

U1: Akershus SVs innspill til SVs stortingsgruppe om Nasjonal transportplan

Akershus er et pendlerfylke. Hver dag reiser mange tusen av våre innbyggere på tvers av kommuner og fylkesgrenser for å komme seg på jobb, til skole og universiteter. Da er vi avhengige av gode kollektivforbindelser og av å få flest mulig til å reise kollektivt. De største klimautslippene i fylket vårt kommer fra veitrafikken. Skal vi nå klimamålene våre i Akershus er vi avhengige av å få flere over på bane, buss og båt.

Fra full stans til kollektiv på skinner

I Akershus er tog en sentral del av kollektivtransporten i folk sin hverdag. Folk opplever ikke lenger at de kan stole på at toget går i vår region. I 2022 var et av tre tog forsinket eller innstilt. Tallene for 2023 er ikke klare, men det er få tegn på bedring. Det skaper utrygghet i folks hverdag. Det betyr at flere tar bilen fordi man ikke vet om man rekker jobb eller skole.

Samtidig kommer nesten halvparten av utslippene i Akershus fra veitrafikken, og nær alle utslipp herfra må kuttes innen 2030 for å nå klimamålene våre. Skal vi klare det, er vi avhengig av å redde folk sin tillit til kollektivtransporten raskt. Vedlikeholdsetterslepet er rekordstort. Derfor trengs det en krisepakke til opprustning av jernbanen på Østlandet. Signalanlegg, skinner og strømledninger må rustes opp. SV er stolte av å ha fått med seg et samlet fylkesting i Viken på følgende formulering i høringsuttalelsen om Nasjonal transportplan:

For innbyggerne i Viken er det avgjørende viktig at staten setter av nødvendige ressurser for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet. Etterslepet på jernbanen fører til signalfeil, strømstans og kanselleringer som gjør at toget ikke oppleves som pålitelig av pendlere i hovedstadsregionen. Dette utfordrer jernbanen sin konkurransekraft mot bilen og er helt nødvendig å løse.

og:

På Østlandet vil jernbanen være ryggraden i transportsystemet og i mange pendlere sin hverdag. Samtidig opplever folk at de ikke lenger kan stole på togene i vår region. I 2022 var ett av tre tog enten forsinket eller innstilt som en følge av stadige signalfeil og andre problemer med toginfrastrukturen. Dette er uholdbart hvis vi skal få flere til å ta kollektivtransport og velge miljøvennlige reiser. Hvis vi skal nå klimamålene, må vi snu utviklingen i retning av at flere i Viken bruker bilen når de reiser etter pandemien. Derfor er det nødvendig å fjerne det store vedlikeholdsetterslepet og satse kraftig på opprustning av jernbanen. Folk må få tilbake tilliten til at jernbanen fungerer i hverdagen.

SV nasjonalt bør bruke dette tydelig høringsinnspillet til å få bukt med stadige strømstans, signalfeil og innstillinger på tog som brukes i pendlerhverdagen.

40 Billigere og bedre kollektivtransport

41 På Østlandet bor det mye folk som har gjort det mulig å bygge en god kollektivtransport. Men
 42 der er også her du finner landets dyreste kollektivtransport. Akershus har landets dyreste
 43 kollektivtransport med månedskort til 2100 kroner for å reise i områder på størrelse med
 44 Tromsø kommune. Til sammenligning har Østfold et årskort til 3000 kroner for
 45 kollektivtransport i et område med tilsvarende størrelse. Dette kommer på tross av skyhøye
 46 bompenger og et utrolig effektivt kollektivtilbud. Skal vi få flere til å reise kollektivt, er vi
 47 avhengige av lavere priser. I dyrtiden vi nå står i er et månedskort på 2100 kr et stort innhugg
 48 i folks lommebok.

49
 50 For at flere skal velge å reise kollektivt må prisene ned til et nivå som kan sammenlignes med
 51 nabofylkene våre. Det må bli billigere å reise. Selv om SV foreslår billigere kollektiv i
 52 Akershus på fylkestinget er det ikke penger til å komme på et nivå med nabofylkene. Skal vi
 53 klare det må vi ha drahjelp fra staten. Den bakenforliggende årsaken til de høye prisene er
 54 finansieringen av kollektivtilbudet. For å få ned prisene trenger vi at en av de to nye
 55 delkostnadsnøkkelene innføres, slik som den som er foreslått av Lunder-utvalget.

57 Dra nytte av gamle skinner

58 Vi har i dag skinnerstrekninger uten persontrafikk. Dette er skinner som i dag enten ikke blir
 59 brukt eller kun brukt til godstrafikk. Dette er strekninger som kunne blitt utnyttet for å skape et
 60 bedre og mer sammenhengende tognett. Strekningen Dal-Eidsvoll som vil knytte Jessheim,
 61 Dal og Eidsvoll sammen, og Roa-Hønefoss som vil knytte Hadeland, Ringerike og Romerike
 62 sammen.

63
 64 Disse strekningene har potensial til å avlaste busstrafikken i området, skape nærmere
 65 tilknyttede arbeidsmarkedsregioner og gjøre hverdagen lettere for folk. Dette vil øke antallet
 66 togavganger og gjøre toget til et mer attraktivt alternativ. Vi må derfor undersøke mulighetene
 67 til å gjenåpne disse strekningene for persontrafikk for å skape et helhetlig tognett.

69 Ingen nye, store motorveier

70 Vi må si nei til store, nye inngripende motorveiprosjekter. Dette skaper økt biltrafikk,
 71 forurensing og store naturinngrep. Vi må derfor gå imot utbyggingen av E18 i Ås, E16 i Nes
 72 og videre utbygging av E18 i Bærum.

