fullständig dubbelspårsutbyggnad på hela sträckan.

Det går inte att nog understryka hur avgörande kapaciteten på Blekinge kustbana är för södra Sveriges framtida utveckling inom näringsliv och handel. Banan skulle med dubbelspårkapacitet på allvar kunna koppla samman Öresundsregionen, som med sina 3,7 miljoner invånare är en av södra Östersjöområdets viktigaste tillväxtmotorer, med den litauiska och polska Östersjökustens starka tillväxtregioner kring Klaipeda och Gdynia.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B22:1 att Socialdemokraterna ska arbeta för en fullständig dubbelspårsutbyggnad på hela Blekinge kustbana

B22:2 att Socialdemokraterna ska arbeta för ett utbyggt elkraftssystem kopplat till Blekinge kustbana

Magnus Manhammar

Karlskrona arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B23**

### **SMEDJEBACKENS ARBETAREKOMMUN**

#### **Förbättra järnvägskapaciteten**

Trafikmängden på det svenska järnvägsnätet är i dag större än någonsin, och trycket på mer trafikkapacitet genom såväl nybyggnad av järnväg som upprustning och underhåll ökar ständigt.

Under de senaste åren har det från socialdemokratiskt håll runt om i landet ställts krav på fler dubbelspår, fler mötesplatser, förbättrade tidtabeller och större möjligheter till in- och utpendling av resenärer.

Det är av största vikt att våra svenska exportföretag på ett kostnads- och miljömässig acceptabelt sätt kan få ut sina produkter till köpare inom och utom landets gränser likaväl som att människor ska kunna använda sig av spårbunden trafik för arbetspendling.

I Dalarna har vi många stora exportföretag, som slåss om plats på våra järnvägar t ex SSAB och Kvarnsveden i Borlänge, Stora Enso i Falun och Fors och ABB i Ludvika. Noterbart i det sammanhanget är att Dalarna är Sveriges fjärde största exportlän samt tredje största turistlän.

För närvarande finns dessutom långt framskridna planer på att återöppna några av de tidigare nedlagda gruvorna i Västerbergslagen framförallt i Grängesberg och Ludvika. Detta skulle ge Västerbergslagen flera hundra nya arbetstillfällen och dessutom ge underleverantörer och servicenäring möjlighet till nyanställningar och ett välkommet tillskott i kassan. Men för att detta ska bli verklighet krävs en rejäl satsning på järnvägskapaciteten, och då räcker inte den borgerliga regeringens budgetförslag långt. Det finns förvisso en post i den borgerliga regeringens budget med rubriken ”Gruvsatsning”, men den avsatta summan är långt ifrån tillräcklig för att ge någon nämnvärd effekt vare sig i Västerbergslagen eller i Norrbotten.

Till det ökande behovet och nödvändigheten av godskapacitet skall läggas den pågående och planerade utbyggnaden av turistnäringen i Dalarna. De 60000 bäddar som finns i Sälenområdet kommer inom något år att vara nästan 90000. Långt ifrån alla besökare vill eller kan ta sig till vårt län med bil för exempelvis sin vintersemester i Idre, Sälenfjällen, Romme Alpin eller i Säfsenområdet.

Det är viktigt att i sammanhanget påpeka att turismen i dag inte är någon ”bisyssla” för ett fåtal i vårt län utan istället en stor industri, som ger många arbetstillfällen och stora skatteintäkter till länet och landet.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B23:1 att ytterligare medel och resurser avsätts för en utbyggnad, upprustning och modernisering av järnvägskapaciteten

Smedjebackens arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B24**

### **MALMÖ ARBETAREKOMMUN**

#### **Hållbara städer**

Städers roll för världsutvecklingen ökar alltmer. Urbaniseringen pågår i stort sett överallt i världen med full kraft, även i Sverige. Sedan 2008 beräknar FN att mer än hälften av världens befolkning bor i städer. År 2030, när FN bedömer att jordens befolkning uppgår till 9 miljarder, kommer 2/3-delar att bo i städer. Eftersom också mycket av den ekonomiska aktiviteten ligger i dessa stadsområden räknar man med att 75

procent av bidraget till den globala uppvärmningen idag skapas i städerna. I Sverige bor nästan hälften av svenskarna bara i de tre storstadsområdena, och av hela befolkningen bor mer än 4 av 5 i en stad. Ingen svensk strategi för hållbarhet och minskad klimatpåverkan kan därför tänka bort städerna.

I städerna koncentreras hållbarhetens utmaningar med omfattande och ökande transporter, energiförbrukning och påverkan på naturresurser. Men städerna erbjuder också möjligheter till kollektiva lösningar med mer av energisnåla transporter, sammanhållna energisystem och kraftfulla återvinningssystem. Städerna erbjuder också möjlighet att knyta samman ekologiska, sociala och ekonomiska satsningar så att resurserna används effektivt. Avfall kan bli biogas till städernas bussar, kylning av vissa lokaler och uppvärmning av andra kan med ”smarta” system energieffektiviseras, satsningar på gång, cykel och kollektiva transporter har i stadsområdena ofta mycket god påverkan på samhällsekonomin, etc.

Trots brist på internationella överenskommelser och nationell politik har städerna själva visat stor handlings- och initiativkraft för att bidra till att minska städernas klimatavtryck, och tjänar därigenom till stor inspiration för de krafter som trycker på för ett internationellt bindande klimatavtal. Våra svenska storstäder får vid internationella jämförelser mycket framskjutande placeringar och även flera andra svenska städer brukar framhållas som globala föredömen.

Men trots att svenska storstäder internationellt sett är relativt hållbara så går utvecklingen för långsamt. Omvandlingstakten är alltför låg. Kollektivtrafiken ökar, men det gör även biltrafiken och utglesningen fortgår parallellt med att centrala industriområden omvandlas. Återvinningen ökar, men det gör också avfallet. Alla pratar biogas, men osäkerheter gör att ingen vågar ta de nödvändiga investeringsbesluten. För att verkligen utnyttja hela hållbarhetspotentialen i storstäderna behövs en helhetssyn där regelverk, statliga stödssystem och städernas eget agerande samverkar. Dagens trögheter måste helt enkelt undanröjas om Sverige ska klara våra högt ställda klimatambitioner.

Forskningen visar att regelverken spelar stor roll för denna tröghet. Stuprörstänkande, brister i helhetstänkande, felaktiga eller obefintliga incitament, brister i kunskapsspridning och i samverkan mellan offentliga och privata aktörer gör sammantaget att vi idag inte tar tillvara städernas möjligheter. Från den nuvarande regeringen pratas mycket om klimatfrågor, men när det gäller konkreta förslag och åtgärder är det mycket skralt - på detta område inget alls.

För oss socialdemokrater är det avgörande att visa att vi har mycket högre ambitioner än den borgerliga regeringen. Vi måste visa att vi har en politik som trovärdigt kan förverkliga vår ambitiösa klimatpolitik. Då måste politiken ta sikte på att göra våra städer hållbara.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

- B24:1 att det tillsätts statliga resurser som ska användas för en ekologisk och socialt anpassad förtätning av städerna
- B24:2 att investeringar i utbyggnaden av kollektivtrafiken premieras genom omfördelning av de resurser som Trafikverket har till sitt förfogande
- B24:3 att cyklisternas säkerhet i trafiken särskilt beaktas i all framtida utbyggnad av trafikleder

Malmö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.



# MOTION B25

## KRISTIANSTADS ARBETAREKOMMUN

### Hållbara transporter

Vi måste ändra färdriktningen mot ett hållbart samhälle. Miljöhoten skall bromsas upp inte genom att samhället backar, utan genom utveckling mot ett för alla tryggare samhälle. En framtid för allas deltagande som inte bara bygger på ekonomiska villkor.

En åtgärd för detta är att transporterna samlas upp genom terminaler i samhällets utkant. Dessa terminaler ska vara knutna till järnvägen som levererar allt långväga gods till terminalen. När godset så slutligen splittras upp så transporteras det till mottagarna genom el/miljödrivna fordon. Med detta arbetssätt kommer vår idag tunga trafik på vägarna minska efterhand som terminaler och spår byggs ut. Därmed sparas miljön, nya arbetstillfällen skapas under uppbyggnaden och troligen ger även detta arbetssätt fler arbetstillfällen, eftersom systemet ger fördelar åt det närproducerade.

Åtskilliga företag har av skattetaktiska skäl ersatt sina fasta lager med systemet ”rullande lager”. Det innebär att lagret paketeras på lastbilar och kör runt på våra vägar på nätterna. Detta är förutom en onödig miljöbov även en trafiksäkerhetsrisk. Detta är ett ofog som skulle behöva beskattas bort genom en mycket hårdare beskattning av transporter.

Det finns även annat som reser land och rike runt helt i onödan. Fisk som fiskas i nordiska farvatten, rensas i Sydostasien och säljs i svenska butiken. Skånskt fläsk som skivas i Mellaneuropa innan det hamnar i våra kyldiskar. Pannkakor som gräddas i England innan det hamnar på tallriken i skolmatsalen i Småland. Genom att miljöbeskatta transportsektorn tvingas logistiken att förbättras och förhoppningsvis minskar antalet onödiga och miljöfarliga transporter. Indirekt gynnas på detta sätt säsongsohlade och närohlade produkter.

### Partikongressen föreslås besluta:

- B25:1 att socialdemokratiska partiet utreder hur vi bygger upp en logistik baserad på järnvägsterminaler i hela landet med medföljande tidsplan
- B25:2 att det införs en kännbar miljöbeskattning på transporter i syfte att få bort onödiga transporter för att på så sätt gynna närohlade produkter och inhemsk industri

Oppmanna-Vånga s-förening

Kristianstads arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B26

## STOCKHOLMS PARTIDISTRIKT, STOCKHOLMS LÄNS PARTIDISTRIKT, SÖDERMANLANDS PARTIDISTRIKT, UPPSALA LÄNS PARTIDISTRIKT, VÄSTMANLANDS PARTIDISTRIKT, ÖREBRO LÄNS PARTIDISTRIKT, ÖSTERGÖTLANDS PARTIDISTRIKT

### Hållbara transporter

Att det finns stora brister i vår infrastruktur är uppenbart. Framförallt järnvägen har haft en stark tillväxt samtidigt som den dragsits med stora problem de senaste åren. I de regionala tågssystemen är det ståplats på tågen samtidigt som kapaciteten slagit i taket. Det finns helt enkelt inte plats för fler tåg på spåren. För godstransporterna på järnväg är problemen minst lika stora. Redan idag finns det en större efterfrågan att köra gods på tåg än vad det finns kapacitet till. Till det kommer de behov som gruvnäringen flaggar upp i spåren av planerna på att öppna gruvor nya gruvor både i norra Sverige och i Bergslagen. I grunden är det en positiv utveckling men samtidigt sätter den fokus på årtal av bristande underhåll och eftersläpande investeringar.

Bilen kommer även i framtiden att vara en viktig del av vårt transportsystem. Utvecklingen mot bränslesnålare bilar, elbilar och alternativa bränslen har tagit fart de senaste åren. Det en positiv utveckling men det räcker inte, i grunden kommer ett hållbart transportsystem vara beroende av energieffektiva och snabba kollektiva transporter. Det är framförallt i den regionala tågtrafiken som vi ser möjlighet att kombinera än starkare regional utveckling och att skapa ett hållbart transportsystem.

Det finns en stor potential i att korta restiden 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. 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 har kunnat se en nästan explosionsartad utveckling de senaste åren. Människor bor, reser och jobbar över länsgränser i allt högre utsträckning. 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. Trots att flera viktiga investeringar har gjorts och kommer att göras är det väldigt lite i förhållande till de krav som finns i dag. Den nyligen genomförda kapacitetsutredningen visar att om de nu planerade infrastruktursatsningarna på järnväg genomförs kommer ändå kapacitetsproblemen att öka jämfört med idag. På allt fler platser ser man dessutom möjlighet att ersätta en konkurrenssvag regional busstrafik med tåg. En möjlighet är att ta i bruk järnvägar som inte använts på många år eller att återuppbygga järnvägar som rivits upp. Sverige behöver en långsiktig satsning för att bygga upp en modern järnvägstrafik istället för den kortsiktighet som präglar dagens svensk infrastrukturpolitik.

Också godstrafiken dras med stora problem. 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. Det finns en möjlighet att utveckla en modern kombitrafik till alla större centralorter som klarar att konkurrera med och kompletterar 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. Till detta kommer gruvnäringarna som växer oerhört snabbt just nu. Arbetsförmedlingen räknar med att 5000 jobb kommer att skapas inom gruvnäringen inom de närmaste åren. Trafikverket pekar på att gruvnäringens transportbehov måste tillgodoses snabbt. Inte minst är behoven i Bergslagen och förutsättningarna att transportera ut från Bergslagen en stor utmaning då den många gånger skär rakt igenom regioner med mycket passagerartrafik. Det finns ett skriande behov av att satsningar i gruvrelaterad infrastruktur för att inte vi ska få mycket stora problem både för näringslivet och för passagerartrafiken.

Också i våra städer behövs en politik för att klara att effektivt transportera människor och gods. De flesta av Sveriges städer har inte ekonomi att klara att bygga om ett transportsystem som i huvudsak är uppbyggt efter bilen som norm under en tid då kommuner och landsting många gånger fick nära 100 procent i bidrag från staten till investeringarna. Nu när vi nu behöver bygga om det systemet så finns mycket få bidrag och i stället diskuterar många hur kommuner och landsting/regioner 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 i Sverige. Vi behöver en nationell överenskommelse med finansiering från både staten och kommunsektorn för att bygga upp effektiva kollektivtrafiksystem i våra städer.

Idag präglas viktiga infrastruktursatsningar av oacceptabla förseningar. Stora objekt av riksintresse som är beslutade av riksdagen kommer inte i gång på grund av låsningar i lokala planprocesser och överklaganden i flera led. När det gäller exempelvis Botniabanan har överklagandeprocessen hittills kostat över en miljard kronor. I utredningen "Effektivare planering av vägar och järnvägar" ges ett antal förslag som skulle förenkla processerna. Vi anser att vissa objekt borde kunna pekas ut som nationellt riksintresse efter beslut i riksdagen. Och vissa inskränkningar i de kommunala planprocesserna och överklagansmöjligheterna skulle vara rimliga.

Det är hög tid att göra en nationell storsatsning på ett hållbart transportsystem och det behövs en långsiktig politik för att genomföra den.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

- B26:1 att det görs en stor satsning på att bygga ut kapaciteten i järnvägssystem i enlighet med motionens intentioner
- B26:6 att det införs ett statligt investeringsstöd för att bygga hållbara och effektiva regionala och lokala kollektivtrafiksystem
- B26:7 att alla kommuner eller landsting/regioner ges rätt att införa trängselavgifter och att själva disponera hur dessa intäkter används
- B26:8 att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad
- B26:9 att andra möjligheter till finansiering av infrastruktur tillskapas

- B26:2 att statens infrastrukturinvesteringar ökar så att det blir möjligt att skapa ett hållbart trafiksystem som inte begränsar Sveriges och regionernas tillväxt
- B26:3 att underhållet av det befintliga järnvägssystemet säkerställs
- B26:4 att vi har som målsättning att ha snabbtåg eller höghastighetståg mellan alla större städer och till Oslo och Köpenhamn
- B26:5 att kapaciteten i de storregionala järnvägssystemen snabbt byggs

Stockholms partidistrikt, Stockholms läns partidistrikt, Södermanlands partidistrikt, Uppsala läns partidistrikt, Västmanlands partidistrikt, Örebro läns partidistrikt och Östergötlands partidistrikt

## MOTION B27

### HELSINGBORGS ARBETAREKOMMUN

#### Hållbara transportsystem

Öresundsbronns öppnande i juli 2000 innebar att en revolutionerande utveckling av Öresundsregionen tog sin början. Bron skapade helt nya möjligheter som tidigare varit stängda. Detta genom ett ökat flöde av människor, varor och tjänster över sundet.

Öresundsintegrationen kunde börja på allvar. Under de 13 år som snart gått sedan bron stod klar har trafikflödet ökat kraftigt och idag överträffar verklighetens utveckling alla prognoser. Därmed är risken för att slå i det kapacitetstak som hastigt närmar sig högst påtaglig. Redan idag ser vi en konflikt mellan gods- och passagerartrafik över bron.

Öresundsregionen står för 26 procent av Sveriges och Danmarks samlade BNP. I regionen bor ca 3,8 miljoner människor vilket gör regionen till den klart mest befolkade regionen i hela Norden. Ser man söderut ligger Hamburg och norra Tyskland inom tre timmars bilfärd ifrån Malmö när Fehrman bältförbindelsen står klar 2020. Därtill byggs idag två forskningsanläggningar i absolut världsklass inom sina respektive områden. Dessa två anläggningar är ESS och Max IV. Betydelsen av dessa anläggningar för de universitet och högskolor som ligger i regionen men även för våra två länder som helhet är svår att överdriva.

Med detta å åtanke blir frågan om en ytterligare fast förbindelse i norra Öresundsregionen högst relevant. Liknande regioner runt om i världen som t ex San Fransisco har genom skapandet av en "ringlinje" kring ett sund fått dynamiska effekter i form av fler jobb, ökad tillväxt och större utbyte. En ringlinje ökar kapaciteten på övrig infrastruktur och det kortar res- och transporttider avsevärt. Risken för trafikinfarkter minskar också betänkligt med tanke på att två möjliga resvägar öppnar sig istället för en.

Miljöfrågan är också av stor vikt när man ser på infrastrukturens utbyggnad. En ytterligare fast förbindelse över sundet, vilket ökar spårkapaciteten avsevärt, skulle innebära att utvecklingen mot att gods förs över från järnväg till väg skulle kunna motverkas. Det är av största betydelse för att Sverige ska nå sina klimatmål att järnvägen förblir det mest attraktiva sättet att transportera såväl gods som människor långa sträckor.

I likhet med Öresundsbron skulle en fast förbindelse i norra Öresundsregionen vara självfinansierad genom brukaravgifter. Genom att dessutom satsa på en tunnelförbindelse skapas ett starkt komplement till Öresundsbron som stängs av vid dåligt väder. En tunnel klarar såväl snö som hårda vindar.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B27:1 att planeringen av gränsöverskridande infrastruktursatsningar som kan finansieras med brukaravgifter ska ges högsta prioritet i syfte att stimulera tillväxt, jobb och ett mer hållbart transportsystem
- B27:2 att Sverige bör involvera övriga nordiska länder i planeringen av en ny Öresundsförbindelse i syfte att ytterligare knyta samman de nordiska ländernas transportsystem och förbättra förbindelserna till kontinenten
- B27:3 att en ny förbindelse över Öresund måste omfatta både gods- och persontrafik för att skapa ett stabilare samt mer tillförlitligt och hållbart transportsystem

Mikael Skoog

Helsingborgs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B28

### SUNDSVALLS ARBETAREKOMMUN

#### Infrastruktur

Sverige behöver anpassa sin infrastruktur inom alla områden inför framtiden. Ett viktigt område är den svenska järnvägstrafiken. Ur främst miljösynpunkt bör transporter i större utsträckning ske på järnväg istället för att belasta vägnätet. En minskning av tunga transporter på vägnätet innebär även säkrare trafikmiljö samt ett lägre underhåll på vägnätet.

Det bör även skapas bättre förutsättningar för att göra persontrafik på järnväg mer attraktiv och intressant genom snabba och säkra transporter. En viktig sådan järnvägssträcka är Sundsvall till Gävle. Dubbelspår på den sträckan skulle minska restiden mellan Sundsvall och Stockholm med ca 1 timme.

I och med Botniabanans färdigställande mellan Umeå och Härnösand skulle även en kvalitetshöjning av sträckan Härnösand till Sundsvall behövas.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B28:1 att arbeta för att förbättra och anpassa Sveriges infrastruktur inför framtiden och då främst en kvalitetshöjning och utbyggnad av järnvägsnätet
- B28:2 att arbeta för dubbelspår mellan Sundsvall och Gävle

Per Frost

Sundsvalls arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B29

## SUNDSVALLS ARBETAREKOMMUN

### Infrastruktur bygger Sverige för framtiden

Sverige är en starkt export- och handelsberoende nation i den norra europeiska periferin. En väl utbyggd och fungerande infrastruktur är en nödvändig förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av Sverige, som ett av världens mest framgångsrika länder. Det är förutsättningen för näringslivsutveckling, jobb, studier, fritid och inte minst för en bra miljö. I begreppet infrastruktur inryms mycket, järnväg, flyg, sjöfart, vägar men också IT- och telekommunikation. I denna motion ligger fokus på järnväg, väg samt IT och telekommunikation.

#### Järnväg

Fungerande järnvägs kommunikation måste byggas nationellt. För att järnvägen ska bli det transportslag som både bidrar till en positiv näringslivsutveckling och stora miljövinster, krävs att den fungerar hela vägen, från nord till syd, samt på ett antal strategiska platser även i öst/västlig riktning. I den nyligen överlämnade kapacitetsutredningen som Trafikverket gjort på regeringens uppdrag, redovisas på ett i många avseenden bra sätt, behoven av såväl underhållsförbättringar, kapacitetshöjning som ren nyinvestering. För att kunna ta tillvara hela Sveriges potential krävs också att infrastrukturinvesteringar ges ett regionalpolitiskt perspektiv. Det går inte att ställa storstädernas ökande behov av persontransporter mot ex. skogslänens behov av godstransporter till och från basindustrin. Infrastruktur och kommunikationer är viktiga för såväl våra storstäder, regionala centra som för landsbygden.

Investeringar i järnväg kräver avsevärda kapitalinsatser. Järnväg är och måste vara en nationell angelägenhet, därför krävs att staten har ansvaret för investeringarna. Dagens system med regional/kommunal medfinansiering är oacceptabel och riskerar att både omöjliggöra nödvändiga investeringar och öka skillnaderna mellan olika regioner. Som exempel kan nämnas ett förverkligande av den Bottniska korridoren, som också EU-kommissionen givit grönt ljus, som en viktig länk för att knyta samman norra Skandinavien med övriga Europa. En investering som är bra både för Sverige och för Europa.

För att kunna åstadkomma de investeringar som krävs inom svensk järnvägsinfrastruktur behövs också alternativa finansieringsmodeller. Om hela behovet skall rymmas under utgiftstaket i den nationella budgeten kommer aldrig nödvändiga investeringar tillstånd. Precis som för ett framgångsrikt företag måste viktiga, långsiktiga investeringar kunna lånefinansieras. Inte minst i en tid då lånevillkoren måste bedömas som mycket goda. Att använda upplåning genom Riksgälden blir därför en förutsättning om investeringarna skall komma att förverkligas.

#### Vägar

En stor mängd resor och transporter måste på ske via väg, statliga, kommunala och enskilda. Prioriteringarna måste vara trafiksäkerhet, miljö/klimat och tillgänglighet. Även på detta område måste

samma finansieringsprincip gälla. Staten ansvarar för nationella vägar. För att säkerställa framkomlighet året om krävs en kraftig upprustning av stora delar av det statliga vägnätet. Inte minst i norra Sverige, där det också är av avgörande betydelse för en av Sveriges viktigaste basindustrier, skogsindustrin. Skogsindustrin är beroende av fullgoda transportmöjligheter av råvara året runt. Då såväl de klimatmässiga som geologiska förutsättningarna skiljer sig inom Sverige, krävs att en avsevärd del av väganlagen reserveras för åtgärder som möjliggör full framkomlighet året runt. De tidigare anslaget för tjälsäkring måste återinföras.

### **IT- och telekommunikation**

Informations- och kommunikationsteknik är en grundförutsättning för att stärka konkurrenskraften och välfärden i hela landet. Framtida tillväxt kräver hög kompetens och högkvalitativ infrastruktur för IT och telefonkommunikationer för tillväxt i hela landet. IT är en samhällsomdanande kraft som gör det möjligt för helt nya sätt att möta framtiden. Elektronisk kommunikation får en allt större betydelse för alla slags verksamheter i samhället. IT skapar förutsättningar för ett avancerat tjänsteutbud inom näringsliv och offentlig sektor, t.ex. inom handel och nya växande kreativa näringar. Ett annat ex. är sjukvårdens framtida förutsättningar att utveckla e-hälsan som är beroende av väl fungerande IT-kapacitet i hela landet.

Sammantaget är detta en viktig del för vår målsättning om en kunskapsbaserad ekonomi präglad av tillväxt. Samtidigt finns det risker, sårbarhet och hot som kan medföra konsekvenser som kräver politiska beslut för att överbrygga.

Ett ex. på riskerna i teknikskifte är övergången från fast, ledningsbunden telekommunikation till mobil, trådlös dito. Denna har på många håll i landet, inte minst på landsbygd, inneburit stora problem för såväl privatpersoner som företag.

Dagens utveckling har till stora delar skett på marknadens villkor, där ekonomi och lönsamhet är avgörande. Detta har medfört att vi i Sverige har mycket stora skillnader när det gäller tillgången på den moderna tekniken. Även på detta område tillåts Sverige dras isär. Den digitala klyftan som beror på marknadsmisslyckanden måste åtgärdas. Vi anser att samhället, staten och kommunerna, måste ha ett tydligt ansvar för likvärdiga villkor för den moderna teknikens tillgänglighet i hela Sverige. Framtiden kräver ett hållbart informationssamhälle för alla.

### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B29:1 att det nationella ansvaret för finansieringen av en fungerande infrastruktur tydliggörs
- B29:2 att lån i Riksgälden till investeringar i nationell infrastruktur möjliggörs och anges som ett tydligt alternativ för en socialdemokratiskt ledd regering
- B29:3 att enskilda kommuners och/eller regioners förmåga till förskottering eller med- finansiering inte ska avgöra ett projekts genomförande
- B29:4 att ett förverkligande av den Bottniska korridoren inklusive dubbelspår på Ostkustbanan inryms i den socialdemokratiska infrastrukturpolitiken
- B29:5 att anslaget för tjälsäkring återinförs inom väganslaget för att balansera de skillnader som föreligger i klimat- och geologiska förutsättningar
- B29:6 att driva en politik för att förtydliga statens ansvar för tillgång till IT- och tele- kommunikation i hela landet

Ingemar Nilsson

Sundsvalls arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B30

### RONNEBY ARBETAREKOMMUN (ENSKILD)

#### Infrastruktur i Sverige

Sverige har sedan länge byggt och finansierat sin infrastruktur via skattemedel. Detta har skett direkt via statens eller kommunernas budgetar eller indirekt via ägande i statliga och kommunala bolag. Samhället har härigenom haft ägandekontroll över samtliga, för oss alla, viktiga pulsådorr som infrastrukturen utgör.

Under de senaste årtiondena har mycket hänt. Stora aktörer har fått privata ägare, ex. Sydkraft, Telia, Fortum m.fl. Nya infrastruktursystem har byggts upp, ex. bredband, kabel TV m.fl. Många av de tillkommande systemen har byggts av privata intressenter vars primära intresse är att tjäna pengar på sina investeringar.

Vårt samhälle blir alltmer sårbart i takt med den tekniska utvecklingen. Detta visar inte minst orkanen ”Gudruns” och stormen ”Pers” härjningar i södra Sverige. Även en regn och åskfront med lokalt stora nederbörds mängder ger stora störningar i de drabbade områdena. Det måste vara så att tillräcklighet och funktion går före profit.

Det är viktigt för oss alla i samhället att ha tillgång till modern infrastruktur på lika villkor både ekonomiskt och tekniskt. Det är inte förenligt med en solidarisk politik att olika hushåll ska få olika möjligheter eller betala olika pris för samma tjänst beroende på vem som äger och driver infrastruktur anläggningarna.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B30:1 att partistyrelsen får i uppdrag att verka för att Sveriges olika infrastrukturnät i framtiden ägs och kontrolleras av stat eller kommuner
- B30:2 att uttala att kostnaderna för, och möjligheterna att, använda olika infrastrukturnät ska vara lika för alla medborgare

Christer Hallberg

Ronneby arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.



# MOTION B31

## MALMÖ ARBETAREKOMMUN

### Investera i infrastruktur

En förutsättning för ett fungerande samhälle är en god infrastruktur. Människor måste kunna resa till arbete, utbildning och välfärd!

Infrastrukturen har länge varit kraftigt eftersatt i Sverige. Det nationella järnvägsnätet är i akut behov av upprustning och modernisering. Stockholms tunnelbanessystem är på väg att kollapsa. Samtidigt har det blivit dyrare att använda denna stapplande infrastruktur. En sådan prisutveckling på miljövänliga resalternativ som tåg och kollektivtrafik är inte långsiktigt hållbar. Dagens infrastruktur är helt enkelt en ekvation som inte går ihop.

