

Kommitté 6: Landsbygd övriga motioner, Transport

**Motioner:
Transport, infrastruktur, IT**

Centerpartiets partistämma 29 september - 1 oktober 2023



Centerpartiet

Innehållsförteckning

Yttrande Partistyrelsen	3
Att-satser från partistyrelsen	9
Förslag till beslut: Bifall.....	9
Förslag till beslut: Besvarad.....	10
Förslag till beslut: Avslag	13
Att-satser.....	14
6.37 Ang Gotlandstrafiken – Långsiktiga förutsättningar för Gotlands landsväg	19
6.38 Ang Gotlandstrafiken – Långsiktiga förutsättningar för Gotlands landsväg	20
6.39 Ang orimliga prisökningar i Gotlandstrafiken.....	21
6.40 Ang orimliga prisökningar i Gotlandstrafiken	22
6.41 Ang flygtafik Visby - Arlanda.....	24
6.42 Ang flygtafik Visby - Arlanda	24
6.43 Finansiering för färre viltolyckor.....	25
6.44 Motion om postutredningen	26
6.45 Motion för att restaurera och bygga ut Inlandsbanan	27
6.46 Ändrade regler för A-traktorer i trafik.....	28
6.47 Samordning av IT på nationell nivå.....	29
6.48 Förbered samhället för autonoma fordon	30
6.49 Motion för att bygga ut järnvägen i region Blekinge	31
6.50 Tillåt fler autonoma funktioner inom dagens ADAS/nivå 2 regelverk	32
6.51 Stambanor för järnvägstrafik.....	34
6.52 Återuppta arbetet med järnvägen mellan Göteborg - Stockholm via Borås, Jönköping.....	36
6.53 Ta med Cykel på allmänna kommunikationer.....	37
6.54 Likställ beskattning av el för buss- och sjötrafik med den för spårbunden trafik	38
6.55 Gör det säkrare att gå och cykla på landet.....	39
6.56 Förbjud myndigheter att sälja och dela information om medborgare.....	39
6.57 Tillåt inspelning av flygradio.....	41
6.58 Framtidens transportsystem	41
6.59 Överge tanken på höghastighetståg	44

6.60 Kollektivtrafiken bör gynnas i regioner med väl utvecklad kollektivtrafik för att minska klimatavtrycket från transporter.....	45
6.61 Statens ansvar för införandet av ERTMS/ETCS.....	46
6.62 Fler statliga gång- och cykelvägar i anslutning till bilvägar.....	47
6.63 Förbättrad infrastrukturkoppling till Danmark	48
6.64 Ta bort förmånsbeskattningen för periodbiljetter i kollektivtrafiken	49
6.65 Ett rättvist och modernt reseavdrag	50
6.66 Motion om att skapa förutsättningar enskilda att personligen delta i klimatomställningen särskilt gällande val av personliga transporter	51
6.67 Satsningar på Norra Stambanan nödvändiga för att hela landet ska leva!	52
6.68 Postutdelning varje helgfri vardag.....	53
6.69 Utbyggnad av snabbtågförbindelser Stockholm - Malmö och Göteborg - Malmö	53

1 Yttrande Partistyrelsen

2 **Vägtrafik, vägunderhåll, trafiksäkerhet**

3 En väl fungerande transport och IT-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och
4 arbeta i hela landet. Att näringslivets godstransporter fungerar är likaledes viktigt för att möjliggöra
5 företagsamhet och arbete i hela landet. Centerpartiet är det parti som mer än något annat värnar
6 hela landets utveckling. För oss är det självklart att staten ska ta ett större ansvar för att finansiera
7 infrastruktur på landsbygden.

8 Centerpartiet är pådrivande för att Sverige ska nå målet om en fossilberoende fordonsflotta och
9 utsläppsminskningar på 70 procent till 2030 från våra inrikes transporter. För det behövs en
10 fossilberoende fordonsflotta och investeringar i bättre vägar och järnvägar, bättre kollektivtrafik i
11 form av exempelvis buss, tåg och taxi i hela landet. Även bredbandsfunktionaliteten och tillgången till
12 mobiltäckning är central.

13 Under de senaste 10 - 15 åren har antalet viltolyckor ökat varje år. Tillbud med klövvilt – inte minst
14 rådjur och vildsvin – har ökat dramatiskt. Detta ställer högre krav på trafiksäker planering av vägnät
15 och övriga infrastruktur så att viltet hålls borta från vägarna. Detta problem bör ytterst adresseras
16 inom ramen för en översyn av viltförvaltningen, men Trafikverket måste på kort sikt, i sin
17 infrastrukturplanering, ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar.

18 Hösten 2022 fanns det enligt vägtrafikregistret mer än 36 000 A-traktorer registrerade, en ökning
19 med nästan 8 000 på ca 2 år. Partistyrelsen ser med tillförsikt på den utveckling av regelverken som
20 sker för att förbättra säkerheten i anslutning till a-traktorer. Det är samtidigt angeläget att
21 regelverken inte blir krångliga och svåra att överblicka. Säkerheten måste bli bättre samtidigt som
22 tillgängligheten inte begränsas. A-traktorerna ger frihet och mobilitet för ungdomar i inte minst gles-
23 och landsbygd. Den friheten vill vi värna.

24 Förhoppningarna på självkörande fordon har växt explosionsartat under de senaste åren. Det finns
25 tveklöst, stora möjligheter att denna utveckling kan bidra till många fördelar. Samtidigt är det viktigt
26 att komma ihåg att tekniken i sig självt inte leder till den utveckling som vi hoppas på. Det finns en
27 rad frågor rörande juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekter. Det måste till policy som styr mot
28 minskat trafikarbete, ökad säkerhet och tillgänglighet, mer hållbara stadsmiljöer etcetera. För att
29 säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen anser partistyrelsen,
30 att det bör tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter.

31 Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering i och med IOT "Internet of things" och
32 implementeringen av 5G kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Tidigare
33 genomförda testverksamheter visar att Sverige har stor potential - men också att det finns också
34 exempel på tröghet i myndighetsutövning med mera. Partistyrelsen anser att det är viktigt att
35 lagstiftning inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den
36 uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Lagstiftningen bör däremot följa teknikutvecklingen och
37 inriktas mer på funktionalitet istället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir daterade när
38 utvecklingen går fort.

39 **Gotlandstrafiken**

40 Partistyrelsen är väl bekant med de problem som de höga bränslepriserna och inflationen i allmänhet
41 innebär för boende och företag på Gotland. Det är uppenbart att situationen är ohållbar. Gotlands
42 belägenhet är unik i Sverige genom avsaknaden av fast förbindelse i kombination med det stora
43 avståndet från fastlandet.

44 Centerpartiet driver frågan och bidrar kontinuerligt till att göra regeringen uppmärksam på
45 problemet. I Riksdagen har vi sett till att frågan har lyfts i Trafikutskottet, såväl genom att bjuda in
46 företrädare för Region Gotland som att kalla Infrastrukturministern till utskottet. Frågan har även
47 väckts i Forsvarsutskottet i form av ett utskottsinitiativ. I Centerpartiets vårbudgetmotion avsattes
48 150 miljoner kronor för att åstadkomma sänkta priser.

49 För att en förändring ska vara möjlig måste regeringen agera i frågan. Centerpartiet försöker driva
50 dem framför oss och det är vår starka förhoppning att denna fråga ska kunna lösas på ett rimligt
51 sätt.

52

53 **Flygtrafik**

54 Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för människor,
55 näringslivet och myndigheter att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i
56 världen. De regionala flygplatserna gör just detta, binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och
57 ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt att regeringen systematiskt arbetar
58 för att stärka villkoren för svenskt flyg.

59 Icke-statliga flygplatser har i flera fall en svår ekonomisk situation. Det är angeläget att staten skapar
60 långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna. Trafikverket
61 presenterade 2020 en rapport om beredskapsflygplatser som vittnar om behovet av ett vittförgrenat
62 nät av regionala och statliga flygplatser över hela landet.

63 Den föregående regeringen uppdrog under våren 2022 åt det tidigare statsrådet, Peter Norman att
64 göra en flygplatsöversyn för att se över statens ansvar för flygplatserna i Sverige. I februari 2023
65 presenterade Norman betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För
66 tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). Förslagen omfattar ett utökat nationellt basutbud av
67 flygplatser, fler beredskapsflygplatser, ökat stöd till icke-statliga flygplatser med mera. Här pekas till
68 exempel Visby flygplats ut som en samhällsviktig flygplats som bör omfattas av allmän trafikplikt.
69 Partistyrelsen ser positivt på flera av utredningens förslag som, om de genomförs kommer kunna
70 stärka förutsättningarna för det regionala flyget.

71 Flyget genomgår en radikal omställning mot mer hållbar trafik. Sommaren 2022 genomförde
72 flygbolaget BRA världens första kommersiella flygning med 100 % förnybart bränsle, inom 10 år
73 räknar man med att kunna bedriva all sin trafik med endast förnybart i tanken. Samtidigt utvecklar
74 flygtillverkaren Heart Aerospace eldrivna flygplan som inom några år förväntas kunna trafikera
75 regionala linjer. Partistyrelsen ser positivt på flygets omställning och vill se tydliga incitament för
76 fortsatt utveckling.

77

78 **IT**

79 Sveriges IT-utveckling är i grunden något att vara stolt över. I internationella mätningar hamnar
80 Sverige regelbundet i topp. Det visar att vår IT- och telekomutveckling verkligen går åt rätt håll. Det
81 visar också att den IT-politik som Centerpartiet ledde i alliansregeringen visade vägen framåt för
82 Sverige. Samtidigt sker digitalisering genom att vi lägger till datorer och IT till existerande processer.
83 Vi förändrar inte samhället på det sätt vi skulle kunna tack vare datorer och IT. Därmed får vi inte alla
84 de vinster som vi skulle kunna få. I många fall blir användandet av datorer och digitala tjänster i

85 stället en ansträngning. Lyckad digitalisering är verksamhetsförändring. Därför måste Sverige ta
86 ytterligare steg framåt för att även ligga i framkant i nästa digitaliseringsfas.

87 Den digitala världen bygger på utbyte av data via strukturerad kommunikation. Vägar kommunicerar
88 med bilar. Data skickas mellan vårdcentraler och sjukhus, mellan skolor och statliga myndigheter,
89 mellan företag och kunder. Men inom många områden finns det ingen struktur över den offentliga
90 data samtidigt som det saknas struktur på den statliga IT-infrastrukturen. Ingen tydlig differentiering
91 av säkerhetsnivå för olika data. Ingen tydlig standard. Inga API:er som gör att det blir lätt att koppla
92 ihop system. Det gör kommunikation mellan system långsam, ökar risken för felrapportering och gör
93 att system byggs på nytt till varje region och kommun i stället för att bygga på standarder som ger
94 effektivare kommunikation och billigare system genom återanvändning av redan utvecklade
95 moduler.

96 Partistyrelsen anser att staten ska ta en ledarroll i arbetet för standarder och skapandet av
97 strukturerade data och API:er i svensk offentlig sektor i samarbete med SKR. Utgångspunkten måste
98 vara samma modell som tex Estland och Finland har valt där en katalog beskriver vilken information
99 som vinnas och hur den får användas enligt TOOP där informationen enbart finns hos en myndighet
100 och andra får hämta den därifrån vid behov. Staten bör således etablera en gemensam virtuell
101 infrastruktur där data kan lagras säkert och decentraliserat med möjlighet till access från andra
102 myndigheter efter behov.

103 Sverige är och ska vara ett öppet land. Öppenhet och transparens är centrala ledord för svensk,
104 liberal demokrati. Tillgången till information och data om såväl offentlig förvaltning, som företag och
105 individer är en grundläggande förutsättning för ett fritt samhälle. Därför har Centerpartiet bland
106 annat starkt kritiserat regeringens beslut att hemligstämpla besluten om elstöd under vintern
107 2022/23. Samtidigt förutsätter denna öppenhet en kontinuerlig och levande diskussion om
108 gränsdragningar för tillgänglighet och användning av personliga data. En av dagens största
109 utmaningar för individens rättigheter rör personlig integritet, den personliga sfär där människor utan
110 övervakning kan forma och utbyta tankar och skapa relationer. Staten har fått nya möjligheter att
111 övervaka sina medborgare, genom bland annat videoövervakning i offentliga rum och insyn i våra
112 digitala kommunikationer. Likaså har vi anledning att vara vaksamma inför kommersiella företags
113 tillgång till och hantering av individens personliga data, som bara väntas öka i samband med
114 teknologiska framsteg som artificiell intelligens (AI). I många fall är användarens personliga
115 information företagets produkt

116 Centerpartiet vill stärka individens kontroll över sina personliga data, såväl gentemot myndigheter
117 och andra offentliga aktörer som företag. Här är på många sätt Estland ett föregångsland, där
118 medborgarna äger sina data och får information om när de använts eller överförts från en myndighet
119 till en annan, med specifika undantag som exempelvis pågående brottsutredningar. Vi vill utreda hur
120 ett liknande system kan införas i Sverige.

121 Förbudet mot att lagra och sprida information som fångas upp i radiotrafik från bland annat
122 luftfarten grundar sig på ett EU-direktiv och kan inte utan vidare avskaffas i svensk lagstiftning.

123

124 **Järnväg**

125 En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i
126 hela landet. Det leder också till att möjligheten att ta en anställning längre från bostaden ökar. I dag
127 räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. En kraftig tillväxt i

128 tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll. För att enbart
129 vidmakthålla järnvägens andel av transportarbetet måste kapaciteten kraftigt förstärkas.

130 Partistyrelsen förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, i de korridorer
131 som använts i Sverigeförhandlingen. Centerpartiets riksdagsgrupp har även drivit på för en snabbare
132 utbyggnad av Inlandsbanan respektive Norrbottniabanan och välkomnar regeringens uppdrag till
133 Trafikverket att se över hur man kan öka takten. Partistyrelsen ställer sig också positiv till att utveckla
134 gränsöverskridande infrastruktur mellan de nordiska länderna, till exempel sträckningen Oslo-
135 Stockholm.

136 Partistyrelsen anser att järnvägsnätet måste byggas ut och rustas upp för att säkerställa en god
137 infrastruktur i hela landet. Att ta ställning till enskilda projekt är en avancerad process och behöver
138 göras ur ett helhetsperspektiv. Därför sker detta idag inom ramen för nationella och regionala
139 transportplaner.

140 I dag finansieras transportinfrastruktur via anslag, budget för budget – år för år. Det lämpar sig inte
141 för nya stambanor som är en investering av en typ som bara görs en gång per sekel. När
142 Öresundsbron skulle byggas valde man att lyfta ut projektet ur budgeten till ett separat bolag, med
143 separat finansiering. Ytterligare en form av extern finansiering är de medel som kan sökas från EU.
144 Ett sådant exempel är det Transeuropeiska transportnätverket, TEN-T som syftar till att binda ihop
145 Europas järnvägsnät. Inom ramen för detta program fanns förslagen till nya stambanor mellan
146 Stockholm och Göteborg respektive Malmö, via Jönköping. För dessa projekt hade Sverige kunnat få
147 medfinansiering för tiotals miljarder kronor. Dessvärre valde regeringen under hösten 2022, helt
148 utan dialog med riksdagen att stryka dessa sträckor ur programmet. Om inte regeringen återinför
149 dessa innan programmet stängs uteblir den möjligheten för överskådlig tid framåt.

150 En satsning på nya stambanor i landet måste även inkludera att dessa och deras stationer länkas ihop
151 med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer
152 hela det svenska transportsystemet till del. Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där
153 hastigheten måste sänkas för att banorna är i så dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det
154 regionala och lokala järnvägsnätet prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett
155 regionalt utvecklingsperspektiv. Dessa banor är i många fall också helt avgörande för näringslivets
156 funktion och dess godstransporter.

157 Centerpartiet vill därför öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på
158 den svenska landsbygden med viktig pendlingsfunktion och godstransportfunktion, som har stor
159 betydelse för jobb och tillväxt. Dessa hamnar i regel långt ned på Trafikverkets prioriteringar där
160 stambanorna alltid ligger först och de regionalt viktiga men mindre banorna utanför stomnätet
161 därför i många fall aldrig blir upprustade.

162 Övergången till en gemensam signalstandard i Europa, ERTMS (European Railway Traffic
163 Management System) har annonserats och projekterats under mycket lång tid. Syftet med detta är
164 bland annat ökad säkerhet högre kapacitet och att underlätta för gränsöverskridande trafik inom
165 unionen. Från operatörssidan av järnvägsindustrin har under denna tid framförts en mycket stor oro
166 för kring kostnadsutvecklingen och den sammanvägda riskbilden av ERTMS. En sak man slår fast är
167 att införandet av den nya tekniken skulle underlättas om myndigheter och bransch och andra
168 berörda aktörer tar fram en handlingsplan för hur riskerna ska kunna hanteras utan att tågtrafiken
169 blir lidande.

170 Finland kommer att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt
171 ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana. Sverige skulle kunna göra på samma sätt,

172 åtminstone de första 5 - 10 åren. Fördelarna är många; Sverige uppfyller EU-kraven på att införa
173 ERTMS så att nya och internationella lok/dragfordon kan trafikera vårt nät, dessutom behöver inte
174 äldre fordon byggas om för stora belopp som ofta överstiger fordonens totala värde. På så vis kan
175 man minimera risken att mindre järnvägsföretag slås ut från marknaden. Samtidigt kan Trafikverket
176 bygga om banor i den takt som bedöms nödvändig och behovet av samordning med järnvägsföretag
177 minimeras.

178

179 **Kollektivtrafik**

180 Det är många som idag tar bilen som gärna hade tagit bussen, pendeltåget eller spårvagnen istället.
181 Vi behöver öka kollektivtrafiken i hela landet för att pressa tillbaka klimatutsläppen, minska trängseln
182 på våra vägar och förbättra människors livskvalitet. Partistyrelsen vill också verka för en översyn av
183 gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar såsom
184 autonoma lösningar, delningstjänster med mera.

185

186 **Gång- och cykeltrafik**

187 Cykeln tar mindre plats än bilen och genererar inga utsläpp samtidigt som cykling är bra för
188 folkhälsan. Därför vill vi öka framkomligheten med cykel genom att bygga fler lokala och regionala
189 cykelbanor och så kallade cykelmotorvägar samt minska barriäreffekter från korsande spår och vägar.
190 Det är också viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som
191 möjliggör cykling i hela landet. I trafikplaneringen ska cyklister och gångtrafikanter ges en säkrare
192 plats genom exempelvis cykelfartsgator, säkra korsningar och att parkeringsplatser längs gator
193 omvandlas till cykelfält.

194 En tredjedel av våra resor är kortare än fem kilometer och då är cykel ofta ett bra alternativ. Idag
195 sker knappt tio procent av våra resor med cykel, samtidigt har intresset för cykeln som
196 transportmedel ökat. Med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre
197 bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel skulle cyklandet kunna öka betydligt. Ökat
198 cyklande vore bra såväl för miljön och hälsan som för trängseln i våra städer.

199 En stor del av beslut som rör cykeltrafik sker lokalt eller regionalt så den nationella nivån måste skapa
200 förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte, enklare regler för
201 uppförande av cykelinfrastruktur såsom cykelparkeringar, samt möjlighet att införa anpassade
202 trafikföreskrifter för cykel, till exempel förtur vid rött ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat.

203 Utifrån ett "hela-resan-perspektiv" tillåter flertalet regionala tågoperatörer resenärer att ta med sig
204 cykel ombord även om det finns begränsningar som främst betingas av platsbrist och
205 säkerhetsaspekter. En av de frågor som behandlades i Cyklingsutredningens betänkande Ökad och
206 säkrare cykling (SOU 2012:70) var möjligheten att ta med sig cykel på tåg och bussar. Utredningen
207 lämnade emellertid inga förslag för att göra det enklare för resenärer att ta med sig cykel i
208 kollektivtrafiken. Partistyrelsen vill därför att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att kunna
209 ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågstrafiken och
210 tillkännager detta för regeringen.

