

Kommitté 6: Ekonomi, Jobb och företag, Infrastruktur och transporter

Centerpartiets partistämma 23-26 september 2021



Centerpartiet

1 **Kommitté 6 Ekonomi, Jobb och Företag, Infrastruktur och Transporter**

2 3 [6.1](#), [6.2](#), [6.3](#): Offentlig upphandling

4
5 6.1.1 att verka för att strategiskt utveckla offentlig upphandling som ett effektivare verktyg för
6 hållbar utveckling och hållbar tillväxt.

7
8 6.1.2 att verka för att offentlig upphandling utvecklas till ett strategiskt styrmedel för
9 näringspolitiken.

10
11 6.1.3 att offentlig upphandling av innovation, teknik samt socialt och miljömässigt hållbara
12 värdeerbjudanden stärks nationellt.

13
14 6.2.1 att Centerpartiet tar initiativ till att lagen ändras så att företag kan få ekonomisk
15 ersättning när man påvisar att lagen om offentlig upphandling inte efterlevs av en kommun
16 eller annan offentlig organisation.

17
18 6.2.2 att Centerpartiets kommunala sektion får i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp med
19 uppdrag att ta fram positiva exempel inom kommuner och regioner där offentlig upphandling
20 fungerar föredömligt.

21
22 6.2.3 att förtroendevalda inom Centerpartiet uppmanas att öka fokus på offentlig upphandling
23 i sina respektive kommuner och regioner för att göra bättre affärer och i praktiken gynna
24 seriösa företag som leverantörer.

25
26 6.3.1 att Centerpartiet ska arbeta för att begränsa tolkningsutrymmet i följande lagstiftning
27 med mål om att tydligt driva på utvecklingen till ett ekologiskt- såväl som socialt hållbart
28 samhälle: 4 kapitlet 3 § LOU ”En upphandlande myndighet bör beakta miljöhänsyn, sociala
29 och arbetsrättsliga hänsyn vid offentlig upphandling om upphandlingens art motiverar detta”.

30 31 32 **Partistyrelsens yttrande:**

33
34 Motionärerna lyfter flera förslag för förändrade regelverk samt på hur verktyget offentlig
35 upphandling kan användas. Bland annat potentialen som offentlig upphandling har för hållbar
36 utveckling och tillväxt och som ett verktyg och styrmedel för näringspolitiken. Att offentlig
37 upphandling kan vara ett viktigt verktyg för att påskynda omställningstakten men att det är
38 tveksamt om den nationella strategin på området tillämpas och är effektiv i praktiken. Krav
39 lyfts på att formuleringarna kring miljö- och klimatkraven inom offentlig upphandling ska
40 vara bindande. Dessutom föreslås att lagstiftningsförändring så att företag kan få ersättning
41 bland annat när denne i strid mot regelverk förlorar anbudsförfarande.

42
43 Centerpartiet har vid flera tidigare stämmor fattat beslut om behovet av att offentlig
44 upphandling som verktyg i högre utsträckning bör användas för bland annat stärka miljö- och
45 klimatarbetet. Redan idag finns en nationell upphandlingsstrategi med sju mål, där innovation,
46 miljö och ett socialt hållbart samhälle är del av målen. Denna riktar sig dock främst till de
47 statliga myndigheterna och Upphandlingsmyndigheten har ett uppdrag att verka för att
48 strategin får genomslag.

49

50

51 Partistyrelsen instämmer i behovet av att offentlig upphandling behöver utvecklas som ett
52 strategiskt verktyg. Likaså att upphandling av innovation, teknik samt socialt och
53 miljömässigt hållbara värdeerbjudanden behöver stärkas nationellt. Partistyrelsen konstaterar
54 dock att det motionären efterfrågar redan är en del av den befintliga strategin, men att det
55 finns behov av att säkerställa att intentionerna i strategin uppfylls. Centerpartiet har i
56 riksdagen exempelvis krävt att den nya upphandlingslagstiftningen utvärderas för att
57 utvärdera dess effekter, inte minst med bäring på effekter för småföretagen. För att dra nytta
58 av den tekniska utvecklingen är det viktigt att myndigheter och politiken kontinuerligt ser
59 över aktuella regelverk för att garantera att dessa inte hindrar utvecklingen. Inom ramarna för
60 offentlig upphandling finns redan idag möjligheter för bredare kravställning för att stimulera
61 nytänkande, exempelvis genom innovationsupphandling. Nya smarta lösningar växer fram när
62 företagare och innovatörer ges frihet att tänka och arbeta fritt, utan detaljreglerade
63 kravspecifikationer från politiken. Offentlig upphandling bör utvecklas till ett strategiskt
64 verktyg för näringspolitiken och partistyrelsen anser att offentlig upphandling bör genomsyra
65 alla samhällsområden och politikområden. Det är därför viktigt att offentlig upphandling som
66 strategiskt verktyg inte bara nyttjas inom ramen för näringspolitiken.

67

68 Redan idag finns lagstiftning som innebär att företag kan få skadestånd och ersättning för
69 kostnader i samband med att förbereda anbud och i övrigt delta i en upphandling. Motionären
70 vill se att företag kan få någon procent av den förväntade omsättningen av en vara eller tjänst i
71 ersättning. Att det förekommer otillåtna direktupphandlingar och att upphandlade avtal
72 övergår i någon form av tillsvidareavtal trots att det står i strid med lagen är tyvärr ett faktum.
73 Kring detta finns det dock lagstiftning, där bland annat Konkurrensverket riktar tillsynsbeslut.
74 Det finns givetvis anledning att kontinuerligt bevaka att lagstiftningen uppfyller sitt syfte.

75

76 Partistyrelsen anser att den nuvarande lagstiftningen inte behöver ändras. Lagstiftningen kring
77 offentlig upphandling har ändrats avsevärt de senaste åren, bland annat till följd av EU-
78 direktiv. Centerpartiet har i riksdagen krävt att lagstiftningen utvärderas, bland annat med
79 hänsyn till små företags möjlighet att delta i upphandlingar. Fokus bör istället för att utöka
80 rätten till skadestånd ligga på att förenkla processen och göra det enklare för fler att delta.

81

82 Partistyrelsen anser att det är viktigt att vi ökar kunskapen om LOU och hur vi kan utveckla
83 arbetet med att skapa upphandlingar som är gynnsamma för kommunens långsiktiga
84 hållbarhet. Centerpartiets kommunala sektion arbetar redan idag med att sprida kunskaper och
85 erfarenheter i aktuella frågor både genom seminarier, kommundagar och träffar för
86 förtroendevalda samt via förslag på motioner och initiativ via Centerpartiets intranät connect.

87

88 Det är viktigt med inspel och initiativ för att lyfta aktuella frågor. Goda erfarenheter som kan
89 spridas inom Centerpartiets organisation är viktiga. Genom kunskap och samverkan så kan vi
90 få upphandlingar som gynnar både miljö, företag, innovationer, utveckling och ekonomi.
91 Sveriges kommuner och Regioner (SKR) har viktiga verktyg på området. Bland annat
92 checklistor och information om hur en kommun eller en region kan utveckla och samverka
93 med andra kring upphandling.

94 Partistyrelsen instämmer med motionären om att offentlig upphandling kan och bör bli ett mer
95 kraftfullt verktyg för att snabba på omställningen. Det är stora värden som omfattas, närmare
96 fem procent av Sveriges BNP (2018). Centerpartiet anser att de miljö- och klimatmål som det
97 offentliga är med och formulerar också rimligtvis ska implementeras i den egna
98 verksamheten. Upphandlingsmyndigheten har tagit fram olika krav som det offentliga kan
99 använda sig av för att ställa tuffare miljökrav.

100 Det finns olika ambitionsnivåer och som motionären påtalar är dessa frivilliga att använda.
101 Centerpartiet anser att det är lämpligt att ett lägsta golv i form av de baskrav som kan ställas
102 också ställs.

103

104 Positiva tendenser går att se, men utvecklingen går inte tillräckligt snabbt. Naturvårdsverket
105 konstaterade år 2019 att andelen miljökrav i de offentliga upphandlingarna ökar. Genom att
106 införa en lägstanivå skulle utsläppsminskningstaken kunna gå ännu snabbare. Utöver
107 baskravet anser Centerpartiet att andelen avancerade- och spjutspetskrav ska öka, som kan
108 hjälpa till att driva fram ny grön teknik. Centerpartiet är också drivande är att statsflyget ska
109 upphandla biojet till statsflygets resor. Det handlar dels om att ta ansvar för statsflygets egna
110 resor, men också om att bidra till att minska kostnaden för biojet i förhållande till
111 konventionellt flygbränsle. Slutligen anser vi att de fordon som staten, regionerna och
112 kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av
113 förnybara bränslen.

114

115 Partistyrelsen delar bedömningen om att miljö- och klimatkraven ska vara bindande och anser
116 att det bör införas en lägsta nivå i form av Upphandlingsmyndighetens baskrav, vilket
117 Centerpartiet redan aktivt driver. Mot denna bakgrund instämmer partistyrelsen i motionärens
118 intentioner.

119

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.1.1

6.1.2

6.1.3

6.2.2

6.2.3

6.3.1

120

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.2.1

121

122

123 **6.4: Automatiskt avslut av autogiro vid dödsfall**

124

125 6.4.1 att banken automatiskt även kan avsluta autogiro.

126

127 6.4.2 att motionen lämnas till Partiets stämma.

128

129

130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161

Partistyrelsens yttrande:

Motionen behandlar frågan om fortsatta autogiroutbetalningar vid dödsfall och att det kan vara en omständlig process för dödsboet att avsluta dessa. Motionären vill därför att autogiro ska kunna avslutas automatiskt i samband med dödsfallet, på samma sätt som banken tar bort möjligheten att göra uttag med exempelvis bankomat kort.

För en dödsbodeläggare eller dödsborepresentant kan det självklart vara en omtumlande process att under ett sorgearbete omgående behöva ägna sig åt omfattande administration samt hänge sig åt en mängd kontakter där man inte sällan har svårt att veta var man ska börja. Vissa tjänster, som den avlidne hade, avslutas automatiskt av banken. Det gäller till exempel kort, internetbank, telefonbank, betalservicetjänster, e-fakturor, e-legitimation och kontokrediter. Vilka tjänster som spärras kan variera mellan olika banker. Som motionären anför så brukar autogiron och stående överföringar fortsätta att gälla tills de återkallas av dödsbodeläggarna.

Den avlidne kan ha en stor mängd automatiska överföringar som avser högst varierande saker. Det kan självklart kännas problematiskt att som dödsbo inte ha full kontroll över utbetalningar och att betalning fortsätter att utgå för exempelvis ett gymkort, en tidningsprenumeration eller ett telefonabonnemang som inte längre används eller kommer till nytta. Att automatiskt avsluta autogiro kan dock vara problematiskt. Autogirobetalningar förekommer vanligen vid löpande avtal. Att ensidigt säga upp ett avtal genom att bara upphöra att betala är inte avtalsrättsligt gångbart. Dödsboet kan då göra sig skyldig till ett avtalsbrott med risk för exempelvis skadestånd m.m.

Det kan också få stora negativa konsekvenser för dödsboet om den vara eller tjänst som avtalet avser plötsligt upphör, exempelvis om elen plötsligt stängs av eller hyran slutar betalas och detta sker utan att dödsboet är införstått.

Partistyrelsen är därför av uppfattningen att det även fortsättningsvis bör vara en aktiv handling från dödsbodeläggarna att återkalla autogiron och stående överföringar och föreslår därför avslag på motionen.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.4.1

162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175

6.5: Finansiering på landsbygden

6.5.1 att Centerpartiet ska arbeta för att möjliggöra fler fristående mindre banker i hela landet för att förbättra lokalkännedomen och finansieringsmöjligheterna på landsbygden.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter vikten av lokala banker för att stärka kreditförsörjningen på landsbygden.

Partistyrelsen instämmer i den problembeskrivning motionären anför. Kreditförsörjningen, oavsett om det är för företag eller privatpersoner, behöver stärkas på landsbygden. Av denna

176 anledning, och med en motivering som ligger i linje med motionärens, fattade stämman år
177 2019 beslutet att tillgången på kapital i landsbygder behöver stärkas genom att
178 sparbankslagen moderniseras så att lokala banker kan utveckla sin verksamhet. Partistyrelsen
179 instämmer mot denna bakgrund med motionärens förslag.
180

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.5.1

181

182 [6.6](#), [6.7](#): Kontanternas användning i Sverige

183

184 6.6.1 att alla banker ska hantera kontanter.

185

186 6.6.2 att kontantbetalning inte kan nekas för belopp upp till 5000.

187

188 6.6.3 att den som nekar kontantbetalning ska erbjuda kostnadsfri faktura.

189

190 6.7.1 att Centerpartiet verkar för att såväl offentliga som privata aktörer och näringsidkare
191 som huvudregel ska ha skyldighet att acceptera betalning med kontanter från privatpersoner.

192

193

194 **Partistyrelsens yttrande:**

195

196 Motionärerna lyfter behovet av en fungerande kontanthantering i hela landet bland annat för
197 att undvika potentiell diskriminering i ett kontantlöst samhälle, riskerna förknippade med IT-
198 haveri och att individers rörelseutrymme begränsas.

199

200 För Centerpartiet har frågan om en fungerande kontanthantering i hela landet under lång tid
201 varit en viktig fråga. På initiativ av Centerpartiet utreddes 2020 hur tillgången på kontanter i
202 samhället kan öka, och från och med 1 januari 2021 finns en ny lag som innebär att sex
203 banker i Sverige måste erbjuda hantering av kontanter inom rimligt avstånd.

204

205 Att införa en lagstiftning som skulle innebära att varje bankkontor och varje butik eller
206 restaurang i landet att ta mot kontanter skulle, enligt partistyrelsens mening, vara
207 problematisk ur flera perspektiv. Skulle varje bankkontor tvingas handha kontanter finns en
208 risk att kontor läggs ner. Att exempelvis tvinga enskilda butiker att ta emot kontanter,
209 takbelopp eller ej, skulle innebära ett omfattande ingrepp i avtals- och näringsfriheten. Likaså
210 skulle en utformning där kostnadsfri faktura erbjuds få ytterligare konsekvenser. Bland annat
211 skulle affärsidkaren tvingas ta kreditkontroll vilket medför både kostnader och administration
212 för denne. Partistyrelsen bedömer att med större skyldighet att erbjuda kontanter från
213 bankernas sida, och att hantera kontantkassor från affärerna, så blir det mer naturligt för en
214 butik att kunna erbjuda kontant betalning. När det gäller offentlig sektor så har offentlig
215 verksamhet en skyldighet att ta emot kontanter eftersom det är ett legalt betalmedel. Detta
216 slog Högsta förvaltningsdomstolen fast i ett avgörande 2015.

217

218 Den nya lagstiftningen har ännu inte varit i kraft ett år och dess tillkomst har föregåtts av ett
219 omfattande lagstiftningsarbete. Partistyrelsen förutser dock att den nya lagen måste följas upp
220 så att dess syfte uppfylls. Inte minst är det viktigt att säkerställa att kontanthantering för

221 näringsidkare fungerar, dagskassorna framför allt. Det här är den stora hämskon för att våga
222 och fram för allt ha råd med kontanter ur ett affärsidkarperspektiv.
223

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att den nya lagen om kontanthantering ska följas upp för att säkerställa att kontanthantering för näringsidkare fungerar, framförallt dagskassorna.

224
225

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.6.1

6.6.2

6.6.3

6.7.1

226
227

228 **6.8:** Investeringsinstrument för landsbygdsföretag

229

230 6.8.1 att Sverige inrättar ett garantiinstrument för företag som är verksamma i regioner och
231 kommuner som är föremål för låga värderingar av företagets säkerheter beroende på
232 företagets lokalisering.

233

234 6.8.2 att Anpassningar i statsstödsförordningen och DeMinimisstöddordningen görs enligt med
235 målet att offentliga resurser skall kunna medverka i funktionen och bidra till
236 kapitalförsörjningen i områden påverkas av låga värderingar av företagets säkerheter.

237

238

239 **Partistyrelsens yttrande:**

240

241 Motionären lyfter problemet med att företagets tillgångar i form av order, produktportföljer i
242 form av varor och tjänster värderas lägre för företag verksamma på avstånd från stora
243 arbetsmarknader. Det påverkar förutsättningarna för investeringar, jobbskapande och
244 välfärdssamhällets förmåga till likvärdighet i hela landet.

245

246 Centerpartiet har under lång tid pekat på att det finns strukturella problem när det gäller
247 kapitalförsörjning för företag i hela landet. Det finns helt enkelt ett marknadsmisslyckande i
248 delar av landet. Vi vet exempelvis att även goda affärsidéer kan bedömas som för riskfyllda
249 för att banken ska bevilja lån, eftersom fastighetsvärdet som företagaren har som tillgång inte
250 utgör tillräcklig säkerhet för lånet.

251

252 Centerpartiet driver sedan tidigare behovet av att regelverket kring kapitalförsörjning behöver
253 stärka förutsättningarna för privat och offentligt kapital att samverka, och att behovet av

254 riskvilligt kapital i hela landet motiverar en moderniserad lagstiftning. Därutöver att det måste
255 vara möjligt för lokala sparbanker att ta in externt kapital.

256
257 Partistyrelsen anser att statsstödsreglerna har en viktig funktion. Såväl när det gäller
258 förhållande mellan EU:s medlemsstater och dess företag, liksom för att säkerställa rättvis
259 konkurrens mellan företag i enskilda länder. De så kallade de-minimis reglerna har en viktig
260 funktion som ventil vilket gör det möjligt att, utan statsstödsgodkännande från EU-
261 kommissionen, genomföra riktade åtgärder av enklare slag.

262
263 Partistyrelsen anser inte att fokus ska ligga på riktade stöd till landsbygdens företag. Det
264 handlar främst om att säkerställa goda generella villkor för företagande och moderniserade
265 regelverk som inte hämmar kapitalanskaffningen på landsbygden. Centerpartiet har
266 exempelvis varit drivande i att tillföra resurs- och kapitaltillskott för Almi Företagspartner i
267 syfte att öka utlåningen till små och medelstora företag i hela landet och därmed underlätta
268 finansieringen för företagen.

269

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.8.1

6.8.2

270

271

272 [6.9](#): Ekonomiska styrmedel för hållbarhet

273

274 6.9.1 att ekonomiska styrmedel tas fram som premierar de som lever hållbart istället för att
275 bestraffa dem.

276

277

278 **Partistyrelsens yttrande:**

279

280 Motionären anför att de som lever så att ekosystemen klarar av att försörja dem, som många
281 på den svenska landsbygden gör, drabbas hårdast av de ekonomiska styrmedel vi som
282 samhälle tar till för att lösa klimatutmaningarna.

283

284 Centerpartiet anser att hela Sveriges omställning till ett förnybart energisystem är prioriterat
285 och politikens roll är att möjliggöra denna omställning genom effektiva styrmedelssystem och
286 budgeterade satsningar.

287

288 I praktiken har vi under en längre tid i Sverige haft ett system där förorenaren betalar och det
289 förnybara undantas från, eller får lägre, beskattning. Partistyrelsen anser att detta är en viktig
290 principiell utgångspunkt i utformningen av ekonomiska styrmedel inom miljö- och
291 klimatpolitiken. Det handlar inte om att bestraffa den som inte lever hållbart utan om att
292 miljöstyrande skatter ska tas ut på ett sätt så att de externa effekterna av utsläppen
293 internaliseras. Ett exempel på detta är det stämmobeslut Centerpartiet fattade på stämman
294 2019 om att verka för en skatteväxling inom transportsektorn. Skatter och avgifter i
295 transportsektorn behöver ses över i en bred översyn för att möjliggöra omställningen till
296 hållbara transporter och möjligheten att leva och verka i hela landet. Utgångspunkter i denna

297 översyn bör vara att skattesystemet differentieras efter klimatnytta och de olika geografiska
298 förutsättningarna som råder i Sverige. Mot denna bakgrund föreslår partistyrelsen avslag på
299 motionen.
300

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.9.1

301
302

303 [6.10](#): Skatteavdrag för gåvor

304

305 6.10.1 att Centerpartiet verkar för att reglerna avseende skattereduktion för gåva ändras till att
306 inkludera fler mottagande organisationer och högre belopp.

307

308

309 **Partistyrelsens yttrande:**

310

311 Motionären vill bredda och utöka rätten till skatteavdrag för gåvor till forskning och ideell
312 verksamhet. Detta är något som Alliansen införde i regeringsställning men som sedan togs
313 bort 2016 för att den 1 juli 2019 återinföras igen.

314 Centerpartiet är positivt till skatteavdraget för gåvor till social hjälpverksamhet och forskning.

315 Motsvarande generösa regler finns i såväl Norge som Finland. Partistyrelsen instämmer med

316 motionären i att privata aktörer bidrar till forskning i en kunskapsintensiv nation och menar

317 att skattereglerna för detta bör göras mer gynnsamma. Partistyrelsen konstaterar att frågan

318 återkommande aktualiserats, bland annat med ett stämmobeslut 2015. I första hand är det

319 viktigt att se över hur fler mottagande organisationer kan inkluderas.
320

320

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.10.1

321

322

323 [6.11](#): Ideella föreningars moms för reparationer och underhåll

324

325 6.11.1 att dessa ideella föreningar undantas skyldigheten att betala moms för reparationer och
326 underhåll för sina byggnadsbestånd.

327

328

329 **Partistyrelsens yttrande:**

330

331 Motionären föreslår undantag för ideella föreningar avseende moms för reparationer och
332 underhåll av kulturbyggnader och hembygdsgårdar eftersom det är en onödig kostnad och stor
333 belastning ekonomiskt då föreningarna drivs ideellt.

334

335 Ideella föreningar som är allmännyttiga behöver i regel inte registrera sig för eller betala

336 moms. Undantaget är om föreningen bedriver ekonomisk verksamhet, då kan den vara

337 tvungen att redovisa moms för den delen av verksamheten som avser ekonomisk verksamhet.
338 En förening som äger exempelvis en fastighet kan välja att bli frivilligt skattskyldig för moms
339 om den hyr ut lokaler till en hyresgäst med momspliktig verksamhet. Föreningen kan även bli
340 frivilligt skattskyldig även om den inte ska betala inkomstskatt i övrigt.

341
342 Ideella föreningar runtom i landet gör en stor samhällsinsats inte minst som kultur och
343 byggnadsvårdare precis som motionären beskriver. Centerpartiet har på tidigare stämmor, i
344 kontrast till vad motionären efterfrågar, fattat beslut om att systemet med moms behöver
345 förändras mer i riktning mot en enhetlig moms. I dagsläget finns flera undantag och
346 gränsdragningsproblematik, vilket snedvrider konkurrens och fördyrar för näringsliv och
347 företagare. Flera av de undantag från en enhetlig moms som idag finns är dock väl motiverade
348 även om en enhetlig moms bör vara utgångspunkten. Dels eftersom den är enklare att
349 administrera, dels för att skatt på konsumtion i regel är mindre skadlig än skatt på inkomst. I
350 Sverige omfattas nästan alla varor av moms, men det finns ett fåtal undantag, i huvudsak
351 gällande tjänster. Partistyrelsen anser att en bedömning av huruvida en momssats bör
352 förändras generellt ska baseras på andra faktorer än enbart priset. Partistyrelsen anser att
353 inriktningen på förändringar av momsen ska ligga på att bredda momsen till att gälla fler
354 transaktioner, vilket också är något som efterfrågas av näringslivet i syfte att förenkla
355 skattesystemet.

356
357 Den insats som ideella föreningar runtom i landet gör för att upprätthålla ett kulturarv är
358 oerhört viktig men ekonomiska stöd för denna typ av verksamhet bör inte underlättas genom
359 utökade undantag i skattelagstiftningen anser partistyrelsen. I första hand bör stöden för
360 ideellt kulturarvsarbete stärkas. Detta är också något som Centerpartiet aktivt arbetar för.
361 Partistyrelsen föreslår mot denna bakgrund att motionen avslås.

362

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.11.1

363

364

365 [6.12](#): Friskvårdsbidrag

366

367 6.12.1 att Friskvårdspengen ersätts med skattereduktion.

368

369

370 **Partistyrelsens yttrande:**

371

372 Motionären vill att det friskvårdsbidrag som vissa arbetsgivare erbjuder anställda istället ska
373 utgå från individen genom en skattereduktion.

374

375 Det är viktigt att understryka vad den så kallade friskvårdspengen i grunden är. Det är
376 lagteknisk inget enskilt bidrag som arbetsgivaren gör avdrag för utan är en av flera möjliga så
377 kallade personalvårdsförmåner. Detta är förmåner av mindre värde som syftar till att skapa
378 trivsel i arbetet. Det kan vara friskvårdsbidrag, motionsaktiviteter och enklare förfriskningar
379 som kaffe eller frukt på arbetsplatsen. Friskvård, oavsett form, fyller givetvis en oerhört viktig
380 funktion för den enskilde men i grunden är det något arbetsgivaren kan erbjuda som en del i

381 att skapa trivsel på arbetsplatsen. Arbetsgivare kan såklart välja en mängd olika former för att
382 skapa trivsel och partistyrelsen anser inte att lagstiftningen ska styra hur detta val sker. Det
383 måste vara upp till arbetsgivaren. Vidare anser partistyrelsen att skattereduktioner ska
384 användas varsamt för att inte skapa ett skattesystem där undantag på undantag läggs till. Mot
385 denna bakgrund föreslår partistyrelsen avslag på motionen.
386

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.12.1

387
388

389 [6.13](#): Allmän löneavgift

390

391 6.13.1 att Centerpartiet verkar för att avskaffa den allmänna löneavgiften.

392

393

394 **Partistyrelsens yttrande:**

395

396 Motionären föreslår att den allmänna löneavgiften avskaffas eftersom det är en dold skatt på
397 arbete som skadar skattesystemets legitimitet och som rimmar illa med viljan att göra det
398 enklare och billigare för landets företagare att skapa fler jobb.

399

400 Allmän löneavgift är en skatt på lön som arbetsgivare i Sverige betalar till staten och räknas
401 som del av arbetsgivaravgiften. Skatten kallas avgift, men tillfaller staten och är inte kopplad
402 till några förmåner i socialförsäkringssystemet.

403

404 Partistyrelsens principiella ståndpunkt att den på sikt bör avskaffas och instämmer därför i
405 motionärens beskrivning. Stämman har tidigare fattat beslut om detta. Inbetalda socialavgifter
406 bör i högre grad motsvaras av erhållna förmåner. Löneavgiften bör därför gradvis sänkas när
407 de offentliga finanserna så medger. Det finns dock andra kostnadsminskningar som kommer
408 att vara mer prioriterade i närtid.

409

Partistyrelsen föreslår partistämman instämna i intentionerna i följande motioner:

6.13.1

410

411

412 [6.14](#): Fastighetsskatt på naturresurser

413

414 6.14.1 att detta beslut som nämns i första stycket framhävs, kommuniceras och verkställs av
415 Centerpartiets ledning före nästa val.

416

417

418 **Partistyrelsens yttrande:**

419

420 Motionären lyfter Centerpartiets tidigare stämmobeslut om att verka för att fastighetsskatten
421 på elproducerande- och industrifastigheter ska regionaliseras, samt att det går för långsamt att
422 genomföra detta.

423
424 Precis som motionären skriver verkar Centerpartiet för denna skattereform. Ett av målen
425 denna mandatperiod är att genomföra en skattereform och flera omfattande skatteförändringar
426 har också genomförts och påbörjats under mandatperioden.

427
428 Vissa skatteförändringar är, sett till sin konstruktion, enkla rent lagtekniskt att genomföra och
429 kan utan någon utredning genomföras efter en kortare beredning. Exempel på detta är den
430 regionala skattereduktion Centerpartiet drivit igenom som innebär sänkta inkomstskatter för
431 boende på landsbygd.

432
433 Andra skatter är till sin konstruktion komplexa och påverkar liksom påverkas av andra
434 lagstiftningsområden. Den aktuella frågan om fastighetsskatt är ett exempel på detta eftersom
435 regionaliserad fastighetsskatt kan komma att beröra bland annat skatteutjämningen. Mot
436 denna bakgrund anser partistyrelsen inte att det är lämpligt att sätta ett sista datum när denna
437 reform bör vara genomförd, och menar därför att motionen bör avslås. Partistyrelsen vill dock
438 understryka att Centerpartiet fortsatt ska driva på för att fastighetsskatten på
439 industrifastigheter och fastighetsskatten på elproducerande fastigheter ska regionaliseras.

440

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.14.1

441

442

443 **6.15:** Beskattning av intrångsansättning till markägare

444

445 6.15.1 att öka flexibiliteten för markägare i den ekonomiska hanteringen av ersättningar för
446 markintrång och andra inskränkningar i äganderätten.

447

448 6.15.2 att ersättningar för markintrång och andra inskränkningar i äganderätten i högre grad
449 ska kunna beskattas som inkomst av näring.

450

451 6.15.3 att engångsansättningar för markintrång och andra inskränkningar i äganderätten ska
452 kunna sättas av för skattemässig fördelning över flera inkomstår på liknande vis som dagens
453 skogskonto.

454

455

456 **Partistyrelsens yttrande:**

457

458 Motionären lyfter de fall där en markägare, privatperson eller näringsidkare, upplåter
459 nyttjanderätten till en viss del av fastigheten för all framtid men behåller ägandet.

460 Typexempel är upplåtelse av mark för framdragande av kraftledning och vägrätt för allmän

461 väg. Markägaren äger fortfarande den upplåtna marken, men nyttjandet disponeras av annan.

462 Detta kallas allframtidsupplåtelse.

463

464 Den lagstiftning motionären lyfter syftar till att hantera en bredd av markupplåtelser där
465 effekterna varierar beroende på om det är en privatperson eller en näringsidkare som äger
466 marken.

467
468 För Centerpartiet är äganderätten inte bara en grundläggande rättighet när det kommer till
469 demokratifrågor, det ska också vara en vägledande princip när det kommer till frågor som rör
470 markanvändning.

471 Partistyrelsen anser inte att det generellt bör gå att öka flexibiliteten enligt vad motionären
472 föreslår. Till att börja med är det viktigt att markinträng och ersättningar fortsatt hålls
473 separerat i skattelagstiftningen när det kommer till ägarform; privatperson eller näringsidkare.
474 Partistyrelsen anser därför inte att ersättningar för markinträng och andra inskränkningar i
475 äganderätten i högre grad ska kunna beskattas som inkomst av näring av den anledningen att
476 om marken ägs av en privatperson ska beskattningen ske för privatpersonen. Antingen ägs
477 marken av en näringsidkare eller en privatperson.

478
479 Däremot instämmer Partistyrelsen i att det finns anledning att se över hur större belopp vid
480 allframtidsupplåtelser kan fördelas över flera år. Detta är dock omfattande skattelagstiftning
481 där en enskild ändring kan få följdkonsekvenser. Partistyrelsen vill därför se att frågan om
482 fördelning av intäkter vid allframtidsupplåtelser kan ändras i syfte att undvika beskattning vid
483 en enskild tidpunkt. Exakt hur detta kan och bör genomföras måste dock vara föremål för en
484 utredning.

485 Lagstiftningen på området är, som motionären skriver, generellt i behov av mer flexibla
486 regelverk och uppdateringar. Partistyrelsen ser positivt på att ersättning för markinträng
487 behöver ses över. Ett exempel på detta är den så kallade *Skatteförenklingsutredningens* förslag
488 om att kapitalvinst vid allframtidsupplåtelse bara ska tas upp om engångsersättningen
489 överstiger 10 000 kronor, istället för som idag 5 000 kronor. Det är en av flera förenklingar
490 som vore värdefullt för mindre allframtidsupplåtelser.

491

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att se över möjligheten till att engångsersättningar för markinträng, så kallade
allframtidsupplåtelse, ska kunna sättas av för skattemässig fördelning över flera inkomstår.

492

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.15.3

493

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.15.1

6.15.2

494

495

496 [6.16](#), [6.17](#): Skattskrivning

497

498 6.17.1 att Centerpartiet verkar för att ge kommuner beskattningsrätt löpande under året istället
499 för att hela beskattningsrätten ska tillkomma den kommun där medborgaren var skriven den 1
500 november föregående år.

501

502 6.16.1 att ge kommuner beskattningsrätt löpande under året istället för att hela
503 beskattningsrätten ska tillkomma den kommun där medborgaren var skriven den 1 november
504 föregående år.

505

506

507

508 **Partistyrelsens yttrande:**

509

510 Motionären lyfter det faktum att i vilken kommun man betalar skatt får stora effekter på den
511 enskilda kommunen beroende på var man är folkbokförd den 1 november eftersom detta
512 datum är då man som individ räknas in i skatteunderlaget. En lösning på detta menar
513 motionären är löpande beskattningsrätt under året.

514

515 För många kommuner är det en stor utmaning med en relativt sett hög andel deltidboende
516 under delar av året. Såväl en hög andel säsongsanställda som övriga deltidboende under året
517 innebär ett tryck på såväl infrastruktur som välfärdstjänster som är högre än vad det
518 permanentboende skatteuttaget kan bära. För kommunen kan det innebära en annan allokering
519 av skatteresurser till verksamheter och tjänster än vad som skulle ha varit fallet om
520 skatteuttaget hade motsvarat antalet invånare under helåret, exempelvis vad gäller
521 investeringar i vägar, VA och vård.

522

523 Partistyrelsen instämmer i motionärernas problembeskrivning men anser inte att en
524 proportionellt fördelad kommunalskatt är en lösning. Ett system med delade skattesatser
525 skulle inte vara möjligt utan att dels reformera hur hela det svenska välfärdssystemet fungerar
526 i grunden. Dels utan att skatteutjämningsystemet skulle behöva förändras i grunden.

526

527 Partistyrelsen anser att dessa tre frågor måste vägas mot varandra: skatteutjämningsystemet,
528 välfärdens finansiering och proportionell kommunalskatt. I en sådan avvägning anser
529 partistyrelsen att skatteutjämningsystemet och dess reformering enligt tidigare stämmobeslut
530 tillsammans med hur den svenska välfärden finansieras tungt väger över de i sammanhanget
531 relativt små fördelar en proportionellt fördelad kommunalskatt kan få.

531

532 Den pågående Corona-pandemin har i vissa delar av landet inneburit en stor ökning av
533 deltidboende. Bland annat då en del på grund av hemarbete har haft möjligheten att ta med
534 sig arbetet till fritidshuset. Trots att pandemin med dess restriktioner fortfarande pågår finns
535 tecken på vad vissa kallar en ruralisering eller rurbanisering och frågan är vilken inverkan
536 erfarenheter som gjorts under Corona-krisen kommer ha på företag och affärsmodeller, livsval
537 av arbete och bostadsort har ännu inget färdigt svar. Krisen kan komma att påverka nya
538 trender och i övergången till ett mer digitalt samhälle ökar möjligheter för nya ortval för
539 etableringar av företag och val av boende. Detta ökar behovet av att se över vilka utmaningar
540 ett ökat antal deltidboende kan få för kommuner.

541

542 Utmaningen som vissa kommuner möter med bland annat en hög andel säsongsanställda, eller
543 för den delen hög andel deltidboende överlag, som inte betalar inkomstskatt i kommunen är
544 givetvis reell och måste tas på allvar. Centerpartiet har tidigare presenterat ett flertal förslag
545 för att möta dessa utmaningar. I grunden handlar det om att säkerställa ett

546 skatteutjämningsystem som på riktigt ger likvärdiga förutsättningar. Därutöver att verka för
547 regionala skattebaser samt möjligheter för kommuner att i högre utsträckning påverka sina
548 intäkter via avgifter. Det finns många exempel på hur andra länder valt att utforma skatter och
549 avgifter för att möta bl.a. utmaningarna med en periodvis hög andel deltidboende. I vissa
550 länder har så kallade bäddskatter införts för att beskatta en viss brukargrupp, i det fallet
551 turister. Ett annat exempel är Finland där kommunfullmäktige inom vissa intervall kan
552 särskilja fastighetsskatten och där stadigvarande bostad har tak på fastighetsskatteprocent på
553 en (1) procent, och fritidsbostad två (2) procent. I förarbetena till den finska lagstiftningen är
554 det uttalat att skattesatsen för fastigheter med hus för permanentboende skall vara lägre än för
555 övriga fastigheter.

556
557 Att införa ett jämförbart system i Sverige, med hänsyn tagen till skatteutjämningsystemet,
558 skulle innebära en genomgripande förändring och är inget som partistyrelsen i nuläget
559 förordar. Däremot finns det anledning att se över hur de utmaningar som kommuner med en
560 hög andel deltidboende har kan mötas.

561
562 Att skattskrivningen utgår från folkbokföringen den 1 november varje år är, som motionären
563 skriver inte någon modern bestämmelse. Det är inte uppenbart varför en sådan ordning ska
564 upprätthållas med särskilt beaktande av att inkomstskatter principiellt ska vara synkroniserade
565 med beskattningsår. Partistyrelsen instämmer i denna del att det finns anledning att se över
566 datumet den 1 november. Det är viktigt i sammanhanget att understryka att
567 folkbokföringslagen är tydlig med var en individ ska vara folkbokförd. Därför är det också
568 viktigt att löpande följa upp att folkbokföringslagen efterlevs.

569

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att Centerpartiet verkar för att se över om datum för fastställande av skattesats från den 1 november året före folkbokföring kan ändras till den 1 januari året för folkbokföring.

att Centerpartiet verkar för att se över hur de utmaningar som kommuner med en stor andel icke-folkbokförda deltidboende kan mötas.

570

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.17.1

6.16.1

571

572

573 [6.18](#): Främja startups

574

575 6.18.1 att verka för att företag som har verksamhet som erbjuder startup-stöd, mentorskap,
576 och campusplatser för startups ska kunna ansöka om skattelättnader för att täcka del av
577 verksamheten.

578

579 6.18.2 att verka för att den med högskoleexamen som vill starta företag räntefritt ska kunna

580 pausa återbetalningar av studielån under en period.

581

582

583 **Partistyrelsens yttrande:**

584

585 Motionären lyfter behovet av reformer som kan stärka nyutexaminerade studenters

586 möjligheter att starta företag liksom klusterbildningar.

587

588 Centerpartiets grundinställning är att Sverige kontinuerligt måste flytta fram positionerna i en

589 intensiv global konkurrens. Skatter och regler måste premiera en långsiktigt hållbar tillväxt.

590 Nya jobb skapas när startups växer och blir större varför politiken måste fokusera på att

591 underlätta denna resa för nya företag.

592

593 Statens roll i främjande av start-ups, anser partistyrelsen, bör främst utgå från att trygga

594 kompetensförsörjning, ett lägre skattetryck på företag och jobb samt att säkerställa att det

595 finns tillgång till kapital i hela landet. I första hand handlar det om, anser partistyrelsen, att

596 sätta goda ramvillkor. Personaloptioner, ett system som Centerpartiet länge drivit på för att

597 utvidga, är ett sätt att stärka kompetensförsörjningen. Det finns också goda argument för att

598 det behöver bli billigare för just nya småföretag att börja anställa och skapa jobb. Kostnaderna

599 att anställa är helt enkelt för höga idag.

600

601 Att genomföra skattelättnader för den som säljer tjänster till startups vore, anser

602 partistyrelsen, att rikta resurserna fel och skulle bidra till ett fragmenterat skattesystem. Ett

603 företag bör inte kunna få skattelättnader enbart för att de säljer en tjänst som bedöms vara till

604 fördel för nyföretagandet. Istället bör resurser användas för att säkerställa kompetens- och

605 kapitalförsörjning. Centerpartiet driver sedan tidigare förslaget om CFN-stöd i form av lån,

606 riktat till alla nya företagare oavsett ålder. CFN-lånet ska kunna utgå som ett lån med samma

607 ränte- och återbetalningsregler som för studielånet.

608

609 Partistyrelsen anser inte att det bör vara möjligt att pausa återbetalning av studielån för

610 personer med högskoleexamen vid start av företag. Utgångspunkten ska vara att studielån

611 betalas tillbaka. Idag är det möjligt att ansöka om nedsättning, något som är rimligt. Att sätta

612 en examen som rekvisit för paus skulle slå orättvist mot andra som saknar just en

613 högskoleexamen men har studielån. Det uppstår dessutom en risk att personer startar företag

614 utan verksamhet enkom för att pausa studielån. Motionen bör mot denna bakgrund avslås.

615

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.18.1

6.18.2

616

617

618 [6.19](#), [6.20](#), [6.21](#): Skatt på sockerprodukter

619

620 6.19.1 att Centerpartiet verkar för att införa en särskild skatt på sockersötade drycker så att

621 producenter självmant minskar mängden socker i läsk och saft för att bromsa utvecklingen av

622 övervikt och fetma i samhället.

623
624 6.20.1 att Centerpartiet ska yrka för en punktskatt på socker likt den som finns i Danmark och
625 Storbritannien.

626
627 6.21.1 att ta bort momsens på livsmedel som inte innehåller tillsatt socker eller sötningsmedel.

628
629 6.21.2 att höja momsens till 25% på livsmedel som innehåller tillsatt socker eller
630 sötningsmedel.

631

632

633

634

635

636 **Partistyrelsens yttrande:**

637

638 Motionärerna föreslår en särskild skatt på sockerprodukter, drycker specifikt, punktskatt på
639 varor innehållande socker generellt, samt höjd moms på sockerprodukter och borttagen moms
640 på sockerfria livsmedel.

