

## Kommitté 13 – Infrastruktur, transport och bränsle

### Innehåll

Kommitté 13 – Infrastruktur, transporter och bränsle.....	2
Sverigeförhandlingen – motion 13.1 .....	2
Satsningar på särskilda väg- och bansträckor – motion 13.2, 13.3, 13.4, 13.5, 13.6, 13.7, 13.8, 13.9, 13.10 och 13.11 .....	3
Luftfartsfrågor – motion 13.12, 13.13, 13.14, 13.15 och 13.16.....	7
Åkerinäringen – motion 13.17, 13.18 och 13.19.....	10
Trafikverket, trafiksäkerhet och statliga medel till infrastruktur – motion 13.20, 13.21, 13.22, 13.23 och 13.24 .....	12
Störsändare – motion 13.25.....	14
Samhällsekonomiska analyser för infrastrukturinvesteringar – motion 13.26.....	15
Problem med långa adresser – motion 13.27 .....	16
Infrastruktur och nationella risker – motion 13.28.....	17
Vägar och enskilda vägar – motion 13.29, 13.30, 13.31 och 13.32.....	18
Autonoma fordon, spårbilar och teknikutveckling – motion 13.33, 13.34, 13.35, 13.36, 13.37 och 13.38 .....	20
Pendeltågsstationer – motion 13.39 och 8.21.....	22
Cykling – motion 13.40, 13.41, 13.42, 13.43, 13.44 och 13.45.....	23
Denaturering, pumplagen och konvertering – motion 13.46 .....	25
Drivmedel och skatter – motion 13.47, 13.48 och 13.49 .....	28
Mobiltelefoni och bredband – motion 13.50, 13.51 och 13.52 .....	29
Skrotningspremie gamla bilar – motion 13.53 .....	32
Fossiloberoende fordonsflotta, laddinfrastruktur, elvägar och elfordon – motion 13.54, 13.55, 13.56, 13.57, 13.58, 13.59, 13.60, 13.61, 13.62, 13.63 och 13.64 .....	33
Ursprungsmärkning av drivmedel motion 13.66.....	37
Övergivna bilar – motion 13.67 .....	37
Slussarna i Trollhättan – motion 13.68 .....	38

## **Kommitté 13 – Infrastruktur, transporter och bränsle**

### **Sverigeförhandlingen – motion 13.1**

*Motionären föreslår att:*

13.1.1 Centerpartiet verkar för att regeringen ger förnyat uppdrag till Sverigeförhandlingen för att förbättra transportsystem, infrastruktur och främja bostadsbyggande i Storstadsregionerna och nationellt.

13.1.2 Centerpartiet verkar för att ge ett tydligare hållbarhetsuppdrag inom ramen för Sverigeförhandlingens arbete, dvs. knyta ihop regionala kärnor i en region, bidra till ett mer hållbart resande och minska klimatutsläppen samt minska biltrafikandelen.

*Partistyrelsens yttrande:*

Centerpartiet var med om att sjösätta Sverigeförhandlingen med det tydliga uppdraget att möjliggöra ett snabbt genomförande av projektet med höghastighetsbanor i Sverige och att ta fram förslag till principer för finansiering, en utbyggnadsstrategi samt hitta lösningar för spår och stationer där tågen ska in i städerna. En annan viktig del i förhandlingsuppdraget var att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Stockholm, Göteborg och Malmö. Sverigeförhandlingen har också i uppdrag att titta på en möjlig utbyggnad av järnvägen i norr och ingå överenskommelser för att främja cykling.

I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår således de krav som motionären ställer; ett förbättrat transportsystem, ett hållbart resande och främjande av bostadsbyggande i storstadsregionerna.

Sverigeförhandlingens uppdrag avslutas i december 2017 när förhandlarna presenterar sin slutrapport för projektet. Centerpartiet vill inte förekomma det pågående uppdraget utan anser att det är viktigt att ta del av slutrapporten och analysera det arbete som gjorts och därefter ta ställning till eventuella behov av ett förlängt uppdrag.

Partistämman beslutade att anse följande motion besvarad:

13.1.1

Partistämman beslutade att avslå följande motion:

13.1.2

## **Satsningar på särskilda väg- och bansträckor – motion 13.2, 13.3, 13.4, 13.5, 13.6, 13.7, 13.8, 13.9, 13.10 och 13.11**

*Motionären föreslår att:*

13.2.1 Centerpartiet motsätter sig planerna för och byggnationen av en Östlig förbindelse.

13.2.2 Centerpartiet förespråkar att fyrstegsprincipen inom transportplanering alltid ska gälla vid infrastrukturprojekt (Steg 1 Tänk om, Steg 2 Optimera, Steg 3 Bygg om, Steg 4 Bygg nytt).

13.2.3 Centerpartiet arbetar i berörda kommuner för att inrätta ett samarbete mellan Värmdö, Nacka, Stockholms stad, Stockholms läns landsting och Trafikverket för att underlätta framkomligheten i ostsektorn genom moderna och innovativa trafiklösningar.

13.2.4 Motionsförslagen ska utgöra Centerpartiets hållning specifikt i frågan om Östlig förbindelse och allmänt gällande transportfrågor.

13.3 Centerpartiet arbetar för att få utökad medel till elektrifiering och reinvesteringar för ökad kapacitet, säkerhet och underhåll till befintliga järnvägar som tvärbanan och Inlandsbanan.

13.4 En ny riksväg skapas mellan Trosa och Nynäshamn.

13.5.1 Centerpartiet verkar för att skyndsamt få till stånd beslut om att fyrspar hela vägen mellan Uppsala och Stockholm.

13.5.2 Centerpartiet verkar för att utreda ifall alternativa finansieringsformer kan påskynda ny järnvägsinfrastruktur mellan Uppsala och Stockholm.

13.6.1 Centerpartiet verkar för att skyndsamt få till stånd beslut om att bygga Nobelbanan mellan Kristinehamn och Örebro och en ny bana mellan Arvika och Lilleström i samråd med norska staten, eller en andra spårsatsningar med motsvarande kapacitet.

13.6.2 Centerpartiet verkar för att utreda ifall alternativa finansieringsformer kan påskynda ny järnvägsinfrastruktur mellan Oslo och Stockholm.

13.7.1 Centerpartiet landstingsgrupp arbetar för att en ny järnvägssträcka som försörjer hela Södertörn finns med som en självklar del av RUFSS:en.

13.7.2 Centerpartiet arbetar aktivt för att bra och klimatsmarta förbindelser bli verklighet på Södertörn.

13.8 Centerpartiet på riksnivå skall arbeta för att järnvägskopplingen Göteborg-Oslo skyndsamt tas in i Sveriges nationella infrastrukturplan.

13.9.1 Centerpartiet verkar för en fullt utbyggd Ostkustbana med dubbelspar hela vägen mellan Gävle och Härnösand.

13.9.2 Centerpartiet verkar för att detta Dubbelspar på Ostkustbanan tidigareläggs och skrivs in i infrastrukturplanen.

13.10 Börja med en sådan förbindelse Ystad, Tomelilla, Sankt Olof, Brösarp, Degeberga, Åhus, Kristianstad med tanken på en fortsättning Sölvesborg, Karshamn, Karlskrona, Kalmar, o.s.v. bör vara ett projekt i tiden med en nystart för landsbygden och ett starkt miljötankande.

13.11 Stämman ställer sig bakom det som anförs i motionen om kommunal medfinansiering av statens infrastruktur.

*Partistyrelsens yttrande:*

För att upprätthålla godstrafikens funktion såväl som fungerande privatesor behöver vi ett robust infrastruktursystem som ser till hela resan, där olika transportslag kompletterar varandra. För att stärka funktionaliteten i systemet har Centerpartiet varit med om att kraftigt ökat anslagen för satsningar på drift och underhåll. Vi behöver ta hand om den värdefulla infrastruktur vi har innan vi bygger nytt. Idag är underhållet eftersatt i den nationella infrastrukturen, inte minst på järnvägen. De senaste åren, sedan alliansregeringen tillträdde 2006, har stora satsningar gjorts. Men det återstår många år av underhållsprioritering för att järnvägen och transportsystemet i sin helhet ska kunna bli så säkert och tillförlitligt så att människor och företag väljer det mest klimatsmarta när resenärer och gods ska transporteras.

Centerpartiet har även föreslaget en särskild regional satsning som ska förbättra situation för betydelsefulla lågtrafikerade banor runt om i hela landet. För att bidra till att höja de regionala tågbanornas standard öronmärker vi en halv miljard kronor av järnvägsunderhållet för att rusta upp lokala banor på den svenska landsbygden. Det är tågbanor med viktig pendlings- och godstransportfunktion, vilket även innebär stor betydelse för jobb och tillväxt.

Generellt sett tar Centerpartiet inte enskild ställning i specifika infrastrukturobjekt. Det finns många satsningar som är viktiga för att stärka infrastruktursystemet i landet. Flertalet motioner som inkommit behandlar just specifika bansträckningar som är viktiga för en viss region. Centerpartiets generella ingång är att det är viktigt att pengar för infrastruktur satsas i hela landet och inte koncentreras till storstadsregionerna och att vi kan använda alternativa finansieringsmetoder till statsbudgeten för att få till stånd fler investeringar. Utan att ta konkret ställning till vart och ett av de projekt som nämns i inkomna motioner är Centerpartiet i grunden positiva till satsningar som gagnar hela Sveriges infrastruktursystem.

För de regionala projekt som nämns i motionen är det viktigt att arbeta vidare i den regionala kontexten för att argumentera för de investeringar som är önskvärda för regionen för att dessa ska kunna lyftas i arbetet med den nationella infrastrukturplanen. Regeringen presenterar den nationella infrastrukturplaneringen under våren 2018.

Det finns dock vissa undantag där partiet pekat ut vissa järnvägsstråk som bör prioriteras. Järnvägsstråk som Inlandsbanan fyller en viktig roll för landets näringar. Centerpartiet driver redan idag frågan om Inlandsbanan som ett tredje spår för att avlasta övriga järnvägsnätet. Inlandsbanan ett utmärkt projekt som lämpar sig väl för investeringar och fortsatt utveckling via offentlig privat samverkan (OPS). Genom att utveckla inlandsbanan minskar sårbarheten för hela landets godstransporter och möjligheten att flytta gods från väg till järnväg ökar. En utvecklad Inlandsbana skulle ge företagare i inlandet bättre förutsättningar att konkurrera inom Sverige såväl som på en exportmarknad. I takt med ett ökat behov av godstransporter,

inte minst de stora biomassatillgångarna norr, kan inlandsbanan fylla en viktig roll som komplement till den Bottniska kustkorridoren och stambanegodsstråket.

I den nationella infrastrukturplanen för perioden 2014–2025 ingår bland annat satsningar på Ostkustbanan som knyter ihop tidigare satsningar på Botniabanan och Ådalsbanan samt satsningar på inlandsbanan. Centerpartiet anser att dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan är en viktig prioritering som påverkar trafikflödet genom hela landet. Det är också en viktig förutsättning för att en eventuell Norrbotniabana ska fungera så optimalt som möjligt.

Godstransporter och turism- respektive affärsresor som sker över nationsgränsen är avgörande för Sveriges tillväxt. Kommunikationer kräver både lokalt och ett globalt fokus för att de ska fungera och vara hållbara. I en alltmer globaliserad värld är det idag centralt, för såväl tillväxt som miljö, att internationella stråk möjliggörs.

Motion 13.7 behandlar regionala infrastrukturobjekt som riktar sig till Centerpartiets landstingsgrupp. Det är således ingenting för Centerpartiet att ta ställning till på riksnivå.