211

212 **Ekonomiska styrmedel för omställning**Transportsektorn i allmänhet och i synnerhet vägtrafiken står
213 i centrum för klimatomställningen. Det finns därför anledning att initiera en översyn av

214 skattesystemet i transportsektorn. Flera expertinstanser har börjat tala om detta, till exempel
215 Svenska miljöinstitutet, Klimatpolitiska rådet med flera. Partistyrelsen vill öppna upp för att utreda
216 en fortsatt grön skatteväxling inom transportsektorn, hur en sådan skattereform ska utformas måste
217 ske i en bred dialog med alla berörda. En väg som Centerpartiet har pekat på är att sänka skatten på
218 el till kollektivtrafik.

219 Rätt använd kan möjligheten till förmånsbil utgöra ett verktyg i omställningen. Det förutsätter dock
220 att miljöstyrningen måste öka. Partistyrelsen anser att bara bilar som klarar långtgående
221 miljökriterier bör kvalificeras som förmånsbilar. Dessutom anser partistyrelsen att parkering bör
222 avskaffas som skattebefriad förmån.

223 Det finns en färdigutredd modell för ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag, som
224 vore mer rättvis och som skulle exkludera de som kortpendlar med bil till storstäderna. Regeringen
225 ville däremot behålla och höja reseavdraget i sin nuvarande form, där en mycket stor andel av
226 avdraget går till kortpendlare i städerna. Centerpartiet föreslog då istället en landsbygdsfokuserad
227 förstärkning av reseavdraget, genom att exkludera kommunerna i och runt våra tre storstäder.
228 Därigenom skulle vi kunna höja milersättningen för de som har långt till jobbet och inte har
229 kollektivtrafik, från 18:50 kronor till 30 kronor per mil, 5 kronor mer än regeringen. På sikt och när de
230 offentliga finanserna så medger anser partistyrelsen fortsatt att reseavdraget bör reformeras och bli
231 avståndsbaserat och färdmedelsneutralt.

232

233 **Posten**

234 Postmarknaden genomgår nu ett paradigmskifte. Teknikskiften och snabbare kommunikation har
235 förändrat behovet av stora brevvolymer. Snabb elektronisk kommunikation bidrar till att minska
236 antal brevframsändelser. Den omvända utvecklingen går att se på paketframsändelser som ökar tack
237 vare effektivare och mer tillgänglig e-handel. Denna utveckling leder till att det i många fall inte är
238 avgörande för användarna att de brev som väl skickas kommer fram över natten i stället för efter två
239 eller ibland tre dagar. Samtidigt ser vi en ökande grad av klagomål och kritik mot Postnords service.

240 Det är tydligt att distributörerna ser ett behov av att på andra sätt öka sin beläggning då både
241 tidnings- och brevframsändelser minskar. Att samdistribuera post, paket och tidningar skulle öka både
242 tids- och kostnadseffektiviteten samt få en positiv miljöpåverkan när färre transporter behövs. Detta
243 förslag skulle även kunna bidra till att vidmakthålla en bättre tillgänglighet och service på både
244 landsbygd och i tätort.

245 Postfinansieringsutredningen föreslog i betänkandet "Posttjänst för hela slanten.
246 Finansieringsmodeller för framtidens samhällsomfattande posttjänst. (SOU 2023:4)" att kravet på
247 postbefordran ska förändras från 2 till 3 dagar. Detta har i den allmänna debatten uppfattats som att
248 utdelningsfrekvensen minskar. Så är dock inte fallet, förslaget innebär fortsatt utdelning varannan
249 dag. Genom att förlänga kravet på att post ska lämnas till 3 dagar kan såväl kostnaderna som
250 klimatutsläppen sänkas. Partistyrelsen anser inte att det är ett realistiskt krav att återgå till att posten
251 ska delas ut varje helgfri vardag.

252 Postfinansieringsutredningen har i tilläggsdirektiv fått uppdrag att se över om krav på digital brevlåda
253 ska införas och hur eventuella undantag från ett sådant krav ska se ut. Uppdraget ska redovisas
254 senast den 14 juni 2024.

Att-satser från partistyrelsen

1. att en nationell strategi för autonoma fordon och transporter bör tas fram.
2. att staten bör säkerställa att frakt och persontransporter mellan Gotland och fastlandet kan ske klimatsmart, med god tillgänglighet och till rimliga priser.
3. att individens kontroll över sina personliga data bör stärkas.
4. att Centerpartiet driver på för ett fungerande, nationellt stamnät av järnvägar med nationell räckvidd.
5. att uppmana regeringen att omedelbart återinföra förslagen till nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg respektive Malmö, via Jönköping på de så kallade TEN-T-kartorna.
6. att regeringen bör följa upp erfarenheterna av Finlands implementering av ERTMS och överväga om samma tillvägagångssätt bör användas i Sverige.

255

256

Förslag till beslut: Bifall

[6.48.1](#) att Centerpartiet ska verka för att påskynda nödvändiga utredningar av hur svenska lagar och regelverk ska anpassas för att möjliggöra autonoma fordon på bred front.

[6.53.1](#) att Centerpartiet driver på möjligheten att ta med cykel på allmänna kommunikationsmedel.

257

Förslag till beslut: Besvarad

[6.37.1](#) att Centerpartiet verkar för att Riksdag och Regering i kommande upphandlingar ser Gotlandstrafiken som den landsväg det är och skjuter till ekonomiska resurser för att garantera snabb, tät, prisvärd och hållbar trafik till och från Gotland.

[6.38.1](#) att Centerpartiet aktivt påverkar så att Riksdag och Regering i kommande upphandlingar ser Gotlandstrafiken som den landsväg det är och skjuter till ekonomiska resurser för att garantera snabb, tät, prisvärd och hållbar färjetrafik till och från Gotland.

[6.39.1](#) att Centerpartiet påverkar Regeringen att ge Trafikverket resurser och uppdrag att kompensera resenärer och fraktköpare för de orimliga kostnadsökningarna samt att färjetrafiken får konkurrenskraftiga priser, "vägpriser" över vattnet i förhållande till jämförbara resmål och motsvarande sträckor på landsväg.

[6.40.1](#) att Centerpartiet påverkar Regeringen att ge Trafikverket resurser och uppdrag att kompensera resenärer och fraktköpare för de orimliga kostnadsökningarna samt att färjetrafiken får konkurrenskraftiga priser, "vägpriser" över vattnet i förhållande till jämförbara resmål och motsvarande sträckor på landsväg.

[6.41.1](#) att Centerpartiet arbetar för förbättrad flygkapacitet mellan Visby och Arlanda. Om trafiken inte kan ske på kommersiell grund bör trafikplikt övervägas för att skapa flyg på morgon och kväll för att ta sig vidare nationellt och internationellt via Arlanda flygplats.

[6.42.1](#) att Centerpartiet arbetar för förbättrad flygkapacitet mellan Visby och Arlanda. Om trafiken inte kan ske på kommersiell grund bör trafikplikt övervägas för att skapa flyg på morgonen för att ta sig vidare nationellt och internationellt via Arlanda flygplats.

[6.43.1](#) att Centerpartiet verkar för att Trafikverket ges medel till att fullfölja sin plan för byggnation av viltpassager.

[6.44.1](#) att Centerpartiet verkar för att postutdelning minst var annan dag.

[6.44.2](#) att Centerpartiet verkar för att digital brevlåda inte blir krav utan en valmöjlighet.

[6.45.1](#) att Centerpartiet verkar för att restaurera och bygga ut Inlandsbanan.

[6.47.1](#) att C verkar för att få till stånd en utredning kring inrättandet av en nationell myndighet med ett samlat ansvar för offentlig IT.

[6.49.1](#) att Centerpartiet verkar för att bygga ut järnvägen i region Blekinge.

[6.50.1](#) att Centerpartiet verkar för att Trafikutskottet (eller annan lämplig organisation) samordnar och bjuder in representanter från systemtillverkare Nvidia, Mobileye och Tesla samt biltillverkare som tex Volvo, Ford, BMW, Mercedes, Volkswagen mfl. För att höra vad de själva säger om ADAS tekniken och vad systemen säkert klarar av.

[6.50.2](#) att Centerpartiet verkar för att en utredning görs för att delvis gå ifrån UNECEs regelverk och därmed tillåta att fler autonoma funktioner tillåts inom kategori nivå 2, men att systemen fortfarande klassas som nivå 2 och därmed fortfarande övervakas av fordonets förare.

[6.51.1](#) att investeringar i stambanor för järnvägstrafik planeras för tåg i hastigheten högst ca 250 km/tim som också kan transportera gods.

[6.51.2](#) att Centerpartiet tar initiativ till breda överenskommelser i frågan mellan riksdagens politiska partier.

[6.52.1](#) att Centerpartiet ska fortsätta arbetet med att få till ett sammanhängande järnvägssystem mellan Göteborg och Stockholm via Borås, Jönköping.

[6.54.1](#) att el som förbrukas för kollektivtrafik i stort ska beskattas på samma sätt som i spårbunden trafik.

[6.55.1](#) att Centerpartiet verkar för att fler gång- och cykelvägar byggs även längs läns – och riksvägar.

[6.55.2](#) att Centerpartiet verkar för att läns- och riksvägar förses med bredare vägrenare för säkrare gång och cykling på landet.

[6.56.2](#) att förbjuda företag att tillhandahålla, samköra samt sälja personuppgifter innehåll utan varje medborgares godkännande i varje fall.

[6.56.3](#) att undersöka hur en offentlighet kan tillgodoses utan att inskränka på den personliga integriteten

[6.57.1](#) att Centerpartiet ska verka för att inspelning och vidareändring av flygradio ska vara tillåtet i Sverige.

[6.58.1](#) att Centerpartiet arbetar för att fyrspar byggs på sträckan Lund – Hässleholm och att de två nya spåren får en sträckning som följer nuvarande infrastruktur i så stor utsträckning som möjligt samt att de nya spåren projekteras för en hastighet som är anpassad till de förutsättningar som en sådan sträckning medger.

[6.58.2](#) att Centerpartiet även i övrigt arbetar för investeringar i järnvägsbyggande i Skåne och dess närområde på det sätt som nämns i motionen.

[6.58.3](#) att Centerpartiet tar initiativ till breda politiska överenskommelser mellan alla riksdagspartier när det gäller järnvägssatsningar i Skåne och dess närområde samt även när det gäller ny spårkapacitet i övriga Sverige.

[6.59.2](#) att Centerpartiet verkar för fler, alternativa finansieringskällor för väg- och järnvägsprojekt, exempelvis via trafikavgifter.

[6.60.1](#) att Centerpartiet i regioner med väl utvecklad kollektivtrafik säkerställer att det är mer gynnsamt att använda kollektivtrafik än bil som drivs med fossila drivmedel.

[6.60.2](#) att Centerpartiet verkar för att det ska vara förmånligt för arbetsgivaren och arbetstagaren att använda periodmärken på kollektivtrafiken som en löneförmån.

[6.61.1](#) att Centerpartiet verkar för att staten finansiellt säkerställer införandet av ERTMS så det inte riskerar att ekonomiskt drabba mindre järnvägsföretag.

[6.62.1](#) att Centerpartiet verkar för att när statliga vägar byggs eller rustas upp, så ska huvudregeln vara det även byggs en gång- och cykelväg i anslutning till bilvägen.

[6.63.1](#) att man utreder och säkerställer en snabbtågsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn och vidare till Hamburg, antingen via Öresundsbron eller den nya tunneln mellan Malmö och Köpenhamn.

[6.64.1](#) att Centerpartiet verkar för att ta bort förmånsbeskattningen för periodbiljetter i kollektivtrafiken.

[6.64.2](#) att Centerpartiet verkar för att de skatterättsliga subventionerna av förmåns- och tjänstebilar fasas ut.

[6.65.1](#) att Centerpartiet inte längre vill se ett regionalt differentierat reseavdrag.

[6.65.2](#) att undersöka möjligheterna kring att använda utbud till kollektivtrafik för arbetsresor som grund för differentiering.

[6.65.3](#) att Centerpartiet verkar för att arbetsgivare ska lämna uppgift om arbetsplatsernas adresser i arbetsgivardeklarationen.

[6.66.1](#) att Centerpartiet verkar för att kollektivtrafik byggs ut offentligt eller privat, är miljö- och klimatsmart och tillgänglig på fler ställen med fler linjer till en kostnad rimlig för vanligt folk.

[6.66.2](#) att Centerpartiet verkar för att det kollektiva resandet ökar med 100% och att det privata resandet med bil minskar med minst samma andel inom den rådande mandatperioden.

[6.67.1](#) att Centerpartiet ska verka för att få till nationella satsningar på Norra Stambanan med målet att korta restiden till och från Stockholm.

[6.68.2](#) att det görs en översyn över vilka samordningsmöjligheter som finns inom postutdelningen

[6.69.1](#) att man utreder och säkerställer byggandet av snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Malmö respektive Göteborg och Malmö.

Förslag till beslut: Avslag

[6.46.1](#) att LGF-skyltade fordon, som inte är arbetsfordon, inte ges tillåtelse att framföras på upp till tvåsiffriga riksvägar.

[6.56.1](#) att förbjuda myndigheter att dela och sälja personuppgifter.

[6.59.1](#) att Centerpartiet ansluter sig till ståndpunkten att inte bygga separata stambanor för höghastighetståg.

[6.68.1](#) att Postutdelning görs varje helgfri vardag i hela landet.

259

260

261 **Att-satser**

262 [6.37.1](#) att Centerpartiet verkar för att Riksdag och Regering i kommande upphandlingar ser
263 Gotlandstrafiken som den landsväg det är och skjuter till ekonomiska resurser för att garantera
264 snabb, tät, prisvärd och hållbar trafik till och från Gotland.

265

266 [6.38.1](#) att Centerpartiet aktivt påverkar så att Riksdag och Regering i kommande upphandlingar ser
267 Gotlandstrafiken som den landsväg det är och skjuter till ekonomiska resurser för att garantera
268 snabb, tät, prisvärd och hållbar färjetrafik till och från Gotland.

269

270 [6.39.1](#) att Centerpartiet påverkar Regeringen att ge Trafikverket resurser och uppdrag att
271 kompensera resenärer och fraktköpare för de orimliga kostnadsökningarna samt att färjetrafiken får
272 konkurrenskraftiga priser, "vägpriser" över vattnet i förhållande till jämförbara resmål och
273 motsvarande sträckor på landsväg.

274

275 [6.40.1](#) att Centerpartiet påverkar Regeringen att ge Trafikverket resurser och uppdrag att
276 kompensera resenärer och fraktköpare för de orimliga kostnadsökningarna samt att färjetrafiken får
277 konkurrenskraftiga priser, "vägpriser" över vattnet i förhållande till jämförbara resmål och
278 motsvarande sträckor på landsväg.

279

280 [6.41.1](#) att Centerpartiet arbetar för förbättrad flygkapacitet mellan Visby och Arlanda. Om trafiken
281 inte kan ske på kommersiell grund bör trafikplikt övervägas för att skapa flyg på morgon och kväll för
282 att ta sig vidare nationellt och internationellt via Arlanda flygplats.

283

284 [6.42.1](#) att Centerpartiet arbetar för förbättrad flygkapacitet mellan Visby och Arlanda. Om trafiken
285 inte kan ske på kommersiell grund bör trafikplikt övervägas för att skapa flyg på morgonen för att ta
286 sig vidare nationellt och internationellt via Arlanda flygplats.

287

288 [6.43.1](#) att Centerpartiet verkar för att Trafikverket ges medel till att fullfölja sin plan för byggnation
289 av viltpassager.

290

291 [6.44.1](#) att Centerpartiet verkar för att postutdelning minst var annan dag.

292

293 [6.44.2](#) att Centerpartiet verkar för att digital brevlåda inte blir krav utan en valmöjlighet.

294

295 [6.45.1](#) att Centerpartiet verkar för att restaurera och bygga ut Inlandsbanan.

296

297 [6.46.1](#) att LGF-skyltade fordon, som inte är arbetsfordon, inte ges tillåtelse att framföras på upp till
298 tvåsiffriga riksvägar.

299

300 [6.47.1](#) att C verkar för att få till stånd en utredning kring inrättandet av en nationell myndighet med
301 ett samlat ansvar för offentlig IT.

302

303 [6.48.1](#) att Centerpartiet ska verka för att påskynda nödvändiga utredningar av hur svenska lagar och
304 regelverk ska anpassas för att möjliggöra autonoma fordon på bred front.

305

306 [6.49.1](#) att Centerpartiet verkar för att bygga ut järnvägen i region Blekinge.

307

308 [6.50.1](#) att Centerpartiet verkar för att Trafikutskottet (eller annan lämplig organisation) samordnar
309 och bjuder in representanter från systemtillverkare Nvidia, Mobileye och Tesla samt biltillverkare
310 som tex Volvo, Ford, BMW, Mercedes, Volkswagen mfl. För att höra vad de själva säger om ADAS
311 tekniken och vad systemen säkert klarar av.

312

313 [6.50.2](#) att Centerpartiet verkar för att en utredning görs för att delvis gå ifrån UNECEs regelverk och
314 därmed tillåta att fler autonoma funktioner tillåts inom kategori nivå 2, men att systemen
315 fortfarande klassas som nivå 2 och därmed fortfarande övervakas av fordonets förare.

316

317 [6.51.1](#) att investeringar i stambanor för järnvägstrafik planeras för tåg i hastigheten högst ca 250
318 km/tim som också kan transportera gods.

319

320 [6.51.2](#) att Centerpartiet tar initiativ till breda överenskommelser i frågan mellan riksdagens politiska
321 partier.

322

323 [6.52.1](#) att Centerpartiet ska fortsätta arbetet med att få till ett sammanhängande järnvägssystem
324 mellan Göteborg och Stockholm via Borås, Jönköping.

325

326 [6.53.1](#) att Centerpartiet driver på möjligheten att ta med cykel på allmänna kommunikationsmedel.

327

328 [6.54.1](#) att el som förbrukas för kollektivtrafik i stort ska beskattas på samma sätt som i spårbunden
329 trafik.

330

331 [6.55.1](#) att Centerpartiet verkar för att fler gång- och cykelvägar byggs även längs läns – och riksvägar.

332

333 [6.55.2](#) att Centerpartiet verkar för att läns- och riksvägar förses med bredare vägrenare för säkrare
334 gång och cykling på landet.

335

336 [6.56.1](#) att förbjuda myndigheter att dela och sälja personuppgifter.

337

338 [6.56.2](#) att förbjuda företag att tillhandahålla, samköra samt sälja personuppgifter innehåll utan varje
339 medborgares godkännande i varje fall.

340

341 [6.56.3](#) att undersöka hur en offentlighet kan tillgodoses utan att inskränka på den personliga
342 integriteten

343

344 [6.57.1](#) att Centerpartiet ska verka för att inspelning och vidaresändning av flygradio ska vara tillåtet i
345 Sverige.

346

347 [6.58.1](#) att Centerpartiet arbetar för att fyrspår byggs på sträckan Lund – Hässleholm och att de två
348 nya spåren får en sträckning som följer nuvarande infrastruktur i så stor utsträckning som möjligt
349 samt att de nya spåren projekteras för en hastighet som är anpassad till de förutsättningar som en
350 sådan sträckning medger.

351

352 [6.58.2](#) att Centerpartiet även i övrigt arbetar för investeringar i järnvägsbyggande i Skåne och dess
353 närområde på det sätt som nämns i motionen.

354

355 [6.58.3](#) att Centerpartiet tar initiativ till breda politiska överenskommelser mellan alla riksdagspartier
356 när det gäller järnvägssatsningar i Skåne och dess närområde samt även när det gäller ny
357 spårkapacitet i övriga Sverige.

358

359 [6.59.1](#) att Centerpartiet ansluter sig till ståndpunkten att inte bygga separata stambanor för
360 höghastighetståg.

361

362 [6.59.2](#) att Centerpartiet verkar för fler, alternativa finansieringskällor för väg- och järnvägsprojekt,
363 exempelvis via trafikavgifter.

364

365 [6.60.1](#) att Centerpartiet i regioner med väl utvecklad kollektivtrafik säkerställer att det är mer
366 gynnsamt att använda kollektivtrafik än bil som drivs med fossila drivmedel.

367

368 [6.60.2](#) att Centerpartiet verkar för att det ska vara förmånligt för arbetsgivaren och arbetstagaren att
369 använda periodmärken på kollektivtrafiken som en löneförmån.

370

371 [6.61.1](#) att Centerpartiet verkar för att staten finansiellt säkerställer införandet av ERTMS så det inte
372 riskerar att ekonomiskt drabba mindre järnvägsföretag.