641

642 Partistyrelsen instämmer med motionärernas problembeskrivning. Överkonsumtion av socker
643 är ett problem, både ur ett individperspektiv vad gäller hälsa, och ur ett sjukvårdsperspektiv
644 vad gäller ökade kostnader för vård. Fetma är i hög grad kopplat till sockerkonsumtion och vi
645 vet att fetma som barn ökar dödligheten vid 30 års ålder med tre gånger vilket är betydligt
646 högre än exempelvis diabetes.

647 Partistyrelsen anser dock att motionerna ska avslås. I forskningen finns inget belägg för att en
648 skatt på osund mat skulle förbättra folkhälsan generellt. Dessutom har en sockerskatt, där den
649 införts, fått tveksam effekt fördelningspolitiskt och lett till ökade klyftor vilket i sig påverkar
650 folkhälsan negativt. Sockerskatten har, där den införts, dessutom haft låg effekt eller tappat
651 effekt över tid. Den kan också få negativa effekter för hälsan. Danmark avskaffade sin fett-
652 och sockerskatt sedan det visat sig att skatten inte ledde till minskad konsumtion utan till
653 konsumtion av billigare och sämre produkter. Det fanns också tecken på att danskarna drog
654 ner på inköp av frukt och grönsaker för att fortsatt ha råd att köpa sötsaker. En olycklig
655 kombination som riskerar sämre hälsa. Partistyrelsen avslår förslaget om att helt momsbefria
656 livsmedel som inte innehåller socker eller sötningsmedel.

657

658 På ett principiellt plan ska undantag i moms lagstiftningen nyttjas varsamt. Momsfri
659 verksamhet som inte behöver lägga någon moms på priset, får heller inte lyfta någon moms på
660 det som köps in till verksamheten. Det gör att kostnaderna blir högre för sådana företag. Detta
661 talar snarare för att momsbasen långsiktig behöver breddas. Partistyrelsen kan dock konstatera
662 att ohälsa relaterat till överkonsumtion av socker är ett problem som måste tas på allvar. För
663 att komma till rätta med ohälsa anser partistyrelsen att det bland annat krävs utbildning,
664 upplysning och konsumentmakt, i kombination med ansvarstagande producenter och
665 återförsäljare. Att lägga en skatt som hamnar på individen är inte rätt väg att gå.

666

667 Det finns dock andra vägar att utforska för att minska sockerhalten i konsumentprodukter.
668 I exempelvis Storbritannien finns en skatt på producenten som denne får betala där läsk
669 innehåller mer än 5 gram socker per liter. Något som fått till följd att läsk i Storbritannien har
670 betydligt lägre halt av socker än den svenska. Mot denna bakgrund anser partistyrelsen att
671 Centerpartiet bör verka för incitament som sänker gränsvärden av socker i
672 konsumentprodukter som exempelvis läsk.

673

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att verka för ett producentinriktat avgiftssystem som stärker incitamenten för låga gränsvärden av socker.

674

675

676

677

678

679

680

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.19.1

6.20.1

6.21.1

6.21.2

681

682

683

684

685 [6.22](#): Myndigheters IT-drift

686

687 6.22.1 att Centerpartiet ska verka för att molnlösningar i någon form ska tillåtas av offentliga
688 myndigheter.

689

690 6.22.2 att Centerpartiet verka för att Staten ska säkerställa en leverans av molnlösningar till
691 offentliga myndigheter inom rikets gränser.

692

693 6.22.3 att Centerpartiet ska verka för att leveransen av molnlösningar inte nödvändigtvis
694 behöver utföras av staten, men av upphandlade parter.

695

696

697 **Partistyrelsens yttrande:**

698

699 Motionären lyfter behovet av att säkerställa att offentliga aktörer kan använda molntjänster,
700 eller drift i molnet.

701

702 Partistyrelsen instämmer i motionärens problembeskrivning. När allt mer information om
703 medborgarna finns digitalt är det också viktigt att säkra att obehöriga förvägras tillgång till,
704 eller obehörig användning av, denna data. Det gäller både i förhållande till enskilda obehöriga

705 intrång och i relation till för exempel andra stater samt vid utbyte av data mellan
706 organisationer.

707

708 Den svenska offentlighets- och sekretesslagstiftningen ska vara en garant för individens
709 integritet men man måste samtidigt ta höjd för vad data får användas till. Åtkomst måste
710 begränsas inte bara gällande vem som kommer åt den utan även vad den ska användas till.
711 Samtidigt finns offentliga data om svenska medborgare i stor utsträckning placerat på servrar
712 som andra länders regeringar enligt lag har tillgång till. Ett sådant exempel är amerikanska
713 Cloud Act som kan ge USA:s regering och myndigheter tillgång till data på servrar ägda av
714 amerikanska bolag eller dotterbolag till samma.
715 Sverige ska säkra att känslig information om landets medborgare inte kan tillgås av andra
716 länder. Tillgång till molntjänster måste säkras för myndigheter och andra offentliga samtidigt
717 som medborgarnas integritet säkras.

718

719 Frågan om upphandling av molntjänster har tidigare setts över i olika sammanhang. Bland
720 annat har Statens inköpscentral utrett möjligheterna att genomföra en upphandling av en helt
721 webbaserad arbetsplats som svarar upp mot dagens alla juridiska krav. Denna utredning
722 resulterade i att ramavtal för molnbaserat kontorsstöd i offentlig sektor inte är möjligt. Detta
723 exempel visar på komplexiteten i frågan och partistyrelsen anser att Centerpartiet innan en
724 utredning är genomförd inte kan verka för upphandling av molntjänster.

725 EU-domstolens dom i det så kallade Schrems II-målet innebär att det är EU domstolen som
726 hindrar att det är möjligt med de flesta molntjänster. Sverige kan inte fortsatt vara passiva
727 kring Gaia-X, som är ett EU-lett initiativ för nya molntjänster som lever upp till europeisk
728 lagstiftning.

729

730 Partistyrelsen instämmer således i behovet av molnlösningar där dagens situation är till hinder
731 för både statliga och privata aktörer men bedömer att de processer som pågår på EU-nivå först
732 behöver gå i mål och att det inte finns något egenvärde av att Sverige tar fram nationella
733 regelverk.

734

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.22.1

6.22.2

735

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.22.3

736

737

738

739

740

741

742

743 **6.23: Digitalt utanförskap**

744

745 6.23.1 att säkerställa att alla myndighet ger möjlighet för invånare att lämna kontaktuppgifter
746 som telefonnummer eller mailadress tydligt högst upp på sin webbportal för dator och telefon,
747 så de kan bli kontaktade och få hjälp.

748

749 6.23.2 att erbjuda utbildning och stöd på kommunala servicecenter eller bibliotek för invånare
750 som har svårt att hitta myndighetsinformation på digitala portaler.

751

752 6.23.3 att utöka telefonrådgivning och service från myndigheterna så att invånare kan lämna
753 sitt telefonnummer och bli uppringda och inte vänta i telefonkö.

754

755

756 **Partistyrelsens yttrande:**

757

758 Motionären pekar på problematiken med att det finns en risk att invånare inte söker den hjälp
759 och de ersättningar de har rätt att få när man inte är van att söka information på dator, iPad
760 eller telefon. Att digitala portaler till myndigheter är bra men behöver kompletteras med
761 telefonrådgivning och personliga möten.

762

763 Precis som motionären ser partistyrelsen allvarligt på problemet med det digitala
764 utanförskapet. Att vi inte kan luta oss tillbaka och vara nöjda för att nästan alla i Sverige har
765 tillgång till internet. Det finns fortfarande grupper som inte är en del av det digitala samhället
766 och det är viktigt att börja prata om vilka kompetenser som krävs för att kunna ta del av de
767 samhällstjänster som erbjuds digitalt.

768

769 Partistyrelsen anser att utgångspunkten för alla offentliga tjänster ska vara att de kan hanteras
770 digitalt. Det öppnar även för nya lösningar som ökar medborgarnas insyn och möjlighet att
771 interagera med offentliga myndigheter. Nya tjänster behöver utvecklas
772 myndighetsövergripande med medborgaren i fokus. Medborgaren ska inte behöva ta reda på
773 vilken offentlig instans som sköter vilken fråga, något som idag ofta krävs för att kunna välja
774 rätt tjänst. Det finns redan lösningar som kan hantera detta och det är därför viktigt att
775 fortsätta arbetet med ”en väg in” till det offentliga Sverige. Individen ska inte behöva skjutas
776 runt mellan myndigheter.

777

778 För att minska det digitala utanförskapet arbetar Centerpartiet även för att t.ex. digital
779 legitimering ska fungera för personer med funktionsnedsättning eller god man.

780

781 Partistyrelsen instämmer med motionären om att det måste vara möjligt att via telefon eller
782 rådgivning komma i kontakt med myndigheter. Exakt var på en websida kontaktuppgifter ska
783 kunna lämnas måste dock vara en fråga för våra myndigheter. Likaså instämmer partistyrelsen
784 i behovet av att utveckla servicekontoren så att det blir lättare i hela landet att kunna få viss
785 grundläggande hjälp med myndighetsservice. Centerpartiet driver sedan tidigare behovet av
786 att få fler servicekontor på plats liksom att dessa ska kunna erbjuda utvidgad service. Exakt
787 vilken omfattning av telefonrådgivning som är rimlig varierar stort mellan myndigheter.
788 Partistyrelsen anser inte att utgångspunkten ska vara att generellt utöka myndigheternas
789 telefonrådgivning. Däremot instämmer partistyrelsen i intentionen, och menar att det är viktigt
790 att säkerställa att myndigheterna har tillräckligt med resurser för denna typ av tjänster.

791

--

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.23.1

6.23.2

6.23.3

792

793

794 [6.24](#): Etisk Artificiell Intelligens (AI)

795

796 6.24.1 att verka för att Sverige tar fram en nationell etisk färdplan för ansvarsfull digital
797 teknik och AI, i form av en överenskommelse mellan näringslivet, offentliga aktörer och
798 fackförbund.

799

800

801

802

803 **Partistyrelsens yttrande:**

804

805 Motionären lyfter, vid sidan av de positiva effekterna av AI, de utmaningar som följer av hur
806 AI exempelvis tränas och konsekvenserna av detta vid beslutsfattande.

807

808 Partistyrelsen instämmer i motionärens problembeskrivning. Att en mångfald av personer med
809 olika bakgrund, oavsett kön, ålder och etnicitet, deltar fullt ut i samhällets digitalisering
810 innebär att allas bakgrund expertis och erfarenhet tas tillvara på. Det är både en rättvise- och
811 en kvalitetsfråga. Detta gäller inte minst AI eftersom det är en helt igenom
812 samhällsomdanande kraft. Utan mångfald riskerar vi exempelvis att gamla fördomar
813 programmeras in och permanentas i AI-systemens algoritmer.

814

815 Digitalisering känner inga nationsgränser. Partistyrelsen anser därför att exempelvis etiska
816 riktlinjer för AI i första hand bör fastställas med internationella standards som utgångspunkt.
817 Detta sker också redan inom ramen för EU-samarbetet. Exempelvis presenterade EU-
818 kommissionen i april 2019 ”Etiska riktlinjer för tillförlitlig AI”. Dessa tar sin utgångspunkt i
819 att AI ska vara laglig och följa alla gällande lagar och förordningar. Den bör vara etisk och
820 säkerställa att etiska principer och värden upprätthålls, och den bör vara robust ur både
821 teknisk och samhällelig synvinkel.

822

823 Det är viktigt och angeläget att Centerpartiet, där möjlighet ges, är en konstruktiv bidragande
824 part i den fortsatta utvecklingen av internationella riktlinjer och lagstiftning som berör AI. Det
825 är viktigt att internationella riktlinjer kan översättas till en svensk kontext och där olika
826 aktörer i samhället kan delta i dess utformning. Att isolerat ta fram en svensk
827 överenskommelse riskerar dock att inte fånga de internationella perspektiven på
828 digitaliseringen.

829

830 Sverige och svenska aktörer har varit mycket aktiva i arbetet med etik för AI i EU. Både inom
831 AI4EU samt Ethics Guidelines. Partistyrelsen ser i dagsläget ingen anledning att ta fram egna
832 svenska riktlinjer. Däremot är det viktigt att riktlinjerna inte bara blir pappersprodukter varför
833 Centerpartiet som tidigare bör fortsätta driva på för att säkra både lagstiftning kring AI och

834 implementering av AI som är i överensstämmelse EU:s guidelines och inte minst säkrar
835 individers integritet.
836

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.24.1

837
838

839 [6.25: Kassettskatt](#)

840
841
842
843

6.25.1 att verka för ett borttagande av privatkopieringsersättningen.

844 **Partistyrelsens yttrande:**

845
846
847
848
849
850
851
852

Motionären föreslår att den så kallade kassettskatten tas bort. Kassettskatten fyller nästa år 40 år. När en person köper en vara med någon slags lagringsutrymme tillkommer en extra avgift, som brukar kallas "kassettskatt" eller "kassettersättning" eftersom den skapades på kassetbandens tid. Tanken var att upphovsmännen skulle kompenseras för att försäljningen minskade när vi spelade in grammofonskivor på kassett. Då, för 40 år sedan, fanns det någon slags logik i systemet eftersom kassetbanden nästan bara användes för just musikkopiering.

853
854
855
856
857
858
859

Sedan dess har kassetbanden ersatts av andra lagringsmedier, men avgiften har blivit kvar – nu under namnet privatkopieringsersättning. Det är uppenbart att det är hög tid att ändra modellerna kring upphovsrätten, det gäller bland annat privatkopieringsersättningen som Centerpartiet i riksdagen sedan tidigare tagit ställning emot. Upphovsrätten är viktig, man ska kunna få betalt för sitt arbete, men systemet måste vara anpassat efter de förutsättningar som råder idag och vara hållbart över tid.

860
861
862
863
864
865
866
867

Partistyrelsen anser att subventionering och avgifter inom den digitala sektorn idag i flera fall slår snett. Elektronik beläggs med avgifter utifrån en förlegad syn på hur elektroniskt minne används. För närvarande pågår en utredning som ser över ersättningen till rättighetsinnehavare, "Ersättning till rättighetshavare vid privatkopiering". När utredningen är presenterad måste målet vara att säkra en konkurrensneutral och tidsenlig lagstiftning. Partistyrelsen anser att Centerpartiet ska fortsätta verka för att dagens kassettskatt eller privatkopieringsersättning upphör.

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att verka för ett nytt system för skatter och avgifter relaterat till upphovsrätt.

868

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.25.1

869
870

871 **Jobb och företag**

872

873 **6.26: Distansstudier för arbetssökande**

874

875 6.26.1 att Centerpartiet ska arbeta för den arbetssökandes rättighet att få studera på distans
876 och halvfart på fritiden.

877

878 6.26.2 att Centerpartiet ska arbeta för att ta bort ”20-veckors” regeln för studier på halvfart
879 (50%) i arbetslöshetsförsäkringen.

880

881 6.26.3 att Centerpartiet ska arbeta för att den arbetssökande får fortsätta studera när hen får
882 ersättning från Försäkringskassan vid deltagande i ett program hos Arbetsförmedlingen.

883

884 6.26.4 att Centerpartiet i arbetet med det nya regelverk för arbetslöshetsförsäkringen, även tar
885 med barnperspektivet med hänsyn till FN:s barnkonvention (SoU25), som trädde i kraft 1
886 januari 2020.

887

888

889

890

891

892 **Partistyrelsens yttrande:**

893

894 Motionären tar upp frågan om möjligheten att studera på halvfart med bibehållen ersättning
895 från arbetslöshetsförsäkringen (a-kassan), respektive, i särskilda fall, vid ersättning från
896 Försäkringskassan. Motionären lyfter fram teknikutvecklingen, behovet av att möjliggöra
897 kompetenshöjning eller kunskapsväxling på fritiden för arbetssökande, för
898 anställningsbarheten men också ur barnperspektivet. Att visa att den vuxne kan komma vidare
899 och närmare ett nytt arbete. Motionären framhåller även att det idag finns flera utbildningar
900 som bygger på möjligheten att arbeta heltid och studera deltid på distans.

901

902 Centerpartiet har länge drivit på för möjligheten till kompetensutveckling och att studera
903 längre fram i livet och i Januariavtalet ingick såväl höjd åldersgräns för CSN som ökade
904 möjligheter till kompetensutveckling i samband med moderniseringen av arbetsrätten. Även
905 att arbetslöshetsförsäkringen skulle reformeras i linje med en flexicuritymodell och öppnas för
906 fler som arbetat, baseras på inkomster och trappas ned samt fasas ut i takt med arbetslöshetens
907 längd fanns med i Januariavtalet och var en del i en utredning som presenterades juni 2020 i
908 enlighet med detta.

909

910 För Centerpartiet är det viktigt att a-kassan är en försäkring som fokuserar på omställning,
911 som uppmuntrar till rörlighet och underlättar för människor att snabbt byta arbete. Då är det
912 samtidigt viktigt att den som är arbetssökande kan ta ett nytt arbete på heltid/utifrån
913 arbetsförmåga. En a-kassa som öppnar för deltidsstudier behöver med andra ord kunna
914 säkerställa att den arbetssökande därmed inte hindras från att ta arbete. Vi ser att detta skulle
915 kunna vara möjligt i de fall studierna sedan tidigare bedrivs vid sidan av arbete men a-kassan
916 är i grunden en omställningsförsäkring för att söka och få arbete, och möjligheten att studera
917 med a-kassa på deltid är och behöver vara ett undantag och inte en regel. För studier finns
918 specifikt studiemedel och studielån, vars mål är att garantera försörjning under studier, och
919 som redan tillhör världens mest generösa system. Motionen kan därmed inte bifallas, även om
920 partistyrelsen anser att Centerpartiet bör verka för att en arbetssökande ska kunna fortsätta

921 sedan tidigare påbörjade deltidstudier som inte begränsar vederbörandes möjligheter att ta ett
922 nytt arbete.

923

924 Vad gäller Barnkonventionen som införlivades i svensk lag den 1 januari 2020 har flera
925 utredningar, rapporter och granskningar visat att annan svensk lagstiftning kan behöva ses
926 över för att harmoniera med åtagandet enligt Barnkonventionen. Centerpartiet har drivit på för
927 detta och anser givetvis att även nya regelverk ska harmoniera. Barnkonventionens
928 huvudsakliga fokus handlar dock om att värna barns grundläggande och universella
929 rättigheter. Det är därmed inte givet att Barnkonventionen har så stor inverkan på regelverket
930 för arbetslöshetsförsäkring. Partistyrelsen föreslår mot denna bakgrund partistämman att
931 instämna i motionens intention.

932

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att Centerpartiet bör verka för att en arbetssökande ska kunna fortsätta sedan tidigare påbörjade deltidstudier som inte begränsar vederbörandes möjligheter att ta ett nytt arbete.

933

Partistyrelsen föreslår partistämman instämna i intentionerna i följande motioner:

6.26.4

934

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.26.1

6.26.2

6.26.3

935

936

937 **[6.27](#), [6.28](#): Regionalisera resurser och arbetsförmedlingens funktion i**
938 **glesbygd**

939

940 6.27.1 att arbetssökande bör erbjudas praktikplats för att komma in i arbetslivet så fort som
941 möjligt.

942

943 6.27.2 att lokalkontor för arbetsförmedlingen ska finnas i alla kommuner.

944

945 6.28.1 att resurser för arbetsmarknadspolitiska insatser överförs från staten till regionerna.

946

947 6.28.2 att resurser för viss utbildning (exempelvis Yrkeshögskolans finansiering) överförs
948 från staten till den regionala nivån.

949

950 6.28.3 att - Europeiska Socialfondens tillämpningar genomförs med stöd av regionala
951 program, som kan arbeta i nära samverkan med lokala och regionala arbetsmarknader.

952

953 **Partistyreliens yttrande:**

954

955 Motionerna tar upp vikten av regional och lokal förankring inom arbetsmarknadspolitiken i
956 stort samt Arbetsförmedlingens arbete. Dessutom att arbetssökande bör erbjudas praktikplats.

957

958 Praktikplats är en möjlig insats för att arbetssökande ska få förankring på arbetsmarknaden
959 och en viktig beståndsdel exempelvis i det så kallade intensivåret som Centerpartiets verkat
960 för och som införts i enlighet med Januariavtalet. Partistyreliens instämmer i intentionerna i
961 motionen, samtidigt som det behöver vara den enskildes behov utifrån bakgrund såsom
962 utbildning och tidigare arbetslivserfarenhet i relation till hur arbetsmarknaden ser ut som
963 avgör vilken insats som är lämplig i det enskilda fallet.

964

965 Vad gäller vikten av regional förankring och lokal förankring i Arbetsförmedlingens arbete är
966 skillnaderna i förutsättningar mellan storstadsregionerna och landsbygdsregionerna
967 betydande. Den lokala politiken har ofta bättre förutsättningar att samarbeta med det lokala
968 näringslivet för att hitta gemensamma lösningar som får fler människor i arbete än vad
969 politiken på riksplan har.

970

971 Centerpartiet är drivande för genomförandet av en omfattande reform av Arbetsförmedlingen,
972 med målet att minska byråkratin och öka effektiviteten med fristående resultatbaserade privata
973 och ideella aktörer som ska vara närvarande lokalt i alla kommuner, vilket även innebär att
974 Arbetsförmedlingen som myndighet ska vara närvarande.

975

976 En central del i arbetet med reformeringen av Arbetsförmedlingen har varit att
977 arbetsmarknadspolitiken ska finnas närvarande i hela landet, efter många år av reträtt från
978 mindre orter på landsbygden. I utformandet av reformeringen av Arbetsförmedlingen har
979 därför Arbetsförmedlingen i regleringsbrev givits uppdrag att återupprätta närvaro i alla
980 landets kommuner, och fått motsvarande resurser för att uppfylla detta. Detta arbete inleddes
981 men har ännu inte nått fram på ett tillfredställande sätt efter de många åren av neddragningar
982 på mindre orter och arbetet behöver följas noga. Dessutom har Arbetsförmedlingen fått i
983 uppdrag att på ett bättre sätt kommunicera med kommuner och regioner. Centerpartiet
984 kommer fortsätta arbeta för en reformering av Arbetsförmedlingen där samordningen med den
985 lokala och den regionala nivån stärks. I det arbete som varit har det särskilt understrukits
986 vikten av att finansiera framgångsrika samverkansprojekt mellan kommuner och
987 Arbetsförmedlingen.

988

989 Det är också, som motionären lyfter fram, centralt att medel från Europeiska Socialfonden, i
990 högre grad genomförs med stöd av regionala program, som kan arbeta i nära samverkan med
991 lokala och regionala arbetsmarknader.

992

993 För att Arbetsförmedlingen ska nå bättre resultat krävs vidare enligt Centerpartiet att arbetet
994 där fristående resultatbaserade idéburna aktörer släpps in och betalas efter resultat fortsätter.
995 På så vis kan resultat uppnås för de arbetslösa och kommuner och regioner kan slippa den
996 stora börda som de idag axlar på grund av att Arbetsförmedlingen inte levererar resultat. I
997 ljuset av detta instämmer Partistyreliens i att det regionala perspektivet på
998 arbetsmarknadspolitiken är helt centralt inom en reformering av Arbetsförmedlingen.

999 Resurser bör alltså i högre grad rikta sig på den regionala och lokala nivån, men däremot kan
1000 inte alla resurser från Arbetsförmedlingen överföras från staten till regionerna.

1001

1002 Yrkeshögskolan är idag en av Sveriges mest framgångsrika utbildningsformer, som med
1003 närhet till arbetsmarknaden och dess behov av kvalificerad arbetskraft, utbildar många
1004 personer till viktiga bristyrken. Därför har Centerpartiet drivit igenom en kraftfull utbyggnad
1005 av platserna på Yrkeshögskolan. Yrkeshögskolan arbetar redan idag tydlig för att anpassa
1006 utbildningar till lokala och regionala behov, vilket är en del av framgången. Däremot vore det
1007 olyckligt att i grunden omorganisera en verksamhet som är idag är mycket framgångsrik och
1008 effektivt fyller viktiga lokala och regionala behov.
1009
1010

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.27.1

6.27.2

6.28.1

6.28.3

1011

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.28.2

1012
1013

1014 [6.29](#): Stärk utrikesfödda kvinnors möjligheter till försörjning

1015

1016 6.29.1 att arbetsgivare som anställer en nyanländ kvinna i exempelvis nystarts- eller
1017 instegsjobb, ska ges en högre subvention än nuvarande nivå.

1018

1019 6.29.2 att fler satsningar på yrkessvenska och kompletteringsutbildningar för kvinnor med
1020 erfarenhet från alla typer av bristyrken genomförs.

1021

1022 6.29.3 att en arbetsförmedlarpeng, motsvarande skolpengen, som den arbetssökande kan
1023 nyttja gentemot en förmedlare som bistår i etableringen på arbetsmarknaden.

1024

1025 6.29.4 att SFI förbättras genom hårdare krav och högre tempo.

1026

1027

1028 **Partistyrelsens yttrande:**

1029

1030 Motionärerna lyfter vikten av att minska klyvningen och stärka utrikesfödda kvinnors
1031 etablering och ställning på arbetsmarknaden, vilket är viktigt såväl ur ett jämställdhets- som
1032 integrationsperspektiv, samt bl.a de brister Arbetsförmedlingen visat i undersökningar av
1033 bemötandet av utrikesfödda kvinnor.

1034

1035 Centerpartiet ser allvarligt på klyvningen på arbetsmarknaden och har länge verkat för att
1036 minska tudelningen - särskilt med beaktande av att stärka utrikesfödda kvinnors ställning på

1037 arbetsmarknaden. Detta framgår bland annat av det program som antogs av partistämman
1038 2019 och kommittémotion till riksdagen 2020.

1039 I Januariavtalet kom detta till uttryck (bland annat) genom uttrycklig skrivning om att både
1040 kvinnor och män från samhällets sida skulle mötas av samma förväntningar och ges rätt
1041 förutsättningar för att kunna försörja sig själva och stå på egna ben genom inträde på
1042 arbetsmarknaden, och att det behövs ett tydligt jämställdhetsperspektiv i alla
1043 etableringsåtgärder.

1044
1045 Vidare angavs att SFI-undervisningen skulle förbättras bland annat genom att möjligheterna
1046 att lära sig yrkessvenska på jobbet samt att möjligheterna att kombinera SFI och yrkesvux ska
1047 förstärkas. I detta kvalitetslyft för SFI ingick SFI-pengsutredningen, som handlar om hur en
1048 ersättning till utbildningsanordnare kan utformas som baseras på uppnådda språkresultat, vars
1049 arbete alltjämt pågår, och arbetet med KLIVA-utredningen (SOU 2020:66 Samverkande
1050 krafter – för stärkt kvalitet och likvärdighet inom komvux för elever med svenska som
1051 andraspråk).

1052
1053 Arbetet med en reformering av Arbetsförmedlingen innebar vidare att fristående aktörer
1054 skulle matcha och rusta arbetssökande för de lediga jobben. Centerpartiet har också drivit på
1055 för att 10 000 nya undersköterskor och vårdbiträden ska kunna fastanställas och
1056 kompetensutvecklas under 2020 och 2021 och att personer som jobbar inom äldreomsorgen
1057 får sin undersköterskeutbildning på betald arbetstid och erbjuds samtidigt
1058 tillsvidareanställning. Partistyrelsen anser att detta i allt väsentligt överensstämmer med
1059 intentionerna i motionen på dessa punkter.

1060
1061 Redan idag är status som nyanländ grund för högre subvention inom nystartsjobb och de
1062 utvidgade Etableringsjobben som ska öppna arbetsmarknaden för fler. Båda dessa är
1063 rättighetsbaserade, men när det gäller de stöd som Arbetsförmedlingen beslutar över är det
1064 viktigt att dessa delas ut på ett jämställt sätt. Subventionen ska grunda sig på den sökandes
1065 arbetsmarknadssituation, inte på kön.

1066
1067 Partistyrelsen uppfattar yrkandet om att arbetsgivare som anställer en nyanländ kvinna i
1068 exempelvis nystarts- eller instegsjobb, ska ges en högre subvention än nuvarande nivå,
1069 innebär att subventionsnivåerna skulle vara olika för nyanlända kvinnor och män. Det kan inte
1070 anses vara förenliga med Sveriges grundläggande regler mot diskriminering, därmed föreslås
1071 avslag på den att-satsen.

1072

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.29.2

6.29.3

6.29.4

1073

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.29.1

1074

Sofia Jarl, Centerkvinnorna, reserverar sig till förmån för bifall på motion 6.29.1

Motivering: Etableringstiden för utrikesfödda på arbetsmarknaden är lång och allra längst från arbetsmarknaden står utrikesfödda kvinnor. Att sysselsättningsgraden och etableringstiden skiljer sig avsevärt mellan könen är allvarligt både utifrån ett jämställdhets- och ett integrationsperspektiv. Ofta finns också kulturella föreställningar om att kvinnor inte ska lönearbete utanför hemmet, vilket för att kvinnorna hålls kvar i ett utanförskap och ett beroende av en manlig familjeförsörjare. Därför är det rimligt att samhället markerar mot dessa föreställningar och gör det extra förmånligt för en arbetsgivare att anställa kvinnor i exempelvis nystarts- eller instegsjobb, till en högre subvention än nuvarande nivå.

Aphram Melki reserverar sig till förmån för bifall på motion 6.29.1

Motivering: Motionen adresserar arbetslösheten, främst utrikesfödda och som befinner sig långt ifrån arbetsmarknad där kvinnor utgör majoriteten.

1075
1076
1077

1078 [6.30](#): Gemensam och obligatorisk A-kassa

1079
1080
1081
1082
1083

6.30.1 att reformera arbetslöshetsförsäkringen så att den blir obligatoriskt och administreras av Försäkringskassan.

1084 **Partistyrelsens yttrande:**

1085
1086
1087
1088
1089
1090
1091
1092
1093
1094
1095
1096
1097

Motionären vill, i likhet med sjuk- och föräldraförsäkringen, se en obligatorisk arbetslöshetsförsäkring, utan olika avgifter, som administreras av Försäkringskassan. Centerpartiet vill på lång sikt verka för en allmän arbetslöshetsförsäkring som omfattar alla som kvalificerat sig. I dagens läge, där denna ambition saknar majoritet, verkar Centerpartiet för att fler ska omfattas av arbetslöshetsförsäkringen och har arbetat med den utredning som presenterades i juni 2020 där arbetslöshetsförsäkringen ska öppnas för fler som arbetat och reformeras i linje med en flexicuritymodell. I parterna överenskommelse om en modern arbetsrätt, med bakgrund i Januariavtalet, ingår även att det ska utredas förutsättningarna för en ny kollektivavtalad arbetslöshetsförsäkring. Partistyrelsen anser inte att det nu är möjligt att ta nästa steg till en obligatorisk a-kassa, även om vi instämmer i intentionens riktning om en arbetslöshetsförsäkring som omfattar alla.

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.30.1

1098
1099

1100 [6.31](#): Arbetsplatskvot på 1.0

1101

1102 6.31.1 att Centerpartiet verkar för att utredningar görs om hur mycket klimatutsläpp skulle
1103 minska om arbetsplatskvoten var mer jämn.

1104

1105 6.31.2 att Centerpartiet verkar för att minska skillnaden i arbetsplatskvoten mellan områden
1106 som utgör belastningar på klimat och pendlingstid för invånare.

1107

1108

1109 **Partistyrelsens yttrande:**

1110

1111 Motionären vill verka för att jämna ut fördelningen av arbetsplatser mellan olika områden för
1112 att minska klimatpåverkan, höja luftkvalitén och göra livspusslet lättare.

1113

1114 Som Centerpartiet skriver i kommittémotion till riksdagen, 2020/2021:2922, Ledarskap för
1115 klimat och grön omställning, så är det centralt i dagens samhälle att människor kan resa och
1116 att företag kan transportera varor. Behovet av effektiv logistik och snabba transporter kommer
1117 fortsätta öka när digitalisering och e-handel växer. Att kunna transportera sig snabbt mellan
1118 olika delar av landet gör att arbetsmarknadsregionerna växer och jobb och företagande kan
1119 växa i hela landet. Centerpartiet arbetar för att transporter ska bli mer effektiva och för
1120 transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar. Vi ser också att
1121 den snabba teknikutvecklingen skapar stora möjligheter för att minska utsläppen – men inte
1122 mobiliteten.

1123

1124 Vi lyfter också, bland annat, att vi behöver fortsätta arbetet bland annat med ökad
1125 biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och
1126 bränsleceller, men också praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och
1127 delningstjänster. Partistyrelsen anser vi ska hålla fast vid att jaga utsläppen men inte
1128 transporterna, och föreslår därför avslag på motionen.

1129

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.31.1

6.31.2

1130

1131

1132 [6.32](#), [6.33](#): Bättre förutsättningar för distansarbete

1133

1134 6.32.1 att se över regler kring skatteavdrag och arbetsmiljö för att premiera hem-
1135 /distansarbete.

1136

1137 6.33.1 att Centerpartiet ska arbeta för att arbetsgivare ska normalisera distansarbete såsom en
1138 egen anställningsform.

1139

1140 6.33.2 att Centerpartiet ska arbeta för att normalisera distansarbete genom att införa åtagande
1141 för statliga arbetsgivare att öppna fler möjligheter att tillsammans med arbetstägaren avtala
1142 om distansarbete.

1143
1144 6.33.3 att Centerpartiet ska verka för att statliga arbetsgivare i anställningsannonser som
1145 standard ska ange om distansarbete för en viss tjänst är möjlig, relevant och rimlig samt i
1146 vilken omfattning.
1147
1148 6.33.4 att Centerpartiet ska uppmuntra arbetsgivare att införa tjänster som anger distansarbete
1149 som "arbetsort" med ev. platsbunden uppdragsgivare.
1150

1151
1152 **Partistyrelsens yttrande:**

1153
1154 Med Coronapandemin har arbete hemifrån, på distans, prövats i betydande omfattning.
1155 Motionärerna lyfter fram fördelarna med distansarbete och tar, sammantaget, bland annat upp
1156 minskade behov av transporter, mindre tid som går åt till att arbetspendla – vilket underlättar
1157 livspusslet och ger barnen större tillgång till sina föräldrar (vilket även lyfter fram frågan ur
1158 ett jämställdhets- och barnperspektiv), minskade kostnader för kontor, breddad
1159 rekryteringsbas för arbetsgivare – som också innebär att stad och land binds samman.
1160

1161 Partistyrelsen tolkar det övergripande syftet i båda motionerna som att partiet ska verka för
1162 bättre förutsättningar för distansarbete. I enlighet med hur motionärerna argumenterat anser
1163 partistyrelsen att utvecklingen av förutsättningarna för distansarbete ligger i tiden, som en del
1164 i utveckling av digitaliseringen, ett ytterligare steg mot att göra arbetssituationen mer flexibel
1165 för fler arbetstagare och för att skapa bättre förutsättningar för boende på annan ort som får
1166 hela Sverige att växa. Men alla kan inte och kommer inte heller kunna utföra arbete på
1167 distans.

1168 Möjligheten är fortfarande i stort begränsad till vissa branscher, kontorsarbetande tjänstemän
1169 och akademiker. Att se över skatteavdragsreglerna generellt för att premiera distansarbete blir
1170 därmed en form av riktad skattelättnad som gynnar en viss grupp vilket partistyrelsen inte kan
1171 ställa sig bakom.

1172
1173 Att se över skattereglerna vad avser förmånsbeskattning, exempelvis i samband med köp av
1174 kontorsutrustning för hemmabruk av arbetsgivaren, ligger däremot i linje med Centerpartiets
1175 politik och det arbete som partiet driver.

1176 Partistyrelsen instämmer i intentionen men anser därför att motionen om att se över regler
1177 kring skatteavdrag och arbetsmiljö för att premiera hem-/distansarbete behöver justeras men
1178 också breddas för att fånga in ett bredare beslut utifrån det övergripande syftet i båda
1179 motionerna.

1180
1181 Vad gäller övriga yrkanden är detta åtgärder som bör beslutas nära den verksamhet som
1182 berörs och av respektive företag/arbetsgivare utifrån hur verksamheten ser ut, vilka krav som
1183 ställs och vilka möjligheter som finns. Här finns även möjligheter till reglering genom
1184 kollektivavtal och utifrån samverkansprocesser i enlighet med den svenska
1185 arbetsmarknadsmodellen som även statliga arbetsgivare omfattas av.
1186

1187 Partistyrelsen menar att det inte är lämpligt att partistämman fattar så detaljerade beslut som
1188 föreslås. Partistyrelsen ser inte heller skäl till att vid sidan av tillsvidare och tidsbegränsad
1189 anställning införa distansarbete som en egen anställningsform.
1190

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att verka för bättre förutsättningar för distansarbete och att i detta syfte se över regler kring förmånsbeskattning och arbetsmiljö.

1191

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.32.1

1192

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.33.1

6.33.2

6.33.3

6.33.4

1193

1194

1195 [6.34](#): Effektivitet i näringspolitiska insatser

1196

1197 6.34.1 att verka för minskande av bidrag som insatsform inom näringspolitiken till förmån för
1198 ökade inslag av finansieringsinstrument.

1199

1200

1201 **Partistyrelsens yttrande:**

1202

1203 Motionären efterlyser mindre bidrag till svenskt entreprenörskap till förmån för andra typer av
1204 finansiering. Hur och på vilka grunder och genom vilka instrument svenska företag ska få stöd
1205 är en viktig och omfattande fråga. Staten är involverad på många olika sätt med
1206 skattefinansierat kapital. Myndigheter likt Formas, RISE och Vinnova delar ut stora belopp
1207 för att främja innovativa unga företag, Almi är aktiv genom bidrag och stöd till företag i olika
1208 tillväxtfaser. Vi har statligt riskkapital i form av Saminvest och Norrlandsfonden.

1209 Exportföretag kan få rådgivning och stöd genom Exportkreditnämnden och Svensk
1210 Exportkredit. Vi har också Business Sweden som hjälper företag att marknadsföra sig
1211 utomlands. Svenska företag kan också få stöd från EU. Europeiska investeringsbanken (EIB)
1212 hanterar en del av EU:s företagsfinansiering. Företag har möjlighet att ansöka om lån direkt
1213 från Europeiska investeringsbanken som erbjuder en rad olika låneprodukter. Denna mångfald
1214 är av godo eftersom den svenska företagsfloran är diversifierad och har olika behov. En del
1215 behöver stöd i form av bidrag medan andra växer bäst med lånefinansiering och andra
1216 instrument.

1217

1218 Staten ska inte vara den huvudsakliga parten för finansiering till svenska företag. Det är i
1219 första hand marknadens uppgift att tillhandahålla finansiering. Staten kompletterar marknaden
1220 i detta avseende. Det finns en del regionalpolitiska stöd som tillgodoser behovet av goda
1221 förutsättningar för företagsamhet i hela landet. Partistyrelsen anser därför inte att det behövs
1222 några genomgripande reformer för statligt stöd till svenska företag.

1223

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.34.1

1224

1225

1226

1227

1228

1229

1230 **6.35:** Kommersialisering i Sveriges forsknings- och innovationssystem

1231

1232 6.35.1 att verka för att öka prioriteringen och graden av kommersialisering inom Sveriges
1233 forsknings- och innovationssystem.

1234

1235

1236 **Partistyrelsens yttrande:**

1237

1238 Motionären lyfter fram behovet av en högre kommersialiseringsgrad från statligt finansierad
1239 grundforskning. Sverige har under flera år toppat EU-kommissionens Innovation Union
1240 Scoreboard. Sveriges höga ranking beror emellertid främst på att vi satsar stora resurser på
1241 forskning, inte att det egentligen resulterat i någon större output - något som brukar benämnas
1242 den svenska FoU-paradoxen.

1243 Denna blir särskilt tydlig vid en analys av delkategorin ”ekonomiska effekter” i Innovation
1244 Union Scoreboard där Sverige ligger under EU-genomsnittet. Kategorin mäter bland annat
1245 hur stor del av företagets försäljning som består av nya innovationer, export av medel- och
1246 högteknologiska produkter och export av kunskapsintensiva tjänster.

1247

1248 För att stärka Sveriges position på den internationella marknaden behöver vi bättre nyttja de
1249 svenska näringarna och bättre positionera oss på områden där vi redan är starka och har
1250 spetskompetens. Genom ökat fokus på bland annat Life science, bioenergi, skog och
1251 produktprocesser inom stål och järn kan kvalitén på svensk forskning höjas ytterligare.

1252

1253 För Centerpartiet är det viktigt att resursfördelningen till forskningen är transparent och enkel
1254 att använda samt att den stimulerar och premierar vetenskaplig kvalité, resultat i form av
1255 forskningsgenombrott, bolagsbildning och kommersialisering och samverkan med övriga
1256 samhället.