73
 74 E18-utbyggingen i Bærum har allerede sprengt budsjettene. Allerede er 90% av de statlig
 75 avsatte midlene til dette prosjektet brukt opp på kun 40% av veistrekningen. Denne
 76 utbyggingen kommer ikke til å gi mindre utslipp eller bedre kollektivløsninger. Den fører heller
 77 ikke til bedre byutvikling i Sandvika, så lenge veien ikke legges i lokk gjennom sentrum.
 78 Denne utbyggingen fører kun til høyere klimautslipp, luftforurensing og mer kø.

79 Det samme gjelder E18 utbyggingen gjennom Ås og E16 gjennom Nes. Begge disse
 80 utbyggingene vil føre til massive naturinngrep og økt biltrafikk. Vi må ta vare på matjorda og
 81 naturen i fylket vårt. Det er ikke forenelig med store, nye motorveiutbygging.

82
 83 Akershus SV sier nei til nye motorveiprosjekter fordi vi ønsker løsninger som setter klima,

84 kollektiv og naturen først. Vi må satse på kollektivtrafikken fordi det er det som er fremtidens
85 løsninger. Det er kun sånn vi kan sikre at vi når klimamålene våre og skaper et bærekraftig
86 transportsystem.

87

88 **Store kollektivprosjekter**

89 Fremtidens Akershus krever investeringer i nye kollektivprosjekter. Det blir flere mennesker i
90 vårt fylke og skal flere kunne reise kollektivt trenger vi at kollektivtilbudene våre utvides i de
91 tett befolkede områdene. Det er viktig å bygge ut eksisterende tilbud til å nå enda flere
92 mennesker. Fremtidens kollektivtrafikk må legge til rette for utvidelser av eksisterende linjer,
93 for å både skape enklere reisemønstre, men også for å verne om matjord og natur.

94

95 En slik utvidelse er å forleng T-bane til Skårer. I dag ender linje 2 på Ellingsrudåsen. Å
96 utvide denne linjen til Skårer i Lørenskog via Lørenskog sentrum ville øke
97 passengergrunnlaget betraktelig. Det ville avlaste den store biltrafikken i området som blant
98 annet går på E6 og Riksvei 159. Dette er områder i stor utvikling der det i fremtiden kommer
99 enda flere boliger som vil skape flere pendlere. Dagens busstilbud er i rushtiden allerede
100 under press, og en utvidelse av T-banen vil lette på dette.

101

102 En annen slik utvidelse er å forleng T-banens linje 2 fra Kolsås til Rykkinn i Bærum. Dette er
103 en naturlig utvidelse av banen til et tett befolket område som i dag. Om man forlenger T-
104 banen til Rykkinn ville det skapt en smidigere kollektivreise i regionen og sørge for at flere
105 reiserkollektivt

106

107 Vi må i tillegg tenke helhetlig i fremtidige riksvegprosjekter. Det må legges til rette for kollektiv
108 i alle prosjekter, enten det er nye eller eksisterende veier. Kollektivtrafikken må alltid tas med i
109 betraktningen ved utbygging. Skal man bygge ut eller bygge nytt må man se på muligheten
110 for å bygge kollektivfelt eller andre tiltak som vil forbedre eller skape muligheter for
111 kollektivtrafikken i prosjektet.

112

113 **Universelt utformede togstasjoner**

114 Dagens kollektivknutepunkt er ikke godt nok tilrettelagt for alle reisende, Ifølge Bane Nor er
115 det per mai 2023 kun 45 av 336 jernbanestasjoner i Norge universelt utformet, mens totalt 95
116 stasjoner er tilgjengelige (det vil si at de er tilrettelagt for rullestolbrukere). For å øke dette
117 antallet slik at så mange som mulig kan bruke stasjonsområdene - uavhengig av
118 funksjonsevne - må det bygges nytt, bygges om, og tilgjengeliggjøres gjennom heis og
119 ramper. Det er Bane Nor sitt ansvar å planlegge og gjennomføre det, men de sier at de er
120 avhengig av bevilgninger og oppdrag fra Jernbanedirektoratet. Vi har en stor utfordring i fylket
121 vårt med togstasjoner som ikke er universelt utformet. Alle skal ha muligheten til å reise
122 kollektivt, og da må vi sørge for at dette faktisk er en reell mulighet.

123

124 Et av de største problemene er at togperrongene ikke er tilgjengelige for folk som ikke kan
125 bruke trappene. Alle togstasjoner må være universelt utformede med heis eller ankomstfri
126 perrong. I ytterste konsekvens må man ta toget til neste stasjon for å bytte til motgående tog
127 og reise samme vei tilbake, slik som på Kolbotn stasjon. Selv om reguleringsplanen ble
128 vedtatt i 2020, har det ikke skjedd stort siden da. Bane Nor somler og ser ut til å gjemme seg

129 bak formaliteter og anskaffelsesprosesser med forsinkelser og utsettelse som resultat.
130 Stasjonen er en av flere i Akershus som skal bygges om innen 2026. Her må Bane Nor følges
131 opp slik at vi sikrer at dette skjer.

132 Vi må også sørge for brøyting og varmetråder i bakken. Varmetråder er det eneste
133 virkemiddelet som sørger for is og snøfrie stasjoner på en god nok måte for rullestoler. HC-
134 parkering på togstasjonene må være nært stasjonsbygg og plattform.

135
136 Togparken må også være universelt utformet. I dag er ikke alle tog godt nok tilpasset alle
137 reisene. Her må gamle togsett byttes ut med tog som er tilpasset rullestoler, barnevogner og
138 reisende som er bevegelseshemmede. Når det skal kjøpes inn nye tog må universell
139 utforming være en del av anbudsrunder slik at vi sørger for at alle tog er reelt tilgjengelige for
140 alle passasjerer.