373

374 [6.62.1](#) att Centerpartiet verkar för att när statliga vägar byggs eller rustas upp, så ska huvudregeln
375 vara det även byggs en gång- och cykelväg i anslutning till bilvägen.

376

377 [6.63.1](#) att man utreder och säkerställer en snabbtågsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn och
378 vidare till Hamburg, antingen via Öresundsbron eller den nya tunneln mellan Malmö och
379 Köpenhamn.

380

381 [6.64.1](#) att Centerpartiet verkar för att ta bort förmånsbeskattningen för periodbiljetter i
382 kollektivtrafiken.

383

384 [6.64.2](#) att Centerpartiet verkar för att de skatterättsliga subventionerna av förmåns- och tjänstebilar
385 fasas ut.

386

387 [6.65.1](#) att Centerpartiet inte längre vill se ett regionalt differentierat reseavdrag.

388

389 [6.65.2](#) att undersöka möjligheterna kring att använda utbud till kollektivtrafik för arbetsresor som
390 grund för differentiering.

391

392 [6.65.3](#) att Centerpartiet verkar för att arbetsgivare ska lämna uppgift om arbetsplatsernas adresser i
393 arbetsgivardeklarationen.

394

395 [6.66.1](#) att Centerpartiet verkar för att kollektivtrafik byggs ut offentligt eller privat, är miljö- och
396 klimatsmart och tillgänglig på fler ställen med fler linjer till en kostnad rimlig för vanligt folk.

397

398 [6.66.2](#) att Centerpartiet verkar för att det kollektiva resandet ökar med 100% och att det privata
399 resandet med bil minskar med minst samma andel inom den rådande mandatperioden.

400

401 [6.67.1](#) att Centerpartiet ska verka för att få till nationella satsningar på Norra Stambanan med målet
402 att korta restiden till och från Stockholm.

403

404 [6.68.1](#) att Postutdelning görs varje helgfri vardag i hela landet.

405

406 [6.68.2](#) att det görs en översyn över vilka samordningsmöjligheter som finns inom postutdelningen

407

408 [6.69.1](#) att man utreder och säkerställer byggandet av snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och
409 Malmö respektive Göteborg och Malmö.

410

411

412 6.37 Ang Gotlandstrafiken – Långsiktiga förutsättningar för Gotlands 413 landsväg

414 **Motionskrivare:** EVA Nypelius

415 Centerkvinnorna

416 Ange medmotionär/Motionärer

417 Lena Jakobsson ordförande Lokrume Centerkvinnor, Gotland

418 Brödtext

419 Gotlandstrafiken är Gotlands landsväg och måste därför ses som en del av Sveriges nationella
420 infrastruktur. Som ö-region har Gotland helt unika förutsättningar och är helt beroende av att vi har
421 väl fungerande färjetrafik till rimliga och konkurrenskraftiga priser. Dagens trafiksystem har bidragit
422 till den positiva utveckling som sker på Gotland med ökad befolkning.

423 Men, var tionde år när det är dags för Trafikverket att göra ny upphandling så ifrågasätts standarden
424 på vår landsväg och skapar stor oro hos gotlänningar och näringsliv. Det är helt orimligt att vi ständigt
425 skall behöva försvara standarden på vår väg när det i övriga landet årligen satsas ca 70 Mdkr för att
426 förbättra trafiksystem där huvudsyftet är att korta restider.

427 Flera av Trafikverkets beslut, där de sänkt hastigheter i trafiksäkerhetssyfte på länsvägar, har
428 överklagats av berörda kommuner eftersom det skulle riskera att slå hårt mot tillgängligheten och
429 den regionala utvecklingen. Regeringen har gett dem rätt utifrån de transportpolitiska målen. Det
430 måste vara likabehandlingsprincipen som gäller, det som gäller i resten av landet måste också gälla
431 för Gotland. Gotlandstrafiken måste därför få del av infrastruktuursatsningar för ökad tillgänglighet
432 och minskad klimatpåverkan.

433 Nuvarande trafikavtal löper ut 2027 och Trafikverket förbereder därför en ny upphandling i år. Då
434 måste staten utgå från de gotländska ståndpunkterna om snabba, tillgängliga och hållbara
435 transporter med priser motsvarande "vägpriser".

436 För att Gotland skall kunna bidra till Sveriges tillväxt måste Gotlands behov vara utgångspunkten för
437 såväl passagerare som godstrafiken. Färjetrafiken är en nyckelfråga för Gotlands utveckling.
438 Besöksnäringen och de gröna näringarna är helt beroende av konkurrenskraftiga och tillgängliga
439 transporter. Fyra till fem procent av Sveriges primära livsmedelsproduktion sker på Gotland och 80
440 procent exporteras från ön. När det gäller morötter, som Sverige är självförsörjande på, står Gotland
441 för hela 30 procent av produktionen. När det gäller palsternackor kommer nära 50 procent från
442 gotländska bönder. Långsiktigt handlar det om möjligheterna för hela Sveriges livsmedelsberedskap.

443 Säkerhetsläget i Östersjön och totalförsvarets upprustning på Gotland understryker behovet av en
444 fungerande färjetrafik i alla lägen för att klara bemanning och transporter.

445 Statens ansvar är att skapa likvärdiga förutsättningar i hela landet liksom att de transportpolitiska
446 målen får genomslag - också i Gotlandstrafiken. Trafiksystemet måste utformas så att det bidrar till
447 utvecklingskraft på Gotland så att också gotländskt näringsliv kan bidra till hållbar tillväxt i hela
448 landet.

449 Trafikanalys bedömde redan 2012 i en rapport att färjetrafiken till Gotland i första hand bör ses som
450 en ersättning för en fast förbindelse och motivmässigt skiljer sig avsevärt från annan upphandlad
451 trafik i landet. Trafikanalys föreslog därför att flytta medel för Gotlandstrafiken till budgeten för
452 väghållningen.

453 Gotland är också utpekad av regeringen till energipilot för att gå före i energiomställningen. Därför är
454 det viktigt att såväl de transportpolitiska som klimatpolitiska målen följs i upphandlingen. Det finns
455 ingen konflikt mellan snabba och hållbara transporter om man vågar förlita sig till ny teknik för att nå
456 bästa miljöstandard.

457 Det här är avgörande framtidsfrågor för Gotlands attraktivitet som plats att bo och leva på, för att
458 klara kompetensförsörjning och för näringslivets konkurrenskraft och likvärdiga möjligheter. Skall
459 Gotland fortsätta att utvecklas och öka befolkningen måste Gotland ses som en del av Sverige.
460 Gotlandstrafiken måste få kosta för rättvisa förutsättningar för Sveriges och Gotlands bästa!

461 [Att-sats](#)

462 [6.37.1](#) att Centerpartiet verkar för att Riksdag och Regering i kommande upphandlingar ser
463 Gotlandstrafiken som den landsväg det är och skjuter till ekonomiska resurser för att
464 garantera snabb, tät, prisvärd och hållbar trafik till och från Gotland.

465 [Yttrande Distrikt](#)

466 Centerkvinnornas förbundsstyrelse beslutar att skicka motionen vidare till Centerpartiets
467 partistämma utan förslag till beslut.

468 [6.38 Ang Gotlandstrafiken – Långsiktiga förutsättningar för Gotlands 469 landsväg](#)

470 **Motionskrivare:** PÄR-RUNE Nypelius

471 Gotlands C-krets, GOTLAND C-dist

472 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

473 Lokrume-Hejnum Centerpartiavdelning, Gotland

474 [Brödtext](#)

475 Gotlandstrafiken är Gotlands landsväg och måste därför ses som en del av Sveriges nationella
476 infrastruktur. Som ö-region har Gotland helt unika förutsättningar och är helt beroende av att vi har
477 väl fungerande färjetrafik till rimliga och konkurrenskraftiga priser. Dagens trafiksystem har bidragit
478 till den positiva utveckling som sker på Gotland med ökad befolkning.

479 Men, var tionde år när det är dags för Trafikverket att göra ny upphandling så ifrågasätts standarden
480 på vår landsväg och skapar stor oro hos gotlänningar och näringsliv. Det är helt orimligt att vi ständigt
481 skall behöva försvara standarden på vår väg när det i övriga landet årligen satsas ca 70 Mdkr för att
482 förbättra trafiksystem där huvudsyftet är att korta restider.

483 Flera av Trafikverkets beslut, där de sänkt hastigheter i trafiksäkerhetssyfte på länsvägar, har
484 överklagats av berörda kommuner eftersom det skulle riskera att slå hårt mot tillgängligheten och
485 den regionala utvecklingen. Regeringen har gett dem rätt utifrån de transportpolitiska målen. Det
486 måste vara likabehandlingsprincipen som gäller, det som gäller i resten av landet måste också gälla
487 för Gotland. Gotlandstrafiken måste därför få del av infrastruktursatsningar för ökad tillgänglighet
488 och minskad klimatpåverkan.

489 Nuvarande trafikavtal löper ut 2027 och en ny upphandling skall göras i år. Då måste staten och
490 Trafikverket utgå från de gotländska ståndpunkterna om snabba, tillgängliga och hållbara
491 transporter. För att Gotland skall kunna bidra till Sveriges tillväxt måste Gotlands behov vara
492 utgångspunkten för såväl passagerare som godstrafiken. Färjetrafiken är en nyckelfråga för Gotlands
493 utveckling. Besöksnäringen och de gröna näringarna är helt beroende av konkurrenskraftiga och

494 tillgängliga transporter. Fyra till fem procent av Sveriges primärproduktion sker på Gotland. Av
495 livsmedelsproduktionen på Gotland exporteras 80 procent från ön. När det gäller morötter, som
496 Sverige är självförsörjande på, står Gotland för hela 30 procent av produktionen. När det gäller
497 palsternackor kommer nära 50 procent från gotländska bönder. Långsiktigt handlar det om
498 möjligheterna för hela Sveriges livsmedelsberedskap.

499 Säkerhetsläget i Östersjön och totalförsvarets upprustning på Gotland understryker behovet av en
500 fungerande färjetrafik i alla lägen för att klara bemanning och transporter.

501 Statens ansvar är att skapa likvärdiga förutsättningar i hela landet liksom att de transportpolitiska
502 målen får genomslag - också i Gotlandstrafiken. Trafiksystemet måste utformas så att det bidrar till
503 utvecklingskraft på Gotland så att också gotländskt näringsliv kan bidra till hållbar tillväxt i hela
504 landet.

505 Trafikanalys bedömde redan 2012 i en rapport att färjetrafiken till Gotland i första hand bör ses som
506 en ersättning för en fast förbindelse och motivmässigt skiljer sig avsevärt från annan upphandlad
507 trafik i landet. Trafikanalys föreslog därför att flytta medel för Gotlandstrafiken till budgeten för
508 väghållningen.

509 Gotland är utpekad av regeringen till energipilot för att gå före i energiomställningen. Därför är det
510 viktigt att såväl de transportpolitiska som klimatpolitiska målen följs i upphandlingen. Det finns ingen
511 konflikt mellan snabba och hållbara transporter om man vågar förlita sig till ny teknik för att nå bästa
512 miljöstandard.

513 Det här är avgörande frågor framåt för Gotlands attraktivitet som plats att bo och leva på, för att
514 klara kompetensförsörjning och för näringslivets konkurrenskraft och likvärdiga möjligheter. Skall
515 Gotland fortsätta att utvecklas och öka befolkningen måste Gotland ses som en del av Sverige.
516 Gotlandstrafiken måste få kosta för rättvisa förutsättningar för Sveriges och Gotlands bästa!

517 Med hänvisning till ovanstående yrkar vi att;

518 Att-sats

519 [6.38.1](#) att Centerpartiet aktivt påverkar så att Riksdag och Regering i kommande upphandlingar ser
520 Gotlandstrafiken som den landsväg det är och skjuter till ekonomiska resurser för att
521 garantera snabb, tät, prisvärd och hållbar färjetrafik till och från Gotland.

522 Yttrande Distrikt

523 Motionärerna tar upp en mycket viktig tillgänglighetsfråga för Gotland. För Gotland är kontinuerlig
524 trafik på både Bromma och Arlanda viktig. Bromma är mer ett nav för trafik från olika regionala
525 flygplatser medan Arlanda är en viktig hubb för att ta sig vidare såväl nationellt som internationellt.

526 I utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet nämns sträckan Arlanda – Visby som
527 en samhällsviktig flyglinje och som enligt utredaren bör omfattas av allmän trafikplikt. Minimiutbudet
528 för flyglinjer med allmän trafikplikt bör uttryckas på en nivå som innebär minsta möjliga
529 marknadspåverkan, samtidigt som en lägsta nivå av tillgänglighet säkerställs enligt utredningens
530 förslag.

531 Utifrån detta uppmanar Gotlandsdistriktet partistämman att bifalla motionen.

532 [6.39 Ang orimliga prisökningar i Gotlandstrafiken](#)

533 **Motionskrivare:** EVA Nypelius

534 Centerkvinnorna

535 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

536 Lena Jakobsson, ordförande Lokrume Centerkvinnor, Gotland

537 [Brödtext](#)

538 Gotland är helt beroende av bra och tillgänglig flyg- och färjetrafik. Färjan är vår landsväg som nu
539 under vintertid är öppen 2-3 gånger per dag för person och godstrafik.

540 På kort tid har vi nu sett helt orimliga prisökningar som drabbar Gotlands samhälle och näringsliv
541 hårt. På grund av inflation och dyrare bränslekostnader ökar alla priser men för Gotlandstrafiken är
542 prisökningar för resenärer och gods helt oproportionerliga och Gotland måste få likvärdiga
543 förutsättningar som övriga landet. En stor del av landets livsmedel produceras på Gotland men
544 riskerar nu att drastiskt minska på grund av höga fraktpriser. Även om Gotlands varumärke är starkt
545 så vill inte marknaden och konsumenter betala mångdubbelt för produkterna. Gotland behöver
546 konkurrenskraftiga biljettpriser för färjetrafiken, "vägpriser", i förhållande till jämförbara resmål och
547 motsvarande sträckor på landsväg för att inte riskera jobb och sysselsättning framåt.

548 **Några konkreta exempel som vi nu ser;**

549 · Fraktkostnaderna ökar. Sedan mars 2022 har åkerierna sett en prisökning om drygt 55 procent.
550 Efter årets prisökning kostar det 360 kr/mil för bil och släp på färja, motsvarande ekipage på landsväg
551 kostar 250 kr/mil.

552 · Gotlands positiva utveckling med ökat antal invånare riskerar att bromsas i och med de dyrare
553 priserna. Möjligheterna att träffa släkt och vänner försvåras.

554 · För den gotländska idrotten ökar resekostnaderna med 1,5 mkr. Lokala sponsorer har inte
555 möjlighet att bidra till detta eftersom de också drabbas av ökade priser genom det försämrade
556 världsläget. Gotländska barn och ungdomar måste få möjlighet till idrott på samma villkor som i
557 övriga landet, det är en rättvis och folkhälsofråga.

558 · Besöksnäringen ser redan hur folk avvaktar med sina bokningar.

559 · Beredskapen riskerar försämrats om prisökningarna leder till minskad efterfrågan med färre
560 färjeturer och riskerar då påverka Försvarsmakten och Sveriges beredskap och trygghet negativt.

561

562 **Vi yrkar med hänvisning till ovanstående att;**

563 [Att-sats](#)

564 [6.39.1](#) att Centerpartiet påverkar Regeringen att ge Trafikverket resurser och uppdrag att
565 kompensera resenärer och fraktköpare för de orimliga kostnadsökningarna samt att
566 färjetrafiken får konkurrenskraftiga priser, "vägpriser" över vattnet i förhållande till
567 jämförbara resmål och motsvarande sträckor på landsväg.

568 [Yttrande Distrikt](#)

569 Centerkvinnornas förbundsstyrelse beslutar att skicka motionen vidare till Centerpartiets
570 partistämma utan förslag till beslut.

571 [6.40 Ang orimliga prisökningar i Gotlandstrafiken](#)

572 **Motionskrivare:** PÄR-RUNE Nypelius

573 Gotlands C-krets, GOTLAND C-dist

574 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

575 Lokrume-Hejnum Centerpartiavdelning, Gotland

576 [Brödtext](#)

577 Gotland är helt beroende av bra och tillgänglig flyg- och färjetrafik. Färjan är vår landsväg som nu
578 under vintertid är öppen 2-3 gånger per dag för person och godstrafik.

579 På kort tid har vi nu sett helt orimliga prisökningar som drabbar Gotlands samhälle och näringsliv
580 hårt. På grund av inflation och dyrare bränslekostnader ökar alla priser men för Gotlandstrafiken är
581 prisökningar för resenärer och gods helt oproportionerliga och Gotland måste få likvärdiga
582 förutsättningar som övriga landet. En stor del av landets livsmedel produceras på Gotland men
583 riskerar nu att drastiskt minska på grund av höga fraktpriser. Även om Gotlands varumärke är starkt
584 så vill inte marknaden och konsumenter betala mångdubbelt för produkterna. Gotland behöver
585 konkurrenskraftiga biljettpriser för färjetrafiken, "vägpriser", i förhållande till jämförbara resmål och
586 motsvarande sträckor på landsväg för att inte riskera jobb och sysselsättning framåt.

587 **Några konkreta exempel som vi nu ser;**

588 · Fraktkostnaderna ökar. Sedan mars 2022 har åkerierna sett en prisökning om drygt 55 procent.
589 Efter årets prisökning kostar det 360 kr/mil för bil och släp på färja, motsvarande ekipage på landsväg
590 kostar 250 kr/mil.

591 · Gotlands positiva utveckling med ökat antal invånare riskerar att bromsas i och med de dyrare
592 priserna. Möjligheterna att träffa släkt och vänner försvåras.

593

594 · För den gotländska idrotten ökar resekostnaderna med 1,5 mkr. Lokala sponsorer har inte
595 möjlighet att bidra till detta eftersom de också drabbas av ökade priser genom det försämrade
596 världsläget. Gotländska barn och ungdomar måste få möjlighet till idrott på samma villkor som i
597 övriga landet, det är en rättvis och folkhälsofråga.

598 · Besöksnäringen ser redan hur folk avvaktar med sina bokningar.

599 · Beredskapen riskerar försämrats om prisökningarna leder till minskad efterfrågan med färre
600 färjeturer och riskerar då påverka Försvarsmakten och Sveriges beredskap och trygghet negativt.

601 **Vi yrkar med hänvisning till ovanstående att;**

602 [Att-sats](#)

603 [6.40.1](#) att Centerpartiet påverkar Regeringen att ge Trafikverket resurser och uppdrag att
604 kompensera resenärer och fraktköpare för de orimliga kostnadsökningarna samt att
605 färjetrafiken får konkurrenskraftiga priser, "vägpriser" över vattnet i förhållande till
606 jämförbara resmål och motsvarande sträckor på landsväg.

607 [Yttrande Distrikt](#)

608 Konkurrenskraftig och tillgänglig färjetrafik till och från Gotland är helt avgörande för Gotlands
609 utveckling och för att Gotland skall kunna bidra till Sveriges utveckling, totalförsvarets uppbyggnad
610 samt Sveriges viktiga beredskap och livsmedelsproduktion. Färjetrafiken är att jämföra med vår
611 landsväg även om den bara är öppen på vissa tider. Staten måste ta ansvar och skjuta till resurser i
612 kommande upphandling så att även Gotland får del av infrastruktursatsningar för ökad tillgänglighet,

613 hållbarhet och till "vägpriser". Gotland måste garanteras långsiktiga, snabba, prisvärda och hållbara
614 transporter för såväl person- som godstrafiken.

615 Utifrån detta uppmanar Gotlandsdistriktet partistämman att bifalla motionen.

616 [6.41 Ang flygtrafik Visby - Arlanda](#)

617 **Motionsförfattare:** EVA Nypelius

618 Centerkvinnorna

619 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

620 Lena Jakobsson, ordförande Lokrumme Centerkvinnor, Gotland

621 [Brödtext](#)

622 Kommunikationerna till och från en ö är alltid avgörande för dess utveckling. Med goda och prisvärda
623 kommunikationer så finns förutsättningar för en positiv utveckling som gör att Gotland kan bidra till
624 Sveriges tillväxt. Utan goda kommunikationer så riskerar ön att stagnera och bli en belastning för
625 Sverige. För Gotland är färjetrafiken avgörande men även flygtrafiken för att snabbt och enkelt kunna
626 ta sig mellan olika destinationer.

