



DISTRIKTSKONGRESS 2017

MOTIONSHÄFTE

Motion 1

Angående pensionssystemet

Vi anser att pensionssystemet bör göras om. Under de senaste 70 åren har medellivslängden ökat med 20 år. Dessutom så har flera personer kommit ut i arbetslivet allt senare.

Detta medför att pensionen skall räcka längre samtidigt som vi samlar in mindre. Detta leder i sin tur till att det blir svårare att leva på den pensionen man får.

Vi vill därför:

Att man arbetar för att göra om pensionssystemet så att möjligheten att leva på sin pension ökar.

Motionär

Ingegerd Helén

Motionen antagen av Socialdemokraterna Härryda Arbetarekommun 2016-10-31.

Motionen behandlades på Härryda Arbetarekommuns medlemsmöte 2016-11-23 och antogs som sin egen.

Distriktsstyrelsens utlåtande över motion 1

Pensionssystemets grundläggande mål har alltid varit att minska fattigdom och ojämlikheter bland äldre. Att det inte är hållbart att ha en åtskillnad mellan de som arbetar och de som har arbetat och nu gått i pension är något som det socialdemokratiska partiet slagit fast.

Det enda sättet att säkra framtidens pensioner är att skapa fler jobb och bekämpa arbetslösheten. Socialdemokraternas mål - att Sverige öka antalet personer som arbetar och antalet arbetade timmar i ekonomin så mycket att vi når lägst arbetslöshet i EU - är därför viktigt för pensionerna.

För att pensionssystemet ska ge tillräckligt höga pensioner behöver det vara stabilt, såväl ekonomiskt som politiskt. En bred, blocköverskridande överenskommelse om pensionerna är därför viktig. Vi Socialdemokrater är beredda att ta ansvar för dagens pensioner bland annat genom att minska arbetslösheten, och för morgondagens pensioner, genom att medverka till nödvändiga förändringar i pensionssystemet.

Pensionssystemet står inför stora utmaningar för att garantera nuvarande och kommande generationer ekonomisk trygghet.

Yrkande ligger helt och hållet i linje med den politik som redan är vägledande i vår politiska utformning.

Distriktsstyrelsen föreslår distriktskongressen:

Att anse motionen besvarad.

Motion 2

Inkludera frisktandvård i högkostnadsskyddet

Frisktandvård innebär en regelbunden tandvård till ett fast pris. Frisktandvårdsavtalet anpassas till den enskildes tandvårdsbehov och omfattar både egenvård, förebyggande vård och behandling.

Studier visar att personer med Frisktandvårdsabonnemang förbättrar sin tandhälsa i större omfattning samt är mer nöjda med tandvården jämfört med det traditionella tandvårdssystemet. Den nationella modellen för Frisktandvård som Folk tandvården tillämpar i samtliga landsting är effektiv för att förbättra tandhälsan.

Det går att nå ett rättvisare tandvårdsstöd med förhållandevis måttliga kostnader

initialt. Frisktandvårdsavtalet har bidragit till att minska behovet av traditionell tandvårdsbehandling och därmed även till att minska kostnaderna för den enskilde.

I dag är det få personer med omfattande tandvårdsbehov, framför allt äldre personer, som tecknar Frisktandvårdsavtal då premien grundas på tandstatus. Genom föreslagna förändringar ges fler möjlighet att ansluta sig till Frisktandvård då kostnaderna för den enskilde skulle minska avsevärt.

De förändringar som motionen föreslår att genomföra medför en initial kostnad som ryms inom det nuvarande tandvårdsstödet. På lång sikt bidrar ett bättre stöd för Frisktandvård till en mer hälsofrämjande livssituation för den enskilde och därmed till en mer jämlik hälsa.

Med hänvisning till ovanstående föreslår Lerums arbetarekommun föreslå distriktskongressen att besluta:

Att överlämna motionen till partistyrelsen för att partistyrelsen genom riksdagen arbetar i motionens anda.

Att utreda möjligheten för personer med Frisktandvårdsavtal att inkluderas i högkostnadsskyddet.

Motionär

Karolina Roughton

Socialdemokraterna Lerum

Distriktsstyrelsens utlåtande över motion 2

Att skapa förutsättningar för en jämlik hälsa är ett prioriterat mål för socialdemokraterna, i detta har tandvården en betydelsefull roll.

Redan idag finns det flera system som gör att man när man får stöd till tandvård, ett av dessa är högkostnadsskyddet. Detta börjar gälla när en patient under en tolv månadersperiod fått åtgärder utförda vars sammanlagda referenspris överstiger 3 000 kronor.