141 **Forslagsstiller: Fylkestingsgruppa**

U2: SV kan ikke godta flere inngrep i etablerte naturreservat

Nå planlegges det krysning av Nordre Tyrifjorden og Storelva naturreservat som en del av Bergensbanens forkortelse. Dette skjer etter at SV og naturen har lidd nederlag både i Åkersvika ved Hamar og i Lågendeltaet ved Lillehammer. I 2013 ble det bestemt 4-felts motorvei gjennom Åkersvika og i januar 2023 ble det bestemt dobbeltspor for jernbanen i samme området, til tross for store konsekvenser for Åkersvika naturreservat. I juni 2023 vedtok Regjeringen 4-felts motorvei i Lågendeltaet, til tross for store konsekvenser for Lågendeltaet naturreservat.

Grunnen til at slikt kan skje, selv etter den globale Naturavtalen som ble inngått i desember 2022, er at Regjeringen definerer prosjektene som samfunnskritisk infrastruktur med Statlig reguleringsplan og ser bort fra faginstanser. Regjeringen hviler seg på såkalte avbøtende eller kompenserende tiltak, noe som ofte betyr å opprette naturreservater andre steder med mindre verneverdi.

I Akershus SV mener vi at tiden er inne for å stoppe denne utviklingen. I Bærum kommune berøres naturen av planene for Ringeriksbanen med en tunnel (23 km) med store steinuttak og deponering av 3,3 mill. m³ stein og en stor utvidelse av stasjonsområde midt i Sandvika. Men langt verre for naturen, kulturlandskapet og landbruksjorden er tiltakene som planlegges i Hole og Ringerike. Her planlegges det blant annet både 4-felts motorvei og dobbeltspor over Nordre Tyrifjorden og Storelva naturreservat.

Den 27. november 2023 ble det avholdt et medlemsmøte i Bærum SV med tema: SV og Ringeriksbanen – en storskala klima-, natur- og transportpolitisk snublestein?

På bakgrunn av hva som kom frem på medlemsmøtet og at Ringeriksbanen nå ikke er blant de prioriterte jernbaneutbygginger i Nasjonal transportplan i 2024, ber vi om at Landsstyret i SV ser på planene for Bergensbanen samlet på tvers av landet. Dette gir oss muligheten til å se på SVs strategi og taktikk for mer og bedre jernbaneutbygging:

- 1) Sikre at Bergensbanen gjennomføres uten store naturtap. Naturavtalen må følges opp i praksis!

- 37
- 38 **2)** Unngå 4-felts motorvei (E16) mellom Kroksund og Hønefoss. Vi kan ikke godta
39 at traseen for jernbanen og veien kobles sammen. Det skaper en helt
40 unødvendig, naturødeleggende og stiv løsning. I stedet må vi utbedre
41 nåværende ulykkesbelastet veistrekning.
- 42
- 43 **3)** Finne en god løsning for natur og effektiv jernbane for person- og
44 godstransport mellom Oslo og Hallingdal/Hønefoss. Det er oppsiktsvekkende
45 at det ikke er gjennomført og godkjent noen konseptvalgutredning med ekstern
46 kvalitetssikring (KS1) av foreliggende fellesprosjekt, til tross for at dette er
47 påkrevet. Dagens vedtatte jernbanetrase Sandvika-Hønefoss må vurderes opp
48 mot alternativ trase Oslo-Grua-Jevnaker-Hønefoss (Nittedalslinjen) mht.
49 naturtap, tap av landbruksjord, godstransport, reisetid og økonomi.
- 50
- 51 **4)** Prioritere jernbanestrekningen Arna-Trengereid-Stanghelle og sikre rasutsatt
52 vei.
- 53
- 54 **5)** Koblingen mellom nye jernbanestrekninger og 4-felts motorvei må brytes.
55 Baneløsninger må bygges før nye veier. Behovet for mer enn utbedringer på
56 dagens vei må vurderes når banen har vært i drift noen år.
- 57
- 58 Akershus SV foreslår at Landsstyret nedsetter et Bergensbaneforum hvor fylkene
59 Vestland, Buskerud og Akershus er representert + 1-2 fra Stortingsgruppa
60 (Landsstyret er repr. ved fylkenes LS medl.) Bergensbaneforum deler seg i to
61 arbeidsgrupper **1)** Strekningen Arna-Voss, utbedringer av nåværende banestrekning i
62 Vest – Hardangervidda + Hallingdal **2)** Ringeriksbane-gruppa (trasevalgs gruppe).
- 63
- 64 «Bergensbaneforum» legger frem sitt forslag til Landsstyret på møte 20. og 21.
65 september 2024.
- 66 Forslagsstiller: Styret Bærum SV

U3: Det må stilles konkrete krav til klimatoppmøtene

Det 28. klimatoppmøtet (COP 28) ble avsluttet før jul. Det kom ingenting håndfast ut av dette møtet, bare noen tvetydige formuleringer om utfasing og noen løfter om mer finansiering til «tap og skade». Allerede på toppmøtet i 2009 i København ble Green Climate Fund opprettet det har ennå ikke fungert etter intensjonene.

Det er derfor på høy tid at venstresida og klimabevegelsen stiller seg spørsmålet hvorfor oppnår vi så lite når det er en økende klimabevissthet? Det enkle svaret er at det mangler folkelig mobilisering. Spørsmålet blir da hvorfor det – i en situasjon klima- og miljøbevisstheten er økende? En viktig del av svaret er at venstresida ikke har formulert et sett med enkle og forståelige krav som partier og bevegelser kan presse den norske delegasjonen til å fremme.

Årsmøtet i Akershus SV oppfordrer derfor SVs landsstyre om å starte en debatt i partiet om slike krav, slik at en kan mobilisere for dem tidlig på høsten. Slike krav må være så konkrete at det vanskelig for våre motstandere å snike seg unna. Kravene må ta utgangspunkt i det som nå er fossilkapitalens viktigste strategier for å forhindre at det blir gjort vedtak som reduserer bruken av fossil energi, som er kilden til 80% av utslippene. Derfor må forbrenning av fossil energi så raskt som mulig. D

Utfasing er lettere sagt en gjort fordi det i dagens verden ikke er noen verdensregjering som kan lage en bindende, rettfærdig utfasingsplan for alle land. For et produsentland vil en ensidig utfasing i dag bare bety tap av arbeidsplasser og eksportinntekter fordi andre land bare øker sin produksjon. Dette er grunnen til at store deler av norsk fagbevegelse går mot ensidig norsk utfasing.