627 Bromma flygplats är utmärkt och suverän för regiontrafiken i Sverige. Det går snabbt och enkelt om
628 man skall besöka Stockholm. Arlanda är däremot en viktig hubb för såväl nationella som
629 internationella resor. Under pandemin upphörde i princip all flygtrafik och Trafikverket fick
630 upphandla linjen Visby – Arlanda med trafikplikt. Då gick en tur om dagen till Arlanda.

631 Nu har en stor del av flygtrafiken återhämtat sig även om den inte är tillbaka på samma sätt som
632 innan pandemin. Trots det har sträckan Visby – Arlanda bara en tur per dag, en avgång vid lunchtid
633 och vissa dagar inget flyg alls till Arlanda. Detta är en hämsko i många avseenden. Avsaknaden av
634 morgonplan till Arlanda gör att det idag inte går att arbetspendla över dagen via Arlanda och det
635 innebär i princip alltid extra övernattningsnätter om man skall vidare ut i världen. Många möten läggs av
636 enkelhet på eller i anslutning till Arlanda men då får gotlänningar flyga till Bromma för att ta taxi till
637 Arlanda eftersom det idag bara går lunchflyg till Arlanda.

638

639 **Med hänvisning till ovanstående yrkar vi att;**

640 [Att-sats](#)

641 [6.41.1](#) att Centerpartiet arbetar för förbättrad flygkapacitet mellan Visby och Arlanda. Om trafiken
642 inte kan ske på kommersiell grund bör trafikplikt övervägas för att skapa flyg på morgon och
643 kväll för att ta sig vidare nationellt och internationellt via Arlanda flygplats.

644 [Yttrande Distrikt](#)

645 Centerkvinnornas förbundsstyrelse beslutar att skicka motionen vidare till Centerpartiets
646 partistämman utan förslag till beslut.

647 [6.42 Ang flygtrafik Visby - Arlanda](#)

648 **Motionsförfattare:** PÄR-RUNE Nypelius

649 Gotlands C-krets, GOTLAND C-dist

650 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

651 Lokrume-Hejnum Centerpartiavdelning, Gotland

652 [Brödtext](#)

653 Kommunikationerna till och från en ö är alltid avgörande för dess utveckling. Med goda och prisvärda
654 kommunikationer så finns förutsättningar för en positiv utveckling som gör att Gotland kan bidra till
655 Sveriges tillväxt. Utan goda kommunikationer så riskerar ön att stagnera och bli en belastning för
656 Sverige. För Gotland är färjetrafiken avgörande men även flygtrafiken för att snabbt och enkelt kunna
657 ta sig mellan olika destinationer.

658 Bromma flygplats är utmärkt och suverän för regiontrafiken i Sverige. Det går snabbt och enkelt om
659 man skall besöka Stockholm. Arlanda är däremot en viktig hubb för såväl nationella som
660 internationella resor. Under pandemin upphörde i princip all flygtrafik och Trafikverket fick
661 upphandla linjen Visby – Arlanda med trafikplikt. Då gick en tur om dagen till Arlanda.

662 Nu har en stor del av flygtrafiken återhämtat sig även om den inte är tillbaka på samma sätt som
663 innan pandemin. Trots det har sträckan Visby – Arlanda bara en tur per dag, en avgång vid lunchtid
664 och vissa dagar inget flyg alls till Arlanda. Detta är en hämsko i många avseenden. Avsaknaden av
665 morgonplan till Arlanda gör att det idag inte går att arbetspendla över dagen via Arlanda och det
666 innebär i princip alltid extra övernattningsnätter om man skall vidare ut i världen. Många möten läggs av
667 enkelhet på eller i anslutning till Arlanda men då får gotlänningar flyga till Bromma för att ta taxi till
668 Arlanda eftersom det idag bara går lunchflyg till Arlanda.

669 **Med hänvisning till ovanstående yrkar vi att;**

670 [Att-sats](#)

671 [6.42.1](#) att Centerpartiet arbetar för förbättrad flygkapacitet mellan Visby och Arlanda. Om trafiken
672 inte kan ske på kommersiell grund bör trafikplikt övervägas för att skapa flyg på morgonen
673 för att ta sig vidare nationellt och internationellt via Arlanda flygplats.

674 [Yttrande Distrikt](#)

675 Distriktsstyrelsen delar motionärernas bild att prishöjningarna drabbar det gotländska samhället
676 hårt, och vill även påtala att ett uteblivet agerande ifrån statligt håll i form av kompensation till
677 resenärer och fraktköpare riskerar att bryta den positiva trend med befolkningstillväxt som är i det
678 närmaste unik för en ö-region i norra Europa. De politiska partierna på Gotland är eniga om att detta
679 stöd är avgörande, men regeringen har hittills visat svalt intresse att agera.

680 Utifrån detta uppmanar Gotlandsdistriktet partistämman att bifalla motionen.

681 [6.43 Finansiering för färre viltolyckor](#)

682 **Motionsskrivare:** Richard Kullberg

683 LINKÖPING C-krets, ÖSTERGÖTLAND C-dist

684 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

685 Yvonne, Marron de Martin, Östergötland

686 [Brödtext](#)

687 **Viltolyckor är ett växande problem.** Sedan 2003 har antalet olyckor i Sverige ökat varje år. Olyckor
688 som orsakar bestående trauman, allvarliga skador eller död för människor och djur. Totalt under
689 2021 polisanmälades 68 000 viltolyckor i landet och 4 personer omkom. Samtidigt finns misstankar om

690 ett mörkertal om 15 - 25%. Under 2022 inträffade det olyckor med vilt och renar så ofta som 175
691 gånger dagligen. Viltolyckor är ett stort och mycket dyrt samhällsproblem, som har kostat mellan 10 -
692 20 miljarder per år.

693 **Nationella viltolycksrådet (NVR)** har på uppdrag av regeringen ansvar för att samordna en nationell
694 viltolycksorganisation. NVR arbetar med att förebygga viltolyckor och reducera deras effekt när de
695 inträffar samt för att öka säkerheten och tryggheten på vägar och järnvägar och för att minska
696 djurens lidande. Rådet leds av Polismyndigheten i samverkan med flera myndigheter,
697 försäkringsbolag, företag och intresseorganisationer.

698 Trafikverket arbetar med olika typer av viltpassager vid ny- och ombyggnation av väg och järnväg.
699 Viltstängsel i kombination med djurpassager (övergångsställen för djur) och viltvarningssystem ger
700 djur möjlighet att passera över vägen på ett så säkert sätt som möjligt. *Utvärderingar visar att just*
701 *viltpassager är synnerligen effektiva* även om det kostar ganska mycket. Den amerikanska Federal
702 Highway Administration konstaterar i en rapport att en kombination av viltstängsel, viltpassager och
703 system för viltdetektion är det mest kostnadseffektiva för att få ned olyckstalet (och att olyckor kan
704 minskas med över 80%). Enligt Trafikverket är en starkt bidragande orsak till de många olyckorna att
705 det saknas runt 1 000 säkra viltpassager.

706 **Trafikverket har planerat för byggnation av 633 viltpassager** under de kommande tio åren, vilket
707 förväntas halvera antalet olyckor med vilt. Samtidigt stoppas nu byggnation av viltpassager då det
708 saknas pengar. Närmare bestämt *är 87 procent av dem ofinansierade. Det innebär* att ingen
709 minskning av antalet viltolyckor kan förväntas inom en nära framtid. Detta strider mot NVR:s
710 uppdrag.

711 Med tanke på de skadeverkningar, lidande och död som trafikolyckor med vilt årligen orsakar och de
712 omfattande samhällskostnader som blir följden menar vi att det är viktigt att sätta in tillräckligt med
713 åtgärder för att märkbart minska antalet viltolyckor.

714 **Därför yrkar vi på att stämman beslutar:**

715 [Att-sats](#)

716 [6.43.1](#) att Centerpartiet verkar för att Trafikverket ges medel till att fullfölja sin plan för byggnation
717 av viltpassager.

718 [Yttrande Distrikt](#)

719 Distriktsstämman anser att frågan är viktig precis som motionären skriver. Vi kan rädda liv och
720 förhindra ett stort antal olyckor om man bygger ut nätet av olika skydd för vilt djur.

721 Utifrån detta uppmanar distriktsstämman partistämman att bifalla motionen.

722 [6.44 Motion om postutredningen](#)

723 **Motionskrivare:** Viola Olander

724 Gnesta kommunkrets C-krets, Sörmland C-dist

725 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

726 Håkan Ekstrand, Gnesta kommunkrets, Sörmland

727 [Brödtext](#)

728 Den fg regeringen beställde en utredning gällande postfinansieringen som presenterades den 30
729 januari i år.

730 Där föreslår utredaren bl. a att post ska delas ut var tredje dag från juli 2024. Nu har den nu sittande
731 regeringen lagt ett Tilläggsdirektiv och beställt en utredning om att digitala brevlådor skall vara
732 obligatoriska för att kunna ta emot myndighetspost.

733 Utredningen har fått förlängd tid och skall redovisas den 14 juni 2024.

734 Vi anser att postutdelning skall vara en obligatorisk infrastruktur, där utdelning var tredje dag inte
735 kan accepteras.

736 Digitala brevlådor är bra men vi kan inte kräva att alla skall kunna använda dem, det måste
737 fortfarande finnas valmöjlighet.

738 ALLA kan inte vara digitala ännu i vårt land, samt ALLA vill inte vara digitala.

739

740 [Att-sats](#)

741 [6.44.1](#) att Centerpartiet verkar för att postutdelning minst var annan dag.

742 [6.44.2](#) att Centerpartiet verkar för att digital brevlåda inte blir krav utan en valmöjlighet.

743 [Yttrande Distrikt](#)

744 Vid stämman 2021 beslutades det att Centerpartiet skulle driva att posten ska delas ut varje dag. I
745 den postutredning som presenterades den 30 januari i år visar att detta inte är görligt ekonomiskt
746 och är inte heller försvarbart när man ser hur många brev som faktiskt skickas.

747 Förslaget i postutredningen är att posten fortsättningsvis ska delas ut varannan dag. Posten har även
748 ett uppdrag att 95% av breven ska nå hushållens postlådor två dagar efter att den gula lådan tömts.
749 Här har postutredningen ett nytt förslag som säger att det ska vara 95% av breven ska delas ut inom
750 tre dagar. Förslaget är att det ska gälla från 1 juli 2024.

751 Distriktsstyrelsen tycker det är en rimlig avvägning i utredningen att breven ska delas ut i postlådorna
752 varannan dag, men att kravet ändras till tre dagar från det att den gula lådan töms.

753 Idag är majoriteten av den vuxna befolkningen digital och har tillgång till olika digitala brevlådor.
754 Många företag skickar idag ut fakturor och annan information digitalt eller med en hänvisning till min
755 privata sida efter inloggning på tex försäkringsbolagets hemsida.

756 Detta är något som fungerar bra för de allra flesta och dagens samhälle blir mer digital. Därför tycker
757 distriktsstyrelsen att det är rimligt att i första hand ska brev gå till en digital postlåda, men som
758 självklart ska gå att välja bort.

759 Eftersom förra partistämman beslutade om postutdelning varje dag och redan idag driver att digitala
760 möjligheter ska vara normen, föreslår Sörmlands distriktsstyrelse distriktsstämman att föreslå
761 partistämman att anse attsats nummer ett och två besvarad.

762 [6.45 Motion för att restaurera och bygga ut Inlandsbanan](#)

763 **Motionsskrivare:** Mattias Ledel

764 Karlskrona C-krets, BLEKINGE C-dist

765 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

766

767 Brödtext

768 Inlandsbanan är en järnväg som tidigare gick mellan Kristinehamn-Gällivare men som nu har delats
769 upp i 4 olika järnvägar som går mellan Kristinehamn-Nykroppa, Daglösen-Persberg, Mora/Furudal-
770 Brunflo och Östersund-Gällivare där vissa delar ägs av Trafikverket och andra ägs av Inlandsbanan AB.
771 Delar av banan har regelbunden trafik men andra delar har bara trafik för turister under
772 semestersäsongerna.

773 Det är en järnväg som har mycket potential då den är omringad av mineral- och träindustrin,
774 järnvägen är nära Norges gräns och deras hamnar samt området har pekats ut i studier som en bra
775 plats för produktion och distribution av vätgas.

776 Att bygga ut Inlandsbanan skulle skapa en viktig transportled mellan mitten av Sverige samt leda till
777 investeringar inom industrin i området och investeringar i vätgas. Det skulle komma då en utbyggnad
778 av Inlandsbanan skulle möjliggöra transport av gods igen och persontrafiken skulle få regelbunden
779 trafik igen. Med investeringarna skulle företag och människor etablera sig längs banan vilket skulle
780 ha andra positiva effekter såsom en jämnare befolkningsmängd i Sverige, jämnare eldistribution och
781 en jämnare bostadsmarknad då inte lika mycket människor etablerar sig i de södra delarna av
782 Sverige.

783 Att-sats

784 [6.45.1](#) att Centerpartiet verkar för att restaurera och bygga ut Inlandsbanan.

785 Yttrande Distrikt

786 Motionären lyfter en viktig fråga för utveckling av Sveriges inland. Att utveckla inlandsbanans
787 transportkapacitet skulle gynna näringslivet i inlandsregionen men också det nationella järnvägsnätet
788 eftersom det är en kapacitetsbrist där idag. Med en satsning på inlandsbanan skulle såväl transporter
789 som persontrafik bidra positivt till utveckling på flera områden.

790 Utifrån detta uppmanar distriktsstämman partistämman att bifalla motionen.

791

792 [6.46 Ändrade regler för A-traktorer i trafik](#)

793 **Motionskrivare:** LARS Larsson

794 GISLAVEDS KOMMUN C-krets, Jönköpings län C-dist

795 Ange medmotionär/Motionärer

796

797 Brödtext

798 Trafiksituationen utmed våra allmänna vägar blir alltmer ansträngd. Unga förare förekommer i allt
799 större utsträckning på våra riksvägar än vad som var fallet innan. Det bör ses som en nyttig företeelse
800 i trafikmiljön att unga fordonsförare har denna möjlighet att förbereda sig för det kommande
801 "vuxenlivet" i trafiken. A-traktorernas förekomst på vägarna leder i så sällan till mindre omdömesgilla
802 omkörningsbeslut bland förare av fordon med högre fartförmåga. Detta kan leda till helt onödiga och
803 farliga olyckor som "triangelbilarna" får bära skulden för. Av denna anledning vill jag genom denna
804 motion framföra följande:

- 805 • Att LGF-skyltade fordon, som inte är arbetsfordon, inte ges tillåtelse att framföras på
806 tvåsiffriga riksvägar.

807 • Att denna motion lämnas vidare till partiets riksdagsgrupp.

808 [Att-sats](#)

809 [6.46.1](#) att LGF-skyltade fordon, som inte är arbetsfordon, inte ges tillåtelse att framföras på upp till
810 tvåsiffriga riksvägar.

811 [Yttrande Distrikt](#)

812 *Utvecklingen med A-traktorer har skapat stora möjligheter för ungdomar att ta sig de olika platser.*
813 *Samtidigt har ökningen påverkat övrig trafik samt även antalet olyckor. Det är viktigt att lagstiftning*
814 *följer med för att skapa så goda möjligheter som möjligt att samsas i trafiken.*

815 *EU-kommissionen presenterade den 1 mars ett förslag om trafiksäkerhet som ska förbättra*
816 *säkerheten för alla i trafiken. Förslaget berör även regler som gäller körkort för A-traktorer. Det få*
817 *inte innebära att man sätter stopp för de fördelar som A-traktorer ger för ungdomar att förflytta sig.*
818 *Men vi behöver säkerställa att dessa framförs på ett tryggt sätt. Skulle hastighetsgränsen höjas till 45*
819 *km i timmen kan förarna bättre följa trafikrytmen, vilket gör fordonet säkrare i trafiken. Dessutom*
820 *skulle det minska den irritation som finns över att långsamtgående fordon ibland skapar flaskhalsar*
821 *längs vägarna. Att inför ett generellt förbud att inte köra på vissa vägar som motionären föreslår blir*
822 *ett trubbigt förslag*

823

824 **Distriktsstyrelsens förslå att avslå motionen**

825 Gustav Malm, Värnamo yrkar på avslag då regel redan finns gällande tvåsiffriga riksvägar

826 Distriktsstämman beslutade på avslag enligt distriktsstyrelsen förslag

827

828 [6.47 Samordning av IT på nationell nivå](#)

829 **Motionsskrivare:** Anders Westerberg

830 GÖTEBORGS C-krets, GÖTEBORGS C-dist

831 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

832

833 [Brödtext](#)

834 Det offentliga lägger betydande resurser på IT. Många system är ändamålsenliga och effektiva. Dock
835 dras det allmänna också med många föråldrade och ineffektiva system.

836 Beställarkompetens och tekniskt kunnande varierar inom olika myndigheter, regioner och
837 kommuner. Floran av leverantörer och lösningar spretar betänkligt.

838 Här finns en stor positiv utmaning för oss i Centern. Vi kan driva fram lösningar som ger betydande
839 effektiviseringar och därmed besparingar över tid. IT i medborgarnas och demokratins tjänst bör vara
840 vår paroll.

841 Om samhällets olika IT-system samordnas i ett nationellt datacenter borde en rad synergier kunna
842 uppnås.

843 • Beställarkompetens, teknisk support, upphandling, licenser och avtal på ett ställe. Genom att
844 samla kompetenser höjs även statusen vad gäller att jobba med offentlig IT vilket gör att duktiga
845 personer inte byter jobb i samma utsträckning som idag.

846 • En lösning per område för hela landet vad gäller journalsystem, kommunala parkeringar,
847 betalningssystem för kollektivtrafik och så vidare.

848 • Hårdvara samlat i ett fåtal internationella datacenter

849 [Att-sats](#)

850 [6.47.1](#) att C verkar för att få till stånd en utredning kring inrättandet av en nationell myndighet med
851 ett samlat ansvar för offentlig IT.

852 [Yttrande Distrikt](#)

853 Tilläggsyrkande från Rickard Nordin: att Centerpartiet ska verka för att staten ska tillhandahålla ett
854 frivilligt grundutbud av offentlig IT-infrastruktur.

855

856 Stämman tillstyrker avslag på motionen. Stämman bifaller Rickard Nordins tilläggsyrkande om att
857 Centerpartiet ska verka för att staten ska tillhandahålla ett frivilligt grundutbud av offentlig IT-
858 infrastruktur.

859 [6.48 Förbered samhället för autonoma fordon](#)

860 **Motionskrivare:** Pietro Marchesi

861 TÄBY C-krets, STOCKHOLMS LÄN C-dist

862 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

863 Ann-Sofie, Lager, Stockholms Län

864 [Brödtext](#)

865 Eldrivna självkörande, autonoma fordon kommer snart att vara en del av vår vardag. Hur snart beror
866 på politiken och juridiken, snarare än på tekniken. Redan nu körs över 360000 privatägda bilar med
867 FSD (Full Self Driving) mjukvara i beta test i USA och Canada. Flottor av autonoma fordon, som kan
868 liknas vid självkörande taxibilar, kommer att finnas tillgängliga så snart de har hunnit tillverkats och
869 juridiken tillåter. Eldrivna autonoma fordon är kostnadsbesparande, ökar trafiksäkerheten, minskar
870 trafikens miljö- och klimatpåverkan och ger fler tillgång till den frihet som en bil erbjuder.

871 Autonoma fordon ger större rörelsefrihet för personer som idag inte har möjlighet att köra bil, t ex
872 pga ålder, synnedsättning eller andra funktionshinder. Autonoma fordon kommer också att gynna
873 glesbygden, där kollektivtrafiken är gles eller helt saknas.

874 Många privatpersoner och företag kommer att välja autonoma fordon, framför att äga egen bil,
875 främst av bekvämlighets- och ekonomiska skäl. Detta gör att det totalt sett kommer att behövas
876 väsentligt färre antal bilar, men som utnyttjas mycket mer än dagens bilar som står parkerade ca 95%
877 av tiden. Detta kommer att frigöra enorma mängder mark som nu används för parkering.

878 Politiken behöver noggrant följa utvecklingen av och möjligheterna med självkörande fordon, för att
879 kunna fatta rätt beslut för investeringar.