Därefter får patienten stöd med:

-50 procent av kostnader med ett referenspris mellan 3 000 och 15 000 kronor
-85 procent av kostnader med ett referenspris som överstiger 15 000 kronor.

Abonnemangstandvård har blivit populärt i Västra Götalandsregionen och visar positiva resultat. Det sker oftast med Folktandvården som kallar det för Frisktandvårdsavtal. Det är inte så vanligt att privata tandläkare erbjuder abonnemangstandvård.

Efter en undersökning med riskbedömning föreslår tandläkaren en avgift för de kommande tre åren. Det som innebär att man betalar en fast summa per månad för sin tandvård. Kostnaden per månad baseras på den tandstatus man har och ligger mellan 50 till 897 kronor.

I avtalet ingår undersökningar, akuttandvård, lagningar, specialisttandvård, kirurgi och andra behandlingar. Man får även ett personligt egenvårdsprogram. Högkostnadsskyddet gäller idag inte abonnemangstandvård

En patient som har ett avtal om abonnemangstandvård kan inte få ersättning från högkostnadsskyddet för tandvård som ingår i abonnemangsavtalet. Priset på friskvårdsavtalet varierar beroende på vilken ålder och riskgrupp som man tillhör. Och de flesta som tecknar avtalet hamnar i de billigare grupperna.

70 procent av de som har avtal i Västra Götaland tillhör grupp 1-3 som betalar mellan 45 och 87 kronor i månaden.

Och endast 2 procent tillhör grupp 7 till 10 som betalar ca 300 till 800 kronor i månaden.

I ett långsiktigt perspektiv är det rimligt att tandvård inkluderas i övrig sjukvård. Men vägen dit är lång och kommer sannolikt gå genom förbättrad tandhälsa genom tidiga insatser och ekonomiska stöd vid behandlingar.

Motionären vill att friskvårdsavtalet ska ingå i högkostnadsskyddet. Styrelsen menar också att det vore positivt om man inkluderar personer som har Frisktandvårdsavtal i högkostnadsskyddet då detta sannolikt skulle få fler äldre att teckna avtal eftersom premierna då borde kunna sänkas i de högre premieklasserna (där många äldre hamnar).

Distriktsstyrelsen föreslår distriktskongressen:

Att bifalla motionen

Motion 3

Rättvis taxa för äldre med seniorkort

Varför skall det vara dyrare för äldre med seniorkort att resa över kommungränsen med kollektivtrafik?
Varför skall tillägget vara två markeringar på ett kontant laddat kort när man passerar en kommun gräns, när en vanlig resenär betalar endast en markering på sitt kontant laddade kort.

T.ex. en bekant från Göteborg skall på besök till Öckerö. Han är över 65 år och har därmed fått ett seniorkort. Vid betalningen uppmanas han att betala två markeringar på sitt kontant kort. Detta blir totalt 4 markeringar (2 gratis på seniorkort och 2 på kontantkortet) resan i själva verket skall vara tre markeringar. Det sägs att Västtrafiks datasystem inte klarar av dessa funktioner. Är det rätt att våra seniorer skall bestraffas pga. en programmeringsfråga

Jag Föreslår

Att: Västtrafik omedelbart ser över sitt biljettsystem så att seniorerna in bestraffas som man gör idag

Att: Öckerö Socialdemokraternas arbetarkommun tar förslaget som sitt eget

Motionär Tony Curry

Motionen är antagen på Öckerö Arbetarekommuns medlemsmöte

Distriktsstyrelsens utlåtande över motion 3

Som motionären påpekar så föreligger det en orättvisa i taxsystemet. Distriktsstyrelsen anser att detta är orimligt och något som borde rättas till. Distriktsstyrelsen kommer att uppmana regionstyrelsen socialdemokratiska grupp at ta initiativ till en översyn av biljettsystemet för att komma tillrätta med de påpekade orättvisorna.