#### *Alternativa finansieringsmetoder*

I dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur över statsbudgeten. Det har genom åren skapats en ”infrastrukturskuld” på omkring 300 miljarder, eftersom statens reformutrymme har en ekonomisk begränsning. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur samt beta av den upparbetade infrastrukturens skuld är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. Både svenska och utländska investerare, bland annat pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. I många med Sverige jämförbara länder finansieras sedan länge viktiga samhällsliga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). Staten kan då identifiera projekt som lämpar sig för en OPS-lösning. Det kan röra sig om en järnväg, en utbyggd hamn eller en motorvägssträcka. OPS-finansiering öppnar för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller möjligen aldrig bli av. Nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, leder till att investeringar genomförs samtidigt som kostnaden för stadskassan minskar. I praktiken kan man göra mer på kortare tid utan att statens finanser äventyras. Centerpartiet ser hela landet och vill att det ska finnas bättre möjligheter för investerare att aktivt bidra inom exempelvis större nationella projekt. På så vis kan en större del av statens pengar användas till investeringar som är viktiga lokalt eller regionalt. Med större resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktursatsningar. Centerpartiet vill därför att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera ett antal lämpliga större objekt väl lämpade för att drivas som så kallade OPS-projekt. När OPS används är det viktigt att ställa rätt krav på entreprenören så att sådana projekt verkligen minskar kostnaderna, stärker effektiviteten och ökar tillgången på kapital. Det krävs också enklare och tydligare lagar och regler för att skapa möjligheter att samfinansiera utbyggd kollektivtrafik med privata aktörer.

#### *En östlig vägförbindelse*

En östlig förbindelse har sedan trafiköverenskommelsen 1990 varit den östliga delen av den planerade trafikledningen runt Stockholms innerstad. I alliansregeringens beslut om nationell plan för transportsystemet 2014–2025 har två miljarder kronor avsatts för fortsatt utredning av förbindelsen.

Viktiga ståndpunkter för Centerpartiet i regeringsställning var att nationalstadsparkens värden och projektens eventuella negativa konsekvenser för naturmiljön ska särskilt beaktas samt att en eventuell östlig förbindelse inte ska göra intrång i nationalstadsparken.

Viktiga förutsättningar för Centerpartiets infrastrukturpolitik är att investeringar ska göras i hela landet och att prioriterade åtgärder ska syfta till att minska klimat- och miljöpåverkan från trafiken. Att resa med bil är i sig inget vi motsätter oss men vi är måna om att ställa om fordonsflottan till att bli mer klimateffektiv. Ökad bilism medför dock andra faktorer som inte kan tillgodoses genom en ökad introduktion av bränslesnåla och tysta bilar. Trängsel är en sådan faktor. Det är också ett känt faktum som motionären tar upp att ökade investeringar i vägar tenderar att bidra till ökad trafik, och därmed ökad trängselproblematik förutsatt att kollektivtrafiken inte prioriteras främst.

En grundförutsättning vid projektering av nya vägar är att dessa anpassas till en ökad andel kollektivtrafik och cykling. Nya vägar bör också användas för att pröva ny teknik, till exempel elektrifiering av vägen. Det är också viktigt att investeringar i vägar i storstadsregioner inte tränger undan andra viktiga infrastruktursatsningar i andra delar av landet.

En östlig vägförbindelse tar tid att genomföra och löser inte de problem som idag är akuta i den delen av Stockholm. Det är därför viktigt att redan nu optimera trafiken och prioritera framkomlighet för kollektivtrafik. Det bör ske i ett samarbete mellan Värmdö, Nacka, Stockholms stad, Stockholms läns landsting och Trafikverket precis som motionären framför.

#### *Fyrstegsprincipen*

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och ska prioriteras enligt fyrstegsmodellen där till exempel trimning av en redan befintlig transportanläggning föregår en nyinvestering. Centerpartiet anser att fyrstegsprincipen är oerhört central vid investeringar i infrastruktur. I sammansatta sammanhang där primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändigt för undvikande av en suboptimerad lösning. För att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Vi anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

Partistämman beslutade att Centerpartiet verkar för:

Kapacitetshöjande åtgärder längs hela Ostkustbanan.

Att Centerpartiet och riksdagsgruppen får i uppdrag att i dialog med berörda regioner utveckla förslag kring hur gränsöverskridande järnvägsstråk, Stockholm-Oslo, Göteborg-Oslo, kan stärkas och finansieras.

Partistämman beslutade att anse följande motioner besvarade:

13.2.2

13.2.3

13.3

13.5

13.6

13.8

13.9

13.10

13.11

Partistämman beslutade att avslå följande motioner:

13.2.1

13.2.4

13.4

13.7

## **Luftfartsfrågor – motion 13.12, 13.13, 13.14, 13.15 och 13.16**

*Motionären föreslår att:*

13.12.1, 13.13.1 Centerpartiet verkar för att skyndsamt få till stånd ett regeringsbeslut som möjliggör en fjärde rullbana på Arlanda med tillhörande flygplatsinfrastruktur.

13.12.2, 13.13.2, 13.14.2 Centerpartiet verkar för att utreda behovet av samt finansiering av infrastrukturåtgärder för att långsiktigt säkra flöden av persontrafik och gods till och från Arlanda.

13.12.3 Centerpartiet verkar för att Bromma flygplats avvecklas och trafiken flyttas till Arlanda när nuvarande avtal löper ut 2038.

13.12.4 Centerpartiet verkar för att Sverige internationellt driver på för en klimat- och miljöanpassning av flyget, samt söker strategier för att stödja utvecklingen av ett klimatvänligare flyg i Sverige.

13.14.1 Centerpartiet verkar för att skyndsamt få till stånd ett regeringsbeslut som möjliggör en fjärde rullbana på Arlanda med tillhörande flygplatsinfrastruktur.

13.14.3 Centerpartiet verkar för att flygtrafiken på Bromma flyttas till Arlanda när kapaciteten kan garanteras, tidigast när nuvarande avtal för Bromma löper ut år 2038.

13.14.4 Centerpartiet verkar för att Sverige internationellt driver på för en klimat- och miljöanpassning av flyget, samt söker strategier för att stödja utvecklingen av ett klimatvänligare flyg i Sverige.

13.15.1 Centerpartiet verkar för att arbetet med en fjärde rullbana på Arlanda flygplats påbörjas omgående.

13.15.2 Centerpartiet verkar för att Arlanda flygplats på sikt byggs ut mer än nuvarande planer för att säkerställa flygets viktiga del i att hålla ihop Sverige.

13.15.3 Centerpartiet verkar för att Bromma flygplats tidigast stängs ner när nuvarande avtal löper ut 2038 under förutsättning att kapaciteten på Arlanda räcker för att ta över flygtrafiken från Bromma flygplats.

13.15.4 Centerpartiet verkar för att det på nationell nivå snarast tas fram tydliga mål, tydliga riktlinjer och tydliga styrmedel för hur biodrivmedel inom flyget ska stärkas, exempelvis genom att införa kvotplikter och differentierade start- respektive landningsavgifter.

13.16.1 Centerpartiet verkar för att ändra Swedavias uppdrag i syfte att de ska ta ett större nationellt ansvar för fler flygplatser.

13.16.2 Centerpartiet verkar för att ändra Swedavias uppdrag i syfte att säkerställa nationell flyginfrastruktur på landsbygden.

#### *Partistyrelsens yttrande:*

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur som knyter samman landet. Sveriges fem transportslag behöver komplettera och stötta varandra med konceptet "hela resan" i fokus. Vi behöver vägar, järnvägar, sjöfart, luftfart och en fungerande digital infrastruktur.

I ett avlångt land som Sverige kommer flyget under en lång tid framåt vara överlägset på långa sträckor när tiden är knapp. Luftfarten är en absolut förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv, för att människor enkelt ska resa till och från arbetsmarknader bortom den egna bostadsorten och för den växande besöksnäringen. Flyget möjliggör boende i landets mer glesbefolkade delar – samtidigt som arbetspendling till storstadsregioner möjliggörs.

Precis som motionärerna skriver är Arlanda den absolut viktigaste flygplatsen för den större delen av Sverige. Prognoser visar att den internationella trafiken kommer öka kraftigt i betydelse framöver och för att Arlanda ska kunna hantera kommande stora ökning av antalet resenärer och även konkurrera med internationella flygplatser krävs ökade investeringar i flygplatsen. De investeringar som nämnts för att teoretiskt klara att överta trafiken från Bromma flygplats är att bygga en fjärde rullbana. Dessutom krävs utbyggnader av uppställningsplatser, terminaler, servicefunktioner med mera. Därutöver kommer det att



behövas investeringar i markanslutningar till och från flygplatsen. Detta är investeringar som bör göras oavsett framtiden för Bromma flygplats.

Centerpartiet är fortsatt övertygade om att den kapacitet Bromma flygplats utgör även efter 2038 har en viktig roll att spela i Stockholmsregionen men framförallt för att fortsätta tillgodose en flygtrafik i hela landet.

Idag saknas inte infrastruktur för resor till och från Arlanda. Utmaningen är att få fler kollektivtrafikoperatörer som nyttjar och trafikerar befintlig transportinfrastruktur.

Vi behöver styrmedel som gör flyget mer miljövänligt. Flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och flygplanen blir allt mer energieffektiva. Centerpartiet anser dock att flyget ska bära sina miljökostnader och stimuleras till energieffektivisering och en övergång till förnybara bränslen. Därför föreslår vi en obligatorisk inblandning av förnybart flygbränsle. Kravet innebär att alla flygplan som tankas i Sverige och lyfter från Sverige kommer att flyga på en viss andel förnybart flygbränsle. Ett mer utvecklat resonemang om styrmedel för flyget ges i stämmoprogrammet Grön tillväxt och miljöansvar.

Som nämnts ovan spelar de regionala flygplatserna en viktig roll för möjligheten att resa i Sverige. De flygplatser som inte drivs av statligt ägda Swedavia drivs istället ofta av berörda kommuner, regioner eller i ett fall privatägt, och den ekonomiska situationen för många regionala flygplatser är ansträngd. Sedan en tid tillbaka har möjligheten att ge statliga bidrag till kommunala flygplatser begränsats. EU menar att det strider mot konkurrenslagstiftningen. Endast i undantagsfall är denna typ av bidragsgivning tillåten. Ett sätt att förbättra situationen för de regionala flygplatserna är att införa någon form av vinstdelningssystem och därmed ge Swedavia ett ökat ansvar för att täcka kostnader som uppkommer till exempel för säkerhetshöjande åtgärder på de regionala flygplatserna från Swedavia.

Partistämman beslutade att Centerpartiet verkar för:

En god, hållbar och konkurrenskraftig luftfart i hela landet som möjliggör att en god mobilitet säkerställs.

Partistämman beslutade att bifalla följande motion:

13.16.1 Att Centerpartiet verkar för att ändra Swedavias uppdrag i syfte att de ska ta ett större nationellt ansvar för fler flygplatser.

Partistämman beslutade att anse följande motioner besvarade:

13.12.1

13.12.2

13.12.4

13.13

13.14.1

13.14.2

13.14.4

13.15.1

13.15.2

13.15.4

13.16.2

Partistämman beslutade att avslå följande motioner:

13.12.3

13.14.3

13.15.3

### **Åkerinäringen – motion 13.17, 13.18 och 13.19**

*Motionären föreslår att:*

13.17 Centerpartiet ska ta fram förslag senast maj 2018 för schyssta villkor på lika basis för svensk transport och åkerinäring.

13.18.1 Centerpartiet arbetar för att en generell eftergift införs, förslagsvis enligt den danska modellen.

13.18.2 Centerpartiet arbetar för sänkta böter eller sanktionsavgifter när det gäller mindre förseelser som inte ger transportföretaget någon konkurrensfördel, påverkar trafiksäkerheten för medtrafikanter eller resenärerna.