När människor inte vågar lita på infrastrukturen, eller när de tillbringar allt mer av sin tid på pendeltåg får det också samhällsliga konsekvenser. I storstäderna lappar människor ihop livet genom att anställa privata städerskor eller barnskötare om de har råd. Andra människor får det allt tuffare att ta sig till sina arbeten eller söka jobb utanför närområdet i takt med att tågbiljetter och tunnelbanekort blir dyrare. I brist på fungerande infrastruktur hamnar människor på landsbygden också längre ifrån utvecklingen i storstäderna. För att kunna arbeta och utbilda sig flyttar de därför ifrån en allt mer avfolkad glesbygd.

Det är också obegripligt att den borgerliga regeringen inte försöker mildra lågkonjunktorens effekter genom kraftiga insatser för att rusta upp infrastrukturen. En sådan investering ger jobb under dagens ekonomiska kris och rustar Sverige starkt i kommande högkonjunktur.

Inför valet 2014 föreslår vi därför att Socialdemokraterna ska ha ett samlat åtgärdsprogram för att rädda den svenska infrastrukturen. Åtgärdsprogrammet ska täcka såväl upprustning av det nationella tågnätet som investeringar för att stärka regional och lokal infrastruktur. Sverige måste ha en infrastruktur som både gör det möjligt att bo på landsbygden och som gör att livet fungerar i storstadsregionerna.

### Partikongressen föreslås besluta:

- B31:1 att Socialdemokraterna ska ha ett tydligt handlingsprogram för att rusta upp och modernisera den svenska infrastrukturen inför valet 2014
- B31:2 att partikongressen antar motionen och samt uppdrar åt partistyrelsen och riksdagsgruppen att verka för att dess intentioner uppfylls

Emilie Olsson och Åsa Waldemarsson

Malmö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B32

## DALARNAS PARTIDISTRIKT, GÄVLEBORGS PARTIDISTRIKT, JÄMTLANDS LÄNS PARTIDISTRIKT, NORRBOTTENS PARTIDISTRIKT, VÄSTERBOTTENS PARTIDISTRIKT, VÄSTERNORRLANDS PARTIDISTRIKT

### Investera i infrastruktur för tillväxt i hela Sverige

En väl fungerande infrastruktur i hela Sverige är ett grundläggande nationellt ansvar. En bra infrastruktur är nödvändig för arbete, studier, fritid, tillväxt och en bättre miljö.

Strävan efter regionförstoring där människor för bl. a arbete och studier ska kunna röra sig inom allt större geografiska områden är bra. Men det kräver också att också att satsningen på infrastruktur när det gäller väg- och järnväg har ett regionalpolitiskt perspektiv. För att skapa bästa möjliga förutsättningar för såväl person- som godstransporter krävs en helhetssyn där inte det ena transportslaget ställs mot det andra.

Kapacitetsutredningen har visat på de stora behov som finns, både på stambanorna och de s.k. bibanorna. Satsningarna bör ske så att hela transportstråket får en samordnande och i tiden sammanhängande uppgradering av stråkets kapacitet. För gruv- och skogsindustrin innebär det också att flödena på järnväg från inland till stambanorna vid kusten måste lösas i ett sammanhang. Annars kan relativt små kapacitetsbrister på begränsade delar av transportstråket orsaka stora brister i samlade transporteffektivitet.

De särskilda bärighetsmedel som funnits för att åtgärda bristerna i de mindre vägarna måste finnas kvar för snabba och flexibla insatser i nära samverkan med näringslivets företrädare. De har haft stor betydelse för framkomlighet och kapacitet genom åren för näringslivet i vår del av landet. Politiken när det gäller trafik och infrastruktur måste utformas så att hänsyn tas till såväl storstädernas, de medelstora städernas som landsbygdens förutsättningar och behov.

För att klara de investeringar som både person- och godsstråken kräver måste staten ta ett större ansvar. Dagens utveckling där en ökad grad av regional- och kommunal finansiering krävs för att åstadkomma investeringar spelar ut kommuner och dela av Sverige mot varandra. De som har ekonomisk styrka blir ännu starkare, medan de svagare får stå tillbaka. Nationella behov måste styra, inte kommunernas betalningsförmåga.

Idag är planeringsperioderna för olika infrastrukturprojekt mycket långa. Det kan handla om upp till 20 år. Detta försvårar självklart den nödvändiga omställningsprocessen till en mer hållbar och klimatmässigt riktig infrastruktur. Samtidigt ges inte hela landet de nödvändiga förutsättningar som framtiden jobb och tillväxt kräver.

Politiken står inför två huvuduppgifter. Dels det nationella ansvaret för goda kommunikationer i hela landet, dels att detta sammanlänkas med förutsättningarna för regional utveckling där intressekonflikter mellan regioner undanröjs till förmån för utveckling av service och ny företagsamhet.

Ytterst kommer detta att kräva större resurser för investeringar i väg, järnväg, gods och persontrafik. Det krävs medel utöver vad socialdemokraterna avsatt i sin i förhållande till regeringens alternativa budget. Nu planerar vårt parti för en satsning motsvarande 100 miljarder utöver regeringen i ett tioårsperspektiv. Noterbart är att de största och mest kostnadskrävande infrastrukturprojekten genomförs i storstadsregionerna.

Med tanke på infrastruktursatsningarnas långsiktiga karaktär och avgörande betydelse för tillväxt, konkurrenskraft och regional balans bör ambitionsnivån höjas. Detta inte minst med tanke på basnäringarnas och exportindustrins behov. Den växande besöksnäringen kräver såväl investeringar som en ny fördelningsmodell som tar hänsyn till antal besökare. Vi kan konstatera att nödvändiga investeringar i infrastruktur för att bana vägen för ny gruvindustri i norra Sverige och i Bergslagen saknas. Norrbottniabanan/Bottniskakorridoren och godsstråket till väster om Värnen är exempel på satsningar som kräver resurser.

För att offensivt bana vägen för nya projekt bör möjligheten att arrangera lån från riksgälden för finansiering av stora och strategiska infrastrukturprojekt betraktas som en möjlighet. Det handlar om att finna nya vägar som driver fram de investeringar som är nödvändiga för att inom rimlig tid skapa en robust och modern infrastruktur.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B32:1 att det nationella ansvaret för en fungerande infrastruktur på väg- och järnväg förtydligas
- B32:2 att enskilda kommuners och regioners betalnings- eller förskotteringsförmåga inte ska vara avgörande för ett projekts genomförande
- B32:3 att socialdemokraternas ambitionsnivå när det gäller infrastrukturinvesteringar höjs i jämförelse med vad som hittills presenterats
- B32:4 att lån i riksgälden betraktas som en möjlighet för att öka ambitionen när det gäller viktiga och långsiktiga infrastrukturprojekt
- B32:5 att ett samordningsperspektiv på olika åtgärder utefter ett transportstråk bör styra de upprustningar och nyinvesteringar av infrastrukturen som måste genomföras, så att hela transportkedjan kan nyttjas på ett samhällsekonomiskt rimligt sätt

Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt och Västernorrlands partidistrikt

## **MOTION B33**

### **UPPSALA ARBETAREKOMMUN**

#### **Jämställ cykeltrafiken med biltrafiken**

Att cykla är bra för hälsan och för miljön. Cykelbanor tar betydligt mindre plats och är billigare att anlägga än huvudvägar. Goda möjligheter till att använda cykel för att ta sig till och från arbetet är därför

eftersträvansvärt av många skäl. Sverige ligger än så länge efter internationellt; t.ex. sker bara 4-8 procent av alla transporter med cykel i Stockholm mot 25- 29 procent i Köpenhamn. Det finns alltså potential till stora förbättringar om rätt åtgärder utförs.

Den höga andelen cyklister i Köpenhamn visar att om väl cykeltrafiken ges samma status som biltrafiken kan den öka betydligt. För att på allvar öka cykeltrafikens andel av stadstrafiken krävs att åtminstone samma förutsättningar som anses som självklara för biltrafiken uppfylls för cykeltrafiken.

Så är för tillfället inte fallet. Cykelbanor anläggs inte på samma genomtänkta sätt som huvudvägar med en sammanhållen infrastruktur utan kan sluta t.ex. mitt i en starkt trafikerad väg. Trafikljus är ofta inte känsliga för cyklar. Parkeringsnormer gäller i allmänhet bilar, inte cyklar; trots att det senare skulle leda till billigare (och mer omfattande) bostadsbyggande. Listan kan göras lång på cykelns låga status inom stadsplaneringen.

Samma låga prioritering gäller även vid underhåll. Enligt Väg- och transportforskningsinstitutet beror 40 procent av alla cykelolyckor på bristande underhåll av cykelbanor. Motsvarande förhållanden för andra transportslag skulle aldrig accepteras. Det är därför av vikt att snarast minska de skillnader i förutsättningar som finns för cykel- och biltrafiken.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

- B33:1 att minst likvärdiga standarder och regler ska gälla vid stadsplanering avseende cyklar och cykeltrafik som för bilar och biltrafik
- B33:2 att minst likvärdiga standarder och regler ska gälla vid underhåll av cykelbanor som för huvudvägar

Gunnar Larsson, Rafael Waters, Per Olof Widell, Klas-Herman Lundgren, Polat Akgul och Mikael Olsson Uppsala arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B34**

### **BORLÄNGE ARBETAREKOMMUN**

#### **Järnväg – eller?**

Vid min sida ligger en litet urklipp med lydelsen . Det är sossarnas och snöns fel – skriven av Åsa Torstensson (C) då infrastrukturminister. Hon fick löpa gatlopp och många S-are var hänfulla och ibland lite stöddiga - en centerns Tobleroneaffär. Helt fel hade hon inte, nedmonteringen av SJ och järnvägen började efter 1956.

Redan 1964-års trafikbeslut där det klart utsades att varje transportslag skulle bära sina egna kostnader var kanske rätt tänkt men verkställigheten gick sin egen väg. Bilismen och flygets lobbyister hade passerkort rakt in i regeringskansliet där okritiska ministrar svalde lockbetena! Oron inom järnvägen var och är en ständig gäst. Den nästan totala avregleringen 1990 är det allvarligaste ingreppet i modern tid. Så långt från 1938 års trafik beslut som formade en folkets järnväg kan vi inte komma - trodde vi.

Det som skett efter 2006 är ett historiskt svårslaget rekord ifråga om bristande underhåll och organisation. Ifråga om investeringar i infrastrukturen ligger vi botten i Europa! Högerpartierna tror att det går att prata fram avhjälpande av bristen på underhåll.

Avregleringen som ledde till bildandet av SJ, Banverket och sedermera Trafikverket och Transportstyrelsen visar på den handlingsförlamning som uppstår då kommunikationerna och organisationen endast blir en eko av högerregeringens bristande ansvar för infrastrukturen.

Idag talas mest om höghastighetsbanor och att komma 10 - 15 min, tidigare till Stockholm. Godstransporternas stora betydelse talas tyst om. Bergslagsregionen står inför en expansion inom gruvnäringen med start 2015. Något beslut finns inte och med tanke på de investeringar som erfordras och byggnadstid är det oroväckande!

Järnvägen i sin helhet är synnerligen kostnadskrävande och behöver samordning. Att tro att konkurrensutsättning leder till framgång och utveckling leder enbart till kortsiktiga beslut. Bankropp med signaler och elförsörjning kräver likalydande standard för rationellt underhåll och liknande standard. Motsatsen ser vi med all tydlighet idag. Fordons- och vagnmaterial kräver även det samordning för drift och underhåll. Säkerhetsarbetet kräver samordning, vi ser idag uppenbara faror och tillbudet hur varit legio.

Ja det jag skriver ovan är en bild av dagens järnväg, ett flertal trafikföretag, mångfald av reparationsverkstäder, ett sammelsurium av företag för banunderhåll, elledningar, signalsystem, biljettfunktioner, ekonomistyrning, länstrafikbolag, regionkontor m.m. Likheten med det kaos som rådde före 1940-talet är slående.

Vi har allt att vinna i valet 2014 med genomgripande reformer på flera områden, detta är ett av dem.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

B34:1 att tillsätt en utredning som med stöd av tidigare erfarenheter och rön genomlyser denna infrastruktur – en järnväg för hela Sverige, inte enbart som en storstadslösning som 1856-års järnvägsutredning

Göte Olsson

Borlänge arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B35**

### **VÄXJÖ ARBETAREKOMMUN**

#### **Kollektivtrafik för framtiden**

Kollektivtrafiken är inget man kan kompromissa kring. Den utgör en livsnerv såväl i staden som på landet, är en kollektiv angelägenhet och en förutsättning för att samhällets ekonomiska och sociala liv ska fungera. Den är dessutom en av de absolut viktigaste komponenterna när det gäller att få till stånd en grön

omställning av vårt samhälle. Tyvärr har vi idag en kollektivtrafik som är i bedrövligt skick, på mer än ett sätt.

Att kollektivtrafiken är för dyr är både ett strukturellt problem och en konkret verklighet för enskilda människor. Det är inte rättvist att en miljonär och en arbetslös betalar lika mycket för att åka kollektivt. Med skattefinansierad, avgiftsfri, kollektivtrafik så betalar var och en efter förmåga, samtidigt som fler får möjlighet att utnyttja detta mer miljösmarta färdssätt.

Utvecklingen mot ökad privatisering och marknadsanpassning som sker i kollektivtrafiken måste vändas. De företag som kör vår kollektivtrafik är enbart intresserade av vinsten de kan plocka ut ur den. Kollektivtrafiken ska ägas och skötas gemensamt, och alla resurser ska användas för att göra resan så bra som möjligt, både för de som arbetar och de som reser i den.

Kollektivtrafiken är det enda hållbara alternativet för framtidens transporter. Den är både resurssnål och klimatsmart, ett måste med tanke på de enorma utmaningar som klimat- och resurskriserna ställer oss inför. Den nuvarande trafikmaktordningen med bilen i toppen leder inte bara till klimat- och hälsofarliga utsläpp, utan även till att våra städer trasas sönder av bilar, vägar och parkeringsplatser. Varje krona som spenderas på infrastruktur för bilism är en direkt attack på möjligheten att bygga socialt och ekologiskt hållbara städer.

För att göra kollektivtrafiken ännu mer fördelaktig ur klimatsynpunkt och säkra den från den otrygghet som oljeberoende innebär ska alla våra fordon ställas om till att gå på förnyelsebara bränslen. Om Sverige tar tåten och visar att det fungerar att ha en kollektivtrafik som är helt oberoende av fossila bränslen bidrar vi till en bättre miljö och föregår med gott exempel, både för våra medborgare och andra länder. Den offentliga sektorn ska inte legitimera användandet av fossila bränslen utan visa vägen framåt till ett hållbart, fossilfritt samhälle.

Ett annat ständigt förekommande problem är den dåliga turtätheten inom kollektivtrafiken. För att den kollektiva resandet på riktigt ska bli ett alternativ för våra medborgare måste utbudet av turer öka, både inom tätorter och på landet. Det ska inte bara vara ekonomiskt och ekologiskt fördelaktigt att åka kollektivt, det ska dessutom vara lätt och smidigt!

Rätten och möjligheten att ta sig runt i staden och på landet är grundläggande. Transport är inget vi väljer, det är något vi behöver. Därför har alla rätt till en bekväm, billig och grön resa.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B35:1 att Socialdemokraterna verkar för en avgiftsfri kollektivtrafik
- B35:2 att Socialdemokraterna verkar för en vinstfri och gemensamt ägd kollektivtrafik
- B35:3 att Socialdemokraterna verkar för en utbyggnad av kollektivtrafiken
- B35:4 att Socialdemokraterna verkar för att all kollektivtrafik ska drivas med förnyelsebar energi

Ola Palmgren

Växjö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B36

## VÄSTERBOTTENS PARTIDISTRIKT

### Konkurrenskraftiga godstransporter

Vi socialdemokrater sätter jobben i centrum. Arbete bygger Sverige, men dåliga konkurrensvillkor för våra företag ger inte arbeten. Utan lönsamma företag och industri minskar skatteunderlaget och slår direkt på de offentliga finanserna och Sveriges förmåga att finansiera skola, vård och äldreomsorg. I Socialdemokraternas vår politiska budgetmotion 2012 anges att ”befolkningsrika länder som Kina, Indien och Brasilien upplever en dramatisk välståndökning innebär stora möjligheter för ett land som Sverige”. Men det gäller bara om de svenska företagen kan konkurrera med andra företag på dessa marknader med konkurrenskraftiga priser.

Socialdemokraterna har historiskt sett värnat den svenska industrin och specifikt den så kallade basindustrin, dvs skogsindustrin, stålindustrin och gruvorna. Detta för att vi förstår vikten av dessa näringar och hur stor betydelse de har för Sveriges välstånd och för jobben både historiskt och i framtiden. Vi har därför fört en näringspolitik som värnat industrins intressen genom att säkerställa goda konkurrensvillkor. Före valrörelsen 2010 var Socialdemokraterna därför emot införandet av en kilometerskatt. Efter samarbete med Miljöpartiet och Vänsterpartiet inför valet 2010 blev så kilometerskatt en gemensam fråga och nu har den fastnat i partiet genom ett nytt begrepp kallat ”avståndsbaserad vägsitageavgift på lastbilstransporter”. Kilometerskatten har alltså blivit omdöpt till slitageavgift men går i stort sett ut på samma sak, nämligen att beskatta avstånd. Detta är inte traditionell socialdemokratisk politik eftersom vi ska värna jobben och dessutom anser att hela Sveriges ska leva. Att beskatta avstånd slår hårt mot glesbygd och speciellt skogslänen i både södra och norra Sverige. Sveriges största konkurrensnackdel gentemot andra länder är de långa avstånden inom landet och till industrins huvudmarknader på kontinenten. Socialdemokraterna ska inte stå för en politik som förstärker dessa konkurrensnackdelar.

Sverige behöver framtidsvisioner, därför ska vi inte låsa fast oss i gamla argument och lösningar som inte fungerar. Svensk industri ska inte konkurrera med låga löner, lägre kompetens och gårdagens teknik. Det är just därför vi ska beskatta utsläpp och inte avstånd. Ingen ny teknik i världen kan göra avstånden inom Sverige kortare. Friheten som starka statsfinanser ger ska användas till att stärka arbetslinjen och öka sysselsättningen. Det görs inte bäst genom att straffbeskatta handel och avstånd.

### Partikongressen föreslår besluta:

- B36:1 att socialdemokraterna avvecklar förslag på avståndsbaserad vägsitageavgift på lastbilstransporter
- B36:2 att socialdemokraterna under den kommande mandatperioden utvecklar politik som beskattar utsläpp och inte avstånd
- B36:3 att socialdemokraterna ställer sig bakom principen om att infrastruktur är en statlig angelägenhet

B36:4 att i de fall kongressen inte bifaller ”att”-sats 1), undantar enskilda vägar och kommunala vägar från slitageavgift då staten inte kan ta ut en slitageavgift på vägar där staten inte har någon kostnad för slitage

Västerbottens partidistrikt

## MOTION B37

### VARBERGS ARBETAREKOMMUN (ENSKILD)

#### Lastbilar på tågtransporter

Sverige är ett avlångt land och beroende av långa transporter. En allt för stor del av våra godstransporter sker med tunga lastbilar vilket påverkar vårt klimat på ett negativt sätt.

Möjligheten att köra lastbilstrailrar på tåg har utvecklats och används i vårt grannland Norge. Nya och smidiga metoder för av och påfart har utvecklats och fungerar väl. Genom att ställa krav på svenska tågbolag att tillhandahålla tåg som kan användas för ändamålet, så skulle stor miljövinst skapas.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B37:1 att krav ställs på ”tågbolagen” att tillhandahålla vagnar för transport av lastbilar med gods

Britta Stribén

Varbergs arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

## MOTION B38

### SÖDERHAMNS ARBETAREKOMMUN

#### Miljövänligare bilar

Vi socialdemokrater måste vara i framkant är det gäller miljövänliga transporter. Idag sker de flesta vägtransporter av såväl människor som varor med hjälp av bensin/diesel bilar. Vi måste bli snabbare att ställa om till el och biogasbilar. Vi måste ha det politiska modet att gå först och med skattemedel subventionera dessa miljövänligare alternativ.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B38:1 att utarbeta en plan för hur man snabbare ska ställa om till miljövänligare transporter

Magnus Flyckt, Lennart Gard och Ove Ericsson

Söderhamns arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.



# MOTION B39

## GOTLANDS PARTIDISTRIKT

### Nationellt transportnät som inkluderar Gotland

I Sverige har vi ett nationellt transportnät där all trafik ingår. Landsväg, järnväg och flygplatser är grunden i det nätet. För gotlänningar slutar nätet med riksväg 73 i Nynäshamn, sedan tar färjetrafiken över, och fungerar som vår landsväg. Det är den enda möjligheten att få med någon form av fordon till eller från Gotland.

Staten har fram till idag subventionerat en del av kostnaden, för att priserna ska vara något så när överkomliga, för både privatpersoner och näringsidkare. Trots det har priserna skenat iväg med en rasande fart enbart på grund av en brist i avtalet. Där lämnas öppet för att ta ut ökade kostnader genom biljettpriserna när oljepriset går upp. Detta kommer att bli ohållbart inom en snar framtid. En tillbakagång i antalet resenärer är inte heller ett alternativ för varken besöksnäring, näringsliv eller för Gotlänningen med ett behov att resa till fastlandet.

Rätten till en levande landsbygd är för Gotland en fråga om hur ofta färjan går, hur snabbt den åker och hur mycket biljetten kostade. Dessa tre parametrar styr tillgängligheten till och från Gotland. Priset för en båtbiljett för en familj med en bil tur och retur var i skrivande stund närmare 4000 kr. Under sommarmånaderna föreligger också risken att det är fullbokat. Resor till och från ön måste alltså planeras med framförhållning. Speciellt om man ska ha fordon med sig. Om Gotland ska vara en konkurrenskraftig region måste färjorna ingå i det nationella transportsystemet och inte som idag, drivas av privata intressen.

### Partikongressen föreslås besluta:

B39:1 att Gotlandstrafiken ska ingå i det nationella transportsystemet

B39:2 att biljettpriset för både personer och fordon ska vara så likvärdig framförandet på vägnätet avseende kostnad per kilometer som möjligt

Linus Gränsmark

Gotlands partidistrikt beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B40

## VÄRMDÖ ARBETAREKOMMUN

### Nej till påtvingade broavgifter över Skurusundet

I Nacka vill den moderatstyrda majoriteten införa avgifter över en ny bro över Skurusundet – Skurubron. Bron är en del av väg 222, vilket är en statlig väg, och en ny överfart är i framtiden nödvändig eftersom den nuvarande bron är i dåligt skick och inte klarar av infartstrafiken till Stockholm. Det som gör frågan

speciell är att Skurubron utgör den enda fasta förbindelsen för mer än 50.000 boende i Värmdö och östra Nacka. Alla dessa personer bor i en återvändsgränd där alternativen för att ta sig till resten av Stockholmsregionen (och Sverige) är antingen båt eller bilfärja till Rindö och därefter ytterligare en bilfärja till Vaxholm. Kapacitetsmässigt är detta naturligtvis en fullständig omöjlighet.

### **Behåll statens grundansvar för väginfrastruktur!**

Väl fungerande väg-infrastruktur är sedan länge en viktig statlig angelägenhet. Det är inte bara praktiskt att finansiera stora vägar över den statliga (progressiva) inkomstskatten, utan också samhällsekonomiskt klokt. Staten är den nivå som är bäst skickad att göra avvägningar utifrån samhällsekonomisk nytta. Eller borde i alla fall vara det!

Vi är idag djupt bekymrade över den brist på tydliga spelregler som präglar planeringen av den framtida väg-infrastrukturen i Stockholmsregionen. Istället för att slå fast den statliga ambitionsnivån har det införts en förhandlingskultur med oklara förutsättningar.

Trafikverket har uppdraget att dra in så mycket ”lokal medfinansiering” från kommunerna som möjligt. Argumentet gentemot varje kommun är tidtabellen, att ”om ni inte medfinansierar så hamnar ert projekt längre bak i kön, om det alls blir av”. Men är det verkligen klokt att styra dessa investeringar utifrån möjligheten till kommunal medfinansiering? Bör inte den samhällsekonomiska nyttan i kombination med medborgarnas behov ha en avgörande betydelse för statens prioriteringar? Också i fortsättningen.

Ur Socialdemokratiskt perspektiv finns det, enligt vår mening, stor anledning till oro för vad detta systemskifte – att styra resurserna dit där det redan finns resurser – kan leda till i sin förlängning. De som redan har ska få mer och de som har störst behov, men inga medel, ska stå utan.

På den Socialdemokratiska partikongressen 2009 behandlades frågan om framtida finansiering av infrastruktur. Kongressen beslutade att det i framtiden bör vara möjligt att lånefinansiera större investeringsobjekt samt att det bör vara möjligt att avgiftsfinansiera en del infrastrukturprojekt. En förutsättning för det senare är dock, enligt beslutet, att staten och berörda kommuner/regioner är överens om att det är en lämplig finansieringsväg.

En bakgrund till partikongressens beslut var att flera kommuner framfört önskemål om alternativa vägsträckningar, exempelvis kringfartsleder för att skydda sina stadskärnor, och var beredda att betala för det genom kommunal medfinansiering och/eller brukaravgifter. Men kongressen uttalade också att avgiftsfinansiering endast ska få ske om det finns samförstånd mellan staten och berörda kommuner/regioner. Med berörd kommun kan knappast avses endast den kommun där, i det här fallet, den aktuella bron ligger utan också den kommun vars samtliga nära 40.000 invånare är beroende av den.

### **Nej till avgifter på Skurubron!**

Socialdemokraterna i både Nacka och Värmdö har starkt tagit avstånd från avgifter på Skurubron, liksom Socialdemokratiska partidistriktet i Stockholms län.

För oss är det obegripligt att statens ansvar för att upprätthålla en fungerande fast förbindelse över Skurusundet plötsligt skulle upphöra. Över 50.000 personer är mer eller mindre beroende av denna enda in/utfart i sina dagliga liv.

### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B40:1 att uttala att påtvingad avgiftsfinansiering av Skurubron i Nacka strider mot det beslut om krav på samförstånd mellan berörda kommuner/regioner som uttalades på partikongressen 2009
- B40:2 att snarast föra frågan till riksdagsgruppen för bevakning och agerande

Lars Bryntesson

Värmdö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B41**

### **ÖREBRO ARBETAREKOMMUN (ENSKILD)**

#### **Nu är det cykelns tur**

Sverige, Europa och världen behöver en ökad del hållbara transporter. Vi Socialdemokrater måste vara med och leda utvecklingen för ett ökat kollektivt resande och ett ökat cyklande. Vi måste också hitta nya lösningar på ur vi transporterar varor och gods. Det är en spännande tid och det finns många intressanta lösningar för transportsektorn.

Bilen är och kommer vara en viktig del av vårt samhälle under en överskådlig framtid. Men bilen har flera nackdelar som bara kan minskas med att fler väljer andra alternativ för sina resor. Både folkhälsan och miljön lider av bilen. Vi planerar våra städer efter bilen lika ofta som efter människor. Vi t.o.m. subventionerar bilen både direkt och indirekt.

Hur skulle våra städer se ut om vi alla fick betala det verkliga priset för en parkeringsplats? Eller om priset på drivmedel motsvarade den miljökostnad det har?

Att försöka styra eller pressa bilresandet med priser eller subventioner har visat sig svårt, ofta av opinionsskäl. Men det finns ett antal verktyg vi skulle kunna använda.

#### **1. Gynna cykel & kollektivtrafik med förbättrade förmånsbeskattningsregler**

Cykel och pendelkort i kollektivtrafiken bör klassas som avdragsgill förmån. Idag är cyklande bara avdragsgillt för arbetsgivaren om det sker på gym. Skatteavdrag för cykel (och/eller cykelservice) tillåts i bl.a. Belgien och Irland. Erfarenheter därifrån visar att arbetsgivarnas intresse för att få sina anställda att cykla till jobbet har ökat markant sedan möjligheten infördes. Och att engagera arbetsgivarna har stor potential. Fler cyklister innebär mycket stor samhällsnytta, främst eftersom folkhälsan förbättras (enligt WHO:s beräkningsmodell är varje km på cykel värd 8-10 kronor!).

#### **2. Få ordning på reseavdragen**

Det behövs en förbättrad kontroll av dagens regelverk. Ungefär varannan bilpendlare som gör reseavdrag gör felaktiga avdrag till sin egen fördel och avdragen snedvrider därmed den relativa konkurrenskraften av

bil gentemot kollektivtrafiken. Inte heller samtliga arbetsgivare som tillhandahåller gratis parkeringsplatser till sina anställda är konsekventa i att ta upp förmånen i skattedeklarationen.