Derfor må utfasing av fossil energi i all hovedsak skje ved at den globale etterspørselen etter fossil energi reduseres raskest mulig. Det kan bare skje ved at det blir lagt en stadig stigende avgift på fossil energi i hvert enkelt land. Derfor er selv et klart vedtak om utfasing må følges opp ved at landene følges opp med et vedtak som oppfordrer alle land til å innføre en karbonskatt for hele økonomien som starter på 10 USD og dobles hvert år. De landene som har en form for karbonskatt oppfordres til å øke den i et tilsvarende tempo.

Når det gjelder grønn finansiering, må prinsippet og praksis være at den er basert på skattlegging av bruken av karbon i internasjonal flytrafikk og skipsfart. Skatten bør starte på 10 USD og dobles hvert år. Skatteinntektene – administrert av FN – til innbyggerne i det globale sør.

«Netto-null» er nå den viktigste strategien til regjeringer og selskaper for å slippe unna det grønne skiftet og fortsette som før ved å benytte seg av offsets. Det at EU ikke lenger tillater offsets viser skyldes viser klart hvor skandaløse offset-systemet har vært og er. Det er regnet ut for lengst at det ikke finnes nok areal til all den skogen som man måtte plante osv. Klimabevegelsen må derfor gå inn for et enkelt og klart forbud mot offsets.

For å kunne reise slike må Norge gå foran og innføre Grønn folkebonus med et karbonpris i tråd med det situasjonen krever. Transportetatene anslår at bensinprisen må nå 50 kroner for

- 42 at Norge skal nå sine mål i transportsektoren. Karbonprisen må settes deretter. En så høy
- 43 karbonpris vil gi markant omfordeling.
- 44 Utformingen av konkrete krav kan og bør foregå i samarbeid med Rødt, MDG,
- 45 Naturvernforbundet, fagbevegelsen og andre folkelige bevegelser.
- 46 Forslagsstiller: Anders Ekeland, Bærum SV

U4: Uttalelse om vold mot kvinner og vold i nære relasjoner

1 Vi har den siste tiden sett flere rystende kvinnedrap og drap i nære relasjoner.
2 Drapene er katastrofer for ofrene og familiene deres, men er også en del av et større
3 bilde der mange, spesielt kvinner, lever livet sitt med vold, frykt og under
4 kontrollerende adferd fra en nåværende eller tidligere partner. Mange kvinner lever
5 hver dag med store innskrenkninger i sin bevegelsesfrihet og livsutfoldelse fordi noen
6 aktivt truer, forfølger, sender meldinger, møter opp der hun befinner seg, eller bruker
7 felles barn i manipulasjon og trusler mot henne.

8 Det finnes kunnskap og verktøy man kan bruke når noen er utsatt for vold, men dette
9 må også tas aktivt i bruk. Blant annet vet vi at omvendt voldsalarm er mer preventivt
10 enn den voldsalmen som den voldsutsatte bærer med seg, men rettsvesenet har
11 allikevel ikke tatt i bruk omvendt voldsalarm i særlig grad. Derfor må vi senke
12 terskelen for å ta i bruk dette virkemiddelet, for å flytte byrden fra offer til voldsutøver
13 og for å senke risikoen for besøksforbud og vold. Margunn Bjørnholt forsker på vold,
14 og hun viser til at vi vet mye om faresignaler og adferd knyttet til vold og kontroll, men
15 at verktøyene for å avdekke disse ofte er lite brukt i politiet, selv der de er pålagt å
16 bruke dem. Derfor trenger vi kompetanseheving i politi og rettsvesen. Politiet må også
17 ha ressurser og hjemmel til å følge opp brudd på besøksforbud raskt. Systemet
18 svikter når voldsmenn kan bryte besøksforbud gang på gang uten konsekvenser.

19 Krisesentersekretariatet har understreket viktigheten av at alle kommuner har en
20 handlingsplan knytta til vold i nære relasjoner. Handlingsplanene er viktige blant
21 annet fordi en må registrere hvor mange i kommunen som er utsatt for vold i nære
22 relasjoner, at kommunene sørger for informasjon om hjelpetjenester på innbyggernes
23 forskjellige språk, og at kommunene sørger for nok midler til å følge opp voldsutsatte i
24 kommunen, og bør inneholde tiltak for forebygging. Voldsutsatte er ofte i en tilstand
25 der de trenger rask hjelp der mye er tilrettelagt, lavterskel og enkelt å bruke og
26 komme til for å kunne bryte ut av en voldelig og farlig relasjon.

27

28 Nesodden SV krever:

- 29 - Mer og raskere bruk av omvendt voldsalarm.
- 30 - Raskere og reelle konsekvenser for brudd på besøksforbud.
- 31 - Mer penger til politiet for oppfølging av besøksforbud og økt bruk av
32 voldsalarm.
- 33 - Kompetanseheving i politi og rettsvesen om vold mot kvinner og i nære
34 relasjoner.

38 - Kommuner må plikte å hjelpe voldsutsatte med bolig etter opphold på
39 krisesenter.

40 - Kommuner må påbys å ha handlingsplaner for vold i nære relasjoner.
41

42 Forslagsstiller: Nesodden SV

1 U5: Se til Nordland og Tromsø

2

3 Selvmord rammer altfor mange hvert år. Noen ganger tar den selvmordsnære også med seg
4 familie og nære inn i tragedien. Familier, venner, kolleger og lokalsamfunn står igjen i sjokk,
5 sorg og vantrø. Konsekvensene kan vare over generasjoner.