Distriktsstyrelsen föreslår distriktkongressen:

Att bifalla motionen

Motion 4

Utreda kostnader för ett seniorkort för kollektivtrafik inom hela Västra Götalandsregionen

Att träffas och kommunicera med varandra har varit ett av de viktigaste inslagen i människans utveckling. Att träffas på tu man hand eller träffa nya vänner, vilken glädje att se fram emot nästa möte. Man kan till och med säga att sådana (möten) träffar är hälsofrämjande. En förutsättning för att dessa möten kan ske är tack vare det omfattande arbete, som bedrivs i bland annat föreningslivet, genom avsatta budgetmedel samt många frivilliga medarbetare. Men tyvärr är dessa insatser bortkastade om individen inte har ekonomiska medel att tar sig till dessa möten. "IF METALL Göteborg" erbjuder sina medlemmar bl a månadsträffar med underhållning, dans till dansband, kaffe/smörgås och ett lotteri för 20kr. Problemen som har uppstått de senaste åren har varit de olika förutsättningarna, som gäller för att ta sig till mötena. Medlemmar boende (skrivna) i Göteborg tar sig till mötena med kollektiv trafiken gratis medan medlemmar boende utanför Göteborg har en kostnad på minst 64:00 sek eller över 128:00 sek för ett par. Det blir mycket svårt för föreningarna att få medlemmar utanför Göteborg eller omvänt att få medlemmarna att engagera sig i den omfattning de själva önskar. Förutom föreningslivet är det viktigt att äldre personer tar sig ut och inte passiviserar i sin egna hemmiljö. Lunchteater på Stadsteatern är en fantastisk utflykt för många av våra pensionärer. Men är det rimligt att det blir billigare trots trängselskatt för ett par att åka bil istället för kollektiv trafik? Vid de kontakter, som förekommit möts man av hur dyrt detta skulle bli, men man kan inte förklara vilka merkostnaderna blir. Den enda merkostnaden det kan bli är uteblivna intäkter. Denna intäkt måste vara marginell med tanke på biljettkostnaderna. Mer än hälften av kommunerna erbjuder sina seniorer ett seniorkort av olika former inom den egna kommungränsen. Göteborg var först med denna förmån och som jag förstår det till en kostnad på ca: 600 kr/per person över 65år. Det blir svårt att ta detta som ett riktmärke med tanke på tillgängligheten till kollektivtrafik inom Göteborg i jämförelse med andra kommuner inom Regionen. På Öckerö finns det 4 linjer (samt flexlinje) den längsta sträckan utan byte är 7 km. Motsvarande situation tror jag gäller i flera av kommunerna inom Regionen. Givetvis skall inte dessa kommuner som inte erbjuder sina seniorer

Seniorkort åka snålskjuts. Men med tanke på att vi erbjuder alla samma villkor kan det vara lättare att räkna ut vad man tror det skulle kosta att resa inom regionen under lågtrafik. Detta tro jag skulle vara en stor tillgång till en bättre hälsa för oss äldre, men inte bara hälsan skulle vinna på detta. Jag tror även att handeln skulle vinna på detta. Vad sägs om en kopp kaffe i Alingsås en försommardag, eller varför inte en tur Akvarellmuseet i Skärhamn med barnbarn eller till och med barnbarns barn. Kanske det så kallade Kärringa rallyt kan återuppstå. Det finns många affärscentrum inom Regionen och denna reform skulle öka tillgängligheten ordentligt. Som ni förstår själva är utflykts målen många inom vår vackra Region.

En utredning om möjligheten att genomföra en sådan reform skulle ge ett bra underlag för samtliga kommuner att ta ställning i denna fråga "If the price is right" Jag tror till och med att en del seniorer skulle vara villiga att ta dessa kostnader själva om kommunen inte vill teckna avtal.

Jag föreslår

Att Västra Götalandsregionen utreder möjligheten att erbjuda sina äldre invånare en aktiv fritid genom bland annat ett seniors kort för kollektivtrafiken inom hela regionen.

Att Öckerö Arbetarekommun ställer sig bakom motionen och tar den som sin egen.

Motionär Tony Curry

Motionen är avslagen av Öckerö Arbetarekommuns medlemsmöte

Distriktsstyrelsens utlåtande över motion 4

Motionären vill att Västra Götalandsregionen utreder kostnaderna för att erbjuda alla sina äldre invånare en aktiv fritid genom att erbjuda ett gratis seniorkort för kollektivtrafiken i hela regionen,

Frågan är inte ny utan har behandlats vid ett antal distriktkongresser tidigare. Då har Distriktsstyrelsen föreslagit avslag med hänvisning till att kostnaderna har varit för höga.

Mer än hälften av kommunerna infört gratis kollektivtrafik för seniorer, dock med lite varierade regler och system. Men det innebär att merparten av regionens kommuner redan har tagit kostnaden för detta och troligen är fler på väg.

I det perspektivet är det rimligt att Västra Götalandsregionen utreder möjligheten att inför ett kort för seniorer, typ +65 i hela regionen och redovisar kostnaderna för detta.