1257

1258 Partistyrelsen anser att grundforskning inte ska ha tvånget att leda till en kommersialisering.
1259 Bäst grundforskning görs utan inblandning på krav avseende avsättning eller
1260 marknadstillvändhet. Däremot ska en kunskapsnation som Sverige ligga högre upp i
1261 internationella mätningar när det gäller hur forskning och innovation till leda till
1262 kommersiella genombrott. Idag förser den statliga forskningspropositionen myndigheter som
1263 RISE, Vinnova och Formas med stora belopp för att de ska underlätta övergången från
1264 innovation till kommersialisering. I forskningsproppen för kommande åren har Centerpartiet
1265 även stärkt skrivningarna om kommersialisering och samverkan med näringslivet. Detta i

1266 kombination med att Centerpartiet kontinuerligt ser över förutsättningarna för att göra det
1267 enklare att driva företag tror vi är en bra väg framåt.
1268

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.35.1

1269
1270
1271
1272
1273

1274 [6.36](#): Taxiverksamhet

1275
1276 6.36.1 att Taxiverksamhetens skråväsende avskaffas.
1277

1278 **Partistyrelsens yttrande:**

1279
1280
1281 Motionären vill avskaffa taxibranschens ”skråväsende” och göra det möjligt för privatperson
1282 att i sina fordon mot betalning bedriva taxiverksamhet. Med ”skråverksamhet” avses här de
1283 tillstånd som krävs för att bedriva taxiverksamhet, det vill säga taxiförarlegitimation samt
1284 taxitrafiktillstånd. Dessa tillstånd säkerställer att fordonet är trafiksäkert och att öraren har en
1285 godtagbar handel och vandel, betalar skatter, tillser så att arbetsmiljön är god, med mera. Om
1286 taxibolaget missköter sig drar Transportstyrelsen in dessa legitimationer. Även den senaste
1287 generationer taxiutövare – till exempel Uber – uppfyller samma krav som de traditionella
1288 taxibolagen.

1289
1290 Taxiverksamheten idag har hälften av sin omsättning från samhällstransporter, det vill säga
1291 färdtjänst, sjukhustransporter, skolskjuts, med mera. Taxiverksamheten är även ett
1292 komplement till kollektivtrafiken. Det är därför till stor del skattemedel som finansierar
1293 dagens taxiverksamhet och enligt Kollektivtrafiklagen är det regionernas skyldighet att se till
1294 så att varje region har en fungerande samhällstransporter.
1295

1296 Det är ett faktum att digitaliseringen har medfört nya tjänster till gagn för samhället. Likaledes
1297 är det ett faktum att taxiverksamhet via digitala tjänster leder till stort skatteundandragande
1298 och skattebortfall. Det finns exempel på utbredd svart taxi-verksamhet som använder sociala
1299 medier som plattformar. Detta riskerar att slå undan benen på seriösa företag som därmed inte
1300 heller skulle kunna erbjuda sina samhällstransporttjänster till regionen.

1301
1302 Centerpartiet driver på för att säkra att plattformsekonomin inkluderas i den reguljära
1303 ekonomin så att det inte är möjligt att undvika skatter och avgifter bara för att man säljer sina
1304 tjänster via en plattform. Det är avgörande för rättvis konkurrens, för ökad trygghet och för att
1305 säkra att innovativa tjänster kan utvecklas och inkluderas i samhällsekonomin.

1306 För Centerpartiet är det oerhört viktigt att vi kan ta fram system och strukturer som är
1307 anpassade för den digitala ekonomins tjänster samtidigt som vi med kraft kan säkerställa att
1308 rätt skatter betalas in.
1309

1310 I och med digitaliseringen har svart-taxi-verksamheten blivit mer utbredd, ”professionell” och
1311 etablerad. Vanliga privatbilister lägger ut sina tjänster som ”taxi-chaufförer” på särskilda
1312 Facebook-sidor och konkurrerar därmed i en omfattning med seriösa taxibolag mer än
1313 någonsin. Att samhället har tillgång till seriösa taxibolag som dels kör privatpersoner och dels
1314 utför samhällstransporter för det offentliga viktigt för samhället. Att släppa på de krav som
1315 ställts upp för en sådan viktig del som transporter av människor är inte rätt väg att gå. Det
1316 kommer att leda till att skattemedel undandras från statskassan och att trafiksäkerheten för
1317 privattransporten sätts ur spel samt att underlaget för samhällstransporter minskar.
1318

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.36.1

1319
1320

1321 [6.37](#): Ungdomars praktik

1322

1323 6.37.1 att hålla fram morötter som gör större skogsägare (även offentliga som kyrkan och
1324 kommuner) mer motiverade att ta ansvar för ungdomars praktik.

1325

1326 **Partistyrelsens yttrande:**

1327

1328 Motionären lyfter fram vikten av att ungdomar skaffar sig en bild av skogsbruket och
1329 skogsnäringens betydelse genom att i större utsträckning engagera sig i skogsskötsel. Idag är i
1330 praktiken all skogsskötsel utlagd på entreprenad till utländsk arbetskraft, det gäller plantering
1331 likväl som röjning. Staten och dess myndigheter betraktar skogsägarnas skogsskötsel som ett
1332 sektorsansvar och har i praktiken inga styrmedel i denna del för att ändra detta.

1333 Skogsstyrelsen har ett särskilt uppdrag att lära långtidsarbetslösa och nyanlända bedriva
1334 skogsskötsel, men det är mer ett arbetsmarknadsprojekt än ett sätt att få ungdomar att
1335 intressera sig för skogsbruk.

1336

1337 Sedan den nya skogslagstiftningen trädde i kraft den 1 januari år 1994 är präglas skogssektorn
1338 av frihet under ansvar. Det har inneburit att staten har hållit sig undan från styrning - bortsett
1339 från sektorsrelaterad lagstiftning, givetvis. Denna princip är värd att värna och det skulle vara
1340 problematiskt ur ett marknadsperspektiv om staten gick in med avdrag, bidrag eller andra
1341 finansiella styrmedel för att göra det attraktivare för branschen att anställa ungdomar. Alla
1342 sådana initiativ får i så fall komma från branschen själv och skulle kunna motiveras utifrån
1343 branschens eget behov av långsiktig rekrytering av ungdomar till skogsyrkena.
1344

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.37.1

1345
1346
1347
1348
1349
1350

1351 **Infrastruktur och transporter**

1352

1353 [6.38](#), [6.39](#), [6.40](#), [6.41](#), [6.42](#): Cyklar

1354

1355 6.38.1 att elcyklar får ge trumphjälp upp till 35 km/h.

1356

1357 6.38.2 att hjälmvång införs för elcyklar med trumphjälp upp till 35 km/h.

1358

1359 6.39.1 att Centerpartiet arbetar för att öka kommunernas självbestämmanderätt kring
1360 byggnation av gång- och cykelvägar, så de kan få projektera och bygga samt betala hela
1361 kostnaden, i de fall Trafikverket ej vill betala något, om de vill och har kunskapen samt följer
1362 Trafikverkets regler för byggandet.

1363

1364 6.39.2 att Centerpartiet arbetar för att öka resurserna hos Trafikverket så att de kan hjälpa
1365 kommunerna att bygga fler gång- och cykelvägar.

1366

1367 6.39.3 att Centerpartiet arbetar för att öka regeringens anslag till Trafikverket för byggnation
1368 av gång- och cykelvägar.

1369

1370 6.40.1 att Centerpartiet ska driva en förändring av lagstiftningen som möjliggör att cyklister
1371 ska kunna cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator.

1372

1373 6.41.1 att Trafikverket skall ansvara för 100 procent av finansieringen gällande
1374 säkerhetsutbyggnad av gång och cykelvägar i anslutning till trafikverkets vägar och
1375 sammanbindning av olika orter.

1376

1377 6.42.1 att gång och cykelvägar som är fristående kan ges likartade regler som för allmänna
1378 vägar i övrigt.

1379

1380

1381

1382

1383 **Partistyrelsens yttrande:**

1384

1385 Marknaden för cyklar med elmotor har vuxit kraftigt det senaste decenniet. Det är
1386 uppenbarligen en produkt som många uppskattar och det är ett fordon som på sina håll fått
1387 resenärer att ställa bilen och istället cykla. Man ska dock komma ihåg att det finns tre typer av
1388 elcyklar. Den vanligaste sorten är ”elcykel med assistens” som får gå i 25 km/h och inte
1389 kräver hjälm och inte har någon åldersgräns för framförande. Den är att betrakta som en
1390 vanlig cykel. Nästa variant kallas ”motoriserad cykel” och har en starkare elmotor, kräver
1391 hjälm, har en åldersgräns på 15 år och klassas som Moped klass 1. Den tredje varianten kallas
1392 ”Snabb elcykel” och går i 45 km/h med en åldersgräns på 15 år samt klassas som Moped
1393 klass 2. De två senare elcykel-varianterna kräver körkort.

1394 Mot bakgrund av det finns elcyklar på marknaden som med råge kan komma upp till den av
1395 motionären efterfrågade hastigheten bedömer partistyrelsen inte att Transportstyrelsen
1396 behöver se över sina föreskrifter. Om den i vardagstal vanliga cykeln skulle få en högre
1397 hastighetsbegränsning skulle det dessutom medföra trafiksäkerhetsutmaningar om yngre
1398 personer skulle framföra en sådan cykel.

1399

1400 En motionär lyfter frågan om gränsdragningen mellan stat och kommun när det gäller GC-

1401 vägar. Kommunerna har idag rådighet över anläggning av GC-vägar på kommunal mark.
1402 Däremot, om man vill bygga GC-vägar parallellt med statlig väg eller järnväg, så regleras
1403 detta av Väglagen och därmed blir Trafikverket huvudman för projektet. Väglagen innebär i
1404 praktiken att många viktiga infrastrukturinvesteringar i GC-vägar försvåras idag.
1405 Partistyrelsen anser därför att det kan finnas skäl att se över regelverk och lagstiftning, till
1406 exempel bör perspektiv och aspekter av en förändring i väglagen utredas. Detta slog också
1407 stämman i Karlstad fast år 2019. I samband med en sådan översyn är det dock viktigt att
1408 markägarperspektivet tydligt finns med så att cykelvägar inte blir ytterligare en åtgärd som
1409 legitimerar en ökad expropriering.

1410
1411 Inom ramen för Centerpartiets samverkan med regeringen de senaste åren har resurserna till
1412 GC-vägar ökat. År 2021 satsades 325 miljoner kronor och lika mycket ska satsas år
1413 2022. Dessa investeringar innefattar både en förstärkning av statens cykelinfrastruktur och
1414 kommuners möjlighet till cykelinvesteringar genom stadsmiljöavtalen. Väl utformade
1415 stadsmiljöer och gaturum skapar förutsättningar för en ökad och säker cykling. Därför finns
1416 även en förstärkning av stadsmiljöavtalen med 300 miljoner kronor 2021 och 250 miljoner
1417 kronor 2022 i detta paket, med särskilt fokus på cykel. Motionären vill att vi ska driva frågan
1418 om ökad bemanning på Trafikverket så att myndigheten kan främja cykelfrågor.
1419 Partistyrelsen instämmer i att öka anslagen till Trafikverket för att främja cykling.

1420
1421 Cykling är ett bra sätt att ta sig fram i stadsmiljö. I många andra länder såsom Tyskland,
1422 Danmark och Norge har lagstiftare och myndigheter möjliggjort för cyklister att cykla mot
1423 biltrafiken på enkelriktade gator, där så bedöms möjligt. I Sverige har vi en lagstiftning som
1424 försvårar denna typ av föreskrifter från kommunerna. Motionären vill att cyklister ska kunna
1425 undantas från enkelriktningen genom en tydlig och enhetlig skyltning. Detta skulle förslagsvis
1426 kunna skyltas upp med enkelriktat-skyltar (E16) i kombination med tilläggstavlor om att de
1427 skyltarna inte gäller cyklister vilket gör det tydligt för alla vad som gäller. Detta är idag inte
1428 lagligt enligt Transportstyrelsen och därför krävs en lagändring för att de kommuner som så
1429 vill ska kunna ordna ett bra trafikflöde i stadskärnorna.

1430
1431
1432 Stockholm stad försökte för några år sedan att på egen hand tolka Transportstyrelsens
1433 föreskrifter och skyltade om så att cyklister kunde cykla mot enkelriktat. Detta överklagades
1434 och som saken nu ligger efter en kompromiss, har Stockholms stad infört
1435 enkelriktningsskyltar (de rödgula) på det hållet man inte får köra in med bil och en
1436 tillägsskylt om att det inte gäller cyklister. Dock leder dagens lagstiftning kring framförande
1437 av cykel mot enkelriktat till tolkningsproblematik och i slutändan sämre möjligheter att främja
1438 cykeltrafik, vilket Centerpartiet, bundet av stämmobeslut, vill främja. Denna lagstiftning
1439 måste därför ses över i riktning mot ett regelverk som medger för kommuner att ha en större
1440 rådighet över frågan. Det är också i linje med det beslut Partistämman fattade vid förra
1441 stämman år 2019 i Karlstad, att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och
1442 lagändringar som möjliggör ökad cykling i hela landet.

1443
1444 En motionär vill att Trafikverket finansierar GC-vägar till hundra procent, mot som det är
1445 idag att kommun och region kan hel- eller delfinansiera. Motionärens förslag riskerar enligt
1446 partistyrelsen att bli kontraproduktivt. Ju större det kommunala och regionala inflytandet över
1447 sträckning, byggnation och finansiering blir över Trafikverkets GC-projekt, desto snabbare
1448 kan de bli verklighet och med en utformning som passar de lokala och regionala behoven.
1449 Däremot anser PS att ytterligare resurser ska tillskjutas till GC-projekt genom den nationella
1450 transportplanen.

1451
1452 En motionär lyfter vikten av ensartade regelverk för GC-vägar och allmänna vägar.
1453 Centerpartiet har stämmobeslut sedan Karlstad år 2019 på att ”se över behovet av åtgärder,
1454 regelförenkling och lagändringar som möjliggör ökad cykling i hela landet.” Dock måste
1455 frågan som motionären föreslår utredas för att närmare se vilka konsekvenser motionärens
1456 förslag får, men partistyrelsen ställer sig positivt till en översyn i enlighet med partilinjen att
1457 förenkla för cykling.
1458

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning avseende GC-vägar och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för anläggning- och vidmakthållande av GC-vägar.

1459
Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:
6.40.1 att Centerpartiet ska driva en förändring av lagstiftningen som möjliggör att cyklister ska kunna cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator.

1460
Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:
6.39.1
6.39.2
6.39.3
6.42.1

1461
Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:
6.38.1
6.38.2
6.41.1

1462
1463
1464 [6.43](#), [6.44](#), [6.45](#), [6.46](#), [6.47](#): Vägar
1465
1466 6.43.1 att verka för att Trafikverket återinför statsbidrag för de enskilda vägar som förlorade
1467 statsbidrag den 1 januari 2021.
1468

- 1469 6.44.1 att tydliggöra att alla har eget ansvar i trafiken från gående till yrkesförare.
1470
1471 6.44.2 att inför ett liknande system som man har i andra länder tex Frankrike, trafikanten får
1472 en varning och därefter tas körkortet i beslag samt böter/fängelse. Samt införa kontroll ur
1473 hälsosynpunkt och kunskap efter antal år i trafiken.
1474
1475 6.44.3 att öka antalet trafikpoliser i hela landet för en tryggare och säkrare trafik.
1476
1477 6.45.1 att Centerpartiet tar ett initiativ för att öka anslaget till det lågtrafikerade vägnätet.
1478
1479 6.45.2 att utveckling av vägnät och infrastruktur sker med utgångspunkt från kommande
1480 etableringar och inte enbart baserat på folkmängd.
1481
1482 6.46.1 att Centerpartiet ska verka för att intensifiera arbetet förenklade och rättssäkra regler
1483 för ändring av inaktuella andelstal vid samägd enskild väg.
1484
1485 6.46.2 att Centerpartiet ska verka för att kommuner kan vara betalningsmottagare av
1486 Trafikverkets stöd för underhåll av enskilda vägar.
1487
1488 6.47.1 att driva en ännu mer kraftfull politik för att öka statsanslagen för långsiktigt underhåll
1489 och skötsel av enskilda vägar.
1490

1491

Partistyrelsens yttrande:

1492

1493
1494 Sverige är beroende av ett väl underhållet vägnät. Centerpartiet har under innevarande
1495 mandatperiod inom ramen för Januariavtalet framgångsrikt förhandlat fram ytterligare stöd till
1496 de enskilda vägarna och ett bättre underhåll av desamma. Det rör sig om drygt 350 miljoner
1497 kronor, plus ett generellt ökat stöd årligen runt 100 miljoner kronor. Centerpartiet har
1498 dessutom tillsammans med regeringen i budgetpropositionen för 2021 föreslagit ökning av
1499 anslaget till vägunderhåll med 500 miljoner kronor per år under perioden 2021–2023 där
1500 fokus bland annat är på det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Det är rekordsatsningar som
1501 görs och det är satsningar som verkligen behövs.

1502

1503 Det finns regler uppsatta av Trafikverket för att staten ska kunna medge driftsbidrag till
1504 vägunderhåll. För att kunna söka årligt driftbidrag ska det vara en sammanhängande väg
1505 på cirka en kilometer eller längre till fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet och
1506 tillgodose ett kommunikationsbehov. Vägar som är av väsentlig betydelse som
1507 genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse kan också få bidrag.
1508 Partistyrelsen anser att detta regelverk är bra. Fördelningen av underhåll mellan järnväg och
1509 väg måste vara balanserad. Dock anser vi med de generella höjningarna att det inte behövs en
1510 återgång till det äldre systemet som motionären föreslår.

1511

1512 En motionär lyfter fram behovet av säkerhet i trafikmiljön. Denna fråga har många
1513 dimensioner. Att tydliggöra det egna ansvaret är i första hand en fråga den vuxne själv samt
1514 för föräldrarna. De ska lära sina barn trafikvett och uppmärksamhet. Detta uttrycks också
1515 tydligt i Vägtrafikförordningens portalparagraf som adresserar förarens oinskränkta ansvar för
1516 det fordon hen framför.

1517

1518 Påföljden för hastighetsöverträdelser är idag inget Centerpartiet vill förändra. Däremot anser
1519 vi att Trafikverket i sin iver att nå Nollvisionen har gått för brett fram med
1520 hastighetssänkningar på en del av det vägnät som tidigare hade 90 km/h. Det är ett alltför
1521 trubbigt verktyg, menar vi, att schablonmässigt sänka hastigheten på en landsväg istället för
1522 att i större utsträckning arbeta med andra reglerande verktyg, till exempel dynamiska
1523 hastighetsskyltar som medger 90 km/h ibland och 80 km/h ibland. Att bara sänka hastigheten
1524 ger en falsk trygghet eftersom efterlevnaden kan bli undermålig. Här har vi Centerpartiet nått
1525 framgångar i infrapropositionen där satsningar på tillgänglighet och trafiksäkerhet på
1526 landsbygden behöver därmed också gå hand i hand, bland annat åtgärder av typen
1527 trafiksituationsstyrda hastighetstavlor.

1528
1529 Hälsokontroller hos den del av befolkningen som har körkort kan bli bättre. Idag krävs till
1530 exempel inga synundersökningar för privatpersoner för att få köra bil, bortsett från testen i
1531 samband med anskaffandet av körkortet. Centerpartiet tycker man bör överväga att utreda
1532 behovet av obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse, när
1533 föraren kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras.
1534 Därtill skulle behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen behöva
1535 klargöras, bland annat möjligheten att genomföra körprover i säker men verklig trafikmiljö för
1536 personer med konstaterade synfältsdefekter före en eventuell indragning av körkortet, i likhet
1537 med de som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke. Därför är det
1538 rimligt att snarast uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra
1539 möjligheten att nyttja simulatoren på Statens Väg- och transportinstitut (VTI) för att bedöma
1540 körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Därtill
1541 måste det skyndsamt tillsättas en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på
1542 väg för personer med synfältsdefekter kan utformas.

1543
1544 Centerpartiet anser att det är en prioriterad fråga att öka trafiksäkerheten på våra vägar. En del
1545 i detta arbete återfinns på området med utländsk trafik, så kallad cabotage. Vi har därför varit
1546 med och skärpt lagstiftningen på området. Det kan dock finnas anledning att gå vidare med
1547 ytterligare åtgärder för att minska fusket, ett exempel kan vara att införa krav på ett icke-
1548 manipulerbart gps-baserat positioneringssystem för de utlandsregistrerade åkare som
1549 trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregulverket, och som medför omedelbar
1550 lagföring och sanktion. Centerpartiet vill precis som motionären se fler trafikpoliser,
1551 fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att
1552 motverka den brottslighet som sker inom transportsektorn. Brist på personal med kompetens
1553 att utföra kontroller är ett problem idag.

1554
1555 En motionär framhåller vikten av ett fungerande vägnät på landsbygden. För att detta vägnät
1556 ska vara funktionellt krävs betydande resurser, inte minst för underhåll. Den nationella
1557 transportplanen arbetas fram under år 2021 och år 2022. En del som vägs in i den samlade
1558 bedömningen är hur trafikerat vägnätet är och en del i detta är förekomsten av
1559 näringsetablering och den faktiska folkmängden. Partistyrelsen instämmer i att myndigheten
1560 bör ta hänsyn till investeringsplaner och kommande etableringar i en given region när
1561 allokeringen av medel beslutas.

1562
1563 En motionär lyfter fram att de enskilda vägarna måste prioriteras. Det statliga stödet till dessa
1564 vägar stärktes genom alliansregeringen men Centerpartiet anser att det behövs en fortsatt
1565 uppräknings av anslaget för att nödvändigt underhåll och viktiga investeringar ska kunna
1566 genomföras. Vid stämman år 2019 i Karlstad beslutade stämman att bidragen till
1567 vägsamfälligheterna ska justeras upp och att Centerpartiet ska vara drivande för att höja

1568 medelstilledningen till allmänna vägar för underhåll och upprustning av vägsystemet på
1569 landsbygden. Vidare beslutade stämman att Centerpartiet ska verka för att staten via
1570 Trafikverket fortsatt tar ansvaret för vägnätet på landsbygden och jobbar för att stärka upp
1571 vägarna både på underhåll och drift.

1572
1573 Motionären lyfter frågan om en översyn av en del av det regelverk som handlar om samägda
1574 enskilda vägar. Detta är en fråga som vi har lyft i kommittémotionen Hållbara transporter med
1575 hög tillgänglighet i hela landet (2020/21:3172). En väl fungerande infrastruktur är en
1576 grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De samfällt enskilda vägarna är en
1577 viktig del i detta, och inte minst den förvaltning som sker genom samfällighetsföreningar och
1578 vägföreningar. Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) har därför föreslagit regeringen att
1579 utreda förenklade och rättssäkra regler för ändring av inaktuella andelstal efter förebild från
1580 Finland.

1581
1582 Trafikverket ser löpande över hur bidragsgivningen till enskilda vägar skall ske framöver. Det
1583 finns fördelar med att stödet går till vägföreningar eftersom effektiviteten av vägunderhållet
1584 då blir bättre – och att denna driftsstruktur bibehålls. Riksförbundet enskilda vägar (REV)
1585 anser att förslaget kan leda till en positiv utveckling i många delar av landet där de enskilda
1586 vägföreningarna nu ligger ”vilande” och i och med förslaget kan åter bli aktiva. Centerpartiet
1587 delar den uppfattningen och anser att det är bättre att stödet går direkt till vägföreningen än att
1588 kommunen själv tillgodogör sig statsbidraget. Dessutom finns den högst befogade risken att
1589 statsbidraget inte når fram till respektive vägförening om det ska nycklas ut via kommunens
1590 gatukontor.

1591
1592 Idag är det Lantmäteriet som är ansvarig för att andelstalen blir rättvisa och följer regelverket,
1593 i enligt med vad samfällighetsföreningarna ansöker om. Ett av de viktigaste förslagen i den
1594 modell som Finland har innebär istället att föreningarna ges förtroendet att själva fastställa
1595 ändringar av andelstal när det sker förändringar utefter en väg, till exempel när ett fritidshus
1596 övergår till helårsboende eller tvärtom. Ytterligare en förenkling skulle ske om detta kan
1597 utföras via ett digitalt verktyg. Förhoppningen är att det skulle underlätta för de cirka 40
1598 procent av föreningarna som idag avstår från att ansöka om ändringar hos Lantmäteriet på
1599 grund av att det är orimligt dyrt samt med anledning av långa handläggningstider.

1600
1601 En motionär lyfter även den fram behovet av statligt stöd till vägunderhåll. Som nämnts ovan
1602 har Centerpartiet under innevarande mandatperiod inom ramen för Januariavtalet
1603 framgångsrikt förhandlat fram ytterligare stöd till de enskilda vägarna och ett bättre underhåll
1604 av desamma.

1605

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.44.1

6.44.2

6.44.3

6.45.1

6.45.2

6.46.1

6.47.1

1606

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.43.1

6.46.2

1607

1608

1609 [6.48](#), [6.49](#): Ostkustbanan

1610

1611 6.48.1 att Centerpartiet verkar för att bygget av dubbelspår på Ostkustbanan sker i snabbare
1612 takt samt

1613

1614 6.48.2 att finansiering säkerställs för dubbelspår på Ostkustbana.

1615

1616 6.49.1 att Centerpartiet verkar för att bygget av dubbelspår på Ostkustbanan sker i mycket
1617 snabbare takt samt

1618

1619 6.49.2 att finansieringen säkerställs för dubbelspår.

1620

1621

1622 **Partistyrelsen yttrande:**

1623

1624 Ett fungerande järnvägsnät över hela landet är viktig. Det var också de ingångvärden som
1625 Centerpartiet hade med sig in i Januariavtalet där detta tydligt framgår: ”Det ska ske fortsatt
1626 utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin
1627 helhet ska intensifieras.”

1628

1629 Redan idag ligger en etappvis upprustning av Ostkustbanan i den nationella transportplanen.
1630 Centerpartiet anser att dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan är en viktig prioritering som
1631 påverkar trafikflödet genom hela landet. Det är också en viktig förutsättning för att en
1632 Norrbotniabana ska fungera som en del av ett nationellt järnvägssystem så optimalt som
1633 möjligt. Det finns också stämmobeslut sedan tidigare på att värna för en god gods- och
1634 persontrafikkapacitet.

1635

1636 I Malmö år 2017 slog stämman fast att partiet ska verka för ”kapacitetshöjande åtgärder längs
1637 hela Ostkustbanan.” Finansieringen av infrastrukturprojekt sker genom ett fastställande av en
1638 infrastrukturproposition (riksdagen) samt genom en beredningsprocess efter remiss samt
1639 beslut om den nationella transportplanen av regeringen. När det gäller motionärens yrkande
1640 avseende att säkerställa finansieringen av Ostkustbanan är detta en fråga som Centerpartiet
1641 inte äger. En sådan omfattande investering är något som sträcker sig över flera planperioder
1642 inom ramen för den nationella transportplanen och måste också synkas med, medfinansiering
1643 från EU samt regionala beslut. Därför föreslår Partistyrelsen avslag på dessa att-satser.

1644

Partistyrelsen föreslår partistämman instämman i intentionerna i följande motioner:

6.48.1

6.49.1

1645

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.48.2

6.49.2

1646

1647

1648 [6.50](#), [6.51](#), [6.52](#), [6.53](#), [6.54](#), [6.55](#) [6.56](#), [6.57](#), [6.58](#), [6.59](#): Nya stambanor
1649 och höghastighetståg

1650

1651 6.50.1 att Centerpartiet ändrar beslutet att stödja fortsatt planering av höghastighetsjärnväg
1652 och drar tillbaka sitt stöd för projektet.

1653

1654 6.51.1 att planeringen för höghastighetståg omvärderas och utvärderas utifrån
1655 digitaliseringens möjligheter och hela landets behov av tågtrafik i en framtid med ökande
1656 närvaro av pandemier.

1657

1658 6.51.2 att verka för att en tåganslutning som förbinder regiontåg till stambanan ska finnas i
1659 Linköping och inte skyttelbuss.

1660

1661 6.51.3 att arbeta för bättre förbindelser (pendeltåg och buss) mellan södra Östergötland och
1662 Norra Kalmar.

1663

1664 6.52.1 att den fortsatta inriktningen på arbetet med nya stambanor sker i enlighet med det som
1665 framgår under rubriken En omstart.

1666

1667 6.53.1 att Centerpartiet ska driva frågan om att bygga ihop Sverige med höghastighetståg där
1668 tågen går med en maxgräns på 250 km/h.

1669

1670 6.53.2 att Centerpartiet inte längre ska driva frågan om att de nya stambanorna för
1671 höghastighetståg ska kunna trafikeras i 320 km/h.

1672

1673 6.53.3 att Centerpartiet ska driva frågan att när höghastighetsbanorna för 250-tåg byggs då ska
1674 stationerna placeras i centrumlägen för att maximera den nya järnvägens samhällsnytta.

1675

1676 6.53.4 att Centerpartiet ska driva frågan om att de nya stambanorna för 250-tåg ska följa de
1677 nuvarande stambanornas sträckning alternativt följa annan infrastrukturs sträckning i största
1678 möjliga mån.

1679

1680 6.54.1 att Centerpartiet driver frågan om att Trafikverket får i uppdrag att snarast komplettera
1681 den pågående lokaliseringsutredningen, för den nya järnvägen mellan Hässleholm och Lund,

1682 med ett spårdragningsalternativ som bygger på att höghastighetstågen går med en maxgräns
1683 på 250 km/h och där spårdragningen bygger på förutsättningen att stationerna placeras i
1684 centrumlägen.
1685
1686 6.54.2 att Centerpartiet driver frågan om att Trafikverket får i uppdrag att snarast komplettera
1687 den pågående lokaliseringsutredningen, för den nya järnvägen mellan Hässleholm och Lund,
1688 med ett spårdragningsalternativ där den nya stambanan följer den nuvarande stambanans
1689 sträckning i största möjliga mån. I detta spårdragningsalternativ ska förutsättningen vara att
1690 höghastighetstågen går med en maxgräns på 250 km/h och spårdragningen bygger på att
1691 stationerna placeras i centrumlägen.
1692
1693 6.54.3 att Centerpartiet kräver att Trafikverket gör en konsekvensanalys av både nytta,
1694 ekonomi och miljö med anledning av en ny stambana. I konsekvensanalysen ska det finnas
1695 jämförelser mellan en höghastighetsbana för 320 km/h och en höghastighetsbana för 250
1696 km/h där den nya stambanan följer den nuvarande stambanans sträckning i största möjliga
1697 mån.
1698
1699 6.55.1 att järnvägen byggs ut med snabbtåg som kan dela spår med befintliga tåg om
1700 nödvändigt.
1701
1702 6.55.2 att idén med HHT på eget spår på dyra betongbroar skrotas.
1703
1704 6.55.3 att vi fokuserar på en bana främst för person och lättgodstransport som kompletterar
1705 dagens stambana där största tidsvinsten blir pga högre medelhastighet i stället för högsta
1706 möjliga toppfart.
1707
1708 6.55.4 att vi ger ökat fokus på knutpunkter för tung godstransport via järnväg till autonoma
1709 lastbilstransporter.
1710
1711 6.55.5 att vi ger ökat fokus på knutpunkter för person och lätta godstransporter som skiftar
1712 mellan järnväg och mindre flygplatser samt vägtransport.
1713
1714 6.55.6 att knutpunkter för infartstrafik ges ökad vikt. Vid ändhållplatser nära stora vägar ska
1715 byte till tåg underlättas genom god planering och parkeringsmöjligheter. Stöd till kommuner.
1716 Från bilsäte till tåg på max 20 min runt våra större städer.
1717
1718 6.55.7 att fokus ligger tågresor in till jobb i storstadsregionerna i stället för mellan. Det ger
1719 större miljönytta.
1720
1721 6.56.1 att Centerpartiet arbetar för att höghastighetstågen stoppas och att resurserna istället
1722 satsas på underhåll och kapacitetsökning av det befintliga järnvägsnätet.
1723
1724 6.57.1 att den fortsatta inriktningen på arbetet med nya stambanor blir för en tåghastighet i ca
1725 250 km/h, se under ”En omstart”.
1726
1727 6.58.1 att Centerpartiet omgående- istället för att jobba för höghastighetståg - satsar på fler
1728 dubbelspår, så fler tåg kan både gå och komma på mer rätt tid, utan att kostnaden och
1729 tidsspannet blir för utdraget.
1730

1731 6.59.1 att ett nationellt stambanenät för 250 km/h-järnväg ska byggas ut i hela Sverige.

1732

1733 6.59.2 att finansieringen ska ske vid sidan av Trafikverkets ordinarie ram.

1734

1735

1736 **Partistyrerelsens yttrande:**

1737

1738 Centerpartiet står bakom Sverigeförhandlingen, vilket är fastställt i en rad stämmobeslut. En
1739 helt grundläggande del i Sverigeförhandlingen är nya stambanor. Centerpartiet drev också
1740 denna fråga inom ramen för Januariavtalet. Vi är positiva till en förstärkning med nya och
1741 tidsenliga stambanor i det svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur, nya
1742 stambanor med högre kapacitet för att möta behovet av mer person- och godstransporter samt
1743 ge utrymme för att hålla befintligt järnvägssystem i trim.

1744

1745 Det är dock viktigt att satsningen på nya de nya stambanorna sker på ett sätt som integrerar
1746 dem och deras trafik med befintligt järnvägssystem. Utbyggnaden av nya stambanor får inte
1747 ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar i andra delar
1748 av Sverige som inte direkt berörs av de nya stambanorna. En satsning på nya stambanor måste
1749 även inkludera att de nya stambanorna och deras stationer länkas ihop med och förstärker
1750 kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att den ökade tillgängligheten och
1751 kapaciteten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

1752

1753 Nya stambanor möjliggör både överflyttning av resor med personbil och flyg samt av
1754 transporter med lastbil till järnväg. Snabba personresor kommer till stor del att ske på den nya
1755 stambanan, vilket ger möjligheter till ökat resande samtidigt som det frigör kapacitet för
1756 godstransporter och fler personresor på de befintliga stambanorna. Godstrafiken påverkas
1757 positivt på flera sätt. Antalet möjliga godståglägen per dygn på Västra och Södra stambanan
1758 ökar kraftigt. Vidare minskar fördröjningstiden för godståg, möjligheten till trafikering med
1759 långa (750 m) godståg ökar liksom möjligheten att framföra godståg under persontrafikens
1760 högtrafikperiod.

1761

1762 Centerpartiet var med om att sjösätta Sverigeförhandlingen med det tydliga uppdraget att
1763 möjliggöra att tågen ska in i städerna. En annan viktig del i förhandlingsuppdraget var att öka
1764 kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Stockholm, Göteborg
1765 och Malmö. En bärande del med Sverigeförhandlingen är att skapa större
1766 arbetsmarknadsregioner så att människor kan bo där de vill i större utsträckning och arbeta på
1767 en annan ort. När de nya stambanorna är på plats kommer det att uppstå en
1768 arbetsmarknadsförstoring och frigöras kapacitet för godstrafik på spårssystemet i dess helhet.

1769

1770 Sverigeförhandlingen och de nya stambanorna är en satsning på infrastruktur i hela Götaland.
1771 Centerpartiet drev dock d igenom i JA att en utbyggnad av järnvägen även ska ske i Svealand
1772 och Norrland.

1773

1774 Kostnaden för att genomföra Sverigeförhandlingen är inte fastställd. Trafikverket har
1775 levererat olika modeller som kostar olika mycket, inte minst beroende på hur centrala
1776 stationslägena ska vara på de orter som finns mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. En
1777 poäng med Sverigeförhandlingen är de centrala stationslägena som gör att det ska gå smidigt
1778 att ställa bilen eller cykeln och hoppa på tåget.

1779

1780 All utbyggnad av infrastruktur innebär att mark tas i anspråk. Frågan om avvägningen mellan
1781 markåtkomst och infrastruktur är inte enkel och här måste noggranna analyser göras. Till detta
1782 kommer en ny teknik som nyligen lanserats att bygga stambanor på fundament ovan mark,
1783 vilket skulle reducera markbehovet väsentligt. Denna teknik anser Partistyrelsen vara
1784 intressant eftersom den minskar behovet av mark och är både billigare och går snabbare.
1785 Viktigt är dock att klimatbelastningen av att använda så mycket cement inte blir för hög.

1786
1787 Planeringsprocessen för järnvägar påminner i princip om processen för allmänna vägar. Det
1788 finns sedan år 1996 en speciell lag, lagen om byggande av järnväg, som reglerar planerings-
1789 och markåtkomstprocessen, med mera. Vid byggande av en ny järnväg, eller större
1790 omläggningar av en befintlig järnväg, genomför Trafikverket som ett första steg en förstudie.
1791 Samråd ska ske med bland annat berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som
1792 företräder miljö- och naturvårdsintressen.
1793 Om förstudien visar på att alternativa järnvägssträckningar behöver studeras, så är nästa steg
1794 att genomföra en järnvägsutredning som redovisar olika utbyggnadsalternativ. Markåtkomsten
1795 för järnvägar kan ske med tvång på två olika sätt, dels lantmäteriförrättning, dels
1796 domstolsförfarande.

1797
1798 När det gäller nya järnvägssträckningar, som inte är många till antalet idag, kommer
1799 Banverket och markägarna som regel överens om ersättningar för
1800 den mark som avstås och övrigt intrång. I de fall då parterna inte är överens om ersättningen
1801 bestämmer lantmäterimyndigheten ersättningen efter egen utredning, så kallad
1802 officialutredning. Det sker i uppskattningsvis omkring fem procent av fallen vid byggande av
1803 ny järnväg.

1804
1805 Det är viktigt att understryka att Partistyrelsen anser att Sverige utöver nya stambanor också
1806 ska satsa mer på att rusta upp och underhålla det befintliga järnvägsnätet. Detta är också i linje
1807 med vad partistämman beslutade i Karlstad år 2019 där man slog fast att ”Centerpartiet verkar
1808 för att genomföra förstärkningar och förbättringsåtgärder som krävs i det svenska
1809 järnvägssystemet för en ökad punktlighet och en ökad framkomlighet på landsbygden.
1810 Centerpartiet vill se en robust järnväg i hela landet som omfattar nyinvesteringar, upprustning
1811 och förstärkt underhåll.”

1812
1813 Många motionärer lyfter fram 250 km/h som en önskvärd hastighet. Bakgrunden till just
1814 denna hastighet torde vara att det är maxhastigheten som idag kan tillämpas vid uppgradering
1815 av befintlig järnväg, om Trafikverket skulle få i uppdrag att renovera upp det befintliga
1816 stambanorna.

1817 Kostnaden för rusta en befintlig spårdragning är avsevärt billigare än att anlägga ny räls, men
1818 att rusta upp en befintlig järnväg innebär inte att den totala kapaciteten ökar, och det är den
1819 accelererande kapacitetsbristen som måste åtgärdas och det är här klimateffekten finns. När de
1820 nya stambanorna byggs ska tåg som trafikerar banorna i 250 km/h kunna stanna till i
1821 centrumlägen för att maximera samhällsnyttan.

1822
1823 Partistyrelsen ser inget skäl att idag låsa fast vilka exakta hastighetsbegränsningar som ska
1824 råda på de nya stambanorna. Grundstommen i dagens stambanor är från början avsedda för
1825 50-60 km/h, teknikutveckling i båda infrastruktur och fordonsteknologi har sedan dessa drivit
1826 hastigheterna långt utöver den ursprungliga. Nya tåg kan möjliggöra hastigheter som ligger
1827 långt över 320 km/h, och det är därför rimligt att man vid byggande av nya stambanor tar höjd
1828 för teknikutveckling som möjliggör högre hastigheter än 250 km/h. På så sätt kan tåget
1829 konkurrera med flyget, både inrikes, men även för transporter till kontinenten.

1830 Partistyrelsen anser att det är viktigt att ha ett europeiskt perspektiv med sig i denna fråga, inte
1831 minst i ljuset av att allt fler människor ger uttryck för att vilja resa mer med tåg, även
1832 internationellt. Till exempel öppnar Fehmarn-Bältförbindelsen år 2029 som möjliggör
1833 direktkontakt med kontinenten.

1834
1835 En motionär lyfter fram att vi är mitt i ett teknikskifte där digitalisering och automatisering
1836 bara blir viktigare. Detta menar motionären ifrågasätter nyttan och behovet av nya stambanor
1837 och ställer nya krav på intermodalitet och infrastrukturlösningar. Självkörande lastbilar är nu
1838 våren år 2021 ute på försök. Fordonstillverkaren Scania har fått tillstånd av Transportstyrelsen
1839 att testa självkörande lastbilar i motorvägstrafik på E4:an mellan Södertälje och Jönköping.
1840 Lastbilarna är självkörande men av säkerhetsskäl övervakas färden av en förare.
1841 Att knyta samman järnvägs- och vägnät så att autonoma fordon kan trafikera delar av vårt
1842 transportsystem är en klok idé. Överlag instämmer partistyrelsen i att vi för att nå våra olika
1843 nationella klimatmål måste ge den elektrifierade fordonsparken samt gods på sjöfart och tåg
1844 större fördelar.

1845
1846 En motionär yrkar under sin sammanfattning ”En omstart” på att det går att ”knyta ihop
1847 Sverige med kontinenten utan att satsa på extremt höga hastigheter” med vilka i
1848 sammanhanget menas nya stambanor med tåg som går i 320 km/h.
1849 Nystarten som motionären åberopar tar istället för nybyggnation fasta på Riksrevisionens
1850 fyrstegsprincip, där upprustning av befintlig infrastruktur är ett av de steg som man ska
1851 granska innan nyinvesteringar. Fyrstegsprincipen är en sund princip och den fjärde nivån är
1852 just att bygga nytt, vilket partistyrelsen anser behövs för att bygga Sverige starkt på ett
1853 klimatvänligt sätt in i framtiden. Detta hindrar inte Trafikverket från att underhålla det övriga
1854 järnvägsnätet.