13.19.1 Centerpartiet arbetar för en lagstiftning om krav på vinterdäck med minsta tillåtna mönsterdjup på 8 mm på drivande axel/axlar samt framaxeln på tunga fordon.

13.19.2 Centerpartiet arbetar för en lagstiftning om krav på 2 piggkedjor i reserv på tunga fordon med enkel drivaxel.

13.19.3 Lagarna ska gälla under perioden 1 november- 31 mars.

*Partistyrelsens yttrande:*

Konkurrenssituationen i transportnäringen är stenhård. Åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal och är av både utländskt och svenskt ursprung.

Överträdelserna rör sig till exempel om brist på yrkestrafiktillstånd, överträdelser mot cabotageförordningen och utebliven betalning av lagstadgade avgifter och skatter. Andra delar är bland andra brott mot kör- och vilotider, smuggling, människohandel och stölder (främst diesel). Centerpartiet anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på våra vägar. Vi har därför varit med och skärpt lagstiftningen på området. Det kan dock finnas anledning att gå vidare med ytterligare förslag för att minska fusket, ett exempel kan vara att införa krav på GPS-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregelverket. På så sätt kan efterlevnaden cabotage-reglerna lättare följas upp. Ett annat förslag kan vara att höja det maximala bötesbeloppet som idag är 200 000 kronor för åkerier som gör överträdelser mot lagen, till exempel avseende kör- och vilotider.

Centerpartiet ställer sig positiv till den ”danska modellen” med en av Transportstyrelsen mer generös tolkning på smärre tidsöverträdelser, givet att de inte sätts i systematik och missbrukas.

Transportsektorn är ett område som lockar till sig organiserad brottslighet. Fusk med körtider gör att trafiksäkerheten och konkurrensen hotas och att de anställdas villkor försämras. Konsekvenserna av missbruk av bestämmelserna kring cabotage är stora – både ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Centerpartiet vill därför även se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka den brottslighet som sker inom transportsektorn.

Centerpartiet ser mycket allvarligt på de uppgifter som kommit fram om Transportstyrelsens hantering av känsliga IT-uppgifter. Det finns risk för att uppgifter med koppling till transportbranschen läckt vilket ökar risken för lagbrott genom exempelvis användning och handel av förfälskade föraridentitetshandlingar och fordonshandlingar. Det är därför oerhört viktigt med en noggrann granskning av vilka konsekvenser Transportstyrelsens agerande kan få, samt att åtgärder tas för att säkra upp IT-hantering.

Motion 13.19 tar upp detaljerade aspekter på vad som är en oerhört viktig fråga, nämligen trafiksäkerhet. Det finns relevans för motionärens oro som vi delar. Vi är dock tveksamma till att ta ställning på den detaljgrad motionären framför utan hänvisar till kompetensen hos ansvariga myndigheter och fordons- och däcktillverkare. Det är dock viktigt att påpeka att det måste finnas en fungerande tillsyn av att befintligt regelverk efterlevs för att höja säkerheten på våra vägar. Oseriösa åkerier som bryter mot regelverket måste straffas för sådana överträdelser.

Partistämman beslutade att Centerpartiet verkar för: Schyssta villkor för svensk transport och åkerinäring.
--

Partistämman beslutade att anse följande motioner besvarade:

13.18

13.19

Partistämman beslutade att avslå följande motion:

13.17

### **Trafikverket, trafiksäkerhet och statliga medel till infrastruktur – motion 13.20, 13.21, 13.22, 13.23 och 13.24**

*Motionären föreslår att:*

13.20.1 Centerpartiet ska verka för att större städer tar fram en åtgärdsplan för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

13.20.2 Centerpartiet ska verka för att uppföra säkerhetspollare i innerstäder som gågator.

13.20.3 Centerpartiet ska verka för att i innerstäder eller miljözoner endast tillåta lastbilar som med hjälp av modern elektronik kan göras obrukbara för obehöriga förare.

13.21 Användningen av vägsalt regleras och görs tillståndspliktig.

13.22.1 Centerpartiet verkar för att Trafikverket, Stockholms läns landsting och länets kommuner bildar en gemensam trafikstyrningsorganisation (exempelvis genom att använda sig av det existerande Trafikanalys) där trafikplanering, drift och styrmedel samordnas.

13.22.2 Denna gemensamma trafikstyrningsorganisation får i uppdrag att utveckla en digital transportplattform som samlar realtidsinformation från resenärer som reser med samtliga transportslag.

13.23 Centerpartiet verkar för att förtydliga Trafikverkets hållbarhetsuppdrag så att myndigheten kan arbeta med påverkansinsatser enligt Steg 1 och optimeringsåtgärder enligt Steg 2.

13.24 Principerna för fördelning av statliga medel till Länstransportplanerna görs om så att de mer tar hänsyn till transportbehov när det gäller godsmängd och väglängd.

*Partistyrelsen yttrande:*

Med hjälp av salt kan vägarna vara fria från snö och is även när det är minusgrader. Saltning av vägarna är en viktig åtgärd för att öka säkerheten på vägarna vid vinterväglag. I samband med vägsaltningen uppkommer ett antal effekter som vissa trafikanter anser som problematiska, till exempel moddbildning, korrosion rent allmänt på fordon men även miljöpåverkan på vattendrag och grundvatten vid avrinning. Enligt Trafikverket påverkar

saltningen naturen i mycket begränsad omfattning. Jämfört med andra miljöproblem som vägtrafiken förorsakar, är saltets verkningar på vatten, växter och djur mycket små. Sand som alternativ är värre för miljön och är dessutom en begränsad naturresurs.

Trafikverket arbetar aktivt för att minska och optimera användningen av vägsalt. Precis som motionären tar upp kan grundvattnets kvalitet påverkas om de geologiska och hydrologiska förutsättningarna runt vägbanan är ogynnsamma. Med anledning av vägsaltets vattenpåverkan har Trafikverket därför tillsammans med Sveriges geologiska undersökningar (SGU) startat ett samarbete där de följer upp hur vägarna påverkar vattentäkter. På vissa utsatta platser byggs därför fysiska skydd för att skydda grundvatten, både från salt och andra föroreningar från vägen. Trafikverket menar dock att långtidseffekterna av vägsaltets inverkan på vattentäkter är relativt okända och därför pågår forskning om detta. Det är viktigt att detta arbete fortsätter men att reglera vägsaltsanvändningen och göra den tillståndspliktig skulle utan tvekan kunna riskera att säkerheten på vägarna blir sämre.

Åtgärder för att öka säkerheten för invånare som rör sig i trafiktäta miljöer är oerhört viktigt, inte minst har frågan tydligt aktualiserats i samband med terrordådet i Stockholm den 7 april 2017. Detta är en fråga där beslutsfattande och planering ligger i det kommunala ansvaret, därför uppmanar Centerpartiet kommuner att se över säkerhetsaspekter i trafiktäta miljöer. Motion 13.20 vill att städer tar fram åtgärdsplaner för att öka trafiksäkerheten och även uppför säkerhetspollare i innerstäder och på gågator. Vad gäller dessa frågor sker beslutsfattandet på en kommunal nivå, där man bäst avgör frågan utifrån lokala omständigheter.

Frågan om att via modern teknik göra lastbilar obrukbara för obehöriga förare har debatterats efter terrordådet i Stockholm. Än så länge är tekniken i sin linda, och Centerpartiet anser inte att det är en framkomlig väg att i nuläget förbjuda lastbilar som inte har den installerade tekniken. Även om intentionen är god skulle det kraftigt försvåra godstransporter och varuleveranser i stadsmiljöer. Ny teknik kan användas för att verka i motionens riktning. Geofencing är en teknisk lösning som kan möjliggöra att endast tillåtna fordon kan köra inom ett geografiskt område. Scania, Volvokoncernen, Volvo Cars, Stockholm stad, Göteborgs stad och Trafikverket arbetar gemensamt för att möjliggöra användning av denna teknik och ett första steg är demonstrationer av geofencing redan under 2018.

Centerpartiet ökade anslagen kraftigt till drift och underhåll på landets vägar och järnvägar i regeringsställning. Det har bidragit till att anslaget som fördelas via länstransportplanerna ökade samt att de regionala självstyrelseorganen, regionförbund etcetera, gavs ett mycket större inflytande över hela processen. Det finns dock ett fortsatt stort behov att åtgärda den ”infrastrukturskuld” som byggts upp av att anslagen över långa perioder inte varit tillräckliga. Centerpartiet kommer fortsatt verka för att stärka satsningarna på drift och underhåll i hela landet – våra förslag om ett förstärkt riktat anslag till regionala järnvägar är ett exempel på detta. Det är också viktigt med ytterligare investeringar i drift och underhåll för att säkra hela vägnätet inklusive det mest finmaskiga för en ny bärighetsklass som inträder när det blir möjligt att köra tyngre lastbilar på vägnätet.

Idén som framförs i motion 13.22 om en digital transportplattform är ett intressant förslag som har goda förutsättningar att förbättra trafiksituationen i Stockholms län. Det är också ett

exempel på vilka nya applikationer som kan uppnås genom att än mer integrerar IT i transportplaneringen. Motionen är dock specifikt knuten till Stockholms landsting. Det är rimligt att regionala politiska företrädare i Stockholm söker samarbete med Trafikverket för att i pilotform utveckla konceptet och göra det överföringsbart till andra orter med motsvarande problematik.

Partistämman beslutade att anse följande motioner besvarade:

13.20.1

13.20.2

13.23

13.24

Partistämman beslutade att avslå följande motioner:

13.20.3

13.21

13.22

### **Störsändare – motion 13.25**

*Motionären föreslår att:*

13.25 Partistämman ska ge partistyrelsen i uppdrag att verka för att det blir tillåtet att inneha störsändare i forsknings- och utvecklingssyfte.

*Partistyrelsen yttrande:*

Användning av störsändare kan enligt Post- och Telestyrelsen (PTS) orsaka mycket stora skador på kommunikationssystem som är nödvändiga för samhället, till exempel mobiltelefoni eller räddningstjänstens radiokommunikation. Med anledning av detta råder ett förbud att inneha störsändare. Förbudet gäller med några få undantag: Försvarsmakten, Försvarets radioanstalt och Försvarets materielverk får inneha störsändare. Även Polismyndigheten får inneha störsändare för viss verksamhet. PTS och Elsäkerhetsverket får också inneha störsändare i samband med utövande av marknads kontroll. PTS kan även besluta om undantag från förbudet att inneha störsändare för Kriminalvårdsstyrelsen, för att störsändare ska kunna användas på fängelser.

Mot bakgrund av detta är Partistyrelsen tveksam till att utvidga undantaget för att möjliggöra forskning och utveckling om störsändare. Vi utgår från att befintliga myndigheter som innehar undantag från förbudet tillsammans med industrin bedriver relevant forskning på området.

Partistämman beslutade att Centerpartiet verkar för:

Att utreda möjligheten att inneha störsändare i forsknings- och utvecklingssyfte.

Partistämman beslutade att avslå följande motion:

13.25

## **Samhällsekonomiska analyser för infrastrukturinvesteringar – motion 13.26**

*Motionären föreslår att:*

13.26.1 Centerpartiet verkar för att Sverige inför ett krav på att myndigheter som ansvarar för stora infrastrukturprojekt ska vidta åtgärder för att minimera ”optimism-bias”.

13.26.2 Centerpartiet verkar för införandet av ”reference class forecasting” vid alla stora infrastrukturprojekt på nationell, regional och lokal nivå.

13.26.3 Centerpartiet verkar för att finansdepartementet eller en oberoende myndighet i en annan kommun, region eller land står för denna ”reference class forecasting”.