I och med detta har distriktsstyrelsen dock inte tagit ställning om man skall införa ett seniorkort eller inte. Men det är viktigt att utreda vilken kostnad ett sånt förslag skulle få för att kunna ta ställning till frågan.

Distriktsstyrelsen föreslår distriktkongressen:

Att bifalla motionen

Motion 5

Om biljett- och taxesystem för kollektivtrafik i Göteborgsområdet.

Göteborgsområdet kommer att genomgå en mycket kraftig expansion under 2020-talet. Göteborgsregionen (GR) har redan idag en mycket stark arbetsmarknad, och kännetecknas av stora pendlingsströmmar.

Enligt Buissnes Region Gothenburg (BRG) kommer tillväxten fortsätta att öka kraftigt under de närmaste 20 åren. De samlade investeringarna beräknas uppgå till 1000 miljarder kronor fram till 2035.

Nya arbetsplatser, bostäder, samhällsservice m.m. ställer nya krav på kommunikationssystemet i Göteborgsområdet. Nya trafiklösningar kommer att se dagsljuset varav det västsvenska paketet med Västlänken är ett av de viktigaste för att öka kollektivtrafiken. För att stärka dess roll ännu mer behöver även biljettsystem och priset för att åka kollektivt bli föremål för en översyn.

Med hänsyn till kollektivtrafikens betydelse bör ett gemensamt biljett- och taxesystem införas i området. Detta måste vara konkurrenskraftigt gentemot privatbilismen för att målen för kollektivtrafiken ska uppnås.

Ett gemensamt biljett- och taxesystem utgår från att kommunerna i området bildar en gemensam arbetsmarknadsregion. För arbetspendling - högfrekvent nyttjande av kollektivtrafik - bidrar ett sådant system, som kan liknas vid enhetstaxa till ökad flexibilitet och rörlighet på den gemensamma arbetsmarknadsregionen.

Ett likartat synsätt kan överföras på äldre människors möjligheter att resa billigt och enkelt i Göteborgsområdet. Även om flera kommuner infört system för att underlätta pensionsresandet inom den egna kommunen så är det inte acceptabelt att kommungränser ska vara hinder för att öka deras rörlighet ännu mer.

Att en ungdomsrabatt ska gälla inom området tillhör ett annat ofrånkomligt inslag i ett för Göteborgsområdet gemensamt biljett- och taxesystem för kollektivtrafik i Göteborgsområdet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås distriktskongressen uppdra åt styrelsen för partidistriktet att ta initiativ till:

Att: Införa en ungdomsrabatt på kollektivtrafiken inom Göteborgsområdet.

Att: Införa ett system för fria resor i kollektivtrafik för äldre människor inom Göteborgsområdet.

Att: En enhetstaxa i kollektivtrafiken ska gälla för den gemensamma arbetsmarknadsregionen i Göteborgsområdet.

Motionär Christer Ahlén

Motionen antagen av Stenungssunds Arbetarekommun

Distriktsstyrelsens utlåtande över motion 5

Motionären föreslår i sin motion att distriktsstyrelsen skall ta initiativ till att införa en ungdomsrabatt på kollektivtrafiken inom Göteborgsområdet samt att införa ett system för fria resor i kollektivtrafik för äldre människor inom Göteborgsområdet. Vidare föreslås en enhetstaxa i kollektivtrafiken ska gälla för den gemensamma arbetsmarknadsregionen i Göteborgsområdet.

Distriktsstyrelsen är av uppfattningen att ett biljettsystem med personliga zoner som baseras på resans längd i hela regionen är att föredra framför en enhetstaxa enbart i Göteborgsregionen. Det är ett mer rättvist system och ser till hela den regionala nyttan och det som kallas den inomregionala balansen.

För oss Socialdemokrater, som driver på regionreformen där vi vill att samtliga Sveriges landsting bildar regioner och tar över regionutvecklingsansvaret, precis som vi har i Västra Götaland, är det viktigt att se till att HELA regionen utvecklas. Att då enbart införa rabatter eller enhetstaxa i en liten del av regionen är att skapa en konflikt mellan regionens olika delar och regionens 49 kommuner.

Distriktsstyrelsen föreslår distriktskongressen:

Att avslå motionen i sin helhet.

Motion 6

Om att stärka järnvägens roll för godstransporter.

Genomförda investeringar i infrastrukturen i Västra Götaland (VG-län) har under 2000-talets handlat väldigt mycket om vägtransporter. Två undantag är upprustningen av järnvägen mellan Göteborg och Trollhättan, och satsningen på hamnbanan i Göteborg.