880 Många lagändringar krävs för att möjliggöra en bred marknadsintroduktion av autonoma fordon.
881 Exempelvis finns idag finns lagkrav om en mänsklig chaufför, undantag kan ges endast för

882 testverksamhet. En standardiserad metod för certifiering av självkörande fordon behöver tas fram,
883 helst gemensamt inom EU.

884 Regionerna behöver anpassa sina investeringar i vägnätet och kollektivtrafiken för att integrera
885 autonoma fordon i sin verksamhet. Ett troligt scenario är att app-styrda autonoma fordon i första
886 hand kommer att ersätta busslinjer med glesare avgångar, medan spårbunden trafik med högre
887 kapacitet kommer påverkas i mindre grad. I områden med gles busstrafik, kommer många att välja
888 att via en app beställa en transporttjänst av en autonom taxi, istället för att köpa biljett till en buss
889 som går enligt en bestämd rutt och på en viss tid.

890 Kommunerna bör också ta hänsyn till autonoma fordon när man ser över framtida behov för lokala
891 vägnät och parkeringsstrategier.

892 [Att-sats](#)

893 [6.48.1](#) att Centerpartiet ska verka för att påskynda nödvändiga utredningar av hur svenska lagar och
894 regelverk ska anpassas för att möjliggöra autonoma fordon på bred front.

~~895~~
896 [Yttrande Distrikt](#)

897 [6.49 Motion för att bygga ut järnvägen i region Blekinge](#)

898 **Motionskrivare:** Mattias Ledel

899 Karlskrona C-krets, BLEKINGE C-dist

900 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

901

902 [Brödtext](#)

903 Den järnväg som finns i region Blekinge finns mycket att kritisera för, även fast Blekinge är en av de
904 mindre regioner i Sverige. De järnvägar som finns är Blekinge kustbana, som är en enkelspårig linje
905 mellan Kristianstad-Karlskrona, och så finns det en enkelspårig järnväg mellan Emmaboda-
906 Karlskrona. Det är inte tillräckligt för den befolkningsmängden som finns inom Blekinge samt den
907 viktiga verksamheten inom Saab Kockums och Marinbasen.

908 Eftersom järnvägen är så liten skapar det problem för verksamheter då det finns begränsade
909 möjligheter för transport av gods och pendeltrafik mellan städerna i regionen. Järnvägen knyter inte
910 ihop samhällena på samma sätt som andra platser i Sverige där järnvägen har en stor närvaro. Ett
911 annat problem är planeringen för sydostlänken, som planeras att börja byggas 2027-2028, vilket
912 kommer leda till ökad trafikmängd på järnvägen inom regionen. Ifall ingen investering görs innan
913 sydostlänken är klar så kommer det bli trafikstockning på järnvägarna och därmed förvärrar
914 problemet med godstrafiken och persontrafiken på Blekinges järnvägar.

915 Att investera i Blekinges järnväg kan vara en stor möjlighet i samband med sydostlänken då den
916 ökning av trafik som kommer, kan leda till att företag etablerar sig inom regionen då det finns större
917 möjligheter för transport av gods och pendeltrafik. Det skulle leda till att människor flyttar till
918 regionen vilket leder mer företag och investeringar som förstärker samhällena inom i regionen och
919 därmed skapar en positiv spiral.

920 [Att-sats](#)

921 [6.49.1](#) att Centerpartiet verkar för att bygga ut järnvägen i region Blekinge.

922 Yttrande Distrikt

923 Distriktsstyrelsen förslag till beslut på årsstämman

924 Motionären lyfter en viktig fråga för Blekinge. Centerpartiet i Blekinge har arbetat i många år för att
925 lyfta vikten av att en bättre infrastruktur i denna del av landet. Behovet är stort såväl vad gäller
926 vägar, järnvägar och flyg. Det finns en risk att man från styrande instanser missar det sydöstra hörnet
927 i sin iver att bygga snabb infrastruktur från Stockholm till Malmö och sedan ut i Europa. Utifrån detta
928 uppmanar distriktsstämman partistämman att bifalla motionen.

929 6.50 Tillåt fler autonoma funktioner inom dagens ADAS/nivå 2 regelverk

930 **Motionskrivare:** Anders Söderqvist

931 ANEBY KOMMUN C-krets, Jönköpings län C-dist

932 Ange medmotionär/Motionärer

933 Beata Allen, Jönköping

934 Paul Brinkman, Jönköping

935 Brödtext

936 Sverige lyder sedan 1959 under UNECEs WP29 regelverk vilket bland annat styr regler för autonoma
937 funktioner i fordon. Detta regelverk delar upp autonoma funktioner i fem nivåer, där nivå 1 är den
938 lägsta nivån av automatisering och nivå 5 är den högsta. Nivå 1 och 2 är funktioner som hjälper
939 föraren i olika grad men där föraren fortfarande har ansvaret och måste vara vaksam och aktiv i
940 körningen. Nivå 3-5 lägger i stället över ansvaret för att framföra fordonet på tillverkaren och där
941 föraren istället helt kan släppa kontrollen under den tid då systemet är aktivt. Denna distinkta
942 skillnad, framför allt mellan nivå 2 och 3, innebär dock ett antal utmaningar. Ett system i nivå 2
943 hjälper föraren i form av ADAS (Advanced Driver Assistance System) att hålla fordonet i sin fil samt
944 hålla avstånd till framförvarande fordon genom att öka och sänka farten medan det i nivå 3 i stället
945 är ett självkörande system med begränsningar. I nivå 3 får föraren tex titta på telefon eller läsa
946 tidningen men detta är bara på vissa vägar och med stora begränsningar som tex vägar med barriär
947 som separerar färdriktningar och en maximal hastighet av 130km/h. Dessutom får automatiska
948 filbyten endast ske under 60km/h och vid problem så måste det finnas en förare som inom en
949 förutbestämd tid kan ta över kontrollen igen. Detta innebär att nivå 3 är en typ av system som enbart
950 kan användas på vissa motorvägar och är därmed väldigt begränsat.

951 Tanken från UNECE och detta regelverk var säkert från början god men vi har idag inte något helt
952 autonomt system och detta regelverk med nivåer bygger snarare på att "systemet redan är klart" och
953 därför kan delas upp med hjälp av begränsningar. Vi är tyvärr inte där idag utan företag som tex
954 Waymo och Cruise som börjat med nivå 4 och försöker bygga helt självkörande fordon (inte kräver
955 förare) har under ca 10 år arbetat med detta och har nu system i drift men som bara fungerar i delar
956 av 2-3 städer i USA. Sen finns det systemtillverkare som Nvidia (Mercedes, Volvo mfl), Mobileye (VW,
957 Stellantis, Kia mfl) och Tesla som i stället valt en generell lösning som ska fungera på alla vägar och
958 där de i stället valt att arbeta från grunden med ADAS system. De börjar därmed på nivå 2 och utökar
959 systemet succesivt för att hjälpa föraren mer och mer och där målet är att till slut bli tillräckligt bra
960 för att kunna klassificeras om till nivå 4 eller 5 och därmed vara helt självkörande utan förare.

961 Problemet med UNECEs regler idag är att de förespråkar "överförmynderi" och strikta regler i stället
962 för uppföljning och att lita på statistiken. De anser att de vet hur ett system måste fungera och att de
963 därmed kan sätta regler. Detta i stället för att låta tillverkarna visa vad systemen faktiskt klarar av och

964 arbeta tillsammans med uppföljning så att alla system förbättras och vår trafiksituation blir säkrare
965 och säkrare.

966 Då dagens ADAS system, nivå 2, blir bättre och bättre så finns det därmed system redan idag som
967 klarar av nivå 4 men som inte är klassats som nivå 4 då de inte klarar nivå 4 på alla vägar ännu.
968 Tillverkare ser fördelen med att fortsatt ha föraren som den som övervakar och "kör" fordonet men
969 där ADAS klarar mer och mer och idag klarar att även köra på mindre vägar, flerfiliga vägar, stannar
970 och håller avstånd till fotgängare och cyklister, klarar av rondellkörning och rödljus mm. För att
971 möjliggöra denna utveckling så har USA valt att stannat utanför UNECE. Även Kanada valde att 2022
972 öppna upp nivå 2 för att klara mer och diskussioner förs även inom Europa där länder som Norge mfl,
973 nu funderar på att öppna upp mer och mer. Dock har inget ännu sagt från Sverige och vi riskerar
974 därför hamna på efterkälken. Inte bara för att vi tappar teknikkunskap mot andra länder, men också
975 för att vi inte tillåter den senaste tekniken som faktiskt kan rädda fler liv om det får användas på våra
976 vägar. Dessa system har alla kameror och sensorer som läser 360 grader runt fordonet, hela tiden,
977 och de har en reaktionsförmåga som är flera tusen gånger snabbare än en människa. Dock tillåter
978 inte UNECEs regler att denna "övermänniska" teknik används, utan istället kräver de att systemet
979 "fördummas" till regelverket.

980 För att ge exempel har UNECE tex bestämt att ett nivå 2 fordon inte får byta fil automatisk, i stället så
981 måste denna "filbytesekvens" påbörjas av föraren, därefter har ett antal regler satts upp som
982 innebär: Efter filbyte med blinkers initierats så måste det gå 1 sekund innan filbyte påbörjas, bilen
983 kan sedan påbörja filbytet och bilens båda framdäck måste passera den streckade linje i sidled inom
984 3 sekunder men inte senare än 5 sekunder, tar det längre tid än 5 sekunder så måste filbytet avbrytas
985 och bilen återgå till sin ursprungsfil. Min fråga är vem kör bil på detta vis? Ingen! Det finns ingen som
986 kan sätta fungerande regler för hur ett filbyte "ska" gå till då varje filbyte måste vara
987 situationsbaserat och helt bero på rådande körförhållanden och övriga trafikanter. Ett filbyte kan/ska
988 göras när det är säkert att byta fil och inte baserat på förbestämda tider, vare sig det tar 2 sekunder
989 eller 10 sekunder att göra ett byte så ska det göras på ett säkert sätt. Ett avbrutet filbyte kan i stället
990 orsaka en olycka och det vore bättre att bilen själv, som både har fler kameror och har snabbare
991 reaktionstid, självmant byter fil för att undvika en olycka, än att någon har bestämt hur sekvensen
992 ska gå till.

993 ADAS system, nivå 2, som idag används i USA och klarar att framföra fordonet bättre än människor,
994 får idag inte användas alls i Sverige pga UNECEs regler. Ett ytterligare exempel är att dagens ADAS
995 system har kontrollsystem för att känna eller se att en förare aktivt övervakar trafiken så de kan ta
996 över om så skulle behövas. Detta är viktigt och är ett naturligt krav vid nivå 2, men vad händer om
997 systemet känner att föraren inte är närvarande? Idag så kräver reglerna att systemet med ljud och
998 visuella varningar kräver att föraren ger input/visar att den är närvarande, men säg att föraren
999 somnat eller drabbas av ett hälsotillstånd som gör att de inte är kontaktbara? I en vanlig bil så är då
1000 en olycka mer eller mindre ofrånkomlig, med dagens ADAS regler så skal bilen däremot automatiskt
1001 sätta på varningsblinkers och stanna, dock stanna i sin fil. Detta är säkrare än att köra in i mötande
1002 körfält men det skapar en extremt stor olycksrisk för bakomvarande bilar, särskilt om detta sker på
1003 motorväg vilket kan resultera i katastrofala följder. Detta är då exempel på hur UNECEs regler kan
1004 skapa en farligare situation då reglerna hindrar bilen från att göra en säker manöver. Dagens ADAS
1005 har kapacitet att klara tex om föraren inte är "nåbar", sätta på varningsblinkers, sänka hastigheten,
1006 och stanna på en tillräckligt bred vägren och ringa SOS automatiskt. Systemen kan idag exakt säga
1007 hur bred vägrenen är och avgöra om fordonet får plats, är det inte brett nog så fortsätter bilen tills
1008 det finns utrymme eller en avfart. Redan dagens system klarar detta men bilen får inte utföra denna
1009 manöver pga regelverk.

1010 Kan då inte UNECE ändra sina regler? Jo det är möjligt, problemet ligger dock i att de har möte 2
1011 gånger per år och agendan sätts 4 månader innan mötet samt att agendan inte kan ändras när den är
1012 satt. Detta skapar en extrem tröghet i systemet då det kan innebära över 10 månader innan en fråga
1013 behandlas eller ett beslut tas, detta ska ställas i relation till att tex Tesla skickar ut nya
1014 säkerhetsuppdateringar till sina bilar mellan 10-12 gånger per år för att göra alla deras bilar säkrare
1015 hela tiden. Säkerhet ska inte fördröjas utan varje dag som går riskeras människors liv i onödan.

1016 Ytterligare exempel på detta är att Tesla 4 gånger per år ger ut sin säkerhetsrapport där de visar
1017 statistiken för sina bilar. Då alla deras bilar är uppkopplade "24/7" så innebär det att de också har full
1018 koll på om och varför något har hänt. Den senaste rapporten går att läsa på deras hemsida och
1019 resultatet för kvartal 3, 2022, talar sitt tydliga språk. I USA, enligt NHTSA och FHWA, så sker en olycka
1020 för varje 652 000 miles körda och av bilar som körs av Teslas ADAS är det en olycka för varje 6,26
1021 miljoner miles körda. Detta visar att ett fordon med ADAS är över 9,5 gånger säkrare än
1022 medelbilisten i USA (detta inkluderar även olyckor där ADAS kopplats bort upp till 5 sekunder innan
1023 en olycka).

1024 Vi har alltså en möjlighet att rädda nästan 10 gånger fler människor i trafiken idag men detta görs
1025 inte pga föråldrat och bakåtsträvande regelverk. Låt istället dessa nivå 2 system bli bättre och bättre,
1026 hjälpa förare mer och mer, skapa en säkrare och säkrare trafiksituation som samtidigt ger tillverkare
1027 och systemutvecklare mer och mer data som i sin tur snabbar på utvecklingen till helt självkörande
1028 fordon med nivå 4-5 system.

1029 Vill man läsa Teslas säkerhetsrapport så finns den att finna här:
1030 <https://www.tesla.com/VehicleSafetyReport>

1031 Att-sats

1032 [6.50.1](#) att Centerpartiet verkar för att Trafikutskottet (eller annan lämplig organisation) samordnar
1033 och bjuder in representanter från systemtillverkare Nvidia, Mobileye och Tesla samt
1034 biltillverkare som tex Volvo, Ford, BMW, Mercedes, Volkswagen mfl. För att höra vad de
1035 själva säger om ADAS tekniken och vad systemen säkert klarar av.

1036 [6.50.2](#) att Centerpartiet verkar för att en utredning görs för att delvis gå ifrån UNECEs regelverk och
1037 därmed tillåta att fler autonoma funktioner tillåts inom kategori nivå 2, men att systemen
1038 fortfarande klassas som nivå 2 och därmed fortfarande övervakas av fordonets förare.

1039 Yttrande Distrikt

1040 *Fler och fler möjligheter kommer med självkörande fordon . Det blir utmaningar vid komplexa*
1041 *situationer. Vad händer om linjer i gatan saknas, felparkerade bilar, vad händer vid dålig väderlek,*
1042 *det är de sista procenten av svåra trafikmiljöer som ställer tuffa krav på autonoma fordon för att inte*
1043 *tala om vilka etiska moment vi kan ställas inför. Tekniken blir bättre och bättre att lösa de exempel på*
1044 *komplexa situationer som finns i trafikmiljön. Det är dock viktigt att en ändamålsenlig lagstiftning*
1045 *följer med så vi får ut de nyttor som självkörande fordon kan ge*

1046

1047 ***Distriktsstyrelsens förslag att anse motionen besvarad och överlämna motionen till partistämman***

1048 Distriktsstämman beslutade i enlighet med distriktsstyrelsens förslag

1049 [6.51 Stambanor för järnvägstrafik](#)

1050 **Motionskrivare:** Torsten Sandberg

- 1051 KALIX C-krets, Norrbottens C-dist
- 1052 [Ange medmotionär/Motionärer](#)
- 1053
- 1054 [Brödtext](#)
- 1055 Höghastighetsbanor för järnvägstrafik av bortplockat av den ny regeringen. Det var banor som enligt
- 1056 Trafikverkets definition är ett eget trafiksystem med liten påverkan från andra system som skall gå på
- 1057 en egen bana med få anslutningar mot befintliga stambanor och göra få uppehåll.
- 1058 Vi är många i centerrörelsen som i stället pläderat för banor för snabbtåg i hastigheter i högst 250
- 1059 km/tim. På banor kan ta gods och med fler stationer mellan huvudstäderna (om de byggs i nya
- 1060 sträckningar), med en anknytning till vår befintliga transportstruktur för att gynna det regionala och
- 1061 lokala resandet. Det relativt glest befolkade Sverige har inte råd med två olika trafiksystem.
- 1062 Den lägre hastigheten medger mindre intrång i obruten natur och har många andra miljömässiga
- 1063 fördelar. T. ex blir det möjligt att bygga spår längs den befintliga sträckan mellan Lund och
- 1064 Hässleholm och därmed slippa att ytterligare ca 350 ha av Skånes goda jord tas ur produktion för all
- 1065 framtid med andra barriäreffekter och övriga skador som blir när man bryter nytt.
- 1066 Skall vi vara nöja med regeringsbeslutet? Jag anser inte det. Just nu är med rätta byggandet i norr
- 1067 prioriterat eftersom det brådskar med den gröna omställningen av industrin där, men mycket talar
- 1068 för att vi på sikt behöver nya stambanor mellan storstäderna med koppling vidare ut i Europa.
- 1069 Fehmarn Bält – tunneln beräknas att bli klar 2029. Danskarna räknar med att trafiken då kommer att
- 1070 öka från 10 till 100 tåg per dygn mellan Danmark och Tyskland. De bygger för snabbtåg i 250 km/tim
- 1071 mellan Köpenhamn och Ringsted och därifrån till Fehmarn Bält tåg som går i 200 km/tim. De planerar
- 1072 också för godståg, två i timmen varje väg dygnet runt! Man räknar med en mycket kraftig ökning av
- 1073 godstrafiken till och från Europa. Gods även från de nya eller nygamla industrierna i norra Sverige. Vi
- 1074 kan knyta ihop Sverige med kontinenten utan att satsa på extremt höga hastigheter som inte kan ta
- 1075 gods.
- 1076 Det handlar om mycket stora investeringar, långt mer än de belopp som hittills redovisats eftersom
- 1077 investeringar i järnvägsstationer och anslutning mm inte varit inräknade. Plus att kostnader
- 1078 regelmässigt skenar i väg långt över glädjekalkylerna, titta bara på Ostlänken mellan Järna och
- 1079 Linköping! Mycket talar därför för att börja med att se över standarden på nuvarande stambanor och
- 1080 lösa flaskhalsen på sträckan Lund - Hässleholm, för att möta behoven när den nämnda tunneln blir
- 1081 klar, samt för att förbättra pendlingsmöjligheterna i Göteborgsregionen.
- 1082 Fortsatt järnvägsbyggande bör sammanfattningsvis under överskådlig tid planeras för tåg i
- 1083 hastigheten högst ca 250 km/tim och som kan ta gods i varje fall under lågtrafiktid. Denna inriktning
- 1084 bör säkras över de sk blockgränserna. Att fortsätta att arbeta för solitären höghastighetståg enligt
- 1085 den i inledningen angivna beskrivningen leder inte framåt, det utesluter breda överenskommelser.
- 1086 [Att-sats](#)
- 1087 [6.51.1](#) att investeringar i stambanor för järnvägstrafik planeras för tåg i hastigheten högst ca 250
- 1088 km/tim som också kan transportera gods.
- 1089 [6.51.2](#) att Centerpartiet tar initiativ till breda överenskommelser i frågan mellan riksdagens
- 1090 politiska partier.

1091 [Yttrande Distrikt](#)

1092 Ett fungerande järnvägsnät är en av grunderna till ett modernt samhälle där tillväxt och utveckling
1093 kommer hela landet till del. Motionären skriver att man bör utveckla en infrastruktur för järnväg med
1094 en hastighet om högst 250 km/h istället för höghastighetsbanor. Höghastighetsbanor skulle vara ett
1095 nytt inslag i den svenska järnvägsinfrastrukturen som skulle ta stora resurser i anspråk istället för att
1096 utveckla och reinvestera i det befintliga järnvägsnätet. DS föreslår stämman bifalla motionen.