Ändra reseavdragsregler så att kollektivtrafik och cykel gynnas mer. Det är mycket svårt att få göra reseavdrag med kollektivtrafik idag, och det är i stort sätt helt omöjligt för resor med cykel. Det finns färdiga förslag till färdmedelsneutrala reseavdrag finns i bl.a. flera statliga utredningar. De flesta och största avdragen görs i grannlän till storstadsområdena och i den södra halvan av Sverige.

### **3. Lagkrav på gröna transportplaner**

Vid större exploateringsprojekt åläggs exploitören att beräkna miljökonsekvenserna av sitt förslag, däremot finns inga krav på att redovisa vilka transportbehov som uppkommer på grund av projektet och hur de kan minimeras eller styras mot transportslag med låg negativ inverkan på hälsa och miljö. En rad länder, såsom Nederländerna, Storbritannien, Frankrike och Italien, har skapat juridisk möjlighet för kommuner att kräva in transportplaner för större arbetsplatser eller transportintensiva verksamheter. Ofta är kravet på transportplaner knutet till plan- och tillståndsprocessen. Målet med transportplanerna är att ge verksamhetsutövarna ett större ansvar för att minska de negativa effekterna av trafiken som de ger upphov till. En kommun skulle kunna ställa det här kravet om gröna resplaner när den själv säljer mark men det byggs inte bara på mark som köps från kommuner i Sverige.

### **4. Möjlighet att ta ut avgift på arbetsplatsparkeringar**

Tillgången till parkeringsplatser, särskilt för heldagsparkering, är en avgörande faktor som påverkar hur attraktiv bilen är som färdmedel för arbetspendling. Att belägga arbetsplatsparkering med en kommunal avgift skapar ett incitament för arbetsgivare och pendlare att överväga andra sätt att resa än med bil. En möjlighet är att införa beskattning av mark som används till p-plats, med argumentet att det leder till kostnader för kommunen. Städer i Storbritannien och Australien har infört Working Place Levy, en avgift på alla p-platser för långtidsparkering. Detta skulle troligen behöva svensk lagändring. I Perth försvann ett antal tusen p-platser direkt när avgiften infördes. Om intäkten för parkeringsplatsen dessutom öronmärks för satsningar på hållbara transporter kan åtgärden ha en dubbel positiv effekt.

### **5. Förändra fordonsskatten efter fransk modell**

Sverige har trots förbättringar på senare år fortfarande Europas törstigaste bilpark. En omläggning av fordonsskatten kan ändra på det, utan att statens utgifter minskar och är mycket effektivare än att ge subventioner till köpare av ”miljöbilar”. Modellen, som tillämpas i Frankrike, går i korthet ut på att skatten sänks för de snålaste bilarna och höjs för de törstigaste, och att förändringarna är intäktsneutrala för statskassan. Detta har vi motionerat om i Riksdagen, men det borde vara en del av vårt handlingsprogram för de kommande åren.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B41:1 att Socialdemokraterna ska verka för att förmånsbeskattningsreglerna förändras för att också gynna och omfatta kollektivtrafik- och cykelresor
- B41:2 att Socialdemokraterna tar ställning för färdmedelsneutrala reseavdrag

- B41:3 att Socialdemokraterna verka för att Plan- och bygglagen föreskriver gröna resplaner för större arbetsplatser, offentliga verksamheter och transportintensiv verksamhet som handel
- B41:4 att Socialdemokraterna ska verka för att Sveriges kommuner kan ta en avgift eller skatt på parkeringar, intäkterna ska användas för investeringar i hållbara transporter
- B41:5 att Socialdemokraterna tar ställning för en fordonsbeskattning där de fordon som använder mycket bränsle beskattas och att intäkterna subventionerar skatten på bränslesnåla fordon

Peter Dahlgren, Rosta-Örnsro S-förening och Kenneth Nilsson, Futura S-förening.  
Örebro arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

## MOTION B42

### NORBERGS ARBETAREKOMMUN

#### På spåret för en bättre järnväg

”Spårfel, brister i strömförsörjningen, signalfel mm har drabbat resenärerna på järnvägen i Sverige alltför ofta detta år. En av de hårdast trafikerade sträckorna, Stockholm – Uppsala har varit utsatt för återkommande dagslånga driftstopp”, är bilder från tågresenärernas vardag 2012. ”Försenade tåg, anslutningar som inte fungerar, information i högtalarna som ändras hela tiden, ingen att fråga om hjälp på öde stationer”, en annan bild från 2012. ”Var köper man biljett? Var finns det en tidtabell? Automater som inte fungerar”, en tredje bild av tågresenärernas vardag 2012.

Verklighetens bild av läget för järnvägen i vårt land är inte direkt ljus. Ett rejält snöoväder i Hallsberg kan göra att godstrafiken lamslås i flera veckor. Det är inte bara resenärerna som är drabbade av bristerna i järnvägssystemet. Stora delar av den svenska exportindustrin är starkt beroende av säkra och punktliga järnvägstransporter. Det går som tåget, har idag en annan innebörd än tidigare!

Hur kunde det gå så här och vad kan göras för att få det bättre? Avregleringen av järnvägen har i Sverige gått betydligt längre än i något annat land. Inte ens Storbritannien har vågat gå lika långt som vi. Där har man dessutom tagit steg tillbaka och återreglerat vissa delar, t ex drift och underhåll av spåren. Uppenbarligen måste något göras utöver de ökade resurser till drift och underhåll som kommit till under senaste år. Järnvägen i Sverige är för viktig för att bara få driva iväg på ett spår som lett vilse.

Det är uppenbart att vissa delar av avregleringen inte fungerar på ett effektivt sätt utan snarare är en av orsakerna till de bekymmer som drabbar resenärer och godsköpare. Drift och underhåll måste få en säkrare styrning och ledning vilket kan ske genom att ansvaret för den dagliga verksamheten förs tillbaka direkt under Trafikverket. Det är den enda organisation som kan se till helheten och styra resurserna dit de bäst behövs. Trafikverket bör själva ansvara för de mänskliga resurser och specialmaskiner som krävs för ett bra och effektivt spårunderhåll.

Att köpa en tågbiljett idag är inte lätt. Ett bolag äger det stora biljettsystemet som är framtaget och finansierat med statligt stöd. I andra avreglerade länder finns ofta ett biljettsystem som alla måste ansluta sig till. Så borde det vara även i Sverige. Därför bör Samtrafiken som ägs av alla kollektivtrafikanordnare i

vårt land vara den naturliga ägaren och ansvariga för biljettsystemet. Detta för att säkra möjligheten att på ett enkelt sätt kunna köpa biljetter även utanför de större orterna.

Inom luftfarten finns ett ansvar för att flygplatser är öppna så länge som trafiken pågår. Så är det inte inom järnvägen. Trafikverket bör därför få totalansvaret för att så länge trafik pågår skall stationer hållas öppna och resurser skall finnas för att kunna hjälpa resenärer vid trafikstörningar.

Våra förslag berör en del av de brister inom järnvägen som är uppenbara föra många. De täcker inte allt men vår uppfattning är att något måste göras för att leda in den svenska järnvägen på ett nytt spår.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B42:1 att kongressen ställer sig bakom motionen och lägger den som en del i en politik för en bättre järnväg i Sverige

Norbergs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B43

### SKURUPS ARBETAREKOMMUN

#### Reglering av järnvägen

Med vintern i färskt minne kan vi konstatera att tågtrafiken i år igen, inte har fungerat på ett tillfredsställande sätt. Det är helt oacceptabelt att viktiga samhällsbärare inte kommer fram till sitt arbete och att många tvingas göra negativ påverkan på miljön, då vi varit tvungna att välja bilen när tågen står stilla. Att problem kan uppstå och att plötsliga väderomslag kan påverka tågtrafiken får man räkna med. Men att det påverkat så mycket och under så lång tid är inte acceptabelt. Hela tågssystemet; allt från service och underhåll av rälsen, till tågen som går på rälsen bottnar i ett system som totalt har havererat. Detta instämmer till och med våra politiska motståndare i. Vad som behöver göras har vi dessvärre inte samsyn kring och det är därför extra viktigt att vi tydligt visar vart vi står. Tågtrafiken är och kommer för lång tid framöver vara ett mycket viktigt samhällsinstrument. Det fungerar uppenbarligen inte att låta ett statligt verk ansvara för något som någon annan aktör har i uppdrag att genomföra. Det faktum att det finns flera olika aktörer som kör linjerna på banan gör också saken än mer komplicerad. Underhåll och service sköts av någon som inte ska köra tågen på banan, vilket bäddar för mer framtida problem. Får vi verkligen ut bästa möjliga tågservice för varje skattekrone? Hur vill vi att det ska fungera i framtiden? Dessa frågor måste vi ta ställning till. Vi tycker svaret ligger i att återförstatliga hela tågssystemet.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B43:1 att Socialdemokraterna aktivt verkar för att förstatliga tågtrafiksystemet

Magnus Alm

Skurups arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B44

## YSTADS ARBETAREKOMMUN

### Resekort till studerande ungdomar i högstadiet och gymnasiet

Sedan det fria söket infördes inom den svenska gymnasieskolan har antalet pendlare i gymnasieåldern exploderat. Gymnasisterna har funnit nya kamrater och nya fritidsaktiviteter i sina nya utbildningsstäder och tillbringar en hel del tid i dessa städer istället för i sin egentliga hemstad då kamraterna och aktiviteterna finns i den ”nya” staden istället.

Det finns en hel del likheter mellan dessa gymnasister och flera högstadieelever som bor på landsbygden. De tilldelas i de flesta fall resekort som gör att de kan utnyttja lokal- och regionaltrafik för att ta sig till och från skolan och till och från en del av sina fritidsaktiviteter. Det finns dock ett kännbart problem med flertalet av dessa kort: De gäller enbart under vissa tidsperioder (exempelvis 05.00-20.00 på vardagar, ej på jullov och sommarlov) och tar därmed inte hänsyn till ungdomars vänner och fritidsaktiviteter som kan befinna sig flera mil bort från hemmet och på andra tider än de som kortet gäller. Många utav dessa familjer kanske har ansträngda ekonomier sedan tidigare vilket kan leda till att ungdomar tappat kontakt med vänner och fritidsaktiviteter under långa tidsperioder då man kanske drar sig för att lösa dyra resekort.

Målet med denna motion är inte att kräva att alla kommuner i Sverige ska erbjuda ungdomarna i kommunen fria turer med kollektivtrafiken. Målet med denna motion är att belysa problemet och att få Sveriges socialdemokratiska arbetareparti att börja verka för att kommunerna på sikt ska erbjuda ungdomarna en sådan tjänst. En tjänst som ska innebära att ungdomar kan använda kollektivtrafiken till att åka till fritidsaktiviteter och vänner utan att behöva fundera över olika tidsbegränsningar på sina resekort. Frågan riskerar annars att bli en klassfråga. En fråga där ungdomar med föräldrar som är höginkomsttagare kan åka fram och tillbaka mellan utbildningsstaden/närmaste staden, delta i många fritidsaktiviteter och umgås flitigt med sina vänner medan andra kanske tvingas till att tillbringa mycket tid hemma, antingen på landsbygden eller i en stad där man bor, men inte utbildar sig. I ett skräckscenario kanske en ungdom i fråga inte har några vänner eller aktiviteter i närheten av det område man bor i, utan dessa finns istället några mil bort. Då kanske ungdomen i fråga är tvingad till att tillbringa lov och helger ensam och hamnar därmed i en högst ofrivillig ensamhet. En sådan utveckling måste bekämpas med alla möjliga medel.

Sverige måste ha en levande landsbygd. Människor måste kunna välja att bo på landsbygden om de vill och detta ska även kunna gälla barnfamiljer. Därför är det viktigt att dessa ungdomar ges möjlighet att umgås med vänner och delta i aktiviteter inne i städerna. Samma sak gäller de gymnasister som valt att gå i en skola som ligger några mil bort från hemmet. De måste också ges möjlighet att umgås med vänner och delta i aktiviteter i sin nya utbildningsstad. Annars riskerar vi en situation som i slutändan kan leda till att vi utarmar landsbygden och skapar isolering bland Sveriges ungdomar.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B44:1 att Sveriges socialdemokratiska arbetareparti ska verka för att alla kommuner i Sverige ska erbjuda sina studerande ungdomar i högstadiet och gymnasiet resekort som gör det möjligt att använda lokal och regional kollektivtrafik utan begränsningar

Adrian Magnusson, Cecilia Magnusson-Svärd och Mike Enochsson  
Ystads arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B45

### SUNDSVALLS ARBETAREKOMMUN

#### Samhällsägddrift av järnväg

Magdalena Andersson (socialdemokraternas ekonomiska företrädare) uttrycker ofta att vi måste använda våra skattepengar på ett effektivare sätt. Jag håller med henne helt och fullt i detta påstående.

Ett område som skulle kunna effektiviseras är järnvägstrafiken. Tidigare styrelseordföranden i SJ, Ulf Adellson (m), har även uttryckt något i stil med att det råder lekstuga kring den svenska järnvägstrafiken. Idag finns möjlighet för privata entreprenörer att bedriva trafik på det svenska järnvägsnätet. Huvudparten av den privata trafiken bedrivs på järnvägssträckor med högt passagerarunderlag och där möjlighet till en god ekonomisk avkastning finns.

Samhället (SJ) ska bedriva järnvägstrafik och svara för en god samhällsservice i hela Sverige. Det ansvaret har inte privata entreprenörer. SJ skulle med ett förändrat system kunna använda intäkter från sträckor med högt passagerarunderlag för att möjliggöra trafik i hela Sverige och på så vis på ett effektivt sätt få en god samhällsservice för medborgarna.

Utifrån ett helhetstänk för Sveriges befolkning samt för svensk ekonomi borde därför en återgång till en samhällsägddrift på det svenska järnvägsnätet vara mest gynnsamt.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B45:1 att arbeta för en samhällsägddrift på det svenska järnvägsnätet

Per Frost  
Sundsvalls arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.



# MOTION B46

## SUNDSVALLS ARBETAREKOMMUN

### Satsa på järnvägen

Transportsektorn står för en mycket stor del av koldioxidutsläppen. Därför är det viktigt att en så stor del av transporterna som möjligt utförs av tåg och sjöfart.

Under de senaste 20 åren har vi socialdemokrater regeringsmakten satsat hårt på att förbättra möjligheterna till järnvägstransporter genom stora satsningar på järnvägsnätet. En sådan viktig satsning har varit Botniabanan som ger kraftfullt förbättrade möjligheter till effektiva gods- och persontransporter längs delar av Norrlandskusten.

Tyvärr är järnvägen mellan Härnösand och Hudiksvall i ett mycket undermåligt skick. Detta innebär en stor begränsning i möjligheterna att föra över gods- och persontrafik från väg till järnväg.

Följden av detta är ökad miljöbelastning och en enorm kapitalförstöring eftersom man inte kan ta till vara den fulla potentialen av den jättelika investering som gjorts i Botniabanan.

### Partikongressen föreslår besluta:

B46:1 att vi socialdemokraterna kraftfullt driver kravet på en upprustning av järnvägen mellan Härnösand och Hudiksvall så att Botniabanans fulla kapacitet kan tas tillvara

Hans Stenberg

Sundsvalls arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B47

## LUNDS ARBETAREKOMMUN

### Satsa på järnvägen - utveckla Södra stambanan

De politiska riktlinjer som antogs av partikongressen 2009 underströk att: En väl fungerande infrastruktur är av central betydelse för konkurrenskraft och tillväxt. För att få till stånd fler infrastrukturinvesteringar under kommande år vill vi öka användningen av lånefinansiering för strategiska infrastrukturprojekt och öka inslagen av trängselavgifter och/eller andra brukaravgifter. Det förutsätter samförstånd mellan staten och berörda kommuner och regioner. Det är fullt möjligt att kombinera en utökad lånefinansiering av strategiska större infrastrukturprojekt med budgetlagen och en ansvarsfull ekonomisk politik. Staten måste ta sitt ekonomiska ansvar för infrastrukturen. Infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomi.

Därför är det nu viktigt att vi planera och förbereder en snar upprustning och kapacitetsutbyggnad av det svenska järnvägsnätet. Särskilt mot bakgrund av de akuta miljöproblemen, inte minst på

klimatområdet, måste stora investeringar i göras i järnvägsnätet under den närmaste 10-årsperioden. Det är en nödvändig förutsättning för att klara av att genomföra klimatmålen.

Det finns flera viktiga järnvägssträckor som är i behov av utbyggnad. En av dessa är Södra stambanan som har en avgörande betydelse för kommunikationerna och för tillväxten i Sverige, och hela Norden. Över 22 % av all trågtrafik i Sverige kör på banan Stockholm – Malmö, på hela eller delar av sträckan.

Södra stambanan har kapacitetsproblem som är mycket angelägna att lösa. De är mest påtagliga i banans respektive slutpunkter – 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, t.ex. i alla de regionala system som betjänas av Södra stambanan. Även den internationella trafiken berörs, inte minst godstrafiken. Förutom de negativa konsekvenserna för tillväxt och regional utveckling är även de uteblivna miljövinster betydande.

Det är oerhört viktigt, inte minst av miljö- och resursskäl, att järnvägen ges goda möjligheter att bli ett reellt alternativ till privatbilismen och flyget. Målsättningen bör vara att minska restiden Stockholm – Malmö till ca 3 timmar.

På sin väg från Stockholm till Malmö har Södra stambanan en mycket viktig funktion i kraft av att den passerar flera järnvägsknutpunkter, såsom Linköping, Mjölby, Nässjö, Alvesta och Hässleholm. Det innebär den också har mycket stor betydelse för den regionala järnvägstrafiken. Det är naturligtvis viktigt att utveckla järnvägarna som ansluter till Södra stambanan, eftersom de har stor betydelse för den regionala utvecklingen inom stora områden i södra Sverige.

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 samt i södra och östra Götaland som helhet.

Kapacitetsproblem finns också på flera ställen längs banan. Dessa problem kommer att tillta när den tillåtna maxhastigheten höjs. Därför är det angeläget att bygga tillräckligt långa förbigångsspår i lämpliga lägen. Spåren bör vara så långa, att t.ex. 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 måste också skapas reella förutsättningar för att andelen gods på järnväg kan öka. För att bryta den ständigt tilltagande 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.

Satsningar på infrastruktur och byggande skapar också arbete. En följdverkan av denna nödvändiga satsning blir således en minskad arbetslöshet. Det är viktigt att se till helheten när det gäller järnvägsinvesteringar, jobben, medverkan till hållbar tillväxt m.m.

### **Sammanfattning**

Bland de åtgärder på Södra stambanan som är viktiga för att kunna öka hastigheten och därmed också konkurrenskraften är bl. a:

- 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.
- Utveckla anslutande järnvägar för att skapa bättre matning till/från trafiken på Södra stambanan för resorna i tvärled.
- En satsning på en utveckling av Södra stambanan
- Skapar arbeten och medverkar till hållbar tillväxt.

### **Partikongressen föreslår besluta:**

- B47:1 att en omfattande upprustning och utbyggnad av det svenska järnvägsnätet under den närmaste 10-årsperioden genomförs
- B47:2 att ge Södra stambanan en hög prioritet som möjliggör hastigheter på minst 250 km/tim så att resan Malmö – Stockholm kan ske på högst 3 timmar
- B47:3 att utveckla järnvägarna som ansluter till Södra stambanan

Gunnar Jönsson, Jon Helgason, Claes-Göran Jönsson, Björn Abelson och Anders Almgren  
Lunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B48**

### **HÄRJEDALENS ARBETAREKOMMUN**

#### **Socialdemokratisk infrastrukturpolitik för utveckling i hela Sverige**

Alliansens politik eller brist på politik skapar ohållbara förhållanden i Sveriges storstäder då infrastrukturen havererat av de senaste årens enorma inflyttning. Stockholm växer med motsvarande en stad varje år ca.34000 personer. Man kan fråga sig hur dessa människor bor då bostadsbyggandet upphört under Alliansens regim.

Landsbygden töms allt snabbare takt på befolkning i arbetsför ålder och kommuner tappar skattekraft som hotar förmågan att upprätthålla välfärden. Näringsliv i glesbygd hotas av sämre vägar, telefon-, bredband- och postförbindelser.

För att minska inflyttningstycket på storstäder och ge landsbygden en chans att utveckla sitt näringsliv behövs en politik för en långsiktig hållbar infrastuktur vad det gäller alla kommunikationer telefonförbindelser, post, bredband, vägar och järnvägar.

Allt fler vill se att de stora och tunga godstransporterna sker med järnväg då detta är ett mera miljöriktigt och långsiktigt hållbart transport sätt än lastbilar. Genom att upprusta Inlandsbanan kan vi trygga hållbara transporter av gods och människor vid olycka eller väderförhållande som förhindrar trafik på en redan hårt trafikerad stambanan.

För en positiv utveckling av befolkning och näringsliv i hela Sverige föreslår jag att socialdemokraternas partikongress tar ställning i denna fråga.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B48:1 att ge partistyrelsen i uppdrag att ta fram en infrastrukturpolitik för att garantera en bra befolknings- och näringslivsutveckling i hela Sverige
- B48:2 att upprustningen av inlandsbanan blir en del av denna infrastrukturpolitik

Jonny Springe

Härjedalens arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B49

### LUNDS ARBETAREKOMMUN

**Staten bör ta ett samlat ansvar för finansieringen av nationell transportinfrastruktur**

Det har tidigare varit en självklarhet att nationell transportinfrastruktur skall finansieras av staten. Möjligheten att förskotta investeringar för att få dem genomförda har förändrat situationen drastiskt, kapitalstarka regioner och kommuner kan få företräde för sina investeringar.

”Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”

Mindre kommuner som inte har möjligheter till större medfinansiering, medfinansiering och förskottsbetalningar innebär att landsbygdskommuner missgynnas och långsiktiga perspektiv riskerar att åsidosättas för kortsiktighet. Prioriteringen för investeringar i nationell infrastruktur bör naturligtvis ske utifrån bästa samhällsnytta, där investeringars finansieringsform inte skall spela roll. Utvecklingen av den nationella transportinfrastrukturen bör hanteras objektivt och i den ordning som lagstiftningen föreskriver. Staten bör i framtiden avsätta tillräckliga resurser för att långsiktigt kunna möta nationella långsiktigt hållbara investeringsbehov i infrastrukturen.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B49:1 att nationell transportinfrastruktur skall finansieras av staten

Vlasta Sabljak och Björn Abelson

Lunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B50

## SKARA ARBETAREKOMMUN

### Statlig investeringsbudget för infrastruktur

Infrastrukturinvesteringar är en nationell angelägenhet och ett statligt ansvar. En socialdemokratisk regering bör därför snarast införa en statlig investeringsbudget för infrastrukturen. På så sätt riskerar inte en nödvändig utbyggnad av väg och järnväg att tränga undan statliga satsningar på välfärden.

Den moderatledda regeringens svaga intresse för investeringar i infrastrukturen har tvingat fram kommunal och regional medfinansiering. Det är en överflyttning av såväl ansvar som finansiering och tvingar kommuner, landsting och regioner att prioritera bort utveckling av vård, skola och omsorg till förmån för asfalt och räls. Dagens system med nationella planer och finansiering via statens årliga driftsbudget innebär osäkerhet kring om och när ett investeringsobjekt kan bli genomfört. Det riskerar att fördröja viktiga investeringar för förbättrad trafiksäkerhet, ökad framkomlighet och konkurrensförmåga. Det skapar samtidigt problem för kommuner och andra aktörer när det gäller planering av bostäder, näringslivsetableringar och övrig samhällsutveckling.

Den stora utmaningen inför kommande satsningar på infrastruktur handlar om att utveckla och stärka konkurrensförmåga och tillväxt, samtidigt som klimatmålen ska uppnås. Målet med en socialdemokratisk infrastrukturpolitik måste vara att tillgodose en växande efterfrågan på resor och godstransporter, förbättra trafiksäkerheten och möta klimatmålen.

### Partikongressen föreslås besluta:

B50:1 att verka för en statlig investeringsbudget för infrastruktur

Fredrik Nordström

Skara arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B51

## SÖDERTÄLJE ARBETAREKOMMUN

### Svensk järnväg står mitt i ett systemfel

Statusen på svensk järnvägsinfrastruktur är akut och underhållet såväl som reinvesteringarna är grovt eftersatta. Det absolut viktigaste för att få fungerande järnväg är att öka investeringarna i systemet. Men orsaken till dagens problem står inte enbart att finna i bristande resurser för drift, underhåll och reinvesteringar, utan det är orsakat av en kombination av resursbrist och ogenomtänkt avreglering

För att säkerställa att de resurser som verkligen läggs på underhåll och reinvesteringar av svenska järnvägar krävs att organisationen för underhållet stöps om. Med dagens upphandlingssystem ökar

transaktionskostnaderna i alldeles för hög takt. Av lägesrapport från Trafikverket framgår det att allt större delar av budgeten för drift och underhåll av järnvägen går till annat än drift och underhåll. Det vill säga att transaktionskostnaderna har ökat med upphandlingssystemet. Detta framgår i Trafikverkets rapport ”Situationen i det svenska järnvägsnätet” där det beskrivs att ”en betydande och ökande del av de totala resurserna för underhåll och reinvesteringar går till indirekta drifts- och underhållskostnader till exempel underhållsstyrning, telekommunikation, elnät och interaktion med operatörer. Dessa aktiviteter förnygrar eller förnyar inte själva järnvägsnätet direkt men är ändå nödvändiga”. Två av posterna kan tolkas som tydliga transaktionskostnader – underhållsstyrning och interaktion med operatörer. Trafikverket beskriver vidare att de justerade kostnaderna för indirekt underhåll har ökat med 13 procent varje år under perioden 2002 till 2009.

Fler tjänstemän på verket sitter och räknar på kontrakt, fler kontrollerar underhållsentreprenörerna, fler tvistar om priser och paragrafer och fler försöker kommunicera med entreprenörerna – därför ökar också kostnaderna för hela systemet i sig.

Järnvägen är ett system och det krävs samordning i alla led för att det ska fungera effektivt. Genom att splittra upp och inte utföra eget banunderhåll har Trafikverket förlorat kontrollen över läget ute i spåret. Det påverkar myndighetens förutsättningar att bedöma vilka underhållsåtgärder som behöver vidtas och hur resurserna gör som bäst nytta. Systemet leder till att Trafikverket är helt i händerna på entreprenören eftersom det är entreprenörerna som själva rapporterar om banans tillstånd i datasystemen. Detta har bland annat påpekats av Riksrevisionen i rapport ”Underhåll av järnväg (RiR 2010:16)”.

Vidare skriver Trafikverket själva i rapport ”Situationen i det svenska järnvägsnätet” att ”Den nuvarande styrmodellen uppvisar brister. Nuvarande styrmodell gör det svårt att bestämma exakt hur stora utlägg för underhåll och reinvesteringar som görs på olika aktiviteter och anläggningstyper och vilka effekter aktiviteterna har på anläggningen, vilket försvårar ett optimalt resursutnyttjande inom drift och underhåll”. Med det säger alltså Trafikverket själva att de inte längre har någon koll på läget ute i spåret. Informationskanalerna som tidigare fanns i det egna samordnade underhållet är borta. Myndigheten vet alltså inte längre hur resurserna för underhåll gör bäst nytta.

Styrmodellen uppvisar inte bara brister. Den är på väg att falla sönder. Alla minns Balfour Beatty Rail. Efter förhandlingar med Trafikverket kom de överens om att avsluta ett stort kontrakt för drift och underhåll i Västra Götaland. Företaget hänvisar till ”oförutsedda kostnader”. Man bröt kontraktet för att Trafikverket och Balfour Beatty Rail hade meningsskiljaktigheter i hur kontraktet skulle tolkas. Trafikverket trodde att de hade tecknat avtal om fullständig snöröjning men detta hade Balfour Beatty ”tolkat bort” utifrån kontraktets utformning. För detta får Balfour Beatty 125 miljoner kronor.

Sverige sticker dessutom ut genom att inte låta myndigheten utföra något underhåll överhuvudtaget. EU-rätten innehåller inte regler för hur en medlemsstat väljer att organisera och utföra drifts- och underhållsverksamhet. En majoritet av jämförbara länder utför underhåll i myndighetsregi. Som exempel på hur verksamheten organiseras kan nämnas att i Tyskland, Frankrike, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Belgien och Irland är det infrastrukturförvaltaren som i huvudsak utför drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. I Norge upphandlas vissa delar bl.a. spårriktning. I Finland upphandlas drift och underhåll i konkurrens.