6

7 Mye kan gjøres for å forebygge og forhindre selvmord. Det krever bevisst innsats og
8 systematisk arbeid. Nordland Fylkeskommune har kjørt alle ansatte i de videregående
9 skolene gjennom et kursopplegg for å lære dem hva de skal se etter, og hvilke tegn man bør
10 være ekstra oppmerksomme på. De samarbeider med organisasjonene Leve, Vivat og
11 Mental Helse. Tromsø kommune har frikjøpt skolenes ansatte for å utvikle kompetansen i å
12 identifisere, spørre og hjelpe ved selvmordstanker, slik at elevene kan få hjelp så tidlig som
13 mulig.

14

15 Selvmordsforebygging kan gjøres på alle arenaer, blant annet i skolen, på arbeidsplassene,
16 innen idrett og frivillighet. SV i Akershus vil utfordre alle Akershuskommunene og Fylkestinget
17 til å intensivere innsatsen mot selvmord. Fine ord i handlingsplaner må omsettes i blant annet
18 kursing av ansatte, elever og frivilligheten. Det kan redde mange liv - og det haster!

19 Forslagstiller: Asker SV

1 U6: Kompetanse på hørsel kan 2 forebygge demens

3
4 Det er 36 prosent større sannsynlighet for å få demens blant dem med svekket hørsel
5 enn blant dem med normal hørsel. Dersom vi kan redusere risikoen for demens, selv
6 bare litt, gjennom forebyggende tiltak mot hørselstap, vil det kunne bety mye for den
7 enkelte og samfunnet.

8 I Norge alene er 1 million mennesket rammet av redusert hørsel. En betydelig del er
9 eldre og svært mange bor alene. Mennesker med dårlig hørsel velger ofte bort det
10 sosiale livet, noe som gir for lite stimuli til hørselssenteret i hjernen og medfører enda
11 dårligere hørsel. Hørselstesting av alle over 70 år, og rask tilgang hjelpemidler for de
12 som trenger det, vil være et godt forebyggende tiltak som kan bidra til at flere eldre
13 kan bo trygt hjemme lenger. Hørselshjelpemidler er mer enn høreapparat. For å
14 tilrettelegge hjemmet på en god måte, trengs kompetanse og tid til oppsøkende
15 virksomhet.

16 I mange kommuner er det lav kompetanse på hørsel i den kommunale helsetjenesten
17 og få ressurser er satt av til oppsøkende tjenester som kan avdekke
18 hørselsvekkelser. Ventetiden er lang hos audiograf og det er lite oppfølging i bruk av
19 tildelte høreapparater. Mange NAV-kontorer har lang behandlingstid for vedtak om
20 hørselshjelpemidler etter at behovet er konstatert. Det er gjort vellykkede forsøk med
21 ambulerende audiograf både tilknyttet kommuner og spesialisthelsetjenesten.

22
23 SV i Akershus vil utfordre alle Akershuskommunene og Fylkestinget til å øke
24 kompetanse og ressurser til avdekking, utredning og oppfølging av hørsel, særlig
25 innenfor eldreomsorg. Målet må være at alle kommuner har tilgang til ambulerende
26 audiograf-tjenester. Å bidra til at flere eldre beholder hørsel lenger har stor verdi både
27 for den som får hjelp og for fellesskapet.

28
29 Forslagstiller: Asker SV

30
31

U7: Bolig for alle

- 1
- 2
- 3
- 4 Bolig er en menneskerett og et politisk ansvar. Det skal ikke være et
- 5 spekulasjonsobjekt.
- 6 Boliger skal være tilgjengelige der folk arbeider og går på skole, og skal være
- 7 tilgjengelig for alle hele livet.
- 8
- 9 Det dominerende idealet i dagens boligmarked, er å eie sin bolig. I den andre enden
- 10 av markedet befinner de seg som ikke klarer, eller vil, delta i «det store bolig-racet».
- 11 Dette medfører store støtte- og hjelpebehov.
- 12
- 13 Folk som har vanlig arbeidsinntekt, bør kunne dekke sitt boligbehov.
- 14 Opprettelsen av borettslag, med innskudd og leie, vil gjøre tilgangen til hjem til en
- 15 overkommelig pris lettere for mange. Det er en trygg og forutsigbar boform, hvor en
- 16 ikke er prisgitt en utleier. Den er utbredt i mange andre land i Europa. Vi må trekke på
- 17 gode erfaringer derfra, og sørge for streng lovgivning som sikrer mot utglidning.
- 18
- 19 Det trengs variasjon i boligutviklingen, og den må være bærekraftig. Vi vil ha større
- 20 vekt på den ikke-kommersielle boligsektor, og ser at borettslag er en av de viktigste
- 21 tiltakene der.
- 22
- 23 SVs 10 bud for bolig er for lett på dette feltet. Det tilpasser seg i for stor grad dagens
- 24 marked, med fokus på støtteordninger. Det vil vi fortsatt trenge, men vi vil ha en
- 25 dreining vekk fra at bolig skal beslaglegge så stor del av inntekten. Vi tror ikke lengre
- 26 på den gamle Gerhardsen-doktrinen om at alle skal eie sin egen bolig. Men vi vil at
- 27 alle skal bo trygt!
- 28
- 29 Akershus SV må være en pådriver til økt utvikling av den ikke kommersielle
- 30 boligsektoren.
- 31
- 32 Forslagstiller: Asker SV

U8: Behov for økt tilgjengelig kapital for innovasjons- og oppstartsbedrifter

Norge trenger det private næringslivet, også som en del av arbeidet med den grønne skiftet, men inngangsdøra i dag er smal for vanlige folk med gode ideer. Dette kommer blant annet av mulighetene som finnes for å innhente risikokapital.