*Partistyrelsens yttrande:*

Ett övergripande mål för transportpolitiken är att åtgärder i transportsektorn ska vara samhällsekonomiskt effektiva. Vid planering av ny infrastruktur görs samhällsekonomiska analyser där nettonuvärdeskvoten (NNK) beräknas och ska utgöra ett mått på investeringens kostnadseffektivitet. Om NNK är positiv anses åtgärden lönsam enligt kalkylen.

Resultat från samhällsekonomiska kalkyler kan ibland ifrågasättas, och bakom kalkylerna finns ofta antaganden som är svåra att prognosticera. Det är också svårt att väga in alla möjliga aspekter i kalkylerna, till exempel intrång i naturområden och infrastrukturåtgärder som leder till en förbättrad stadsmiljö. Ytterst är beslutsfattandet också en fråga om politiska avvägningar och politisk vilja som påverkar infrastrukturbesluten framför den samhällsekonomiska kalkylen.

För att öka den samhällsekonomiska effektiviteten i infrastrukturplanering är det viktigt att myndigheterna ges resurser och möjligheter att ta fram nödvändiga underlag och att utveckla

befintliga kalkylverktyg. Det är också viktigt att planerade projekt konkurrensutsätts med alternativa lösningar och att man också utreder alternativa finansieringsmetoder, vilket kan leda till att industriella aktörer och finansiärer kan komma in i planeringsprocessen och möjligen planera motsvarande projekt med andra metoder och eventuellt till en lägre kostnad. Inte minst livscykelanalysen vid projekt som innebär att entreprenör både bygger och driftar ett objekt leder till detta.

Centerpartiet tror dock inte att det leder till förbättringar att ge Finansdepartementet eller någon annan myndighet en överprövningsrätt gentemot regionalt och nationellt politiskt beslutsfattande samt Trafikverket, som ska ses som expertmyndighet i dessa fall. Istället bör arbetet stärkas på myndigheten enligt resonemanget ovan.

Partistämman beslutade att anse följande motioner besvarade:

13.26.1

13.26.2

Partistämman beslutade att avslå följande motion:

13.26.3

## **Problem med långa adresser – motion 13.27**

*Motionären föreslår att:*

13.27 Centerpartiet medverkar till att berörda myndigheter och andra snarast möjligt börjar använda Svensk Adresstandards regel med max 35 tecken i sina gör att det uppstår problem som Leksandskretsen beskrivit i sitt adressfält.

*Partistyrelsens yttrande:*

Motion 13.27 beskriver en för Leksands kommun problematisk situation. Adresserna uppfyller svensk adresstandard på maximalt 35 tecken, men problemet är att många myndigheter och landsting inte tillämpar samma standard och att många adressregister har för få tecken i sina adressfält vilket gör att viktig information faller bort och att post kommer fel och i värre fall att ambulans, sjukresor och färdtjänst inte hittar till rätt adress. För att komma till rätta med problemet anser Centerpartiet att det är en fråga för den berörda kommunen och region Dalarna att verka i motionens riktning. Eftersom det verkar vara ett stort problem med just landstinget i Dalarna, och att de tillämpar ett system som inte möjliggör adresser med 35 tecken bör landstingspolitiker i regionen verka för att detta system ska uppdateras. Generellt bör berörda myndigheter och landsting verka för en uppdatering av interna system som



möjliggör adresser enligt svensk adresstandard. Centerpartiet kan på rikspolitisk nivå belysa problemet för ansvarig minister.

Partistämman beslutade att anse följande motion besvarad:

13.27

## **Infrastruktur och nationella risker – motion 13.28**

*Motionären föreslår att:*

13.28 Partistämman föreslås besluta att arbeta för att en utredning snarast startar för att åstadkomma en krissäker och hållbar över/underfart förbi Södertälje kanal för järnväg-, sjö-, och vägtrafik.

*Partistyrerelsens yttrande:*

Lastbilsolyckan på Södertäljebron sommaren 2016 visar på ett tydligt sätt hur viktigt det är att ha såväl en robust infrastruktur och reservalternativ som snabbt kan tas i bruk när någonting händer. Konsekvenserna av det långa avbrottet blev kännbara för många, både enskilda individer och företag. Samtidigt så kunde alternativa, om än inte lika bra, lösningar relativt snabbt sättas in vilket mildrade de värsta konsekvenserna i detta fall.

Bron över Södertälje kanal är viktig ur många perspektiv för hela Stockholmsregionen och visar på regionens sårbarhet och beroende av en fungerande samhällsviktig infrastruktur.

Denna problematik löses inte av en aktör ensamt men däremot har alla ansvariga aktörer ett gemensamt och enskilt ansvar att i sina risk- och sårbarhetsanalyser identifiera både samhällsviktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet och visa vilka sårbarheter, hot och risker dessa står inför. Därefter behöver åtgärder vidtas som minskar riskerna. Att genomföra själva risk- och sårbarhetsanalysen är endast första steget i en lång process och det är viktigt att den inte läggs till handlingarna utan integreras i den ordinarie verksamheten.

Samverkan mellan kommun, länsstyrelse, staten, i detta fall Södertälje kommun, Länsstyrelsen i Stockholm samt i huvudsak kanske Trafikverket och Sjöfartsverket är av yttersta vikt för att hitta kortsiktiga och långsiktiga lösningar som är hållbara ur olika sammanvägda perspektiv, såsom klimat-, säkerhets- och ekonomiska perspektiv.

Sårbarheter i viktig infrastruktur är ett problem som finns på många ställen i landet. Arbetet med robust och framtidssäkrad infrastruktur behöver, givet inte minst det rådande säkerhetspolitiska omvärldsläget men också långsiktigt på grund av exempelvis klimatförändringarna, ingå i den strategiska trafikplaneringen. Vi behöver långsiktigt redundanta infrastruktursystem. Samt kortsiktigt alternativa lösningar om olyckan är framme.

Partistämman beslutade att anse följande motion besvarad:

13.28

## **Vägar och enskilda vägar – motion 13.29, 13.30, 13.31 och 13.32**

*Motionären föreslår att:*

13.29.1 Alla allmänna vägar tjälsäkras.

13.29.2 Föreningsvägar får större möjlighet till extra statsbidrag för tjälsäkring och andra grundförbättringar.

13.30.1 Centerpartiet arbetar för att norra Sverige indelas i fler klimatzoner som bättre är anpassade till gällande klimatförhållanden mellan kust och inland.

13.30.2 Centerpartiet verkar för att mer pengar tillförs statsbidraget så att det bättre svarar upp mot den faktiska kostnaden för vinterunderhållet förorsakat av klimatförändringarna och fler klimatzoner.

13.31 Nuvarande regler bibehålls, med rätten att enskilda kommuner kan fortsätta och ta emot och administrera statsbidraget för det enskilda vägnätet inom den egna kommunen.

13.32 Centerpartiets riksdagsgrupp tar kraftfullt initiativ för att motverka degradering av riksvägar i form av lägre hastighet och därmed sämre underhåll inklusive vinterväghållning.

*Partistyrelsens yttrande:*

Inom vårt vägnät behöver de 43 000 mil enskilda vägarna prioriteras. Det statliga stödet till dessa vägar har stärkts genom alliansregeringen men Centerpartiet anser att det behövs en fortsatt uppräknings av anslaget för att nödvändigt underhåll och viktiga investeringar ska kunna genomföras. Utöver det statliga ekonomiska stödet arbetar många lokala invånare, längs de enskilda vägarna, ideellt och de gör stora insatser för människors vardagsresor. De lokala vägföreningarna utgör tillsammans en hel folkrörelse i hela vårt land. Det är den enskilda vägen som gör att en miljon människor kan påbörja och avsluta sin dagliga resa och därför måste förutsättningar ges för att upprätthålla och utveckla dessa vägars kvalitet.

Vägarna är också en absolut förutsättning för råvarutransporter och de ger oss tillgång till såväl friluftsliv och stora delar av vår besöksnäring. Denna inställning ska gälla för såväl enskilda vägar som för allmänna vägar på landsbygden. Centerpartiet verkar dessutom för ett implementerande av den ”Finska modellen” vid förrättningsarbete i vägsamfälligheter vilket innebär ett väsentligt förenklat förfaringsätt till lägre kostnad.

Det finmaskiga vägnätet måste ha en hållbar och bra standard för bärighet och belastning. En grund i detta är att rätt förutsättningar för bland annat regelverk och myndigheternas tillämpning och bemötande ges för de enskilda vägarna med statsbidrag för att upprätthålla och utveckla dessa vägar.

Trafikverket ser just nu över hur bidragsgivningen till enskilda vägar skall ske framöver. Ett nytt krav är att mottagare av statsbidrag skall vara en fungerande vägförening. Kommuner skall inte längre kunna ta emot bidraget under förvärdning att de ändå sköter de enskilda vägarna. Motion 13.31 pekar på vikten att nuvarande regler bibehålls så att enskilda kommuner fortsatt kan ta emot och administrera statsbidraget för det enskilda vägnätet inom den egna kommunen.

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) är positiva till Trafikverkets föreslagna förändringar. REV anser att förslaget kan leda till en positiv utveckling i många delar av landet där de enskilda vägföreningarna nu ligger ”vilande” och i och med förslaget kan åter bli aktiva.

Centerpartiet delar den uppfattningen och anser att det är bättre att stödet går direkt till vägföreningen än att kommunen själv tillgodogör sig statsbidraget. Det är dock viktigt att det ges tid för anpassning till det nya regelverket så att berörda föreningar och kommuner har tid att agera för att även framgent kunna vara mottagare till statsbidraget. Förslaget är en övergångstid på minst fem år, vilket bedöms som tillräckligt för att ”väcka liv” i vilande vägföreningar.

Trafikverket delar in landet i tre klimatzoner efter hur driftsbehovet för vinterunderhåll fördelas över landet – det vill säga antalet tillfällen för plogning, sandning och eventuellt ishyvling. Det uppstår ett problem när väderleksförhållandena och behovet av vinterunderhåll varierar stort inom en klimatzon, i Norrland är skillnaderna i behovet av vinterunderhåll stort mellan kust och inland. Klimatförändringarna har gjort att antalet plogningsturer har minskat medan sandningsbehovet ökat i kustområdet, vilket kostar mer pengar. Centerpartiet anser att lösningen på problemet bör vara att säkerställa att de zoner som finns anpassas till den rådande verkligheten samt effekter från klimatförändringarna. Genom ett allmänt ökat anslag till enskilda vägar bör aspekter som ett ökat behov av sandningsturer i det norrländska kustlandskapet kunna bemötas utan att klimatzonerna behöver ritas om.

I och med riksdagens beslut om att möjliggöra transporter med tyngre fordon, och på sikt även ännu längre fordon, finns ett behov av att bärighetssäkra vägnätet för att möjliggöra transporter med 74-tonslastbilar i hela landet. Användningen av tyngre och längre fordon ökar transporteffektiviteten i hela transportsystemet.

Trafikverket har genomfört hastighetssänkningar från 90 kilometer i timmen till 80 på ett 50-tal vägsträckor runt om i landet. På sikt är målet att alla vägar med högre hastighet än 80 ska vara mötesfria. Fram till år 2025 är det tänkt att ytterligare knappt 400 mil 90-väg ska ses över som ett led i Trafikverkets säkerhetsarbete för att minska antalet allvarliga och dödliga olyckor.

Det finns många regionala vägar med mycket trafik och brister inom trafiksäkerhetsområdet. De regionala ramarna medger inte någon större satsning på trafiksäkerhet i landet. Viljan finns dock bland de regionala planupprättarna att i högre grad arbeta med till exempel mittseparering som är en väl beprövad och dokumenterad metod för att nå en ökad trafiksäkerhet.