Det föreligger också beslut om nysatsningar på en ny järnväglösning i Göteborg, och av andra tydliga och stora investeringsbehov är Borås-Göteborg, Bohusbanan, norra stambanan mellan Alingsås - Göteborg angelägna.

Dessa avser primärt persontransporter, och därmed kollektivtrafik. Samtidigt ökar kraven på flexibilitet, hållbarhet, tillgänglighet m.m. för godstransporter. För näringslivet är effektiva godstransporter helt avgörande för deras framtida utveckling.

Västra Götaland utgör i det här perspektivet ett gods- och logistiskt nav för hela Sveriges exportinriktade näringsliv. För import av varor intar Nordens största hamn en strategisk roll i detta sammanhang.

Kapacitetsbrister i järnvägssystemet medför emellertid att godstransporter på väg sannolikt kommer att dominera under överskådlig tid. Ur trafiksynpunkter kan en sådan utveckling ifrågasättas. Ur klimat- och miljösynpunkter innebär detta fortsatta svårigheter att kraftigt reducera utsläppen av växthusgaser i länet. Åtgärder inom transportsektorn intar en särställning för att uppnå ett fossilfritt län., och dessa måste även inkludera investeringar i järnvägsnätet till stöd för godstransporter.

Den av Västra Götalandsregionen antagna strategin för framtida godstransporter ger en vägledning i detta sammanhang. Den innehåller dock inga konkreta åtgärdsplaner. Samtidigt fordras det också lösningar över länsgränser för att öka godstransporter på järnväg. Ökad bärighet, fler mötesplatser för långa godståg m.m. behövs för att t.ex. Bergslagsbanans betydelse för näringslivets ska växa i en tid då kraven på hållbara

godstransporter (inkl. leveranssäkerhet) ökar.

Det är vidare anmärkningsvärt att merparten av godstransporterna till/från Norge fortfarande sker på väg. "The missing Link" - järnvägsförbindelsen mellan Halden och Trollhättan/Vänersborg - måste se dagsljuset under 2020-talet av såväl trafik- som klimat- och miljöskäl.

I det här perspektivet kommer system för godstransporter i Göteborgsområdet - framför allt till/från hamnen - att tilldra sig ökad uppmärksamhet.

Det finns anledning för partidistriktet att vara mycket pådrivande i de här uppgifterna, och mot bakgrund av ovanstående föreslås distriktskongressen besluta uppdra åt styrelsen att VGR ta initiativ till

Att: "Missing link" - järnvägsförbindelsen mellan Halde och Vänersborg/Trollhättan till ingår i planen för statliga järnvägsinvesteringar under 2020-talet

Att: Upprusta Vänerbanan (Karlstad - Vänersborg) för ökad kapacitet för godstransporter

Att: I samarbetet med Partnerskapet för Bregslagsbanan stärka godstransporter på järnväg i västra Sverige.

Motionär Christer Ahlén

Motionen är antagen av Stenungsunds Arbetarekommun

Distriktsstyrelsens utlåtande över motion 6

Styrelsen delar motionärens uppfattning att det är viktigt med ökad kapacitet på järnvägen för både gods- och persontransporter.

Befolkningen inom Göteborgsregionen (GR) ökar kraftigt. Även näringslivets utveckling är expansiv. För att kunna möta de regionala målen i "Hållbar tillväxt" och "K2020" krävs en ökad kapacitet på järnväg för person- och godstransporter samt en utveckling av kollektivtrafiksystemet.

För att stärka transportsystemet och möta framtida behov på kort och lång sikt är det angeläget att samordna lokala, regionala och nationella infrastruktursatsningar. Inom GR är det brister i kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet på väg och järnväg i samtliga huvudstråk som ansluter till regionens kärna.

GR förbundsstyrelsen beslutade 2016-09-23 (§149) att nedanstående funktioner i transportinfrastrukturen är prioriterade i Göteborgsregionen.