1855
1856 En motionär väcker idén om att man skulle kunna premiera ”närtågsförbindelser” i större
1857 utsträckning om man lade ner Sverigeförhandlingen och istället rustade upp befintligt
1858 järnvägsnät. Denna idé delar inte partistyrelsen eftersom det inte skulle ge Sverige den nya
1859 järnvägskapaciteten som behövs för ökad person- och godstrafik. Partistyrelsen delar
1860 bedömningen att det är viktigt att de nya stambanorna möjliggör för tågen att stanna i centrala
1861 stationslägen, för att maximera samhällsnyttan. Men vi gör bedömningen att det kommer att
1862 bli så med Sverigeförhandlingen som motionären önskar angående ”närtåg”, nämligen att ett
1863 större järnvägsnät med nya stambanor inte bara gynnar fjärrtrafiken, utan även regiontågen.
1864 Då blir det en mix av snabba fjärr- och regiontåg.

1865
1866 En motionär uppehåller sig kring Skånes förutsättningar för nya stambanor. Motionären vill
1867 att Trafikverket ändrar det planeringsarbete som just nu pågår mellan Hässleholm och Lund
1868 avseende förberedelser inför nya stambanor där höghastighetståg kan trafikera. Den planering
1869 som är i full gång sedan år tillbaka eftersom det skulle innebära enorm kapitalförstöring i
1870 nedlagt arbete och material, dessutom är denna del av de nya stambanorna redan finansierad
1871 enligt innevarande nationell plan. Den utredning och analys som motionären efterlyser från
1872 Trafikverkets sida avseende ”nyttan med nya stambanor” anser partistyrelsen redan vara
1873 gjorda, frågan är väldigt välutredd.

1874
1875 I Januariavtalet stod det uttryckligen att nya stambanor ska anläggas mellan Stockholm,
1876 Göteborg och Malmö, att järnvägen i norra Sverige ska byggas ut och att projekteringen av
1877 Norrbotniabanan påskyndas. Däremot stod det inget om att det specifikt ska byggas järnväg
1878 för 250 km/h-järnväg i norra Sverige.

1879

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att Centerpartiet verkar för att genomföra förstärkningar och förbättringsåtgärder som krävs i det svenska järnvägssystemet för en ökad punktlighet och en ökad framkomlighet på landsbygden och i hela landet.

att Centerpartiet vill se en robust järnväg i hela landet som omfattar nyinvesteringar, upprustning och förstärkt underhåll med fokus på klimatnytta, resenärsnytta och hållbarhet.

1880

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.53.3

6.55.1

6.55.4

6.55.5

6.59.2

1881

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.50.1

6.51.1

6.51.2

6.51.3

6.52.1

6.53.1

6.53.2

6.53.4

6.54.1

6.54.2

6.54.3

6.55.2

6.55.3

6.55.6

6.55.7

6.56.1

6.57.1

6.58.1

6.59.1

1882

1883

1884 [6.60](#), [6.61](#), [6.62](#), [6.63](#), [6.64](#): Hastighetssänkningar

1885

1886 6.60.1 att göra en ordentlig trafiksäkerhetsutredning för de mindre vägnäten på landsbygd och
1887 i de mindre orterna i Sverige.

1888

1889 6.60.2 att vid nybyggnation eller ombyggnad av vägar anpassa för de oskyddade trafikanterna.

1890

1891 6.60.3 att aktivt arbeta för en trafiksäker miljö på landsbygden och i de mindre orterna.

1892

1893 6.60.4 att på olika sätt få trafiken att minska.

1894

1895 6.61.1 att Centerpartiet verkar för att nollvisionen revideras ur ett samhällsekonomiskt
1896 perspektiv som gynnar alla landsändar och gör Sverige mindre, istället för större, räknat i
1897 transporttid. Det måste vara möjligt med högre hastigheter även där det inte byggs
1898 motorvägar.

1899

1900 6.62.1 att Centerpartiet verkar för en ny utredning av införande av genomsnittsmätning av
1901 hastighet där klimatnyttan ska vara en parameter.

1902

1903 6.63.1 att Centerpartiet ser över Trafikverkets tillämpning av insatsområde ”sänkta
1904 hastighetsåtgärder” ur ett både ett näringslivs- och landsbygdspolitiskt perspektiv.

1905

1906 6.63.2 att Centerpartiet tar initiativ till att ändra Trafikverkets insatser så att mer fokus läggs
1907 på modern teknik, förbättringsåtgärder och stärkt underhåll.

1908

1909 6.64.1 att Centerpartiet agerar i riksdagen för att avbryta Trafikverkets
1910 hastighetssänkingsprojekt och återställa de sänkningar som redan har genomförts.

1911

1912 6.64.2 att Centerpartiet agerar i riksdagen för att korrigera Trafikverkets storstadsglorifierande
1913 investeringskalkyler.

1914

1915

1916 **Partistyrelsens yttrande:**

1917

1918 Flera av motionärerna lyfter frågan om behovet av vägar med rätt anpassade
1919 hastighetsbegränsningar sett ur ett tillgänglighets- och näringslivsperspektiv. Bakgrunden är
1920 att Trafikverket sedan år 2014 jobbar med att systematiskt anpassa hastigheterna på statliga
1921 vägar till vägarnas utformning. Uppdraget beslutades i samband med Nationell transportplan
1922 för åren 2014–2025. Fram till år 2025 kommer cirka 120 mil statlig väg få höjd
1923 hastighetsgräns och cirka 425 mil att skyltas om till en lägre hastighetsgräns. Justeringarna
1924 sker över hela landet.
1925
1926 Fram till dags dato har 245 mil blivit hastighetssänkt. Det betyder att för åren 2021 – 2025
1927 återstår 180 mil väg att sänka hastigheten på. De 90 km/h-vägar där det passerar färre än
1928 2000 bilar/dygn har fått behålla sin hastighet. På en del av de vägar som fått sänkta
1929 hastigheter har Trafikverket även vidtagit andra åtgärder, till exempel fartkameror, siktröjning
1930 och räfflande mittspår. Åtgärderna har väckt kritik. Många beslut att sänka hastigheterna har
1931 överklagats av privatpersoner som menar att vägarnas skick klarar av 90 km/h och att
1932 sänkningarna innebär en försämring av det trafikpolitiska tillgänglighetsmålet, inte minst på
1933 landsbygden. Trafikverkets motivering för att genomföra hastighetssänkningarna är att
1934 krockvåldet minskar kraftigt med en tio km sänkning. Dödligheten i krockar i 80 km/h är 40
1935 procent lägre jämfört med att krocka i 90 km/h. Således är det Nollvisionen som ligger bakom
1936 deras beslut.
1937
1938 Centerpartiet driver frågan om att se över hastighetsbegränsningarna inom ramen för den
1939 nationella transportplanen för år 2022 – 2033. Vi vill stoppa hastighetssänkningen på vägnätet
1940 ute på landsbygden och menar att det är en tillgänglighetsfråga. Vi vill se över många av de
1941 hastighetssänkningar som har gjorts de senaste fem åren. Vi tror att det går att gå tillbaka till
1942 90 km/h på flera vägar. Precis som motionären skriver handlar det mycket om att anpassa
1943 tekniklösningar till den enskilda vägen till exempel använda sig av dynamiska fartkameror i
1944 större utsträckning, så att hastigheten anpassas till vägunderlag och trafikintensitet, med mera.
1945 Detta vill vi ta fasta på. Det är också så att den infrastrukturproposition som presenterades i
1946 april år 2021 så finns det med förslag om att Trafikverket ska införa till exempel
1947 trafiksituationsanpassade hastighetskameror i större utsträckning och därmed kunna ha kvar
1948 90 km/h på fler vägsträckor. Detta är något Centerpartiet har drivit igenom. Det är en fråga
1949 om att nå vårt gemensamma trafikpolitiska mål Tillgänglighetsmålet.
1950
1951 Hastighetsbegränsningarna har varit en del av regeringens trafikpolitik de senaste fem åren.
1952 Nu har vi chansen till en utvärdering och förändring av hastighetssänkningar när den nya
1953 nationella transportplanen som tas fram. Den trafiksäkerhetsutredning som motionären
1954 efterlyser för de mindre vägnäten skulle behöva bli så omfattande att den inte kan försvaras ur
1955 ett kostnadsperspektiv. Det rör sig om tusentals mil väg som skulle bli föremål för särskilda
1956 utredningar. Idag finns också fastställt att det är nollvisionen som ska prägla trafiksäkerheten i
1957 det totala vägsystemet. Partistyrelsen vill dock däremot inte gå så långt som att revidera
1958 Nollvisionen, som vi anser vara förenligt med att höja hastigheten på en del av de vägar som
1959 fått sänkt hastighet. Nollvisionen är det långsiktiga målet att ingen ska dödas eller skadas
1960 allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige. Detta är en vision och Centerpartiet anser att
1961 Nollvisionen och tillgänglighetsmålet i trafikpolitiken går att förena.
1962
1963 En motionär vill se en variant av trafikkameror som mäter genomsnittshastigheten mellan två
1964 sträckor istället för vid en enskild punkt (fartkamera). Enligt den norska motsvarigheten till
1965 Trafikverket, Statens Vegvesen, har sträckmätningen nått önskad effekt. Följden har blivit ett
1966 halverat antal döda och skadade på de aktuella sträckorna.
1967

1968 Modellen har även utretts av Trafikverket i Sverige vid ett flertal tillfällen men än så länge
1969 finns inget implementerat. Anledningarna till detta handlar om teknik och juridik men också
1970 om personlig integritet. Myndigheten hänvisar i det senare fallet till att man måste fotografera
1971 alla bilar som passerar en viss punkt – och inte som idag, bara de som kör för fort vid en
1972 enskild fartkamera. Integriteten blir således i den norska modellen lidande.
1973 Trafikverket menar också att systemet de fartkameror som finns i Sverige i dag och som mäter
1974 hastigheten vid en viss punkt ger en tillfredsställande hastighetssänkning om man placerar
1975 dem tätt på samma sträcka; då får man ner genomsnittshastigheten även på längre sträckor.
1976
1977 Centerpartiet vill se ändamålsenliga åtgärder ute på vägnätet för att öka trafiksäkerheten. Vi
1978 vill bland annat se dynamiska fartkameror som reglerar hastigheten efter väglaget och
1979 trafikvolymen. Det är teknik som vi tror kan sänka olyckstalen och öka trafiksäkerheten. När
1980 det gäller den metod som motionären föreslår – genomsnittsmätning – har den idag för stora
1981 problem med integriteten, precis som Trafikverket anför. Partistyrelsen kan därför inte ställa
1982 sig bakom den metoden i dagsläget.
1983

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.60.2

6.60.3

6.63.1

6.63.2

6.64.1

1984

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.60.1

6.60.4

6.61.1

6.62.1

6.64.2

1985

1986

1987 [6.65](#), [6.66](#): Sjöfart

1988

1989 6.65.1 att verka för att anpassa regelverk och lagstiftning för att möjliggöra autonom sjöfart.

1990

1991 6.66.1 att sjöfarten, som är avgiftsfinansierad, bör likt väg och järnväg blir

1992

anslagsfinansierade.

1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037

6.66.2 att avgiftsmodellen inte ska missgynna godset att kunna välja ostkusten och insjöhamnar med lång insegling.

Partistyrelsen yttrande:

Inom andra transportslag pågår en utveckling inom sjöfarten mot mer automatiserade fartyg. Detta ligger i linje med hur Sverige kan profilera sig som sjöfartsnation. Svenska rederier är världsledande i teknikutveckling och automatiserad sjöfart är en del i ett effektiviseringsarbete som pågått under alla år och fortsätter att göra så. Inom IMO kommer Sverige att ha en viktig roll i dessa frågor eftersom Sverige är ordförande i MASS (Maritime Autonomous Surface Ships). Transportstyrelsen är den myndighet som tillsammans med Sjöfartsverket studerar de legala förutsättningarna för att ge sjöfarten förutsättningar att automatisera sjöfarten.

Som alltid när ny teknik utmanar den gamla uppstår problem och här måste lagstiftningen röra sig framåt i samma takt som branschens önskemål och behov, annars tappar svensk sjöfart avsevärd konkurrenskraft mot andra länder, där automatiserad sjöfart har kommit längre. Precis som motionären lyfter fram behöver alltså lagstiftningen hänga med i den tekniska utvecklingen, oavsett om det handlar om att dessa obemannade eller till viss del bemannade fartyg ska transportera människor eller gods.

Motionären lyfter fram vikten av intermodala lösningar för att nå klimatmålen. Motionen tar sitt avstamp i sjöfarten i Mälaren där motionären vill se nya avgiftsmodeller som skulle gynna ökad sjöfart. Resonemanget leder fram till förslag om en reformering av finansieringen av Sjöfartsverket. Partistyrelsen delar motionärernas intentioner avseende intermodaliteten. Att nyttja sjöfarten ännu mer än idag utgör en viktig del för att transportsektorn ska nå klimatmålen. Sjöfarten har idag också tillgänglig kapacitet att ta emot mer gods. För att kunna uppfylla detta krävs också att konkurrensvillkoren mellan trafikslagen utjämnas. Idag finansieras Sjöfartsverket sin verksamhet genom farleds- och lotsavgifter. Centerpartiet vill se en översyn av nuvarande finansieringsmodell. Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferenterade avgifter. Myndigheten har dock haft svårt att miljödifferentiera på ett tillfredsställande sätt. Idag får till exempel fartyg som har eldrift - och därmed släpper ut noll CO2 - höjda avgifter.

Därför behöver Sjöfartsverket ta ett helhetsgrepp i denna fråga. Centerpartiet vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus modell. Vi anser också att Sjöfartsverket brister i sin analys avseende hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil samt räls till sjöfart. Denna kritik är enhällig från Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys och Regelrådet. Vi vill därför att regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter samt avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart. Däremot kan partistyrelsen inte ställa sig bakom de i nuläget långtgående förslag som motionären lyfter fram, det vore att reformera Sjöfartsverket i grunden.

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

6.65.1 att verka för att anpassa regelverk och lagstiftning för att möjliggöra autonom sjöfart.

2038

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.66.1

6.66.2

2039

2040

2041 **6.67:** Upprustning av inlandsbanan

2042

2043 6.67.1 att verka för att regeringen beslutar att ställa upp med ett garantilån på 1,4 mdr kr för
2044 att bankerna skall låna ut resterande.

2045

2046

2047 **Partistyrelsens yttrande:**

2048

2049 Motionären lyfter fram behovet av en väl fungerande infrastruktur i norra Sverige, inte minst
2050 sett mot bakgrund av de enorma investeringar som kommer att göras framförallt utmed kusten
2051 i Västerbotten och Norrbotten de kommande decennierna. Centerpartiet värnar utbyggnaden
2052 av Inlandsbanan, som med rätt investeringar kan bli ännu viktigare för godstransporter och
2053 dessutom frigöra utrymme på andra bansträckningar.

2054

2055 Våren år 2021 antog riksdagen en infrastrukturproposition. Denna kommer tillsammans med
2056 den nationella transportplanen som arbetas fram under år 2021 och år 2022 att avgöra vilka
2057 enskilda objekt - vare sig det gäller vägar eller järnväg – som blir finansierade fram till år
2058 2033. När det gäller finansieringen av enskilda objekt är det viktigt att klargöra vilka
2059 bidragsmöjligheter som EU och andra organ tillhandahåller.

2060

2061 I grunden är det dock alltid en inhemsk prioritering som är avgörande. Inlandsbanan är ett
2062 objekt som Centerpartiet kommer att argumentera för inom ramen för nationell plan, men
2063 givet detaljeringsgraden i motionärens yrkande kan partistyrelsen inte ställa sig bakom att-
2064 satsen. Generellt gäller också att partistämman inte beslutar om enskilda objekt.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.67.1

2065

2066

2067 **6.68:** Tunnlar Helsingborg - Helsingör (HH-förbindelsen)

2068

2069 6.68.1 att Centerpartiet nationellt, regionalt och lokalt ska verka för att en framtida HH-
2070 förbindelse ska kunna trafikeras av godståg, fjärrtåg och bilar. Om detta inte blir möjligt bör
2071 förbindelsen inte byggas och då bör istället andra alternativ utredas.

2072

2073

2074 **Partistyrelsens yttrande:**

2075

2076 Sverige ska minska sina utsläpp inom transportsektorn med 70 procent till år 2030 och ha ett
2077 netto noll utsläpp år 2045. Det krävs breda ansatser inom flera områden för att lyckas. Vi ser
2078 möjligheter inom ökad elektrifiering, ökad sjöfart och mer gods på tåg.

2079
2080 Centerpartiet anser, liksom motionären, att det är av högsta vikt att effektivisera och
2081 modernisera den svenska tågtrafiken. För att nå klimatmålen måste godset flytta över till räls
2082 och tåg i större utsträckning än idag och ersätta flyg och bil för privatpersoner. Nya stambanor
2083 är ett sätt att få till stånd högre kapacitet för intermodala lösningar, inte minst från sjöfart till
2084 räls vid anlop i Skåne.

2085
2086 Centerpartiet anser att Trafikverket inte fullt ut analyserat konsekvenserna av Fehrman-
2087 Bältförbindelsen i sitt senaste inriktningsunderlag. Vi vill se ett bättre underlag där för att i
2088 inom ramen för den kommande nationella transportplanen år 2022 – 2033 kunna fatta beslut
2089 om investeringar.

2090
2091 När det gäller mer specifikt vilka förbindelser som ska byggas mellan Sverige och Danmark
2092 har Centerpartiet inte tagit ställning till alternativen, dock ställde vi oss bakom en utredning
2093 av just HH-förbindelsen, en rapport som kom våren 2021 och Region Skåne ställer sig bakom
2094 förbindelsen. HH-spåret äger såldes prioritet för Region Skåne och det finns i denna
2095 förbindelse en del synergier knutet till nya stambanor som partistyrelsen ser positivt på.

2096
2097 Parallellt med HH-förbindelsen diskuteras samtidigt andra förbindelser mellan Sverige och
2098 Danmark, till exempel har Landskrona lanserat Europaspåret som är en fast förbindelse
2099 mellan Landskrona och Köpenhamn och Malmö har på senare tid lanserat idén om en
2100 Metroinje mellan Malmö och Köpenhamn.

2101 Finansieringen av en eventuellt ny förbindelse mellan Sverige och Danmark är något som på
2102 sikt förmodligen måste in i den nationella transportplanen.

2103 Partistyrelsen vill i detta skede inte ta ställning till någon av de förbindelser mellan länderna
2104 som har diskuterats.

2105

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.68.1

2106

2107

2108

2109

2110

2111

2112 [6.69](#): Infrastruktursatsningar i Skåne

2113

2114 6.69.1 att Centerpartiet verkar för att Skåne tilldelas en större andel av de nationella
2115 infrastruktursatsningarna för att rusta upp och utveckla transportinfrastrukturen och därmed
2116 transitinfrastrukturen i Skåne.

2117

2118

2119 **Partistyrelsens yttrande:**

2120

2121 Motionären lyfter fram Skånes strategiska betydelse för det svenska transportsystemet. Sedan
2122 några år tillbaka pågår en diskussion mellan Region Skåne, berörda kommuner, staten och
2123 näringslivet hur förbindelserna mellan Danmark och Sverige kan utvecklas. Denna diskussion
2124 har fått fart i samband med att byggnationen av Fehrman-Bältförbindelsen har påbörjats.
2125 Vi anser att Trafikverket inte fullt ut har analyserat konsekvenserna av Fehrman-
2126 Bältförbindelsen i sitt senaste inriktningsunderlag. Vi vill se ett bättre underlag för att i inom
2127 ramen för de kommande nationella transportplanerna år 2022 – 2033 kunna fatta beslut om
2128 statlig finansiering. När det gäller mer specifikt vilka förbindelser som ska byggas mellan
2129 Sverige och Danmark har Centerpartiet inte tagit ställning. Motionären lyfter fram en
2130 förbindelse som diskuterat, HH-förbindelsen, men samtidigt lanserar Landskrona kommun
2131 Europaspåret som är en fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn och Malmö har
2132 på senare tid lanserat idén om en Metrolinje mellan Malmö och Köpenhamn
2133 Centerpartiet vill fullfölja Sverigeförhandlingen.

2134
2135 Denna investering skulle gynna Götaland och inte minst Skåne som skulle få betydande
2136 investeringar i järnvägssystemet. Centerpartiet är positiva till en förstärkning med nya och
2137 tidsenliga stambanor i det svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur, nya
2138 stambanor med högre kapacitet för att möta behovet av mer person- och godstransporter samt
2139 ge utrymme för att hålla befintligt järnvägssystem i trim. Det är dock viktigt att satsningen på
2140 nya de nya stambanorna sker på ett sätt som integrerar dem och deras trafik med befintligt
2141 järnvägssystem och dess trafik. Utbyggnaden av nya stambanor får inte ske på bekostnad av
2142 underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar, i andra delar av Sverige som inte
2143 direkt berörs av de nya stambanorna. En satsning på nya stambanor måste även inkludera att
2144 de nya stambanorna och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på
2145 befintlig transportinfrastruktur så att den ökade tillgängligheten och kapaciteten kommer hela
2146 det svenska transportsystemet till del.

2147
2148 Riksdagen fattade beslut om en infrastrukturproposition våren år 2021. Under hösten år 2021
2149 och våren år 2022 är detta förslag ute på remiss och ett arbete pågår för att konkretisera vilka
2150 objekt som ska få statlig finansiering. Generellt gäller att partistämman inte beslutar om
2151 enskilda objekt i nationell plan.

2152

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.69.1

2153

2154

2155

2156

2157

2158 [6.70](#): Taxidrönare

2159

2160 6.70.1 att man snarast utreder om inte alternativet taxidrönare är ett bättre alternativ än
2161 höghastighetståg.

2162

2163

2164 **Partistyrelsens yttrande:**

2165

2166 Motionären vill se en mångfald olika transportslag för att skapa flexibilitet för resenärerna och
2167 är kritisk till idén att bygga höghastighetståg. Det motionären avser med taxidronare kan
2168 snarast betecknas som helikopterverksamhet och denna transporttjänst har sin funktion för
2169 personbefordran och ambulanstransporter, men kan i kapacitet inte mäta sig med tåg och ej
2170 heller fungera som godstransportör.
2171

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.70.1

2172

2173

2174 [6.71](#): Omstrukturering av Trafikverket

2175

2176 6.71.1 att Centerpartiet ska verka för en utredning av Trafikverket med syfte att göra
2177 verksamheten mer effektiv.

2178

2179

2180 **Partistyrelsens yttrande:**

2181

2182 Motionären lyfter fram en erfarenhet som många kommunalt aktiva politiker har avseende
2183 kostnadskalkyler och slutnotor från Trafikverket, nämligen att Trafikverket bygger dyrt. Detta
2184 verkar också vara en mer allmän kritik och Riksrevisionen har närmat sig närliggande
2185 frågeställningar de senaste åren i två olika rapporter: *Drift och underhåll av järnvägen –*
2186 *omfattande kostnadsavvikelser* (RiR 2020:17) samt *Drift och underhåll av statlig väg –*
2187 *betydligt dyrare än avtalat* (RiR 2019:19).

2188

2189 Båda dessa rapporter indikerar att både angående anläggning och underhåll av väg och
2190 järnväg är det svårt för Trafikverket att skatta kostnader och att projekten inte sällan blir
2191 dyrare. Centerpartiet har arbetat med denna fråga under många år och lät Riksdagens
2192 utredningstjänst RUT år 2020 titta närmare på om de fanns tydliga indikationer på hur mycket
2193 dyrare det är att låta Trafikverket anlägga GC-vägar jämfört med om dessa byggdes i
2194 kommunal regi.

2195

2196 Slutsatserna var inte konklusiva eftersom det är en komplex materia att räkna på. Det är under
2197 alla omständigheter rimligt att drygt 10 år efter en mycket omfattande reform som
2198 sammanläggningen av Vägverk och Banverk innebar, att man gör en genomlysning för att se
2199 att uppsatta mål uppnåtts.

2200

2201 Det skulle behövas finnas mer transparens i dessa frågor, inte minst eftersom det även finns
2202 indikationer på att Sveriges anläggningsprojekt utförda av Trafikverket är dyrare än
2203 motsvarande projekt i andra länder.

2204 Det blir också svårt med budgetering och genomförande av byggprojekt för många kommuner
2205 när man märker att Trafikverket, precis som motionären skriver, ofta ligger 50 procent över
2206 den kostnadsbild som kommunen tagit fram. Frågan förtjänar ytterligare analys, anser
2207 partistyrelsen.

2208

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

6.71.1 att Centerpartiet ska verka för en utredning av Trafikverket med syfte att göra verksamheten mer effektiv.

2209
2210

2211 [6.72](#): Sveriges framtida infrastrukturstrategi

2212

2213 6.72.1 att Centerpartiet tillsätter en arbetsgrupp som har till uppgift att föreslå en första
2214 hållbar lokal transportstrategi.

2215

2216 6.72.2 att Centerpartiet tillsätter en arbetsgrupp som har till uppgift att föreslå en första
2217 hållbar regional transportstrategi.

2218

2219 6.72.3 att Centerpartiet tillsätter en arbetsgrupp som har till uppgift att föreslå en första
2220 hållbar nationell transportstrategi.

2221

2222

2223 **Partistyrelsens yttrande:**

2224

2225 Motionären lyfter fram frågan om hur framtidens resmönster kommer att se ut, delvis utifrån
2226 den erfarenhet vi nu bär med oss från pandemin och de nya beteendemönster som utvecklats.
2227 Motionären är kritisk till flyget.

2228

2229 Sverige är ett avlångt land och det kommer därför under överskådlig tid att finnas behov av
2230 flyg. Vi ser att omställningen från enbart fossila drivmedel till en större inblandning av gröna
2231 bränslen sker löpande, både som en konsekvens av marknaden själv, men också utifrån
2232 politiska styrmedel. För att kunna ha en levande landsbygd och knyta ihop landet måste vi ha
2233 ett hållbart flyg. Det utvecklas idag också elflyglösningar som kommer att trafikera kortare
2234 sträckor.

2235

2236 På sikt kommer tåget att konkurrera ut flyget på en del sträckor. Utifrån de nya stambanorna
2237 och ökade tåghastigheter är det svårt att se att flyget skulle vara konkurrenskraftigt när det
2238 gäller transporter mellan våra tre största städer. Därför är det viktigt att fullfölja
2239 Sverigeförhandlingen.

2240

2241 Arbetet med att politikutveckla inom områdena klimat och infrastruktur är en central uppgift
2242 för politikenheten samt för våra kommun- och regionpolitiker och riksdagsledamöterna. Inför
2243 denna stämma har partistyrelsen tillsatt en arbetsgrupp som arbetar med grön omställning.
2244 Samtidigt pågår under år 2021 och år 2022 ett arbete med att utifrån de
2245 infrastrukturpropositionen som antogs av riksdagen våren 2021 ta fram innehållet i den
2246 nationella transportplanen. Partistyrelsen anser att det hållbarhetsarbete som motionären
2247 efterlyser redan finns inom ramen för partiets löpande politikutvecklings- och reformarbete.

2248

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.72.1

6.72.2

6.72.3

2249

2250 **6.73: Anonyma mobiltelefonkort**

2251

2252 6.73.1 att förbjuda anonyma mobiltelefonkontantkort.

2253

2254

2255 **Partistyrelsens yttrande:**

2256

2257 Motionären föreslår att anonyma kontantkort till mobiltelefoner förbjuds.

2258

2259 Anonyma, oregistrerade, kontantkort för mobiltelefoner kan idag köpas i Sverige och används
2260 ofta av kriminella för att kunna kommunicera anonymt. Om kontantkort är registrerade kan
2261 Polisen och Säkerhetspolisen lättare positionera, avlyssna och spåra kriminella personer.

2262

2263 Frågan om anonyma kontantkort var uppe till diskussion på partistämman 2019. Partistämman
2264 landade då i beslutet att Polisen behöver kunna spåra och avlyssna kriminella och att
2265 registrering av kontantkort skulle kunna vara en effektiv åtgärd även om det finns vissa
2266 svårigheter, exempel målvaktsproblematik. Uppfattningen var därmed att
2267 registreringsskyldighet av kontantkort borde utredas, men att det var viktigt att de företag som
2268 i praktiken kommer att bära ansvaret för att registreringen efterlevs, får praktiska möjligheter
2269 att uppfylla kraven och att deras kostnader inte blir alltför stora. Partistyrelsen står alltjämt
2270 bakom partistämmobeslutet från 2019 att ställa sig positiv till registrering av kontantkort för
2271 att begränsa kriminalitet och föreslår därmed partistämman att instämma i motionens
2272 intention.

2273

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.73.1

2274

2275

2276 **6.74, 6.75, 6.76: Hållbara städer, Bromma flygplats och icke-statliga
2277 flygplatser**

2278

2279 6.74.1 att reglerna skärps på krav av laddinfrastruktur till att också gälla gatuparkering i
2280 flerbostadsområden.

2281

2282 6.74.2 att installation av solceller och solfångare ska vara bygglovsbefriade även inom
2283 kulturmiljöområden medan krav på bygglov kvarstår på k- och q-märkta fastigheter.

2284

2285 6.74.3 att ta fram nationella krav för täthet av laddinfrastruktur för storstadsområden och
2286 landsbygd.

2287

2288 6.74.4 att Centerpartiet verkar för att på EU-nivå möjliggöra internationella transporter av
2289 koldioxid från avskiljningsanläggningar till lagringsplatser, med flera olika typer av
2290 transportlösningar (exempelvis med sjöfart eller vägburna transporter).

2291
2292 6.74.5 att Svenska Kraftnät får i uppdrag att planera och projektera för utökad elektrifiering
2293 av Sveriges storstadsområden och utöka nätkapacitet för att möta framtida behov och
2294 möjliggöra nya investeringar och etableringar.
2295
2296 6.74.6 att Centerpartiet ska driva frågan om att tillsätta en utredning med syfte att halvera
2297 tidsåtgången för tillståndprocesser för utbyggnad av elnät och kraftledningar.
2298
2299 6.74.7 att Centerpartiet ska verka för en utredning som ser över betalningsmekanismer för
2300 systemtjänster och utreder möjliga lösningar till effektmarknader i elnätsområden med kapacitet- och
2301 effektbrist.
2302
2303 6.74.8 att den lokala kraftvärmens konkurrenskraft stärks genom differentierad
2304 avfallsförbränningskatt samt att Centerpartiet ska initiera en nationell strategi för ökad insamling,
2305 sortering och återvinning av hushållsavfall.
2306
2307 6.74.9 att Centerpartiet motsätter sig byggandet av Horstensleden.
2308
2309 6.74.10 att staten följer upp arbetet med Stockholmsförhandlingen och ökar sin andel av
2310 investeringen i en fortsatt utbyggd tunnelbana och pendeltågstrafik i Stockholms län.
2311
2312 6.74.11 att staten finansierar en ny transportväg för spårbunden godstrafik över
2313 Mälargränssnittet i Stockholms kommun för att öka kapaciteten och stärka systemets
2314 robusthet och flexibilitet.
2315
2316 6.74.12 att Centerpartiet ska verka för genomförande av projektet Oslo-Stockholm 2.55, dvs
2317 en anständig och genare järnväg mellan Oslo och Stockholm.
2318
2319 6.74.13 att öka Stockholmsregionens andel av statens anslag för trafiksatsningar till att minst
2320 motsvara andelen i befolkning.
2321
2322 6.74.14 att Centerpartiet verkar för att utreda behovet av samt finansiering av infrastrukturåtgärder för
2323 att långsiktigt säkra flöden av persontrafik och gods till och från Arlanda med bibehållen princip om
2324 totalt utsläppstak.
2325
2326 6.74.15 att Centerpartiet verkar för att skyndsamt få till stånd ett regeringsbeslut som möjliggör en
2327 fjärde landningsbana på Arlanda med tillhörande flygplatsinfrastruktur.
2328
2329 6.74.16 att Centerpartiet ska verka för en nedläggning av Bromma flygplats.
2330
2331 6.74.17 att Centerpartiet ska verka för att staten avslutar koncessionen för snabbspårstrafik,
2332 spår- och stationsanläggning från Stockholm City och Arlanda flygplats för att medge utökad
2333 spårbundet resande till Arlanda.
2334
2335 6.74.18 att beslut och förvaltande av trängselskatter ska regionaliseras.
2336
2337 6.74.19 att anvisa statlig medfinansiering och förhandlingsperson för en "Köpenhamnsförhandling"
2338 med kommunerna och regionen om strategisk utbyggnad av regionalt sammanhängande cykelnät.
2339
2340 6.74.20 att finansieringsansvaret för cykelinfrastruktur ska öka.
2341
2342 6.74.21 att Trafikverket får i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag inom sin verksamhet

2343 och att väglagen ändras för att stärka cykelvägarnas status och möjliggöra cykelvägar
2344 frikopplade från bilväg.
2345
2346 6.74.22 att Trafikverket får i uppdrag att öka takten för byggande av cykelvägar och att medel
2347 avsätts för detta.
2348
2349 6.74.23 att säkerställa att ökade medel avsätts för anläggande av nationella cykelleder för
2350 turism.
2351
2352 6.75.1 att driftbidraget för icke statliga flygplatser ses över och avsevärt höjs för rättvis
2353 konkurrens.
2354
2355 6.76.1 att Centerpartiet ska verka för en snabb avveckling av Bromma Flygplats samt sanering
2356 av mark och byggnation av en klimatsmart stadsdel.
2357
2358

2359 **Partistyrelsens yttrande:**

2360
2361 Energi och klimat:

2362
2363 Tack vare ett initiativ från Centerpartiet har Boverket antagit nya regler avseende krav på
2364 tillgängliga laddningspunkter vid om- eller nybyggnation av bostadshus och lokalbyggnader.

2365
2366 Kraven omfattar parkeringsplatser som är placerade på byggnaden eller bostadens tomt. De
2367 nya reglerna gäller också retroaktivt för lokalbyggnader som har en bilparkering med fler än
2368 20 parkeringsplatser. Partistyrelsen anser att det är rimligt att det ska finnas krav på lokaler
2369 som har en gatuparkering i anslutning att också tillhandahålla laddningspunkter, men inte om
2370 det är staden som ansvarar för gatuparkeringen.
2371

2372 Centerpartiet anser att det är viktigt att uppdatera våra regelverk för att möjliggöra en
2373 snabbare utbyggnad av solceller. Partistyrelsen instämmer med motionären om att solceller,
2374 inklusive integrerade, inte ska vara föremål för bygglov, med undantag för k- och q-märkta
2375 fastigheter.
2376

2377 Centerpartiet har länge varit drivande för att utbyggnadstakten av laddningspunkter ska
2378 snabbas på. När vi förhandlade klimathandlingsplanen betonade vi vikten av
2379 sammanhängande stråk för laddinfrastruktur längs våra större vägar. Vi formulerade också
2380 stöd för att styra utbyggnaden till ”de vita fläckar” där det idag saknas infrastruktur för
2381 laddning. Vi har därtill infört det gröna avdraget, där privatpersoner kan investera i
2382 laddstolpar och få avdrag direkt på fakturan.
2383

2384 Partistyrelsen delar motionärens bedömning om att det är viktigt med en fullgod infrastruktur
2385 för att möjliggöra elektrifieringen. Centerpartiet har inom ramen för arbetet med den
2386 nationella elektrifieringsstrategin eftersträvat detta mål. Partistyrelsen vill också understryka
2387 att teknikutvecklingen för laddbara fordon går snabbt, vilket också innebär en förbättrad
2388 räckvidd. Partistyrelsen anser att det är viktigt med nationella mål för täthet, att
2389 infrastrukturutbyggnaden ska vara effektiv och att behovet av laddpunkter ska analyseras
2390 löpande. Däremot ställer sig partistyrelsen inte bakom lagstadgade nationella krav.
2391

2392 Idag bygger EU:s regelverk på principen att koldioxid ska avskiljas och lagras på samma
2393 plats. Regelverket utgår också ifrån att koldioxiden ska transporteras från avskiljningen till
2394 slutförvar med hjälp av rörledningar. Detta är inte anpassat till dagens förutsättningar.
2395 Centerpartiet avser driva en uppdatering av EU:s regelverk, så att det ska vara tillåtet att
2396 transportera koldioxid från utsläppskällan till dess slutförvar med hjälp av exempelvis sjöfart.

2397
2398 Centerpartiet har varit med och förhandlat den nationella elektrifieringsstrategin. Det är
2399 viktigt att ett liknande arbete fortsätter, även om arbetet inom januarisamarbetet inte fortsätter,
2400 vilket vi avser vara drivande för. Partistyrelsen anser att elektrifieringen kommer att vara
2401 betydande för omställningen i hela landet, och det är viktigt att infrastrukturen byggs ut i takt
2402 med att användningen av elfordon ökar.

2403 Det behöver därför göras återkommande översyner för att se till att utbyggnadstakten är
2404 tillräckligt effektiv. För att säkra tillräcklig nätkapacitet i hela landet både idag och i
2405 framtiden vill Centerpartiet ge Svenska kraftnät i uppdrag att planera för en ökad
2406 elefterfrågan. Vi vill att det tas fram ett planeringsmål för att elsystemet år 2040 ska kunna
2407 inrymma minst 300TWh utan kapacitetsproblem. Partistyrelsen instämmer i att
2408 tillståndsprocesserna måste bli effektivare. Tillståndsprocessen får inte bli en bromskloss i
2409 omställningen. Därför har Centerpartiet länge varit drivande för att mål ska tas om att halvera
2410 tidsåtgången, både i budgetprocess och i regleringsbrev. Vi har också sett till att tillsätta en
2411 utredning som ska se över det nuvarande systemet för miljöprövningar. Utredaren ska lämna
2412 förslag på möjliga ändringar i nuvarande regelverk samt andra åtgärder som krävs för att
2413 uppnå en mer effektiv miljöprövning.

2414 Olika kraftslag skapar eller genererar behov av stödtjänster. Med ett energisystem i
2415 omvandling är det viktigt att fortsatt säkra systemets stabilitet. De kraftslag som genererar ett
2416 stort behov av stödtjänster för att exempelvis upprätthålla rätt spänningsnivå, ska i högre
2417 utsträckning bekosta behovet. Svenska kraftnät har i skrivande stund fått i uppdrag att lämna
2418 förslag till regelförändringar och ersättningsmodeller för stödtjänster såsom frekvensreglering,
2419 rotationsenergi och spänningsreglering. Centerpartiet välkomnar initiativet och understryker
2420 vikten av att förslagen ska vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till förbättrat robusthet av
2421 systemet och genomförandet av de energipolitiska målen.

2422
2423 Den nordiska elmarknaden är en "energy only-marknad", vilket innebär att man får betalt för
2424 den energi man levererar. Effektmarknader syftar till att komplettera marknaden för att
2425 hantera bristsituationer. Vi har i Sverige en effektmarknad i form av den effektreserv som ska
2426 finnas tillgänglig under de kalla vintermånaderna. Istället för effektmarknader anser
2427 Centerpartiet i första hand att vi kommer behöva flexibilitetsmarknader för att avhjälpa
2428 kapacitet- och effektbristen, och är drivande för att detta ska inkluderas i en reviderad
2429 elnätsreglering.

2430
2431 Kraftvärme:

2432
2433 Partistyrelsen instämmer i att kraftvärmens är och kommer fortsatt vara en fantastisk tillgång i
2434 Sveriges energisystem. Centerpartiet vill därför se en sammanhållen strategi för att stärka
2435 konkurrenskraften för kraftvärmens. För Centerpartiet är det viktigt att våra miljöskatter på ett
2436 effektivt sätt bidrar till genomförandet av våra miljö- och klimatmål. Mot bakgrund av detta
2437 har Centerpartiet varit med och gett Skatteverket ett uppdrag som syftar till att utvärdera
2438 avfallförbränningskattens effekter och undersöker möjliga ändringar i regelverket.
2439 Översynen ska bland annat se över skattens effekter på avfallsflöden samt effekterna på
2440 utsläppen, liksom påverkan på kraftvärmens konkurrenskraft. Utvärderingen ska redovisas
2441 senast den 1 oktober 2021. Vi har också varit med och gett en utredare i uppdrag att

2442 undersöka huruvida fler undantag i såväl avfalls- som deponiskatten ska införas med syftet att
2443 förbättra materialåtervinningen. Uppdraget presenteras i februari 2022. Partistyrelsen noterar
2444 att motionens inriktning till stor del täcks av detta pågående arbete.

2445
2446 Partistyrelsen instämmer också i att en avfallsförbränningskatt där skatten differentieras per
2447 material istället för att endast beräknas på vikt är en relevant fråga, eftersom olika material har
2448 varierande miljö- och klimatpåverkan. En differentierad skatt skulle därmed vara högst
2449 önskvärd i teorin, men är svår att tillämpa i praktiken. Detta då produkter avsedda för
2450 återvinning inte sällan är mycket heterogena i sin sammansättning. Dessutom finns det olika
2451 subkategorier som ytterligare försvårar, där biobaserad plast inte är lika miljökadlig som
2452 exempelvis fossil plast, men det är i dagsläget svårt att särskilja dessa på
2453 förbränningsanläggningarna. Detta gör att en differentierad skatt riskerar att bli rättsosäker
2454 och skapa en stor administrativ börda utifrån dagens teknik.

2455
2456 Partistyrelsen instämmer vidare i att ytterligare incitament för insamling, förbättrad sortering
2457 och återvinning av hushållsavfall behövs. Genom den första nationella handlingsplanen för
2458 cirkulär ekonomi var Centerpartiet med och lade förslag om exempelvis skärpta etappmål för
2459 insamling av bland annat förpackningar och matavfall från hushållen. Ett
2460 producentansvarssystem för textilier, något som Centerpartiet drivit på länge, förväntas
2461 kraftigt öka insamlingen och utsorteringen av textilier och kläder. Centerpartiet vill också se
2462 skarpare ekodesignkrav på fler konsumentprodukter vilket höjer deras återvinningsbarhet
2463 samt se successivt ökande kvotplikter på bland annat återvunnen plast och textil.