Det saknas dock en viktig pusselbit för att nå nationella mål och regionala nyttor. Det är alltså möjligt att samfinansiera den nationella planen med regionala medel, men inte tvärtom. Det

behövs alltså en möjlighet att samfinansiera planerna åt båda hållen. Om den nationella planen utformades med en ”pott” för trafiksäkerhetsmedel som kunde samfinansieras till angelägna regionala trafiksäkerhetsobjekt så skulle det bidra till en fortsatt utveckling inom trafiksäkerhetsområdet.

Centerpartiet motsätter sig inte vikten av säkerhetsförebyggande åtgärder för att minska olyckorna, partistyrelsen ser dock inte att standardlösningen alltid måste vara hastighetsbegränsningar. Önskvärt vore istället att investera i att göra vägsträckorna säkrare genom att till exempel bygga om vägarna till 2-1-vägar eller vidta andra nödvändiga åtgärder för att öka säkerheten utan att begränsa hastigheten.

Partistämman beslutade att anse följande motioner besvarade:

13.29

13.30.2

13.32

Partistämman beslutade att avslå följande motioner:

13.30.1

13.31

### **Autonoma fordon, spårbilar och teknikutveckling – motion 13.33, 13.34, 13.35, 13.36, 13.37 och 13.38**

*Motionären föreslår att:*

13.33 Centerpartiet verkar för att tillåta alternativ till sidospeglar på fordon.

13.34 Centerpartiet ska verka för att utreda och genomlysna hur lagar, regleringar och andra relevanta offentliga instrument kan uppmuntra framväxten av intelligenta trafiksystem där automatiserade taxitjänster, kollektivtrafik, trafikledningssystem, logistiklösningar med mera samverkar på ett effektivt och miljövänligt sätt.

13.35 Centerpartiet verkar för att regeringen, regioner, landsting och kommuner tar fram riktlinjer och strategier för hur självkörande fordon ska utnyttjas som en resurs för att minska trafikarbetet samt skapa säkrare och mer hållbara stadsmiljöer.

13.36.1 Spårbilssystem utreds för lämpliga områden och som kopplas till ordinarie kollektivtrafiksystem.

13.36.2 Utreda finansieringsförslag som inkluderar både offentlig och privat investering samt exempelvis EU-medel.

13.37 Centerpartiet ska verka för att utreda och genomlysna hur lagar, regleringar och andra relevanta offentliga instrument kan uppmuntra framväxten av intelligenta trafiksystem där automatiserade taxitjänster, kollektivtrafik, trafikledningssystem, logistiklösningar med mera samverkar på ett effektivt och miljövänligt sätt.

13.38 Centerpartiet tar fram förslag till anpassning av lagar för autonoma transporter samt nyttjande av drönare och andra farkoster inom samhällstjänster som Polis och Sjukvård. tt förslaget tas upp i riksdagen som ett centerförslag för att rädda nyrekrytering och polisbristproblematik enl ovan.

*Partistyrelsens yttrande:*

Teknikutveckling får ofta effekt på transportsystemet. Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering i och med IoT "Internet of things" och implementering av 5G, den femte generationens internet, kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Den pågående testverksamheten med självkörande fordon i Göteborg visar att Sverige har stor potential men det finns också exempel på en tröghet för att få myndighetsgodkännanden på plats som möjliggör testverksamhet, till exempel i Kista. Centerpartiet instämmer med intentionerna i motionen om att det är viktigt att svensk lagstiftning inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller eventuella säkerhetsaspekter.

Principiellt bör funktionalitet gå före krav på specifik utrustning. Ett tydligt exempel är det som tas upp i motionen om alternativ till sidospeglar. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon så ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Sidospeglar är ett sådant exempel vars funktion lika väl kan uppnås med kameraalternativ. Lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet istället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir daterade när utvecklingen går fort.

Inom framtidens teknik är några trender extra tydliga: autonomi, eldrift, klimat/kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Samtidigt finns en rad frågor rörande de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna såväl som behovet av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen bör det tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter. I en sådan strategi bör de krav som ställs i berörda motioner utgöra viktiga delar, till exempel genomlysning av nödvändiga lagförändringar och utreda hur självkörande fordon kan användas för ett minskat trafikarbete, en ökad säkerhet och tillgänglighet och mer hållbara stadsmiljöer.

En spårbil är ungefär lika stor som en vanlig bil och rymmer tre - sex personer, men kan också ta med en rullstol, barnvagn eller cykel. Den är förarlös, eldriven och går på en egen bana. Spårbilsbanor kan byggas i komplicerade terränger vilket innebär att spårbilar kan komplettera kollektivtrafik effektivt där den traditionella kollektivtrafiken har svårt att ta sig fram.

Redan under Centerpartiets tid i Alliansregeringen gjordes en analys av förutsättningarna för spårbilar i departementsskrivelsen ”Pionjärbanor för spårbilar - Analys av aktuella förutsättningar”. Redan i denna skrivelse pekades ett antal områden ut som lämpliga områden för spårbilssystem, men ännu är ingen spårbilsbana på plats i landet. Centerpartiet välkomnar teknikutveckling och ökade satsningar på kostnadseffektiv kollektivtrafik, där spårbilssystem skulle kunna utgöra en del i det framtida transportsystemet förutsatt att kostnaderna förknippat med tekniken inte blir alltför höga.

Partistämman beslutade att anse följande motioner besvarade:

13.33

13.34

13.35

13.36

13.37

13.38

### **Pendeltågsstationer – motion 13.39 och 8.21<sup>1</sup>**

*Motionären föreslår att:*

13.39 Centern verkar för inbyggnad av pendeltågsperrongerna.

8.21.2 Centern verkar för inbyggnad av pendeltågsperrongerna.

*Partistyrelsens yttrande:*

Motionärerna hänvisar till ett antal fördelar som uppnås genom att bygga in pendeltågsstationerna, bland annat en ökad säkerhet för resenärerna och en förbättrad arbetsmiljö för förarna. Det är viktigt att vidta generella förbättringsåtgärder och att arbeta för en god säkerhet inom kollektivtrafiken, men det är inte lämpligt att peka ut enbart en särskild åtgärd. Förbättringsarbete kan göras på olika sätt beroende på olika, och lokala, förutsättningar. Vilken teknisk lösning som passar bäst varierar från fall till fall och beslut om inbyggnad av pendeltågsperronger fattas därför bäst av berörda landsting lokalt som ansvarar för kollektivtrafiken.

---

<sup>1</sup> 8.21.1 behandlas i yttrande om dödshjälp i Kommitté 8.

Partistämman beslutade att avslå följande motioner:

13.39

8.21.2

## **Cykling – motion 13.40, 13.41, 13.42, 13.43, 13.44 och 13.45**

*Motionären föreslår att:*

13.40 En ”elcykel-bonus” på 3000 kronor införs när man köper en elcykel.

13.41 Centerpartiet tar fram ett förslag till elcykelpremie.

13.42.1 Centerpartiet påverkar regeringen så att ”Cykel” blir ett eget trafikslag hos Trafikverket.

13.42.2 Centerpartiet nästa skuggbudget har särskilda medel avsatta för cykelinvesteringar.

13.43 Centerpartiet ställer sig bakom ett införande av systemet med ”grünpfeil” för att tillåta högersväng mot rött för cyklister.

13.44.1 Cykel skall kategoriseras som eget fordonsslag.

13.44.2 Trafikverket får i uppdrag att anlägga cykelvägar utanför sitt eget vägområde.

13.44.3 Arbeta för att ändra anläggningslagen för att lättare möjliggöra för markåtkomst vid anläggandet av regionala cykelstråk och nationella cykelleder.

13.44.4 Trafikverket får i uppdrag att öka takten för byggande av cykelvägar som är bättre anpassade till elcyklar samt de regionala stråken.

13.44.5 Trafikverket, tillsammans med kommuner, Stockholms läns landsting och länsstyrelse identifierar och påbörjar ett projekt för att anlägga en nationell cykelled i Stockholmsregionen.

13.44.6 Avsätta medel i den nationella infrastrukturplanen för att anlägga en nationell cykelled i Stockholmsregionen.

13.45.1 Genomföra/skapa regionala cykelplaner.

13.45.2 Trafikverket ska prioritera sina åtaganden i regionala cykelplaner.

13.45.3 Utredda om det är möjligt att sätta upp vindskydd på de mest utsatta regionala stråken.

13.45.4 Alla regionala cykelstråk ska underhållas av en huvudman.

13.45.5 Säkerställa att entreprenörer som underhåller regionala cykelstråk har rätt kompetens för jobbet.

13.45.6 Sopsaltning ska vara standard på alla regionala cykelstråk och viktiga huvudstråk.

13.45.7 Grus sopas upp när det blivit barmark på viktiga stråk som inte sopsaltas.

13.45.8 Cykelvägar inte får användas som en lösning vid snöröjning.

13.45.9 Fler parkeringsvakter ska punktmarkera viktiga cykelstråk.

13.45.10 Utreda om det går att göra en rapportfunktion där cyklister direkt kan rapportera felparkerade bilar till parkeringsvakter.

13.45.11 Utreda vad det skulle kosta att asfaltera cykelvägar i en annan färg.

13.45.12 Tydliga riktlinjer på regionnivå ska utredas för hur en TA-plan ska se ut för att medföra säker omledning och markering för cyklister.

13.45.13 Tjänstemän och entreprenörer ska få utbildning hur man upprättar korrekta TA-planer.

13.45.14 Viten ska skrivas ut om vägarbeten utanför utan TA-plan eller om jobben bryter mot TA-planen.

13.45.15 Tjänster för regional felanmälan skapas.

13.45.16 Böjbara pollare ska börja användas istället för grindar för att hindra bilar från att köra in cykel/gångvägar.

13.45.17 Nya cykelställ som köps in ska vara av typen som man kan låsa fast cykeln i ramen.

13.45.18 Säkra väderskyddad cykelparkering ska vara en naturlig del vid nybyggen.

#### *Partistyrelsens yttrande:*

Centerpartiet ser stora fördelar med och behovet av att öka cyklingen genom investeringar, regelförändringar och tydliga incitament. I stämmoprogrammet Miljöansvar och grön tillväxt föreslås bland annat att cykel i större grad behöver räknas som ett transportslag jämte bil, båt, flyg och tåg, och få resurser i nationella infrastruktursatsningar. Åtgärder för att förstärka säkerheten genom att gång- och cykelbanor, korsningar, trafikregler och trafiksignaler anpassas till cyklisternas och fotgängares skilda villkor. I detta kan bland annat möjligheten att tillåta högersväng mot rött för cyklister inkluderas men konsekvenserna av en sådan reform behöver utredas närmare innan ett sådant beslut. Partistyrelsen tycker dock inte att det är motiverat att införa en särskild elcykelpremie. Principiellt bör ett särskilt skattefinansierat stöd ställas mot alternativet att med lägre skatter låta människor själva välja vad de vill lägga sina pengar på. En särskild elcykelpremie skulle också innebära en gränsdragningsproblematik mot andra likande färdmedel. Inom ramen för ett reformerat reseavdrag skulle möjligheter att stödja klimateffektiva transportmedel, till exempel cykling, kunna utredas.

Motion 13.44 och 13.45 föreslår ett antal åtgärder för att förbättra förutsättningarna för cykling med fokus på Stockholmsregionen. Flera av dessa kan vara positiva men det ska understrykas att infrastrukturinvesteringar och -planering bygger på regionala prioriteringar. Behoven överstiger alltid tillgängliga resurser och prioriteringar behöver göras från fall till fall, även mellan olika trafikslag, investeringar och projekt. Att på nationell nivå peka ut och prioritera särskilda satsningar i vissa län vore att centralstyra och gå över huvudet på de lokala och regionala församlingar som har att göra dessa avvägningar, och inte i linje med



Centerpartiets vilja att decentralisera och flytta makt närmare medborgarna. I stämmoprogrammet Miljöansvar och grön tillväxt föreslås att ytterligare befogenheter vad gäller trafik- och miljöåtgärder ska decentraliseras. Av dessa skäl är det inte heller lämpligt att i beslut på nationell nivå i detalj föreskriva hur underhåll ska bedrivas, hur parkeringsregler efterlevs, trafik hanteras i samband med ombyggnader, eller hur cykelställ eller vindskydd ska utformas. Förutsättningarna ser olika ut på olika platser och val av underhåll, investeringar och tekniska lösningar bör beslutas på lokal och regional nivå.