- Öka kapaciteten på järnväg för person- och godstransporter
- Utveckla kollektivtrafiksystemet
- Stärka cykeln som ett eget transportslag
- Tvära förbindelser med kollektivtrafikkapacitet

I arbetet med framtagande av "Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2018-2029" önskar Västra Götalandsregionen (VGR) att kommunalförbunden identifierar de mest angelägna bristerna i den delregionala transportinfrastrukturen. GR har identifierat följande brister som berör järnväg och kollektivtrafik:

1. Kopplingar/bytespunkter mellan regionbusstrafiken och lokalt kollektivtrafiksystem inom Göteborg
2. Framtida anläggningar längs Götalandsbanan
3. Västra Stambanan i östra Göteborg
4. Bohusbanan vid framtida Brunnsbo station
5. Länkar för kollektivtrafikresor över Göta älv (inom Göteborgs kärna)
6. Partille resecentrum
7. Alingsås station

De identifierade objekten i Bilaga 5 i ”Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014-2025” bör kvarstå. Noteras att några av objekten i nuvarande Bilaga 5 även återfinns bland ovanstående utpekade brister.

I sitt yttrande så kommer GR även att påpeka brister i den nationella transportinfrastrukturen i Göteborgsregionen och lyfter då fram följande när det gäller brister i kapacitet för gods- och persontransporter i järnvägssystemet:

Samtliga banor in mot Göteborg men särskilt olika delsträckor på Västra Stambanan, Bohusbanan, Väst kustbanan och Kust till kustbanan.

Det kommer att råda hög konkurrens mellan olika infrastruktursatsningar och utpekade brister runt om i landet. De tillgängliga resurserna kommer inte att vara tillräckliga för alla viktiga objekt även om regeringen har aviserat ökade resurser till infrastruktur de kommande åren.

Det är av yttersta vikt att GR och VGR är överens och samspelta. Andra delar av landet har under tidigare arbete med infrastrukturplaner nått stor framgång genom att visa på att man är överens om de olika prioriteringar som behöver göras inom sin del av landet. Med bakgrund av detta så tycker styrelsen att det är viktigt att ställa sig bakom GR och VGRs inriktningar och inte verka för en annan prioritering. Med bakgrund av detta vill vi anse motionen besvarad.

Distriktsstyrelsen föreslår distriktskongressen:

Att: anse motionen besvarad

Motion 7

Färdigställ E45 genom Lilla Edets Kommun snarast.

När E45 byggdes ut för att vara klar 12 december 2012, blev 2 bitar i Lilla Edets kommun över, vägen genom Göta samhälle, och bron vid Torpa.

Trafikverket hävdade att man inte hade finansiering klar för dessa. Men uppdraget från början var att göra 4-filsväg från Trollhättan till Göteborg. Det fanns inte i förslaget att man skulle stycka upp uppdraget i en massa smådelar, som var och en skulle beslutas och finansieras för sig.

Dessa 2 småbitar är idag orsak till många trafikolyckor, och Göta samhälle är i princip lamslaget vad gäller

att planera för framtiden.

Förslag till beslut:

Att: Tryck på Västra Götalandsregionen, regeringen, riksdagen och alla andra inblandade aktörer så att E45 mellan Trollhättan och Göteborg blir klar som det var tänkt.

Motionärer: Maria Johnsson, Uno Ekberg och Stig Hvid

Motionen är antagen av Lilla Edets Arbetarekommun

Distriktsstyrelsens utlåtande över motion 7

Styrelsen delar motionärernas åsikt att E45 måste byggas klart mellan Trollhättan och Göteborg. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har vid flera tillfällen påpekat detta i olika forum. I arbetet med framtagande av ”Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2018-2029” önskar Västra Götalandsregionen (VGR) att kommunalförbunden identifierar de mest angelägna bristerna i den delregionala transportinfrastrukturen. I sitt yttrande så kommer GR även att påpeka brister i den nationella transportinfrastrukturen i Göteborgsregionen. I delen som rör brister i kapacitet för person- och godstransporter på väg så lyfts ej åtgärdade delsträckor väg 45 Göteborg – Trollhättan fram som en brist som måste åtgärdas.

Distriktsstyrelsen föreslår distriktskongressen:

Att: bifalla motionen

Motion 8

Återinvestering av forskningsmedel

Akademiska hus äger och förvaltar universitetslokaler i hela landet och har som uppdrag att bedriva denna verksamhet på affärsmässiga grunder. Detta innebär en garanterad vinst för staten. Samtidigt tvingas forskargrupper betala dyra lokalyror, vilket är en av de största kostnaderna för verksamheten. Över 30 procent av forskningsmedlen går till att täcka universitetens indirekta kostnader och av dessa är en stor del lokalyror som oftast, näst efter personalkostnader, är den största utgiften för forskargrupper.