2464
2465 Miljö:

2466
2467 Motionären lyfter frågan om Horstensleden. Denna fråga har legat i långbänk i flera
2468 decennier. Det är Trafikverket som tar fram förslag på vilka projekt som ska ingå i nationell
2469 plan. Dessa förslag baseras på samhällsekonomiska kalkyler där också miljöpåverkan tas in.
2470 Åtgärderna är utredda av många parter, däribland Trafikverket. Sammantaget bedöms
2471 föreslagna åtgärder bidra till en hållbar utveckling, samtidigt finns vissa risker med störningar
2472 i orörd natur kring Horsten, som behöver utredas närmare. Partistyrelsen motsätter sig inte
2473 detta projekt som saken ligger nu. Frågan måste ses i ett större perspektiv, där den gröna
2474 omställningen kräver en ökad överflyttning av gods till sjöfart och således en översyn av de
2475 förutsättningar som finns för sjötransporter. Om Horstensleden blir av så kommer den i
2476 sedvanlig ordning att bli föremål för ett mycket noggrann MKB som säkerställer miljön i
2477 skärgården.

2478
2479 Avseende Stockholmsförhandlingen så kan Partistyrelsen konstatera att detta är en fråga för
2480 de kommuner som berörs i Stockholms län samt Region Stockholm och regeringen.
2481 Centerpartiet nationellt har ingen delaktighet i dessa förhandlingar.

2482
2483 Motionären lyfter fram behovet att ”staten finansierar en ny transportväg för spårbunden
2484 godstrafik över Mälargränssnittet i Stockholms kommun.” En ny transportväg för spårbunden
2485 trafik är ett objekt som fordrar statlig finansiering och måste inrymmas i den nationella
2486 transportplanen vars arbete för planperiod år 2022 – 2033 pågår för fullt. Generellt gäller att
2487 partistämman inte beslutar om enskilda objekt i nationell plan. Angående förbindelsen
2488 Stockholm-Oslo så gav partistämman i Malmö år 2017 uppdraget till Centerpartiet och
2489 riksdagsgruppen att i dialog med berörda regioner utveckla förslag kring hur
2490 gränsöverskridande järnvägsstråk, Stockholm-Oslo, Göteborg-Oslo, kan stärkas och
2491 finansieras. Det ska sägas att detta uppdrag hamnat i skymundan med anledning av den

2492 intensiva fas som Sverigeförhandlingen och de nya stambanorna har varit i sedan valet år
2493 2018 samt Januariavtalet år 2019. Dock har det på den privata sidan diskuterats vidare hur
2494 sträckning och finansiering skulle kunna se ut och Centerpartiet har i berörda kommuner och
2495 regionerna fört frågan framåt.

2496
2497 Motionären anser att Stockholmsregionens andel av statens anslag för trafiksatsningar minst
2498 ska motsvara andelen i befolkning. Fördelningen av medel ut den nationella planen avseende
2499 investeringar och upprustning av befintlig infrastruktur sker inte utifrån andelelen invånare i
2500 respektive region, utan utifrån sammanvägd samhällsnytta. Under år 2021 – 2022 pågår
2501 arbetet med att besluta om objekt inför kommande nationell plan och partistyrelsen kan
2502 konstatera att det är många regioner – från Skåne i söder till Norrbotten i norr – som
2503 argumenterar för att deras län har blivit åsidosatt i relation till folkmängd och behov.
2504 Stockholm är inget undantag.

2505
2506 Cykling:

2507
2508 Motionärerna vill se en ökad satsning på cykel som transportslag och därmed matchande
2509 investeringar och regelförenklingar för att främja utbygganden av GC-vägar. Cykling är ett
2510 transportslag där Centerpartiet de senaste åren tagit flera steg framåt. Till exempel så
2511 beslutade Partistämman i Karlstad år 2019 att cykel får ta större del av resurser i den
2512 nationella infrastrukturplaneringen och att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och
2513 lagändringar som möjliggör ökad cykling i hela landet. På samma stämma slog man fast att
2514 ge, när tillfälle ges, Trafikverket i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag inom sin
2515 verksamhet.

2516
2517 Stämman år 2019 beslutades att cykel ska vara eget trafikslag men inte transportslag.
2518 Centerpartiets fokus är att göra IT till det femte transportslaget (att komplettera väg, järnväg,
2519 sjö, luft).

2520
2521 När det gäller frågan om en förändring i Väglagen för att medge större flexibilitet för
2522 kommuner att anlägga GC-vägar är partistyrelsens resonemang likadant som i Karlstad:
2523 Partistyrelsen anser vidare att det kan finnas skäl att se över regelverk och lagstiftning som
2524 idag verkar hämmande för att förbättra cykelinfrastrukturen, till exempel bör perspektiv och
2525 aspekter av en förändring i väglagen enligt motionärernas inriktning utredas. Det är viktigt att
2526 markägarperspektivet tydligt finns med i denna fråga så att cykelvägar inte blir ytterligare en
2527 åtgärd som legitimerar en ökad expropriering. Sammantaget instämmer partistyrelsen dock i
2528 motionens intentioner om att vidta åtgärder för att främja ökad cykling.

2529 Centerpartiet ser stora fördelar med ökad cykling. Detta gäller även när det kommer till
2530 cykling som turistupplevelse. Det finns behov av att öka cyklingen genom investeringar,
2531 regelförändringar och tydliga incitament. Den största delen av cykelvägarna ligger längs
2532 regional och kommunal infrastruktur. Den nationella planen omfattar investeringsåtgärder för
2533 cykling längs det nationella vägnätet medan medel för underhåll omfattar både statliga
2534 cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt vägnät. I denna översyn bör ett
2535 tydligt besöksnärlings- och turismperspektiv finnas med.

2536
2537 Motionären anser att Sverige och Stockholm har mycket av lära av andra storstäder
2538 internationellt när det gäller hur man kan samverka över kommungränserna för att bygga
2539 längre cykelleder. En stad som arbetat mycket på detta sätt är Köpenhamn. Här kan
2540 konstateras att det sätt på vilket Region Stockholm och Stockholm stad arbetar med
2541 cykelledsutbyggnaden står i bjärt kontrast mot satsningarna i Köpenhamn där man

2542 planmässigt byggt ett antal liknande snabbcykelleder från storstadsregionens yttre delar till
2543 centrala Köpenhamn. Där har cyklandet ökat kraftigt från redan höga nivåer och är nu det
2544 dominerande transportslaget. Den samhällsekonomiska nyttan av satsningarna är enorma.

2545
2546 Flyget:

2547
2548 Kommunikationerna till och från Arlanda är viktiga. Idag trafikeras Arlanda
2549 rälsmässigt medelst Arlanda Express och delvis pendeltågstrafik. Till detta kommer bussar
2550 och taxitrafik. Ju mer man kan styra resenärerna till Arlanda Express, desto bättre ur
2551 klimatperspektiv, men för att göra detta alternativ konkurrenskraftigt för större grupper skulle
2552 prisbildningen behöva ändras. Swedavia skriver i sin rapport Konsekvensanalys avseende förtida
2553 avveckling av Bromma Stockholm Airport som kom i september år 2020, att detta är en viktig
2554 faktor om man ska lägga ner Bromma och satsa på Arlanda. I så fall skulle staten behöva gå in
2555 och subventionera. Idag har A-Train rättigheter att driva Arlanda Express fram till år 6.440.
2556 Frågan om att förhandla fram ett nytt avtal och/eller försöka subventionera A-Train måste ses
2557 mot bakgrund av de beslut som regeringen och Swedavia fattar med anledning av Bromma
2558 och Arlanda flygplatser.

2559
2560 När det gäller att se över andra transportmedel till Arlanda är detta investeringar som regionen
2561 får driva och prioritera. Våren 2021 beslutade riksdagen om infrastrukturproposition som
2562 sätter ramarna för de kommande 10-15 årens investeringar i vägar och järnvägar. Arbetet med
2563 att ta fram vilka objekt som ska rustas upp i järnvägssystemet samt vilka nyinvesteringar som
2564 görs är ett arbete som på gång under år 2021 och år 2022. Generellt gäller att partistämman
2565 inte beslutar om enskilda objekt i nationell plan.

2566
2567 Frågan om Arlanda och Bromma har diskuterats intensivt det senaste året. Den eventuella
2568 avvecklingen av Bromma hänger ihop med en utveckling och investering i Arlanda.
2569 Utvecklingen inom flyget har varit dramatisk sedan våren 2020 när pandemin bröt ut.
2570 Konsekvenserna har varit stora och Bromma har sett en minskning med 97 procent av
2571 trafikvolymen och det har i media och på annat håll funnits en livlig debatt om Brommas öde.
2572 Till detta tillkommer diskussionen om de regionala flygplatsernas framtida öde när om
2573 flygvolymerna inte återvänder.

2574
2575 Centerpartiets senaste stämmobeslut kring Bromma och Arlanda är från år 2017 i Malmö. Här
2576 landar stämman i att Bromma ska vara kvar fram till åtminstone år 2038 och att Arlanda ska
2577 byggas ut Arlanda på olika sätt. Dock byggde den argumentationen på prognoser som visar att
2578 den internationella trafiken kommer öka kraftigt i betydelse framöver. Detta är nu betydligt
2579 osäkrare.

2580 De investeringar som nämnts för att teoretiskt klara att överta trafiken från Bromma flygplats
2581 är att bygga en fjärde rullbana. Sannolikt är dessa prognoser i "bästa" fall framskjutna, i annat
2582 fall helt överspelade.

2583
2584 Regeringen beställde av Swedavia sommaren år 2020 en rapport om Brommas framtid givet
2585 pandemin. Swedavia levererade olika konsekvensanalyser - ur ett affärsmässigt perspektiv -
2586 av att i förtid stänga Bromma Airport. Rapporten fick namnet Konsekvensanalys avseende
2587 förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport. Swedavia argumenterar i rapporten
2588 kraftfullt för att Bromma ska avvecklas i förtid, huvudsakligen eftersom kapacitetsöverskottet
2589 under överskådlig tid är så stort och att Arlanda relativt omgående kan ta över befintlig
2590 flygtrafik. Att driva Bromma med nuvarande trafikunderlag är en betydande förlustaffär,
2591 exakt hur mycket Bromma blöder är dock en affärshemlighet. Rapporten noterar också att

2592 inrikes resandet tappat trafik under de senaste åren. År 2019 gick inrikesresandet i Sverige ner
2593 med nio procent från föregående år.

2594

2595 Under hösten år 2020 och våren 2021 har det framkommit att BRA, den operatör som haft
2596 majoriteten av trafiken på Bromma, vacklat fram och tillbaka om de vill fortsätta trafikera
2597 Bromma eller flytta sin verksamhet till Arlanda. Det har också uppstått nya
2598 affärskonstellationer och initiativ på flygmarknaden för att ta upp trafiken på Bromma igen
2599 när pandemin är över.

2600

2601 Frågan om behovet av Bromma flygplats bör också ställas i relation till den
2602 alternativanvändning som marken har, givet en nedläggning. Både Stockholms
2603 handelskammare och Centerpartiet i Stockholms stad har tagit fram underlag som visar hur en
2604 helt ny stadsdel kan växa fram på det område som idag domineras av flygplatsen. Man kan
2605 också konstatera att Arlanda finns redo, enligt Swedavia, att ta emot inrikesflyget från
2606 Bromma och Bromma läggs ned.

2607

2608 På samma gång är resenärsperspektivet viktigt och önskemålet från olika delar av landet att
2609 Bromma finns kvar, åtminstone tills år 2038 när avtalet med Stockholm stad löper ut, för att
2610 garantera en stadsnära flygplats i huvudstaden. Både ur ett tidsperspektiv och ett
2611 upplevelseperspektiv att "landa mitt i storstaden" finns det skäl att låta Bromma finnas kvar.

2612

2613 Den som äger frågan om Bromma flygplats är regeringen. Vi har därför inte heller haft
2614 möjlighet att ta del av den fullständiga rapporten från Swedavia eller haft möjlighet till att
2615 diskutera de mer affärsmässiga överväganden som myndigheten har gjort kring hur en
2616 nedläggning av Bromma skulle se ut.

2617

2618 I dagsläget resonerar partistyrelsen som så att Bromma behövs för att säkerställa ett
2619 inrikesflyg som binder samman Sveriges kommunala och regionala flygplatser med
2620 Stockholm. Flyget är viktigt för att hålla ihop hela landet. Servicen för resenärerna är det
2621 primära. Det är bra att våra myndigheter tar fram underlag och rapporter som vi kan förhålla
2622 oss till. Swedavias rapport har utgångspunkt i bolagets affärsmässiga bedömning. För att få en
2623 helhetsbild så måste den rapporten kompletteras med en utredning om vilka samhällseffekter
2624 som uppstår vid en eventuell nedläggning av Bromma. På längre sikt måste vi utvärdera vad
2625 Coronapandemin kommer att leda till för bestående förändringar i rese-mönster, inte minst för
2626 inrikesflyget. Centerpartiet följer därför noga utvecklingen och har en nära dialog med
2627 företrädare från både bransch, myndigheter och Swedavia när det gäller hur behovet av
2628 flygkapacitet i Mälardalen utvecklas. När elflyget kommer så kommer också nya rutter att
2629 uppstå som inte nödvändigtvis utgår från Stockholm som nav.

2630

2631 Angående de icke-statliga flygplatserna så lyfter motionären fram behovet av de regionala
2632 flygplatserna. Dessa binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna
2633 till turism i hela landet. Därför är det viktigt för Centerpartiet att systematiskt arbeta för goda
2634 villkor för svenskt flyg – samtidigt som flygbranschen ställer om till att bli mer hållbart – och
2635 även där har politiken en viktig roll som blåslampa för det arbetet. En aspekt som komplicerar
2636 situationen för dessa flygplatser är att EU-kommissionen genomför granskningar av vissa
2637 regionala flygplatser som erhåller statsstöd vilket skapar en osäkerhet kring hur framtiden ska
2638 bli för dessa. De regionala flygplatserna har en pressad ekonomisk situation, samtidigt som de
2639 bidrar med trafik till de statligt ägda flygplatserna. Med det sagt så har regeringen, påhjädat
2640 av Centerpartiet, under det senaste året gett betydande bidrag till de regionala flygplatserna

2641 för att de ska kunna upprätthålla en funktion av flyg och helikopterverksamhet ur ett
2642 säkerhetspolitiskt perspektiv samt samhällsservice.

2643
2644 Enligt Centerpartiet behövs en ny nationell flygstrategi. Sedan covid-19 drabbade landet har
2645 den reguljära flygverksamheten helt upphört eller bedrivits med enskilda linjer, några med
2646 temporär allmän trafikplikt, men på några få flygplatser. Regeringen sitter själv på en viktig
2647 pusselbit – den nationella flygplatsöversynen. I syfte att rätta till en obalans mellan olika
2648 ägarformer och stöd- respektive icke stödberättigade regionala flygplatser beslöt regeringen
2649 2018 att tillsätta en Flygplatsöversyn som bland annat skulle se över dessa obalanser. Denna
2650 Flygplatsöversyn skulle slutredovisa den 31 mars 2019 men den kom aldrig fram till ett
2651 resultat. Flygplatsöversynen löpte parallellt med det så kallade Arlandarådet som skulle utreda
2652 utvecklingen av Arlanda flygplats.

2653
2654 I mars 2019 avbröts Arlandarådets arbete, ingen slutrapport presenterades och rådet upplöstes.
2655 Likadant blev det för Flygplatsöversynen. Dess slutrapport presenterades aldrig och någon
2656 anledning har aldrig angivits varför man fortfarande, snart två år senare, inte har kommit fram
2657 med några svar eller förslag från Flygplatsöversynen. Vi driver frågan om att regeringen ska
2658 offentliggöra detta dokument för att kunna ta fram en uppdaterad nationell flygpolitik där de
2659 icke-statliga flygplatsernas roll kan tydliggöras. Centerpartiet har tagit ett utskottsinitiativ i
2660 denna fråga i Trafikutskottet, dock utan att få gehör än så länge.

2661
2662 Centerpartiet anser att Swedavias avkastningskrav och vinstdelningsmodell därför bör ses
2663 över i syfte att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet. Vid införandet av flygskatten
2664 infördes även en "kompensationspeng" till vissa regionala flygplatser. Dessa pengar har dock
2665 inte kunnat användas då regeringen inte har utfärdat den förordning som krävs.
2666 Partistämman tog också beslut i Karlstad år 2019 att besluta i linje med vad motionären
2667 efterfrågar, nämligen att "Centerpartiet verkar för att ändra och se över finansiering och drift
2668 av våra flygplatser för att säkerställa det regionala flyget."

2669
2670
2671 Trängselskatt:

2672
2673 Trängselskatt infördes den 1 augusti 2007 i Stockholm och 1 januari 2013 i Göteborg. Skatten
2674 infördes för att förbättra framkomligheten och miljön, samt för att bidra till finansiering av
2675 infrastrukturen i städerna. I Stockholm används intäkterna från trängselskatterna i huvudsak
2676 till regionala infrastrukturinvesteringar, till exempel bygget av Förbifarten och nya t-banan till
2677 Barkarby och Nacka, men också till Spårväg syd, T-banan mellan Älvsjö och Fridhemsplan
2678 samt Roslagsbanans utbyggnad.

2679 I Göteborg används trängselskatterna till finansieringen av ett infrastrukturpaket innehållande
2680 bland annat Västlänken, Marieholmstunneln och utbyggd kollektivtrafik - det så kallade
2681 Västsvenska paketet.

2682
2683 Frågan om trängselskatterna har varit uppe på de senaste stämmorna i Malmö och Karlstad
2684 och Partistyrelsen är positiv till att ge regioner och städer möjlighet att skaffa sig större
2685 rådighet över trängselskatten som verktyg för att förbättra trafikmiljön. Centerpartiet anser att
2686 beslut om trängselskatter - samt hur intäkterna fördelas – i större utsträckning ska kunna fattas
2687 lokalt.

2688 Dock, för att det inte ska bli för många olika system förordar Partistyrelsen att regionala
2689 trängselskatter utgår från en avtalsform där staten genom Trafikverket eller Transportstyrelsen
2690 varit involverade. Ett system motsvarande det som gäller för enskilda vägar är rimligt, det vill

2691 säga att lokala beslut och implementering avseende avgifter medges men inom ramen för en
2692 gemensam lagstiftning. Trängselavgifter ska vara möjligt att införa kommunalt utan att ett
2693 riksdagsbeslut tas för varje enskilt fall.

2694
2695 Således anser Partistyrelsen att den nationella politiken bör skapa förutsättningar genom att
2696 anpassa nationella regelverk och att utveckla tekniska standarder - men att ansvar och
2697 befogenheter decentraliseras.

2698

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att regeringen tar fram nationella mål för täthet av laddinfrastruktur.

att Centerpartiet verkar för att på EU-nivå tillåta internationella transporter av koldioxid från avskiljningsanläggningar till lagringsplatser, med flera olika typer av transportlösningar, exempelvis med sjöfart eller vägburna transporter.

att Svenska Kraftnät får i uppdrag att planera och projektera för utökad elektrifiering och utökad nätkapacitet för att möta framtida behov och möjliggöra nya investeringar och etableringar i hela landet.

att verka för en uppdaterad nationell flygstrategi som tar i beaktande både frågan om flygkapacitet till och från huvudstaden samt framtiden för de regionala flygplatserna i syfte att säkerställa en god och hållbar tillgänglighet över hela landet och mellan Sverige och andra länder.

2699

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

6.74.2 att installation av solceller och solfångare ska vara bygglovsbefriade även inom kulturmiljöområden medan krav på bygglov kvarstår på k- och q-märkta fastigheter.

2700

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.74.1

6.74.4

6.74.5

6.74.6

6.74.8

6.74.12

6.74.14

6.74.15

6.74.18

6.74.20

6.74.21

6.74.22

6.74.23

6.75.1

2701

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.74.3

6.74.7

6.74.9

6.74.10

6.74.11

6.74.13

6.74.16

6.74.17

6.74.19

6.76.1

2702

2703

2704 [6.77](#): Konvertering av "Epa" till el ger hastighetsbonus

2705

2706 6.77.1 att EPA/A-traktorer ombyggda till el får höjd hastighetsbegränsning till 45km/h.

2707

2708

2709 **Partistyrelsens yttrande:**

2710

2711 Motionären lyfter fram ett fordon som är väldigt populärt på landsbygden; A-traktorn eller
2712 EPA-traktorn. Det är ett fordon som av många ungdomar används för att ta sig till och från
2713 olika platser där det finns dåliga allmänna kommunikationer. Det är också ett fordon som
2714 engagerar många med teknik- och motorintresse.

2715
2716 Maxhastigheten för EPA-traktorer samt A-traktorer är idag 30 km/h. Det finns en efterfrågan
2717 på en justering av hastigheten uppåt och Transportstyrelsen inledde i oktober år 2020 en
2718 översyn av regelverket för A-traktorer efter dialog med polisen och besiktningsföretagen.
2719 Myndigheten ska ta ett helhetsgrepp om och hur man eventuellt kan justera i regelverket för
2720 A-traktorer. Idag får de som sagt bara köra i 30 km/h och det finns önskemål från ungdomarna
2721 att de ska få köra i 40 km/h (vill man köra fortare än så fodras vanligt B-körkort). Denna
2722 rapport kommer sannolikt efter sommaren och ska sedan ut på remiss.

2723
2724 Ett krav för att höja upp till 40 km/t (något Transportstyrelsen kan göra på egen hand) är
2725 sannolikt att man sätter en maxvikt på A-traktorn. Mopedbilen får gå i 45 km/h men också
2726 väga max 425 kg. En A-traktor får väga många ton. Det är säkrare att krocka i en A-traktor
2727 om man sitter i hytten, men den ställer till med större externa skador och det är därför av
2728 trafiksäkerhetsskäl som Transportstyrelsen ej vill höja hastigheten. De senaste 2-3 åren har
2729 incidenterna med A-traktorer ökat. Regelefterlevnaden angående att bara köra i 30 km/h är låg
2730 och det körs på gator och cykelbanor där de inte ska köra.

2731
2732 Partistyrelsen anser att det är klokt att invänta Transportstyrelsens rapport i frågan. Huruvida
2733 en hastighetsökning är rationellt eller ej handlar om de övergripande trafiksäkerhetstekniska
2734 frågorna och inte om fordonet har en elmotor eller en traditionell förbränningsmotor.

2735

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att utifrån Transportstyrelsens kommande utredning avseende regelförbättringar för A- och EPA-traktorer verka för ett tydliggörande av regelverket för dessa fordon.

2736

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.77.1

2737

2738

2739 **6.78:** Fordonsrelaterade skulder

2740

2741 6.78.1 att utreda hur lagstiftningen om hur fordonsrelaterade skulder kan ändras så att skulder
2742 följer ägaren och inte fordonet.

2743

2744 6.78.2 att undersöka och ta fram kostnadsberäkning på ett sökbart register där det går att söka
2745 på en bil inför ett bilköp och se om bilen har skulder.

2746

2747 6.78.3 att upprätta ett sökbart register där det går att söka på en bil inför ett bilköp och se om
2748 bilen har skulder.

2749

2750

2751 **Partistyrelsens yttrande:**

2752

2753 Motionen handlar om fordonsrelaterade skulder som, eftersom skulderna följer fordonet och
2754 inte ägaren, kan övervältras på en ny ägare vid en fordonsförsäljning.

2755
2756 Även om det är möjligt att kontrollera fordonets skulder via Transportstyrelsens hemsida eller
2757 myndighetens röststyrda kundtjänst, kan varken Transportstyrelsen eller Kronofogden lämna
2758 en fullständigt uppdaterad bild över alla utfärdade fordonsrelaterade skulder som finns för ett
2759 visst fordon. Det beror på att det tar tid innan vissa skulder uppdateras eller registreras i
2760 vägtrafikregistret. Köparen riskerar därmed att få överta skulder eller att få fordonet
2761 beslagtaget av Kronofogden.
2762 Centerpartiet driver sedan tidigare kravet på en översyn av regelverket för att komma till rätta
2763 med problemet med dessa bedrägerier. Partistyrelsen instämmer i intentionerna i motionen
2764 men vill inte skriva fast sig i en specifik lösning och föreslår därför en ny att-sats.
2765

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att det görs en översyn av regelverket för att motverka bedrägerier med fordonsrelaterade skulder.

2766

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.78.1

6.78.2

6.78.3

2767

2768

2769 **6.79: Öka gränsen för när körkort för tungt släp behövs för personbilar**

2770

2771 6.79.1 att utökad B 96 behörighet tas bort och att det istället ingår i normala B körkortet

2772

2773 6.79.2 att man med B körkort alltid får dra tomt släp om det väger mindre än 750 kg även om
2774 fordonskombinationen gör att det klassas som tungt (som inte tar hänsyn till om det är lastat
2775 eller ej)

2776

2777 6.79.3 att man med B körkort alltid får dra lätt lastat släp om det tillsammans med last väger
2778 mindre än 750 kg även om fordonskombinationen gör att det klassas som tungt (som inte tar
2779 hänsyn till om det är lastat eller ej)

2780

2781

2782 **Partistyrelsens yttrande:**

2783

2784 Motionären lyfter frågan om en översyn av dagens regler angående krav på behörighet för
2785 tungt släp.

2786 Utökad behörighet, så kallat B96, infördes på Centerpartiets initiativ år 2013 och ger

2787 behörighet att köra fordonskombinationer med en sammanlagd totalvikt upp till 4 250 kilo,

2788 istället för 3 500 kilo med vanligt B-kort. Om man redan har ett B-körkort kan man göra ett

2789 körprov för att få utökad B-behörighet. Man kan även välja att ta utökad B-behörighet

2790 samtidigt som man tar sitt vanliga B-körkort. För att ta B96 behövs inget teoriprov.

2791 Möjligheten att enkelt skaffa sig rätt att framföra ett fordonsekipage på 4 250 kg verkar ha
2792 varit uppskattat och är motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt. Motionären har dock en poäng i
2793 att om det blir vanligare med elbilar – vilket är fallet – och om dessa överlag väger mer än en
2794 traditionell bensin/dieselbil så kan det bli aktuellt att se över gränsvärdena för när en förare
2795 måste skaffa en B96-behörighet. Idag ser dock partistyrelsen ingen anledning att justera i
2796 gränserna. Batteriet i elbilen är för all del stort och väger ofta mellan 200 och 500 kg, men
2797 eftersom elbilar saknar andra tunga komponenter såsom, förbränningsmotor, växellåda och
2798 bränsletank med bränslet, blir skillnaden inte så stor.
2799

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att se över gränsvärdena när det krävs behörighet till ett B96-körkort i takt med att elbilarna blir tyngre.

2800

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.79.1

6.79.2

6.79.3

2801

2802

2803 [6.80](#): Behovsanpassad hinderbelysning av vindkraftverk

2804

2805 6.80.1 att behovsanpassning av hinderbelysning ska tillåtas.

2806

2807

2808 **Partistyrelsens yttrande:**

2809

2810 Motionen betraktar vindkraften som del av framtidens energisystem, och lyfter det faktum att
2811 innovationer sker för att minska vindkraftens påverkan på människa, natur och djurliv.

2812 Samtidigt argumenterar motionären för att ljusföroreningar har inverkan på såväl

2813 landskapsbilden som människors upplevelse av vindkraftverk. Motionären förordar därför

2814 förbättrad möjlighet till undantag gällande hinderbelysning för vindkraftverk, där det finns

2815 lokala förutsättningar. Enligt gällande regelverk (TSFS 2010:155) ska vindkraftverk med en

2816 totalhöjd mellan 45-150 meter vara markerade med vit färg samt förses med ett rött blinkande

2817 ljus under skymning, gryning och mörker. Samma regler gäller för vindkraftverk över 150

2818 meter, men här ska vindkraftverken vara försedda med ett högintensivt vitt blinkande ljus.

2819 Dessa föreskrifter har varit baserade på rekommendationer från den internationella

2820 flygorganisationen (ICAO). Rekommendationerna har uppdaterats, och kravet på det

2821 högintensiva blinkande ljuset har tagits bort.

2822

2823 För att minska ljusföroreningarna finns det möjlighet att avskärma belysningen om

2824 bostadsbebyggelse finns inom en 5 kilometers radie, så att ljuset inte träffar den bebyggda

2825 ytan. Därtill finns det tekniska lösningar, såsom radarteknik kallad Obstacle Collision

2826 Avoidance System (OCAS), som möjliggör för ljuset att vara avstängt vid de tillfällen då inga

2827 flygplan finns i närheten. För att använda OCAS-tekniken måste undantag sökas från
2828 Transportstyrelsen regler. I de fall där undantag har sökts har Transportstyrelsen lämnat
2829 avslag, då Försvarsmaktens inte bedömer att OCAS-tekniken kan garantera tillräcklig
2830 flygsäkerhet. Transportstyrelsen har gjort en översyn över de nationella föreskrifterna om
2831 markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten. Bedömningen är fortsatt att det
2832 högintensiva ljuset ska finnas kvar för verk över 150 meter.

2833
2834 Partistyrelsen ser att människors acceptans för vindkraftverken är en viktig aspekt av en
2835 fortsatt utbyggnad, därför bedömer vi att tekniska lösningar ska tillämpas för att minska
2836 eventuella ljusföroreningar om de lokala förutsättningarna finns. Partistyrelsen tycker vidare
2837 att det är olyckligt att det i teorin går att ansöka om undantag som inte kan beviljas i
2838 praktiken. Partistyrelsen bedömer att det måste finnas en större flexibilitet bland berörda
2839 myndigheter, och det ska vara enklare att ställa krav på teknik för att åtgärda problem eller
2840 begränsningar med de förnybara energislagen genom så kallade villkorade tillstånd. För oss är
2841 det viktigt att sträva efter en förbättrad samexistens mellan de förnybara energislagen och
2842 andra myndigheters intressen. Partistyrelsen delar därmed motionärens bedömning att
2843 vindkraftsverkens hinderbelysning i högre grad ska kunna anpassas utifrån lokala
2844 förutsättningar. Samtidigt måste expertmyndigheterna fortsatt granska ansökningar om
2845 undantag för att upprätthålla flygsäkerheten, men det får inte leda till slentrianmässiga avslag.
2846

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.80.1

2847

2848

2849 [6.81](#): Ökade kommunala sanktionsmöjligheter

2850

2851 6.81.1 att Centerpartiet verkar för en utredning om att ge kommunerna ökat inflytande att
2852 kontrollera regelefterlevnaden av lokala trafik- och ordningsregler.

2853

2854

2855 **Partistyrelsens yttrande:**

2856

2857 Motionären lyfter fram behovet av en översyn över kommunala sanktionsmöjligheter för att
2858 kunna tillse regelefterlevnad i trafikmiljön. Motionären lyfter fram att två beslut nyligen
2859 fattade av Stockholms stad i princip ignorerats av trafikanterna; trafikförordningen att bara
2860 framföra rätt miljöklassad bil i miljözon klass 2 samt att respektera särskilda
2861 kollektivtrafikfiler.

2862

2863 Det miljö- och klimatarbete som en kommun – i det här fallet Stockholm stad – beslutar om
2864 får alltså i praktiken ringa eller ingen effekt när polisen, som har ansvaret att beivra brott, inte
2865 har tid och/eller nedprioriterar dessa förseelser.

2866

2867 Givet att kommunerna har en oerhört viktig roll i att infria de av riksdag och regeringen
2868 beslutade klimatmålen till år 2030 och år 2045 är det naturligt att dessa aktören också får
2869 större möjligheter att ha rådighet över måluppfyllelsen.

2870

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

6.81.1 att Centerpartiet verkar för en utredning om att ge kommunerna ökat inflytande att kontrollera regelefterlevnaden av lokala trafik- och ordningsregler.

2871
2872

2873 6.82: Fungerande postutdelning i hela landet

2874
2875
2876
2877
2878

6.82.1 att Centerpartiet verkar för att regeringen ska ändra i Postnords Ägardirektiv där man tydliggör att postförsändelser skall delas ut alla vardagar i veckan.

2879 **Partistyrelsens yttrande:**

2880

2881 Partistyrelsen delar bilden att det under det senaste året har tagits en rad initiativ från
2882 Postnords och regeringens sida som riskerar att försämra postservicen i landet, inte minst på
2883 lands- och glesbygd. Precis som motionären skriver så inledde Postnord
2884 varannandagsutdelning i Skåne hösten år 2020 och kommer att rulla ut denna
2885 distributionsmodell över hela landet de kommande åren. Till detta kommer att regeringen
2886 dessutom vill sänka kravet på hur snabbt inrikes brev ska komma fram. Idag gäller att minst
2887 95 procent av de inrikes breven ska ha delats ut inom två arbetsdagar, oavsett var i landet
2888 breven har lämnats in. I december skickade regeringen ut ett förslag om förändringar i
2889 postförordningen på remiss med förslaget att kravet på hur snabbt Postnord ska leverera
2890 inrikesbrev med normalporto sänks. Det nya förslaget i regeringens promemoria innebär att
2891 kravet sänks till att minst 85 procent av de inrikes breven ska ha delats ut inom två
2892 arbetsdagar och att minst 97 procent av breven ska ha delats ut inom fyra arbetsdagar. Bland
2893 annat glesbygdskommuner oroas nu för att postservicen försämrats. Med det nya förslaget blir
2894 det svårt att förutse när ett brev delas ut. Blir det inom två, fyra eller ett obestämt antal dagar?

2895

2896 Centerpartiet vill i första hand se till så att det sker en samlad hantering av hur posten och
2897 PostNord ska utvecklas framöver. Nu har regeringen tillsatt en utredning,
2898 Postfinansieringsutredningen, som ska jobba fram till våren 2023. Det kloka vore att låta den
2899 arbeta i lugn och ro så slipper privatpersoner och företagare oroas över om deras brev och
2900 paket kommer fram i tid när verksamheten reformeras på flera fronter.

2901

2902 Frågan om hur svensk postservice ska förändras är viktig och givet de minskade
2903 brevvolymerna måste en förändring ske. Partistyrelsen menar att det är
2904 Postfinansieringsutredningen som sitter inne med detta svar – och således också huruvida det
2905 ska bli aktuellt för ägaren staten att ge nya ägardirektiv till Postnord.

2906 I dagsläget är det därför inte aktuellt för partistyrelsen att driva frågan om att verka för nya
2907 ägardirektiv till Postnord.

2908

2909

2910

2911

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att svensk postservice ska fungera så att både privatpersoner och företag ska kunna bo och verka i hela landet.

2912

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

6.82.1

2913

2914

2915 **6.83:** Ändrade körkortskrav för långsamkörande fordon och yngre förare

2916

2917 6.83.1 att säkerheten för långsamgående fordon och körkortskraven på yngre förare ska
2918 anpassas till dagens fordonspark och dagens trafikförutsättningar.

2919

2920

2921 **Partistyrelsens yttrande:**

2922

2923 Motionären framhåller att det fordon som idag får framföras i 45 kilometer i timmen, så
2924 kallade mopedbilar – utgör en trafikfara, inte minst för de som framför dessa fordon. Trots att
2925 de ser ut som en bil får de inte väga mer än 425 kg och har därmed inte den slags chassi och
2926 konstruktion som gör att fordonet kan stå emot även lätt krockvåld. Mopedbilen är ett relativt
2927 nytt fordon på svenska vägar. Den har oftast en kupé med två sittplatser. Mopedbilar får köras
2928 från 15 års ålder av den som har AM-körkort för moped klass 1 (EU-moped). Mopedbilen
2929 behöver inte genomgå kontrollbesiktning.

2930

2931 Eftersom mopedbilen följer EU-standarder så kan Sverige idag inte förbjuda dem eller minska
2932 maxhastigheten. Det är en fråga för Kommissionen och det har diskuterats en översyn av
2933 regelverket inom hela EU. Men det ska nämnas att Transportstyrelsen under år 2021 gör en
2934 översyn över hastighetsbegränsningen och den allmänna utformningen av A-traktorer. Idag
2935 får de gå i 30 km/h men om deras hastighet skulle justeras upp, vilket många efterfrågar, kan
2936 de bli ett alternativt i större utsträckning till mopedbilen med en förbättrad trafiksäkerhet som
2937 följd.

2938

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.83.1

2939

2940

2941

2942

2943

2944

2945

2946

2947

2948

2949

2950 **6.84:** Dubbelspår Norra Stambanan

2951

2952 6.84.1 att besluta om att driva frågan om Dubbelspår på Norra Stambanan.

2953
2954
2955
2956
2957
2958
2959
2960
2961
2962
2963
2964
2965
2966
2967
2968
2969
2970
2971
2972
2973
2974
2975
2976
2977
2978
2979
2980
2981
2982
2983

Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter fram att byggnation av dubbelspår efter norra Stambanan och Mittbanan skulle förkorta restiderna och förbättra säkerheten, något som skulle gynna både persontrafiken och godstransporterna. Även järnvägens strategiska del som länk i Atlantbanan mellan Stockholm och Trondheim skulle stärkas. Centerpartiet vill investera i att både rusta upp befintlig räls samt investera i nya spårsträckningar i hela landet. I Januariavtalet stod uttryckligen att nya stambanor ska anläggas mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, att järnvägen i norra Sverige ska byggas ut och att projekteringen av Norrbotniabanan påskyndas. Våren 2021 beslutade riksdagen om infrastrukturproposition som sätter ramarna för de kommande 10-15 årens investeringar i vägar och järnvägar. Arbetet med att ta fram vilka objekt som ska rustas upp i järnvägssystemet samt vilka nyinvesteringar som görs är ett arbete som på gång under år 2021 och år 2022. Generellt gäller också att partistämman inte beslutar om enskilda objekt i nationell transportplan.

Generellt är Centerpartiet positiva till en förstärkning med nya och tidsenliga stambanor i det svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur, nya stambanor med högre kapacitet för att möta behovet av mer person- och godstransporter samt ge utrymme för att hålla befintligt järnvägssystem i trim. Det är dock viktigt att satsningen på nya de nya stambanorna sker på ett sätt som integrerar dem och deras trafik med befintligt järnvägssystem och dess trafik – även mellan olika landsändar.

Utbyggnaden av nya stambanor i södra Sverige får inte ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar, i andra delar av Sverige som inte direkt berörs av de nya stambanorna. En satsning på nya stambanor måste även inkludera att de nya stambanorna och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att den ökade tillgängligheten och kapaciteten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.84.1

2984
2985
2986
2987
2988
2989
2990
2991
2992
2993
2994
2995
2996
2997
2998

6.85: Flyginfrastruktur i hela landet

6.85.1 att beredskapsflygplatser skyndsamt utses i alla regioner.

6.85.2 att ersättningen för att hålla beredskapsflygplats höjs.

6.85.3 att staten säkerställer flygplatser i alla regioner.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären efterlyser beredskapsflygplatser i alla regioner och att staten säkerställer

2999 finansiering av dessa beredskapsflygplatser. Centerpartiet har sedan pandemin bröt ut
3000 förhandlat med regeringen om att se till så att de icke-statliga flygplatserna garanteras bidrag
3001 så att de kan hålla igång sin verksamhet just ur ett säkerhetspolitiskt och
3002 samhällsserviceperspektiv. Det handlar om ambulanstransporter, med mera. Centerpartiet
3003 drev inom ramen för JA fram mer medel för att säkra att samhällsviktiga flygtransporter finns
3004 tillgängliga i hela landet, oavsett tid på dygnet. I december år 2020 tillfördes 16 nya
3005 beredskapsflygplatser i Sverige och är nu uppe i 26 stycken över hela landet, i alla regioner.
3006

3007 Hösten år 2020 tog Centerpartiet fram en ny kommittémotion i riksdagen som adresserade
3008 behoven av ett robust transportsystem och en robust infrastruktur även i händelse av en kris. I
3009 denna kommittémotion – Ökad motståndskraft för transporter - lyfts bland annat fram att
3010 flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som följd av
3011 myndighetsföreskrifter – ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter. Vi
3012 skriver även om att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet
3013 avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av
3014 kris. Och i syfte att säkra finansiering till de regionala flygplatserna så vill vi utreda
3015 Swedavias vinstdelningsmodell. Detta skulle stärka driftssäkerheten för de regionala
3016 flygplatserna.
3017

3018 Enligt Centerpartiet behövs en ny nationell flygstrategi. Sedan covid-19 drabbade landet har
3019 den reguljära flygverksamheten helt upphört eller bedrivits med enskilda linjer, några med
3020 temporär allmän trafikplikt, men på några få flygplatser. Regeringen sitter själv på en viktig
3021 pusselbit – den nationella flygplatsöversynen. I syfte att rätta till en obalans mellan olika
3022 ägarformer och stöd-/icke stödberättigade regionala flygplatser beslöt regeringen 2018 att
3023 tillsätta en Flygplatsöversyn som bland annat skulle se över dessa obalanser. Denna
3024 Flygplatsöversyn skulle slutredovisa den 31 mars 2019 men den kom aldrig fram till ett
3025 resultat. Flygplatsöversynen löpte parallellt med det s k Arlandarådet som skulle utreda
3026 utvecklingen av Arlanda flygplats. I mars 2019 avbröts Arlandarådets arbete, ingen
3027 slutrapport presenterades och rådet upplöstes. Likaså blev det för Flygplatsöversynen. Dess
3028 slutrapport presenterades aldrig och någon anledning har aldrig angivits varför man
3029 fortfarande, snart två år senare, inte har kommit fram med några svar eller förslag från
3030 Flygplatsöversynen. Vi driver frågan om att regeringen ska offentliggöra detta dokument för
3031 att kunna ta fram en uppdaterad nationell flygpolitik. Med det sagt så kommer pandemin att
3032 påverka efterfrågan på inrikesflyget och det kommer alltid att finnas en kommunal
3033 medfinansiering i en regional flygplats. Om en kommun eller kommuner inte längre vill
3034 använda skattemedel för att driva en flygplats anser vi att det kommunala självstyret bör få
3035 genomslag i en sådan fråga.
3036

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

6.85.1

6.85.2

3037
3038
3039
3040

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

3041

3042

3043 **Ekonomi**

3044

3045 **6.1: Offentlig upphandling**3046 *Henrik Storm Dyrssen, Åre, Jämtland*

3047

3048 **Utmaning**

3049 Upphandling är medialt impopulärt men centralt för offentlig verksamhet. Centerpartiet kan stärka sin
3050 statsbärande potential genom att ta väl fungerande offentlig verksamhet på större allvar än andra
3051 partier.