Det er ikke mulig å etablere en bedrift eller å få den til å vokse uten kapital. De aller fleste sitter imidlertid ikke selv på nok kapital for å kunne gjøre en idé om til produksjon med tilhørende arbeidsplasser. I Norge har vi noen ordninger som gjør det enklere for gründere som ønsker å starte bedrift, for eksempel de som forvaltes av Innovasjon Norge. Men dette er på langt nær tilstrekkelig for å sikre den graden av innovasjon som vi trenger for å gå framtiden i møte. Det er også slik at Innovasjon Norge kun dekker 50% av bedriftens kapitalbehov ved innvilgelse av innovasjonslån. Dette betyr at dersom en bedrift har behov for 10 millioner kroner, må søker selv bidra med 5 millioner. Det er det mange som ikke kan. I slike tilfeller kan en bedrift vende seg til private investorer. Private investorer kan være gunstig, ikke bare for å øke grad av kapital, men også fordi bedriften ofte får utbytte av investorens kompetanse og kunnskap. Med økt grad av eierskap fra en privat investor vil derimot eierskapet til gründeren reduseres, sammen med utbyttet når bedriften eventuelt går med overskudd. Tilsvarende vil formuen til den private investoren øke, og investoren vil dermed kunne sko seg på ideene og arbeidet til gründere som ikke selv har kapital. Det er imidlertid ingen grunn til at verdiutvikling trenger å bidra til ytterligere forskjeller, og omfordeling trenger heller ikke kun å skje etterskuddsvis.

Slik situasjonen er i dag er oppstartsbedrifter i Norge helt avhengige av private investorer til å bidra med risikokapital for å sikre innovasjon og arbeidsplasser i Norge, og den usikre økonomiske situasjonen vi står i gjør også behovet for tilgjengelig kapital for oppstartsbedrifter viktigere. I usikre tider vil ofte private investorer ta mindre risiko, noe som kan være ødeleggende for Norges evne til å skape nye og grønne arbeidsplasser, særlig når de offentlige ordningene vi har for å finansiere prosjekter og bedrifter ikke er tilstrekkelige – særlig ikke for innovasjonsbedrifter. Vi bør jobbe for å minske oppstartsbedrifters avhengighet av private investorer, og øke gründeres mulighet for å beholde mer eierskap av egen bedrift selv. Dette gjelder særlig i tidlig fase, hvor oppstartsbedrifter risikerer å selge seg selv billig for å overleve. Selv om økt grad av offentlige involvering også kan bidra til at det offentlige bærer en høyere risiko, vil også det offentlige høste mange av de gevinstene som resulteres av flere lønnsomme bedrifter, flere arbeidsplasser og mer lokalt eierskap.

SV mener:

- Det offentlige bør sørge for mer tilgjengelig kapital for oppstartsbedrifter og redusere oppstartsbedrifters avhengighet av private investorer

- 39 • I den usikre økonomiske situasjonen vi er i nå, bør størrelsen på bevilgningene til
40 Innovasjon Norge økes¹
- 41 • Andelen som dekkes av innovasjonslånet fra Innovasjon Norge bør økes fra 50
42 prosent
- 43 • Det er behov for mer samarbeid på regionalt nivå for å støtte opp om
44 oppstartsbedrifter i de ulike fylkene og kommunene
- 45 • Vi må bedre mulighetene for kvinnelige gründere og gründere med annen
46 minoritetsbakgrunn (annen etnisk bakgrunn, personer med funksjonsnedsettelse,
47 kjønnsidentitet etc) med lettere tilgang til risikokapital
- 48 Forslagsstiller: Nesodden SV

¹ Slik det er nå vil Innovasjon Norge ha 75 færre ansatte i 2024 sammenlignet med 2019 [Innovasjon har aldri vært viktigere \(innovasjon Norge.no\)](https://www.innovasjon Norge.no)

U9: Likestilt snørydding i Akershus

I 2011 spøkte svenske kommuner med at “kjønnsfolka” i alle fall ikke kunne bry seg om snørydding, - det var da ikke en sak for likestillingsarbeidet. Så feil kunne de ta. Snørydding er i aller høyeste grad kjønns-, og likestillingsdiskriminerende.

Undersøkelser fra Transportøkonomisk institutt (TØI) publisert i 2017 viser at [kvinner i større grad enn menn benytter kollektivtransport og bruker mer kjedet transport](#).

Kvinner bytter oftere ulike transportmidler i løpet av dagen for å levere og hente ungene, handle og liknende. Menn benytter stort sett et transportmiddel, og i større grad bilen mellom hjem og arbeid. Er det veiene våre vi brøyter først, er det altså mennene vi tar hensyn til.

Undersøkelser fra TØI viser også at [flere kvinner enn menn skades som fotgjengere](#), og forskjellen øker med økende alder. Spesielt store blir forskjellen på vinterstid. Endret vinterdrift i Sverige viste at man relativt enkelt kan redusere antallet fotgjengeskader betydelig. Resultatene viste også at om man endrer brøytemønsteret, og måker fortau og gang- og sykkelfelt først, så reduserer man fall og skader. I Sverige konkluderte derfor forskere og myndighetene med at endringen av brøytemønster var av stor samfunnsøkonomisk betydning. Sykehusinnleggelse og turer på legevakta ble betraktelig færre etter at de fikk løftet likestillingsperspektivene inn brøyteplanene i den enkelte kommune.

Biler kommer frem på 10 cm snø, mens gående og folk med barnevogn har en betydelig økning i fall og skader om gangfeltene ikke måkes, og snøen deponeres i overganger. Hva som brøytes først om morgenen har derfor en stor betydning for fremkommeligheten på fortau og gangfelt, og for vår alles sikkerhet.

Likestilt snørydding er i tillegg et viktig verktøy for universell utforming og ivaretagelse av funksjonshemmedes menneskerettigheter (CRPD). Når gangfelt brøytes først kommer personer med nedsatt funksjonsevne, syklende og foresatte med barnevogner frem, noe de ofte ikke gjør i dag. I tillegg sikrer vi at helsearbeidere kommer frem til døra til de som trenger hjelp.