Partistämman beslutade att bifalla följande motion:

13.42 Att Centerpartiet påverkar regeringen så att ”cykel” blir ett eget transportslag hos Trafikverket.

Partistämman beslutade att anse följande motioner besvarade:

13.43

13.44

13.45

Partistämman beslutade att avslå följande motioner:

13.40

13.41

## **Denaturering, pumplagen och konvertering – motion 13.46**

*Motionären föreslår att:*

13.46.1 Godkänna denatureringen MTBE/ETBE+isobutanol som fullständig denaturering.

13.46.2 Ändra skrivningen i den kritiserade pumplagen så att rena förnybara drivmedel blir tillgängliga på marknaden.

13.46.3 Konvertering av befintliga bilar till drift med förnybara bränslen tillåts enligt ett enkelt och logiskt regelverk som i praktiken främjar konverteringar.

*Partistyrelsens yttrande:*

Ren etanol skulle i dagsläget klassificeras som odenaturerad etanol och därmed med stöd av lagen (1994:1564) om alkoholskatt få en skatt på drygt 500 kronor per liter. För att undgå

alkoholskatten måste etanolen denatureras delvis eller fullständigt. Denaturering av etanol sker till exempel genom tillsats av metyltertiärbutyleter (MTBE) och isobutanol. MTBE kan bytas ut mot etyl-tertiärbutyleter (ETBE). Etanol i drivmedel ska dessutom enligt Folkhälsomyndighetens föreskrifter om alkoholhaltiga preparat vara denaturerad med röd färg. Efter tillsatsen av denaturerande ämnen kan etanolen inte längre bestå av 100 procent ren etanol. Om en denaturering ska godkännas i enlighet med nu gällande EU-lagstiftningen (förordning (EEG) nr 3199/93 av den 22 november 1993 om ömsesidigt erkännande av förfaranden för att fullständigt denaturera alkohol för att erhålla punktskattebefrielse) krävs en inblandning av flera denaturerande ämnen, vilka sammanlagt uppgår till cirka fem viktsprocent.

Nuvarande denaturering av etanol till drivmedel med godkännande i Sverige omfattar enbart bränslen som har en inblandning av bensin och inte rena alkoholbränslen. Ska ingen bensininblandning göras behöver lagstiftningen förändras. Den tidigare bedömningen har varit att den nuvarande typen av denaturering skall vara tillräcklig, men om E100 skulle finnas på marknaden skulle man behöva göra en ny prövning med tanke på att bensintillsatsen försvinner och att risken därmed ökar att etanolen används för dryckeskonsumtion.

Folkhälsomyndigheten är tillsynsmyndighet för denatureringen och den som i sådant fall skulle behöva utreda frågan om hur en denaturering av E100 ska ske för att villkoren i alkohollagen ska uppfyllas, det vill säga att så långt möjligt hindra förtäring av spriten utan att hindra den avsedda användningen. Det bör vara upp till Folkhälsomyndigheten att utreda och godkänna denatureringen MTBE/ETBE+isobutanol som fullständig denaturering. Centerpartiet ställer sig positiva till att möjliggöra den denaturering som motionären förespråkar med alla de fördelar som motionären sedan en tid tillbaka framför, men bedömer sig inte ha tillräcklig kompetens i denna tekniskspecifika fråga, ej heller underlag nog för att bedöma frågan utan anser att detta avgörande ligger hos Folkhälsomyndigheten.

I dagsläget anser tillfrågade experter att den främsta orsaken till att E100 inte finns på marknaden är att det inte finns några fordon som är godkända för att köra på E100. Positiva försök med drift av E100 har tidigare gjorts och det vore önskvärt att fler fordonstillverkare inriktar sig på drift med rena biodrivmedel, parallellt med utvecklingen till eldrift och hybrider som kan gå på både el och biodrivmedel. För tillfället saknas dock en marknadsefterfrågan på E100, eftersom bilar som drivs på E100 saknas.

Konsumenter är enligt avgasreningsslagen (2011:318) skyldiga att tanka det bränsle som bilen är godkänd för, annars gäller inte garantierna för fordonet och dess avgasreningssystem. För E100 skulle en nationell standard behövas och att detta bränsle inkluderas i drivmedelslagen (2011:319).

Centerpartiet anser att förutsättningarna för alla förnybara drivmedel samt för fordon som kan tanka dessa drivmedel, inklusive rena sådana som till exempel E100 och B100 måste stärkas. Inom ramen för detta ingår att godkänna denaturering med isobutanol och MTBE/ETBE om denna denaturering uppfyller de krav som Folkhälsomyndigheten ställer vid prövning.

### *Pumplagen*

Centerpartiet anser att generella stöd för biodrivmedel är bättre än att tvinga fram förnybara drivmedel genom att ställa högre krav på andelen förnybart inom ramen för pumplagen. Det kan dock finnas skäl till en allmän översyn av pumplagen.

### *Konvertering*

Som motionären skriver är det idag tillåtet att konvertera bensen- och dieseldrivna fordon för drift på E85 eller fordonsgas. Vi anser inte att det finns någon anledning till att begränsa konverteringsmöjligheterna till dessa bränslen. Det bör vara upp till bilägaren att besluta om vilket bränsle denne anser är bäst för bilen, förutsatt att de krav som ställs vid besiktning är uppfylla. Konverterade fordon måste dock genomgå en ny registreringsbesiktning för att säkerställa detta.

Syftet med konvertering bör vara att ställa om till ett bränsle som har bättre miljö- eller klimatnytta. Därför anser Centerpartiet att vid tillförande av ytterligare ett bränsle vid samtidig förbränning, så kallad Dual Fuel teknik, ska det alternativa bränslet ge bättre klimatnytta än huvudbränslet.

I det stora perspektivet, och för att driva en omställning av fordonsflottan tror vi mer på stimulansåtgärder vid nybilsinköp, så som den gröna bilbonusen vi presenterat. Men Centerpartiets inställning är också att ett stort ansvar vilar på individen och därför är det rimligt att regelverket underlättas för dem som är intresserade av att konvertera sin bil till ett alternativt bränsle som är mer hållbart än fossil bensen och diesel.

Partistämman beslutade att Centerpartiet verkar för:

En ökad introduktion av biodrivmedel och att nationella standarder för dessa tas fram.

Att pumplagen bör ses över för att möjliggöra en ökad introduktion av fossilfria drivmedel och gröna mobilitetstjänster.

Att utreda en lämplig fullständig denaturering för E100 och E85.

Partistämman beslutade att bifalla följande motion:

13.46.3 Att konvertering av befintliga bilar till drift med förnybara bränslen tillåts enligt ett enkelt och logiskt regelverk som i praktiken främjar konverteringar.

Partistämman beslutade att avslå följande motioner:

13.46.1

13.46.2

## **Drivmedel och skatter – motion 13.47, 13.48 och 13.49**

*Motionären föreslår att:*

13.47 Centerpartiet arbetar för intentionerna i motionen.<sup>2</sup>

13.48.1 Centerpartiet med stor kraft, snarast arbetar för en sänkt drivmedelskatt/avgift för företag inom de gröna näringarna.

13.48.2 Centerpartiet utreder och tar fram förslag till hur man på bästa sätt minskar kostnaderna för bilkörning för privatpersoner i svensk glesbygd/landsbygd.

13.49 Differentiera drivmedelsskatten på bensin och diesel så att skatten är avsevärt lägre i glesbefolkade områden.

*Partistyrelsens yttrande:*

Centerpartiet tror att det går att förena tillväxt i resande med en minskad miljöpåverkan. Vår inställning att bilen som sådan inte utgör ett problem, det är det bränslet man väljer att köra sin bil på som ger upphov till utsläpp som är skadliga för såväl hälsa som klimatet.

Infrastruktur för att tanka förnybara alternativ, så som biogas, etanol eller för den delen ladda din bil med förnybar el ser olika ut i olika delar av landet. På landsbygden är sträckorna långa och kollektivtrafiken är sällan ett lika realistiskt alternativ som det är i staden. I omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta ska landsbygdsboende som är beroende av bilen dock inte straffbeskattas. Till följd av ett lågt oljepris och mer effektiva bilmotorer är det troligen så att kostnaden att köra bil per kilometer generellt sett minskat, givetvis beroende på vilken bil som används. Mellan 2012 och 2015 minskade den genomsnittliga bränsleförbrukningen för både diesel och bensin med cirka fem procent.

Det finns ett problem med att differentiera drivmedelsskatter i landet. En önskad konsekvens skulle kunna bli att människor åker längre än tidigare för att tanka i de områden där skatten på drivmedel är lägre. Det skulle kunna ge en negativ miljöeffekt med mer bilåkande och mer utsläpp som följd.

Centerpartiet anser att det ska löna sig att tanka och köra förnybart i hela landet. Att säkerställa att mer hållbara alternativ till fossila drivmedel finns tillgängliga och är ekonomiskt konkurrenskraftiga är en bättre väg att gå än att subventionera fossila drivmedel.

Centerpartiet vill se över reseavdraget för att fortsatt ha ett styrmedel som gynnar både miljön och boende i gles- och landsbygd med ett stort behov av bilen.

För de gröna näringarna inom lantbruket är kostnaden för diesel en stor utgiftspost. Sverige har en jämförelsevis hög skatt på diesel, varför återbäring av dieselskatt till företagare inom lantbruket har varit ett viktigt styrmedel. Centerpartiet har i budgetmotionen från 2017

---

<sup>2</sup> Motion 13.47 vill förbjuda alla tävlingar med motordrivna fordon som går på fossila bränslen.

föreslagit att återbetalningen av dieselskatten höjs med 50 öre mer än regeringen och att återbetalningen permanentas på denna högre nivå. Centerpartiet föreslår en återbetalning på 2,20 kronor per liter mot regeringens 1,70 kronor per liter. Det är dock så att det i och med denna återbetalning inte lönar sig för lantbrukare att välja förnybara drivmedel framför fossila, det är någonting Centerpartiet vill förändra.

Det är viktigt att den gröna omställning som pågår inom lantbruket understöds. Redan idag görs stora framsteg inom den gröna omställningen, genom bland annat förnyelsebara drivmedel och projekt med omställningspremier för arbetsmaskiner. Tyvärr har den omställning som påbörjats stannat av på grund av avsaknad av långsiktiga spelregler för svenska biodrivmedel. Det är därför en prioriterad fråga för Centerpartiet att arbeta med de betydande hinder som finns för att den riktigt stora omställningen ska kunna komma igång. Centerpartiet vill förstärka och påskynda den gröna omställningen och föreslår att Jordbruksverket ges ytterligare 25 miljoner kronor per år, i syfte att möjliggöra för myndigheten att finansiera fler projekt kring omställning av arbetsmaskiner inom jordbruket. Målsättningen är att öka möjligheterna för lantbruket att ställa om, i syfte att på sikt fasa ut subventionerna av fossila drivmedel.

I Motion 13.47 föreslås ett förbud för alla tävlingar med motordrivna fordon som går på fossila drivmedel. I STCC finns exempel på bilar som med framgångsrikt resultat körts på biogas, och även i rally-tävlingar har etanolbilar test-tävlat. Speedwaymotorcyklar och Formel 1-bilar kan köras på ren metanol. Det finns säkerligen fler exempel på introduktionen av förnybara drivmedel i motorsporten. Centerpartiet ställer sig negativ till ett totalt förbud mot tävlingar. Istället är det önskvärt med en ökad introduktion av förnybara drivmedel även i motorsporten.