1097 Distriktsstämman beslutar att bifalla i enlighet med distriktsstyrelsens förslag.

1098 Distriktsstämman rekommenderar partistämman att bifalla motionen.

1099 [6.52 Återuppta arbetet med järnvägen mellan Göteborg - Stockholm via
1100 Borås, Jönköping](#)

1101 **Motionsskrivare:** KERSTIN Hermansson

1102 BORÅS C-krets, Sjuhärad Centerorg. C-dist

1103 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1104

1105 [Brödtext](#)

1106 Tyvärr har arbetet med ett sammanhängande järnvägssystem
1107 mellan våra största städer via Borås, Jönköping i havererat.

1108 För oss i Borås är det bra att järnvägen mellan Borås och
1109 Göteborg förväntas arbetas vidare med, dock efter en paus. Det
1110 är absolut nödvändigt med tanke på att sträckan Göteborg-Borås
1111 är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Det är inte hållbart att
1112 1400 bussar passerar Kallebäckslider, infarten till Göteborg på
1113 RV40 varje dag.

1114 Men vi är inte nöjda. Järnvägen måste fortsätta öster ut från
1115 Borås via Ulricehamn och Jönköping till Stockholm. Vi behöver en
1116 förstorad arbetsmarknadsregion, Göteborg-Borås-Jönköping.
1117 Med en fungerande järnväg skulle vår region få bättre
1118 förutsättningar för bl a utbildning och arbetsmarknad. Det är
1119 nödvändigt för vår del av Sverige.

1120

- 1121 Vi i Centerpartiet måste arbeta vidare med att en
1122 sammanhängande järnväg mellan Göteborg - Stockholm via
1123 Jönköping kommer till stånd!
- 1124 [Att-sats](#)
1125 [6.52.1](#) att Centerpartiet ska fortsätta arbetet med att få till ett sammanhängande järnvägssystem
1126 mellan Göteborg och Stockholm via Borås, Jönköping.
- 1127 [Yttrande Distrikt](#)
1128 Vi delar motionärens uppfattning fullt ut. Regeringens agerande när det gäller nya stambanor är
1129 djupt beklagligt
- 1130 **Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta:**
1131 Att motionen bifalls
1132 **Distriktsstämman beslutade:**
1133 att bifalla motionen
- 1134 [6.53 Ta med Cykel på allmänna kommunikationer](#)
1135 **Motionskrivare:** ANN-CATHRIN Gunnar
1136 NÄSSJÖ KOMMUN C-krets, Jönköpings län C-dist
- 1137 [Ange medmotionär/Motionärer](#)
1138 Tommy Friman
1139 Nässjö kommun C-krets ställer sig bakom Tommy Frimans motion
- 1140 [Brödtext](#)
1141 När det gäller transporter till arbetet eller för att sköta andra ärenden så är det viktigt att vi jobbar
1142 vidare med cykel i både stad och land.
1143 För att detta skall lyckas och vi skall uppnå miljövänliga och hälsobefrämjande resor så måste vi driva
1144 infrastrukturfrågorna med stor kraft.
1145 Idag är detta mycket begränsat i Sverige (med några undantag).
1146 Målsättningen måste vara att detta system för hela resan med olika transportmedel skall omfatta
1147 hela landet, oavsett transport längd till och från arbetet.
1148 Mitt förslag är att Centerpartiet driver möjligheten att ta med cykel på allmänna
1149 kommunikationsmedel, likt Danmark.
1150 Det måste vara möjlighet för många resenärer att både cykla på säkra separerade cykelbanor och att
1151 kunna ta med cykel på allmänna kommunikationsmedel.
1152
- 1153 [Att-sats](#)
1154 [6.53.1](#) att Centerpartiet driver på möjligheten att ta med cykel på allmänna kommunikationsmedel.

1155 [Yttrande Distrikt](#)

1156 *Möjligheten att ta med cykel kostnadsfritt gäller i mån av plats på Krösatåg, Västtåg och*
1157 *regionbussar inom Jönköpings Län, från och med den 18 april 2022. Gäller ej på stadsbussar samt*
1158 *busslinje 500 eller ersättningsbussar.*

1159 **Distriktsstyrelsens förslag att anse motionen besvarad**

1160 Ann-Chatrin Gunnar, Nässjö yrkar bifall på motionen och motionärens intention att detta ska gälla
1161 hela landet och att Centerpartiet driver på möjligheten att ta med cykel på allmänna
1162 kommunikationsmedel. Mikael Carlsson, Gnosjö yrkar bifall på motionen Gustav Malm, Värnamo
1163 yrkade på att det även gäller bagage och cykel på ersättningsbussar

1164 Distriktsstämman beslutade i enlighet med Ann-Chatrin Gunnars förslag

1165 [6.54 Likställ beskattning av el för buss- och sjötrafik med den för](#)
1166 [spårbunden trafik](#)

1167 **Motionskrivare:** Michaela Haga

1168 ÖSTERÅKER C-krets, STOCKHOLMS LÄN C-dist

1169 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1170 Magnus Persson, Stockholms län

1171 Henrik Juhlin, Stockholms län

1172 [Brödtext](#)

1173 Arbetet med att fasa in förnybara och elektrifierade fordon i kollektivtrafiken går snabbt framåt. I
1174 Region Stockholm drivs 100% av bussflottan på förnybara drivmedel sedan år 2018 och till 2035
1175 kommer 95-100% av bussflottan att vara elektrifierad. Även den kollektiva sjötrafiken tar steg framåt
1176 och elektrifieringen kommer att vara en viktig faktor för omställningen inom sjötrafiken.

1177 Buss- och sjötrafiken fyller en viktig funktion för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Det kommer
1178 inte gå att bygga ut spår överallt och vi ska använda de vägar vi har, både på land och vatten. Med
1179 elektrifierade fordon kommer emissionerna minska och klimatmålen nås. Däremot är det olyckligt att
1180 denna kollektivtrafik ska särskiljas från spårbunden trafik. Spårbunden trafik har en nedsättning av
1181 energiskatten, vilket inte övrig kollektivtrafik får. Idag ligger energiskatten på 39,2 öre/kWh exkl.
1182 moms. Pengar som hellre hade kunnat läggas på mer bussar i trafik och högre turtäthet.

1183 Enligt lagen om skatt på energi, förkortad LSE, finns möjlighet till avdrag och återbetalning av skatt på
1184 el som förbrukats i tåg eller annat spårbundet transportmedel eller för motordrift eller uppvärmning
1185 i omedelbart samband med sådan förbrukning. Detta vill vi ska gälla även för kollektiv buss- och
1186 sjötrafik.

1187 För att vi ska fortsätta den gröna omställningen och inte skatta bort möjligheterna, så yrkar vi att
1188 Centerpartiet verkar för:

1189 [Att-sats](#)

1190 [6.54.1](#) att el som förbrukas för kollektivtrafik i stort ska beskattas på samma sätt som i spårbunden
1191 trafik.

1192 [Yttrande Distrikt](#)

1194 [6.55 Gör det säkrare att gå och cykla på landet](#)

1195 **Motionskrivare:** Karin Green

1196 Kungsbacka C-krets, HALLANDS C-distrikt

1197 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1198

1199 [Brödtext](#)

1200 På landet innebär en annars skön promenad eller cykeltur oftast en transportsträcka längs en väg
1201 med trafik i hög hastighet. Oavsett om det är för att komma till busshållplatsen eller ut på en
1202 motionsrunda är det samma problem. Det är både obehagligt och osäkert med bilar, motorcyklar och
1203 lastbilar som susar förbi i 70-90 km i timmen. På vintern dessutom i mörker.

1204 Från kommunens sida kan man sällan ordna gång- eller cykelbana då vägarna på landsbygden i regel
1205 är länsvägar och riksvägar. Det är dessutom en dyr lösning. Men varför måste vägrenarna vara så
1206 smala? Det går inte ens att hålla balansen på cykeln på så där 10 cm vägren! Utan man hamnar bland
1207 motortrafiken ute på vägbanan. Med bredare vägrenar får fotgängare och cyklister ett litet eget
1208 utrymme. Inte precis som gångväg, men klart bättre till liten kostnad.

1209 [Att-sats](#)

1210 [6.55.1](#) att Centerpartiet verkar för att fler gång- och cykelvägar byggs även längs läns – och
1211 riksvägar.

1212 [6.55.2](#) att Centerpartiet verkar för att läns- och riksvägar förses med bredare vägrenare för säkrare
1213 gång och cykling på landet.

1214 [Yttrande Distrikt](#)

1215 Gång och cykelvägar är något som Centerpartiet alltid har kämpat för att de skall byggas ut i så stor
1216 utsträckning som det går. När det gäller länsvägarna, som i Sverige är ca 83 000km så ligger de som
1217 motionären skriver under Trafikverket. Dock är det så att kommunen alltid kan påverka Trafikverket
1218 om att de vill bygga en GC-Väg längs med någon sträcka. Om Trafikverket med anser att den sträckan
1219 ligger i någon regional trafikplan eller liknande tillsätta en projektledare för sträckan, vilket då kan
1220 leda till att vägen byggs och kommunen får oftast vara med och medfinansiera sträckan.

1221 Idag ligger kostnaden på ca 7 miljoner per kilometer när en gång och cykelväg byggs. Detta är skälet
1222 till att kommuner och Trafikverket inte bygger i snabbare takt.

1223 Gällande vägrenen så är det något som breddas sekundärt när vägar görs om eller planeras. Om det
1224 görs så är det av två skäl, det första är för att minska singelolyckor längst med vägarna och sen även
1225 för att öka säkerheten för cykel och gångtrafikanter.

1226 Utifrån detta uppmanar distriktsstämman partistämman att anse den 1:a att-satsen besvarad, samt
1227 att bifalla den 2:a att-satsen.

1228 [6.56 Förbjud myndigheter att sälja och dela information om medborgare](#)

1229 **Motionskrivare:** Gunilla Gustafsson

1230 Stockholms Stad C-krets, STOCKHOLMS STAD C-dist

- 1231 [Ange medmotionär/Motionärer](#)
- 1232 alla krets 3, Stockholms kommun
- 1233 Daniele Fava,
- 1234 Bruno Klerby,
- 1235 Anne-Lie Lokko,
- 1236 Rune Thyselius,
- 1237 Helena Koch,
- 1238 Eva Nilsson
- 1239 [Brödtext](#)
- 1240 Information om varje medborgare bör inte vara offentlig i den mening att man med ett klick ska
- 1241 kunna hitta bostad, grannar, antal trappor och om lägenheten ligger till höger eller vänster, hur stor
- 1242 den är, företagsengagemang, telefonnummer och den senaste deklARATION.
- 1243 I ett öppet samhälle måste man kunna granska makten och hålla korruption borta genom en
- 1244 offentlighetsprincip. Myndigheter hade förr en allmänhetens dator dit vem som helst kunde komma
- 1245 och göra sökningar i olika databaser. I och med internets ankomst finns nu innehållet i dessa
- 1246 databaser tillgängliga överallt och närsomhelst. Dessutom samkörs databaserna vilket gör att stora
- 1247 mängder information finns bara ett klick bort. Det är myndigheterna själva som tillhandahåller
- 1248 informationen genom att både dela och sälja den vidare till olika informationsförmedlingsföretag.
- 1249 Tanken kan inte ha varit att dessa register skulle kunna samköras, säljas och spridas brett utan
- 1250 urskiljning. Regler och lagar inte har hängt med i teknikutvecklingen.
- 1251 Det är problematiskt av både integritetsskäl och av säkerhetsskäl för många yrkesgrupper och
- 1252 privatpersoner. Det är integritetskränkande och utgör en bas för bedrägeri. Vi får sätta stopp!
- 1253 [Att-sats](#)
- 1254 [6.56.1](#) att förbjuda myndigheter att dela och sälja personuppgifter.
- 1255 [6.56.2](#) att förbjuda företag att tillhandahålla, samköra samt sälja personuppgifter innehåll utan
- 1256 varje medborgares godkännande i varje fall.
- 1257 [6.56.3](#) att undersöka hur en offentlighet kan tillgodoses utan att inskränka på den personliga
- 1258 integriteten
- 1259 [Yttrande Distrikt](#)
- 1260 Motionärerna lyfter den mycket viktiga frågan om privat integritet. Den svenska
- 1261 offentlighetsprincipen har varit mycket viktig för insyn och möjlighet att granska makten. Det
- 1262 huvudsakliga syftet med offentlighetsprincipen har varit att kunna upptäcka felaktigheter och
- 1263 oegentligt handlande i stat, kommun och region. I och med den digitala revolutionen och helt nya
- 1264 möjligheter att behandla data, så har det uppstått en möjlighet för vem som helst att mycket snabbt
- 1265 söka reda på fakta om vilken annan person som helst. Insynen som var till för att förhindra ett
- 1266 "storebror ser dig" samhälle har i stället lett till ett "lillebror ser dig" samhälle. Distriktsstyrelsen
- 1267 delar motionärernas oro för hur detta missbrukas. Vi vill dock inte gå så långt som att yrka bifall till
- 1268 motionärernas specifika att-satser, eftersom det finns många aspekter att ta hänsyn till. Vi föreslår i
- 1269 stället en utredning i denna viktiga framtidsfråga.
- 1270 Utifrån detta uppmanar distriktsstämman partistämman att avslå motionen. Samt att uppdra till
- 1271 distriktets delegation att även yrka på

1272 Att Centerpartiet verkar för en översyn av offentlighetsprincipen med beaktande av den
1273 personliga integriteten

1274 [6.57 Tillåt inspelning av flygradio](#)

1275 **Motionsskrivare:** John Carlsson

1276 Trosa kommunkrets C-krets, Sörmland C-dist

1277 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1278 Victoria Barrsäter, Katrineholm, Sörmland

1279 [Brödtext](#)

1280 I Sverige är det inte tillåtet att spela in eller vidareända radiokommunikation. Vi har strikta regler på
1281 tystnadsplikt och skydd av den personliga integriteten, vilket gör att lagstiftningen förbjuder
1282 inspelning och vidareändning av det man som pilot hör i luften. Tystnadsplikt och integritetsskydd är
1283 självfallet viktiga frågor, men i detta fall är lagstiftningen väldigt ålderdomlig. Flygradio sänds på ett
1284 öppet analogt nät, där vem som helst kan och får köpa en mottagare för några hundralappar och kan
1285 lyssna på allt som sägs i luften. Den enda kommunikation som görs är flygrelaterad och alla piloter är
1286 utbildade i att vem som helst kan höra vad som sägs.

1287 Det finns idag över 8 000 piloter i Sverige och många av dem bidrar till civilsamhället genom till
1288 exempel brand- och sjöövervakning, men flygsporten och allmänflyget behöver fler verktyg för att
1289 kunna marknadsföra sig bättre och därmed locka fler. Flygfilmer på Youtube är idag väldigt stort i
1290 bland annat USA och bidrar dels med utbildning och möjlighet att lära av andra, men är också en
1291 viktig marknadsföringskanal för allmänflyget. Detta är något som den ålderdomliga svenska
1292 lagstiftningen sätter stopp för.

1293 [Att-sats](#)

1294 [6.57.1](#) att Centerpartiet ska verka för att inspelning och vidareändning av flygradio ska vara tillåtet
1295 i Sverige.

1296 [Yttrande Distrikt](#)

1297 Motionären tar upp en gammal lagstiftning som inte har uppdaterats i takt med att tekniken
1298 utvecklas vilket den borde ha gjorts. I praktiken innebär lagstiftningen att inget som sänds över
1299 radion får spelas in. Det innebär då också att man inte heller i utbildningssyfte får spela in vad som
1300 sägs över radion vid tex landning.

1301 Eftersom det är en gammal lagstiftning som behöver uppdateras föreslår Sörmlands distriktsstyrelse
1302 att distriktsstämman ska besluta föreslå partistämman att bifalla attsatsen.

1303 [6.58 Framtidens transportsystem](#)

1304 **Motionsskrivare:** Märten Nobin

1305 ÖSTRA GÖINGE C-krets, SKÅNE C-dist

1306 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1307

1308 [Brödtext](#)

1309 En väl fungerande infrastruktur är avgörande för visionen om ett Sverige i Balans. I synnerhet handlar
1310 det om att Sverige behöver ett järnvägssystem som är anpassat till de regionala och lokala behov

1311 som finns i olika delar av landet. Centerpartiet har ett viktigt uppdrag i svensk politik. Sverige ska vara
1312 möjligheternas land oavsett var du bor. Ny spårkapacitet för den regionala tågtrafiken kan bli ett
1313 viktigt bidrag till att "Stad och land utvecklas hand i hand". Närtåg som bidrar till att stad (närort) och
1314 landsbygd kan knytas samman. Tåglösningar som finns nära människorna.

1315 Det är hög tid att planera för en samverkan med andra europeiska tågsatsningar. Järnvägssystemet
1316 ska bidra till att knyta ihop Sverige med kontinenten. Fehmarn bält-förbindelsen mellan Tyskland och
1317 Danmark öppnar 2029. Där byggs det för tåg som går i 200 - 250 km/tim. De planerar även för en
1318 ökning av godstrafiken till och från Europa.

1319 Den nya högerregeringen har meddelat att allt arbete med utbyggnaden av nya stambanor för
1320 höghastighetståg ska stoppas. Detta utan att presentera en tydlig vision för vad man vill ha istället.
1321 Risken är stor att det drar ut på tiden innan nödvändig infrastruktursatsning görs.

1322 Trafikverket har bl a haft ett uppdrag att planera för nya stambanor på sträckan Lund - Hässleholm.
1323 Uppdraget har varit att där projektera för att tågen ska gå i 320 km/h. Upplåsningen på att tågen
1324 måste gå i en viss hastighet har varit förödande för projektet. Under samrådsprocessen var
1325 Trafikverket inte speciellt lyhörda för synpunkter från berörda kommuner beträffande sträckning och
1326 stationslägen. En effekt av att Trafikverket var bakbundna av det uppdrag de fått. Ansvariga för detta
1327 är den tidigare socialdemokratiska regeringen.

1328 Oron för slöseriet med tid märks tydligt i Skåne. Fyrspår behövs mellan Lund och Hässleholm och det
1329 är bråttom. Satsningen behövs för att det ska bli bättre förutsättningar för både arbetspendling och
1330 för utökade godstransporter till nytta för Skåne och hela landet. Politiker av olika partibeteckningar
1331 från såväl regionen som kommunerna Hässleholm, Kristianstadstad, Malmö, Lund, Eslöv, Höör och
1332 Helsingborg känner en oro efter regeringens beslut att planeringsarbetet med sträckan Hässleholm –
1333 Lund avslutas. Vad händer nu?

1334 Region Skåne och berörda kommuner presenterade 2022-05-09 utredningen "Genomlysning ny
1335 stambana Hässleholm – Lund". Budskapet i rapporten är att staten behöver planera för fyrspår
1336 mellan Lund och Hässleholm. Utgångspunkten har inte varit att nå en specifik hastighet utan att
1337 minimera intrång i orörda områden, värdefull jordbruksmark och natur. Rapporten visar att det är
1338 möjligt att hitta andra alternativa sträckningar utmed befintlig infrastruktur än vad Trafikverket
1339 gjorde i sin lokaliseringstudie. Det är möjligt om projektet inte är upplåst på att den specifika
1340 hastigheten 320 km/h måste uppnås.

1341 För att vinna tid är det Region Skånes önskemål, till regeringen, att Trafikverket ska fortsätta den
1342 utredning som regionen påbörjat. Det finns en politisk samsyn i frågan i Skåne. Det är glädjande. Det
1343 behövs inga nya utredningar utan bygg vidare på det som redan är gjort. Det behövs bara en liten
1344 kurskorrigering. Den kan sammanfattas i: "Sänk hastigheten så blir det fart på projektet". Egentligen
1345 inser alla riksdagspartier behovet av nya stambanor på vissa sträckor i Sverige, men det finns olika
1346 uppfattningar kring vilken hastighet som tågen behöver gå i. Därför bör det finnas förutsättningar för
1347 en bred politisk överenskommelse när det gäller nya stambanor. Centerpartiet bör nu ta på sig
1348 "ledartröjan" för att den politiska samsynen i Skåne även överförs till riksdagen.