I Akershus er det ingen kommuner som har likestillingsperspektiver i forsetet når de lager sine brøyteplaner. Når forskning entydig viser at dette gir store personlige gevinster med færre brekte ledd og turer på sykehus, og store samfunnsøkonomiske

39 besparelser, burde dette være enkelt. Alle kommunene i Akershus bør ta på seg
40 likestillingsbrillene.

41

42 Samfunnet vårt blir mer tilgjengelig for alle, ulikhetene reduseres, og vi løfter flere av
43 FNs bærekraftsmål som likestilling mellom kjønnene, og mindre ulikhet når fylket og
44 kommunene våre setter sine planer for vintervedlikehold med et
45 likestillingsperspektiv. I tillegg vil flere velge kollektiv og sykkel når sykkelveier og
46 kollektivfelt blir prioritert før traseer for personbilen. Akershus har en høy
47 luftforurensning og vi må få ned bilbruken i fylket. Da må vi legge bedre til rette for at
48 folk faktisk kan velge beina og kollektivtransport i hverdagen også på vinteren.

49

50 Færre biler på veiene, færre fallulykker, bedre luftkvalitet og fremkommelighet for alle
51 er noe vi som fylke må jobbe for. Likestilt snørydding er et viktig verktøy for å skape et
52 samfunn for alle, men også samfunnsøkonomisk riktig for å redusere skader og
53 kostnader. Vi har hatt kunnskapen siden 2017, det er på tide å sette den ut i livet.

54

55 **Akershus SV vil:**

- 56 • ha likestillingsperspektiver inn i fylkeskommunale og kommunale brøyteplaner
57

58 Forslagsstillere:

59 Haitham El-noush, Leder Akershus SV

60 Stine Høivik, Nestleder Akershus

61 Eva Britt Søvdenes Myklebust, Kvinnepolitisk leder Akershus SV

62 Annette Solberg, Leder Eidsvoll SV

63

64 **Referanser:**

65 Egeland, C., Pedersen, E., Nordberg, T. H. og Ballo, J. G., (2021). Barnefamilienes
66 hverdagsliv i Norge 2021 (oslomet.no)

67 Perez, C. C., (2024). Kan snørydding være kjønnsdiskriminerende?
68 (agendamagasin.no)

69 TØI. (2017). Menn og kvinner anslår ulik reisetid med kollektivtransport -
70 Transportøkonomisk institutt (toi.no)

71 TØI, (2018). Kvinner faller mer enn menn - Transportøkonomisk institutt
72 (toi.no)

U10: Veien mot 2025 og et nytt rødgrønt alternativ

Sosialistisk Venstreparti er et verktøy for demokratisk endring av Norge og verden. For å oppnå grunnleggende samfunnsendringer arbeider SV både gjennom valg, folkevalgte organer og gjennom aktivisme og deltakelse i bevegelser. SV søker makt og samarbeider med andre partier for å oppnå fremgang for vårt prosjekt. Målet er politiske resultater, ikke posisjoner i seg selv.¹

En bred rødgrønn allianse har vært SVs foretrukne samarbeidsmodell i de siste årene, med vilje til å være i posisjon med i det minste Ap og Sp både nasjonalt og lokalt, såfremt det har vært mulig å inngå en politisk avtale som gir oss gjennomslag. Men selv om Stortingsvalget i 2021 ga 100 rødgrønne mandater, dannet Ap og Sp en sentrumsregjering. Etter kommunestyre- og fylkestingsvalget i 2023 er det få plasser der en kan se et rødgrønt samarbeid. Akershus er ikke et unntak. Til og med der det var et grunnlag for et samarbeid i opposisjon, ble det dessverre ikke noe av.

Det er en ny situasjon som SV befinner seg i, og ny politisk dynamikk vi opererer som en del av; med et stort tomrom på den rødgrønne siden. Det gir muligheter. Å fylle det tomme rommet når det gjelder omfordeling, omstilling, og solidaritet er en viktig rolle for SV å spille. Samtidig må vi stå rakrygga mot politikk som raserer velferd, forsterker miljø- og klimakrisa, og gjør Norge og lokalsamfunnene mindre solidarisk. Dette forutsetter at vi fremstår og agerer som et alternativ som skal være drivkraften bak rettfærdig fordeling, bærekraftig natur, redusert utslipp, og freds- og solidaritetsarbeid.

Den nye situasjonen og den nye politiske dynamikken presser frem en viktig diskusjon om allianser og samarbeid på den rødgrønne siden. Ap angriper venstresiden (det vil si SV og Rødt) mer enn de angriper Høyre og Frp. Sp og MDG oppsøker samarbeid med partier på høyresiden. I denne sammenheng bør partiet nå begynne å diskutere politikk, strategi og taktikk i forbindelse med allianser og samarbeid på vei mot Stortingsvalget i 2025.

Akershus SV mener at en rødgrønn samling som står for forandring ikke kan gå utenom SV. Samtidig vil ikke forandring være mulig uten et godt samarbeid med AP. Dette var situasjonen i forkant av Stortingsvalget i 2021 og begge partiene ønsket en rødgrønn regjering, og velgerne stemte deretter. Likevel gikk resultatet av harddalsforhandlingene på tvers av folkeviljen. Akershus SV ønsker ved valget i 2025 et tydelig rødgrønt alternativ med klare samarbeidsforpliktelser for å kunne få de rødgrønne velgerne ned fra gjerdet og inn i valglokalene.