Partistämman beslutade att anse följande motion besvarad:

13.48.1

Partistämman beslutade att avslå följande motioner:

13.47

13.48.2

13.49

## **Mobiltelefoni och bredband – motion 13.50, 13.51 och 13.52**

*Motionären föreslår att:*

13.50.1 Regelverket för bidragsgivning till fiberutbyggnad ses över så att vi ej får oönskad diskriminering av boende i områden med hög andel fritidsboende.

13.50.2 Behovet av fiber till näringsverksamhet tas med som en faktor då man prövar möjligheten att bevilja bidrag till landsbygdsområden med hög andel fritidsboenden.

13.51 Centerpartiet ska verka för att hela landet ska få en mobiltäckning som är stabil och att krav på detta ställs till mobiloperatörerna.

13.52.1 Centerpartiet arbetar för en förbättrad mobiltäckning genom att skapa förutsättningar för samarbete mellan mobiloperatörerna och staten där operatörerna kan hyra in sig i statens fibernät och master.

13.52.2 Centerpartiet arbetar för att skapa förutsättningar för samhällsmaster där staten och regionerna i samarbete med operatörerna bygger ut mobilnätet för en förbättrad täckning på landsbygden.

#### *Partistyrelsens yttrande:*

Oavsett var man bor – på landsbygden, i mindre orter, i städernas förorter eller innerstaden – ska man ha tillgång till mobiltelefoni och bredband och en fungerande mobiltäckning, det är Centerpartiets vision.

Den senaste tiden har en nedmontering av det gamla statliga telefonikopparnätet accelererat, något som påverkar tillgången på telefoni- och bredbandstjänster. Detta slår hårdast mot landsbygden där alternativen till en fast förbindelse, till exempel ett fibernät eller mobilt nät med hög överföringshastighet, inte finns eller är alltför kostsamma. Parallellt med nedmonteringen har regeringen stoppat auktionen (frigörandet) av 700 Mhz-bandet till mobila telefonitjänster, något som annars har god kapacitet att täcka upp det gamla kopparnätet och som kraftigt skulle förbättra den mobila täckningen i stora delar av landet. För att förhindra att människor lämnas utan möjlighet till en fungerande kommunikation anser Centerpartiet att den aktör som idag distribuerar telefoni- och bredbandstjänster inte ska tillåtas avbryta den, om det inte finns en fullgod ersättning till en rimlig kostnad på plats.

Precis som för elleverantörer är det viktigt att marknadsaktörer inom bredband och telefoni tar sitt fulla ansvar vid avbrott och störningar. För att få bukt med avbrottsproblem avseende telefoni och bredbandstjänster är det viktigt att arbeta med problemet från flera håll. Det är dels viktigt att kapaciteten stärks för att förhindra störningar. Det är också viktigt att operatörerna tar ett större ansvar. För att säkerställa en hög leveranskvalitet anser Centerpartiet att marknadsaktörer inom mobilt bredband och telefoni får ett större ansvar genom att i lagstiftning införa en avbrottsersättning för kommunikationsoperatörer inom bredband och mobiltelefoni.

När potential till samförläggning av bredbandsinfrastruktur med annan infrastruktur, till exempel när man bygger vägar eller drar elkablar bör detta ske för att byggande av samhällsinfrastruktur ska bli så kostnadseffektivt som möjligt. Kvalifikationsreglerna för statsbidrag till fiberutbyggnad bygger på ett poängsystem som tillämpas av länsstyrelserna och är uppsatta av Jordbruksverket som rangordnar inkomna ansökningar. Projektet ska ha ett högt antal möjliga anslutningar till nätet och som möjlig anslutning räknas alla hushåll med folkbokförda personer inom det område som avgränsats för projektet. Enligt Jordbruksverket är syftet med prioriteringen är att få projekt som omfattar ett lite större område. Det är bra ur

kostnadssynpunkt om projekten inte blir alltför små och syftar också till att områden avgränsas på ett klokt sätt så att inte ”vita fläckar” uppstår mellan områdena. Det går även att få stöd för att bygga bredband till fritidshus och företag i det område som är avgränsat för projektet. De ingår dock inte i poängberäkningen eftersom att stödet i första hand är riktat till de som bor på landsbygden. Det är viktigt att boenden i områden med en hög andel fritidsboende inte diskrimineras vad gäller utbyggnad av bredband. Därför krävs ökade resurser till bredbandsutbyggnad, vilket motiverat Centerpartiet till satsningen på en ”bredbandsmiljard” för att utbyggnaden inte ska avstanna. Efterfrågan på bredband i områden med hög andel fritidsboende kan vara minst lika hög som i områden med permanentushåll. Jordbruksverkets poängsättningsystem får dock anses vara en rimlig prioritering förutsatt att tillgången till stödmedel är tillräcklig för att koppla upp hela landet, senast 2025.

Med samhällsmaster avses mastplatser i mobilnäten som är helt eller delvis offentligt finansierade, i områden där det saknas kommersiella förutsättningar för operatörer att bygga ut sina nät. Centerpartiet anser att samhällsmaster skulle kunna användas som ett komplement till den marknadsmässiga utbyggnaden för att bidra till förbättrade förutsättningar för mobila telefoni- och bredbandstjänster i områden som har bristfällig mobiltäckning och där marknadsmässig utbyggnad av infrastruktur för mobila telefoni- och bredbandstjänster inte bedöms ske. Med anledning av detta gav Centerpartiet i regeringsställning Post- och Telestyrelsen i uppdrag att se över förutsättningarna för samhällsmaster. I uppdraget påpekar PTS att det för att minimera marknadsstörningar är en förutsättning att samhällsmaster etableras endast där ingen marknadsmässig utbyggnad förväntas ske i närtid (inom tre år). PTS understryker också vikten av att en offentligt finansierad samhällsmast är öppen för alla marknadsaktörer och att tillträde beviljas på icke-diskriminerande villkor.

Den kartläggning som PTS har gjort visar att tillgången till mobilnät är god i Sverige, med vissa undantag främst för områden i Norrland, Dalarna och Värmland som är mycket glest befolkade. De platser som kan vara aktuella för samhällsmaster beskrivs som turistområden, vägar, fritidsområden, näringsverksamhet, enskilda hushåll och arbetsställen. De områden med bristande mobiltäckning, och som kan bli aktuella för en samhällsmast, finns så gott som uteslutande utanför tätorter.

Det sker en del pågående initiativ för att förbättra mobilnäten och mobiltäckningen. För tillfället pågår en kommersiell utbyggnad av mobilnäten (4G) samt utbyggnad tack vare PTS täckningskrav i 800 MHz-bandet. Frigörandet av 700 MHz-bandet och ett eventuellt täckningskrav inom detta skulle också förbättra täckningen. PTS gör bedömningen att den kommersiella utbyggnaden tillsammans med PTS täckningskrav vid tilldelning av 700- och 800 MHz-banderna kan komma att skapa täckning på många av de platser som beskrivs som aktuella för samhällsmaster.

De kommuner som ser behov och som vill satsa egna resurser, kan komplettera den centralt drivna utbyggnaden med egna lokala projekt för att förbättra mobiltäckningen.

Partistämman beslutade att Centerpartiet verkar för:

Att Centerpartiet arbetar för att det statliga stödet för att bygga ut fibernät på landsbygden höjs för att de nationella målen ska kunna uppnås.

Partistämman beslutade att anse följande motioner besvarade:

13.50

13.51

13.52

### **Skrotningspremie gamla bilar – motion 13.53**

*Motionären föreslår att:*

13.53 En skrotningspremie åter införs för gamla bilar.

*Partistyrelsens yttrande:*

Bilskrotningspremien infördes 1975 för att hantera nedskräpningen av bilar i naturen. Denna togs sedan bort av dåvarande alliansregering 2007 i och med att den nya bilskrotningsförordningen infördes liksom en ny förordning om utökat producentansvar. I och med det utökade producentansvaret fick bilproducenterna hela ansvaret för insamlingen och omhändertagandet av uttjänta bilar och därmed fanns inte längre något behov av bilskrotningspremien. Tydligt producentansvar i enlighet med principen om att förorenaren betalar är den linje som Centerpartiet driver och verkar för. Det finns däremot inget som hindrar producenterna att, inom ramen för producentansvaret, införa en premie i samband med skrotning ifall branschen anser att det är en lämplig åtgärd för att öka nybilsförsäljningen.

Innan regeringsskiftet 2014 tillsatte Alliansregeringen en utredning för att se över hur ett ersättningssystem för omhändertagande av uttjänta fordon skulle kunna utformas och finansieras så att det inte belastar kommuner och staten finansiellt och för att minska dumpning och illegal skrotning av bilar. Detta uppdrag redovisades i november 2015 och har sedan dess legat på nuvarande regerings bord.

Naturvårdsverket bedömde i utredningen Omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall att ett producentfinansierat ersättningssystem är mest samhällsekonomiskt lönsamt och skulle kunna öka incitamenten för producenterna att styra mot ökad resurseffektivitet och återvinning inom bilindustrin. Därför föreslår myndigheten att en producentfinansierad fond inrättas. Det är ett intressant förslag att titta vidare istället för en



skrotningspremie. Däremot behövs ytterligare arbete för att utreda om en sådan lösning är förenlig med EU:s statsstödsregler.

Partistämman beslutade att bifalla följande motion:

13.53 Att en skrotningspremie återinförs för gamla bilar.

### **Fossiloberoende fordonsflotta, laddinfrastruktur, elvägar och elfordon – motion 13.54, 13.55, 13.56, 13.57, 13.58, 13.59, 13.60, 13.61, 13.62, 13.63 och 13.64**

*Motionären föreslår att:*

13.54.1 Arbeta för en momssats på 0 % för inköp av nya elbilar (med ett bruttopris på upp till 500 000 kr).

13.54.2.2 Arbeta för en momssats på 0 % för inköp av nya elbilar (med ett bruttopris på upp till 500 000 kr).

13.55.1 Nuvarande miljöbilspremie avskaffas.

13.55.2 Införa momsbefrielse på 100% elbilar.

13.56.1 Centerpartiet driver på för att Sverige och svensk industri ska bli världsledande inom området elektrifiering av vägar och särskilt för tung trafik.

13.56.2 Centerpartiet driver på för att Sverige senast 2020 skaffar sig en utbyggnadsstrategi för elvägar, där det anges vilka större vägar som bör byggas ut till elvägar, i vilken ordning och vilken tidplanen är.

13.57.1 Göra om Klimatklivet till ett fast stöd per laddstation.

13.57.2 Ändra reglerna i Plan- och bygglagen till att förbereda för laddning vid ny- och ombyggnation.

13.57.3 Centerpartiet ska verka för riktlinjer om lämpligt antal laddpunkter vid bynation av nya parkeringsplatser.

13.58.1 Centerpartiet ska verka för ett mål om andel utsläppsfria fordon i offentlig verksamhet och upphandlade tjänster.

13.58.2 Ge Partistyrelsen i uppdrag att föreslå incitament för företag att ställa om sina flottor.

13.59.1 Införa parkeringsnormer som säkerställer minst en laddplats per 10 parkeringsplatser vid anläggning av nya parkeringsplatser vid besöksdestinationer och fastigheter som flerbostadshus.

13.59.2 Arbeta införa en parkeringsnormer som säkerställer förberedelse för laddplatser vid nybyggnation av fler än tio parkeringsplatser såsom i flerbostadshus.

13.59.3 Laddplatser för elbilar byggs på kommuners pendlarparkeringar och infartsparkeringar.

13.60.1 Premiera elfordon vid upphandling av färdtjänst och distribution.

13.60.2 I samverkan med näringslivet etablera snabbbladdstationer som möjliggör för taxi, färdtjänst och distributionsfordon att köra på el.