3052 Offentlig upphandling är eftersatt och illa utvecklad i Sverige.

3053 1. Forskning om upphandling är mycket svagt utvecklad.

3054 2. Data och statistik om praxis och genomförande av upphandling är illa utvecklad.

3055 3. Utbildning, praxis och professionalism haltar i flera led (ekonomisk hushållning, hantering av
3056 privata och idéburna aktörer, hållbarhet).

3057 4. Sverige har misslyckats verkställa andemeningen i EU:s ramverk för mer hållbar offentlig
3058 upphandling.

3059 5. Sverige ligger långt efter andra industrinationer i utveckling av offentlig konsumtion som
3060 drivkraft för innovation samt teknologisk och industriell utveckling.

3061 **Konsekvens**

3062 Studieförbundet Näringsliv och Samhälles seminarium illustrerar hur upp till 2% av BNP slösas bort i
3063 ren ineffektivitet varje år.

3064 Så kan offentlig upphandling förbättras - [https://www.sns.se/artiklar/sa-kan-offentlig-upphandling-](https://www.sns.se/artiklar/sa-kan-offentlig-upphandling-forbatttras-2/)
3065 [forbatttras-2/](https://www.sns.se/artiklar/sa-kan-offentlig-upphandling-forbatttras-2/)

3066 **Lösning**

3067 För att inte tala om potentialen att använda närmare 800 miljarder i årlig offentlig konsumtion (18,3%
3068 av BNP) som verktyg för hållbar utveckling och tillväxt.

3069 Centerpartiet och Sverige borde verka för att:

3070 1. Bli ledande inom innovationsupphandling.

3071 2. Bli ledande på implementering av hållbarhetshänsyn i offentlig upphandling.

3072 3. Utveckla nationella strategier för hur upphandling ska bidra till hållbar utveckling och hållbar
3073 tillväxt.

3074 4. Utveckla offentlig upphandling till ett verktyg och styrmedel för näringspolitiken.

3075 5. Utveckla strategier för att öka professionalismen och stärka praxis i upphandling för att öka
3076 samhällsvärdet av offentlig konsumtion och sänka konfliktnivån bland budgivande parter.

3077

3078

3079 **Illustration och exempel**

- 3080
- 3081
- 3082
- 3083
- 3084
- 3085
- 3086
- 3087
- 3088
- 3089
- 3090
- 3091
- 3092
- 3093
- 3094
- Många upphandlande myndigheter har ingen aning om hur de bör använda innovationsupphandling. I EU framhävs upphandling som ett centralt styrmedel för att stärka teknologisk och industriell utveckling av nästa generations industriella teknikbaser (AI, bioteknik, avancerade material, robotik, miljöteknik. etc.)
 - Sveriges innovativa företag ser offentlig konsumtion som ett oattraktivt och byråkratiskt kundsegment. Detta sänker innovationstakten inom exempelvis vård, hälsa och omsorg. Teknikanvändningen exempelvis inom äldreomsorgen är sorgligt illa utvecklad i Sverige.
 - Många företag och idéburna organisationer vet inte hur kvalitet och värdeerbjudanden för social och miljömässig samhällsnytta bör utvecklas för att stärka anbud till upphandlingar. Om myndigheter inte tydligt efterfrågar och värderar hållbara värdeerbjudanden skapas ingen marknad för dessa, ej heller positiv konkurrens baserad på hållbar utveckling.
 - Många upphandlande myndigheter och tjänstemän är rädda att utveckla upphandlingskriterier rörande kvalitet och hållbarhet. Dessa ses som risker för överklagan av tilldelade uppdrag. Hållbarhet används för att filtrera bort anbudsgivare i stället för att attrahera hållbara värdeerbjudanden.

3095 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3096

3097 att verka för att strategiskt utveckla offentlig upphandling som ett effektivare verktyg för hållbar utveckling och hållbar tillväxt.

3099

3100 att verka för att offentlig upphandling utvecklas till ett strategiskt styrmedel för näringspolitiken.

3101

3102 att offentlig upphandling av innovation, teknik samt socialt och miljömässigt hållbara värdeerbjudanden stärks nationellt.

3103

3104

3105

3106 **Distriktets yttrande:**

3107 Distriktsstämman bifaller motionen

3108

3109

3110

6.2: Offentlig upphandling

3111

Stefan Bengtsson, Varberg, Halland

3112

3113

Lagen om offentlig upphandling har ett gott och ändamålsenligt syfte med öppenhet och fri konkurrens för att leverera varor och tjänster till offentliga organisationer. Det är också i hela samhällets intresse att varor och tjänster levereras till efterfrågad kvalitet och kostnadseffektivt. Ett vanligt bekymmer är dessvärre att de upphandlande organisationernas kompetens inom områden som handlas upp är bristfällig och det medför att få företag vill eller kan lämna anbud. Bristande framförhållning i upphandlingar som kräver investeringar eller förberedelser förekommer också och det gagnar bara den befintliga leverantören och är inte i enlighet med lagens syfte. Enligt uppgifter från Svenskt Näringsliv februari 2021 anger Upphandlingsmyndigheten att i 41% av de offentliga upphandlingarna så lämnas bara ett eller två anbud. Dessutom avbryts 14% av de offentliga upphandlingarna. En av orsakerna till det är ett undermåligt förfrågningsunderlag. Dessutom förekommer det allt för ofta otillåtna direktupphandlingar och ett exempel på det är att upphandlade avtal övergår i någon form av tillsvidareavtal trots att det står i strid med lagen.

3125

Dessvärre är det också vanligt förekommande att förfrågningsunderlag och anbudsunderlag är

3126

utformade så som att en leverantör är en motståndare som med alla medel ska motarbetas och sättas åt

3127 genom orimliga krav och höga viten. Vidare är förekommer det att leverantören ska stå tillförfogande
3128 med jour och beredskap dygnets alla timmar, men den upphandlande organisationen garanterar inte
3129 några uppdrag och ger ingen ersättning för att leverantören är i ständig beredskap, utan det ska täckas
3130 av någon form av timtaxa eller styckpris generellt för de tjänster eller varor som levereras. När ett
3131 avtal väl är upprättat är ofta uppföljningen från den upphandlande organisationen bristfällig eller
3132 obefintlig om alla de krav som ställts verkligen uppfylls, vilket främst gynnar företag som är mindre
3133 seriösa.

3134 Det är ett hot mot de offentliga organisationernas inköpsverksamhet och ekonomi om seriösa företag
3135 väljer bort offentlig verksamhet som kund eftersom lagen om offentlig upphandling fungerar dåligt.
3136 Ett företag som kan påvisa att lagen om offentlig upphandling inte följs måste kunna bevisa att man
3137 lidit ekonomisk skada för att kunna få ersättning och det är i praktiken mycket svårt. Annars kan man
3138 anmäla den offentliga organisationen till Konkurrensverket som kan utkräva en sanktionsavgift men
3139 de pengarna hamnar i statens kassa. Som företagare vill man inte heller riskera att hamna i dålig dager
3140 hos den upphandlande organisationen och i synnerhet inte när det bara innebär arbete och kostnader att
3141 påtala brister.

3142 Det borde ligga i alla Centerpartisters intresse att de offentliga organisationer man företräder gör bra
3143 och seriösa upphandlingar med många anbud och därmed att man gör bra affärer med leverans av de
3144 tjänster och varor man efterfrågar. En uppmaning är att frågorna om offentlig upphandling sätts under
3145 lupp och blir en viktig del av det politiska arbetet såväl nationellt som i den primärkommunala och
3146 regionala vardagen.

3147 Företag som kan påvisa att en offentlig organisation bryter mot lagen om offentlig upphandling inom
3148 det område företaget är aktivt bör också kunna erhålla en ekonomisk ersättning från den offentliga
3149 organisation som bryter mot LOU. En möjlighet är att företaget som påvisar bristerna kan kräva några
3150 procent av tjänstens eller varornas beräknade årsomsättning i ersättning av den organisation som
3151 bryter mot lagen. Det skulle öka kraven att lagen om offentlig upphandling verkligen följs och det
3152 skulle finnas ett ekonomiskt incitament för företag att påtala bristerna.

3153 Det finns kommuner och andra offentliga organisationer som är föredömen inom offentlig
3154 upphandling och det vore en välgärning om fler kunde ta del av hur dessa arbetar framgångsrikt med
3155 upphandlingsfrågorna och de varianter som finns inom lagstiftningen för upphandling. Det finns också
3156 goda möjligheter att upphandlande myndighet tar hjälp av företag i branschen som upphandlingen
3157 gäller för att kunna sätta rimliga och relevanta krav i en kommande upphandling. Tyvärr används detta
3158 allt för sällan och företag som ställer upp får sällan någon ersättning för arbetet som görs.

3159 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3160
3161 att Centerpartiet tar initiativ till att lagen ändras så att företag kan få ekonomisk ersättning när man
3162 påvisar att lagen om offentlig upphandling inte efterlevs av en kommun eller annan offentlig
3163 organisation.

3164
3165 att Centerpartiets kommunala sektion får i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp med uppdrag att ta fram
3166 positiva exempel inom kommuner och regioner där offentlig upphandling fungerar föredömligt.

3167
3168 att förtroendevalda inom Centerpartiet uppmanas att öka fokus på offentlig upphandling i sina
3169 respektive kommuner och regioner för att göra bättre affärer och i praktiken gynna seriösa företag som
3170 leverantörer.

3171

3172

3173 **Distriktets yttrande:**

3174 Distriktsstyrelsens yttrande

3175

3176 Lagen om offentlig upphandling, LOU, har ett gott syfte och när lagen skapades fanns det ett stort
3177 behov att komma tillrätta med fel, brister och oegentligheter för att skapa schyssta likvärdiga
3178 förutsättningar för näringslivet. Tillämpningen avseende LOU brister emellanåt och drabbar enskilda
3179 företag precis som motionären beskriver. Det är något som ständigt är återkommande. Det är viktigt
3180 att bristerna snarast rättas till, så inte förtroendet för den offentliga upphandlingen raseras. LOU ska
3181 garantera att det offentliga handlar upp varor och tjänster till konkurrenskraftiga priser för att
3182 säkerställa att varje skattekrona används på rätt sätt. Det är därför av vikt att många företag vill delta i
3183 offentliga upphandlingar och grunden för det är att näringslivet har förtroende för den offentliga
3184 upphandlingen.

3185
3186 DISTRIKTSSTYRELSEN FÖRESLÅR STÄMMAN BESLUTA

3187
3188 att bifalla motionen

3189
3190 Distriktsstämmans beslut

3191 **BESLUTAS**

3192 att bifalla motionen

3193

3194

3195

3196 [6.3: Offentlig upphandling](#)

3197 *Cecilia Hermansson, Örebro, Örebro*

3198 *Jimmy Nordengren*

3199 *Tina Fingal Swens*

3200

3201 Att stoppa klimatförändringarna är en av våra största utmaningar. Även om vi når målen i Parisavtalet
3202 är risken stor att den globala uppvärmningen medför en medeltemperatur som överskrider 2 grader.
3203 Klimatkrisen är redan här och vi behöver agera nu.

3204 Frågan är om upphandling som ett starkt styrmedel inom den offentliga sektorn kan optimeras och
3205 användas som ett verkligt strategiskt miljö- och klimatpolitiskt styrinstrument. Kan vi genom
3206 lagändring säkra en starkare miljöhänsyn och en snabbare grön omställning?

3207 Det är positivt att den svenska nationella strategin för upphandling förordar högt ställda krav och mål
3208 för att offentlig upphandling skall verka som ett strategiskt verktyg genom vilket kommuner och
3209 regioner kan nå hållbarhetsmålen. Strategin innehåller även riktlinjer för utveckling av
3210 upphandlingsarbetet vilka särskilt lyfter fram aspekter som hänger samman med miljö- och
3211 klimathänsyn. Men, fungerar riktlinjerna och lagstiftningens rekommendationer i praktiken? Hur ställs
3212 krav som tillgodoser alla aspekter av hållbar utveckling?

3213 Centerpartiet förespråkar högt ställda krav på miljö- och hållbarhetsaspekter i offentlig upphandling
3214 och ser det som ett verktyg för att nå ett klimatneutralt Sverige. I Centerpartiets antagna miljöprogram
3215 "*Ansvar och resultat för klimat och miljö*" står det att upphandlingsmyndigheten tagit fram olika krav
3216 som det offentliga kan använda sig av för att ställa tuffare miljökrav. Dock framgår det också att det
3217 finns olika ambitionsnivåer och att de är frivilliga att använda.

3218 Lagen i sig ger inte heller någon starkare styrning i frågan. LOU (Lagen om offentlig upphandling
3219 (2016:1145) är ett av de starkaste miljöpolitiska styrinstrumenten med vilket den upphandlande parten
3220 kan styra sina leverantörer mot en mer hållbar produktion och distribution.

3221 I 4 kapitlet 3 § LOU går att läsa: "*En upphandlande myndighet bör beakta miljöhänsyn, sociala och*
3222 *arbetsrättsliga hänsyn vid offentlig upphandling om upphandlingens art motiverar detta*".

3223 Av lagtexten kan vi tydligt se att direktiven om att beakta hållbarhetsaspekterna i upphandling finns
3224 reglerad. Dock är det inget bindande lagrum utan snarare en rekommendation, vilket innebär att det
3225 blir avhängigt de enskilda upphandlande enheterna att välja hur högt ställda hållbarhetskrav som skall
3226 gälla, samt hur kraven kan anpassas efter lokala förutsättningar. En konsekvens blir att
3227 hållbarhetskraven i offentlig upphandling skiljer sig mellan Sveriges kommuner och mellan olika
3228 upphandlande verksamheter.

3229 Frågan återstår dock om ekonomiska aspekter och konkurrens kan göra att upphandlande
3230 verksamheter inte prioriterar att ställa höga hållbarhetsmål? Rapporter visa även att miljö- och
3231 klimatkrav har en benägenhet att läggas till när underlagen redan är färdiga i stället för att vara ett
3232 styrande strategiskt riktämne. Ett minskat tolkningsutrymme behöver därför ske i svensk lag, därför
3233 föreslår vi partistämman:

3234 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3235

3236 att Centerpartiet ska arbeta för att begränsa tolkningsutrymmet i följande lagstiftning med mål om att
3237 tydligt driva på utvecklingen till ett ekologiskt- såväl som socialt hållbart samhälle: 4 kapitlet 3 §
3238 LOU ”En upphandlande myndighet bör beakta miljöhänsyn, sociala och arbetsrättsliga hänsyn vid
3239 offentlig upphandling om upphandlingens art motiverar detta”

3240

3241

3242 **Distriktets yttrande:**

3243 Motionären tar upp en av vår tids viktigaste frågor, nämligen klimatkrisen.

3244 Vi lever i en internationell tid, där handel mellan länder är mer vardag än undantag. Handel är bra, det
3245 gynnar utveckling och tillväxt i mindre ekonomiskt bärkraftiga länder, men det får inte ske på
3246 bekostnad av klimat och miljö.

3247 Upphandling är ett viktigt strategiskt instrument och vår upphandlingslag LOU, måste vara anpassad
3248 efter moderna krav på miljö och social hållbarhet.

3249

3250 En tvingande formulering i LOU skulle dock riskera en inskränkning i det kommunala självstyret och
3251 kommunernas möjlighet att handla lokala produkter.

3252 Med en tvingande formulering (ska istället för bör) riskerar man också en tidsfördröjande
3253 upphandlingsprocess med överklaganden.

3254

3255 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta

3256 - Att avslå motionen

3257 - Att vidarebefordra motionen till Centerpartiets riksstämman.

3258

3259

3260

3261 Stämmans behandling:

3262 Anders Olsson m.fl. yrkar

3263 Att Centerpartiet ska arbeta för att göra en översyn för att begränsa tolkningsutrymmet i
3264 följande lagstiftning med mål om att tydligt driva på utvecklingen till ett ekologiskt såväl som socialt
3265 hållbart samhälle: 4 kapitlet 3 § LOU ”En upphandlande myndighet bör beakta miljöhänsyn, sociala
3266 och arbetsrättsliga hänsyn vid offentlig upphandling om upphandlingens art motiverar detta”

3267

3268

3269

3270 Johan Niklasson m.fl. yrkar bifall till distriktets avslagsyrkande

3271

3272 Ordförande finner att det finns två förslag till beslut och ställer dessa mot varandra.

3273

3274 Stämman beslutar:

3275 Att Avslå motionen

3276 Att Vidarebefordra motionen till Centerpartiets riksstämman

3277

3278

3279

3280 6.4: Automatiskt avslut av autogiro vid dödsfall

3281 *Johanna Mäkinen, Botkyrka, Stockholms län*

3282 *Benita Hägg*

3283 *Göran Melander*

3284 *Antra Johanson Rantins*

3285

3286 Vid ett dödsfall så kommer autogiron fortfarande dras från dödsboet. Om man hjälper till vid
3287 bouppteckning är det svårt att få banken avsluta autogiro. För att kunna avsluta dessa autogiro behöver
3288 man vara dödsboerepresentant. När man blivit representant för dödsboet måste man kontakta alla som
3289 dödsboet har och avsluta dem vid respektive leverantör. Om det dras pengar med autogiro kan det
3290 innebära att dödsboet är tvungna att kräva pengar tillbaka för att dödsboet ska fördela pengar i
3291 prioriteringsordning. Vid ett dödsfall tar banken bort möjligheterna att ta ut pengar med dödsboets
3292 bankomatkort.

3293

3294

3295

3296

3297

3298 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3299

3300 Att banken automatiskt även kan avsluta autogiro

3301

3302 Att motionen lämnas till Partiets stämman

3303

3304

3305 **Distriktets yttrande:**

3306 **BESLUTADES** att bifalla distriktsstyrelsens förslag och därmed, att instämma i motionens
3307 intentioner.

3308

3309

3310 6.5: Finansiering på landsbygden

3311 *Johan Andersson, Sollefteå, Västernorrland*

3312 *Bertil Böhlin Centerpartiet i Kramfors*

3313

3314 Finansieringsmöjligheterna på landsbygden i Sverige är många gånger ett problem som starkt hämmar
3315 utvecklingspotentialen och drivkraften som finns bland våra entreprenörer, företagare och i
3316 civilsamhället. I vår vardag som lokalpolitiker möter vi allt för många företagare och privatpersoner
3317 som nekas finansiering för planerade satsningar i företaget eller finansieringen till nybyggnationen av
3318 sitt hus på landsbygden. Detta trots stadiga inkomster och stabila företag. Detta är skadligt och strider
3319 mot den målbild som Centerpartiet strävar efter. Ett land som håller ihop och ges möjligheter att växa i

3320 alla dess delar. Läget har förvärrats allt mer i takt med att storbankerna lagt ned sina lokalkontor och
3321 besluten om lån av någon storlek flyttats från lokalkontoren till regionala och nationella nivåer inom
3322 bankerna. Besluten har i och med detta tappat lokalkännedomen som många gånger är avgörande för
3323 om en bank tar steget att låna ut pengar till ett företag eller nybyggnation på landsbygden. Dessvärre
3324 tenderar storbankernas syn på landsbygdens potential och status många gånger vara mörk och i vissa
3325 fall nattsvart. Det här behöver förändras och det behöver göras relativt snabbt. Det finns dock
3326 ljusglimtar, några få mindre lokala banker, exempelvis fristående sparbanker, som gått mot strömmen.
3327 Som stannat kvar och behållit kontakten med myllan och lokalkännedomen i sin bygd. Där ser vi en
3328 tydlig skillnad, lokalkännedomen möjliggör satsningar i både företag och nybyggnation, utan några
3329 större risktaganden eller kreditförluster. Sverige behöver mer av den varan för att våra
3330 landsbygdsföretagare ska få en ärlig chans att kunna utvecklas och satsa på sitt företag. Detsamma
3331 gäller för våra ungdomar och yngre familjer som gärna vill leva sina liv, bygga upp sin framtid och
3332 satsa på ett nytt hus på landsbygden men som många gånger nekas av sin bank. Centerpartiet bör vara
3333 det parti som står i framkant i dessa frågor och som arbetar aktivt för att möjliggöra bättre
3334 finansieringsmöjligheter för alla som lever och verkar på Sveriges landsbygder.

3335 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3336

3337 att Centerpartiet ska arbeta för att möjliggöra fler fristående mindre banker i hela landet för att
3338 förbättra lokalkännedomen och finansieringsmöjligheterna på landsbygden

3339

3340

3341 **Distriktets yttrande:**

3342 stämman beslutade om bifall till motionen

3343

3344

3345 [6.6: Kontanternas användning i Sverige](#)

3346 *GERD Karlsson, Heby, Uppsala*

3347 *Vittinge Centerkvinnor*

3348

3349 Det kontantlösa samhället som vi är på väg att skapa i Sverige där banker och näringsidkare väljer att
3350 säga nej till betalning med och handhavande av kontanter skapar problem för många.

3351 Avtalsfriheten gör kunden maktlös gentemot banker, affärer, vårdinrättningar och andra näringsidkare.

3352 Grupper som får stora problem är synskadade och personer med olika funktionsvariationer.

3353 Många äldre har problem med korthantering. Att inte kunna se hur och var man trycker och att inte
3354 komma ihåg koder gör att de måste be om hjälp. Att be om hjälp innebär att man uppvisar koden till
3355 kontot för en kanske oärlig person.

3356 Förlorar man plånboken med kontanter blir förlusten mindre än att förlora kontokortet.

3357 Barn och ungdomar har lättare att förstå pengars värde då de använder kontanter i stället för kontokort.

3358 Bankkortets användning gör att vi är övervakade. Betalningen visar var vi befinner oss och även var vi
3359 handlar samt vad vi handlar. Detta är integritetskränkande!

3360 Vid samhällskriser, elavbrott och problem med uppkopplingen till nätet är betalning med kort
3361 omöjliga att utföra. Sverige har nyligen utfärdat nya sedlar och mynt, vi anser att de ska användas.

3362 Vid Vittinge Centerkvinnors årsmöte behandlades motionen och tillstyrktes. Mötet beslutade att
3363 motionen sänds till Centerkvinnornas Riksförbund för handläggning samt till Uppsala län
3364 Centerkvinnorna distriktet för kännedom. Motionen översändes till Centerpartiets partistämma

3365 Vittinge centerkvinnor kräver:

3366 att alla banker ska hantera kontanter

3367 att kontantbetalning inte kan nekas för belopp upp till 5000

3368 att den som nekar kontantbetalning ska erbjuda kostnadsfri faktura

3369

3370 Vittinge 20200202

3371 Birgitta Johansson ordförande Gerd Carlsson sekreterare

3372 Vittinge Centerkvinnor

3373 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3374

3375 att alla banker ska hantera kontanter

3376

3377 att kontantbetalning inte kan nekas för belopp upp till 5000

3378

3379 att den som nekar kontantbetalning ska erbjuda kostnadsfri faktura

3380

3381

3382 **Distriktets yttrande:**

3383 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta:

3384 Att avslå motionen.

3385

3386 Distriktet sympatiserar med motionens intention att stärka kontanthantering, men anser att
3387 motionärens förslag på ett negativt sätt begränsar småföretags möjligheter till rationell verksamhet.

3388

3389

3390

3391 [6.7: Kontanternas användning i Sverige](#)

3392 *Svante Linusson, Stockholm, Stockholms stad*

3393

3394 Sverige går mot att bli ett alltmer kontantfritt samhälle. Det finns inget annat land i världen som har
3395 gått så långt i riktningen att kontanterna försvinner som Sverige. Vissa forskare tror att Sverige kan
3396 vara kontantfritt inom några år. Det finns många positiva saker med ett minskat användande av
3397 kontanter, många upplever att det förenklar deras vardag när de betalar med kort eller andra
3398 betalningslösningar, men vi måste tänka på nackdelarna med ett helt kontantlöst samhälle.

3399 För det första är ett kontantlöst samhälle väldigt sårbart för it-problem. Trots att vi lever i en
3400 högkonjunktur i fredstid så har vi haft flera större datorhaverier varje år som tillfälligt lamslår delar av
3401 den elektroniska handeln. Ännu värre skulle det bli om någon aktivt vill sabotera systemen. Sverige är
3402 mycket känsligt för it-attacker från främmande nation eller andra grupper som vill skada Sverige.
3403 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap vill att varje svensk har en summa kontanter hemma

3404 för säkerhets skull. Tror ni att svenskar, t.ex. ni som läser detta, har fem tusen i blandade valörer
3405 hemma?

3406 För det andra hamnar man som medborgare i en enorm beroendeställning till banker och kortföretag.
3407 Om det inte finns kontanter i ett samhälle har vi som medborgare ingen möjlighet att potentiellt ta ut
3408 våra pengar från banken och bankerna blir därmed fria att förfara hur de vill med t.ex. räntor och
3409 köpbegränsningar. Kortföretagen bestämmer redan idag att vissa organisationer, som de finner
3410 omoraliska, inte får ta emot pengar via dem. Är det rimligt? Kunder som vill sätta in och ta ut
3411 kontanter motarbetas och möts av kontantlösa kontor. Den lag som Riksdagen stiftade 2019 kommer
3412 att leda till fler bankomater i glesbygden, men det kommer fortfarande vara svårt för småföretag att
3413 sätta in sina dagskassar. Handlarna fruktar den dagen kontanter försvinner för då kan bankerna sätta
3414 vilka kortavgifter de vill.

3415 För det tredje finns det stor risk för att vissa människor diskrimineras och hamnar utanför i ett
3416 kontantlöst samhälle. Detta är det främsta argumentet till att flera stora städer i USA; New York, San
3417 Francisco, Philadelphia, m.fl. , har beslutat att affärer måste ta emot kontanter.

3418 För det fjärde registreras alla inköp som görs med kontokort och faktura. Det kan synas vara en bra
3419 sak och argumentet brukar vara att man kan motarbeta svarta pengar.

3420 Det är problematiskt dels för att en kontrollerande partner kan inskränka sin makes/makas
3421 rörelseutrymme ytterligare. Dels för vad informationen kan användas till av banker och i
3422 förlängningen av staten. Om Sverige en gång i framtiden får en regim med totalitära tendenser blir det
3423 ännu svårare att arrangera demokratiskt motstånd när samtliga transaktioner kan följas av staten. Att
3424 övervaka alla inköp alla medborgare gör, för att komma åt de få som gör svarta transaktioner är ett
3425 oproportionerligt stort ingrepp på den personliga integriteten och inte särskilt effektivt mot den
3426 organiserade brottsligheten.

3427 Om affärer inte tar emot kontanter blir det meningslöst för oss alla att ha kontanter och då tappar de i
3428 värde och försvinner, de facto. För att motverka att samhället hamnar i denna situation behöver vi en
3429 lagstiftning om att de allra flesta affärer och restauranger ska vara skyldiga att acceptera kontanter. Det
3430 finns i flera andra länder (t.ex. Damarks) lagar som säger att kontanter alltid måste tas emot som
3431 betalning utom i vissa undantagsfall. Ingen vill tvinga dig att använda kontanter, men de måste gå att
3432 använda för den som vill eller behöver det.

3433 Kontanter har en central funktion i ett starkt civilförsvaret, för att inkludera alla, för att underlätta för
3434 småföretagare, för att värna privatlivets helgd och för att göra demokratin i Sverige resilient.

3435 Jag/vi föreslår partistämman besluta
3436
3437 att Centerpartiet verkar för att såväl offentliga som privata aktörer och näringsidkare som huvudregel
3438 ska ha skyldighet att acceptera betalning med kontanter från privatpersoner.
3439

3440 **Distriktets yttrande:**
3441 Distriktsstyrelsens svar:
3442

3443 Motionärerna tar upp en av de bredast kännbara konsekvenserna av den pågående digitaliseringen av
3444 samhället. Allt mer av den verksamhet som människor i Sverige möter i sin vardag är i praktiken
3445 kontantlös eller har till och med rent principiellt slutat ta emot kontanter som betalningsmedel. Om
3446 samhället inte samtidigt tar ansvar för att säkra en ny infrastruktur får detta stora konsekvenser för oss
3447 alla och envar.
3448

3449 Av motionärernas argument har distriktsstyrelsen starkast sympati för säkerhets- och
3450 integritetsargumenten. Den alltmer centraliserade och digitala infrastrukturen, inte bara vad gäller

3451 betalningssystemet utan även energiförsörjning och på sikt transporter, är en uppenbar säkerhetsrisk.
3452 Därför °är det fullkomligt avgörande att vår digitala infrastruktur omfattas av starkast möjliga säkerhet
3453 och är tillgänglig i hela landet. Samtidigt kan ett digitaliserat betalningssystem för individuella
3454 medborgare och företag vara stärkande för den vardagliga säkerheten då dessa slipper hantera
3455 atråvärda kontanter och ha ständig tillgång till betalningsmedel.

3456
3457 Det är fastställt att t.ex. vårdinrättningar redan idag ska kunna ta emot betalningar kontant. Eftersom
3458 det finns situationer där det av ex. integritets- eller andra skäl kan finnas anledning att betala med
3459 kontanter tycker distriktsstyrelsen inte att det ska ändras.

3460
3461 Jämförelsen med USA är inte helt rättvisande eftersom strukturen på betaltjänstmarknaden ser väldigt
3462 annorlunda ut i Sverige. I New York, som tas upp, har ett av nio hushåll inget bankkonto och få har
3463 kreditkort, som i USA ofta är det som behövs för att betala utan kontanter. Den svenska
3464 betalningsmarknaden i handeln är i princip helt baserad på kort utan kredit direkt kopplade till ett
3465 konto. Enligt Konkurrensverkets rapport 2017:7 har 97% av svenska medborgare tillgång till ett
3466 sådant. Utmaningarna är därför inte jämförbara.

3467
3468 Vi har sedan många år i Sverige en väl fungerande marknad för betaltjänster med olika alternativ, som
3469 också varit grogrund för vissa av våra globala tillväxtbolag. Swish, som är på väg att ta över
3470 marknaden för små betalningar och överföringar mellan privatpersoner, är ett exempel på hur
3471 marknaden tar eget ansvar för digitaliseringen.

3472
3473 Det fria företagandet står också högt i kurs för oss, varför vi inte vill tvinga affärsverksamheter att ta
3474 emot kontanter som betalning. Inte minst med tanke på att den mycket starkt växande IT-sektorn i
3475 många fall inte har någon fysisk kundkontakt och denna typ av reform skulle slå hårdast mot de nyaste
3476 och minsta företagen. Men även mikroföretag inom service- och restaurangnäringen skulle ha svårare
3477 att starta och testa nya koncept utan möjligheten att endast behöva ta med en digital betaldosa.

3478
3479 Vi håller med motionären om att om kontanter ska fortsatt vara en del av betalningssystemet och då är
3480 det viktigt att kontanthandlingen fungerar. Här har dock främst bankerna ett ansvar att säkerställa att
3481 det finns bankkontor där kontanter hanteras och att dessa finns med tillräcklig geografisk spridning.

3482
3483 Därför föreslår distriktsstyrelsen distriktsstämman

3484
3485 - Att avslå motionen

3486
3487 Centerpartiet i Stockholms stads distriktsstämma beslutade:

3488
3489 - Att avslå motionen

3490
3491

3492 [6.8: Investeringsinstrument för landsbygdsföretag](#)

3493 *Erik-Widar Andersson, Östersund, Jämtland*

3494 Kapitalmarknadens aktörer har et omfattande regelverk att förhålla sig till i all kreditgivning.
3495 En av effekterna är att företag, företagens tillgångar i form av order, produktportföljer i form
3496 av varor och tjänster värderas lägre för företag verksamma på avstånd från stora
3497 arbetsmarknader.

3498 Denna mekanism hämmar företagens utveckling och gör att den inre marknadens
3499 effektivitet hämmas. Det påverkar förutsättningarna för investeringar, jobbskapande och
3500 välfärdssamhällets förmåga till likvärdighet i hela landet. Åtgärden är billig i den meningen
3501 att den endast kostar pengar för samhället i de fall som kreditförluster uppstår, samtidigt är
3502 uppsidan för samhället i form av jobbtillväxt, ökad skattekraft på alla nivåer påtaglig och
3503 helt överskuggande eventuella kostnader för garantiåtagandet.

3504 Därför bör staten inrätta ett garantiinstrument motsvarande det som EU inrättat som Covid
3505 19-respons. EU har inrättat EGF, European Guarantee Fund, som generell stimulans
3506 under 2021 för att främja investeringar i hela Europa. Med EGF som förebild kan
3507 motsvarande generella stimulansåtgärd inrättas för sådana regioner där marknadens
3508 värdering av företagens säkerheter är ett avgörande och påtagligt hinder för finansiering
3509 av företagens utvecklingsbehov. Syftet är inte att skapa fördelar för regioner och
3510 kommuner, utan att garantera jämförbara förutsättningar för kapitalförsörjningen mellan
3511 stora och små arbetsmarknader. Fenomenets existens är belagd av såväl OECD som av
3512 Europeiska InvesteringsFonden i värderingar av företagens förutsättningar i Svenska
3513 regioner.

3514 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3515
3516 att - Sverige inrättar ett garantiinstrument för företag som är verksamma i regioner och kommuner som
3517 är föremål för låga värderingar av företagens säkerheter beroende på företagets lokalisering.

3518
3519 att - Anpassningar i statsstödsförordningen och DeMinimisstöddordningen görs enligt med målet att
3520 offentliga resurser skall kunna medverka i funktionen och bidra till kapitalförsörjningen i områden
3521 påverkas av låga värderingar av företagens säkerheter.

3522

3523 **Distriktets yttrande:**

3524 Tillgång till olika former av kapital är helt avgörande för att människor ska kunna förverkliga sina
3525 idéer, och därmed att bygder ska kunna utvecklas. Det behövs olika former av kapital: eget kapital,
3526 lånekapital och offentligt och privat riskkapital, men också olika former av kreditgarantier och
3527 mikrofinansiering. Det är därför angeläget att det finns en mångfald av aktörer som kan underlätta
3528 entreprenörers finansiering. Centerpartiet har på många sätt varit pådrivande för att kreditvärdigheten
3529 inte ska vara beroende av var i landet ett företag valt att etablera sig och investera. Exempel på
3530 centerpartistiska initiativ är de regionala utvecklingsfonderna som skapades på 1970-talet och
3531 omvandlades till Almi, samt kompletteringen genom Almi Invest. Resultaten har varit mycket
3532 värdefulla. Centerpartiet tog också initiativet till Inlandsinnovation 2010 vilket innebar att staten
3533 investerade 2 miljarder i riskkapital för norra Sveriges inland, och bolaget fick säte i Östersund.
3534 Samverkan mellan privat och offentligt kapital är värdefullt för att kunna förverkliga investeringar,
3535 och det är till fördel när det offentliga kapitalet jobbar ihop med det privata för att dra nytta av det
3536 privata kapitalets krav på avkastning och kunna stärka lokal och regional utveckling med offentliga
3537 medel.

3538

3539 Distriktsstämman bifaller motionen

3540

3541

3542

3543 [6.9: Ekonomiska styrmedel för hållbarhet](#)

3544 *Anders Vigelsbo, Sala, Västmanland*

3545

3546 Centerpartiet har länge stått för den enda verkligt hållbara miljöpolitiken i den svenska debatten.
3547 Förståelsen för att vi människor brukar och därmed påverkar vår planet finns i partiets DNA, och den
3548 ger också de bästa förutsättningarna för att kunna forma och driva en hållbar politik som inte bara
3549 inger hopp för framtiden, utan också medger hållbar tillväxt på riktigt.

3550 För att nå dit måste vi basera vår politik på beprövade vetenskapliga fakta. De som brukar sin jord har
3551 i alla tider känt till att den måste brukas på rätt sätt, annars utarmas markerna och ny mark måste
3552 brytas. Idag kan vi med vetenskapliga metoder räkna ut vad detta innebär för all mänsklig påverkan,
3553 inte bara påverkan från jordbrukets livsmedelsproduktion utan även påverkan från transporter,
3554 uppvärmning och övriga energibehov som den moderna människan har.

3555 Förenklat kan man säga att vi människor måste leva på ett sådant sätt att vi inte utarmar de lokala
3556 ekosystem vi bebor, precis som alla andra levande organismer måste. Alternativet är att jämställa med
3557 ett svedjebbruk, där vi hela tiden måste bryta ny mark. Om detta synsätt anläggs på klimatpolitiken
3558 börjar riktigt intressanta effekter uppstå.

3559 För det första bör vi tänka på hur vi bygger vårt samhälle. Genom att se oss människor som en del av
3560 ett lokalt ekosystem blir det uppenbart att urbaniseringen är roten till stora delar av de
3561 klimatutmaningar vi idag står inför. Vi har helt enkelt inte tagit tillräckligt stor hänsyn till hur många
3562 människor naturen kan försörja inom ett visst geografiskt område. Vi är väldigt vana att räkna på
3563 ekonomiska faktorer, och vet där precis vad som krävs för att försörja människor, men ovana att
3564 basera våra ekonomiska beräkningar på vad naturens kretslopp kan försörja, fastän kunskapen funnits
3565 sedan länge.

3566 Samtidigt finner vi också nyckeln till att lösa klimatkrisen i synsättet att ta hänsyn till de lokala
3567 ekosystemen, men då måste politiken utformas för att styra mot rätt utveckling. Det är inte rätt att de
3568 som lever så att ekosystemen klarar av att försörja dem, som många på den svenska landsbygden gör,
3569 drabbas hårdast av de ekonomiska styrmedel vi som samhälle tar till för att lösa klimatutmaningarna.

3570 Låt det sunda bondförnuftet forma en hållbar miljöpolitik!

3571 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3572
3573 att ekonomiska styrmedel tas fram som premierar de som lever hållbart istället för att bestraffa dem

3574
3575

3576 **Distriktets yttrande:**

3577 Distriktsstämman beslutar att bifalla motionen i enlighet med nedanstående yttrande.

3578
3579 Anders Wigelsbo föreslår i en motion att ekonomiska styrmedel tas fram som premierar de som lever
3580 hållbart i stället för att bestraffa dem

3581
3582 Anders Wigelsbo för i sin motion ett intressant resonemang och det finns även substans i att de som
3583 idag kanske lever mest ekologiskt hållbart får betala en oproportionerlig stor del av vår gemensamma
3584 klimatpåverkan. I takt med den gröna omställning som nu pågår kommer diskussionen bli än mer
3585 tydlig och mer framträdande.

3586
3587 Hur hanterar vi exempelvis nya skatter när fordonsflottan blir mer elektrifierad och den redan nu
3588 sneddrivna koldioxidbaserade fordonsskatten blir utdaterad. Är avstånd den nya melodin då? En
3589 modell som precis som nuvarande system slår mot de som behöver bilen – landsbygdsbor i stor
3590 utsträckning och där bilen är en förutsättning för att leva och bo där man vill.

3591
3592 En diskussion om ekonomiska styrmedels effekt och utslag är välkommen. Lösningar framåt måste få
3593 en bättre lyhörddhet och träffa mer rätt mot de områden eller sektorer där de verkligen gör skillnad.

3594
3595

3596 [6.10: Skatteavdrag för gåvor](#)

3597 *Peter Lundin, Kungsbacka, Halland*

3598

3599 **Bredda och utöka rätten till skatteavdrag för gåvor till forskning och ideell verksamhet**

3600

3601 Ideella verksamheter skapar jobb och löser samhällsproblem. Idrottsföreningar, hjälporganisationer
3602 och studieförbund är exempel på organisationer som skapar stor samhällsnytta.

3603

3604 Ideella organisationer drivs av personer som engagerar sig på sin fritid, med hjälp av gåvor från
3605 privatpersoner och bidrag från offentliga källor. Dessa organisationer är också arbetsgivare, drygt 3%
3606 av den svenska arbetskraften finns inom den ideella sektorn. Det är en låg siffra med internationella
3607 mått mätt. Här finns en betydlig potential till utveckling. Nya jobb kan skapas.

3608

3609 Ideella organisationers aktiviteter ger verklig integration mellan människor med olika bakgrund.
3610 Föreningarna ger en meningsfull fritid och de kan ge stöd av olika slag i livets olika skeden. Alla
3611 människor som vill stöda ideella organisationer har inte möjlighet att själva engagera sig med eget
3612 arbete men skulle gärna ge penningbidrag.