Järnvägen är ett system och sköts inte ena delen ordentligt vältras kostnaderna över till nästa aktör i ledet. Men om en aktör tar ansvar för helheten ökar incitamenten för att göra det ordentligt från första

början. Dessutom krävs det samordning och effektiv kommunikation över hela järnvägsnätet för att uppnå de stordriftsfördelar som finns. I utredning genomförd av Trafikverket (Trafikverket, 2010, Utredning Järnväg Vinter) påvisas att en av de stora orsaker till förseningar i tågtrafiken vintern 2009/2010 var att samarbetet med entreprenörer som sköter drift och underhåll inte fungerade tillfredsställande. Det vill säga att Trafikverket och alla entreprenörer ute i spåret inte lyckas kommunicera med varandra.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

B51:1 att Socialdemokraterna verkar för att Trafikverket ska ansvara för och bedriva banunderhåll och drift i egen regi. Detta för att uppnå högre effektivitet och samordning inom järnvägsnätet

Alexander Lindholm för Fackliga utskottet i Södertälje  
Södertälje arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B52**

### **SOLLENTUNA ARBETAREKOMMUN**

#### **Svensk järnväg står mitt i ett systemfel**

Statusen på svensk järnvägsinfrastruktur är akut och underhållet såväl som reinvesteringarna är grovt eftersatta. Det absolut viktigaste för att få fungerande järnväg är att öka investeringarna i systemet. Men orsaken till dagens problem står inte enbart att finna i bristande resurser för drift, underhåll och reinvesteringar, utan det är orsakat av en kombination av resursbrist och ogenomtänkt avreglering

För att säkerställa att de resurser som verkligen läggs på underhåll och reinvesteringar av svenska järnvägar krävs att organisationen för underhållet stöps om. Med dagens upphandlingssystem ökar transaktionskostnaderna i alldeles för hög takt. Av lägesrapport från Trafikverket framgår det att allt större delar av budgeten för drift och underhåll av järnvägen går till annat än drift och underhåll. Det vill säga att transaktionskostnaderna har ökat med upphandlingssystemet. Detta framgår i Trafikverkets rapport "Situationen i det svenska järnvägsnätet" där det beskrivs att "en betydande och ökande del av de totala resurserna för underhåll och reinvesteringar går till indirekta drifts- och underhållskostnader till exempel underhållsstyrning, telekommunikation, elnät och interaktion med operatörer. Dessa aktiviteter förnygrar eller förnyar inte själva järnvägsnätet direkt men är ändå nödvändiga". Två av posterna kan tolkas som tydliga transaktionskostnader – underhållsstyrning och interaktion med operatörer. Trafikverket beskriver vidare att de justerade kostnaderna för indirekt underhåll har ökat med 13 procent varje år under perioden 2002 till 2009.

Fler tjänstemän på verket sitter och räknar på kontrakt, fler kontrollerar underhållsentreprenörerna, fler tvistar om priser och paragrafer och fler försöker kommunicera med entreprenörerna – därför ökar också kostnaderna för hela systemet i sig.

Järnvägen är ett system och det krävs samordning i alla led för att det ska fungera effektivt. Genom att splittra upp och inte utföra eget banunderhåll har Trafikverket förlorat kontrollen över läget ute i spåret. Det påverkar myndighetens förutsättningar att bedöma vilka underhållsåtgärder som behöver vidtas och hur resurserna gör som bäst nytta. Systemet leder till att Trafikverket är helt i händerna på entreprenören eftersom det är entreprenörerna som själva rapporterar om banans tillstånd i datasystemen. Detta har bland annat påpekats av Riksrevisionen i rapport ”Underhåll av järnväg (RiR 2010:16)”.

Vidare skriver Trafikverket själva i rapport ”Situationen i det svenska järnvägsnätet” att ”Den nuvarande styrmodellen uppvisar brister. Nuvarande styrmodell gör det svårt att bestämma exakt hur stora utlägg för underhåll och reinvesteringar som görs på olika aktiviteter och anläggningstyper och vilka effekter aktiviteterna har på anläggningen, vilket försvårar ett optimalt resursutnyttjande inom drift och underhåll”. Med det säger alltså Trafikverket själva att de inte längre har någon koll på läget ute i spåret. Informationskanalerna som tidigare fanns i det egna samordnade underhållet är borta. Myndigheten vet alltså inte längre hur resurserna för underhåll gör bäst nytta.

Styrmodellen uppvisar inte bara brister. Den är på väg att falla sönder. Alla minns Balfour Beatty Rail. Efter förhandlingar med Trafikverket kom de överens om att avsluta ett stort kontrakt för drift och underhåll i Västra Götaland. Företaget hänvisar till ”oförutsedda kostnader”. Man bröt kontraktet för att Trafikverket och Balfour Beatty Rail hade meningsskiljaktigheter i hur kontraktet skulle tolkas. Trafikverket trodde att de hade tecknat avtal om fullständig snöröjning men detta hade Balfour Beatty ”tolkat bort” utifrån kontraktets utformning. För detta får Balfour Beatty 125 miljoner kronor.

Sverige sticker dessutom ut genom att inte låta myndigheten utföra något underhåll överhuvudtaget. EU-rätten innehåller inte regler för hur en medlemsstat väljer att organisera och utföra drifts- och underhållsverksamhet. En majoritet av jämförbara länder utför underhåll i myndighetsregi. Som exempel på hur verksamheten organiseras kan nämnas att i Tyskland, Frankrike, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Belgien och Irland är det infrastrukturförvaltaren som i huvudsak utför drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. I Norge upphandlas vissa delar bl.a. spårriktning. I Finland upphandlas drift och underhåll i konkurrens.

Järnvägen är ett system och sköts inte ena delen ordentligt vältras kostnaderna över till nästa aktör i ledet. Men om en aktör tar ansvar för helheten ökar incitamenten för att göra det ordentlig från första början. Dessutom krävs det samordning och effektiv kommunikation över hela järnvägsnätet för att uppnå de stordriftsfördelar som finns. I utredning genomförd av Trafikverket (Trafikverket, 2010, Utredning Järnväg Vinter) påvisas att en av de stora orsaker till förseningar i tågtrafiken vintern 2009/2010 var att samarbetet med entreprenörer som sköter drift och underhåll inte fungerade tillfredsställande. Det vill säga att Trafikverket och alla entreprenörer ute i spåret inte lyckas kommunicera med varandra.



**Partikongressen föreslås besluta:**

B52:1 att Socialdemokraterna verkar för att Trafikverket ska ansvara för och bedriva banunderhåll och drift i egen regi. Detta för att uppnå högre effektivitet och samordning inom järnvägsnätet

Bjarne Isacson

Sollentuna arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B53

### KALMAR LÄNS PARTIDISTRIKT

**Sverige behöver en ny järnvägspolitik för fortsatt tillväxt**

Av många olika skäl så befinner sig svensk järnväg i ett besvärligt läge med undermåliga banor och splittrad statlig politik där avregleringar har dominerat lagstiftningen. Järnvägens dåliga rykte i allmänhet, och SJ:s i synnerhet, har skymt behoven som finns inom kollektivtrafiken för att utveckla landet och för att stimulera det ökade resandet. Beskedet från såväl Trafikverket som regeringen är att avråda länen att satsa och utveckla järnvägen.

Det regelverk som den borgerliga regeringen har skapat med avregleringen av järnvägen har inte på någon punkt förbättrat trafiken. Ingen vågar längre satsa brett och nytt. Dagsläget är så allvarligt att det finns regionala upphandlingar som inte fått något anbud. De bolag som konkurrerar är i princip statligt ägda bolag och det var väl inte meningen med lagstiftningen?

Det finns starka skäl till att utveckla och skapa en ny och mer kraftfull järnvägspolitik. Sambandet mellan utbyggd och snabb järnvägspolitik och ökad tillväxt är tydligt. Vi ser hur pendlingstiden hela tiden ökar och järnvägen är viktig för inte minst när avstånden överstiger 10 mil. Hela tiden byggs nya tillväxtområden fram som kräver bättre och snabbare järnvägslinjer. På många ställen i landet sker en utveckling där olika typer av områden får en gemensam arbetsmarknad. I Kalmar län skulle tillväxten öka väsentligt att bygga samman Kalmar och Oskarshamn med restid på 35 minuter. Den högre utbildningen, tjänsteföretagen i Kalmar med Oskarshamns urstarka industri inom energi och fordon.

Det är mot denna bakgrund som vi föreslår att partiet utvecklar en ny järnvägspolitik för att skapa mer tillväxt.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B53:1 att skapa en långsiktig utveckling av banorna i landet för att utveckla järnvägstrafiken och godstrafiken. Det kräver investeringar både kortsiktigt och på mer lång sikt

B53:2 att skapa ett utvecklingsarbete med mer robust teknik som klarar både vinter och andra påfrestningar. Vi måste skapa ett förtroende för järnvägen

B53:4 att alla länen i landet får tillgång till elektrifierade banor så för såväl effektiv godstrafik som möjligheter att skapa nya trafiksystem med tågen

- B53:5 att nuvarande regionala tågssystem så som Öresundståg, Västtrafik, Mälardalstågen, Norrtåges tekniska och ekonomiska möjligheter att bindas samman i ett nationellt system. Vore ett förhållandevis billigt sätt utveckla trafiken. Här krävs investeringar med felande länkar mm
- B53:6 att partiet uttalar för sin del att skapa förutsättningar för att bedriva tågtrafik i egna driftbolag för att skapa ett alternativ till statliga bolag
- B53:3 att teknik som nu byggs ut också måste omfatta järnvägsspåren och detta gäller uppkopplingar för datorer och mobiltelefoner. Allt fler använder restiden till arbete och med våra geografiska förutsättningar så ligger stora förutsättningar att få ökad tillväxt

Kalmar läns partidistrikt

## MOTION B54

### ÄNGELHOLMS ARBETAREKOMMUN

#### Sveriges infrastruktur

Ett modernt land är beroende av en infrastruktur som kan upprätthålla medborgarnas behov av förflyttning, både med eget fordon och med kollektiva alternativ. Likaså behövs en infrastruktur som är anpassad efter hur det moderna behovet av transporter ser ut, på land, till sjöss eller i luften.

Sverige har länge varit ledande när det kommer till lösningar som gynnar alla medborgare i samhället men idag är vi inte ens i närheten av prispallen. Vi står idag med ett av Europas äldsta järnvägsnät, undermålig ur många aspekter, nätet är inte anpassat efter moderna tågs bredd eller deras hastighet. Många medborgare kan inte längre välja vilket sätt de vill färdas på utan tvingas väja ett alternativ som är snabbare eller mer punktliga. Valet forceras då ofta till mindre klimatvänliga alternativ. Samtidigt som vi står inför enorma behov av satsningar på infrastrukturen för att kunna mäta oss med övriga Europa har Sverige en hög arbetslöshet. Hur går detta ihop?

En satsning på alla grenar inom infrastrukturen i Sverige hade rimligtvis lyft större delen av arbetslösheten som vi idag har i landet, stor del till tack av den borgerliga alliansen med moderaterna i spetsen. Som socialdemokrat, med vetskapen av vad arbetet betyder för svenskarna och Sverige, ska vi våga satsa och göra det ordentligt. Vårt mål måste vara att bli ett av de ledande länderna i världen när det kommer till klimatsmart infrastruktur. Sverige förtjänar mer än så här.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B54:1 att partikongressen beslutar att partiet ska arbeta för att göra Sveriges infrastruktur till en av de klimatsmartaste i Europa på land, till sjöss och i luften

Munka Ljungby och Lars Nyander

Ängelholms arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B55

## HUDDINGE ARBETAREKOMMUN

### Tillväxt och hållbar utveckling genom bättre infrastruktur

I en kunskapsbaserad ekonomi är investeringar i infrastruktur allt viktigare. Förbättrade möjligheter till arbetspendling är, liksom ökade investeringar i effektiva godsflöden, avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Behovet av ökade infrastrukturinvesteringar är stort i hela landet och staten måste ta huvudansvaret. För att få till stånd fler infrastrukturinvesteringar under kommande år vill vi öka användningen av lånefinansiering av strategiska infrastrukturprojekt. Satsningarna ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomi. I de fall kommunal eller landstingskommunal medfinansiering förekommer ska även denna kunna finansieras genom lån i Riksgälden.

Ökad användning av exempelvis trängselskatt eller andra brukaravgifter kan vara ett bra sätt att styra trafiken. Givetvis ger det också möjlighet till finansiering, men för att värna acceptansen så måste flexibiliteten och träffsäkerheten i systemet öka. I linje med tidigare beslut bör större inflytande över dessa intäkter ges till regionerna.

Stockholm måste tillsammans med staten underhålla och nyinvestera i infrastruktur och kollektivtrafik för att klara såväl tillväxt och arbetspendling, som höga miljömål.

Trafikverket och Trafikanalys understryker den allvarliga situationen och visar att Stockholm står för 75 procent av kapacitetsbristerna. Trängsel och förseningar i Stockholmsregionen kostar samhället årligen över sex miljarder kronor.

Om inte omfattande satsningar görs för att förbättra framkomligheten för bland annat kollektivtrafiken så kommer kostnaderna för arbetspendlingen att öka. I förlängningen kan det begränsa de regionala och nationella tillväxtpotentialerna.

Stockholms län driver sysselsättningstillväxten och står för en fjärdedel av landets totala arbetsmarknad och en tredjedel av statens samlade inkomster.

Stockholms län har idag ca 2 miljoner invånare och står för hälften av landets totala befolkningsökning. De senaste åren har befolkningsutvecklingen varit ca 40 000 personer per år och överträffat alla prognoser. Länet får ca 100 nya invånare varje dag som främst kommer genom högt barnafödandet och utrikesmigrationen. Det är en myt att inrikes inflyttning skulle vara främsta orsaken till befolkningsökningen i länet.

De sju Mälardalslänen inklusive Gävleborg och Östergötland har idag 3,9 miljoner invånare som beräknas öka till 5 miljoner år 2050. Inpendling till Stockholm sker idag från landets samtliga kommuner och kommer att öka kraftigt. 160 000 personer kommer 2050 att varje vardag pendla in till Stockholm bara från de kringliggande länen. Klarar vi inte bostadsbyggandet så kommer pendlingen att vara ännu större.

Infrastrukturen och fungerande trafikering i Stockholmsregionen har stor betydelse såväl lokalt och regionalt som för landet som helhet. Vi ser ett gemensamt intresse för hela landet att huvudstadsregionen kan växa och klara internationell konkurrens.

Investeringar måste ske för att öka kollektivtrafikens andel av resandet. Resande-underlag, samhällsekonomisk kalkyl och andra faktor bör visa vilken typ av trafikslag på väg, vatten och spår som är rätt trafikslag, på rätt plats, i rätt tid, till bästa pris. Tunnelbanan är det mest populära, kapacitetsstarka och markeffektiva kollektivtrafikslaget i Stockholms län och bör enligt studier byggas ut.

För att förbättra dagens situation, öka kapaciteten och bygga ut infrastrukturen i såväl huvudstaden som landet i övrigt så måste de ekonomiska ramarna öka. Vi menar att nödvändiga satsningar i olika delar av landet inte ska ställas mot varandra.

Infrastruktursatsningar för tillväxt och sysselsättning i landets mest befolkade del, kan inte ställas mot godstransporter och nödvändiga satsningar på omställning från däck till räls i gleset befolkade delar. Båda investeringarna behövs!

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B55:1 att användning av lånefinansiering av strategiska infrastrukturprojekt ökar
- B55:2 att i de fall kommunal eller landstingskommunal medfinansiering förekommer ska även denna kunna finansieras genom lån i Riksgälden
- B55:3 att Socialdemokraterna står upp för principen att staten ska medfinansiera hälften av den faktiska kostnaden vid investeringar i spårinfrastruktur
- B55:4 att statligt stöd åter ska utgå för spårfordon, depå och andra tunga investeringsposter som krävs för trafikering
- B55:5 att modeller utarbetas för avtal om objekt som är mer flexibel inför nya planeringsförutsättningar
- B55:6 att regionerna ges större inflytande över intäkter från trängselskatt

Erika Ullberg

Huddinge arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B56**

### **ASKERSUNDS ARBETAREKOMMUN (ENSKILD)**

#### **Transporter mellan massa/pappersbruk till värmeverk**

Idag så kan bark som används till bränsle i värmeverk köras mycket långa vägar i onödan. Det körs till och med förbi vissa värmeverk för att lastas om och transporteras tillbaka. Istället för att avgiftsbelägga (milskatt) alla transporter, så ska det vara tvingat att alltid transporter ska köras den kortaste vägen. Detta problem finns även i stor grad när det gäller sophantering som köps och transporteras långa vägar både inom och utom landet. Vi importerar sopor för förbränning med långa transporter som följd.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B56:1 att alla transporter måste med regelverk styras så de går den kortaste vägen och avgiftsbelägga de onödiga

Johan Calais, Askersund Socialdemokratiska Förening

Askersunds arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

## MOTION B57

### HÖGANÄS ARBETAREKOMMUN

#### Tung landsvägstrafik

I en tid av en allt mer pressad miljö där isarna vid polerna smälter, väderförändringar skapar fler och fler katastrofer som översvämningar orsakade av störtregn. Orkaner skapas i en större och kraftigare mängd än tidigare. På andra delar av vårt klot orsakar torkan missväxt och enorma skogsbränder som genom sin rök ökar utsläppen av koldioxid. En allt mer större miljöbov är biltrafiken där de tunga lastbilarna är de största bovarna. Det finns idag allt bättre förutsättningar att på sträckor över 300 km att åka tåg med bilarna.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B57:1 att tillsätta en grupp som utreder frågan att överföra med gods på järnväg och transportera bilar och lastbilar på tåg

Arne Lundh

Höganäs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B58

### HÖGANÄS ARBETAREKOMMUN

#### Tågresenärer skall inte tvingas åka buss

Statens Järnvägar var en gång i tiden ett företag som höll tiden under en styrelse och ett huvud som också var en garant för säker och med hyfsad god åkkomfort. SJ var en företagets säkra transportör vad än som skulle transporteras pappersmassa i hundratusentals ton från pappersbruken i norr till hamnarna i söder som Helsingborg var en säker punkt när isarna läste Sverige från nästan all sjöfart. Året runt åkte stål och järn tåg från Mellansverige till industrierna runt om i Europa.

SJ:s tåg på den tiden trotsade Kung Bore's snöstormar och tågen rullade enligt uppgjorda tidtabeller. Det var också sällsynt med störande och försenande moment som jämfört med dagens nedrivna kontaktledningar eller rälsbrott. SJ var ett företag som med sin struktur garanterade ett helgjutet transportföretag där alla enheter hade ett mål att ge en bättre kvalitet än vad som det betalades för.

Idag tycks målet vara att skicka miljonfakturer och inget är gjort. Detta gäller alla vi tvåbenta som åker tåg, vi vill koma fram i rätt tid och på det sätt som våra biljetter lova. Tågresenärer skall inte tvingas åk buss.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B58:1 att anta motionen och skicka den till partistyrelsen med uppdrag och mål att låta utreda att sammanfoga tåg och spår under ett huvud

Arne Lundh

Höganäs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B59**

### **HÖÖRS ARBETAREKOMMUN**

#### **Tågtrafiken i Sverige**

Som flitiga tågresenärer mellan Höör och Stockholm är vi en av alla de som har noterat den allvarliga försämring som har skett på Södra stambanan sedan avregleringen av järnvägen genomförts. Förr fanns det inte i vårt medvetande att vi skulle bli försenade till vårt resmål med mer än kanske några minuter. Idag har vi alltid med i beräkningen att vi kanske inte kommer fram förrän 1-4 timmar senare än beräknat. Skälet till detta är flera. Låt oss peka på två. Idag har vi en uppsjö av operatörer på samma järnväg. Var och en av dessa vill utifrån sin uppdragsgivare uppfylla de krav som man ålägger dem. Det handlar då både om de som genomför trafik på uppdrag från länstrafik, regionalt som fjärrtåg. Om det då uppstår en försening någon stans i kedjan så har man inga krav att se hur den enskilde resenären kommer fram till sitt slutmål. D.v.s. att man från länstrafiken inväntar ett försenat fjärr tåg som trafikeras av t.ex. SJ. För då kan man inte uppvisa en bra statistik på få förseningar.

Det andra är att man lagt ut hela infrastrukturen inom trafikverkets domäner på andra operatörer. Skälet till detta var för att få konkurrens och neutralisera de olika trafikgrenarna. Vägen subventioneras via vägskatten av alla bilister och ger därför bussen en fördel kostnadsmissigt mot tågets dyra infrastrukturs kostnader. Till skillnad mot det tidigare banverket som var övergången från SJ, så har Trafikverket lagt ut nästan hela sitt ansvarsområde på olika entreprenörer. Dessa har enbart var sin uppgift att bevaka. Detta har vi inte minst märkt vid snöfall som har hindrat spårväxlar att fungera. Idag har man ingen entreprenör som har några ”gubbar” som sitter och väntar på snö eller som kan omprioritera sitt arbete. Utan de som har snöberedskap har andra uppgifter och är givetvis inte bemannade för att klara omställning utan att först förhandla om uppdraget. Tidigare så kunde man med en bred personalstab och kompetens genast

samla ihop ett antal personer för att röja upp i det som snön ställt till med längst spåren. Vidare har den borgerliga Alliansregeringen låtit släppa på alla operatörer som vill köra godstrafik på samma spår som alla andra operatörer kör på. Detta har lett till en allt större trängsel. Gå själv ut och titta på de korta godstågen som nu varje operatör har, istället för långa. Detta har gett fler tåg som både tar tid, plats och sliter på en eftersatt järnväg. Allt detta sker samtidigt som människors vilja till att ta tåget till och från arbetet eller studier har ökat. Vi Socialdemokrater är en del i denna försämring då vi under 90-talet gick med på att stycka upp SJs grundorganisation och bolagisera dessa.

Vi Socialdemokrater måste vara de som åter skapar en fungerande järnvägstrafik. Vi måste skapa en helhetssyn på järnvägen och göra den till framtidens färdmedel.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

- B59:1 att vi Socialdemokrater ska ta initiativet till en översyn av hur den nuvarande organisation har fungerat
- B59:2 att vi Socialdemokrater tar fram ett järnvägspolitiskt program som siktar på att forma en järnväg i framtiden som kan transportera både människor som gods på ett snabbt och tillförlitligt sätt

Anders Magnhagen och Stefan Lissmark

Höörs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B60**

### **LUNDS ARBETAREKOMMUN**

#### **Utveckla de regionala järnvägarna samt ett modernt spårvägssystem**

De politiska riktlinjer som antogs av partikongressen 2009 underströk bl.a: En väl fungerande infrastruktur är av central betydelse för konkurrenskraft och tillväxt. För att få till stånd fler infrastrukturinvesteringar under kommande år vill vi öka användningen av lånefinansiering för strategiska infrastrukturprojekt och öka inslagen av trängselavgifter och/eller andra brukaravgifter. Det förutsätter samförstånd mellan staten och berörda kommuner och regioner. Det är fullt möjligt att kombinera en utökad lånefinansiering av strategiska större infrastrukturprojekt med budgetlagen och en ansvarsfull ekonomisk politik. Staten måste ta sitt ekonomiska ansvar för infrastrukturen. Infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomi.

I ett hållbart transportsystem utgör ett utbyggt regionalt järnvägsnät en viktig del. Jämfört med bussar har pendeltåg har betydligt större förutsättningar att öka det dagliga resandet med kollektivtrafiken. Det finns också många angelägna regionala järnvägsprojekt som har stor betydelse för den regionala utvecklingen. För att lösa våra akuta miljöproblem, inte minst på klimatområdet, krävs stora investeringar i järnvägsnätet under den närmaste 10-årsperioden. Det är en viktig förutsättning för att klara av att genomföra klimatmålen.

Det gäller i synnerhet i storstadsregionerna. Det är där tillväxten sker och i huvudsak där som arbetstillfällena skapas. Då är det viktigt att man på ett enkelt, snabbt och miljövänligt kan ta sig till arbete, studier m.m. fastän man bor några mil bort. Snabba kommunikationer kan också medverka till att tillväxten sprids.

I Europa har många städer på senare tid byggt ut ett modernt spårvägssystem. Skälet är att i takt med att städerna växer så finns det inte möjlighet att blott med busstrafik klara av det allt större antalet medborgare som önskar åka kollektivt.

Även i Sverige pågår en planering för utbyggnad av ett modernt spårvägssystem. Det fordrar dock ganska stora och tunga initiala investeringar. Särskilt den första spårvägen blir kostsam då det krävs vagnhallar och annan basservice som redan byggts upp i etablerade spårvagnssystem. Därför fordras att staten engagerar sig och medverkar till att planerna kan genomföras.

Planeringen och utvecklingen av det regionala järnvägsnätet och ett modernt spårvägssystem bör ske i när samverkan med regioner och berörda kommuner.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B60:1 att en aktiv planering och särskild satsning på det regionala järnvägsnätet genomförs  
B60:2 att staten tar ett tydligt ansvar även för utbyggnad av ett modernt spårvägssystem  
B60:3 att det sker tillsammans med berörda regioner och kommuner

Gunnar Jönsson, Jon Helgason, Claes-Göran Jönsson, Björn Abelson och Anders Almgren  
Lunds arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B61**

### **SOLLENTUNA ARBETAREKOMMUN**

#### **Utveckla järnvägen för transporter**

I dag råder det inget tvivel bil- och lastbilstrafiken är ett av de största hoten mot vår miljö genom sina utsläpp som påverkar klimatet långsiktigt. Personbilar och lastfordon spyr ut miljoner av ton av miljö förstörande ämnen varje år. Det är nödvändigt att vi hittar sätt att reducera dessa transportslags miljöpåverkan så mycket som vi bara kan.

Järnvägen är ett fullgott miljövänligt alternativ. Vi Socialdemokrater bör som en del av det gröna folkhemmet verka för att renovera och utveckla järnvägstrafiken i Sverige så att en allt större andel av transporter sker på järnväg istället för på vägar. Det gäller så väl transporter av gods som av människor. Vi bör i synnerhet verka för att all transittrafik av gods förläggs på järnväg och att det finns fullgoda av/på lastningsplatser utefter de järnvägslinjerna.

Tåg borde vara det kostnadseffektiva och miljövänliga alternativet, men då måste vi rusta upp våra eftersatta järnvägar och även bygga nya järnvägssträckningar. I dag kännetecknas det svenska



järnvägsnätet av bristande underhåll. Järnvägen har potential. Det som krävs är utveckling och innovation av vårt järnvägsnät och det rullande materialet.

En typ av transporter som har potential är att transportera personbilar på järnväg när man avser att åka på långresa och behöver bilen på en del av resan. Scenario: en av de stora resehelgerna är jullovet då många vill hälsa på släkt och vänner långväga bort eller bara ta sig norrut för lite trevlig skidåkning. Tänk om man kunde ta sig till en lastningsstation där man snabbt och till ett bra pris, kan lasta bilen på en järnvägsvagn och själv med familjen sätta sig i en bekväm familjevagn och sedan vid resmålet sätta sig pigg bakom ratten igen för att köra den sista sträckan till sin destination. Samhället sparar resurser då slitaget på vägarna minskar, olycksrisken minskar och miljöpåverkan minskar.

**Partikongressen föreslår besluta:**

B61:1 att stimulera att större andel av varutransporterna, såväl inrikes som transit, sker på järnväg

B61:2 att Sverige bidrar till att stimulera och utveckla innovationer av rullande material och annan teknik på järnväg

Lars Vestberg, Larsaxel Johansson, Roger Sjöberg, Margareta Henkel, Swapna Sharma, Stig Nyman och Alfonso Ramirez

Sollentuna arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B62

### ARVIKA ARBETAREKOMMUN

#### Utveckla samverkan med Norge

Sverige är idag i behov av att öka tillväxten och därmed sysselsättningen. För att göra det krävs ett utvecklingsarbete med våra handelspartner. Idag är Norge vår viktigaste viktiga partner, både vad gäller export och import samt vad gäller arbetspendling, men medvetandet om detta har inte om överförts till konkreta åtgärder. Inom både EU och Sverige har TEN-området ”Den Nordiska Triangeln” pekats ut som ett strategiskt område för att öka tillväxten i Europa. Kraftfulla åtgärder har gjorts för att stärka delar av detta TEN-område, men axeln St Petersburg – Stockholm – Oslo har inte varit med i denna utveckling, trots att handel och transporter längs denna axel har blivit allt mer omfattande.

**Partikongressen föreslår besluta:**

B62:1 att ge partistyrelsen i uppdrag att aktivt verka för en utveckling av kommunikationen längs Stockholm – Oslo, särskilt vad gäller tåg- och landsvägsförbindelser

Claes Pettersson, Glava socialdemokratiska förening och Sten Fransson, PES socialdemokratiska förening i Värmland

Arvika arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B63

## MALMÖ ARBETAREKOMMUN

### Öresundsregionen

Visionen om en integrerad Öresundsregion handlar om en stark region i Norra Europa med 3,5 miljoner invånare, starka universitet och högskolor och ett starkt kunskaps- och forskningsinriktat näringsliv. För den svenska delen av regionen är den större regionen det sammanhang som kan bryta den alltför höga arbetslösheten i Helsingborg, Malmö och Landskrona. Regionförstoringar av detta slag ger högre tillväxt och högre inkomster för alla som bor i regionen. För Sverige är det strategiskt viktigt att understödja och aktivt arbeta för att regionsträvandena kan realiseras. Ett Skåne med högre tillväxt och lägre arbetslöshet kan bli ett viktigt tillskott för att kunna finansiera välfärden i framtiden.