13.60.3 Nya stadsdelar utvecklas till nollzoner genom att premiera eldrivna fordon och elbilspooler.

13.60.4 Erbjud 2h gratis kantstensparkering för elbilar i städers miljözoner.

13.61 Elskatten på el som används som drivmedel till bussar avskaffas eller sänks till samma nivå som tåg.

13.62 En Laddrättighet för elbilsägare i befintliga flerbostadshus införs.

13.63 Centerpartiet driver kravet att det vid laddningsstationerna för elbilar alltid ska finnas ett alternativ med förnyelsebar el.

13.64.1 Centerpartiet ska verka ett mål om minst 1 miljon laddbara bilar till år 2030.

13.64.2 Centerpartiet ska verka för ett slutdatum för nyförsäljning av bensin- och dieslbilar i Sverige.

#### *Partistyrelsens yttrande:*

Dessa motioner lyfter den för Centerpartiet prioriterade frågan om att minska miljö- och klimatpåverkan från transporter. Partistyrelsen instämmer i ambitionen i dessa motioner och i stämmoprogrammet Miljöansvar och grön tillväxt föreslås en rad åtgärder kring att främja gröna bilar, öka andelen förnybara drivmedel, främja ny utsläppssnål teknik och decentralisera beslutsmakt över miljöregler och parkering.

Det finns olika exempel på stimulansåtgärder för att öka introduktionen av elbilar på marknaden. Norge har använd momsbefrielse för elbilar, vilket även motion 13.54 och 13.55 förordar. Centerpartiets förslag är att införa en grön bilbonus. Ett utvecklat resonemang om detta återges i stämmoprogrammet Miljöansvar och grön tillväxt. En viktig anledning till varför Centerpartiet förordar en grönbilbonus är för att det är ett politiskt förslag som är självfinansierat. De bästa bilarna får en bonus som bekostas av en avgift på de bilar som släpper ut mest. Att momsbefria elbilar skulle innebära ökade statliga utgifter som kräver resurser från andra viktiga åtgärder, till exempel inom klimat och miljöområdet.

Centerpartiet har sedan länge ansett att ett riktat stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur är mer effektivt och kan ske mer samordnat än regeringens initiativ klimatklivet. Genom att ge ett investeringsstöd till utbyggnad av laddstolpar upp till halva kostnaden för laddningsstationen kan ett sammanhängande nät av laddstolpar byggas ut i hela landet.

Precis som motion 13.57 påpekar är det viktigt att planera för en ökad andel laddningsplatser vid nybyggnation av bostäder och parkeringsplatser. Gröna mobilitetslösningar, såsom elektrisk drift av fordon, ska även premieras vid nybyggnation. Ett utvecklat resonemang om

detta återfinns i stämmoprogrammet Miljöansvar och grön tillväxt. På partistämman i Falun 2015 lyftes frågan i såväl stämmoprogrammet Utveckla hela landet som i tillhörande motions svar. Partistämman ansåg då att den norm som gäller för parkeringsplatser bör ses över och anpassas till förmån för hållbara mobilitetslösningar. I Sverige är det kommunerna som har det övergripande ansvaret för parkeringens planering, enligt plan- och bygglagen. Som princip anser vi att kravet på skäligt utrymme för parkeringsplatser i plan- och bygglagen bör ändras till skälig tillgång på mobilitetslösningar som ger frihet till kommunernas lokala förutsättningar.

Flexibla parkeringstal innebär sänkta parkeringsnormer där byggföretaget istället tillhandahåller, för miljön positiva, mobilitetstjänster som till exempel cykelparkering vid nybyggnad av bostäder. De ekonomiska resurser som frigörs när parkeringsplatser inte måste anläggas kan istället satsas på att öka mobiliteten utan att man behöver äga egen bil. Kommuner bör bejaka användandet av flexibla parkeringstal. Centerpartiet vill också förändra lagstiftningen så det blir möjligt för kommuner att tillhandahålla gratis parkering för miljöbil, eller särskilda parkeringsplatser för bilpooler eller elbilar.

En stor del av politiken för att främja elbilar via upphandling, lokala miljözoner och parkeringsplatser avgörs i den lokala politiken. Motion 13.60 föreslår åtgärder för att premiera elfordon som kan beslutas om i berörda kommuner. Mål om andelen utsläppsfria fordon i offentlig verksamhet och upphandlade tjänster är även det mål som inte fattas på rikspanet utan på landstings- och kommunnivå. Centerpartiet anser att kommuners klimatmakt bör skärpas, till exempel genom att kommuner ska kunna införa miljözoner för personbilar och lätta lastbilar på samma sätt som det går att göra för tung trafik. På de gator som är mest förorenade ska det vara möjligt att lokalt bestämma att enbart fordon som uppfyller krav om viss klimatprestanda, bullernivå och partikelutsläpp får köra, eller införa avgifter för dubbdäck.

Centerpartiet anser att beslut om trängselskatter samt hur intäkterna fördelas ska kunna fattas lokalt. Trängselavgifter ska vara möjligt att införa kommunalt utan att ett riksdagsbeslut föreligger för att minska trafikbelastningen och utsläpp av luftföroreningar. Intäkterna som man får bör då gå tillbaka till investeringar på orten. Det bör även finnas möjlighet att ge vissa miljöbilar (till exempel elbilar) rabatterat pris från trängselskatt.

Incitament för företag att ställa om sina fordonsflottor kan till exempel vara förändrade förmånsvärden för bilar, som återges i stämmoprogrammet Miljöansvar och grön tillväxt, men också lokalt och regionalt beslutade förslag som till exempel miljöbilspareringar, miljözoner och möjlighet att nyttja bussfiler. Ett annat förslag som ökar incitamentet att ställa om fordonsflottor är Centerpartiets förslag att införa en grön bilbonus.

Det är viktigt att de som har en elbil har möjlighet att ladda bilen i hemmet. Motion 13.62 tar upp problemet att det i befintliga flerbostadshus ofta saknas laddplatser och att en laddrättighet för elbilsägare därför bör införas. Centerpartiet anser att det bör vara upp till bostadsrättsföreningarna att bedöma intresset och behovet av laddplatser och att därefter avgöra om kostnaderna för investeringar är rimliga sett till föreningens ekonomi. Det är viktigt att en bostadsrättsförening inte nekar sina medlemmar en laddplats om det finns teknisk möjlighet att tillhandahålla en sådan, däremot får den som efterfrågar den stå för

merkostnaden. Om bostadsrättsföreningar eller privatpersoner vill investera i laddplatser kan ekonomiskt stöd ges via Centerpartiets satsning på medfinansiering av laddstolpar eller via ROT-avdraget.

Elvägar är en av flera viktiga åtgärder för att minska utsläppen från den tunga trafiken. Olika åtgärder för att minska utsläpp från transportsektorn, inklusive genom elektrifiering av transporter och elvägar finns i stämmoprogrammet Miljöansvar och grön tillväxt.

Idag är elektriciteten för busstrafiken skattepliktig till skillnad från kollektivtrafik på spår (exempelvis järnväg, pendeltåg, tunnelbana och spårvagn). För att öka introduktionen av eldrivna bussar i kollektivtrafiken anser Centerpartiet att busstrafiken bör ha samma skatteförhållanden som tågtrafiken. Därför föreslår vi att energiskatten på el till elburen kollektivtrafik hanteras likvärdigt oavsett fordonstyp.

Övergången till eldrift i transportsystemet har stor potential att minska utsläppen av växthusgaser. Men eldrift i sig garanterar inte detta, avgörande är hur elen har producerats. I Sverige har vi en hög andel förnybar el. Motion 13.63 förordar ett krav på att det vid laddningsstationer för elbilar alltid ska finnas ett alternativ med förnybar el. Intentionen är god och vad gäller offentligt finansierade laddplatser anser Centerpartiet att elen i dessa bör vara förnybar i så hög utsträckning som möjligt. Vad gäller laddstolpar som finansieras av privata aktörer bör det vara upp till dessa att avdöma frågan.

Centerpartiet står bakom miljömålsberedningens förslag om att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. För att nå detta mål kommer flera åtgärder behöva samverka. Ökad eldrift är en viktig del. Centerpartiet förespråkar teknikneutralitet och anser inte att antalet elbilar som ska rulla på vägarna 2030 behöver målsättas. Befintliga dieslbilar kan idag kraftigt reducera sina utsläpp genom att tanka ett förnybart drop in-bränsle, till exempel talloljebaserad biodiesel (HVO). Motsvarande utveckling kommer att komma på bensinsidan. Att helt förbjuda bensin- och dieslbilar ser Centerpartiet inte som en lösning på transportsektorns klimatutmaning. Det viktiga för att minska utsläppen är att ersätta de fossila drivmedlen med förnybara.

Partistämman beslutade att anse följande motioner besvarade:

13.56

13.57

13.58

13.59.3

13.60

13.61

13.63

Partistämman beslutade att avslå följande motioner:

13.54

13.55

13.59.1

13.59.2

13.62

13.64

### **Ursprungsmärkning av drivmedel motion 13.66**

*Motionären föreslår att:*

13.66 Centerpartiet verkar för att ursprungsmärka drivmedel.

*Partistyrelsens yttrande:*

I partistämmoprogrammet från 2015 Resultat för miljön fattades beslut om att verka för ursprungsmärkning av drivmedel vid pumpen. Detta betonas återigen i stämmoprogrammet Miljöansvar och grön tillväxt.

Utifrån ett införande av EU-gemensamma livscykelkriterier för fossila bränslen, motsvarande de som redan idag finns för förnybara drivmedel, vill vi med detta som grund införa en ursprungsmärkning av bränslet vid pumpen. Genom att synliggöra ursprunget av drivmedlet kan konsumenter fatta ett medvetet val, såsom vi gör med livsmedel eller kläder idag.

Partistämman beslutade att anse följande motion besvarad:

13.66

### **Övergivna bilar – motion 13.67**

*Motionären föreslår att:*

13.67 Centerpartiet aktivt initierar berörda departement och myndigheter att arbeta fram en regelförändring avseende bortforsling av fordon.

*Partistyrelsens yttrande:*

Efter att skrotningspremierna avskaffades 2007 infördes producentansvar, vilket innebär att den som producerat bilen är skyldig att ta emot den när den ska skrotas, utan kostnad. Det är alltså gratis att lämna sin bil till skroten. Bilägaren måste dock frakta bilen till skroten. Med undantag för vissa glesbygdsområden så ska det finnas mottagningsplatser för skrotfärdiga bilar inom fem mils avstånd. Trots detta är det ett problem att övergivna bilar lämnas i vägrenar, diken och på annans mark. Förutom att skrotbilen är nedskräpning betraktas den också som farligt avfall, så länge den innehåller de vätskor och komponenter som är skadliga för miljön. För att minska problemen med övergivna bilar, stärka äganderätten för markägare och minska skattebetalarnas nota för bortforsling av övergivna fordon kan det finnas skäl att se över dagens regelverk.

Partistämman beslutade att anse följande motion besvarad:

13.67

### **Slussarna i Trollhättan – motion 13.68**

*Motionären föreslår att:*

13.68 Centerpartiet verkar för att medel anslås att göra detta möjligt. Allt för att trygga den framtida sjöfarten i Göta Älv.

*Partistyrelsens yttrande:*

Vänersjöfarten är viktig för godstransporter och näringslivet och avlastar närliggande landsvägar och järnvägar från trafik. Centerpartiet bejakar slussarnas reparationsbehov i Trollhättan. I regeringsställning anslög vi 2014 utredningsmedel för slussarna i den nationella beslutsplanen för prioriterade infrastrukturåtgärder.

Partistämman beslutade att anse följande motion besvarad:

13.68