3613

3614 Det är därför önskvärt bredda och öka rätten till skatteavdrag för gåvor till ideell verksamhet. Något
3615 som historiskt har motarbetas av S-regeringar vilka anser att politiker, inte enskilda givare, skall styra
3616 vilka organisationer som ges stöd. Den nuvarande avdragsrätten är låg och förbehållen godkända
3617 organisationer inom forskning och hjälparbete. De flesta, med Sverige, jämförbara länder förefaller ha
3618 betydligt generösare regelverk avseende gåvor (SOU 2009:59).

3619 Jag/vi föreslår partistämman besluta
3620
3621 att Centerpartiet verkar för att reglerna avseende skattereduktion för gåva ändras till att inkludera fler
3622 mottagande organisationer och högre belopp
3623
3624

3625 **Distriktets yttrande:**
3626 Distriktsstyrelsens yttrande
3627

3628 Idag kan vissa organisationer, som är godkända av Skatteverket, få upp till 1500 kronor i
3629 skattereduktion för gåvor. Den som ger minst 200 kronor vid ett tillfälle får dra av 25 procent av
3630 beloppet på sin deklaration.
3631 Det krävs dock att vissa förutsättningar ska vara uppfyllda, bland annat att gåvan måste vara en
3632 penninggåva som är avsedd att främja social hjälpverksamhet eller vetenskaplig forskning. Som
3633 motionären tar upp är det ett väldigt snävt urval, där man 2016 bland annat tog bort
3634 välgörenhetsorganisationer från listan. Centerpartiet var då ute och kämpade för att behålla
3635 välgörenhetsorganisationerna kvar på listan över godkända organisationer, men andra ville
3636 annorlunda. Vi vet att civilsamhället ofta kan uträtta stordåd trots små resurser och därför kan göra det
3637 arbete som stora, dyra och ibland ineffektiva byråkratier misslyckas med. Vi borde uppmuntra det
3638 arbete som ideell verksamhet utför, genom att bland annat inkludera fler mottagande organisationer
3639 och högre belopp i kraven för skattereduktion för gåva.

3640

3641 **DISTRIKTSSTYRELSEN FÖRESLÅR STÄMMAN BESLUTA**
3642
3643 att bifalla motionen
3644
3645 Distriktsstämmans beslut
3646
3647 **BESLUTAS**

3648 att bifalla motionen
3649
3650
3651

3652 6.11: Ideella föreningars moms för reparationer och underhåll

3653 *Rune Andersson, Båstad, Skåne*
3654

3655 Moms för ideella föreningar för reparationer och underhåll av kulturbyggnader och hembygdsgårdar.
3656 Som det är idag belastas dessa föreningar av onödig kostnad och stor belastning ekonomiskt då dessa
3657 drivs med ideella krafter.

3658 Intäkter till underhåll sker ofta från fonder och andra bistånd som föreningarna söker, det är orimligt
3659 att det skall läggas en fjärdedel tills statskassan utöver dom stora kostnader som finns på dessa äldre
3660 kulturbyggnader. Exempel reparationer som kostar en miljon så läggs det till 250 000kr i moms att
3661 betala som föreningarna måste söka i bidrag extra för att finansiera.

3662 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3663
3664 att dessa ideella föreningar undantas skyldigheten att betala moms för reparationer och underhåll för
3665 sina byggnadsbestånd.
3666

3667

3668 **Distriktets yttrande:**

3669 Momsen är en konsumtionsskatt som tillämpas på nästan alla varor och tjänster som köps och säljs för
3670 användning eller konsumtion i hela EU.

3671 I de flesta fall måste du betala moms på alla varor och tjänster i alla steg av försörjningskedjan - från
3672 försäljningen till slutkunden. Det omfattar också alla led i produktionskedjan – från början till slutet,
3673 t.ex. inköp av komponenter, transport, montering, underhåll, förpackning, försäkring och försändelse
3674 till slutkunden.

3675 I Sverige finns tre momssatser 6, 12 och 25% momssats samt vissa sektorer som är undantagna helt
3676 från momsplikt – såsom undervisning, finanstjänster, försäkring, lotterier, bostadsköp och
3677 bostadsuthyrning samt tandvårdstjänster. Men också undantag från grundregel genom frivilligt inträde
3678 för moms vid uthyrning av verksamhetslokaler. Generellt leder momspliktig verksamhet också till
3679 avdragsrätt för moms – dvs moms läggs på och då har man också avdragsrätt. Är grundregeln
3680 momsfrihet, ja då finns det heller ingen avdragsrätt för moms. I blandade verksamheter proportioneras
3681 avdragsrätten för moms.

3682 Ideella föreningar som bedriver ekonomisk verksamhet kan alltså beroende på ekonomisk verksamhet
3683 vara skattskyldiga till moms och då också ha avdragsrätt till ingående moms.

3684 I många år har Centerpartiet kämpat för att allmännyttiga föreningar, tex Röda Korset och Myrorna,
3685 som inte är skyldiga att betala inkomstskatt inte heller ska behöva deklarerat och betala moms för sin
3686 försäljning, vilket nu också är svensk mervärdesskattelag.

3687 Enligt Distriktsstyrelsen är det betydligt enklare att rikta sökbara bidrag genom tex Länsstyrelserna för
3688 reparationer och underhåll av kulturbyggnader och hembygdsgårdar, än att riskera en byråkratiskt
3689 omfattande momspåläggning av hela den ideella sektorn i Sverige.

3690
3691 Distriktsstämman beslutade att avslå motionen

3692
3693
3694

3695 [6.12: Friskvårdsbidrag](#)

3696 *Anders Danielsson, Oskarshamn, Kalmar*

3697

3698 Idag kan arbetstagare få bidrag från arbetsgivare för friskvårdsaktiviteter. Arbetsgivaren kan i sin tur
3699 göra avdrag för dessa kostnader.

3700

3701 Modellen är gammalmodig att arbetstagaren "Ska stå med mössan i hand" och be arbetsgivaren om
3702 bidrag för friskvårdsaktiviteter. Stödet borde istället göras som en skattereduktion så att man inte
3703 behöver be arbetsgivaren om pengarna.

3704 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3705

3706 att Friskvårdspengen ersätts med skattereduktion.

3707

3708

3709 **Distriktets yttrande:**

3710 Motionären föreslår att istället för att få friskvårdsbidrag av arbetsgivaren, skall det införas en allmän
3711 skattereduktion.

3712 Det finns idag ingen skyldighet för arbetsgivare att lämna friskvårdsbidrag till anställda, det finns
3713 heller inget fastställt belopp den som infört detta skall följa.

3714 Syftet med friskvårdsbidrag är att de anställda skall få en morot till att utöva någon hälsofrämjande
3715 aktivitet. Friskvårdsbidraget bygger också på individens egna ställningstagande och val. En allmän
3716 skattereduktion skulle inte utgöra samma motivation.

3717

3718 Distriktsstyrelsen föreslår Distriktsstämman:

3719

3720 Att avstyrka motionen.

3721 (Distriktsstämman beslutade i enlighet med distriktsstyrelsens förslag)

3722

3723

3724 [6.13: Allmänna löneavgift](#)

3725 *Linus Karlén, Smedjebacken, Dalarna*

3726

3727 Arbetsgivaravgiften, som idag utgör nästan en tredjedel av en arbetstagares bruttolön, har sedan sitt
3728 införande under 1960-talet syftat till att finansiera det sociala trygghetssystemet för arbetstagaren. År
3729 1995 infördes den så kallade allmänna löneavgiften som en del av arbetsgivaravgiften. Detta för att
3730 bidra till finansieringen av Sveriges medlemskap i EU.

3731 Inledningsvis uppgick denna avgift till 1,5 procent av bruttolönen, det vill säga en liten bråkdel av den
3732 totala arbetsgivaravgiften. För år 2020 uppgick denna avgift till 11,62 procent av bruttolönen och är
3733 sedan år 2017 den enskilt största delen av den totala arbetsgivaravgiften. Detta innebär att ungefär en
3734 tredjedel av arbetsgivaravgiften utgörs av den allmänna löneavgiften, en avgift som i praktiken är en
3735 ren skatt utan någon koppling till det sociala trygghetssystem som arbetsgivaravgiften infördes i syfte
3736 att finansiera.

3737 Denna dolda skatt på arbete skadar skattesystemets legitimitet och rimmar dessutom oerhört illa med
3738 såväl arbetslinjen som Centerpartiets vilja att göra det enklare och billigare för landets företagare att
3739 skapa fler jobb. Den allmänna löneavgiften bör därför av dessa anledningar avskaffas.

3740 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3741

3742 att Centerpartiet verkar för att avskaffa den allmänna löneavgiften

3743

3744

3745 **Distriktets yttrande:**

3746 Som motionären skriver infördes den så kallade allmänna löneavgiften som en del av

3747 arbetsgivaravgiften år 1995. Anledningen var att den skulle bidra till finansieringen av Sveriges

3748 medlemskap i EU. Den var då 1,5 procent av bruttolönen. 2020 utgör den 11,62 procent. Större än

3749 ålderspensionsavgiften och den största delen av arbetsgivaravgiften. Den allmänna löneavgiften har

3750 ingen direkt koppling till det sociala trygghetssystemet utan är en skatt som går direkt in i statskassan.

3751 Precis som motionären skriver.

3752

3753 Den allmänna löneavgiften ger för närvarande i storleksordningen 200 miljarder årligen till staten

3754 varför ett direkt avskaffande i nuläget inte är ekonomiskt försvarbart.

3755

3756 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta

3757

3758 att avslå motionen

3759

3760

3761 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslöt

3762

3763 att instämma i motionens intentioner

3764

3765

3766

3767

3768

3769 [6.14: Fastighetsskatt på naturresurser](#)

3770 *Roger Linder, Sorsele, Västerbotten*

3771

3772 Centerpartiet har på en partistämma tagit beslut om att verka för att fastighetsskatten på naturresurser

3773 ska betalas till de kommuner som berörs och inte till staten. Som det nu är går moms, energiskatter,

3774 vinstskatter, räntefördelningar och fastighetsskatter till staten. Mycket lite skattas till de kommuner där

3775 naturresurserna finns. Nu under en period då det funnits en stark förhandlingsposition för Centerpartiet

3776 mot regeringen, verkar det tyvärr som att denna fråga än en gång har förhalats

3777 bort.

3778

3779

3780

3781 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3782

3783 att detta beslut som nämns i första stycket framhävs, kommuniceras och verkställs av Centerpartiets

3784 ledning före nästa val.

3785

3786

3787 **Distriktets yttrande:**

3788 Centerpartiet driver på för införande av fler regionala skattebaser Med ett ökat inslag av regionala

3789 skattebaser skulle bilden av vilka regioner som bidrar respektive får bidrag ändras. Då skulle det bli

3790 tydligt vilka stora värden som idag produceras i många av Sveriges kommuner och regioner, men som
3791 beskattas nationellt.
3792 Med regionala skattebaser, skulle det bli tydligare hur mycket olika landsändar egentligen bidrar.
3793 Trots att den statliga fastighetsskatten slopats finns det fortfarande fastigheter där statlig skatt behöver
3794 tas ut. Vi tycker att fler delar av den skatten borde bli regional och att pengarna i större utsträckning än
3795 idag borde stanna kvar i de regioner där den betalas in. Så ser det ut i flera andra länder.
3796 Centerpartiet anser att delar av de värden som skapas från exploatering av naturresurser ska
3797 regionaliseras. På samma sätt som att det är självklart att människor i stor utsträckning ska få behålla
3798 frukterna av sitt eget arbete bör regioner som bidrar med värdefull produktion få behålla delar av detta
3799 värde.
3800 Det måste löna sig för kommuner och regioner att förbättra sitt företagsklimat, göra produktiva
3801 investeringar och upplåta mark åt viktig infrastruktur och produktion. Skattepolitiken ska användas
3802 som redskap för att vara tillväxtskapande i hela landet. I första läget så ligger Centerpartiet på i
3803 Riksdagen för att en utredning skall tillsättas för att undersöka vilka ytterligare skattebaser som bör
3804 regionaliseras.
3805 Tyvärr så är det i nuläget endast Centerpartiet som i riksdagen aktivt driver denna linje. Därför vore
3806 det olyckligt att ställa ultimativa krav på partiledningen när det kommer till vad man skall försöka få
3807 igenom vid en eventuell regeringsförhandling.
3808 Partiledningen behöver anser vi ett partiets fria förtroende att på bästa sätt företräda partiets idéer i ett
3809 sådant läge. Där givetvis detta kommer vara en sak som vägs in.
3810
3811 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman att instämma i motionens intentioner.
3812
3813 Distriktsstämman beslutar enligt distriktsstyrelsens förslag.
3814
3815
3816

3817 [6.15: Beskattning av intrångsersättning till markägare](#)

3818 *Gusten Mårtensson, Älmhult, Kronoberg*

3819

3820 Som markägare kan man ibland mer eller mindre frivilligt behöva upplåta en del av sin mark till
3821 exempelvis vägbyggen eller ledningsdragningar, ofta kallat intrång (det finns olika sätt att upplåta del
3822 av mark, exempelvis nyttjanderätt, servitut eller annan inskränkning i förfoganderätten). Inkomster
3823 från denna typ av expropriation där marken tas i anspråk för en begränsad tid eller för all framtid är
3824 särskilt reglerade i skattelagstiftningen. Förhoppningsvis får markägaren skälig ersättning när marken
3825 tas i anspråk. Ersättningen får sedan skattemässigt hanteras inom relativt strikta ramar med dagens
3826 regelverk. Jag anser att beskattningen bör kunna hanteras friare.

3827 Det finns två huvudtyper av intrång, den första när en del av en fastighet styckas av och säljas för sig
3828 och sedan bebyggas med väg eller liknande. Denna motion föreslår förändringar i den andra typen: när
3829 fastighetens ägare upplåter nyttjanderätten till en viss del av fastigheten för all framtid men behåller
3830 ägandet. Typexempel är upplåtelse av mark för framdragande av kraftledning och vägrätt för allmän
3831 väg. Markägaren äger fortfarande den upplåtna marken, men nyttjandet disponeras av annan.
3832 Skattemässigt benämns detta allframtidsupplåtelse och behandlas som en fastighetsavyttring, men är
3833 förenad med vissa specialbestämmelser vilket innebär att den måste särskiljas från delavyttring av
3834 fastighet (4 kap, Expropriationslagen).

3835 Just nu anger lagen att engångsersättningar vid denna typ av allframtidsupplåtelser ska
3836 kapitalvinstbeskattas. Möjligheterna att fördela kapitalvinst mellan år är relativt små jämfört med
3837 inkomst av näringsverksamhet. Som markägare kommer ofta inkomsterna ojämnt fördelade över tid,
3838 exempelvis om man är skogsägare, därför behövs möjligheter att jämna ut inkomstflödet. Skogskontot
3839 är ett bra exempel på denna skattemässiga utjämningsmöjlighet av skogsinkomster som idag används
3840 av många, en liknande lösning bör finnas för intrångsersättning.

3841 Jag anser att påtvingad utbetalning av ersättning så som intrångsersättning ska kunna hanteras mer
3842 flexibelt av markägaren för att minska de negativa följderna av intrång på mark. Skattelagstiftningen
3843 bör därför förändras och förbättras och medge en friare hantering av ersättningen.

3844 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3845
3846 att öka flexibiliteten för markägare i den ekonomiska hanteringen av ersättningar för markintrång och
3847 andra inskränkningar i äganderätten.

3848
3849 att ersättningar för markintrång och andra inskränkningar i äganderätten i högre grad ska kunna
3850 beskattas som inkomst av näring.

3851
3852 att engångsersättningar för markintrång och andra inskränkningar i äganderätten ska kunna sättas av
3853 för skattemässig fördelning över flera inkomstår på liknande vis som dagens skogskonto.

3854

3855

3856 **Distriktets yttrande:**

3857 Motionären tar upp frågan om intrångsersättningar som avser bestående skada, dvs när fastighetens
3858 värde minskar permanent pga. inkomstbortfall eller kostnadsökningar då sådan ersättning normalt sett
3859 beskattas i inkomstslaget kapital. Vissa fall av ersättning, t ex för förtidig avverkning är redan idag
3860 valfritt att ta upp som inkomst av näring eller som kapitalvinst medan ersättning för passagehinder,
3861 brukarintrång, försvårat bete, fördyrad framtida avverkning och skogsskada enligt regelverken ska
3862 beskattas som kapitalvinst. Ur dessa perspektiv kan tänka sig att en större möjlighet att välja att
3863 beskatta inkomsten i näringsverksamhet förbättrar förutsättningarna för företagare att driva sin
3864 verksamhet på ett ekonomiskt och trygghetsmässigt hållbart sätt.

3865
3866 Distriktsstämman beslutar att instämma i motionens intentioner

3867

3868

3869 **6.16: Skattskrivning**

3870 *Pelle Nyberg, Ljusdal, Gävleborg*

3871

3872 *Olle Fack*

3873 *Jonas Rask-Samuelsson*

3874

3875 Sedan decennier tillbaka har debatten om kommuners kostnader kontra turistsäsonger rasat. Den har
3876 dock ofta haft fel fokus. De stora kostnaderna som drabbar turistkommunerna är inte de som orsakas
3877 av turister, utan av de som flyttar för att jobba med turisterna.

3878

3879 Beskattningsrätt tillkommer den kommun där du som medborgare är skriven den 1 november året
3880 innan beskattning sker. Datumet har sina rötter i statarsamhället, där statarna hade flytträtt sista veckan
3881 i oktober, och sedan bands av ettåriga kontrakt till den plats dit de flyttade. I dagens samhälle innebär
3882 det, att om du bor i kommun X den 1 november 2021, så kommer kommun X att få beskatta din
3883 inkomst som du har under år 2022. För de allra flesta kommuner innebär det här inte några större
3884 problem, då in- och utflyttning sker någorlunda jämt under året. Vissa turistkommuner har dock
3885 många som flyttar till dem säsongvis, och får aldrig någon beskattningsrätt för de medborgarna.

3886

3887 Beskattningsrätt och betalningsskyldighet är dock två olika saker, som inte är sammanknutna i svensk
3888 skatterätt. Den kommun som du flyttar till, är från dag ett skyldig att betala för dina offentliga utgifter
3889 - barnomsorg, äldreomsorg, sjukvård, och så vidare. (Obs: Vissa offentliga utgifter är taxebundna,
3890 exempelvis VA-avgifter är knutna till anslutna fastigheter och belastar alla som äger en fastighet i en
3891 kommun, oberoende av var fastighetsägaren är skriven. Dessa är inte ett problem över huvud taget för
3892 kommunerna, mer än att så gott som alla varit för dåliga på att underhålla systemen.) (Obs 2: Vissa
3893 offentliga utgifter är inte knutna till vare sig individer eller fastigheter, exempelvis snöplogning,
3894 underhåll av kommunalt vägnät och dylikt. Dessa kostnader har turistkommuner redan idag en
3895 överbelastning av, och det löses inte genom förslaget som presenteras nedan, men det blir å andra
3896 sidan inte värre heller.)

3897

3898 Systemet skapar en inbyggd ojämlikhet mellan kommunerna, trots att det finns en mycket enkel
3899 lösning: Inkomstskatten som en individ genererar under ett år fördelas proportionerligt mellan de
3900 kommuner där personen varit folkbokförd under året.

3901

3902 Kommuner får redan idag in skatten för sina medborgare ett år efter att arbetet skett, så det är bara en
3903 fråga om att göra beräkningen hos Skatteverket. Är du skriven i kommun X den 1 november 2021, får
3904 kommunen beskatta din inkomst under 2022 och pengarna kommer till kommunkassan under 2023.
3905 Med vårt förslag kommer skatten på din inkomst under 2022 istället att fördelas till de kommuner du
3906 är skriven i under året, proportionerligt utifrån hur lång tid det rör sig om. Bor du halva året i kommun
3907 X och halva året i kommun Y, får de beskatta halva din inkomst var. Intäkterna når kommunkassorna
3908 2023, precis som i nuvarande system. Detta skulle balansera upp den ojämlikhet mellan rättigheter och
3909 skyldigheter som idag drabbar framförallt turistkommuner oproportionerligt hårt.

3910 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3911

3912 att ge kommuner beskattningsrätt löpande under året istället för att hela beskattningsrätten ska
3913 tillkomma den kommun där medborgaren var skriven den 1 november föregående år.

3914

3915

3916 **Distriktets yttrande:**

3917 DS föreslår stämman att bifalla motionen.

3918

3919 Stämman beslutar att bifalla motionen i enighet med distriktsstyrelsens förslag.

3920

3921

3922

3923 [6.17: Skattskrivning](#)

3924 *Hanna Wagenius, Östersund, Jämtland*

3925

3926 Sedan decennier tillbaka har debatten om kommuners kostnader kontra turistsäsonger rasat. Den har
3927 dock ofta haft fel fokus. De stora kostnaderna som drabbar turistkommunerna är inte de som orsakas
3928 av turister, utan av de som flyttar för att jobba med turisterna.

3929 Beskattningsrätt tillkommer den kommun där du som medborgare är skriven den 1 november året
3930 innan beskattning sker. Datumet har sina rötter i statarsamhället, där statarna hade flytträtt sista veckan
3931 i oktober, och sedan bands av ettåriga kontrakt till den plats dit de flyttade. I dagens samhälle innebär
3932 det, att om du bor i kommun X den 1 november 2021, så kommer kommun X att få beskatta din
3933 inkomst som du har under år 2022. För de allra flesta kommuner innebär det här inte några större

3934 problem, då in- och utflyttning sker någorlunda jämt under året. Vissa turistkommuner har dock
3935 många som flyttar till dem säsongsvist, och får aldrig någon beskattningsrätt för de medborgarna.

3936 Beskattningsrätt och betalningsskyldighet är dock två olika saker, som inte är sammanknutna i svensk
3937 skatterätt. Den kommun som du flyttar till, är från dag ett skyldig att betala för dina offentliga utgifter
3938 - barnomsorg, äldreomsorg, sjukvård, och så vidare. (Obs: Vissa offentliga utgifter är taxebundna,
3939 exempelvis VA-avgifter är knutna till anslutna fastigheter och belastar alla som äger en fastighet i en
3940 kommun, oberoende av var fastighetsägaren är skriven. Dessa är inte ett problem över huvud taget för
3941 kommunerna, mer än att så gott som alla varit för dåliga på att underhålla systemen.) (Obs 2: Vissa
3942 offentliga utgifter är inte knutna till vare sig individer eller fastigheter, exempelvis snöplogning,
3943 underhåll av kommunalt vägnät och dylikt. Dessa kostnader har turistkommuner redan idag en
3944 överbelastning av, och det löses inte genom förslaget som presenteras nedan, men det blir å andra
3945 sidan inte värre heller.)

3946 Systemet skapar en inbyggd ojämlikhet mellan kommunerna, trots att det finns en mycket enkel
3947 lösning: Inkomstskatten som en individ genererar under ett år fördelas proportionerligt mellan de
3948 kommuner där personen varit folkbokförd under året.

3949 Kommuner får redan idag in skatten för sina medborgare ett år efter att arbetet skett, så det är bara en
3950 fråga om att göra beräkningen hos Skatteverket. Är du skriven i kommun X den 1 november 2021, får
3951 kommunen beskatta din inkomst under 2022 och pengarna kommer till kommunkassan under 2023.
3952 Med vårt förslag kommer skatten på din inkomst under 2022 istället att fördelas till de kommuner du
3953 är skriven i under året, proportionerligt utifrån hur lång tid det rör sig om. Bor du halva året i kommun
3954 X och halva året i kommun Y, får de beskatta halva din inkomst var. Intäkterna når kommunkassorna
3955 2023, precis som i nuvarande system. Detta skulle balansera upp den ojämlikhet mellan rättigheter och
3956 skyldigheter som idag drabbar framför allt turistkommuner oproportionerligt hårt.

3957 Jag/vi föreslår partistämman besluta
3958
3959 att Centerpartiet verkar för att ge kommuner beskattningsrätt löpande under året istället för att hela
3960 beskattningsrätten ska tillkomma den kommun där medborgaren var skriven den 1 november
3961 föregående år.
3962
3963
3964 **Distriktets yttrande:**
3965 Små kommuner som har en hög andel säsongarbetare missgynnas av det stelbenta sättet att beräkna
3966 invånarantal endast en gång per år, vilket är det gällande systemet för kommunal beskattningsrätt.
3967 För kommunen handlar det inte bara om skatteinkomsten från den enskilda individen –
3968 konsekvenserna blir större än så. Antalet invånare den 1 november avgör också nivån på
3969 skatteutjämningsbidraget, nivån på kostnadsutjämningsbidraget, nivån på det invånarrelaterade
3970 statsbidraget och nivån på det åldersrelaterade statsbidraget.
3971 Befolkningstalet i en kommun är inte konstant under året. I turistkommuner som Härjedalen och Åre
3972 finns under vinterhalvåret tusentals säsongarbetare inom turismen. Endast en mindre del av dessa
3973 finns på plats 1 november och ännu färre är skrivna i dessa kommuner vid denna tidpunkt.
3974 Med dagens tillgängliga teknik bör det vara fullt möjligt att räkna antalet invånare i en kommun varje
3975 månad, eller i varje fall varje kvartal. Ett befolkningsgenomsnitt under året skulle ge en mer rättvis
3976 fördelning mellan kommunerna i utjämningsystemen. Det är hög tid att utarbeta ett sådant system för
3977 ökad rättvisa mellan landets kommuner.
3978 Distriktsstämman bifaller motionen
3979
3980

3981

3982 [6.18: Främja startups](#)

3983 *Tomas Selin, Huddinge, Stockholms län*

3984

3985 För att stärka Sverige som företagarnation måste vi göra det lättare för de med goda idéer att gå från
3986 idé till företag. Vi kan redan se tydliga klustertendenser i våra kunskapsintensiva områden, det är
3987 positivt för kopplingen till arbetsmarknad och företagande, och något som vi i Centerpartiet borde
3988 underlätta utvecklingen av. Vi har sedan länge förstått att statliga myndigheter sällan är bäst lämpade
3989 för att utveckla vägledning till arbetsmarknad och företagande, och kan därför ta nästa steg för ge stora
3990 framgångsrika företag incitament att dela med sig av sina kontaktnät, sin kompetens, och sitt tänkande.

3991

3992 Exempelvis Google har på flera håll i världen startat olika campus för startup-företagande, där de
3993 erbjuder platser för nätverkande, handledning, och utbildning. Sverige kan med våra framgångsrika
3994 utbildningar, och våra kreativa studenter bli en plats för sådant företagande. Därför borde vi driva
3995 politik som attraherar framgångsrika företag till Sverige, likväl som vill dela med sig av sina verktyg
3996 för att flera ska nå framgång. Samtidigt är det viktigt att den nyexaminerade student som vill
3997 förverkliga sina idéer inte stoppas av svårigheterna med finansiering, eller att det under uppstartandet
3998 av företag är svårt att ekonomiskt gå runt. Därför är det rimligt att den student som vill starta företag
3999 uppskov från återbetalning av studieskulden, räntefritt, under en period för att kunna få igång ett
4000 företag.

4001 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4002

4003 att verka för att företag som har verksamhet som erbjuder startup-stöd, mentorskap, och campusplatser
4004 för startups ska kunna ansöka om skattelättnader för att täcka del av verksamheten.

4005

4006 att verka för att den med högskoleexamen som vill starta företag räntefritt ska kunna pausa
4007 återbetalningar av studielån under en period.

4008

4009 **Distriktets yttrande:**

4010 **BESLUTADES** att bifalla distriktsstyrelsens förslag och därmed, att avslå motionen.

4011

4012

4013 [6.19: Skatt på sockerprodukter](#)

4014 *Christine Lorne, Nacka, Stockholms län*

4015 Mer än hälften av Sveriges befolkning är numera överviktig och kurvan går åt helt fel håll. Övervikt
4016 och fetma orsakar 12% av alla dödsfall i Stockholms län och siffran lär gälla även nationellt där
4017 förekomsten av övervikt är ännu högre. Förekomsten av övervikt och fetma har även en tydlig
4018 korrelans med socioekonomiska faktorer såsom utbildning, inkomst eller var du bor.

4019 Insatser mot övervikt och fetma har större chans att lyckas ju tidigare de sätts in då fetma är en
4020 komplex sjukdomsmekanism som inte går att avhjälpa enkelt så som många fortfarande tror. Det går
4021 nästan aldrig att bara " träna mer och äta mindre". Ämnesomsättningen är påverkad och kroppen
4022 kommer på olika sätt försöka behålla en för hög vikt och ofta är en operation det enda sättet till
4023 långvarig viktminskning.

4024 Det bästa sättet att behandla fetma är således att se till att den aldrig uppstår.

4025 Förr i tiden var socker en bristvara och något som endast konsumerades vid speciella tillfällen. I takt
4026 med att socker blivit lättare att framställa har priserna på livsmedel med högt sockernehåll sjunkit
4027 och förpackningarna blivit allt större och det påverkar vår vikt. Särskilt ofördelaktigt är socker i
4028 flytande form såsom i läsk eller saft vilket i stort sett inte ger någon mättnadskänsla. Dessutom verkar
4029 inte kroppen registrera och komma ihåg flytande kalorier på samma sätt som när socker äts i annan
4030 form tex smågodis, vilket gör att människor inte kompenserar sitt övriga kaloriintag efter att ha druckit
4031 en burk vanlig läsk, utan de äter annat precis som vanligt. Det innebär för de flesta av oss en risk att
4032 succesivt gå upp i vikt. Forskning visar att sockersötade drycker har tydlig koppling till övervikt och
4033 studier visar att om sockersötade drycker ersätts med lightdrycker som enda förändring i deras kost
4034 så minskade studiedeltagarna i vikt.

4035 England har infört en skatt på sockersötad dryck och den främsta konsekvensen blev att producenterna
4036 självmant minskade mängden socker samt ökade sitt utbud av olika sorters lightläsk och
4037 lightdrycker. Skattemodellen i Storbritannien innebär att drycker som innehåller en sockermängd på
4038 över fem procent beskattas. Det har resulterat i att en burk vanlig Fanta i England innehåller 1/3 så
4039 mycket socker som motsvarande burk i Sverige. Erfarenheter från länder som infört denna typ av skatt
4040 visar också att många konsumenter i högre grad väljer de då billigare dryckerna, alltså de med inget
4041 eller mindre socker.

4042 Ibland påstås felaktigt att sötningsmedel är farliga. Livsmedelsverket konstaterar att alla
4043 sötningsmedel som är godkända har undersökts mycket noggrant i många olika studier på både celler,
4044 djur och människa. De har bedömts som helt säkra att använda som livsmedelstillsatser.

4045 Som centerpartist kan det tyckas märkligt att vara för en särskild skatt men med tanke på de oerhörda
4046 kostnader som övervikt och fetma ger vårt samhälle och den direkta koppling som sockersötad dryck
4047 har på vikten är frågan om vi har råd att inte uppmuntra människor att göra nyttigare val genom
4048 ekonomiska incitament.

4049 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4050

4051 att Centerpartiet verkar för att införa en särskild skatt på sockersötade drycker så att producenter
4052 självmant minskar mängden socker i läsk och saft för att bromsa utvecklingen av övervikt och fetma i
4053 samhället.

4054

4055 **Distriktets yttrande:**

4056 **BESLUTADES** efter votering med röstsiffrorna 37-72 (1 avstår) att bifalla Christone Lornes mfl.
4057 yrkande och därmed, att bifalla motionen.

4058

4059 [6.20: Skatt på sockerprodukter](#)

4060 *Sofia Stureson, Stockholm, Stockholms stad*

4061

4062 Idag finns det incitament för livsmedelsindustrin att tillföra socker i hel- och halvfabrikatsprodukter
4063 eftersom socker är en förhållandevis billig råvara. Sockerkonsumtion kan härledas till flera
4064 livsstilssjukdomar såsom fetma och diabetes och socker är också mycket beroendeframkallande. För
4065 att minska konsumtionen bland konsumenter samt ge livsmedelsindustrin ett incitament att minska
4066 sockerhalten i sina produkter föreslås därför att Sverige ska införa en punktskatt på socker, baserat på
4067 antal gram socker en produkt innehåller.

4068 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4069

4070 att Centerpartiet ska yrka för en punktskatt på socker likt den som finns i Danmark och Storbritannien.

4071

4072 **Distriktets yttrande:**

4073 Distriktsstyrelsens svar:

4074

4075 Motionärens förslag berör två olika mål med skattesystemet som står i konflikt med varandra, å ena
4076 sidan att beskatta skattebaser med skadlig effekt, å den andra att ha ett någorlunda enkelt skattesystem
4077 för medborgare, företag och stat att administrera. Till skillnad från exempelvis miljöskatter berör dock
4078 socker bara negativt den egna individen, inte direkt andra, som är fallet med miljöskadliga
4079 verksamheter, som också så långt som möjligt brukar skattas vid källan, inte på slutprodukten.

4080 Det finns mycket och stark evidens för att höga sockerhalter i produkter är skadligt för hälsan, som
4081 motionären lyfter fram. Men som den långa diskussionen kring punktskatt på socker visat, går det inte
4082 att generalisera om effekten av sockerhalten i alla produkter, som konsumeras med väldigt olika
4083 frekvens beroende på sammanhang och funktion. Just punktskatt på socker är också särskilt svårt att
4084 administrera eftersom socker är så integrerat med så många produkter. Av dessa skäl är de flesta
4085 ”sockerskatter” i världen inriktade på en specifik produktgrupp, typiskt drycker, och det även där
4086 uppstår långa och komplicerade diskussioner om vilka produkter som ska inkluderas och inte. Sverige
4087 hade historiskt omfattade punktskatter på en rad produkter, bland annat på choklad, men de
4088 avskaffades eftersom det ledde till orimliga situationer, som när myndigheterna ägnade mycket tid att
4089 analysera chokladhalten i olika produkter.

4090

4091 Det går heller inte att särskilt beskatta alla aspekter av samhället som en majoritet inte gillar, även om
4092 det går att hitta argument i vart och ett av fallen, utan att i slutändan inkräkta på individens egna fria
4093 val och närma sig ett paternalistiskt samhälle där staten önskar styra olika individuella preferenser.

4094

4095 Därför föreslår distriktsstyrelsen stämman:

4096

4097 - Att avslå motionen

4098

4099 Centerpartiet i Stockholms stads distriktsstämma beslutade:

4100

4101 - Att avslå motionen

4102

4103

4104 [6.21: Skatt på sockerprodukter](#)

4105 *Henrik Jansson, Vänersborg, Fyrbodal*

4106

4107 Momsen på livsmedel är normalt 12%. Det är bra att momsen på mat är lägre då det är lika
4108 livsnödvändigt för alla. Men definitionen på livsmedel gör att även exempelvis godis och läsk har
4109 lägre moms, vilket inte är lika livsnödvändigt, utan till och med skadligt i för stora volymer, delvis på
4110 grund av stort sockerinnehåll och ofta avsaknad av andra näringsämnen. Samtidigt innehåller en stor
4111 del av övriga livsmedel ofta tillsatt socker i varierande mängd. För att få bort denna onödiga tillsats av
4112 socker i maten, och för att göra nödvändiga och nyttigare livsmedel billigare och godis och läsk dyrare
4113 borde momssatserna ändras.

4114 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4115

4116 att ta bort momsen på livsmedel som inte innehåller tillsatt socker eller sötningsmedel.

4117

4118 att höja momsen till 25% på livsmedel som innehåller tillsatt socker eller sötningsmedel.

4119

4120

4121 **Distriktets yttrande:**

4122 Distriktets utlåtande:

4123 Motionären tar upp socker utifrån att vår konsumtion är skadligt hög och att det inte finns något

4124 ekonomiskt incitament att undvika sockerrika livsmedel som inte kan anses vara ”nödvändiga” som

4125 läsk och godis. Han föreslår att den lägre momsen inte ska omfatta sådana produkter, dvs inte
4126 betraktas som livsmedel i förhållande till beskattning. Motionären konstaterar att det är bra med en
4127 lägre moms på livsmedel, men vill gå längre och helt ta bort den, undantaget produkter som innehåller
4128 tillsatt socker eller sötningsmedel, som han föreslår istället ska beskattas med 25% moms. Svårigheten
4129 är hur man ska sätta gränsen mellan livsmedel och onödiga sockerbomber.

4130
4131 Vi delar uppfattningen att det finns skäl att genom politiska åtgärder minska sockerkonsumtionen, men
4132 det kan vara svårt att dra gränsen mellan livsmedel och sockerrika drycker och onödiga godsaker
4133 utifrån beskattning.

4134
4135 Det finns alla skäl att se över hur man ska kunna påverka sockerintaget utifrån skadlighet för hälsan.
4136 Fetma är en folksjukdom, liksom diabetes och hjärt- och kärlsjukdomar och de kan alla relateras till
4137 kost och sockerkonsumtion. Fler och fler barn är överviktiga i förskoleåldern och en bov i dramat
4138 anses ökad konsumtion av läsk, godis och söta livsmedel som flingor, yoghurt mm, vara. Det finns
4139 också skäl att hjälpa konsumenterna att slippa onödiga tillsatser av socker och sötningsmedel. Till
4140 charkuterier, färdigrätter och smaksatta mjölkprodukter t ex yoghurt tillsätts socker utan att det alltid
4141 är nödvändigt för att få en produkt som smakar gott och håller sig. Sötma kan också användas för att
4142 förbättra en mindre bra produkt. Sylt, kakor mm innehåller socker som en nödvändig ingrediens och
4143 ingen behöver sväva i tvivelsmål om detta, men när det sätts till av fel anledning och när tillsatsen är
4144 onödig och dessutom svår för konsument att upptäcka, borde det inte tillåtas.

4145
4146 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta
4147 att Centerpartiet arbetar fram förslag på politiska åtgärder, t ex ändringar av beskattning och/eller
4148 förbud av dolda onödiga tillsatser av socker och sötningsmedel i livsmedel, för att minska
4149 konsumtionen av socker och sötningsmedel relaterat till de skadliga effekter de har på folkhälsan
4150 att anse motionen besvarad

4151
4152 Reservationer

4153
4154 Faraah Mohamud och Christer Wennerberg reserverade sig mot distriktsstyrelsens beslut att föreslå
4155 besvarande av motionen till förmån för avslag på motionen.

4156
4157 Henrik Jansson reserverade sig mot distriktsstyrelsens beslut att föreslå besvarande av motionen till
4158 förmån för bifall på motionen.

4159
4160 Vid stämman

4161
4162 Faraah Mohamud och Mikael Arvemark yrkade avslag på motionen,
4163 Henrik Jansson yrkade bifall till motionen.
4164 Anne Sörqvist yrkade bifall till styrelsens förslag.

4165
4166 Propositionsordning:
4167 Ta fram motförslag till styrelsens förslag genom att ställa bifall till motionen mot avslag. Vinnande
4168 förslag ställs därefter mot styrelsens förslag.

4169
4170 Beslöts att
4171 avslå motionen.

4172
4173 Votering begärdes och genomfördes med propositionsordningen bifall till styrelsens förslag mot
4174 avslag på motionen. Omröstningen utföll med 56 röster för bifall av styrelsens förslag, 12 röster för
4175 avslag, 5 avstod.

4176
4177 Beslöts

4178 att Centerpartiet arbetar fram förslag på politiska åtgärder, t ex ändringar av beskattning och/eller
4179 förbud av dolda onödiga tillsatser av socker och sötningsmedel i livsmedel, för att minska
4180 konsumtionen av socker och sötningsmedel relaterat till de skadliga effekter de har på folkhälsan
4181
4182 att motion skall anses besvarad.

4183
4184
4185
4186

6.22: Myndigheters IT-drift

4187 *Victor Zhao-Jansson, Uppsala, Uppsala*

4189 Under det gångna året har vi haft ett enormt lyft inom digitaliseringen, påtvingat av omständigheter.
4190 Detta har satt press på offentliga myndigheter och aktörer att expandera sin kapacitet. Många
4191 offentliga aktörer har i detta varit bakbundna av nuvarande lagstiftning som, beroende på lokal
4192 tillämpning av lagstiftning, försvårar eller omöjliggör molntjänster, eller drift i molnet.

4193 I molntjänster finns stordriftsfördelar som genererar ekonomiska vinster samt höjer IT-säkerheten. Det
4194 vore således åtråvärt att underliggande IT-infrastruktur hanteras på en högre nivå inom offentlig
4195 förvaltning. För att säkerställa en säker och ändamålsenlig leverans av IT-tjänster inom rikets gränser
4196 bör Centerpartiet verka för att staten tar en roll i att se över rådande lagstiftning för att säkerställa att
4197 sådan drift av IT-tjänster blir tillåten samt att vara ett stöd, eller leverantör, av sådana tjänster.

4198 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4199
4200 att Centerpartiet ska verka för att molnlösningar i någon form ska tillåtas av offentliga myndigheter.

4201
4202 att Centerpartiet verka för att Staten ska säkerställa en leverans av molnlösningar till offentliga
4203 myndigheter inom rikets gränser.

4204
4205 att Centerpartiet ska verka för att leveransen av molnlösningar inte nödvändigtvis behöver utföras av
4206 staten, men av upphandlade parter.

4207
4208

Distriktets yttrande:

4210 Distriktsstyrelsens föreslår att distriktsstämman besluta:

4211 Att motionen anses besvarad.

4212 Regeringen har redan beslutat att en statlig molnlösning ska komma på plats. Intentionen är att staten
4213 ska kunna använda sig av privata aktörer i detta, och en utredning som ger förslag på hur detta kan
4214 lösas ska slutrapporteras under 2021.