### Är inte Öresundsregionen redan på plats?

Många har nog fått intrycket att Öresundsregionen redan är en fungerande region i och med Öresundsbron öppnade. Visst har integrationen ökat de senaste tio åren men det är mycket långt till en fungerande arbetsmarknadsregion. Idag pendlar lite mindre än 20.000 personer per dag över Öresund vilket är mer än tio gånger fler än innan bron byggdes men är egentligen en väldigt låg siffra om man betänker att det bor ca 1,5 miljon människor på ömse sida sundet. Med en helt integrerad arbetsmarknad skulle det kanske snarare vara 300.000 som pendlade dagligen. Pendlingstalen är en bra indikator på hur väl integrationen av arbetsmarknaden fungerar och ett mått på hur väl tillväxtpöjligheterna tas tillvara.

### Vem har ansvaret för integrationen?

Regionala och lokala politiker på bägge sidor sundet arbetar intensivt med att stödja integrationsarbetet. Socialdemokraterna i Skåne och på Själland samarbetar och sen många år tillbaka finns Öresunds socialdemokratiska förening med medlemmar i båda länderna. Engagemanget är stort även i näringsliv och fackföreningsrörelsen på lokal och regional nivå. Men många av de åtgärder som behöver vidtas kräver nationella beslut. Den tidigare socialdemokratiska regeringen arbetade aktivt med frågorna, inför bron öppnande togs till exempel en vitbok och handlingsplan mot hindren för integrationen. Tyvärr har vi nu en regering som inte bara är ointresserad – i Öresundsregionen upplever politiker från alla partier att regeringen snarare motarbetar utvecklandet av Öresundsregionen. Senast försökte regeringen chockhöja banavgifterna på bron men riksdagen stoppade det med en rösts övervikt.

Vi menar att det måste finnas en svensk nationell strategi för utvecklandet av Öresundsregionen. Likaså måste den svenska regeringen och den danska upprätta en gemensam strategi. Det finns så stora värde, så många jobb, så mycket högre tillväxt att vinna på att Öresundsregionen tillåts utvecklas att det är en angelägenhet för hela Sverige.

### **Integrationen hittills.**

Sedan Öresundsbron öppnade har pendlingsströmmen från Sverige till Danmark ökat. Dels beror det på den höga ungdomsarbetslösheten i Skåne, skånska ungdomar har fått jobb i Danmark (ca 7000 pers) men detta har avtagit i takt med sämre konjunktur i Danmark, dels flyttade många danskar till Skåne på grund av lägre boendekostnader men denna effekt är nu borta efter prisrasen i Danmark på bostäder.

En viktig strategisk del i integrationssträvandena var att etablera ett nära samarbete mellan universiteten och på så sätt dra nytta av den samlade kompetensen både för studenterna och forskningen. Detta samarbete minskar på grund av nationella regler om avgifter och var forskningsanslagen kan användas.

En annan viktig del i integrationen är det språkliga och kulturella utbytet. Alltsedan televisionens tillkomst har man kunnat se varandras program över sundet och på så sätt lärt sig varandras språk och kultur. Sedan digitaliseringen är detta omöjligt och det märks tydligt att de unga generationerna inte fått denna naturliga språk- och kulturstimulans.

Stora förhoppningar ställdes på Life Science sektorn och bildandet av Medicon Valley för att stödja klusterbildandet, forskning och kommersialisering av innovationer. Bristen på riskkapital har emellertid gjort att framgångarna inte blivit så stora.

Man kan sammanfattningsvis säga att efter den första optimismen när Öresundsbron öppnade och en lång rad integrationsorganisationer startade upp har reela framsteg gjorts men inte i den takt man hoppats på. På vissa områden går det faktiskt bakåt. Vi vill peka på några av de åtgärder som behövs på nationell och bilateral nivå för att främja Öresundsintegrationen.

### **Bättre och billigare kommunikationer.**

Öresundsbron kommer om ett par decennier slå i kapacitetstaket. Den behöver kompletteras med en Metrotunnel mellan Köpenhamn och Malmö samt en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Väsentligt för framtiden är också att tågförbindelsen ner mot Hamburg via den nya förbindelsen under Fehmaren blir höghastighetståg. Öresundregionens framtid ligger i att ingå i ett större nordeuropeiskt sammanhang med Hamburg som centrum.

Avgifterna på Öresundsbron är för höga för att stimulera mer vardagliga kontakter. Tågpriserna bestäms av Region Skåne och därför driver Malmö Arbetarekommun kravet på sänkta priser på brotågen regionalt medan taxan för bilar bestäms av brobolaget och där Svenska staten är hälftenägare. Vi anser att Öresundsbron ska betalas med broavgifter precis som det ursprungliga beslutet men en lägre taxa skulle ge minst lika höga intäkter då det skulle bli möjligt med privata, spontana resor.

### **Gör det enklare att arbetspendla.**

Det finns en lång rad problem förknippade med arbetspendla över sundet. Socialförsäkringar, pensioner, skatteregler gör det till ett risktagande både för individen och arbetsgivaren. Arbetar man på bägge sidor sundet blir det nästan omöjligt på grund av socialförsäkringssystemen. De flesta problemen är kända och det finns lösningar på många men motståndet och oviljan hos regeringen gör att nästan inget händer. Sedan Danmark åter fick en S-regering är intresset betydligt större där och Öresundsintegrationen finns med som en del i regeringsförklaringen.

Öresundskommittén har beskrivit och åtskilliga gånger uppvaktat regeringen om hinderna för pendlingen men väldigt lite händer. Vi menar att det bör inrättas ett organ inom regeringen med de departement som är berörda av integrationsfrågorna som ska vara samarbetspart till Öresundskommittén och se till att frågorna kommer på den nationella dagordningen.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B63:1 att Socialdemokraterna arbetar för en nationell strategi för Öresundsregionens utveckling  
B63:2 att SAP eftersträvar ett samarbetsavtal med Danska Socialdemokraterna om en gemensam strategi för utvecklandet av Öresundsregionen  
B63:3 att behovet av ytterligare förbindelser över Öresund beaktas i den kommande infrastrukturplaneringen

Malmö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

**Partistyrelsens utlåtande över motionerna B15:2, B29:6, B64:1, B65:1, B66:1, B66:2, B67:1, B67:2, B67:3, B67:4, B67:5, B67:6, B67:7, B67:8, B67:9, B67:10, B67:11, B68:1, B68:2, B68:3, B68:4, B68:5, B68:6, B69:1, B69:2, B70:1, B70:2, B70:3, B70:4, B71:1, B71:2, B71:3, B71:4, B72:1, B73:1, B73:2, B73:3, B73:4, B73:5, B73:6, B73:7, B74:1, B75:1, B76:1, B76:2, B77:1, B77:2, B77:3, B77:4, B77:5, B78:1, B78:2, B78:3**

## **UB2 Utlåtande IT**

En väl fungerande digital infrastruktur är precis som järnvägar, vägar, elnät och bostäder en grundläggande del i samhällets infrastruktur. Alla sektorer i samhället behöver god tillgång till IT för sysselsättning och utveckling.

Alla ska kunna ta del av moderna IT-tjänster i hela landet. Då behövs en hållbar, robust IT-infrastruktur. Det måste vara självklart att mobiltelefon och datakommunikation ska gå att använda i hela Sverige.

Sverige har i förhållande till andra länder en god tillgång på fiber tack vare att vi var tidigt ute i början på 2000-talet. Den socialdemokratiska regeringens stöd till kommunerna för att bygga bredband där inte marknaden upplevde det som lönsamt, var en framgångsrik strategi. Därför har partistyrelsen svårt att se att ett förstatligande av Skanovas nät skulle vara en framkomlig väg att ge alla invånare bredband.

För att bejaka den digitala tillväxten behövs höga hastigheter i bredbandsnäten i hela landet. En följd av denna digitalisering är att affärsmodeller inom hela näringslivet i allt större utsträckning bygger på ett tjänsteerbjudande ovanpå en teknisk plattform av något slag. Det gäller allt från hur vi tar del av nyheter och konsumerar musik, till medicinska analyser, ekonomi- och lönehanteringssystem och bank-, betal- och sjukvårdsupplysningstjänster. Digitala tjänster och digital tillväxt utvecklar och erbjuder nya, effektivare

och mer produktiva digitala tjänstelösningar. Vidden av globalisering och möjligheterna att via nätet köpa produkter och tjänster från hela världen är oändlig.

Användningen av IT får inte vara en fråga om klass, genus eller geografi. Unga och gamla män och kvinnor ska ha goda möjligheter till IT-användning oavsett om de bor på landet eller i staden. Tillgången och hastigheten på nätet varierar stort över landet. Tydliga åtgärder behövs för att överbrygga de digitala klyftorna. Det ska gå att använda mobiltelefon och datakommunikation i hela Sverige. Att internet kan användas av alla är en nyckelfråga för ett digitalt samhälle i världsklass. Alla ska våga, vilja och kunna ta del av samhällets digitala tjänster. Även den betydande majoritet som använder IT-tjänster kan med ännu bättre tillgång till digital infrastruktur få betydligt bättre möjligheter att underlätta vardagssysslor, vara delaktig i samhällsutvecklingen, få en bättre vård och omsorg, större möjlighet till arbete och en bättre utbildning.

I dag finns märkbara brister i mobiltäckningen. Många upplever också försämringar i takt med att terminaler, datorer och smarta telefoner erbjuder allt fler tjänster. Ett sätt att lösa den bristande täckningen kan vara så kallad nationell roaming. Mot en avgift ska det kunna gå att använda en annan operatörs nät. PTS ska aktivt driva på operatörerna för förbättrad mobiltäckning. Vite ska kunna utdömas för operatörer som inte lever upp till vissa krav.

Bredbandstillgängligheten är viktig oavsett var i Sverige man bor och oavsett om man bor i flerfamiljshus, radhus, villa eller i en eller fastighet på landsbygden. Hög hastighet i IT-infrastrukturen är helt avgörande för såväl privatpersoner, hushåll, företag och offentliga förvaltningar i hela landet. Vi ser ett tydligt samhällsansvar där markanden inte klarar detta. Det behövs ny bredbandsstrategi där målet justeras så att alla hushåll och företag år 2020 ska ha 100 Mbit/s.

Det finns anledning att se över möjligheterna för en kapacitetsutredning för IT-kommunikationerna i Sverige. Likt Trafikverkets kapacitetsutredning för järnvägen och hela transportsystemet kan en kapacitetsutredning ge ytterligare kunskap om hur IT-kommunikationerna kan förbättras i Sverige. Partistyrelsen ser det även som angeläget att det säkerställs att IT-infrastrukturen mäts och utvärderas på ett sådant sätt att jämförelser med övriga länder i Europa underlättas. Partistyrelsen anser även att EU:s strukturfonder bör kunna användas till IT-utbyggnad.

Det behövs en mer offensiv satsning för att klara målet med att digitalisera Sverige. Kommunerna ska i sina bredbandplaner vinnlägga sig om vikten av att IT-infrastruktur säkras till alla boende och verksamheter inom kommunens geografiska område. Regeringen bör ge stadsnäten möjligheten att agera på marknaden och över kommungränserna. Vidare ser partistyrelsen det som angeläget att infrastruktur för IT måste förberedas på bästa sätt. Det kan handla om krav att lägga tomrör som förberedelse för IT-infrastruktur. Dessutom är det dags att sätta upp mål även för det mobila nätet. Det behövs en standard som gör det möjligt att knyta ihop nät. Även strukturfondsmedel bör kunna användas vid utbyggnaden.

Post- och Telestyrelsen, PTS, har ansvaret för tillsyn och utveckling av marknaden. De har satt upp ett pristak för att hindra TeliaSonera och Skanova att använda sin monopolställning. Pristaket har dock kritiserats av stadsnätbolagen för att hindra dem från att ta ut marknadsmässiga priser och därmed försena utbyggnaden. Det finns goda skäl att begränsa monopolföretagen från att ta ut överpriser men det är också viktigt att företagen kan täcka sina kostnader. Prisregleringen bör därför ses över. Partistyrelsen ser dock inte en utredning kring stadsnäten som prioriterad.

För att alla ska kunna legitimera sig och på så sätt förenkla tillgången till offentliga tjänster via internet behövs e-legitimation. Det ska vara så enkelt och tryggt att utföra sina skyldigheter och ta del av sina rättigheter och få fullgod service. Därför ska Sverige införa standard även för e-legitimation.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

att bifalla motionerna B67:1, B67:2, B69:2, B70:2, B70:3, B71:2, B71:3, B73:5, B73:6, B73:7, B77:2

B67:1 (Vallentuna arbetarekommun) att göra ett nytt omtag kring E-legitimation och området högre prioritet

B67:2 (Vallentuna arbetarekommun) att få till en partipolitisk bred förankring och driva arbete politiskt gränsöverskridande

B69:2 (Ängelholms arbetarekommun) att en lag om roaming införs i Sverige

B70:2 (Skellefteå arbetarekommun) att säkerställa att staten ska ställa hårda och tydliga krav på teleoperatörerna, det ska finnas en garanti om hög mobil- och IT kapacitet i hela landet

B70:3 (Skellefteå arbetarekommun) att arbetat för att PTS får ökade befogenheter för att kunna besluta om vite för de mobiloperatörer som inte sköter sig

B71:2 (Norsjö arbetarekommun) att säkerställa att staten ska ställa hårda och tydliga krav på teleoperatörerna, det ska finnas en garanti om hög mobil och IT kapacitet i hela landet

B71:3 (Norsjö arbetarekommun) att föreslå att PTS får mera muskler att besluta om vite för de mobiloperatörer som inte sköter sig

B73:5 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att driva krav om nya strukturfondsmedel till IT utbyggnad

B73:6 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att säkerställa att staten ska ställa hårda och tydliga krav på teleoperatörerna, det ska finnas en garanti om hög mobil och IT kapacitet i hela landet

B73:7 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att föreslå att PTS ska besluta om vite för de mobiloperatörer som inte sköter sig

B77:2 (Sandvikens arbetarekommun) att partistyrelsen ser till att Sverige mäter bredbandstäckning på samma sätt som övriga EU, så vi ser hur vi verkligen ligger till i en internationell jämförelse

### **Partikongressen föreslås besluta:**

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet: B15:2, B29:6, B64:1, B65:1, B66:2, B67:3, B67:4, B67:5, B67:6, B67:7, B67:9, B67:10, B68:1, B68:3, B68:4, B69:1, B70:1, B70:4, B71:1, B71:4, B72:1, B73:1, B73:3, B73:4, B74:1, B75:1, B76:1, B76:2, B77:1, B77:3, B77:4, B78:2, B78:3

B15:2 (Kristianstads arbetarekommun) att staten tar ansvar för att stödja utvecklingen mot ett kraftfullt fibernät i hela landet

B29:6 (Sundsvalls arbetarekommun) att driva en politik för att förtydliga statens ansvar för tillgång till IT- och tele- kommunikation i hela landet

B64:1 (Nordvärmlands arbetarekommun) att vår partistyreelse och riksdagsmän får det tydliga uppdraget att på bästa sätt agera pådrivande och ta strid för en bredbandsutbyggnad som ger kommunerna även i gles- och landsbygden förutsättningar att nå målet med 100 Mbit

B65:1 (Bjuvs arbetarekommun) att Sveriges Socialdemokratiska Arbetareparti verkar för att fibernäten byggs ut i glesbygdsområden

B66:2 (Kungsbacka arbetarekommun) att fibernätsutbyggnaden styrs på sådant sätt att kostnaderna för enskilda ger en jämlik situation oavsett var man bor i landet

B67:3 (Vallentuna arbetarekommun) att agera i samförstånd med näringslivet

B67:4 (Vallentuna arbetarekommun) att förstå hur marknaden påverkas och konsekvenser av ny lösning

B67:5 (Vallentuna arbetarekommun) att beskriva verksamhetsnytta/värde

B67:6 (Vallentuna arbetarekommun) att säkerställa att det blir en leverans och att resultatet blir värdefullt

B67:7 (Vallentuna arbetarekommun) att verifiera tekniken i lösningen

B67:9 (Vallentuna arbetarekommun) att takta och prioritera i tid och gentemot EUs kalender

B67:10 (Vallentuna arbetarekommun) att styra, vägleda och kravställa och säkerställa leveranser

B68:1 (Vallentuna arbetarekommun - enskild) att Sverige behöver förekomma och genom en aktiv IT Politik främja, underlätta, stimulera och även vägleda så att användandet av molntjänster görs på ett säkert sätt

B68:3 (Vallentuna arbetarekommun - enskild) att förtydliga de delar av lagar, förordningar som har data som begränsar möjligheten att kunna användas i molntjänster

B68:4 (Vallentuna arbetarekommun - enskild) att utverka styrning, riktlinjer och guidelines

B69:1 (Ängelholms arbetarekommun) att det införs en lag om samtrafik på alla elektroniska kommunikationsnät

B70:1 (Skellefteå arbetarekommun) att driva på för att Staten ska ge PTS i uppdrag att garantera hög kvalitet i omställningen till ny teknik

B70:4 (Skellefteå arbetarekommun) att Socialdemokraterna i kommande regeringsställning satsar statliga medel på utbyggnad av mobila kommunikationer

B71:1 (Norsjö arbetarekommun) att driva på för att Staten ska ge PTS i uppdrag att garantera hög kvalitet i omställningen till ny teknik

B71:4 (Norsjö arbetarekommun) att Socialdemokraterna i kommande regerings ställning satsar statliga medel på utbyggnad av mobila kommunikationer

B72:1 (Umeå arbetarekommun) att partiet verkar för att driva på frågan om att ett marknadsägt gemensamt bolag för drift och utbyggnad av stamnäten med uppdrag att ordna täcknings- och kapacitetsgaranti i hela landet

B73:1 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att kraftfullt driva på för politiska beslut i riksdagen för att möta behovet på 100 Mbit per sekund eller mer i hela landet

B73:3 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att driva på för att staten ska ge PTS i uppdrag att garantera hög kvalitet i omställningen till ny teknik

B73:4 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att föreslå att staten beslutar om att ge Stadsnäten möjligheten att agera på marknaden enligt liknande principer som gäller för de kommunala energibolagen

B74:1 (Valdemarsviks arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för ett samlat grepp om den nationella IT-infrastrukturen och då även säkerställer att den hålls öppen och tillgänglig för tjänster och operatörer

B75:1 (Söderköpings arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för ett samlat grepp om den nationella IT-infrastrukturen och då även säkerställer att den hålls öppen och tillgänglig för tjänster och operatörer

B76:1 (Krokoms arbetarekommun) att nätet för mobiltrafik och internet i Sverige har en täckningsgrad på 100 %

B76:2 (Krokoms arbetarekommun) att offentliga verksamheters samhällsinformation/service med ny teknik genomförs i takt med att alla medborgare i Sverige kan och har tillgång till den nya tekniken

B77:1 (Sandvikens arbetarekommun) att partikongressen klassar fibernäten som samhällskritisk infrastruktur, på samma sätt som vägar, järnvägar, el och vatten

B77:3 (Sandvikens arbetarekommun) att partistyrelsen arbetar fram en ny bredbandsstrategi där målet justeras så att 90 procent av alla hushåll och företag år 2020 ska ha 100 Mbit/s i båda riktningarna och där kraftfulla incitament skapas för såväl kommersiella som offentliga aktörer så att målet kan nås i tid

B77:4 (Sandvikens arbetarekommun) att partistyrelsen arbetar för att PTS beslut om prisreglering av fiberinfrastrukturen skall upphävas

B78:2 (Strömsund arbetarekommun) att Post- och telestyrelsen får i uppdrag att garantera hög kvalitet i omställningen till ny teknik

B78:3 (Strömsund arbetarekommun) att staten anvisar tillräckliga resurser för telecom utbyggnad i hela Sverige

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

att avslå motionerna B66:1, B67:8, B67:11, B68:2, B68:5, B68:6, B73:2, B77:5, B78:1

B66:1 (Kungsbacka arbetarekommun) att koppar- och fibernätet som i dag ägs av Skanova förstatligas och får en form som ger bäst effektivitet för samhället

B67:8 (Vallentuna arbetarekommun) att utreda konsekvenser för olika aktörer, parter och intressenter



B67:11 (Vallentuna arbetarekommun) att rekommendera partistyrelsen att tillsätta en arbetsgrupp för behandling av de angelägna frågor som motionen tar upp

B68:2 (Vallentuna arbetarekommun - enskild) att upphöra med krav på datalagring i Sverige då flertal internationella molntjänster har drift i fler parallella infrastrukturer i fler världsdelar samtidigt för att få redundans och tillgänglighet

B68:5 (Vallentuna arbetarekommun - enskild) att ge Dataföreningen och Cloud Sweden i uppdrag att arbeta med frågeställningarna och få fram ett resultat som underlättar, stimulerar och vägleder

B68:6 (Vallentuna arbetarekommun - enskild) att rekommendera partistyrelsen att tillsätta en arbetsgrupp för behandling av de angelägna frågor som motionen tar upp

B73:2 (Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt, Västernorrlands partidistrikt) att driva på för att skapa ett gemensamt bolag för drift och utbyggnad av stamnäten för tillgång i hela landet

B77:5 (Sandvikens arbetarekommun) att partistyrelsen utreder hur kommunala stadsnät skall undantas från vissa principer i kommunallagen för att kunna konkurrera på lika villkor

B78:1 (Strömsund arbetarekommun) att jobba för ett ”svenska datanät”, gemensamt bolag för drift och utbyggnad av telecomnäten

## MOTION B64

### NORDVÄRMLANDS ARBETAREKOMMUN

#### Allas rätt till snabbt bredband

Bra kommunikationer är inte bara asfalt och järnvägsspår. Med förbättrade möjligheter och tillgång till bredband, som täcker hela landet, kan vi underlätta kontakter med omvärlden. För småföretag i landsbygd är konkurrenskraftigt bredband en förutsättning för ett fungerande näringsliv och vi socialdemokrater i norra Värmland vill gärna se vårt län som föregångare.

Regeringen har satt ett mål att 90 % av befolkningen skall få tillgång till minst 100 Mbit. Strategin har varit att marknaden ska lösa bredbandsutbyggnaden. Så har också skett i storstäderna där det varit lönsamt. I mindre kommuner med glesare bebyggelse är marknaden ointresserad. Då krävs att regeringen medverkar till att ge kommunerna förutsättningar att nå målet med 100 Mbit”.

På senare tid har regeringen tagit beslut om att avsätta ett antal miljoner till bredband i Sverige. Men delar man denna insats på de kommuner som har den hopplösa uppgiften att klara detta med egna skattemedel, räcker det inte till mer än möjligen projekteringskostnaden för en bredbandsutbyggnad.

I tider då klyftorna håller på att växa sig allt starkare mellan stad och land, inte minst med anledning av minskad service i glesbygden och att man nu håller på att rycka ur sladden för något så basalt som vanlig telefon är det viktigt att vi Socialdemokrater värnar om en solidaritet över landet.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B64:1 att vår partistyreelse och riksdagsmän får det tydliga uppdraget att på bästa sätt agera pådrivande och ta strid för en bredbandsutbyggnad som ger kommunerna även i gles- och landsbygden förutsättningar att nå målet med 100 Mbit

Stanley Nilsson och Håkan Laack

Nordvärmlands arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B65

### BJUVS ARBETAREKOMMUN

#### Fibernäten byggs ut i glesbygdsområden

I dag är det en väldigt orättvis fördelning av resurserna när det gäller utbyggnad av fibernäten i glesbygderna. För att dagens och framförallt morgondagens invånare i Sveriges glesbygder ska hänga med i den tekniska utvecklingen så är det en rättvisefråga att det satsas större resurser på utbyggnaden av fibernäten i framförallt glesbygdsområdena utanför storstadsregionerna.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B65:1 att Sveriges Socialdemokratiska Arbetareparti verkar för att fibernäten byggs ut i glesbygdsområden

Lars Åke Larsson

Bjuvs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B66

### KUNGSBACKA ARBETAREKOMMUN

#### Förstatliga Skanovas koppar- och fibernätet samt gör bredbandsutbyggnaden tillgänglig för alla

**Skanova**

Skanova (TeliaSonera Skanova Access AB) är ett helägt dotterbolag till Telia Sonera AB som ägs till 37 procent av svenska staten. Skanova har Sveriges största öppna nät för telefoni och bredband. Ordet öppna tolkas dock på olika sätt av de operatörer som använder nätet för telefoni och ADSL men också fiberaccess. I båda nättyperna kan även TV sändas dock med avsevärda begränsningar beroende på hur långt användaren har till närmaste telestation. TeliaSonerars marknadsandelar minskade något under 2011 sannolikt på grund av utbyggnaden av stadsnäten.

Telias kopparnät försåg hela Sverige med telefoni på ganska lika villkor. Sedan utförsäljningen av Telia saknar egentligen samhället och staten kontroll över nätet och fiberutbyggnaden i nätet. Redan i slutet av 2000-talet ville Socialdemokraterna förstatliga Skanova. Socialdemokraterna, Miljö- och Vänsterpartiet enades i en IT-motion 2010 om att skilja ut Skanova från TeliaSonera. Teracom ansågs vara en tänkbar statlig ägare.

Jag menar att partikongressen måste markera att denna typ av infrastruktur av betydelse för hela landet måste ägas av samhället. Däremot skall nät en vara öppna för alla operatörer med lämplig kostnadstäckning. Risker är nu för övrigt att telefon nedmonteras där lönsamheten är svag.

### **Bredband**

Allmänt: Med bredband menas i denna motion möjligheten att använda telefoni, bredband och att ta emot TV-sändningar i HD-kvalitet.

Post- och telestyrelsen (PTS) rapporterar att närmare 50 procent av alla hushåll och företag i Sverige i slutet av 2011 hade tillgång till bredband om minst 100Mbit/s. Utbyggnaden och därmed tillgången är dock ojämnt fördelad över landet. PTS bedömer att 80-90 procent skall kunna ha denna tillgång år 2020.

Utbyggnaden av stadsnäten i Sverige sker ganska kraftfullt för närvarande. Stockholm har t ex prisats för en mycket aktiv utbyggnad. Mindre kommuner, framför allt med stor landsbygd, har dock svårare att finansiera en utbyggnad. Ett undantagsexempel är Sjöfle kommun som tagit politiska mål om snabb utbyggnad. Om minst 40 procent ansluter sig betalas max 18 000 per hushåll för en fiberdragning. Ekonomiska föreningar sköter dragningen från stadsnätets accesspunkter. Landsbygdsborna finansierar 20 Mkr och kommunen tillsammans med EU-bidrag 31 Mkr. Det innebär i dagsläget att en större del av landsbygden är inkopplat medan det kvarstår en del inkopplingar i tätorten. Sannolikt är i princip alla som vill vara anslutna till bredband inom kommunen uppkopplade inom ett fåtal år. Andra kommuner har agerat på liknande sätt.

Tyvärr är det så att vi idag har parallella infrastrukturer på många håll för bredband. Skanovas nät, privata nät som t ex ägs av Tele 2, COMHEM samt stadsnät. Detta är ett slöseri med investeringar för samma ändamål som i slutändan får betalas av konsumenten. Här borde en stramare insats göras från statens sida. Idag finns en regel i Plan- och bygglagen att bredbandsfrågan skall beredas i en detaljplan likväl som behovet av gator och vägar.

### **Finansiering av bredbandsutbyggnaden**

Det finns olika stöd till bredbandsutbyggnaden. En privatperson kan få ROT-avdrag till installationen. Länsstyrelsen kan bevilja vissa bidrag. I EU:s landsbygdsprogram finns 250 miljoner avsatta. Dessutom finns andra EU-bidrag.

Tyvärr kan jag konstatera att kostnaderna för anslutning av ett hushåll kan variera mellan några tusen till 40-50 000 kronor. Därutöver finns fasta kostnader för anslutningen från ingen kostnad – ofta ingående i hyran i flerfamiljshus till flera hundra i månaden. Detta är inte acceptabelt. Vi måste hitta lösningar som gör bredbandsutbyggnaden jämställd över landet i möjligaste mån. Självklart är det så att alla inte vill ha fibernät. Det finns dessutom områden som till bara mycket stora kostnader kan nås med fiber. Här finns dock andra alternativ som förbillig mobil överföring.

### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B66:1 att koppar- och fibernätet som i dag ägs av Skanova förstatligas och får en form som ger bäst effektivitet för samhället
- B66:2 att fibernätsutbyggnaden styrs på sådant sätt att kostnaderna för enskilda ger en jämlik situation oavsett var man bor i landet

Alf Olofsson

Kungsbacka arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B67**

### **VALLENTUNA ARBETAREKOMMUN**

#### **IT e-legitimation**

##### **1. Sammanfattning:**

Arbetet med elektroniska identiteter - E-legitimation - behöver prioriteras och styras upp genom att få en tydligare politisk förankring samt utvecklas i samförstånd med näringslivet och där branschen gemensamt skapar förutsättningar och förståelse för konsekvenserna.

##### **2. Bakgrund:**

En e-legitimation är en elektronisk legitimation som du använder på Internet och som motsvarar ditt ID-kort eller körkort. Det finns ett tekniskt projekt kring E-Legitimation 2.0 som även drivs inom EU. Det drivs under ett departement men projektets styrning, dess utfall eller förväntade leverans är ej garanterad ett utfall ej heller känd i innehåll. Detaljerna kring tekniken i lösningarna är inte helt klara, det finns inga målbilder som beskriver vilka aktörer som är inblandade. Det pågår ett tekniskt arbete som skall ha en leverans i Juni 2013. Det är ej heller beskrivet vilket värde som uppnås för vem och hur ev. kostnader i ev. framtida investering ser ut och ej heller hur de fördelas.

Ev. nytto eller värdeaspekter och en tänkt lösning är inte beskrivna eller satt i ett sammanhang med ett förväntat tänkt resultat. 1999-2000 bedrevs liknande resonemang kring E-legitimation och användandet av smarta kort för att hantera identiteter. Arbetet ändrade inriktning och istället blev baserat på tekniska lösningar från banker och Telia. I nästa generation version 2.0 handlar det om lösningen bygger på att kombinera tekniker kring certifikathantering från ursprungstankarna i smarta kort projektet för att skapa förutsättningar att beställa och drifta nya lösningar hos ev. nya aktörer med andra tekniker. Central drift, förvaltning - interoperabilitet och att fler tjänster skall aktivera stöd för ett gemensamt sätt att hantera e-legitimationer och inte på flera olika sätt beroende på vilken banklösning man har. Utvecklingen av E-legitimation 2.0 behöver styrning och vägledning.

### 3. Motivering - Bedömning

- Sverige skall verka mer för att aktivt påverka användandet av E-legitimation 2.0 och utifrån en verksamhets, samhällsaspekter samt säkerställa att nytta och värde uppnås
- elektroniska identiteter är infrastruktur och samverkan över partigränserna behövs.
- Innehållet i tekniken och den tänkta designen behöver ses över då det finns ett antal kända begränsande faktorer som gör att teorin inte går att realisera. -> när blir det allmän kännedom
- Politiskt behöver man bestämma lösningens innehåll, dess olika aktörer och leverantörer - dagens lösningar har befintliga aktörer en viss leverans - nya lösningen ändrar dels aktörerna och även vad vilka respektive leverantörer levererar. Det är också en styrningsfråga om centraliserad vs decentraliserad. T.ex som tidigare ett Posten ID kort åt alla eller en mångfald av varianter och kombinationer. Bankerna har istället idag sina specifika system och olika lösningar för att hantera identiteter. Politiker behöver aktivt styra upp och kravställa och säkerställa ev. leveranser. Oavsett inblandade leverantörer. Man behöver samla fler parter i arbetet och även myndigheter och andra verksamheter. Framförallt skall Sverige säkerställa att resultatet och nyttan bli bättre än tidigare.

Vi kan göra stor skillnad genom att skapa sunda förutsättningar för möjliggöra kreativa tankar och förverkliga genomförandet av bra idéer. Sverige behöver en aktiv IT-politik.

#### Partikongressen föreslår besluta:

- B67:1 att göra ett nytt omtag kring E-legitimation och området högre prioritet
- B67:2 att få till en partipolitisk bred förankring och driva arbete politiskt gränsöverskridande
- B67:3 att agera i samförstånd med näringslivet
- B67:4 att förstå hur marknaden påverkas och konsekvenser av ny lösning
- B67:5 att beskriva verksamhetsnytta/värde
- B67:6 att säkerställa att det blir en leverans och att resultatet blir värdefullt
- B67:7 att verifiera tekniken i lösningen
- B67:8 att utreda konsekvenser för olika aktörer, parter och intressenter
- B67:9 att takta och prioritera i tid och gentemot EUs kalender
- B67:10 att styra, vägleda och kravställa och säkerställa leveranser
- B67:11 att rekommendera partistyrelsen att tillsätta en arbetsgrupp för behandling av de angelägna frågor som motionen tar upp

Tommy Hägvall

Vallentuna arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B68

## VALLENTUNA ARBETAREKOMMUN (ENSKILD)

### IT molntjänster - riktlinjer och lättnader

#### 1. Sammanfattning:

Privatpersoner, medborgare, föreningar och verksamheter behöver i framtiden allt mer kunna nyttja allt mer av IT baserade molntjänster för att vara kostnadseffektiva och kunna köpa funktionalitet som tjänster istället för att investera i egen teknik och infrastruktur. Sverige behöver främja, underlätta, stimulera och vägleda så att detta görs på ett säkert sätt.

#### 2. Bakgrund:

I dag finns det oklarheter och brist på styrning gällande på vilket sätt man får eller inte får använda en molntjänst och även i vilka sammanhang det går bra eller inte går bra. Det finns begränsande faktorer som lagar och förordningar som påverkar samt även juridiska och tekniska frågor. Dataföreningen har en gren som kallas Cloud Sweden som samlat försöker hålla information kring dessa områden och vad som gäller. I dagsläget finns det en gråzon - flertal verksamheter som kör utan att veta att de inte får. Det finns även verksamheter som fått anmärkningar av datainspektionen av hur data lagras och i vilket land men det finns inget prejudicerande rättsligt fall utan är under prövning.

#### 3. Motivering/bedömning

- Sverige bör beakta att vissa företag och verksamheter enbart vill köra molntjänster i framtiden
- Ev. styrande, begränsande regler eller förordningar behöver tydligt specificeras när dessa molntjänster inte får användas eller när användandet skall begränsas
- Anpassa styrningen för att ta hänsyn till att olika molntjänster har olika innehåll i avtal och skyldigheter och rättigheter och att dessa skiljer sig åt
- Anpassa styrningen för att beakta att äganderätten till data och infrastruktur är i annat land
- Anpassa styrningen för att beakta att funktionen eller tjänsten är ett kontrakt som beskriver hur åtaganden ser ut
- Anpassa PUL - gör den mer enkel att förstå och vägled gentemot användandet av molntjänster
- Sammansättningen av komponenter i en lösning måste antingen kunna vara mer flexibel eller mer hårt specificerad av vad den får innehålla.
- Se över vilken lag som vinner. Svensk lag gentemot en skrift i ett underskrivet avtal med annat land?
- Beskriva vad man får göra och vad man inte får göra i en molntjänst som individ, medborgare eller verksamhet
- Sverige har en stor IT kompetens och potential att även utveckla, drifta och förvalta lösningar åt andra verksamheter i andra länder.

Vi kan göra stor skillnad genom att skapa sunda förutsättningar för möjliggöra kreativa tankar och förverkliga genomförandet av bra idéer.

**Partikongressen föreslår besluta:**

- B68:1 att Sverige behöver förekomma och genom en aktiv IT Politik främja, underlätta, stimulera och även vägleda så att användandet av molntjänster görs på ett säkert sätt
- B68:2 att upphöra med krav på datalagring i Sverige då flertal internationella molntjänster har drift i fler parallella infrastrukturer i fler världsdelar samtidigt för att få redundans och tillgänglighet
- B68:3 att förtydliga de delar av lagar, förordningar som har data som begränsar möjligheten att kunna användas i molntjänster
- B68:4 att utverka styrning, riktlinjer och guidelines
- B68:5 att ge Dataföreningen och Cloud Sweden i uppdrag att arbeta med frågeställningarna och få fram ett resultat som underlättar, stimulerar och vägleder
- B68:6 att rekommendera partistyrelsen att tillsätta en arbetsgrupp för behandling av de angelägna frågor som motionen tar upp

Tommy Hägvall

Vallentuna arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

## MOTION B69

### ÄNGELHOLMS ARBETAREKOMMUN

#### Lag om samtrafik på de elektroniska kommunikationsnäten

Det pågår en snabb teknisk utveckling där IT-baserade tjänster får en allt större betydelse i alla samhällssektorer och då naturligtvis även i fastigheter och bostäder. Tillgång till Internet betraktas som en självklarhet. TV-sändningarna har digitaliserats. Användningen av smartphones med allt mer avancerade applikationer har exploderat. Youtube, Facebook, Twitter, TV-program i mobilen och datorn är numera vardagsvara inte minst i de yngre åldrarna.

Men det är inte bara hushållens tillgång till Internet och digital-TV som förändrats utan också förutsättningarna för energieffektivisering, intern kommunikation inom fastighetsförvaltningen och mellan fastighetsförvaltning och hushållen, mätaravläsning liksom trygghetstjänster, hemtjänst, vård i hemmet etc. när fastighetsägare inför ny teknik i sina fastigheter. För kommersiella aktörer öppnar sig en större tjänstemarknad. Och för samhället (kommuner och landsting) kan utvecklingen ge möjligheter till bättre och billigare tjänster, vilket inte minst är viktigt mot bakgrund av allt det blir fler äldre med behov av vård och omsorg.

Mycket har hänt och mycket kommer att hända. Inom detta område är både den tekniska utvecklingen och framtagandet av nya tjänster oerhört snabbt. Det är svårt att veta hur det kommer att vara om säg bara fem år.

Fortfarande saknar mindre orter, många hushåll och företag elektroniska kommunikationsnät med hög kapacitet, framför allt fiber, elektroniska motorvägar som ska göra Sverige rundare. Dessa är också förutsättningen för en utbyggnad av näten för mobila tjänster. I stället för dyra parallella motorvägar och ett producentperspektiv behövs ett elektroniskt motorvägsnät med mycket hög kapacitet och ett användarperspektiv.

De elektroniska kommunikationsnäten är till för att vidarebefordra tjänster av olika slag och kan jämföras med vägnäten dvs. som en infrastruktur som kan befaras av både små och stora tjänsteleverantörer så att kunderna kan välja typ av tjänst och vem de vill köpa tjänsten av.

Den helt avgörande frågan är öppenhet på tjänstenivån. Många mindre (enskilda hushåll, företag, organisationer, förvaltningar etc.) ska kunna välja tjänsteleverantör så fritt som möjligt och de olika tjänsteleverantörerna ska kunna konkurrera på lika villkor.

Det är nödvändigt att skilja på roller som nätägare och/eller kommunikationsoperatör (förvaltare av nätet) från den som tjänsteleverantör för att värna om valfrihet och konkurrens på tjänstenivån.

Det finns flera monopolliknande fiberbaserade accessnät till hushåll och andra slutanvändare. Ibland är dessa öppna på frivillig väg (vilket kan ändras vid ägarbyte) men oftare är de låsta till en egen tjänsteleverantör. Det är inte bara TeliaSonera som är dominant på riksplanet utan det handlar också om Comhem (som dominerar kabel-TV-marknaden), Tele2 och Telenor (Bredbandsbolaget/Canal digital), små lokala aktörer liksom en del kommunägda nät. För hushåll och andra slutanvändare finns ingen reell valfrihet i dessa nät.

Ibland hänvisas till möjligheter att utnyttja kopparnätet (xDSL) och mobilnäten för Internetaccess, men de fungerar inte överallt och har dessutom inte alls samma kapacitet som fibernäten.

I flerbostadshus och även i samfälligheter är hushållen ofta hänvisade till en nätägare/operatör och ett antal tjänster (oftast ett paket Tv-kanaler) för vilka en obligatorisk avgift utgår. Vill enskilda hushåll ha mer hänvisas till det utbud och de priser som nätoperatören bestämmer och mindre går inte att få. Med den digitala tekniken kan de enskilda hushållen få valfrihet och slippa inlåsningar med obligatoriska paket som de inte vill ha – om näten är öppna.

Trådlöst Internet utvecklas. Det sker en massiv trådlös expansion, vilket påstås skulle innebära att man kan överge adsl liksom tv via marknätet. Det handlar om s.k. 4g-telefoni. Det är att man anger teoretiska topphastigheter. Även om det hela är överdrivet och man underskattar problemen med avstånden mellan sändare och mottagare och överskatter möjligheterna till interaktivitet, så måste man naturligtvis följa denna utveckling och hur tv-vanorna utvecklas via smartphones och surfplattor.

Kännetecknade för denna utveckling är att – även om det förekommer ett visst samarbete mellan ett par aktörer – att de stora aktörerna bygger egna nät. Har man avtal med till exempel Telia är man hänvisad till Telias mobilnät. Det betyder att det byggs ett antal parallella 4G-nät just nu, i stället för att satsa på ett gemensamt med tillräcklig kapacitet. Det betyder också att orter med ett mindre antal abonnenter blir ointressanta att konkurrera om. Därför bör obligatorisk roaming införas, dvs. att varje abonnent, oavsett vilken operatör man har avtal med, kan välja det nät som ger bäst mottagning och att de olika nätägarna får betalt för utnyttjandet av sina nät, naturligtvis till rimliga priser.



Mobila nät är en komplementär teknik (vilken för övrigt kräver alltmer fibernät). Fasta fiberförbindelser kommer alltid, när de väl finns på plats, att vara överlägsna kapacitets- och säkerhetsmässigt.

På kort tid har IT-jättarna tagit över mobilbranschen. Nu laddar de för nästa stora steg, våra tv-apparater. Microsoft, Google och Apple har mycket på gång och främst kabel-tv-företagen kan få svårt att hävda sig i konkurrensen.

Synen på vad som väntar tv-branschen skiftar. En teori är att företagen som i dag distribuerar tv via marknät, satellit eller kabel är illa ute på sikt.

De finns de som menar att Comhem, Teracom/Boxer, Viasat, Canal digital och alla deras motsvarigheter utanför Sverige har en stark ställning och kan dra fördel av att de redan har så många kunder. Då blir det svårt för nya spelare att bryta sig in. Samtidigt visar rapporter att framför allt unga hushåll struntar i abonnemang hos kabel-tv-företagen. De föredrar att titta via nätet istället och snart kommer de att ha mycket mer att välja på.

Teknikutvecklingen ändrar förutsättningarna och det blir möjligt att göra nya saker. Men även de vanliga tv-distributörerna kan förnya sina tjänster och de kommer därför att satsa stort på teknikutveckling.

En förändring som kan komma är att det blir möjligt för konsumenterna att bara köpa enstaka kanaler de är intresserade av. Dessutom kan de köpa kanalerna direkt från producenter som BBC, Fox, CNN, TV4 och så vidare.

Det viktigaste är att verka för öppna nät. Den digitala tekniken möjliggör en övergång från en producentstyrd marknad till en konsumentstyrd, under förutsättning att politiken vågar ta i denna viktiga framtidsfråga.

Det innebär att Sverige bör införa lagstiftning om öppna elektroniska kommunikationsnät. Det ska inte längre vara möjligt för nätägare att låsa in användare i sina nät och stoppa konkurrerande tjänsteleverantörer. Målet bör vara samma frihet som bör finnas och som i stort redan finns på Internet.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

- B69:1 att det införs en lag om samtrafik på alla elektroniska kommunikationsnät
- B69:2 att en lag om roaming införs i Sverige

Sven Bergensträhle

Ängelholms arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B70

## SKELLEFTEÅ ARBETAREKOMMUN

### Mobila kommunikationer

Sverige får anses ha en mycket god täckning vad gäller kommunikationsnät för mobiltelefoner för det stora flertalet län i landet. I dag täcks cirka 70 procent av Sveriges yta av GSM- och 3G-näten tillsammans. Men det finns stora regionala skillnader.

Stora ytor av Sverige saknar i dag mobiltelefon täckning. Det gäller särskilt delar av Jämtlands, Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands, Dalarnas, Gävleborgs och Värmlands län. Den säkerhet och trygghet vi anser som självklar för alla medborgare i vårt land åsidosätts i jämförelse med storstadsbor för de som lever i dessa delar av landet.

Mobiltelefon täckning är i dag nödvändig för att samhällsservice ska fungera på ett tillfredställande sätt. Inte minst gäller detta inom handel och hälso- och sjukvårdens område.

Vid olyckor av olika art har bristen på mobiltelefon täckning i flera uppmärksammade fall medfört att räddningsinsatserna från räddningstjänsten och hälso- och sjukvården inte fungerat tillfredställande, vilket har lett till förödande konsekvenser för enskilda. Det är också viktigt med väl fungerande telekommunikationer för företagandet och för människors möjlighet att bo och arbeta i glesbygden.

I dagens samhälle är en fungerande mobiltelefoni en naturlig del av ett fungerande offentligt och civilt liv. Kommunikationsmyndigheten Post- och Telestyrelsen, PTS, rapporterar på sin hemsida hösten 2011, att ”PTS säkrar tillgänglig telefoni för alla”. Vi vet att det inte är sant.

Vid flera tillfällen den senaste tiden har fast telefoni kopplats ur utan att ha varit ersatt av något annat. Telia Sonera har startat avvecklandet av fast telefoni i flera områden som ej betraktas som lönsamma. Det hela motiveras med att gammal teknik ska ersättas med ny. Men den mobiltelefoni som erbjöds som alternativ inte fungerade eller hade stora brister.

Det har bland annat fått till följd att trygghetslarmen hos de äldre inte fungerar. Invånarna i mindre byar som har fast telefoni som inte fungerar tillfredställande hänvisas mellan olika operatörer som ”inte kan förstå vad som är fel”. PTS lovar, men sanningen är att ingen tar ansvaret.

Rapporten ”Mobila kommunikationsnät i Sverige” från PTS visar bland annat att täckning för kapacitetstjänster saknas i stora delar av norra halvan av Sverige. Det är inte godtagbart av flera skäl. Mobiltelefon täckningen i Sverige måste bli bättre. Då kan människor bo, arbeta och röra sig tryggt i alla delar av Sverige. Att områden med dålig eller obefintlig mobiltelefon täckning mestadels finns i Sveriges glesbygd där avstånden är långa till samhällsservice gör sårbarheten för glesbygden ännu större. Mobila nät används dessutom även i allt större utsträckning för dataöverföring med hög kapacitet.

Vi anser det befogat att den Socialdemokratiska partistyrelsen i kommande arbete måste prioritera satsningar på mobila kommunikationer. Krav måste ställas på riksdag och regering för en fungerande mobiltelefoni med god täckning och hög kapacitet i hela landet. Statliga garantier måste ges för att teleabonnenter erbjuds fullgoda och fungerande alternativ till fast telefoni då Telia Sonera avskaffar fast telefoni i områden som anses kommersiellt olönsamma i deras ögon.

### **Partikongressen föreslår besluta:**

- B70:1 att driva på för att Staten ska ge PTS i uppdrag att garantera hög kvalité i omställningen till ny teknik
- B70:2 att säkerställa att staten ska ställa hårda och tydliga krav på teleoperatörerna, det ska finnas en garanti om hög mobil- och IT kapacitet i hela landet
- B70:3 att arbetat för att PTS får ökade befogenheter för att kunna besluta om vite för de mobiloperatörer som inte sköter sig
- B70:4 att Socialdemokraterna i kommande regeringsställning satsar statliga medel på utbyggnad av mobila kommunikationer

Kenneth Andersson

Skellefteå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B71**

### **NORSJÖ ARBETAREKOMMUN**

#### **Mobila kommunikationer**

Sverige får anses ha en mycket god täckning vad gäller mobila kommunikationsnät för det stora flertalet län i landet. I dag täcks cirka 70 procent av Sveriges yta av GSM- och 3G-näten tillsammans. Men det finns stora regionala skillnader.

Stora ytor av Sverige saknar i dag mobiltäckning. Det gäller särskilt delar av Jämtlands, Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands, Dalarnas, Gävleborgs och Värmlands län. Den säkerhet och trygghet vi anser som självklar för alla medborgare i vårt land åsidosätts i jämförelse med storstadsbor för de som lever i dessa delar av landet.

Mobiltäckning är i dag nödvändig för att samhällsservice ska fungera på ett tillfredställande sätt. Inte minst gäller detta inom handel och hälso- och sjukvårdens område. Vid olyckor av olika art har bristen på mobiltäckning i flera uppmärksammade fall medfört att räddningsinsatserna från räddningstjänsten och hälso- och sjukvården inte fungerat tillfredställande, vilket har lett till förödande konsekvenser för enskilda. Det är också viktigt med väl fungerande telekommunikationer för företagandet och för människors möjlighet att bo och arbeta i glesbygden.

I dagens samhälle är en fungerande mobiltelefoni en naturlig del av ett fungerande offentligt och civilt liv. Kommunikationsmyndigheten PTS rapporterar på sin hemsida, hösten 2011, att ”PTS säkrar tillgänglig telefoni för alla”. Vi vet att det inte är sant. Vid flera tillfällen den senaste tiden har fast telefoni kopplats ur utan att ha varit ersatt av något annat. Telia Sonera har startat avvecklandet av fast telefoni i flera områden som ej betraktas som lönsamma. Det hela motiveras med att gammal teknik ska ersättas med ny. Men den mobiltelefoni som erbjöds som alternativ inte fungerade eller hade stora brister.

Det har bland annat fått till följd att trygghetslarmen hos de äldre inte fungerar. Invånarna i mindre byar som har fast telefoni som inte fungerar tillfredsställande hänvisas mellan olika operatörer som ”inte kan förstå vad som är fel”. PTS lovar, men sanningen är att ingen tar ansvaret.

Rapporten ”Mobila kommunikationsnät i Sverige från PTS visar bland annat att täckning för kapacitetstjänster saknas i stora delar av norra halvan av Sverige. Det är inte godtagbart av flera skäl. Mobiltäckningen i Sverige måste bli bättre. Då kan människor bo, arbeta och röra sig tryggt i alla delar av Sverige. Att områden med dålig eller obefintlig mobiltäckning mestadels finns i Sveriges glesbygd där avstånden är långa till samhällsservice gör sårbarheten för glesbygden ännu större. Mobila nät används dessutom även i allt större utsträckning för dataöverföring med hög kapacitet.

Vi anser det befogat att den Socialdemokratiska partistyrelsen i kommande arbete måste prioritera satsningar på mobila kommunikationer. Krav måste ställas på riksdag och regering för en fungerande mobiltelefoni med god täckning och hög kapacitet i hela landet. Statliga garantier måste ges för att teleabbonenter erbjuds fullgoda och fungerande alternativ till fast telefoni då Telia Sonera avskaffar fast telefoni i områden som anses kommersiellt olönsamma i deras ögon.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B71:1 att driva på för att Staten ska ge PTS i uppdrag att garantera hög kvalitet i omställningen till ny teknik
- B71:2 att säkerställa att staten ska ställa hårda och tydliga krav på teleoperatörerna, det ska finnas en garanti om hög mobil och IT kapacitet i hela landet
- B71:3 att föreslå att PTS får mera muskler att besluta om vite för de mobiloperatörer som inte sköter sig
- B71:4 att Socialdemokraterna i kommande regerings ställning satsar statliga medel på utbyggnad av mobila kommunikationer

Norsjö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B72**

### **UMEÅ ARBETAREKOMMUN**

#### **Mobilnät med täckning i hela landet**

Mobiltelefon och datakommunikation måste gå att använda överallt i hela Sverige. Det förutsätter en hållbar, robust IT-infrastruktur i hela landet, vilket kräver åtgärder för att överbrygga de digitala klyftorna. De mobila telefonoperatörerna har i huvudsak investerat i och kring de befolkningstäta regionerna. I befolkningssvagare delar av landet finns däremot stora skillnader i kapacitet och tillförlitlighet. Det finns även tillförlitlighets och kapacitetsbrister i de ortssammanbindande näten. Även i många tätorter finns det brister i täckningen.

Infrastruktur för IT måste därför förberedas på samma sätt som när andra infrastruktursatsningar görs. Ett nätbolag borde bildas med uppdraget att se till så att det finns täcknings- och kapacitetsgaranti i hela landet, samt att nätet är öppet för alla operatörer.

Trådlösa tjänster har tagit över inom både telefoni och bredband. Det finns nu drygt tre miljoner smarta telefoner med bredbandsabonnemang som ger oss Internet på fickan. Vi ringer också fler samtal i mobiltelefoner än i fasta telefoner, samtidigt som det idag finns stora märkbara brister i mobiltäckningen. Därför räcker det inte med att konstatera att priserna på telemarkanden sjunkit. Med avregleringen har mobiltelefonoperatörerna inte tagit sitt ansvar för att bygga ut sina nät i den omfattning som krävs, detta då det måste löna sig för operatörerna att erbjuda sina tjänster. Där det inte finns tillräckligt med kunder infrias inte detta.

För de som arbetar i skog och mark och längs kusterna är detta många gånger ett tillväxthinder och ett arbetsmiljöproblem. Men det skapar även svårigheter för friluftsliv, jakt- och fiske, båtliv, turist- och besöksnäringen samt för fastighetsägare i glesbygden. Dålig telekomreglering skapar osäkerhet för operatörerna, något som bromsar investeringar i ny kapacitet.

Många gånger är det inte bristen på master som är det stora kapacitetsproblemet, även om det på sina ställen kan behövas fler. Det är i stället flaskhalsar i IT-infrastrukturen till och från masterna som är det stora bekymret. Marknaden kommer inte själv lösa detta.

Staten måste ställa hårda och tydliga krav på teleoperatörerna så att det finns fullgod mobiltäckning i hela landet, det kan ske som krav på samarbete mellan operatörerna, ett annat sätt vore att skapas ett marknadsägt gemensamt bolag för drift och utbyggnad av stamnäten.

Ett annat är att lagstifta om nationell roaming för att bättre nyttja de olika operatörernas resurser. Dessutom är det dags att sätta upp mål för det mobila nätet, det behövs en standard som gör det möjligt att knyta ihop nät.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

B72:1 att partiet verkar för att driva på frågan om att ett marknadsägt gemensamt bolag för drift och utbyggnad av stamnäten med uppdrag att ordna täcknings- och kapacitetsgaranti i hela landet

Lennart Holmlund

Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B73

## DALARNAS PARTIDISTRIKT, GÄVLEBORGS PARTIDISTRIKT, JÄMTLANDS LÄNS PARTIDISTRIKT, NORRBOTTENS PARTIDISTRIKT, VÄSTERBOTTENS PARTIDISTRIKT, VÄSTERNORRLANDS PARTIDISTRIKT

### Modern IT-teknik för jobb och utveckling i hela landet

Informations- och kommunikationsteknik är en grundförutsättning för att stärka konkurrenskraften och välfärden i hela landet. Idag sker tillväxt, generationsväxling i företag, offentlig sektor och urbanisering parallellt. Till exempel visar hela norra Sverige liksom andra delar av Europa brist på arbetskraft. Framtida tillväxt kräver hög kompetens och högkvalitativ infrastruktur för IT och telefonkommunikationer för tillväxt i hela landet.

Det är en viktig del för vår Socialdemokratiska målsättning om en kunskapsbaserad ekonomi präglad av tillväxt. IT skapar förutsättningar för ett avancerat tjänsteutbud inom näringsliv och offentlig sektor, till exempel inom handel med nya växande kreativa näringar som spel och design.

Sjukvårdens framtida förutsättningar är beroende av att e-hälsan kan fortsätta att utvecklas i hela landet. Elektronisk kommunikation får en allt större betydelse för alla slags verksamheter i samhället. Samtidigt finns det sårbarheter och hot som kan medföra svåra konsekvenser som kräver politiska beslut för att överbygga.

### Framtiden kräver ett hållbart informationssamhälle för alla

I dag har vi en situation där vissa kommuner framsynt har investerat i fibernät, men tillgången och hastigheten på nätet varierar stort över landet. I november 2011 hade omkring 53 procent av befolkningen i områden inom tätort och i småorter möjlighet till den faktiska överföringshastigheten 50 Mbit/s. Motsvarande andel i områden utanför tätort och i småorter var bara cirka 12 procent. Andel med tillgång till bredband med minst 50 Mbit/s faktisk hastighet varierar kraftigt över hela landet. Enligt PTS kartläggning från november 2011 har 45,83% av befolkningen tillgång till 50 Mbit/s faktisk hastighet.

Som exempel har

Stockholms län: 67,03%

Västerbottens län: 62,91%

Norrbottens län: 45,43%

Västernorrlands län 39,22%

Jämtlands län: 35,41%

Västra Götaland 30,50%

Dalarnas län 29,18%

Gotlands län: 25,56%

Morgondagens bredbandsbehov kommer att vara minst 100 Mbit/s. Socialdemokraternas mål måste vara att Sverige ska vara ett kvalitativt och hållbart informationssamhälle för alla, oavsett var du bor.