Det blev under hösten 2015 en het debatt om Akademiska hus uppdrag då staten tog ut 6,5 miljarder kronor av vinsten. Samtidigt delade Vetenskapsrådet ut 6,4 miljarder kronor (utöver basanslag), vilket innebar 0,1 miljard kronor minus för forskning och utveckling. Detta blir som ett tveeggat svärd där staten först investerar i forskning och skjuter till ett antal miljarder som sedan tas tillbaka via lokalkostnader till Akademiska hus.

Som det ser ut i forskar-Sverige idag, får forskarna sällan 100 procent av sin lön, utan får söka anslag för att kunna täcka upp resten av sin lön. Utöver anslag till lön, behöver ytterligare anslag sökas till hyra och driftkostnader. På detta sätt har universiteten blivit något slags forskningshotell, vilket får till följd att

forskningen blir lidande pga. att så mycket tid får läggas på att söka anslag istället för att användas till bedriva forskning.

Ett annat problem är att många stora anslagsgivare, som exempelvis Cancerfonden, barncancerfonden och Wallenbergstiftelsen endast tillåter att runt 15 procent används till indirekta kostnader såsom hyra av lokaler. Detta innebär att hälften av hyreskostnaderna måste täckas upp på annat sätt. För att kunna ta emot anslag från dessa givare måste forskargrupperna garantera att återstående kostnader täcks upp av andra finansierare, i praktiken har Universitetens institutioner inga sådana medel, vilket i de flesta fall betyder att forskarna själva måste täcka dessa kostnader. Forskarna blir därför tvungna att söka mer pengar från andra finansierare för att kunna finansiera hyran, vilket är en tidskrävande och ineffektiv process som motverkar ambitionen med att bedriva forskning i världsklass.

Med hänvisning till ovanstående föreslår Lerums arbetarekommun föreslå distriktskongressen att besluta:

Att överlämna motionen till partistyrelsen för att partistyrelsen genom riksdagen arbetar i motionens anda.

Att se över hur vinsten eller en mycket väsentlig del av vinsten från Akademiska hus uthyrning till universitet och högskolor kan återinvesteras i forskningen, genom

Att återföra vinsten eller en väsentlig del av vinsten från Akademiska hus till Vetenskapsrådets pott för projektmedel.

Motionär

Karolina Roughton

Motionen är antagen av Lerum Arbetarekommun

Distriktsstyrelsens utlåtande över motion 8

Motionen skickades in som enskild motion till distriktskongressen.

Det finns en vedertagen metodik för att styra de statliga bolagen, bland annat för att fastställa bolagens ekonomiska mål, något som är tydligt kommunicerat till riksdagen sedan flera år tillbaka. Under 2011 tog Finansdepartementet, som då ansvarade för förvaltningen av de statligt ägda bolagen, fram en förstärkt process för att revidera de ekonomiska målen i bolagen med statligt ägande. Det har medfört att de ekonomiska målen i bolagen sågs över.

För Akademiska Hus fastställdes de ekonomiska målen av den tidigare borgerliga regeringen, 2014. Då förblev målet för kapitalstrukturen (soliditeten) oförändrat jämfört med beslutet från 2010, dvs. mellan 30 och 40 procent.

Under de senaste tio åren har Akademiska Hus haft en soliditet mellan 46 och 48 procent, med något enstaka undantag. Akademiska Hus har alltså under en lång tid haft en för hög soliditet i förhållande till det uppsatta målet. Det är främst en följd av den marknadsvärdering av fastigheter, som infördes för tio år sedan och som markant höjde soliditeten. Därför konstaterades det av den tidigare borgerliga regeringen 2014 att en justering av kapitalstrukturen skulle vara nödvändig för att nå målet.

S och MP Regeringen ser ett ökat byggande av studentbostäder som en mycket viktig fråga. Därför har regeringen också förtydligat att Akademiska Hus enligt uppdraget har full möjlighet att också själva bygga

och äga studentbostäder. En viktig del i bolagets uppdrag är en långsiktigt hållbar campusutveckling, vilket också innefattar att möjliggöra nya studentbostäder. Bolaget har i dag drygt 10 000 studentbostäder i sin planering för de kommande 5–6 åren. Bolagets måste ha en stark balansräkning för att satsa på studentbostäder i enlighet med uppdraget. Detta kommer att innebära mindre utdelningar i framtiden.

Hyrorna i Akademiska Hus sätts på marknadsmässiga grunder enligt den övergripande modell som gäller för i princip hela statsförvaltningen sedan över 20 år. För Akademiska Hus innebär marknadsmässigheten också att hänsyn tas till den låga risk som det innebär att hyra ut till statliga myndigheter. Universitetens och högskolornas anslag är dessutom fullt ut anpassade för marknadsmässiga hyror, inklusive årliga prisjusteringar.