Forslagsstiller:

Haitham El-noush, leder Akershus SV

Stine Høvik, nestleder Akershus SV

48

49

1 SVs prinsiprogram 2023-2027

U11: Ansvarlig forvaltning av genteknologi for framtida

Forslag til ny genteknologilov er ute på høring (NoU 23:18 Genteknologi i en bærekraftig fremtid). Genteknologi, som feks. genredigering, er et kraftfullt verktøy som kan ha stort potensiale for å effektivisere matproduksjon og bidra til bærekraftig utvikling. Det er imidlertid viktig å være klar over at ulike typer organismer som dyr, insekter, planter og mikroorganismer som brukes i matproduksjon har svært ulik biologi, utviklingshistorikk og lovregulering. Dyrevelferd og dyreetikk er viktig i alle ledd innen dyreproduksjon og naturforvaltning, og burde stå sentralt i dette lovforslaget i tråd med krav til dyrevelferd i gjeldende dyrevelferdsregulering. Et sentralt spørsmål er om det bør stilles ulike krav til regulering for ulike organismer med så forskjellige biologiske funksjoner og behov som for eksempel bakterier, planter, fisk, fugler og pattedyr og som produseres under ytterst forskjellige forhold.

En viktig kvalitet ved dagens regulering, der hver søknad om utsetting som hovedregel må behandles før godkjenning, er at de ulike organismenes artsspesifikke biologi, behov og produksjonsforhold tas hensyn til. Det er derfor svært overraskende at ett av forslaga til høring vil etablere en egen kategori kalt PB (presisjonsavl), der det ikke tas mer hensyn til de særegne utfordringene som reises for ulike typer av organismer.

En annen viktig kvalitet ved dagens behandling av søknader og i dagens tidlige innovasjonsstadium av genredigering, er at den er i tråd med kravene til ansvarlig forskning og innovasjon (Responsible Research and Innovation - RRI) med bl.a. krav til høring. Begrepet RRI står sentralt i både norsk og europeisk forskning og innovasjon, fordi det er viktig for å sikre gode utviklingsprosesser og vellykka implementering av verdifulle og bærekraftige innovasjoner som for eksempel genteknologi. En viktig forutsetning for vellykka sosial og kommersiell implementering av innovasjoner er at de ikke medfører utilsikta bivirkninger for bl.a. miljø, dyr og helse, og at de får tillit i markedet og samfunnet. RRI innebærer derfor at prosessene er: 1) Framoverskuende (tenker framover), 2) Refleksive (tenker gjennom), 3) Inkluderende, åpen, utdanner (inviterer med og deler) og 4) Dynamisk og fleksibel (responderende prosesser der en jobber sammen). Dette innebærer åpne, uavhengige risikovurderinger med høringsmuligheter, der en kan ta tilstrekkelig hensyn til ulike situasjoner og arter (biologiske, teknologiske, miljømessige og sosiale forhold) for implementering av innovasjoner. I matforskningsinstituttet Nofima blir det for eksempel stilt krav til at FoU-aktiviteter på genredigering skal gjennomføres i tråd med RRI.

Ny regulering av genteknologi skal gjelde både for eksisterende og for framtidige genteknologiske innovasjoner, og det er derfor viktig at reguleringen sikrer ansvarlige godkjenningsprosesser av innovasjonene i situasjoner der en har liten kunnskap og erfaring, og i tråd med RRI ved at det gjennomføres faglige uavhengige risikovurderinger. På den måten vil forskning og innovasjon ta utgangspunkt i reelle problemstillinger i Norge. Det betyr at vi vil kunne få samfunnsnyttige GMO-er tilpassa norske lokale forhold.

Dersom de genteknologiske innovasjonene skal tjene samfunnet som helhet, og bidra til en ønsket utvikling så må de reguleres på en måte som gjør at vi er i stand til å fange opp utilsiktede effekter eller uønskede produkter slik at vi kan velge bort de produktene vi ikke ønsker, og si ja til de som vi vil ha.

45 Det er i de siste åra stilt spørsmål om produksjonsformen i lakseoppdrett er årsaken til
46 helseproblem som for eksempel hjertesprekk (CMS) hos oppdrettslaks. Det er derfor grunn til
47 bekymring for at en vil reparere på symptomer som dårlig dyrehelse ved å bruke
48 genredigering i stedet for å gjøre noe med årsakene til sjukdomssymptomene. Dette
49 understreker betydningen av RRI der en også stiller spørsmål ved driverne for
50 genteknologien (for eksempel økonomiske, politiske, juridiske eller produksjonsmessige
51 mekanismer) i hver enkelt sak.

52 For å skape tillit blant forbrukere til produkt fra nyere genteknologi stiller de fleste krav om
53 merking og mulighet til å velge for eksempel GMO-frie produkter. Sporbare GMOer muliggjør
54 også overvåking av virkningene av disse, både for å kunne trygge helse hos mennesker og
55 dyr, og for å forstå og forhindre evt utilsikta effekter av GMOer i økosystemene.

56

57 **Akershus SV mener:**

- 58 • Opprettholde regelen vi har i dag for godkjenning av GMO med at det gjennomføres
- 59 en faglig og uavhengig risikovurdering for hver sak i tråd med VKM sin praksis.
- 60 • Forenkle risikovurderingen ved å bygge et felles kunnskapsgrunnlag gjennom større
- 61 åpenhet om forskningsresultater og overvåking av virkningene gjennom sporbarhet.
- 62 • Satse på økt åpenhet, og at alle GMO-produkter må spores og merkes slik at
- 63 forbrukere og produsenter beholder retten til å gjøre informerte val, og det
- 64 opparbeides et tillitsforhold til nye produkter basert på genteknologi i markedet.
- 65 • Opprettholde praksis med at miljømyndighetene har forvalteransvaret og godkjenner
- 66 GMOer, fordi de har ansvaret for levende GMO som skal settes ut i naturen, har det
- 67 overordnede ansvaret for miljø og naturmangfold, og derfor har den beste
- 68 kompetansen.
- 69 • Beholde dagens definisjoner av GMO, og ikke innføre en ny kategori kalt PB
- 70 (presisjonsavlede organismer), fordi det i dag ikke er tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag
- 71 til å foreta en slik gruppering av GMO-er, og at en dermed mister muligheten til en
- 72 forsvarlig regulering av disse organismene.

73

74 Forslagsstiller: Frogn SV