Alla ska kunna ta del av moderna IT-tjänster i hela landet. Då behövs en hållbar, robust IT-infrastruktur. Vi Socialdemokrater ska vara de som hårdast och mest aktivt jobbar för att alla ska kunna ta del av modern IT. Tydliga åtgärder behövs för att överbrygga de digitala klyftorna. Det ska alltid gå att använda mobiltelefon och datakommunikation i hela Sverige.

Den borgerliga regeringen har låtit Sverige glida isär då de förlitar sig för mycket på marknadens aktörer. Nu behövs först en kartläggning av kapaciteten på befintliga nät för att bäst se hur fungerande bredband och mobiltelefoni ska åstadkommas i hela Sverige.

Därför borde regering och riksdagen ge länsstyrelserna i uppdrag att leda det arbetet. Dessutom borde stadsnäten ges möjligheten att agera på marknaden enligt liknande principer som gäller för de kommunala energibolagen. Vi anser det som angeläget att infrastruktur för IT måste förberedas på bästa sätt när andra infrastruktursatsningar görs.

### **Mobiltelefoni och mobil datakommunikation ökar kraftigt**

De mobila telefonoperatörerna har i huvudsak investerat i och kring de befolkningstäta regionerna. I de befolkningssvagare delarna av landet finns däremot stora skillnader i kapacitet och tillförlitlighet. Det finns även tillförlitlighets- och kapacitetsbrister i de ortssammanbindande näten.

En internetuppkopplad telefon banar vägen för att allt fler tjänster levereras via ”internetspråket” ip. All mobiltelefoni är helt beroende av en fungerande bredbandsstruktur. Bredbandsuppkoppling till Internet kommer att vara bäraren för alla tjänster i framtiden, även rösttjänster. Inom den fasta telefonin ser vi till exempel att den ip-baserade telefonin växer sig allt starkare. Trådlösa tjänster har tagit över inom både telefoni och bredband. Det finns nu drygt 3 miljoner smarta telefoner med bredbandsabonnemang som ger oss internet i fickan. Vi ringer också fler samtal i mobiltelefoner än i fasta telefoner.

På grund av gällande lagstiftning finns idag stora märkbara brister i mobiltäckningen. Därför räcker det inte med att konstatera att priserna på telemarkanden sjunkit kraftigt. Med en avreglering följer en marknad på kapitalismens grund, det måste ju löna sig att erbjuda tjänster för operatörerna. Mobiltelefonoperatörerna har tillstånd att bygga ut sina nät i den omfattning som krävs, dvs. när det finns tillräckligt många kunder som bor eller vistas och ställer krav.

Dock har marknaden inte krav på tillgänglighet till mobilnätet för alla i dag, dessutom är kraven på kvalitet för lågt ställda. För de som arbetar ute i skog och mark och längs kusterna är detta många gånger ett tillväxthinder och ett arbetsmiljöproblem. Men det skapar även svårigheter för friluftsliv, jakt- och fiske, båtliv, turist- och besöksnäringen samt för fastighetsägare i glesbygden. Vi ser också oroväckande tecken på att telekomregleringen fungerar dåligt och skapar osäkerhet för operatörerna, något som bromsar investeringar i ny kapacitet.

Det är många gånger inte bristen på master som är det stora kapacitetsproblemet även om det kan behövas fler master i delar av landet. Det är i stället flaskhalsar i IT infrastrukturen till och från masterna som är det stora bekymret. Vi kan inte stillasittande vänta på att marknaden själv löser detta. Staten måste ställa hårda och tydliga krav på teleoperatörerna så att det finns fullgod mobiltäckning i hela landet. Det kan ske genom krav på samarbete mellan operatörerna. Ett sätt är att skapa ett gemensamt ägt bolag för drift och utbyggnad av stamnäten.

Det är inte acceptabelt att en avgrävd kabel i en del av landet helt släcker IT och telefonin i andra delar av landet, med stora konsekvenser för handel och sjukvård som följd. Dessutom är det dags att sätta upp mål för det mobila nätet, det behövs en standard som gör det möjligt att knyta ihop nät.

### **Fungerande omställning**

Under höst- och vinterstormarna har det visat sig att strömlösheten innebär att telefonerna och därmed trygghetslarmen inte fungerar efter ett par timmar. Telia Sonera monterar just nu ned det fasta koptarnätet runt om i landet, det ska ersättas med mobilt nät. Officiellt berörs 50 000 abonnenter fram till år 2014. Inofficiella siffror talar om 100 – 150 000 berörda abonnenter.

Det finns fortfarande oacceptabelt många obesvarade frågor om täckning för telefoni, datatrafik, trygghetslarm m.m. Detta duger inte i ett solidariskt samhälle! Det måste anses som en mänsklig rättighet i ett modernt land som Sverige att kunna ringa via det fasta telefont nätet eller något av de mobila, oavsett var i landet man bor.

Vi Socialdemokrater välkomnar ny teknik, men vi vill att omställningen sker på ett ansvarsfullt sätt, vilket inte alltid varit fallet. Därför måste vi med kraft verka för en täcknings- och kapacitetsgaranti i hela landet med inriktning att hela landet ska omfattas av mobil telefoni och datakommunikation.

### **Partikongressen föreslås besluta:**

- B73:1 att kraftfullt driva på för politiska beslut i riksdagen för att möta behovet på 100 Mbit per sekund eller mer i hela landet
- B73:2 att driva på för att skapa ett gemensamt bolag för drift och utbyggnad av stamnäten för tillgång i hela landet
- B73:3 att driva på för att staten ska ge PTS i uppdrag att garantera hög kvalitet i omställningen till ny teknik
- B73:4 att föreslå att staten beslutar om att ge Stadsnäten möjligheten att agera på marknaden enligt liknande principer som gäller för de kommunala energibolagen
- B73:5 att driva krav om nya strukturfondsmedel till IT utbyggnad
- B73:6 att säkerställa att staten ska ställa hårda och tydliga krav på teleoperatörerna, det ska finnas en garanti om hög mobil och IT kapacitet i hela landet
- B73:7 att föreslå att PTS ska besluta om vite för de mobiloperatörer som inte sköter sig

Dalarnas partidistrikt, Gävleborgs partidistrikt, Jämtlands läns partidistrikt, Norrbottens partidistrikt, Västerbottens partidistrikt och Västernorrlands partidistrikt



# MOTION B74

## VALDEMARSVIKS ARBETAREKOMMUN

### Nationellt grepp om IT-infrastrukturen

Sverige behöver en samling kring framtidens viktigaste infrastruktur. Socialdemokraterna måste stå upp för att den grundläggande IT-infrastrukturen är väl utbyggd och hålls tillgänglig.

Idag är ansvaret för denna infrastruktur väldigt splittrat. Såväl privata aktörer som offentliga, där kommuner, kommunägda bolag, gemensamt ägda bolag och flera agerar i en blandning av offentliga och privata medel. Förvaltningsformerna är många och det offentliga lämnas ofta med att bygga de delar som inte är lönsamma för privata investerare.

I brist på ett samlat nationellt ansvar har många kommuner tagit på sig denna roll, och projekterar nya fibersträckningar i såväl spridnings- som stamnät. Detta i förhoppning om olika statliga bidrag som kan underlätta finansieringen och kan göra att även medborgarna i de kommuner som har små ekonomiska marginaler i framtiden kan få ta del av ett snabbare bredbandsnät.

Socialdemokraterna bör se det som ett prioriterat område att inom IT-infrastrukturen verka för att den grundläggande IT-infrastrukturen minst får samma status som järnvägens spår och elnätets kablar har i vårt parti. På det sättet kan kommunikationsoperatörer och tjänsteoperatörer erbjuda sina tjänster på mer likartade villkor samt att folk och företag utanför de större tätorterna då inte längre är utlämnade till kortsiktiga affärsintressen.

### Partikongressen föreslås besluta:

B74:1 att Socialdemokraterna verkar för ett samlat grepp om den nationella IT-infrastrukturen och då även säkerställer att den hålls öppen och tillgänglig för tjänster och operatörer

Erland Olason

Valdemarsviks arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B75

## SÖDERKÖPINGS ARBETAREKOMMUN

### Nationellt grepp om IT-infrastrukturen

Sverige behöver en samling kring framtidens viktigaste infrastruktur. Socialdemokraterna måste stå upp för att den grundläggande IT-infrastrukturen är väl utbyggd och hålls tillgänglig.

Idag är ansvaret för denna infrastruktur väldigt splittrat. Såväl privata aktörer som offentliga, där kommuner, kommunägda bolag, gemensamt ägda bolag och flera agerar i en blandning av offentliga och

privata medel. Förvaltningsformerna är många och det offentliga lämnas ofta med att bygga de delar som inte är lönsamma för privata investerare.

I brist på ett samlat nationellt ansvar har många kommuner tagit på sig denna roll, och projekterar nya fibersträckningar i såväl spridnings- som stamnät. Detta i förhoppning om olika statliga bidrag som kan underlätta finansieringen och kan göra att även medborgarna i de kommuner som har små ekonomiska marginaler i framtiden kan få ta del av ett snabbare bredbandsnät.

Socialdemokraterna bör se det som ett prioriterat område att inom IT-infrastrukturen verka för att den grundläggande IT-infrastrukturen minst får samma status som järnvägens spår och elnätets kablar har i vårt parti. På det sättet kan kommunikationsoperatörer och tjänsteoperatörer erbjuda sina tjänster på mer likartade villkor samt att folk och företag utanför de större tätorterna då inte längre är utlämnade till kortsiktiga affärsintressen.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B75:1 att Socialdemokraterna verkar för ett samlat grepp om den nationella IT-infrastrukturen och då även säkerställer att den hålls öppen och tillgänglig för tjänster och operatörer

Mattias Ravander

Söderköpings arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B76

### KROKOMS ARBETAREKOMMUN

#### **Ny teknik åtkomligt för alla i Sverige**

Vårt samhälle byggs upp nu för att hantera ny teknik. Vi kan beställa mycket med hjälp av internet eller över mobiltelefonerna.

Både privata aktörer och offentlig verksamhet bygger upp mycket av sin service utifrån att kunden/medborgaren skall kunna få sina kontaktbehov/service tillgodosedda genom ny teknik.

T ex förr tog vi receptet i handen och gick till apoteket, nu så visar vi legitimation och vips vet de vilken medicin som du skall ha. Eller du kan ringa och där ligger medicinen i brevlådan. Ökad servicen anser många, mindre service anser andra.

Det som genomgående är problemet är att få kontakt. Mobilnätet fungerar inte överallt, antingen är det för många och ”trångt” för alla appar och smartphones. Eller så finns där inget nät att koppla upp sig emot.

I Sverige finns det fortfarande alltför många ”svarta hål”. Kravet till nätleverantörerna är att uppnå en viss procents täckning av Sverige.

En fråga som uppstår är varför det alltid skall vara i glesbygden som procenten utan täckning skall finnas. Post och telestyrelsen menar att de har gett tillstånden med krav att täcka hela Sverige och det är upp till leverantören att genomföra det de har lovat i avtalet.

Vi Socialdemokrater har alltid stått för att hela Sverige skall leva och att var du än bor i landet så har du rätt till god samhällsservice.

En förändring måste till så att alla får tillgång till ny teknik. Då bygger vi Sverige starkt och människor och företag kan finnas också utanför tätorterna.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

B76:1 att nätet för mobiltrafik och internet i Sverige har en täckningsgrad på 100 %

B76:2 att offentliga verksamheters samhällsinformation/service med ny teknik genomförs i takt med att alla medborgare i Sverige kan och har tillgång till den nya tekniken

Britt Carlsson

Krokoms arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B77**

### **SANDVIKENS ARBETAREKOMMUN**

#### **Sverige tappar bredbandsförslaget**

Sverige håller på att tappa den ledande position vi har haft på IT-området. Detta sätter både tillväxt och välfärd på spel, men är i dag helt okänt för de flesta. Det är hög tid att vi socialdemokrater tar ansvar för att hela landet får riktigt bredband via fiber. Sverige behöver en ny bredbandspolitik och det snabbt.

IT-infrastruktur baserad på fiberoptiska kablar är framtidssäker infrastruktur eftersom den saknar kapacitetsbegränsningar och har förhållandevis lång hållbarhet, minst 50 år. Fiberinfrastrukturen har successivt byggts ut i landet och med de insatser som gjordes med kommunala insatser och statsstöd under slutet på 1990-talet och fram till 2005 så blev fiber en stomme för marknadens utveckling och tjänsteutveckling i hela landet. Med den tjänsteutveckling som sker och särskilt med hänsyn till den mobila utvecklingen är behovet större än någonsin att fortsätta utbyggnaden, särskilt i glesbygd men även i tätorter är en förtätning nödvändig.

De flesta svenskar ligger förmodligen inte sömnlösa om nätterna och funderar över bredbandsfrågor. Och så bör det förbli. Däremot vill jag att vi inom socialdemokratin tydliggör vår politik på bredbandsområdet, om vi inte vill bli ansvariga för att ha försämrat förutsättningarna för tillväxt och välfärd i Sverige under många år framöver när vi kommer i regeringsställning igen. Bredband är nämligen en mycket mer central fråga än många tror – och vi ligger mycket sämre till än många tror. Inklusivt socialdemokratiska partiet.

I vårt partiprogram står i dag: ”Marknaden är således bara en del av det blandekonomiska system socialdemokratin förordar. Marknaden kan bara möta sådana behov och önskemål som kan uttryckas i tillräckligt stark efterfrågan. Sådana nyttigheter som utgör sociala rättigheter, det vill säga nyttigheter som ska tillkomma alla oberoende av inkomst, måste undandras marknadens fördelningsprinciper och fördelas efter andra principer. Dit hör vård, skola och omsorg. Dit hör rättsväsendet. Dit hör kulturen. Dit hör

bostadssektorn i den utsträckning som krävs för att säkerställa allas rätt till en god bostad. Dit hör en politik som säkerställer kommunikationer och social infrastruktur över hela landet.”

Frågor om infrastruktur för väg, järnväg, el och vatten har funnits med länge och ses som samhällskritiska medan bredbandsfrågan är ny och har därför inte getts tillräckligt utrymme ännu.

Bredband måste nu ses som en samhällskritisk infrastruktur, den är idag en viktig förutsättning för den dagliga verksamheten oavsett om det handlar om näringsliv eller offentlig verksamhet. Inom den offentliga sektorn inleds olika program som kommer att leda till en omfattande digitalisering av välfärdstjänsterna. Därför kommer medborgarna snart vara lika beroende av ett riktigt bredband som fungerande elektricitet, rent vatten eller goda transportmöjligheter.

Som nationellt verksam inom bredbandsområdet ser jag framför allt tre problem med situationen i Sverige i dag. Det första är att det saknas en bredare kunskap om hur viktigt bredband är på väg att bli för samhället och att det enda som är framtidssäkert är fiber. Det andra är att den officiella svenska bilden är att vi ligger bra till i en internationell jämförelse och därför inte behöver satsa ytterligare. Det tredje problemet är att dagens regering inte tar ansvar för bredbandsutbyggnaden, utan tror att marknaden ensam kommer att kunna uppnå de mål som har satts upp.

Låt mig börja med det första problemet, frågan om kunskap och fiber. Räcker det inte med mobilt bredband, adsl eller kabel-tv? En enkel liknelse ger svaret: Utan fiber blir bredbandet som att ha en åttafilig motorväg i ena riktningen och en smal grusväg i andra riktningen. Det går snabbt att ladda ner information, men väldigt långsamt att skicka information. Och med de förutsättningarna blir det omöjligt att använda de nya tjänster som växer fram, exempelvis läkarbesök via videolänk, som skulle kunna ge många fler möjlighet att träffa en läkare och väsentligt korta väntetiderna i sjukvården.

Det sistnämnda ger en del av förklaringen till varför bredband är så viktigt: det ger möjlighet att utveckla och använda helt nya tjänster, exempelvis inom vård och utbildning. Bredband ger också möjligheter att leva och verka i hela landet – eller globalt, om man vill – och bidrar därmed till tillväxt både nationellt och lokalt. EU:s IT-kommissionär Neelie Kroes gick nyligen ut och uppmanade alla svenskar att ta den digitala utmaningen på allvar för att värna bland annat jobben, tillväxten och vården. Andra EU-länder är redan i full färd med att planera och bygga snabba digitala motorvägar med fiber. Om vi inte gör detsamma kommer de snart att ha sprungit ikapp och förbi oss. Och då blir det där tillväxten hamnar, vilket jag inte tror att vi socialdemokrater vill.

I dag finns stadsnät, öppna fibernät där olika leverantörer erbjuder sina tjänster, i mer än 60 procent av landets kommuner. Stadsnäten står för närmare hälften av Sveriges fibernät och är en av förklaringarna till att Sverige i dag ännu ligger i världstoppen avseende bredbandstäckning. De öppna stadsnäten har en viktig roll i förverkligandet av den digitala agendan, men hotas av lagar och regler som hindrar stadsnäten från att konkurrera fritt på marknaden.

Ett öppet stadsnät släpper in både små och stora leverantörer av IT-tjänster. Samtidigt stänger flera av de största kommersiella aktörerna helt ute andra leverantörer. Det är som att låta någon bygga ett omfattande motorvägsnät som endast får användas av vägens ägare.

Om de öppna stadsnäten får möjlighet att konkurrera på lika villkor skulle det förbättra tjänstekonkurrensen inom bredbandsområdet och konsumenterna skulle få en ökad valfrihet till en lägre kostnad. Redan i dag finns en hel industri med småföretag som erbjuder tjänster i stadsnäten, som utvecklar nya innovativa tjänster och som skapar arbetstillfällen i hela landet. I stället för att bara vara ett

komplement på marknaden behöver stadsnäten få en liknande roll som de kommunala energibolagen har på elhandelsmarknaden.

Redan i förarbetena till den nya kommunallagen anges att de kommunalrättsliga principerna ska tillämpas med flexibilitet, bland annat med hänsyn till samhällsutvecklingen och de skiftande förhållanden som förekommer i landets kommuner. Tillgång till bredband och internettjänster är i dagens samhälle lika viktigt som annan form av infrastruktur, såsom el och transporter. Det talar för att kommunala bolag som bedriver verksamhet inom bredbandområdet, på liknande sätt som kommunala elbolag, borde få samverka eller bedriva verksamhet i egen som angränsande kommun. Det ökar effektiviteten, och därmed konkurrensen, och skapar en större valfrihet för både medborgare och företag.

Jag föreslår därför att partistyrelsen tillsätter en utredning för att säkerställa mångfald och öppen tjänstekonkurrens på bredbandsmarknaden. Utredningen bör ta fram förslag som ger de kommunala stadsnäten möjlighet att agera enligt liknande principer som de kommunala energibolagen. Förslagsvis genom att införa vissa undantag i kommunallagen för kommunala stadsnät i lagen om elektronisk kommunikation (LEK).

Vad gäller problem nummer två så haltar den internationella jämförelsen, eftersom dagens regering har valt en annan definition av snabbt bredband än övriga EU, vilket ger en skönmålande effekt. Till exempel är den officiella svenska bilden att 49 procent av alla hushåll och företag i dag kan få riktigt snabbt bredband. Om man utesluter kabel-tv, som övriga EU inte räknar med, blir andelen i stället knappt 40 procent. Men även den siffran kan vara för hög: enligt ledande europeiska undersökningsföretag är den snarare högst 35 procent. Skillnaden kan tyckas liten, men eftersom varje procentenhet innebär minst en miljard kronor i investeringar är den högst väsentlig. Det finns alltså en hel del att göra för oss som vill ha en jämförbar bild.

Ett annat problem är att PTS i maj 2010 fattade beslut om att TeliaSonera är en dominerande aktör och som därför ska regleras. Man har valt prisreglering som metod och det innebär att ett arbete har gjorts med att justera den metod PTS använder för att beräkna ett skäligt pris till att också omfatta fiber utöver de tidigare reglerade områdena koppar och kapacitet.

Mot slutet av 2010 började några av de kommunalt ägda stadsnäten att reagera på att det nya förslaget på prisreglering kommer att förändra marknaden och även försämra förutsättningarna för stadsnäten att kunna klara framtida investeringar och få kostnadstäckning för gjorda satsningar. Det har blivit allt mer tydligt att förslaget till reglering kommer att få betydande konsekvenser för prissättningen av fiber på hela marknaden, inte bara för den dominerande aktören. Det innebär på sikt att hela marknadsstruktur omdefinieras från att kunna fungera på olika nivåer, från nätägare och tillhandahållare av svartfiber till leverantörer av slutkundsaccess till att endast bestå av vertikalt integrerade operatörer, det vill säga sådana operatörer som har hela kedjan, såsom TeliaSonera har idag. Detta kommer att innebära en avsevärt minskad investeringstakt och en återmonopolisering av marknaden för IT-infrastruktur. Detta kan vi socialdemokrater inte acceptera.

Slutligen till bredbandsstrategin. Statistik från EU-kommissionen visar att Sverige har EU:s långsammast växande bredbandstäckning, trots att vi har en av de starkaste ekonomierna. Detta visar att det finns en stor svaghet i den nuvarande strategin. Det är inte realistiskt att marknaden ska lösa hela utbyggnaden – framför allt inte om det signaleras att det inte behövs. Om vi ska kunna hänga med i tillväxt- och välfärdsligan framöver måste det offentliga bidra med betydligt mer än i dag, inte minst

utanför storstäderna. En satsning på bredband står inte i motsats till satsningar på välfärd som vård, skola och omsorg. Det är tvärtom en förutsättning för en fungerande välfärd i framtiden.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B77:1 att partikongressen klassar fibernäten som samhällskritisk infrastruktur, på samma sätt som vägar, järnvägar, el och vatten
- B77:2 att partistyrelsen ser till att Sverige mäter bredbandstäckning på samma sätt som övriga EU, så vi ser hur vi verkligen ligger till i en internationell jämförelse
- B77:3 att partistyrelsen arbetar fram en ny bredbandsstrategi där målet justeras så att 90 procent av alla hushåll och företag år 2020 ska ha 100 Mbit/s i båda riktningarna och där kraftfulla incitament skapas för såväl kommersiella som offentliga aktörer så att målet kan nås i tid
- B77:4 att partistyrelsen arbetar för att PTS beslut om prisreglering av fiberinfrastrukturen skall upphävas
- B77:5 att partistyrelsen utreder hur kommunala stadsnät skall undantas från vissa principer i kommunallagen för att kunna konkurrera på lika villkor

Stefan Hedin

Sandvikens arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B78

### STRÖMSUND ARBETAREKOMMUN

#### Telecom (telefoni, data i koppar, fiber och trådlösa nät) i hela Sverige

I Strömsunds kommun, glesbygdskommun i norra Jämtland, har Telia påbörjat nedmonteringen av det fasta kopparnätet. Genom den telefoni som levereras som ersättning för tidigare fast uppkoppling garanterar Telia ingen annan service än att telefonen ska gå att prata i. Modem eller annan datauppkoppling är därför omöjlig. I kvarvarande fasta och mobila nät uteblir teknikutveckling och möjligheterna till datauppkoppling försvåras och försvinner.

Situationen i vår kommun upprepar sig i kommun efter kommun, där marknaden inte tror sig om att maximera sina vinster. Resultatet av avregleringen av innebär därför att många områden i Sverige inte får ta del av utvecklingen inom telecom.

Därför anser jag att samhället måste ta sitt ansvar och se till att telecom är en självklar del av infrastrukturen i hela Sverige. Rimligen bör IT och telefoni finnas på ett "svenskt stamnät" där telemarknaden säljer sina tjänster på ett likartat sätt, som elbolag säljer el.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B78:1 att jobba för ett "svenska datanät", gemensamt bolag för drift och utbyggnad av telecomnäten
- B78:2 att Post- och telestyrelsen får i uppdrag att garantera hög kvalitet i omställningen till ny teknik

B78:3 att staten anvisar tillräckliga resurser för telecom utbyggnad i hela Sverige

Lars Andreasson och Malin Axelsson

Strömsund arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

**Partistyrelsens utlåtande över motionerna B41:2, B79:1, B80:1, B81:1, B82:1, B83:1, B84:1, B84:2, B85:1, B86:1, B87:1, B88:1, B88:2, B88:3**

### **UB3 Utlåtande trafik**

I världen dör 1,3 miljoner människor varje år i trafikolyckor. I EU omkommer över 30 000 människor per år i trafikolyckor. Detta gör trafiksäkerheten till en global folkhälsoutmaning. 1997 slog Sveriges riksdag fast Nollvisionen att ingen ska dödas eller skadas för livet i trafiken. Nollvisionen har varit en framgångsrik strategi för att stärka trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Sverige är i dag ett av de länder i världen som har lägst andel trafikdödade. Under 2011 ökade antalet omkomna jämfört med 2010 som var ett mycket bra år.

Partistyrelsen anser att det är dags för en nystart för Nollvisionen. Ett fortsatt aktivt arbete i Sverige kan driva på utvecklingen i andra delar av världen. FN och EU har nu tagit inspiration av Nollvisionen. Sverige måste fortsätta vara ett internationellt föredöme på trafiksäkerhetsområdet.

Det finns en rad svenska företag i fordonsindustrin som är världsledande på trafiksäkerhet. Ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i Sverige främjar naturligtvis forskning, utveckling och sysselsättning i fordonsindustrin i Sverige.

För att öka trafiksäkerheten krävs både insatser för säkrare vägar och trafiksäkert beteende. Såväl bältesanvändning, mitträcken, hastighetsbegränsningar och åtgärder mot trafikonykterhet är viktiga insatser. Här finns fortfarande mycket att göra.

Även hastighetsefterlevnaden måste bli bättre. Det kan lösas med hjälp av fler fartkameror. Partistyrelsen ser positivt på Trafikverkets förslag på nya hastighetsgränser. De nya hastighetsgränserna kommer att främja både trafiksäkerheten och miljön och klimatet. Partistyrelsen kan också överväga att införa inkomstbeprövade böter för trafikförseelser för att öka rättvisan och öka kostnaden för överträdelse för personer med hög inkomst.

När det gäller rattfylleri och narkotikaanvändning i trafiken är detta fortfarande en mycket stor utmaning. Det bedöms att omkring 1000 människor omkommit i olyckor i Sverige de senaste tio åren där alkohol varit inblandat.

Alkolås är ett effektivt verktyg för att minska rattfylleriet. Det är därför hög tid att Sverige aktivt verkar i EU för att alkolås blir ett lagkrav i alla fordon som går i yrkestrafik. På sikt, när tekniken utvecklats

ytterligare, bör alkohol bli lagkrav även i vanliga personbilar. Drar arbetet ut på tiden bör Sverige återigen ansöka om ett nationellt undantag i EU om att införa alkohol i alla fordon som går i yrkestrafik.

Ett sätt att skynda på introduktionen av system som alkohol, automatbroms, döda vinkelvarnare och trötthetsvarnare är att försäkringsbolagen ger ägare till fordon med denna utrustning premielättnader. Det finns också anledning att se över förordning 2009:1 som fastställer krav på de fordon statliga myndigheter köper. Även automatbroms och alkohol bör finnas i alla bilar som statliga myndigheter köper.

I dag har flera europeiska länder lag på att en reflexväst ska finnas i alla fordon. Det är en enkel trafiksäkerhetsåtgärd som kan spara liv då någon måste kliva ur bilen på en hårt trafikerad väg. Vi tycker att det är rimligt att Sverige inför krav på att alla nya bilar ska levereras med en reflexväst.

Även om säkerhetsstandarden på vägarna förbättrats kraftigt efter att Nollvisionen antagits finns fortfarande 100 mil väg kvar att mötesseparera enligt dåvarande Vägverkets planer från 1990-talet. Vi socialdemokrater vill att en statlig kommission granskar de farligaste vägarna i Sverige och kommer med förslag på konkreta åtgärder för att höja säkerhetsstandarden på dessa vägar.

Det är positivt att regeringen lyssnat på oss socialdemokrater och nu kommer att lägga fram lagstiftning om krav på vinterdäck för tunga fordon.

Av trafiksäkerhetsskäl anser partistyrelsen att hästen även i fortsättningen ska betraktas som ett fordon då den rör sig i trafik och ryttaren därmed ska följa trafikregler.

Det vore önskvärt om även alla tvåhjuliga motorfordon, som motorcyklar och mopeder, hade registreringsskylt. Problemet är att detta praktiskt är mycket svårt att införa. Risken är stor för höga kostnader för den enskilde och en väldigt omfattande procedur där enskilda får lämna in gamla fordon för skyltning, vilken kanske ändå inte alltid är tekniskt möjligt. Partistyrelsen kan därför inte tillstyrka detta.