Grundläggande för den statliga fastighetsförvaltningen är bl.a. att myndigheterna ska hyra sina lokaler på marknaden. Om ett statligt ägt fastighetsbolag inte längre skulle utgå från en marknadsmässig grund i sin hyressättning, skulle det betyda att staten subventionerar hyror. Det skulle innebära en snedvridning av marknaden gentemot andra, privata fastighetsbolag som inte kan frångå marknadshyra i sin verksamhet. Det skulle också innebära en tydlig snedvridning gentemot de lärosäten som inte har Akademiska Hus som hyresvärd. Bolaget har nämligen inte något monopol på marknaden, utan närmare 40 procent av universitetens och högskolornas lokaler hyrs ut av andra fastighetsaktörer. Akademiska Hus hyressättning har i flera jämförelser i snitt visat sig vara i nivå med andra hyresvärdar till universitet och högskolor i Sverige.

I statens budgetarbete för man inte över en vinst på ett område till en utgift på ett annat område. Dessa delar behandlas var för sig. Riksdagen beslutar också om budgeten i flera steg. Först inkomster och utgifter i rambeslut för staten och sedan i nästa steg per utgiftsområde. Att ändra statens budget process är ett mångårigt arbete som fodrar breda parlamentariska uppgörelser.

Som motionären beskriver så lägger forskare mycket tid på att söka externa medel. De söker för olika tidsperioder. När halva tiden har gått måste de söka forskningsmedel för nästa period. De sitter med högar av papper och ansökningar, och sedan är det framför allt stora redovisningar som alltid ska göras. Det läggs för mycket tid på ansökningar och då mindre tid på forskningen. Detta kan avhjälpas med att basanslagen höjs. Distriktsstyrelsen ger valkretsens riksdagsledamöter i uppdrag att motionera om forskningsmedel till universitet och högskolor.

Distriktsstyrelsen föreslår distriktkongressen:

Att avslå motionen

Att ge partidistriktets riksdagsledamöter i uppdrag att motionera om forskningsmedel.

Motion 9

Ändra praxis för hur man agerar vid påträffande av vapen och krigsmateriel hos personer som inte har tillstånd att inneha dessa.

Idag är praxis vid vapenbrott att om vapnet inte anses som farligt används en mildare skala. Det borde alltid klassas som grovt vapenbrott att hantera vapen. Det bör leda till omedelbar häktning utan att man kan släppas fri i väntan på rättslig hantering. Idag döms oftast till mildaste straffet, och skall det fortsätta måste lägsta straffsatsen höjas. Om man använder vapnet skall man dömas till den högsta påföljden.

Idag klassas inte handgranater som krigsmateriel, utan mer som allmänfarligt gods.

Vi tycker att krigsmateriel av alla typer skall generera omedelbar häktning, och vid dom skall lägsta påföljd vara minst 3 år. Om materielen används, bör ett kraftigare straff utgå, typ 5 – 10 års fängelse.

Förslag till beslut:

Att: Klassa innehav av vapen utan licens som grovt vapenbrott.

Att: Klassa handgranater och liknande som krigsmaterial, och låt minsta straffpåföljd vara 3 års fängelse.

Motionärer: Uno Ekberg och Stig Hvid

Motionen antagen av Lilla Edets Arbetarekommun

Distriktsstyrelsens utlåtande över motion 9

Motionären tar upp frågor om dels straffens längd för olaga innehav av vapen och sprängämnen samt hur dagens straffsatser tillämpas, alltså praxis.

Den socialdemokratiskt ledda regeringen har nyligen lagt en proposition till Sveriges riksdag där det föreslås att straffet för olaga innehav av handgranater och andra explosiva varor ska jämföras med olaga vapeninnehav. Minimistraffet för olaga innehav av explosiva varor föreslås höjas från sex månader till ett år, alltså att bli samma som för olaga vapeninnehav.

Det föreslås vidare att det införs en särskild straffskala för brott som är att anse som synnerligen grova. Straffet för dessa brott ska vara fängelse i lägst tre och högst sex år.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 15 maj. Försvarsutskottet planerar att ha färdigbehandlat frågan i slutet av mars och Sveriges riksdag bör då kunna debattera förslaget och fatta beslut under april och därmed ikraftträdandet ske vid den tidpunkt som regeringen föreslagit.

Distriktsstyrelsen föreslår distriktskongressen:

Att anse motionen besvarad.