1349 *Järnvägssatsningar i Skåne och dess närområde ska ha följande inriktningar och prioriteringar:*

- 1350 • Centerpartiet ska vara tydliga med att vi är positiva till nya stambanor för ökad
- 1351 järnvägskapacitet och därmed även till fyrspår mellan Lund och Hässleholm. Satsningen på
- 1352 nya stambanor ska ske på ett sätt som integrerar dem och deras trafik med befintligt
- 1353 järnvägssystem. (Det bör vara lika självklart som att vi inte bygger en motorväg utan att även

1354 bygga påfarter och avfarter). Centerpartiet ska också vara tydliga med att vi är positiva till
1355 satsningar som påskyndar att Sverige kan integreras med de tåglösningar som planeras i
1356 Danmark i samband med byggandet Fehmarn bält-förbindelsen.

1357 • Det viktiga är inte hastigheten i sig utan det viktiga är mer spårkapacitet i Skåne.
1358 Kapacitetshöjningar som stärker den regionala trafiken och godstrafiken och som därmed gör
1359 klimatnytta. De nya spåren mellan Lund och Hässleholm ska följa den nuvarande stambanans
1360 sträckning eller annan infrastrukturs sträckning, i så stor utsträckning som möjligt och
1361 stationerna ska placeras i centrumlägen. Därför ska den nya stambanan projekteras för en
1362 hastighet som är anpassad till de förutsättningar som en sådan sträckning medger.
1363 Sträckningar som minimerar markanvändning och bidrar till att maximera samhällsnyttan.
1364 Om vi frågar kravet på att det måste vara 320 km/h kan vi slippa att ytterligare ca 350 ha av
1365 Skånes goda jord tas ur produktion för all framtid och slippa de ingrepp i värdefulla
1366 kulturmiljöer som blir en effekt när man bryter nytt.

1367 • Parallellt med utbyggnaden till fyrspar så behövs det satsningar på anslutande järnvägslinjer.
1368 Det handlar bl a om:

1369 ○ Dubbelspar på Skånebanan mellan Hässleholm – Kristianstad. En sträckning som idag
1370 är ett av de mest trafikerade enkelspar i Sverige

1371 ○ Satsningar på Blekingebanan. Detta kan bidra till att Blekinge får bättre tillgång till
1372 stambanorna och att Blekinge växer samman

1373 ○ Genomförande av Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn) enligt fastställd
1374 tidsplan. En satsning som kommer bidra till att arbetsmarknaden i sydost växer
1375 samman

1376

1377 [Att-sats](#)

1378 [6.58.1](#) att Centerpartiet arbetar för att fyrspar byggs på sträckan Lund – Hässleholm och att de två
1379 nya spåren får en sträckning som följer nuvarande infrastruktur i så stor utsträckning som
1380 möjligt samt att de nya spåren projekteras för en hastighet som är anpassad till de
1381 förutsättningar som en sådan sträckning medger.

1382 [6.58.2](#) att Centerpartiet även i övrigt arbetar för investeringar i järnvägsbyggande i Skåne och dess
1383 närområde på det sätt som nämns i motionen.

1384 [6.58.3](#) att Centerpartiet tar initiativ till breda politiska överenskommelser mellan alla riksdagspartier
1385 när det gäller järnvägssatsningar i Skåne och dess närområde samt även när det gäller ny
1386 spårkapacitet i övriga Sverige.

1387 [Yttrande Distrikt](#)

1388 Motionären tar upp en viktig fråga gällande järnvägsinfrastrukturen i Sverige.

1389 Utöver att bygga nya stambanor vill Centerpartiet också satsa mer på att rusta upp och underhålla
1390 det befintliga järnvägsnätet. Vi verkar för att genomföra de förstärkningar och förbättringsåtgärder
1391 som krävs i det svenska järnvägssystemet. Detta för att åstadkomma en ökad punktlighet och en
1392 ökad framkomlighet på landsbygden.

- 1393 **En järnväg som fungerar i hela landet** Vi vill se en robust järnväg i hela landet, som omfattar
1394 nyinvesteringar, upprustning och förstärkt underhåll med fokus på klimatnytta, resenärsnytta och
1395 hållbarhet. Den svenska järnvägskapaciteten räcker inte till, varken i norra eller södra Sverige.
- 1396 **Nya stambanor behövs** En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och
1397 eftersatt underhåll, samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av ytterligare förstärkningar
1398 vad gäller drift och underhåll.
- 1399 Därför behövs nya stambanor. De är bra för klimatet, för tillgängligheten och byggnation av bostäder
1400 samt bidrar till en framtidstro. Det är en framtidsinvestering för privatpersoner och företag.
- 1401 **Rusta upp befintlig järnväg** Vi vill också rusta upp det befintliga järnvägsnätet. Vi vill genomföra de
1402 förstärkningar och förbättringsåtgärder som krävs i det svenska järnvägssystemet för en ökad
1403 punktlighet och en ökad framkomlighet på landsbygden. Vi vill se en robust järnväg i hela landet som
1404 omfattar nyinvesteringar, upprustning och förstärkt underhåll.
- 1405 **Satsa även på lokala banor på den svenska landsbygden** Centerpartiet vill också öronmärka en del av
1406 järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på den svenska landsbygden med viktig
1407 pendlingsfunktion och godstransportfunktion, som har stor betydelse för jobb och tillväxt. Dessa
1408 hamnar i regel långt ned i Trafikverkets prioriteringar, där stambanorna alltid ligger först och de
1409 regionalt viktiga men mindre banorna utanför stamnätet därför i många fall aldrig blir upprustade.
1410 Det vill vi ändra på.
- 1411
- 1412 Förslag till beslut:
- 1413 Anse motionen besvarad
- 1414
- 1415 [6.59 Överge tanken på höghastighetståg](#)
- 1416 **Motionskrivare:** ERIK Evestam
- 1417 SÄFFLE C-krets, Värmlands C-dist
- 1418 [Ange medmotionär/Motionärer](#)
- 1419
- 1420 **Brödtext**
- 1421 Infrastrukturen i Sverige har stora behov av upprustning. Såväl i den nationella planen och i de
1422 regionala länsplanerna återfinns samma problem: trots att det tillförs enorma summor pengar, så
1423 förefaller behoven alltid vara avsevärt större än tillgängliga medel. Detta är visserligen inget nytt,
1424 men vad som dock blivit tydligt de senaste åren är att även ansvarig myndighet Trafikverket i sina
1425 analyser pekar på att befintliga medel inte ens räcker för att hålla standarden i väg- och järnvägsnät
1426 på samma nivå som idag.
- 1427 Infrastrukturen blir alltså – trots mångmiljardrullningen – sakta men säkert sämre.
- 1428 De som faller ut sämst i detta är landsbygds länen eftersom det på dessa vägar rullar färre antal
1429 hjulpar än i storstadsregionerna. Så trots att landsbygden levererar viktiga råvaror för hela Sveriges
1430 utveckling så hamnar vi alltså i strykclass när medlen ska fördelas. Detta är inte hållbart.

1431 En av de stora resursslukande satsningarna är nya stambanor för höghastighetståg på upp till 320
1432 km/h. Projekten är omfattande och så länge vi inte kan säkra den infrastruktur vi har, så är
1433 nackdelarna större än fördelarna. Det är därför bra att de hamnat i malpåse.

1434 Vi behöver också hitta nya sätt att finansiera infrastruktur och det finns många olika sätt som provats
1435 med god effektivitet. Vägtullar/trafikavgifter kan leda till fler projekt kommer igång snabbare och
1436 även om det kan leda till periodvis höjda kostnader för trafikanterna så går det att få förståelse för
1437 detta om det leder till bättre framkomlighet och ökad trafiksäkerhet.

1438 [Att-sats](#)

1439 [6.59.1](#) att Centerpartiet ansluter sig till ståndpunkten att inte bygga separata stambanor för
1440 höghastighetståg.

1441 [6.59.2](#) att Centerpartiet verkar för fler, alternativa finansieringskällor för väg- och järnvägsprojekt,
1442 exempelvis via trafikavgifter.

1443 [Yttrande Distrikt](#)

1444 Centerpartiet i Värmlands distriktsstämma ställer sig bakom motionen och yrkar bifall.

1445 [6.60 Kollektivtrafiken bör gynnas i regioner med väl utvecklad](#)
1446 [kollektivtrafik för att minska klimatavtrycket från transporter](#)

1447 **Motionskrivare:** Eva Koch

1448 Stockholms Stad C-krets, STOCKHOLMS STAD C-dist

1449 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1450 Per Lagerstedt

1451 [Brödtext](#)

1452 Centerpartiet verkar för en utjämning för att subventionera resor till arbetet enligt en ny modell för
1453 reseavdraget, som är färmedelsneutral, avståndsbaserad och regionalt differentierad.

1454 Idag skattesubventioneras emellertid enbart resor till arbetet och förmånsbilar. Om arbetsgivaren vill
1455 uppmuntra resor med miljövänlig och energieffektiv kollektivtrafik genom att ge den anställda
1456 månadskort till kollektivtrafiken, så förmånsbeskattas den anställda fullt ut. Nuvarande regler för
1457 förmånsbeskattning innebär dessutom att företaget betalar arbetsgivaravgift på värdet av
1458 periodbiljetten, vilket innebär en extra kostnad.

1459 I de regioner där kollektivtrafiken är väl utbyggd bör vi öka ambitionsnivån till att gynna
1460 kollektivtrafiken framför bil som drivs av fossila drivmedel. Detta sker om vi uppmuntrar
1461 arbetsgivaren att använda periodmärken på kollektivtrafiken som en löneförmån på ett sätt som
1462 minska klimatavtrycket från transporter. För att göra detta behöver skatteverkets
1463 förmånsbeskattning ses över och arbetsgivaravgiften på tas bort.

1464 [Att-sats](#)

1465 [6.60.1](#) att Centerpartiet i regioner med väl utvecklad kollektivtrafik säkerställer att det är mer
1466 gynnsamt att använda kollektivtrafik än bil som drivs med fossila drivmedel.

1467 [6.60.2](#) att Centerpartiet verkar för att det ska vara förmånligt för arbetsgivaren och arbetstagaren
1468 att använda periodmärken på kollektivtrafiken som en löneförmån.

1469 Yttrande Distrikt

1470 Transporter står för mer än hälften av Stockholmsregionens territoriella klimatpåverkan. Även om
1471 alla samhällssektorer skyndsamt måste fasa ut all användning av fossila bränslen och råvaror är
1472 omställningen av transportsektorn central. Omställningen kan nås på två sätt: Minskad trafik med
1473 trafikslag som är beroende av fossila bränslen såsom kollektivtrafik, cykel och gång, och substituering
1474 av fossila bränslen med fossilfria drivmedel såsom bibränslen och direkt eller indirekt eldrift.
1475 Omställningen kan understödjas av kommuner och regioner, men full framgång i omställningen kan
1476 enbart nås genom ett starkt, entydigt och konsekvent ledarskap från regeringen. Något som tyvärr
1477 saknas sedan Tidöregeringen tillträtt.

1478 Redan idag subventioneras hälften av kostnaden för kollektivtrafik genom regionskatten. Eftersom
1479 kollektivtrafikandelen är betydligt högre i region Stockholm än i övriga Sverige står också
1480 kollektivtrafiken för en betydligt större andel av regionbudgeten i Stockholms län än i övriga Sverige.
1481 Något som för övrigt är en huvudförklaring till Region Stockholms högre skattesats. Sammanlagt står
1482 region Stockholm för cirka hälften av den samlade subventioneringen av regional kollektivtrafik i
1483 Sverige.

1484 Region Stockholm strävar aktivt för att öka kollektivtrafikandelen, och i både den regionala
1485 utvecklingsplanen och i kollektivtrafikens försörjningsprogram är målet att öka kollektivtrafikandelen
1486 med ytterligare 5 procentenheter jämfört med 2018. Även om det inte låter mycket är det ett mycket
1487 svårt mål att nå. Studier visar att det viktigaste för att kollektivtrafiken ska vinna marknadsandelar
1488 från biltrafiken är konkurrenskraftiga och tillförlitliga restider.

1489 Distriktsstyrelsen delar motionärens ambition att val av kollektivtrafik ska vara mer gynnsamt än att
1490 välja bilen, men konstaterar att gynnsamt är ett mångdimensionellt begrepp, där kostnaden inte är
1491 den enda relevanta variabeln.

1492 Distriktsstyrelsen delar också motionärens ambition att det ska vara gynnsamt för arbetsgivare att
1493 erbjuda kollektivtrafik som löneförmån. Detta kan främjas både genom kommunala, regionala och
1494 nationella åtgärder.

1495 Utifrån detta uppmanar distriktsstämman partistämmanAtt att-sats 1 anses besvarad.

1496 Att bifalla den andra att-satsen

1497

1498 6.61 Statens ansvar för införandet av ERTMS/ETCS

1499 **Motionskrivare:** Magnus Persson

1500 SOLNA C-krets, STOCKHOLMS LÄN C-dist

1501 **Ange medmotionär/Motionärer**

1502 Henrik Juhlin, Huddinge, Stockholms län

1503 Michaela Haga, Österåker, Stockholms län

1504 **Brödtext**

1505 ERTMS/ETCS är ett nytt europeiskt standardiserat signalsystem för järnvägen, som ersätter Sveriges
1506 tidigare signalsystem ATC och motsvarande system i andra länder. Om det införs på bred front
1507 kommer det kunna göra baninstallationerna billigare, möjliggöra mycket mer gränsöverskridande
1508 trafik och minska antalet tekniska speciallösningar för tågtrafiken i respektive land. Det kommer,
1509 efter sin utbyggnad och då fordon är försedda med systemet, underlätta på ett stort antal sätt för

1510 järnvägstrafiken. I Sverige finns fyra pilotbanor (Botniabanan, Ådalsbanan, Haparandabanan,
1511 Västerdalsbanan). Då detta är huvudsakligen mindre banor med en mera nischad trafikuppgift har
1512 det i första hand påverkat trafik som passerar dessa banor, men inte i landet i stort.

1513 Med planerad byggstart 2027 så är det tänkt att utbyggnaden av signalsystemet europeiska
1514 transportkorridoren mellan medelhavet och Skandinavien. Det innebär stora delar av både södra och
1515 västra stambanan, och kommer alltså i stor skala påverka tågtrafiken. Enligt EU-förordning ska det
1516 europeiska stomnätet vara utbyggt till 2030.

1517 Kostnaden och tidplanen för införandet är dock en utmaning. Det är inte bara järnvägen som
1518 behöver förses med signalsystemet, utan också alla dragfordon som använder järnvägen. För nya
1519 fordon är detta ett mindre problem, men för de järnvägsföretag som kör med äldre fordon är det
1520 ofta en utmaning. Särskilt stor är utmaningen för de fordonstyper, som har små seriestorlekar eller
1521 kanske bara finns i enstaka exemplar. Den stora kostnaden är nämligen att göra en typinstallation i
1522 det första fordonet, då säkerhetskraven ställer krav på att installationen blivit korrekt och kan
1523 godkännas. För mindre företag, som kanske inte är de tågföretag som tjänar mest på systemnyttan
1524 av ERTMS, exempelvis de som inte har gränsoverskridande trafik, riskerar signalsystembytet tyvärr bli
1525 en tung pålaga.

1526 För att säkerställa att signalsystemet kan införas, utan att tågföretag drabbas, vill vi därför att staten
1527 underlättar införandet genom att ta ett större ekonomiskt ansvar för systembytet. Man kan
1528 exempelvis jobba med generösa ombyggnadsbidrag för äldre fordon, särskilt för den första individen
1529 av varje typ dvs typinstallationen. Man kan också jobba med att handla upp enklare
1530 ombordutrustning som har motsvarande gränssnitt för utrustning byggd för det äldre signalsystemet,
1531 ATC, och därför kan kopplas in i flera olika fordonstyper.

1532 [Att-sats](#)

1533 [6.61.1](#) att Centerpartiet verkar för att staten finansiellt säkerställer införandet av ERTMS så det inte
1534 riskerar att ekonomiskt drabba mindre järnvägsföretag.

~~1535~~ [Yttrande Distrikt](#)

1537 [6.62 Fler statliga gång- och cykelvägar i anslutning till bilvägar](#)

1538 **Motionsskrivare:** Henrik Juhlin

1539 HUDDINGE C-krets, STOCKHOLMS LÄN C-dist

1540 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1541 Michaela Haga, Stockholms län

1542 Magnus Persson, Stockholms län

1543 [Brödtext](#)

1544 Vi behöver ställa om vårt samhälle och en del i den omställning är att göra det möjligt för flera att
1545 välja gång och cykel till vardags. Att gå och cykla i stället för att ta bilen är inte bara ett miljövänligare
1546 alternativ utan också bättre ur folkhälsosynpunkt.

1547 För att fler ska kunna välja gång och cykel så krävs det flera säkra gång- och cykelvägar och där ser vi
1548 att staten har ett stort ansvar. När man bygger nya vägar eller rustar upp gamla vägar så föreslår vi
1549 att huvudregeln ska vara att det även anläggs en gång och cykelväg på samma sträcka. Gång- och
1550 cykelvägar är ofta billigare att bygga och underhålla än andra typer av vägar vilket gör att det är en

1551 bra investering. Att ge invånarna valfriheten till att själv välja transportmedel förenklar livet för barn,
1552 äldre, funktionsnedsatta och människor som inte har råd att köpa eller äga en bil.

1553 Genom att bygga en gång -och cykelväg när statliga vägar byggs eller rustas upp så minskar man
1554 också risken för trafikolyckor för oskyddade trafikanter som inte då inte längre behöver gå och cykla
1555 på bilvägarna.

1556 [Att-sats](#)

1557 [6.62.1](#) att Centerpartiet verkar för att när statliga vägar byggs eller rustas upp, så ska huvudregeln
1558 vara det även byggs en gång- och cykelväg i anslutning till bilvägen.

~~1559~~
~~1560~~ [Yttrande Distrikt](#)

1561 [6.63 Förbättrad infrastrukturkoppling till Danmark](#)

1562 **Motionskrivare:** Ulf Olsson

1563 Hallstahammar C-krets, VÄSTMANLAND C-dist

1564 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1565 Madelene, Martin, Västmanland

1566 [Brödtext](#)

1567 Fehmarn Bält-tunneln är en förbindelse under Fehmarn Bält, mellan Rödbby och Puttgarden, som
1568 Danmark och Tyskland, nu bygger och som planeras vara klar 2029. Det blir en sk sänktunnel som
1569 kommer att ha både motorväg och järnväg. I och med detta kommer en resa med snabbtåg mellan
1570 Köpenhamn och Hamburg att ta 2,5 timmar och kapaciteten kommer att öka från 10 tåg per dygn till
1571 100.

1572 I och med detta kommer en stor flaskhals i trafiken mellan Köpenhamn och Tyskland att försvinna.
1573 Danmark kopplas allt starkare till Tyskland och resten av Europa.

1574 Det här blir också en stor möjlighet för Malmöregionen som redan har en fast förbindelse till
1575 Köpenhamn iom Öresundsbron. Man diskuterar också att bygga en ny tunnel under Öresund mellan
1576 Malmö och Köpenhamn. Tanken med denna tunnel är att den ska ha en tunnelbana mellan de två
1577 städerna.

1578 Detta kommer att ge möjligheter och en helt ny dynamik för hela den sydsvenska regionen och
1579 framför allt för Malmö.

1580 Det är viktigt att denna infrastruktursatsning på bästa sätt kan nyttjas av Sverige. Vi måste säkerställa
1581 en snabbtågsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, antingen via öresundsbron eller som en del
1582 av den nya tunneln mellan Malmö och Köpenhamn. Infrastrukturen i de södra regionerna måste
1583 byggas ut där så behövs för att kunna mata denna nya infrastruktur.

1584 [Att-sats](#)

1585 [6.63.1](#) att man utreder och säkerställer en snabbtågsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn och
1586 vidare till Hamburg, antingen via Öresundsbron eller den nya tunneln mellan Malmö och
1587 Köpenhamn.

1588 [Yttrande Distrikt](#)

1589 Snabbtågsförbindelser mellan de största städerna riskerar att dränera övriga landet på
1590 investeringsmedel, å andra sidan är det viktigt att utnyttja möjligheterna till goda kommunikationer

1591 där möjligheterna bjuds. Avgörande är hur mycket av nyttan av investeringarna som sipprar upp i
1592 mellersta och norra Sverige. Att säkerställa byggandet av snabbtågsförbindelse skulle gå emot
1593 tidigare ställningstagande för motion 2022.