Intelligenta transportsystem, ITS, kan kraftigt bidra till ökad framkomlighet, bättre miljö och ökad trafiksäkerhet även inom det befintliga vägnätet. Sverige bör bli ett ledande land inom ITS. Det är helt i linje med Nollvisionen och målsättningarna om att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Därför är det viktigt att kommande ITS-politik i Sverige sätter framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet i fokus.

Det finns ett värde i att underlätta för fler att ta körkort. De förslag som framförts om skatteavdrag för detta löser dock knappast problemet och är fördelningspolitiskt tveksamma. Partistyrelsen ser inte heller behov av att från politisk sida styra uppkörningsreglerna.

I dag präglas taxibranschen i Sverige av kaos. Oseriösa taxiföretag lurar resenärer till otrygga resor till kraftiga överpriser. Den seriösa taxinäringen kan bli utkonkurrerad. Så här får det inte fortsätta.



Taxiresenärer ska kunna känna sig trygga och inte luras till att betala överpriser. En väl fungerande taxiverksamhet är även viktig för jobben i besöksnäringen.

För att framgångsrikt slutföra arbetet mot skattefusk i taxibranschen behövs obligatoriska redovisningscentraler till vilka köruppsdrag och ersättningar som rapporteras. Dagens beställningscentraler kan sköta denna funktion. Krav på anslutning till redovisningscentral skrivs in som villkor för taxitillstånd. Precis som i fråga om certifierade kassaregister ska en övergångsperiod förbereda införandet. Skatteverket har i en hemställan till regeringen 2010-11-04 begärt att obligatoriska redovisningscentraler införs. Den moderatledda regeringen har varit mycket sena i starten men nu har en utredning tillsatts om skärpta redovisningskrav för taxibranschen. Enligt Skatteverket skulle skatteintäkterna från taxinäringen kunna öka med 400 miljoner kronor årligen om obligatoriska redovisningscentraler införs.

För att öka tryggheten för taxiresenärer är det viktigt att kontrollen av taxilegitimationer stärks. Det måste säkerställas att förare som får sina legitimationer indragna verkligen slutar att köra taxi. Det är självklart att då en innehavare av taxilegitimation dömts för ett allvarligt brott måste taxilegitimationen dras in. Det gäller även vid allvarliga trafikbrott som rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik eller andra trafikbrott då det sker vid upprepade tillfällen. För att säkerställa att förare inte kör med ogiltig taxilegitimation eller utan taxilegitimation måste kontrollen öka. Detta skulle främja den seriösa taxinäringen och öka tryggheten för taxiresenärerna.

Det finns anledning att se över om digitala förarkort, liknande de som finns för tunga fordon, kan införas även för taxinäringen. Det skulle underlätta kontrollen av kör- och vilotider även i taxibranschen.

Upphandlad taxitrafik, exempelvis skolskjuts eller färdtjänst, bör inte utföras på ackord. Partistyrelsen anser även att Transportstyrelsen är fel ute då man slopar krav på lokalkännedom för taxiförare och hänvisar till att detta ökar konkurrensen i branschen. Transportstyrelsens beslut att slopa krav på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län främjar vare sig taxiresenärerna eller seriösa aktörer i taxinäringen.

För att ta ett samlat grepp om taxinäringens utveckling ser vi det angeläget med en statlig utredning om taxinäringen. Det måste även utarbetas lösningar för att komma tillrätta med problemet att kommuner och landstings upphandlingar av färdtjänst och skolskjuts på orter utanför storstadsområdena påverkar den vanliga taxiverksamheten negativt. Även det faktum att oseriösa taxiföretag tar ut kraftiga överpriser måste belysas. En möjlighet kan vara att förtydliga prisinformationen ytterligare. Turister och affärsresenärer som besöker Sverige ska inte behöva uppleva att de blivit grundlurade efter en taxiresa. Självklart måste utredningen även granska hur ren svarttaxiverksamhet kan bekämpas.

Våra förslag främjar de seriösa aktörerna inom taxinäringen. Arbetet mot skattefusk i taxibranschen stärks. Taxiresenärernas trygghet och säkerhet stärks. Genom dessa regleringar bör vi även komma till rätta med överprissättningen vid taxiresor. Sammantaget ger det taxibranschen ökade förutsättningar att utvecklas som ett tryggt, säkert och miljöanpassat komplement till kollektivtrafiken.

När det gäller färdtjänsten så ser partistyrelsen fördelar med att det finns en likvärdig utformning i landets kommuner då färdtjänsten styrs av färdtjänstlagen. När det gäller reseavdragen så anser partistyrelsen att det kan finnas skäl för en översyn men det svårt att säga nu hur ett förändrat reseavdrag skulle kunna se ut.

**Partikongressen föreslås besluta:**

att anse följande motioner besvarade med hänvisning till utlåtandet: B79:1, B80:1, B81:1, B82:1, B83:1

B79:1 (Sandvikens arbetarekommun) att våra riksdagsmän arbetar för en översyn och en lagändring inom Riksfärdtjänst och färdtjänstlagen för att få en rättvisare, likvärdig syn på resenären som använder färdtjänst kontra de som använder den allmänna kollektivtrafiken

B80:1 (Nacka arbetarekommun) att maxpriser införs i taxibranschen

B81:1 (Umeå arbetarekommun) att inkomstrelaterade trafikböter införs

B82:1 (Lidingö arbetarekommun) att Socialdemokraterna verkar för förslag om ett nationellt krav för utbildningsplan som leder till att ett nationellt förarbevis för förare av utryckningsfordon utfärdas. På så sätt kvalitetssäkras utryckningsförare och medtrafikanter i sin arbetsmiljö vilket leder till minskade olyckor och bidrar till samhällets syn på nollvision i trafiken

B83:1 (Stockholms partidistrikt) att Socialdemokraterna verkar för förslag om ett nationellt krav för utbildningsplan som leder till att ett nationellt förarbevis för förare av utryckningsfordon utfärdas. På så sätt kvalitetssäkras utryckningsförare och medtrafikanter i sin arbetsmiljö vilket leder till minskade olyckor och bidrar till samhällets syn på nollvision i trafiken

**Partikongressen föreslås besluta:**

att avslå motionerna B41:2, B84:1, B84:2, B85:1, B86:1, B87:1, B88:1, B88:2, B88:3

B41:2 (Örebro arbetarekommun - enskild) att Socialdemokraterna tar ställning för färdmedelsneutrala reseavdrag

B84:1 (Hudiksvalls arbetarekommun - enskild) att körkortsutbildningen skall kunna ha samma samma möjlighet till rot-/rutavdrag, låt oss kalla det ratt-avdrag men som till skillnad mot dagens regler ger fullt avdrag från 10 000 kr i inkomst och att det trappas av ju större inkomsten är (T.ex 10 – 300 000 kr = 50 %, 301 000-400 000 kr = 40 %, 401-500 000 kr = 30 % osv, avdraget försvinner vid en viss inkomst)

B84:2 (Hudiksvalls arbetarekommun - enskild) att se över uppläggen för framför allt halkbaneproven som är obligatoriskt till körkortet, hör med motororganisationen som jag tror kan genomföra dessa på ett bra sätt. Risk 1.an - att behöva gå på en utbildning för att enbart höra någon tala om att alkohol och bilkörning ej hör ihop (inget fel på det) till en kostnad av närmare 1 000 kr (är det rimligt? Nej enligt min uppfattning) Denna s.k. utbildning skall väl självklart ingå i grundutbildnings paketet

B85:1 (Nacka arbetarekommun) att Socialdemokraterna tar ställning för maxpris på taxi enligt ovan och att frågan skall drivas av Socialdemokraterna i riksdagen

B86:1 (Trollhättans arbetarekommun - enskild) att det blir obligatoriskt med registreringsskyltar fram till på motorcyklar

B87:1 (Trollhättans arbetarekommun) att det oavsett klassning och maxhastighet blir obligatoriskt med registreringsskyltar på mopeder klass 1 och 2

B88:1 (Höganäs arbetarekommun) att via lagstiftning se till att regler och förordningar anpassas efter dagens samhälle

B88:2 (Höganäs arbetarekommun) att ta bort skrivningen att hästen är ett fordon

B88:3 (Höganäs arbetarekommun) att länsstyrelserna ska göra samma tolkningar i hela landet

## MOTION B79

### SANDVIKENS ARBETAREKOMMUN

#### Färdtjänst

Blinda Erik söker ledsagare för sin resa som sträcker sig genom flera kommuner Erik får beviljad ledsagare på tåget eftersom han har ett vårdbehov under resan i enlighet med reglerna i Riksfärdtjänsten.

Ledsagare från hemmet till tågstationen samt från stationen på målet för resan beviljas inte eftersom det inte finns något vårdbehov under dessa korta resor. Hur skall Erik hitta träffpunkten för ledsagare vid avgående tågstation och hur skall han veta vilken färdtjänst bil han skall ta när han kommer fram till slutet på tågresan. Reser man Riksfärdtjänstresor mellan olika kommuner så kan resan ta slut vid t.ex. en rondell när man kommer till en ny kommun.

Lisa som är 18 år som skall träffa sin pojkvän som hon har träffat på gemensam utbildning men pojkvännen bor i annan del av kommunen eller i en annan kommun. Lisa är berättigad till färdtjänst resor och Riksfärdtjänstresor men hon måste ange varför hon skall resa, är det fritidsresa, enskild angelägenhet. Jag anser att det är kränkande att de som har behov av färdtjänst resa skall ange varför de vill utnyttja färdtjänsten. Vi som kan nyttja kollektiva färdmedel eller kan framföra bil behöver inte berätta varför vi väljer att resa till ett bestämt resmål.

Riksfärdtjänstlagen och färdtjänstlagen tolkas olika av enskilda handläggare. En grupp funktionshindrade som är medlemmar i en Afasi föreningen från ett flertal kommuner har fått möjligheten att delta på en föreningsaktivitet på en folkhögskola. En del av handläggarna tolkar denna aktivitet som utbildning då får de inte åka Riksfärdtjänst. Några handläggare tolkar detta som en fritidsaktivitet då kan de använda Riksfärdtjänsten.

Söker man privat vård så är det inte säkert att en person med funktionshinder kan få resan beviljad för att ta sig till vården eftersom att de inte kan få färdtjänstresor för resa till vård men blir det avslag på sjukresan så kan inte en person med funktionshinder åka till vården eller få försäkringskassans reshjälp då kan de inte utnyttja det fria vårdvalet, vart tog likvärdighet i vården vägen i dagens samhälle.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B79:1 att våra riksdagsmän arbetar för en översyn och en lagändring inom Riksfärdtjänst och färdtjänstlagen för att få en rättvisare, likvärdig syn på resenären som använder färdtjänst kontra de som använder den allmänna kollektivtrafiken

Marie Frestadius

Sandvikens arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B80

### NACKA ARBETAREKOMMUN

#### Höj kvaliteten i taxibranschen

Avregleringen av taxibranschen 1990 förde det goda med sig att tillgången på taxibilar ökade. Tillkomsten av fler taxibolag och fler taxibilar gjorde det lättare för resenärerna att snabbt få tag på en taxi.

Samtidigt innebar avregleringen märkbara nackdelar. Avsaknaden av prisreglering gör att en taxiresa idag kan kosta precis vad som helst. Visserligen måste maxpriset anges väl synligt på taxibilens bakre sidorutor, men det hindrar inte enskilda taxichaufförer från att ta ut ockerpriser. Detta är något som framför allt drabbar utländska besökare i Sverige och därigenom ger Sverige dåligt rykte som turistmål och etableringsland.

Ett annat kvalitetsproblem är att taxichaufförerna inte alltid hittar. Alltför ofta har de som kör taxi bristande lokalkännedom, vilket också kan fördyra taxiresan.

En grundtanke i socialdemokratisk politik är att människan ska vara överordnad marknaden och politiken ska gripa in där marknaden inte fungerar. Problem som inte marknaden själv förmår lösa rättas till på politisk väg genom lagar och regler. På område efter område kan vi också se att avregleringar, för att verkligen gynna konsumenterna, kräver en omfattande offentlig kvalitetskontroll.

Mot den bakgrunden är det obegripligt att de kvalitetsproblem som uppstod efter avregleringen av taxinäringen – och som var synliga redan på 1990-talet – ännu efter drygt tjugo år inte har rättats till!

Som taxiresenär har man rätt att förvänta sig att den som kör bilen hittar vägen och inte tar ut ett överpris.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B80:1 att maxpriser införs i taxibranschen

Erik Svanfeldt

Nacka arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B81

## UMEÅ ARBETAREKOMMUN

### Inkomstrelaterade trafikböter

Idag kan en förmögen person köra för fort och ändå få böter som inte är särskilt kännbara, medan en fattig person gör samma trafikbrott men får kännbara ekonomiska konsekvenser. Jag tycker att detta är orimligt. Inkomstrelaterade böter anser jag är ett mer rättvist system eftersom då kommer en individ, oavsett inkomst, känna av konsekvensen av det trafikbrott som begåtts. I vårt grannland Finland tillämpas detta system och det är fler och fler länder i Europa som övergår till inkomstrelaterade trafikböter. Sverige bör också tillämpa denna modell.

### Partikongressen föreslås besluta:

B81:1 att inkomstrelaterade trafikböter införs

Hammam Al Rabi

Umeå arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B82

## LIDINGÖ ARBETAREKOMMUN

### Kompetensmål och införandet av nationellt förarbevis för utryckningspersonal

Inom ambulans och räddningstjänsten ingår att framföra utryckningsfordon snabbt och trafiksäkert. För att kunna fullgöra brådskande uppdrag vid utryckningskörning får förare av utryckningsfordon i trängande fall, med ljud och ljus och med särskild försiktighet påkalla fri väg.

I Sverige krävs läkarundersökning, syntest, specialkompetens och olika former av förarbevis för att köra truck, taxi, buss m.m. Det nuvarande regelverket för att framföra utryckningsfordon ställer inga särskilda kompetenskrav förutom att föraren innehar körkortskategori B för ambulans och kategori C för framförande av brandfordon överstigande 3,5 ton. Att föraren har kunskap, trafik och körvana efterfrågas inte, vilket ter sig märkligt med tanke på samhällets krav på nollvision.

Rekryteringen till ambulanssjukvårdare och ambulanssjusköterska sker idag efter att de genomgått vård och omsorgsprogrammet samt sjuksköterskeutbildningen. För räddningstjänsten sker rekryteringen när de genomgått den eftergymnasiala utbildningen Skydd Mot Olyckor. Det innebär att övervägande delen av dem som rekryteras har liten körvana eller aldrig ägt en bil. I dag är numerären för personal inom ambulans och räddningstjänst så begränsad att nya medarbetare tvingas framföra utryckningsfordon långt tidigare än vad som är lämpligt. Detta kan också avläsas i att tillbudet och olyckorna, i flera fall med mycket allvarliga konsekvenser där utryckningsfordon varit inblandade i, kraftigt ökat de senaste åren,

vilket också kan avläsas i statistik och forskning bl.a i boken ”Säker utryckning krasch och prevention vid utryckningskörning” av Jörgen Lundälv.

I dag finns inte några enhetliga krav på kunskap och kompetens för förare av utryckningsfordon. Det innebär att de olika huvudmännen har stora olikheter vad gäller anställningskrav, fortlöpande utbildning och förebyggande åtgärder. Det ställs höga krav på dagens utryckningsförare, eftersom tempot är högt och det finns många medtrafikanter. Därför är det angeläget att föraren av utryckningsfordon har kunskap om trafiksäkerhet, körteknik och hur man agerar i olika situationer samt vilka konsekvenser utryckningskörning kan medföra för personalen, patienter och för medtrafikanter.

Det är upp till varje arbetsgivare att avgöra vilken kompetens föraren skall ha men arbetsgivaren har också ett särskilt ansvar och skyldighet att förvissa sig om förarens kompetens enligt arbetsmiljölagen och dess regelverk. Då borde det också underlätta för alla om kompetenskraven var nationella och likadana över hela landet. En sådan utveckling borde också vara förenlig med samhällets krav på nollvision. Det är viktigt att alla som ska framföra utryckningsfordon har samma grund att stå på. Vidare kan nationellt godkända instruktörer utbildas vid de trafikcenter som finns över hela landet och de kan med fördel rekryteras bland erfarna ambulanssjukvårdare och brandmän.

#### **Partikongressen föreslås besluta:**

B82:1 att Socialdemokraterna verkar för förslag om ett nationellt krav för utbildningsplan som leder till att ett nationellt förarbevis för förare av utryckningsfordon utfärdas. På så sätt kvalitetssäkras utryckningsförare och medtrafikanter i sin arbetsmiljö vilket leder till minskade olyckor och bidrar till samhällets syn på nollvision i trafiken

Daniel Larson

Lidingö arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B83**

### **STOCKHOLMS PARTIDISTRIKT**

#### **Kompetensmål och införandet av nationellt förarbevis för utryckningspersonal**

Inom ambulans och räddningstjänsten ingår att framföra utryckningsfordon snabbt och trafiksäkert. För att kunna fullgöra brådskande uppdrag vid utryckningskörning får förare av utryckningsfordon i trängande fall, med ljud och ljus och med särskild försiktighet påkalla fri väg.

I Sverige krävs läkarundersökning, syntest, specialkompetens och olika former av förarbevis för att köra truck, taxi, buss m.m. Det nuvarande regelverket för att framföra utryckningsfordon ställer inga särskilda kompetenskrav förutom att föraren innehar körkortskategori B för ambulans och kategori C för framförande av brandfordon överstigande 3,5 ton. Att föraren har kunskap, trafik och körvana efterfrågas inte, vilket ter sig märkligt med tanke på samhällets krav på nollvision.

Rekryteringen till ambulanssjukvårdare och ambulanssjuksköterska sker idag efter att de genomgått vård och omsorgsprogrammet samt sjuksköterskeutbildningen. För räddningstjänsten sker rekryteringen när de genomgått den eftergymnasiala utbildningen Skydd Mot Olyckor. Det innebär att övervägande delen av dem som rekryteras har liten körvana eller aldrig ägt en bil. I dag är numerären för personal inom ambulans och räddningstjänst så begränsad att nya medarbetare tvingas framföra utryckningsfordon långt tidigare än vad som är lämpligt. Detta kan också avläsas i att tillbudet och olyckorna, i flera fall med mycket allvarliga konsekvenser där utryckningsfordon varit inblandade i, kraftigt ökat de senaste åren, vilket också kan avläsas i statistik och forskning bl a i boken "Säker utryckning krasch och prevention vid utryckningskörning" av Jörgen Lundälv.

I dag finns inte några enhetliga krav på kunskap och kompetens för förare av utryckningsfordon. Det innebär att de olika huvudmännen har stora olikheter vad gäller anställningskrav, fortlöpande utbildning och förebyggande åtgärder. Det ställs höga krav på dagens utryckningsförare, eftersom tempot är högt och det finns många medtrafikanter. Därför är det angeläget att föraren av utryckningsfordon har kunskap om trafiksäkerhet, körteknik och hur man agerar i olika situationer samt vilka konsekvenser utryckningskörning kan medföra för personalen, patienter och för medtrafikanter. Det är upp till varje arbetsgivare att avgöra vilken kompetens föraren skall ha men arbetsgivaren har också ett särskilt ansvar och skyldighet att förvissa sig om förarens kompetens enligt arbetsmiljölagen och dess regelverk. Då borde det också underlätta för alla om kompetenskraven var nationella och likadana över hela landet. En sådan utveckling borde också vara förenlig med samhällets krav på nollvision. Det är viktigt att alla som ska framföra utryckningsfordon har samma grund att stå på. Vidare kan nationellt godkända instruktörer utbildas vid de trafikcenter som finns över hela landet och de kan med fördel rekryteras bland erfarna ambulanssjukvårdare och brandmän.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

B83:1 att Socialdemokraterna verkar för förslag om ett nationellt krav för utbildningsplan som leder till att ett nationellt förarbevis för förare av utryckningsfordon utfärdas. På så sätt kvalitetssäkras utryckningsförare och medtrafikanter i sin arbetsmiljö vilket leder till minskade olyckor och bidrar till samhällets syn på nollvision i trafiken

Polstjärnans s-förening

Stockholms partidistrikt beslöt att anta motionen som sin egen.

# MOTION B84

## HUDIKSVALLS ARBETAREKOMMUN (ENSKILD)

### Körkort till framför allt ungdomar

Körkort (B-kort för personbil) är idag en klassfråga, anser jag, då många familjer inte har den ekonomin att hjälpa sina barn med detta, och som i sin tur leder till utslagning på arbetsmarknaden då de flesta nya jobben som är ute på annons kräver B-körkort. Och har du då inte B-körkort så är du ju diskad direkt.

Detta område är inte lätt att förordela men till en början anser jag att en riktig utredning kring alla kostnader som snurrar kring själva körkortsutbildningen (halkbana, risk 1.an & 2.an, handledarutbildning m.m.), dessa bitar kanske vore något att lägga ut på landets motorklubbar som i gengäld kan få ökade anslag till investeringar på sina banor (här kanske räddningstjänst (brandkår, ambulans & polis) kan få underlättningar till sina träningar med sina fordon). En tanke bara.

### Partikongressen föreslås besluta:

- B84:1 att körkortsutbildningen skall kunna ha samma samma möjlighet till rot-/rutavdrag, låt oss kalla det ratt-avdrag men som till skillnad mot dagens regler ger fullt avdrag från 10 000 kr i inkomst och att det trappas av ju större inkomsten är (T.ex 10 – 300 000 kr = 50 %, 301 000-400 000 kr = 40 %, 401-500 000 kr = 30 % osv, avdraget försvinner vid en viss inkomst)
- B84:2 att se över uppläggen för framför allt halkbaneproven som är obligatoriskt till körkortet, hör med motororganisationen som jag tror kan genomföra dessa på ett bra sätt. Risk 1.an - att behöva gå på en utbildning för att enbart höra någon tala om att alkohol och bilkörning ej hör ihop (inget fel på det) till en kostnad av närmare 1 000 kr (är det rimligt? Nej enligt min uppfattning) Denna s.k. utbildning skall väl självklart ingå i grundutbildnings paketet

Pär Söderström

Hudiksvalls arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

# MOTION B85

## NACKA ARBETAREKOMMUN

### Maxpris på taxi

Dagens system för taxipriser fungerar inte av det enkla skälet att konsumenter ofta blir lurade och tvingade att betala överpriser, inte sällan fantasisummor. Det gäller framförallt många utländska besökande som självfallet har svårt att veta prisnivåer, avstånd och olika taxibolag, men också andra som



åker sällan eller blir intalade att det är ok när ”det går på taxameter”. Alla vågar inte heller protestera när det rullar iväg, i synnerhet när taxi behövs som bäst mitt i natten.

Öppen etablering och konkurrens har gett bra tillgänglighet och stabila priser hos seriösa taxibolag. Det bästa vore en högstaprisreglering, som fastställs av en myndighet, gärna efter förhandlingar med den seriösa delen av taxibranschen utifrån ett kostnadsindex.

Detta vore inte märkvärdigare än att det ställs många andra krav på taxinäringen. Prisreglering funkar utmärkt runt om i hela världen och tas som en självklarhet av de flesta resenärer. Varför ska just många besökare i Sverige utsättas för detta negativa minne? Det är allvarligt för turistbranschen och bilden av Sverige som ett pålitligt land att göra affärer i.

Så sent som i 1 maj 2012 trädde en ny taxilag i kraft. Regeringen brydde sig i sitt förslag inte om någon förändring till konsumenternas fördel. Socialdemokraterna fick i riksdagen igenom vissa krav om skärpt kontroll mot direkt skattefusk och krav på lokalkunskap, men fortfarande saknas åtgärder för pålitlig rimlig prissättning.

En förklaring till uteblivna skärpningar trots uppenbara missförhållanden är nog att alla verksamma i taxibranschen, även de etablerade storbolagen med förutsägbar prissättning, tjänar på dagens situation. De etablerade kan med rätta framställa sig som de trygga alternativen och slipper prispress från uppstickare. Enskilda åkare känner sig tvingade att ansluta sig till de stora bolagen för att få körningar från en misstroende allmänhet. ”Friåkare” blir i praktiken tvingade till lurendrejeri för att klara sig ekonomiskt. Nästan alla ”friåkare” i storstäderna är dessutom invandrade. Fördjupad misstro mot dessa åkare och mot invandrade småföretagare i allmänhet är en mycket allvarlig aspekt.

Samhället och all berörda skulle tjäna på en konsumentvänlig prisreglering, även om det skulle kräva lite mer kontroll av myndigheter och polis.

#### **Partikongressen föreslår besluta:**

B85:1 att Socialdemokraterna tar ställning för maxpris på taxi enligt ovan och att frågan skall drivas av Socialdemokraterna i riksdagen

Skuru Socialdemokratiska förening

Nacka arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## **MOTION B86**

### **TROLLHÄTTANS ARBETAREKOMMUN (ENSKILD)**

#### **Registreringsskyltar framtill på motorcyklar**

Fler och fler skaffar motorcykel idag. Tyvärr är det också en svårt drabbad trafikantgrupp när det gäller personskador i trafiken. Hög hastighet är en inte helt överraskande bidragande orsak till utvecklingen. En åtgärd för att få ner olycksfrekvensen kan vara att införa registreringsskyltar framtill, lätt läsbara framifrån, då möjligheten till identifiering på foto i fartkamerorna ökar. Dessutom gör det likhet inför lagen tydligare.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B86:1 att det blir obligatoriskt med registreringsskyltar framtill på motorcyklar

Sune Svensson

Trollhättans arbetarekommun beslöt att sända motionen som enskild till kongressen.

## MOTION B87

### TROLLHÄTTANS ARBETAREKOMMUN

#### Registreringsskyltar på motorfordon

Sedan de så kallade EU-mopederna blivit vanliga och utbyggnaden av cykelvägar skett i stor omfattning, har problem uppstått med fortkörning på dessa vägar. Enligt reglerna ska klass 1 moped (max 45km/tim) ha registreringsskylt och vara registrerade i vägtrafikregistret.

För klass 2 moped (max 25km/tim) gäller inte detta. En konsekvens av detta har ibland blivit att klass 1-förare kör utan reg.skylt på cykelvägarna och är då ofta omöjliga att identifiera, speciellt när hjälm med visir samtidigt används. Då framfarten ibland är livsfarligt hög bland gående och cyklister det inte sällan dessutom är fler än en på mopeden är det inte frågan OM, utan snarare NÄR en svår olycka inträffar.

Ett sätt att få ner olycksfrekvensen kan vara att införa registreringsskyltar på både klass 1 och 2-mopeder, då möjligheten till identifikation ökar.

**Partikongressen föreslås besluta:**

B87:1 att det oavsett klassning och maxhastighet blir obligatoriskt med registreringsskyltar på mopeder klass 1 och 2

Sune Svensson

Trollhättans arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.

## MOTION B88

### HÖGANÄS ARBETAREKOMMUN

#### Ridleder

Problemet att få till ridleder beror på gamla lagar och regler. Idag har vi en lag som gäller från början av 1900-talet - som säger att hästen är ett fordon - vilket den inte är idag. Hästsport är en stor flicksport och de flesta ryttare är hänvisade till ridhus, med transporter som följd. Vi vill ge dem en säker ridled, men det är svårt att rida ute i naturen, utan att komma i konflikt med markägare.

Problem 1. Trafikreglerna säger att hästen är ett fordon som ska befinna sig på körbanan. Hur olämpligt det är förstår nog alla. Dessa regler är ursprungligen skrivna när häst och vagn var det vanligaste transportmediet och har sedan bara hängt med när lagar och regler reviderats. Att kunna rida parallellt med en cykelväg vore en betydligt bättre lösning. På cykelväg är det förbjudet att rida enligt lag. Trafikverkets jurister hänvisar till Väglagen §§ 43 och 45. Med stöd av dessa paragrafer skulle det kanske gå att göra ridled på vägrättsområde, men det är upp till varje länsstyrelse att tolka detta. Länsstyrelsen i Skåne vill inte göra denna tolkning. Transportstyrelsen har också en skrivning om hästar i trafiken, men den talar bara om hur hästen ska gå i körbanan. Finns även något om hästar i trafiken i Vägtrafikkungörelsen.

Problem 2. De regler som gäller vid olyckor där hästar är inblandade. Händer det en olycka där t.ex. en häst blir påkörd av en bil blir det enligt domslut bilförarens fel. Bönderna är väl medvetna om dessa regler och vill därför inte ha ridleder på sina marker även om de får ekonomisk ersättning för marken. Att ändra på dessa gamla regler och lagar kräver alltså beslut på regeringsnivå.

**Partikongressen föreslås besluta:**

- B88:1 att via lagstiftning se till att regler och förordningar anpassas efter dagens samhälle
- B88:2 att ta bort skrivningen att hästen är ett fordon
- B88:3 att länsstyrelserna ska göra samma tolkningar i hela landet

Ann-Margreth Larsson

Höganäs arbetarekommun beslöt att anta motionen som sin egen.