1594 Bifall men med tilläggsyrkande att detta ska finansieras utanför nationell plan.

1595 **Vi föreslår partistämman besluta** Att man utreder och säkerställer en snabbtågsförbindelse mellan
1596 Malmö och Köpenhamn och vidare till Hamburg, antingen via Öresundsbron eller den nya tunneln
1597 mellan Malmö och Köpenhamn. Med tilläggsyrkande att detta ska finansieras utanför nationell plan.

1598 [6.64 Ta bort förmånsbeskattningen för periodbiljetter i kollektivtrafiken](#)

1599 **Motionskrivare:** Henrik Juhlin

1600 HUDDINGE C-krets, STOCKHOLMS LÄN C-dist

1601 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1602 Michaela Haga, Stockholms län

1603 [Brödtext](#)

1604 Vi har ett lönsamt system med förmånsbilar samtidigt som vi har full förmånsbeskattning för
1605 kollektivtrafikbiljett. Det finns alltså inga incitament för arbetsgivare att uppmuntra sin anställda att
1606 byta från bil till kollektivtrafik. Det är dags att vi minskar regler som uppmuntrar till användande av
1607 bil och i stället flyttar fler till kollektivtrafiken.

1608 I dag kan arbetsgivare bara uppmuntra miljövänliga resor med bil genom att erbjuda de anställda
1609 miljöbil som löneförmån. Det är dags att modernisa förmånssystemet och ta bort
1610 förmånsbeskattningen för periodbiljetter i kollektivtrafiken. Det skulle ge företag och arbetstagare en
1611 tydligare och enklare förmån som är lättare att administrera. Om förmånsbeskattningen togs bort
1612 skulle det ge arbetstagarna större möjlighet att välja att åka med kollektivtrafik vilket gör att flera
1613 skulle bli motiverade att ställa bilen.

1614 Enligt beräkningar som gjorts av analysföretaget WSP skulle slopad förmånsbeskattning av
1615 periodbiljetter kunna öka resandet i kollektivtrafiken med 5,5 procent. Det skulle i sin tur minska
1616 utsläppen av koldioxid med hela 28 000 ton per år.

1617 Förutom att det är en reform för klimatet så är det också en jämställdhetsreform. 97% av alla
1618 förmånsbilar finns tätorterna, 8 av 10 av förmånsbilarna körs av män och det är framför allt
1619 höginkomsttagare som har möjlighet till denna skatteförmån. Vi har alltså ett system som
1620 subventionerar män i storstäder med höga löner. Plockar vi bort förmånsbeskattning för
1621 periodbiljetter i kollektivtrafiken så kommer det framför allt att komma till nytta för de som till större
1622 grad använder kollektivtrafiken vilket är de med lägre inkomster och kvinnor.

1623 [Att-sats](#)

1624 [6.64.1](#) att Centerpartiet verkar för att ta bort förmånsbeskattningen för periodbiljetter i
1625 kollektivtrafiken.

1626 [6.64.2](#) att Centerpartiet verkar för att de skatterättsliga subventionerna av förmåns- och tjänstebilar
1627 fasas ut.

~~1628~~ [Yttrande Distrikt](#)

1630

1631 [6.65 Ett rättvist och modernt reseavdrag](#)

1632 **Motionskrivare:** Henrik Juhlin

1633 HUDDINGE C-krets, STOCKHOLMS LÄN C-dist

1634 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1635 Michaela Haga, Stockholms län

1636 Magnus Persson, Stockholms län

1637 [Brödtext](#)

1638 Det är väldigt olyckligt att regeringen valde att inte gå vidare med ett nytt och modernt reseavdrag.

1639 Dagens system gynnar personer nära större tätorter och fusk är utbrett. Skatteverket visade under

1640 våren 2022 att 44% av kostnaderna för reseavdraget beror på fusk och fel, till en kostnad på ca 3

1641 miljarder kronor per år. Samtidigt har vi drivmedelskostnader som är väldigt höga för de på

1642 landsbygden och hög tillgängligt på kollektivtrafik för de i staden. Reseavdraget måste förändras.

1643 Vi är fullt medvetna om att Centerpartiet redan har politik för att förändra reseavdraget med fokus

1644 på de som bor på landsbygden för att man ska kunna bo och jobba i hela Sverige. Vilket är bra.

1645 Men texten som finns på hemsida om hur vi vill förändra reseavdraget skiljer sig drastiskt mot

1646 Centerpartiets budgetmotion 2023. Vi tycker vidare att det är viktigt att vi landar i en rättvis och

1647 kollektivtrafikgynnande modell. Modellen bör kombineras med om det finns en rimlighet att ta sig till

1648 jobbet med kollektivtrafik och att kollektivtrafiken är tidsmässigt konkurrenskraftig.

1649 I budgetmotionen för 2023 så finns det att läsa "Centerpartiet vill i stället göra en

1650 landsbygdsfokuserad förstärkning av reseavdraget, genom att exkludera kommunerna i och runt våra

1651 tre storstäder". Det är en väldigt olycklig skrivning och vi vill göra er medvetna om att även

1652 kommuner i till exempel Stockholm län också har glesbygd där kollektivtrafik saknas och där

1653 invånarna har många mil till jobb och tätort.

1654 I texten på hemsidan finns det i stället att läsa att avdraget ska vara regionalt differentierad. Då

1655 frågar vi oss, är det någon skillnad att åka 10 mil till jobbet i Skåne, i östra Småland, i Stockholm eller i

1656 Norrland om man bor på lands- eller glesbygden och det inte finns någon bra kollektivtrafik?

1657 Låt oss i stället samarbeta och förändra reseavdraget i grunden så att det gynnar alla människor som

1658 bor i gles- och landsbygdsområden, som saknar konkurrenskraftig kollektivtrafik oaktat i vilken

1659 landsända de personerna än bor. Det som måste förändras är att ta bort eller minska möjligheten till

1660 avdrag för bilresor för de personer som bor nära större tätorter och har bra kollektivtrafik, inte

1661 baserat på var i Sverige man bor.

1662 Vi föreslår alltså att skrivningar om regional differentiering ska tas bort och i stället ska det

1663 reseavdragssystem som Centerpartiet förordar fokusera på om kollektivtrafik finns eller inte och hur

1664 konkurrenskraftig den är.

1665 Vidare så behöver vi tydligt stå bakom förslaget om att arbetsgivare ska lämna uppgift om

1666 arbetsplatsernas adresser i arbetsgivardeklarationen, som ger Skatteverket möjlighet att kontrollera

1667 hur väl man har möjlighet att använda sig av kollektivtrafik eller inte.

1668 Till sist så står vi bakom skrivningarna på hemsida om att ett nytt reseavdrag ska vara

1669 färdmedelsneutral, avståndsbaserad och bidrar till att ställa om till fossilfria arbetsresor.

- 1670 [Att-sats](#)
- 1671 [6.65.1](#) att Centerpartiet inte längre vill se ett regionalt differentierat reseavdrag.
- 1672 [6.65.2](#) att undersöka möjligheterna kring att använda utbud till kollektivtrafik för arbetsresor som
1673 grund för differentiering.
- 1674 [6.65.3](#) att Centerpartiet verkar för att arbetsgivare ska lämna uppgift om arbetsplatsernas adresser i
1675 arbetsgivardeklarationen.

~~1676~~ [Yttrande Distrikt](#)

1678 [6.66 Motion om att skapa förutsättningar enskilda att personligen delta i 1679 klimatomställningen särskilt gällande val av personliga transporter](#)

1680 **Motionskrivare:** Pernilla Berlin

1681 SJÖBO KOM KRETS C-krets, SKÅNE C-dist

1682 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1683

1684 [Brödtext](#)

1685 Människor vill på individnivå såväl i städer som på landsbygd och glesbygd delta och bidra till ett
1686 bättre klimat genom att använda sina bilar mindre och resa med så liten klimatpåverkan som möjligt.
1687 Politikens uppgift är att skapa förutsättningar för detta. Av någon outgrundlig anledning klarar
1688 regioner inte av att skapa förutsättningar för detta genom att tillhandahålla ändamålsenlig, tillgänglig
1689 och kostnadseffektiv kollektivtrafik. Exempelvis Region Skåne har dragit ner på turer och hållplatser
1690 och höjt biljettpriserna. Detta är oförlåtligt. Klimatfrågan är angelägen och det inser alla. Det saknas
1691 ledarskap i Sverige i frågan och här måste Centerpartiet hålla i taktpinnen. Både högt och lågt. Privata
1692 transportbolag borde ha en marknad i detta dessutom (så länge de använder klimatsmarta
1693 drivmedel).

1694 [Att-sats](#)

1695 [6.66.1](#) att Centerpartiet verkar för att kollektivtrafik byggs ut offentligt eller privat, är miljö- och
1696 klimatsmart och tillgänglig på fler ställen med fler linjer till en kostnad rimlig för vanligt folk.

1697 [6.66.2](#) att Centerpartiet verkar för att det kollektiva resandet ökar med 100% och att det privata
1698 resandet med bil minskar med minst samma andel inom den rådande mandatperioden.

1699 [Yttrande Distrikt](#)

1700 Att resa kollektivt ska vara attraktivt. Många delar samverkar i att det blir så – priset, tryggheten och
1701 tillgången på kollektiva färdmedel. De senaste åren har kollektivtrafiken genomgått kriser som följd
1702 av minskade intäkter och resande under Coronapandemin och Rysslands krig mot Ukraina, vilket lett
1703 till stora kostnadsökningar även i kollektivtrafiken.

1704 Distriktsstyrelsen instämmer i att landsbygdstrafiken behöver förbättras och då inte bara genom
1705 efterfrågestyrd närtrafik, utan genom en attraktiv bastrafik i alla skånska kommuner. Det finns goda
1706 möjligheter att samordna dessa med övriga samhällsbetalda resor för att få ett bärkraftigare utbud.

1707 Att öka kollektivtrafikresandet med 100% under en mandatperiod bedömer inte Distriktsstyrelsen
1708 vara realistiskt, men vi delar uppfattning att Centerpartiet behöver arbeta offensivt med fokus på
1709 hela Skåne som oppositionsparti i Kollektivtrafiknämnden.

1710

1711 **Beslut:**

1712 att instämma i motionens intentioner

1713 [6.67 Satsningar på Norra Stambanan nödvändiga för att hela landet ska](#)
1714 [leva!](#)

1715 **Motionskrivare:** Effie Kourlos

1716 Östersunds C-krets, JÄMTLAND C-dist

1717 [Ange medmotionär/Motionärer](#)

1718

1719 [Brödtext](#)

1720 Bristerna i Jämtlands transportinfrastruktur är det enskilt största tillväxthindret för vår region. Trots
1721 att Jämtland är ett geografiskt stort län, landets tredje största, är de medel som tilldelas i paritet med
1722 landets minsta. Den negativa utvecklingen av tillgängligheten till och i vårt län drabbar såväl invånare
1723 som företagare och besökare och riskerar att bryta den positiva tillväxtkurva vår del av landet just nu
1724 har.

1725 Den viktigaste infrastrukturprioriteringen för länet är utvecklingen av Norra Stambanan för att
1726 möjliggöra restid på 4 timmar till Stockholm från Östersund och 5 timmar från Åre. Fokus på Norra
1727 Stambanan handlar om att tillgängliggöra Jämtland både vad gäller den viktiga besöksnäringen,
1728 utveckling och etablering av företag, för oss som lever verkar och bor här, för arbetspendlingen och
1729 våra fritidshusägare i fjällvärlden. Då skapar vi tillgänglighet och miljövänliga resealternativ för ett
1730 modernt och hållbart län.

1731 Satsningar på Norra Stambanan är också avgörande för att möjliggöra en överflyttning av gods- och
1732 persontrafik från väg till järnväg och för att möjliggöra för försvaret att snabbt nå de isfria hamnarna i
1733 Trondheim. Viktigt inte minst inför ett kommande NATO-medlemskap.

1734 Med besöksnäring, nyindustrialisering och livsstilsflyttare som motor lyfter är Norrlands inland inne i
1735 en positiv tillväxtspiral. Den spiralen hotar dock brytas av uteblivna satsningar på
1736 transportinfrastrukturen. Vårt län har idag sämre och färre flyg och tågförbindelser än för fem år
1737 sedan och den plan för nationell transportinfrastruktur som beslutades om förra sommaren gör inte
1738 mycket för att förbättra situationen. Nu krävs krafttag för att på riktigt möjliggöra för hela Sverige att
1739 leva och utvecklas!

1740 [Att-sats](#)

1741 [6.67.1](#) att Centerpartiet ska verka för att få till nationella satsningar på Norra Stambanan med målet
1742 att korta restiden till och från Stockholm.

1743 [Yttrande Distrikt](#)

1744 Distriktsstyrelsen instämmer i motionärens förslag och konstaterar att Jämtlands län enligt
1745 Tillväxtverket är det enda länet där bristande infrastruktur är ett tillväxthinder. Stockholms
1746 handelskammare konstaterar i en utredning att de nationella infrastruktursatsningarna under de
1747 senaste infrastrukturplanerna för Jämtlands län ligger väldigt lågt även om man bara räknar per
1748 invånare. Därmed så är en satsning definitivt rimlig.

1749 Distriktsstyrelsen bifaller och distriktsstämman beslutar att bifalla.

- 1750 [6.68 Postutdelning varje helgfri vardag](#)
- 1751 **Motionskrivare:** Henrik Arnesson
- 1752 Kungsbacka C-krets, HALLANDS C-distrikt
- 1753 [Ange medmotionär/Motionärer](#)
- 1754
- 1755 [Brödtext](#)
- 1756 Posten är en samhällsbärande instans med anor. Statliga Postverket
- 1757 grundades 1636 av Axel Oxenstierna. Det övergick 1994 till att bli ett
- 1758 bolag och det var då minskningen av bl.a postterminaler började.
- 1759 2009 gick man ihop med Post Danmark A/S. När jag var liten kunde
- 1760 vi göra många ärenden via lantbrevbäringen tex ta ut kontanter.
- 1761 Sverige befinner sig i en mycket känslig position och vi behöver se
- 1762 över vår resiliens - vår motståndskraft. Vi kan behöva ta ut kontanter,
- 1763 hantera fysiska brev om inte el till datorer finns och mail inte
- 1764 fungerar. Därför yrkar jag:
- 1765 [Att-sats](#)
- 1766 [6.68.1](#) att Postutdelning görs varje helgfri vardag i hela landet.
- 1767 [6.68.2](#) att det görs en översyn över vilka samordningsmöjligheter som finns inom postutdelningen
- 1768 [Yttrande Distrikt](#)
- 1769 Det finns ett antal statliga utredningar kring posthanteringen, senast av Kristina Jonäng. Det finns
- 1770 skäl för det eftersom postmängden rasat i antal brev och försändelser de senaste åren. Ser vi själva
- 1771 hur vi skickar brev är det just mail via nätet som ersatt traditionell posthantering. Det gör att de brev
- 1772 som ändå sänds är ganska dyra nu. Skulle vi återgå till postutdelning varje vardag skulle breven bli
- 1773 ännu dyrare. Det skulle med all säkerhet ge ännu mindre traditionell post och ännu fler går över till
- 1774 digital post.
- 1775 Utifrån detta uppmanar distriktsstämman partistämman att avslå motionen.
- 1776 [6.69 Utbyggnad av snabbtågförbindelser Stockholm - Malmö och](#)
- 1777 [Göteborg - Malmö](#)
- 1778 **Motionskrivare:** Ulf Olsson
- 1779 Hallstahammar C-krets, VÄSTMANLAND C-dist
- 1780 [Ange medmotionär/Motionärer](#)
- 1781 Madelene, Martin, Västmanland
- 1782 [Brödtext](#)
- 1783 Fehmarn Bält-tunneln är en förbindelse under Fehmarn Bält, mellan Rödby och Puttgarden, som
- 1784 Danmark och Tyskland, nu bygger och som planeras vara klar 2029. Det blir en sk sänktunnel som

1785 kommer att ha både motorväg och järnväg. I och med detta kommer en resa med snabbtåg mellan
1786 Köpenhamn och Hamburg att ta 2,5 timmar och kapaciteten kommer att öka från 10 tåg per dygn till
1787 100.

1788 I och med detta kommer en stor flaskhals i trafiken mellan Köpenhamn och Tyskland att försvinna.
1789 Danmark kopplas allt starkare till Tyskland och resten av Europa.

1790 Det här blir också en stor möjlighet för Malmöregionen som redan har en fast förbindelse till
1791 Köpenhamn iom Öresundsbron. Man diskuterar också att bygga en ny tunnel under Öresund mellan
1792 Malmö och Köpenhamn. Tanken med denna tunnel är att den ska ha en tunnelbana mellan de två
1793 städerna.

1794 Detta kommer att ge möjligheter och en helt ny dynamik för hela den sydsvenska regionen och
1795 framför allt för Malmö.

1796 Det är viktigt att denna infrastruktursatsning på bästa sätt kan nyttjas av Sverige. Vi måste säkerställa
1797 en snabbtågsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, antingen via öresundsbron eller som en del
1798 av den nya tunneln mellan Malmö och Köpenhamn. Infrastrukturen i de södra regionerna måste
1799 byggas ut där så behövs för att kunna mata denna nya infrastruktur.

1800 Genom att bygga en snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Malmö respektive Göteborg och
1801 Malmö kan alla tre storstadsregionerna dra nytta av den nya länken till Tyskland och Kontinenten.
1802 Snabbtåg kommer att möjliggöra resor från Stockholm till Hamburg på ett antal timmar och skulle
1803 öka dynamiken på olika sätt för hela Sverige även de delar som inte har en direkt anslutning

1804 [Att-sats](#)

1805 [6.69.1](#) att man utreder och säkerställer byggandet av snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och
1806 Malmö respektive Göteborg och Malmö.

1807 [Yttrande Distrikt](#)

1808 Snabbtågsförbindelser mellan de största städerna riskerar att dränera övriga landet på
1809 investeringsmedel, å andra sidan är det viktigt att utnyttja möjligheterna till goda kommunikationer
1810 där möjligheterna bjuds. Avgörande är hur mycket av nyttan av investeringarna som sipprar upp i
1811 mellersta och norra Sverige. Att säkerställa byggandet av snabbtågsförbindelse skulle gå emot
1812 tidigare ställningstagande för motion 2022.

1813 Bifall men med tilläggsyrkande att detta ska finansieras utanför nationell plan.

1814 Christer Gustafsson yrkar tillägg med en redaktionell ändring till Snabba tåg istället för snabbtåg.
1815 Alltså inte höghastighetståg. Tåg som kan gå snabbt på traditionell räls.

1816 Komplettering av Ulf Olsson Motionären: Tidigare har utredningar av utbyggnad av en riktig
1817 snabbtågsinfrastruktur har fokuserat på att knyta ihop landets tre största städer Stockholm med
1818 Göteborg och Stockholm med Malmö och haft ett rent fokus på kommunikation mellan Sveriges
1819 största städer.

1820 Med den nya tunnelförbindelsen under Fehmarn Bält sätts en inrikes snabbtågsförbindelse i ett helt
1821 nytt sammanhang. Nu handlar det om hur vi kan förbinda Sveriges största städer med Köpenhamn,
1822 Hamburg och hela kontinenten. Detta kommer att ge en helt ny dynamik för arbetsmarknaden för
1823 hela området med positiv påverkan för hela landet.

1824 En snabbtågsförbindelse till Göteborg skulle även vara en möjliggörare för en snabbtågsförbindelse
1825 mellan Oslo och Göteborg som då också ger Norge tillträde till regionen och dess

1826 järnvägsinfrastruktur. En utbyggnad av snabbtåg mellan Göteborg och Oslo kommer att utveckla hela
1827 Västkustområdet norr om Göteborg och även det lite bortglömda Dalsland.

1828

1829 **Distriktsstämman föreslår partistämman besluta** Att man utreder och säkerställer byggandet av
1830 snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Malmö respektive Göteborg och Malmö. Med
1831 redaktionell ändring till Snabba tåg samt med tilläggsyrkande att detta ska finansieras utanför
1832 nationell plan.