4215
4216
4217

6.23: Digitalt utanförskap

4218 *Katarina Lundin, Göteborg, Göteborg*

4220

4221 Det blir svårare att nå samhällsfunktioner och få hjälp fysiskt eller via telefon. Under coronapandemin
4222 har det ytterligare förstärkts då vi har uppmanats att minska sociala kontakter och vara hemma mer.
4223 Digitala portaler till våra myndigheter utvecklas och blir bättre vilket gör att myndigheterna drar ner
4224 på telefonrådgivning och möjlighet att boka personliga möten. Det är mycket bra att information
4225 samlas på digitala portaler och för många är det en god hjälp och bra service.

4226 Det finns dock många som har svårt att klarar av det. De som har funktionsnedsättningar och äldre
4227 som inte är vana att söka information på dator, ipad eller telefon. Det finns en risk att invånare ger upp
4228 och inte söker den hjälp och ersättningar de har rätt att få vilket leder till utanförskap, ökade klyftor
4229 och ojämlikt samhälle

4230 För att minska klyftor, utanförskap och ojämlikhet föreslår jag partistämman besluta:

4231

4232 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4233 att säkerställa att alla myndighet ger möjlighet för invånare att lämna kontaktuppgifter som
4234 telefonnummer eller mailadress tydligt högst upp på sin webbportal för dator och telefon, så de kan bli
4235 kontaktade och få hjälp
4236

4237 att erbjuda utbildning och stöd på kommunala servicecenter eller bibliotek för invånare som har svårt
4238 att hitta myndighetsinformation på digitala portaler
4239

4240 att utöka telefonrådgivning och service från myndigheterna så att invånare kan lämna sitt
4241 telefonnummer och bli uppringda och inte vänta i telefonkö
4242

4243

4244

4245

4246

4247 **Distriktets yttrande:**

4248 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta:

4249 Att anse först att-satsen besvarad

4250 Att anse andra att-satsen besvarad och att föreslå partistämman avslag med motiveringen att
4251 kommunala frågor bör behandlas på krets nivå.

4252 Att bifalla tredje att-satsen

4253

4254 Yrkanden

4255 Katarina Lundin föreslår ett tilläggsyrkande om att ställa krav på bra läsbarhet med text som är
4256 lättbegriplig och en bra sökfunktion på myndigheter hemsidor.

4257 Karin Östring Bergman föreslår ett tilläggsyrkande om att skicka motionens andra attsats till KF-
4258 gruppen för att se över hur det fungerar i Göteborgs stad.

4259

4260 Beslut

4261 Stämman tillstyrker distriktsstyrelsens förslag till beslut samt tillstyrker Katarina Lundins och Karin
4262 Östring Bergmans förslag till tilläggsyrkanden.

4263

4264

4265 [6.24: Etisk Artificiell Intelligens \(AI\)](#)

4266 *Andersson Håkan, Skellefteå, Västerbotten*

4267

4268 Förbundsordförande för Sveriges Ingenjörer skriver i en debattartikel: ”*Det behövs en nystart vad*
4269 *gäller etik och digitalisering där näringsliv och samhälle tillsammans kommer överens om hur etiska*
4270 *överväganden blir en del i utvecklingen av artificiell intelligens*”. Som ingenjör och medborgare håller
4271 jag med!

4272 Artificiell Intelligens, AI, är en samling tekniker som kommer att göra stor nytta i samhället. Det kan
4273 till exempel komma att underlätta medicinska diagnoser. Detta genom att jämföra en persons

4274 sjukdomstillstånd med en enorm bank av tidigare dokumenterade sjukdomar. AI kan bearbeta mer data
4275 än vad som ligger i mänsklig förmåga.

4276 Som mycket annat har AI ett antal baksidor och risker. Ifall AI tränas på hur människor tagit beslut vid
4277 liknade tillfällen, kommer AI att basera sina beslut på människornas fördomar. AI kan bli både
4278 rasistisk och sexistisk. Om man låter AI fatta beslut kan det vara svårt för den som fått ett negativt
4279 beslut att förstå på vilka grunder beslutet togs. Det är några exempel på utmaningar med AI, det finns
4280 fler.

4281 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4282

4283 att verka för att Sverige tar fram en nationell etisk färdplan för ansvarsfull digital teknik och AI, i form
4284 av en överenskommelse mellan näringslivet, offentliga aktörer och fackförbund

4285

4286

4287 **Distriktets yttrande:**

4288 Motionären lyfter fram risken för ett etiskt problem när Artificiell Intelligens, AI, används i större
4289 utsträckning för att fatta beslut om människor, t ex vid medicinska diagnoser. Risken finns att de
4290 fördomar om människor som de som konstruerar AI har, följer med i grunderna för hur AI ska fatta
4291 beslut. Därför menar motionären att det behövs en nationell etisk färdplan för ansvarsfull digital
4292 teknik. Det är viktigt att dessa risker tas i beaktande, eftersom fler och fler processer kommer att
4293 utföras med AI.

4294

4295 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman att bifalla motionen.

4296

4297 Distriktsstämman beslutar enligt distriktsstyrelsens förslag.

4298

4299

4300

4301

4302 6.25: Kassettskatt

4303 *Tomas Selin, Huddinge, Stockholms län*

4304

4305 Konsumtionsvanorna av media har förändrats. Där producenternas intäkter tidigare påverkades
4306 negativt till följd av privat- och piratkopiering har i dag nya tjänster förändrat marknaden. Den illegala
4307 nedladdningen och den privata kopieringen har ersatts med strömningstjänster; vi lyssnar på musik
4308 genom Spotify eller köper låtarna direkt i telefonen eller på datorn, film och serier ser vi på Netflix
4309 och andra tjänster, och dator- och TV-spel köps i allt större utsträckning direkt på konsolen eller
4310 genom handel såsom Steam.

4311 En avgift som infördes som kassettskatt för att täcka branschernas förlorade inkomst när vi
4312 privatkopierade från radio eller CD-skivor till kassetband har spelat ut sin roll. Branschen är i
4313 omställning, det måste avspeglas i vår lagstiftning, och de osynliga avgifterna måste bort. De för
4314 konsumenterna osynliga avgifterna är område för komplicerad reglering vilket också försvårar för
4315 handeln. Det är också problematiskt att den osynliga avgiften i dag går till en paraplyorganisation,
4316 med bristfällig insyn, som ägs av andra föreningar och förbund. Istället för att behålla förlegade
4317 avgifter borde vi uppmuntra och förenkla för utveckling av pay per view- och on demand-tjänster för
4318 fler områden än i dag.

4319 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4320

4321 att verka för ett borttagande av privatkopieringsersättningen

4322

4323

4324 **Distriktets yttrande:**

4325 BESLUTADES efter votering med röstsiffrorna 42-90 (2 avstår) att bifalla motionen.

4326

4327

4328 **Jobb och företag**

4329

4330 [6.26: Disstansstudier för arbetssökande](#)

4331 *Carin Olsson, Ängelholm, Skåne*

4332

4333 Ängelholm 2021-02-07

4334 Det pågår ett arbete med att ta fram ett nytt regelverk för arbetslöshetsförsäkringen (SOU 2020:37),
4335 där jag vill lyfta fram en förändring som är viktig att genomföra. Idag finns en regel som bara tillåter
4336 studier under 20 veckor för att få behålla ersättning från A-kassan. Denna ”20 veckors” regel anser jag
4337 är föråldrad och bör tagas bort.

4338 Att vara arbetssökande idag är en stor utmaning för många och tiden måste användas på bästa sätt. Det
4339 pågår en snabb teknisk utveckling inom många yrken, där arbetsmarknaden genomgår ett
4340 paradigmskifte. För att den arbetssökande ska kunna möta dessa förändringar och bli anställningsbar,
4341 måste den sökande få inhämta ny modern kunskap på sin fritid, utan några begränsningar vid
4342 erhållande av A-kassa.

4343 Det finns universitet, högskolor, KY-utbildningar, studieförbund m fl som erbjuder distanskurser på
4344 deltid. Dessa utbildningar bygger på att man ska kunna arbeta heltid och studera på fritiden. På samma
4345 sätt kan man därför också söka arbete på heltid och studera på fritiden.

4346 Problemet med ”20 veckors” regel idag, är att den skapar en otrygghet när den arbetssökande måste
4347 avbryta sina studier efter 20 veckor, för att få behålla sin A-kassa. Att möjliggöra kompetenshöjning
4348 eller kunskapsväxling på fritiden, är en stor vinst för både den enskilde, arbetsgivare och samhället.

4349 Det är även viktigt att samordna och säkerställa detta förslag med reglerna hos Försäkringskassan. När
4350 den arbetssökande får ersättning från Försäkringskassan och hen deltar i ett program hos
4351 Arbetsförmedlingen, bör hen i det fallet också få fortsätta sina studier på fritiden.

4352 Arbetslösheten kan också drabba hela familjen och inte bara den enskilde. Studier är ett sätt att visa
4353 barnen hur den vuxne kan komma vidare och närmare ett nytt arbete. Barnperspektivet bör därför
4354 också tas med i utformningen av det nya regelverket för arbetslöshetsförsäkringen.

4355

4356

4357 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4358

4359 att Centerpartiet ska arbeta för den arbetssökandes rättighet att få studera på distans och halvfart på
4360 fritiden.

4361

4362 att Centerpartiet ska arbeta för att ta bort ”20-veckors” regeln för studier på halvfart (50%) i

4363 arbetslöshetsförsäkringen.
4364
4365 att Centerpartiet ska arbeta för att den arbetssökande får fortsätta studera när hen får ersättning från
4366 Försäkringskassan vid deltagande i ett program hos Arbetsförmedlingen.

4367
4368 att Centerpartiet i arbetet med det nya regelverk för arbetslöshetsförsäkringen, även tar med
4369 barnperspektivet med hänsyn till FN:s barnkonvention (SoU25), som trädde i kraft 1 januari 2020.

4370
4371

4372 **Distriktets yttrande:**

4373 Det finns enligt Centerpartiet ett stort behov av att öka flexibiliteten för personer att studera medan de
4374 får ersättning från A-kassan. Ett positivt exempel är de regler som införts under covid-pandemin. För
4375 att underlätta för arbetslösa att kunna studera har reglerna kring aktivitetsstöd ändrats så fler kan
4376 utbilda sig med bibehållen ersättning. En större andel av de som behöver gymnasieutbilda sig kan
4377 behålla aktivitetsstödet medan de studerar. Det gäller under ett års heltidsstudier av till exempel
4378 kortare utbildningar, kurser eller kurspaket där det finns brist på arbetskraft. Tidigare har det funnits
4379 krav på att man ska ha varit arbetslös i minst sex månader innan man kan ta del av studiestartsstödet.
4380 Nu är det en möjlighet också för nyligen arbetslösa. Liknande särskilda insatser gjordes i samband
4381 med Saab-krisen i Fyrbodal.

4382

4383 Samtidigt bör dock systemen användas för vad de är. Studiemedel om man studerar och A-kassa om
4384 man är arbetssökande. A-kassan är högre och 100 % bidrag, medan reguljära studiemedelsystemet är
4385 lån och bidrag på lägre nivåer.

4386

4387 I arbetet med reform av arbetsrätten som Centerpartiet fått igenom som en del av Januariavtalet ingår
4388 även ett nytt parallellt studiemedelsystem som kan bidra till bättre villkor för omställning senare i
4389 livet i linje med motionärens intentioner. I det pågående arbete är det som motionären påpekar
4390 avgörande för barnens välmående att säkra att föräldrarna får bättre vägar från arbetslöshet till jobb.
4391 Det är det som vägleder Centerpartiet i arbetet för en bättre arbetsmarknad.

4392

4393 Distriktsstämman beslutade att bifalla motionen.

4394

4395

4396

4397 **[6.27: Regionalisera resurser och arbetsförmedlingens funktion i glesbygd](#)**

4398 *Anna-Stina Uddeby, Åsele, Västerbotten*

4399 *Berit Oderståhl*

4400

4401 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4402

4403 att arbetssökande bör erbjudas praktikplats för att komma in i arbetslivet så fort som möjligt

4404

4405 att lokalkontor för arbetsförmedlingen ska finnas i alla kommuner

4406

4407

4408 **Distriktets yttrande:**

4409 Kontakten med arbetsförmedlingen har försämrats genom minskning av lokala kontor. Särskilt
4410 påtagligt blir det i glesbygd.

4411

4412 För många är det viktigt att få en personlig kontrakt. Väntetiden är för lång för att få en personlig
4413 handläggare. Kötiden kan flera timmar för att komma till kundtjänst.

4414

4415 Distriktsstyrelsen ser i likhet med motionärerna utmaningar med långa väntetider hos

4416 Arbetsförmedlingens kundtjänst, vilket är ett problem sedan många av de lokala kontoren lagts ned. I

4417 Januariavtalet har Centerpartiet drivit på för en reformering av myndigheten och i och med detta,
4418 öppna upp för fler utförare – privata, kommunala samt eventuella servicekontor.
4419
4420 När det gäller praktikplats för arbetssökande finns idag strukturer för detta hos Arbetsförmedlingen
4421 och kommer även att vara tillgängligt i det utbud och den service som följer av reformeringen.
4422
4423 Distriktsstyrelsen instämmer i första att-satsens intensioner om vikten av praktikplatser men vill avslå
4424 andra att-satsen med hänvisning till att arbete kring alternativa utförare pågår.
4425
4426 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman:
4427
4428 att instämma i första att-satsens intensioner
4429
4430 att avslå andra att-satsen
4431
4432 Distriktsstämmans behandling av motionen:
4433
4434 Förslag som lämnas under distriktsstämman
4435
4436 · Maria Skoglund, Dorotea, föreslår att motionen bifalls i sin helhet, med stöd av Sylvia Schöne,
4437 Åsele-Fredrika.
4438
4439 · Helena Lindahl, distriktsstyrelsen, Katarina Larsson, Skellefteå och Mattias Larsson,
4440 distriktsstyrelsen, yrkar bifall till distriktsstyrelsens förslag till beslut.
4441
4442
4443
4444 Beslutsordning:
4445
4446 Ordföranden finner att det finns två förslag till beslut, distriktsstyrelsens förslag till beslut, samt Maria
4447 Skoglunds, Doroteas, mfl förslag till beslut.
4448
4449 Ordföranden föreslår att förslagen ställs mot varandra, distriktsstämman godkänner beslutsgången.
4450
4451
4452 Omröstning genomförs.
4453
4454 Resultatet av omröstningen redovisas:
4455
4456 88 av 89 ombud har röstat.
4457
4458 71 ombud har röstat för distriktsstyrelsens förslag till beslut
4459
4460 17 ombud har röstat för Maria Skogslunds, Dorotea, mfl förslag till beslut om bifall till motionen i sin
4461 helhet
4462
4463 Distriktsstämman beslutar enligt distriktsstyrelsens förslag till beslut
4464
4465 att instämma i första att-satsens intensioner
4466
4467 att avslå andra att-satsen
4468
4469

4470 [6.28: Regionalisera resurser och arbetsförmedlingens funktion i glesbygd](#)

4471 *Erik-Widar Andersson, Östersund, Jämtland*

4472

4473 Sverige är beroende av att arbetsmarknaden och kompetensförsörjningen fungerar i hela
4474 landet för att alla regioner skall kunna nå sin potential och bättre bidra till tillväxt och
4475 jobbskapande. Skillnaderna i förutsättningar mellan storstadsregionerna och
4476 landsbygdsregionerna är betydande.

4477

4478 De nationella mallarna och tillämpningen av arbetsmarknadspolitiska insatser och
4479 resurserna för kompetensförsörjningen har avgörande brister och den nödvändiga
4480 flexibiliteten för framför allt mindre lokala och regionala arbetsmarknader är många gånger
4481 otillräckliga. OECDs analys (Territorial Review) av tillväxtförutsättningar 2017 belägger, detta och
4482 motiverar en översyn av vilka beslut och vilka resurser som kan regionaliseras i syfte att
4483 förbättra arbetsmarknadens funktion och insatser för näringslivets kompetensförsörjning.
4484 Beslut rörande dessa resurser bör flyttas närmare alla dem som påverkas av resursernas
4485 användning

4486

4487 Frågan aktualiseras av OECDs rekommendationer och EU-kommissionens intentioner
4488 inför framtida sammanhållningspolitik. OECD motiverar sitt ställningstagande med de stora
4489 mellanregionala skillnader som finns i landet, där stora och små arbetsmarknader uppvisar
4490 tydliga särdrag som tillgodoses bättre genom en arbetsmarknadspolitik som arbetar utifrån
4491 lokala och regionala förutsättningar.

4492

4493 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4494

4495 att - Resurser för arbetsmarknadspolitiska insatser överförs från staten till regionerna.

4496

4497 att - Resurser för viss utbildning (exempelvis Yrkeshögskolans finansiering) överförs från staten till
4498 den regionala nivån.

4499

4500 att - Europeiska Socialfondens tillämpningar genomförs med stöd av regionala program, som kan
4501 arbeta i nära samverkan med lokala och regionala arbetsmarknader.

4502

4503

4504 **Distriktets yttrande:**

4505 Distriktsstämman att bifaller motionen

4506

4507

4508

4509 **6.29: Stärk utrikesfödda kvinnors möjligheter till försörjning**

4510 *Centerkvinnorna Förbundsstyrelse, Gagnef, Förbunds nivå*

4511 *Sofia Jarl, förbundsordförande*

4512 *Helena Vilhelmsson, vice förbundsordförande*

4513 *Malin Bergman, vice förbundsordförande*

4514 *Christina Bröms, förbundsstyrelseledamot*

4515 *Ebba Krumlinde, förbundsstyrelseledamot*

4516 *Elisabeth Johansson, förbundsstyrelseledamot*

4517 *Elizabeth Peltola, förbundsstyrelseledamot*

4518 *Emma Blomdahl Wahlberg, förbundsstyrelseledamot*

4519 *Golnoush Lundén Keshavarzi, förbundsstyrelseledamot*

4520 *Marie Wickberg, förbundsstyrelseledamot*

4521 *Trine Vikinge, förbundsstyrelseledamot*

4522

4523

4524 **Stärk utrikesfödda kvinnors möjligheter till försörjning**

4525 Centerkvinnorna arbetar för ekonomisk frihet. För ekonomisk frihet, krävs jämställdhet. Det skiljer i
4526 snitt 3,5 miljon mellan kvinnor och mäns livsinkomster. Kvinnor tar mer ansvar för familj och hushåll,
4527 och det påverkar deras närvaro på arbetsmarknaden, vilket i längden leder till en lägre pension. Att
4528 kvinnor är överrepresenterade i gruppen fattigpensionärer därför ingen överraskning.

4529 Vi vet att det finns ytterligare klyftor på arbetsmarknaden än de mellan kvinnor och män. En sådan är
4530 klyftan mellan inrikes- och utrikesfödda. Etableringstiden för utrikesfödda på arbetsmarknaden är lång
4531 och allra längst från arbetsmarknaden står utrikesfödda kvinnor. Utrikes födda kvinnor förvärvsarbetar
4532 i mindre grad och befinner sig i större utsträckning utanför arbetskraften än inrikes födda kvinnor. Det
4533 här är oroväckande trend som vi måste vända nu, annars riskerar en grupp kvinnor att glida av vägen
4534 mot jämställdhet. Det krävs omtag för att sänka trösklarna in till arbetsmarknaden nu, innan klyftan
4535 blir för stor.

4536

4537 Att ha ett arbete betyder mycket för individen. Det ger dels ett socialt sammanhang, men också en
4538 inkomst som gör att personen kan försörja sig. För samhället är det en vinst med hög arbetsfrekvens,
4539 dels ger det skatteintäkter och dels behöver bidrag och stöd inte betalas ut i samma utsträckning. Att
4540 sysselsättningsgraden och etableringstiden skiljer sig avsevärt mellan könen är allvarligt både utifrån
4541 ett jämställdhets- och ett integrationsperspektiv. För att fler utrikesfödda kvinnor ska komma in på
4542 arbetsmarknaden och få möjlighet till en egen ekonomisk frihet vill Centerkvinnorna att arbetsgivare
4543 som anställer en nyanländ kvinna i exempelvis nystarts- eller inestegsjobb, ska ges en högre subvention
4544 än nuvarande nivå. Vi vill även se fler satsningar på yrkessvenska och kompletteringsutbildningar för
4545 kvinnor med erfarenhet från alla typer av bristyrken, exempelvis vård och omsorg. Förutom det, vill
4546 Centerkvinnorna att systemet för SFI-studier förbättras genom ett högre tempo och högre krav. Språk
4547 är makt, och ett viktigt redskap för att navigera i samhället och bli mer attraktiv på arbetsmarknaden.

4548 Idag klarar inte Arbetsförmedlingen av att förmedla jobb i tillräckligt hög utsträckning till
4549 utrikesfödda kvinnor. En delredovisning från kommissionen för jämställda livsinkomster visar
4550 dessutom på stora skillnader i bemötande av kvinnliga och manliga arbetssökande. Manliga
4551 arbetssökande får dels andra insatser som i högre utsträckning leder till jobb och dessutom insatser i
4552 ett tidigare skede. Arbeten som förmedlas följer rådande könssegregation och män får oftare de något

4553 mer förmånliga nystartsjobb, medan kvinnor i högre grad får så kallade extratjänster. I en promemoria
4554 från samma kommission påvisades omfattande brister i arbetsmarknadsetableringsprocessen – färre
4555 kvinnor skrivs in och fler kvinnor avbryter processen, kvinnor får färre möten och bedöms i lägre grad
4556 som matchningsbara. Det här är ett underbetyg av Arbetsförmedlingens arbete. Den redan djupt
4557 inrotade könssegregationen på svensk arbetsmarknad reproduceras av att kvinnor matchas mot
4558 traditionellt kvinnodominerade yrken. Därför behövs en arbetsförmedlarpeng, motsvarande
4559 skolpengen, som den arbetssökande kan nyttja gentemot en förmedlare som bistår i etableringen på
4560 arbetsmarknaden. Detta öppnar upp för fler aktörer på marknaden, och för att förmedlare kan
4561 specialisera sig, exempelvis på utrikesfödda kvinnor. Det finns redan idag flera ideella organisationer
4562 som arbetar aktivt för att underlätta utrikesfödda kvinnors etablering. Dessa förmedlare skulle med en
4563 arbetsförmedlarpeng kunna bidra än mer till att fler kvinnor kommer i arbete. En flexibel
4564 arbetsmarknad där människor kan komma in och få sitt första arbete hjälps också av en stark
4565 bemanningsbransch. Denna kan för många, inte minst utrikesfödda, innebära ett steg in på
4566 arbetsmarknaden och ett mycket betydelsefullt första jobb.

4567 **Centerkvinnorna föreslår att partistämman beslutar att Centerpartiet verkar för:**

4568

4569 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4570

4571 att arbetsgivare som anställer en nyanländ kvinna i exempelvis nystarts- eller instegsjobb, ska ges en
4572 högre subvention än nuvarande nivå.

4573

4574 att fler satsningar på yrkessvenska och kompletteringsutbildningar för kvinnor med erfarenhet från alla
4575 typer av bristyrken genomförs.

4576

4577 att en arbetsförmedlarpeng, motsvarande skolpengen, som den arbetssökande kan nyttja gentemot en
4578 förmedlare som bistår i etableringen på arbetsmarknaden,

4579

4580 att SFI förbättras genom hårdare krav och högre tempo.

4581

4582

4583 **Distriktets yttrande:**

4584 .

4585

4586

4587 [6.30: Gemensam och obligatorisk A-kassan](#)

4588 *Anders Danielsson, Oskarshamn, Kalmar*

4589

4590 Idag är de flesta försäkringar i det sociala skydds nätet som till exempel sjukförsäkringen och
4591 föräldraförsäkringen, obligatoriska och administreras av Försäkringskassan. Arbetslöshetsförsäkringen
4592 är organiserad på annat sätt genom bland annat olika a-kassor. Systemet är ålderdomligt och är mest
4593 organiserat så för att det passar den socialdemokratiska rörelsen. Det är konstigt att avgifterna till
4594 arbetslöshetsförsäkringen styrs av vilken bransch man jobbar i. Därför tycker jag att
4595 arbetslöshetsförsäkringen ska vara obligatorisk och administreras av Försäkringskassan.

4596 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4597

4598 att reformera arbetslöshetsförsäkringen så att den blir obligatorisk och administreras av
4599 Försäkringskassan.

4600

4601

4602 **Distriktets yttrande:**
4603 Motionären föreslår att arbetslöshetsförsäkringen blir obligatorisk samt att försäkringskassan
4604 administrerar densamma.
4605 A-kassan är en viktig del av rörligheten på arbetsmarknaden.
4606 Vi instämmer med motionären att det behövs en översyn av A-kassan men tanken med ett
4607 obligatorium känns fel. Ett obligatoriskt medlemskap blir i stort sett samma sak som en ny extra skatt.
4608 Centerpartiet värnar om individens fria valmöjligheter.

4609
4610 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta:

4611
4612 Att avstyrka motionen.
4613 (Distriktsstämman beslutade i enlighet med distriktsstyrelsens förslag)

4614
4615

4616 [6.31: Arbetsplatskvot på 1.0](#)

4617 *Henrik Juhlin, Huddinge, Stockholms län*

4618

4619 Att ha en stor skillnad på arbetsplatskvoten i en region, en stad eller att annat geografiskt område är
4620 förödande för livspusslet och klimatet. Låt oss ta Stockholm som exempel, här finns det många mer
4621 arbetsplatser norr om stan än vad det gör söder om stan. Detta innebär att delar av södra Stockholms
4622 län är sovstäder. Det innebär i praktiken många timmars pendling per vecka och all typ av pendling
4623 bidrar till klimatutsläpp och sämre luftkvalité. Så klart bidrar kollektivtrafik till mindre klimatutsläpp,
4624 men vi vet också att många väljer bilen även om det finns bra kollektivtrafik.

4625 Så för att minska klimatpåverkan, höja luftkvalitén och göra livspusslet lättare så föreslår jag att
4626 Centerpartiet i alla storstadsregioner och andra geografiska områden ska verka för att jämna ut
4627 arbetsplatskvoter. Jag menar inte att det ska vara helt jämnt mellan till exempel två närliggande
4628 kommuner. Men jämnt mellan norr och söder, öster och väster och andra naturliga geografiska
4629 områden i staden.

4630 Vi måste helt enkelt planera hela regioner tillsammans. Vi kan inte ha kommuner som satsar för
4631 mycket på arbetsplatser. Och de kommuner som har en hög utpendling och det vill säga en låg
4632 arbetsplatskvot måste vara aktiva i att skapa jobb i sin samhällsplanering. Vi måste stå för en jämn
4633 balans inom regioner.

4634 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4635
4636 Bara till distriktet: att Centerpartiet i Region Stockholm verkar för att arbetsplatskvoten ska jämnas ut
4637 mellan olika geografiska områden i Stockholms län.

4638
4639 att Centerpartiet verkar för att utredningar görs om hur mycket klimatutsläpp skulle minska om
4640 arbetsplatskvoten var mer jämn.

4641
4642 att Centerpartiet verkar för att minska skillnaden i arbetsplatskvoten mellan områden som utgör
4643 belastningar på klimat och pendlingstid för invånare.

4644
4645

4646 **Distriktets yttrande:**

4647 **BESLUTADES** att bifalla distriktsstyrelsens förslag och därmed, att avslå motionen.

4648
4649

4650 6.32: Bättre förutsättningar för distansarbete

4651 *Michaela Haga, Österåker, Stockholms län*

4652

4653 Under Coronapandemin har många sett fördelarna med att arbeta hemifrån. Det finns en rad
4654 fördelar såsom minskade behov av transporter och medarbetare spenderar mindre tid att arbetspendla.
4655 Arbetsgivare kan bredda sin rekryteringsbas genom digitaliseringens möjligheter och
4656 distansarbete. Med stor sannolikhet kommer trenden att hålla i sig då det finns stora vinster för både
4657 miljö, individ och lokalsamhällen att fler arbetar hemifrån. Tiden är därför inne att se över regler kring
4658 skatteavdrag och arbetsmiljö för att vi ska fortsätta kunna jobba hemifrån i större utsträckning, även i
4659 framtiden.

4660 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4661

4662 att se över regler kring skatteavdrag och arbetsmiljö för att premiera hem-/distansarbete

4663

4664

4665 **Distriktets yttrande:**

4666 **BESLUTADES** att bifalla distriktsstyrelsens förslag och därmed, att instämma i motionens
4667 intentioner.

4668

4669

4670 6.33: Bättre förutsättningar för distansarbete

4671 *Pernilla Berlin, Sjöbo, Skåne*

4672

4673 Redan innan Covid19-pandemin arbetade fler och fler människor på distans. Särskilt tjänstemän inom
4674 de privata näringarna men även statliga myndigheter kunde erbjuda inslag av distansarbete i ordinarie
4675 anställning. Frågan är hett diskuterad inte minst av arbetsmiljömässiga skäl. Emellertid har pandemin
4676 överraskande visat att distansarbete många gånger fungerar väl och till och med bättre än förväntat.

4677 Fördelarna är många. Kostnader för kontor och resor har minskat, arbetseffektiviteten har ökat
4678 samtidigt som många vittnar om att arbetet i hemmet underlättat vardagslivet såväl för män och
4679 kvinnor, särskilt för de som är föräldrar. Livspusslet har varit lättare att lägga och inte minst barnen
4680 har fått större tillgång till sina föräldrar. Därför menar jag att frågan om arbetsort/distansarbete kan
4681 kopplas till jämställdhetsfrågan och barnperspektivet.

4682 Frågan om distansarbete är även relevant för frågan om psykisk ohälsa i samhället. Distansarbete kan
4683 ha bidragit till psykisk ohälsa för vissa men till förbättrad psykisk hälsa för andra. Därför menar jag att
4684 det måste skapas förutsättningar för arbetsgivare och arbetstagare att i större omfattning avtala om
4685 flexibel distans- eller platsbunden anställning och relaterade villkor.

4686 Ett ytterligare argument för att främja frågan om distansarbete är att distansarbete också skulle öka
4687 statliga myndigheters tillgång till relevant arbetskraft som av olika anledningar valt att bosätta sig på
4688 annan ort eller i provinsen. Det vore även en naturlig följd och utveckling av det
4689 tillitsbaserade ledarskap som tillämpas i hög utsträckning idag.

4690 Genom att främja rekrytering av kvalificerad personal från landets alla delar genom distanslösningar
4691 binds stad och land samman. Därför är detta även såväl en landsbygdsfråga som en stadsbyggnads-
4692 och bostadsfråga.

4693

- 4694 Jag/vi föreslår partistämman besluta
4695
4696 att Centerpartiet ska arbeta för att arbetsgivare ska normalisera distansarbete såsom en egen
4697 anställningsform
4698
4699 att Centerpartiet ska arbeta för att normalisera distansarbete genom att införa åtagande för statliga
4700 arbetsgivare att öppna fler möjligheter att tillsammans med arbetstagaren avtala om distansarbete
4701
4702 att Centerpartiet ska verka för att statliga arbetsgivare i anställningsannonser som standard ska ange
4703 om distansarbete för en viss tjänst är möjlig, relevant och rimlig samt i vilken omfattning
4704
4705 att Centerpartiet ska uppmuntra arbetsgivare att införa tjänster som anger distansarbete som "arbetsort"
4706 med ev. platsbunden uppdragsgivare
4707
4708
4709 **Distriktets yttrande:**
4710 Pandemin har visat på många svagheter i samhället, men också många aspekter som kan utvecklas till
4711 något positivt. Motionären lyfter här fördelar med att arbetstagare kan jobba hemifrån och lyfter då
4712 fördelar som att det blir lättare för företag och myndigheter att få tag på kompetens, men också
4713 fördelen att folk lättare kan bosätta sig i hela landet.
4714
4715 Centerpartiet är ett parti som aktivt arbetar för att hela landet ska kunna leva, och att man ska kunna
4716 bo, verka och arbeta även i de mindre orterna utanför storstäderna. I det avseendet ser vi de
4717 möjligheter som distansarbete kan medföra.
4718
4719 Hur arbetsuppgifterna ska utformas är däremot en fråga som den enskilda företagaren eller
4720 myndigheten måste utforma efter egna behov. Då kostnader kan minskas och effektivitet i vissa
4721 avseenden kan ökas genom distansarbete, så tror vi att många myndigheter och företag aktivt kommer
4722 att titta på distansarbete som ett seriöst alternativ. Vi ser däremot inte att detta är en fråga som ska
4723 styras centralt, och därför ser vi inte ett behov av att uppmuntra till normalisering av en viss
4724 anställningsform.
4725
4726 Distriktsstämman beslutade att avslå motionen
4727
4728
4729

4730 [6.34: Effektivitet i näringspolitiska insatser](#)

4731 *Henrik Storm Dyrssen, Åre, Jämtland*

4732

4733 **Utmaning**

- 4734 Svensk näringspolitik och regional utvecklingspolitik lider av en förvaltningsmässig
4735 tjänstemannakultur som ser bidrag som den huvudsakliga insatsformen även för företag.
- 4736 EU:s rekommendationer om strävan efter effektiv användning av skattemedlen lyser med sin frånvaro
4737 i Svensk förvaltning.
- 4738 När målgruppen för offentliga insatser är företag som syftar till tillväxt och långsiktigt ekonomiskt
4739 hållbar utveckling är bidrag dels många gånger en marknadsstörande insats, aldrig kapitaleffektiv och
4740 sällan funktionellt effektiv för insatsens syften.
- 4741 EU:s rekommendationer innefattar exempelvis att offentlig förvaltning överväger användningen av
4742 finansiella instrument för effektivare stöd till företag. Idag är detta ytters begränsat i Sverige.

4743 **Konsekvenser**

4744 Svenska företag får kortsiktiga bidrag för digitalisering, affärsutveckling, grön omställning, innovation
4745 och internationalisering istället för mer långsiktiga lån och investeringar som säkrar finansiering under
4746 hela resan mot kommersialisering', effektivisering, tillväxt och ekonomisk hållbarhet.

4747 Företag som inte klarar av att etablera sig på kommersiella villkor hålls under armarna av staten.

4748 Företag som med hög risk vill kommersialisera innovationer och driva tillväxt får inte tillräcklig
4749 finansiering från vare sig marknaden eller staten annat än mindre bidrag.

4750 Sveriges mest lovande företag inom innovationssystemet lämnas därhän utan stöd så fort de fått
4751 enstaka prov-kunder till stånd, ofta flera år innan de kan etablera en relevant grad av intäkter och
4752 kostnadstäckning.

4753 Innovationsnationen Sverige får regelbundet kritik för sin låga kommersialiseringsgrad av
4754 innovationer och forskning.

4755 Karolinska institutet, en världsledande forskningsinstitution har som exempelvis att etablera endast 2
4756 företag per år, från 6000 forskares förstklassiga verksamhet.

4757 Covid-19 responsen genom omsättningsstöd och korttidspermittering har organiserats genom
4758 byråkratiska bidragssystem istället för riskvilliga lån i samverkan med privata och offentliga
4759 kreditinstitut.

4760 **Förslag**

4761 Sverige och Centerpartiet borde verka för en ökad ambition rörande effektiv hushållning med
4762 offentliga medel.

4763 Bidrag bör undvikas i alla fall då andra instrument kan vara ändamålsenliga, särskilt för målgruppen
4764 företag och särskilt rörande instrument som kan återbörda skattemedel genom återbetalning
4765 (revolvering).

4766 Garantier, mjuka lån, marknadskompletterande riskvilligt kapital bör vara förstahandsval till insatser
4767 riktade till företag som målgrupp. Bidrag bör ges endast ges i komplement till, och för att öka effekten
4768 av mer hållbara finansieringsinstrument.

4769 **Illustrerande exempel**

4770 Varför verkar landets innovationsmyndighet enbart genom bidrag, när riskvilliga innovationslån och
4771 finansiering av offentlig innovationsupphandling kunde få skattekonorna att räcka många gånger
4772 längre?

4773 Varför genomförs den regionala utvecklingspolitiken generellt genom bidrag när målgruppen företag?

4774 Varför är Wallenbergarna den enda institution som substantiellt finansierar kommersialisering av
4775 framtidens tekniska industribas i Sverige? (8,7 miljarder kronor till WASP & SciLifeLab)

4776 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4777

4778 att verka för minskande av bidrag som insatsform inom näringspolitiken till förmån för ökade inslag
4779 av finansieringsinstrument

4780
4781
4782
4783
4784
4785

Distriktets yttrande:

Distriktsstämman bifaller motionen

4786 [6.35: Kommersialisering i Sveriges forsknings- och innovationssystem](#)

4787 *Henrik Storm Dyrssen, Åre, Jämtland*

4788

4789 **Utmaning**

- 4790
- Sverige får regelbunden kritik för att landet, trots sin framstående innovation och forskning, inte kommersialiserar dessa i närheten av samma grad som jämförbara länder.
- 4791
- Svensk produktivitet sjunker och näringslivet förlorar marknadsandelar i ökande internationell konkurrens.
- 4792
- Inte ens i styrkeområden som miljöteknik är Sverige ett framgångsexempel, miljöteknikexporten är statligt vikande, finansieringen av miljöteknik har rasat under det senaste decennier.
- 4793
- Inom styrkeområdet livsvetenskap/life science har Sverige reducerats till en plantskola för internationella investerare att plocka russin som sedan flyttas utomlands.
- 4794
- Sveriges universitet har i stort tillåtits ignorera den tredje uppgiften om nyttiggörande av forskningen. Kommersialisering är ett skällsord inom akademien.
- 4795
- Sveriges innovationsmyndighet har inget mandat att främja tillväxt, bara innovation.
- 4796
- Sveriges tillväxtmyndighet har inget mandat att stödja utvecklingen av tillväxt från innovationssystemets målgrupper.
- 4797
- 4798
- 4799
- 4800
- 4801
- 4802
- 4803

4804 **Konsekvenser**

- 4805
- Sveriges innovationssystem är underfinansierat i jämförelse med andra europeiska länder.
- 4806
- Sveriges innovationssystem har inget tillväxtperspektiv från uppdragsgivare eller finansiärer.
- 4807
- Innovationssystemet har blivit en utbildningspolitisk istället för näringspolitisk fråga.
- 4808
- Svenska innovations och tillväxtföretag köpa ut av utländska investerare.
- 4809
- Svensk forskning driver inte kommersialisering, tillväxt eller produktivitet i nämvärd grad, och har heller inte ålagts detta.
- 4810

4811 **Förslag**

- 4812
- Kravställ svenska universitets forskningsfinansiering med prestationer inom komemrsialisering.
- 4813
- Finansiera upp innovationssystemets aktörer.
- 4814
- Gör innovationssystemet till en näringspolitisk frågeställning.
- 4815
- Ge innovationssystemet ett mandat att bidra till ekonomisk tillväxt.
- 4816

4817 **Illustrerande exempel**

- 4818
- Forskningspropositioner nämner knappt ordet tillväxt.
- 4819
- Katolinska institutet, Sveriges mest framstående och mest kommersiellt potentiella verksamhet, har som mål att generera... 2 företag per år.
- 4820
- Sveriges mest framstående universitetsinkubatorer penaliserar om de arbetar med tillväxtföretag och tvingas sluta företag så fort de får någon som helst försäljning till stånd.
- 4821
- 4822

4823 Jag/vi föreslår partistämman besluta
4824
4825 att verka för att öka prioriteringen och graden av kommersialisering inom Sveriges forsknings- och
4826 innovationssystem

4827
4828

4829 **Distriktets yttrande:**

4830 Distriktsstämman bifaller motionen

4831
4832

4833 **6.36: Taxiverksamhet**

4834 *Håkan Stensson, Åtvidaberg, Östergötland*

4835

4836 För att göra det möjligt för taxiföretagen att erbjuda dygnetrunt-service har vi en gång i tiden infört
4837 etableringskrav för taxiverksamhet.

4838 Nu har verkligheten sprungit ifrån denna lag. Privatbilar har blivit var mans egendom. Samhällsresor
4839 har slagit undan benen för ordinarie taxiverksamhet. I hela vår kommun finns inte längre någon lokal
4840 taxirörelse.

4841 Följaktligen borde det inte längre vara förbjudet för oss privatbilister att utföra transporttjänster mot
4842 ersättning.

4843 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4844

4845 att Taxiverksamhetens skräväsande avskaffas.

4846
4847

4848 **Distriktets yttrande:**

4849 Idag måste du ha en taxiförarlegitimation för att få arbeta som taxiförare och ha ett taxitrafiktillstånd
4850 för att få bedriva taxitrafik. Reglerna om taxiförarlegitimation finns för att se till att passagerarna ska
4851 kunna resa tryggt och säkert. Den som vill ansöka om taxitrafiktillstånd behöver bland annat ha
4852 kunskaper om juridik, ekonomisk ledning av ett företag, tekniska normer och driftsförhållanden samt
4853 trafiksäkerhet. Dessa krav finns för att säkerställa en trygg resa för allmänheten.

4854

4855 Idag är det även så att den särskilda kollektivtrafiken utförs i stor omfattning av taxifordon. Denna
4856 trafik utgör en ekonomisk grundplåt för taxiverksamheten i länet.

4857

4858 Distriktsstämman föreslår partistämman att avslå motionen.

4859
4860

4861

4862 **6.37: Ungdomars praktik**

4863 *HERBERT Falck, Botkyrka, Stockholms län*

4864

4865 Många av de stora skogsbolagen har på senare tid slutat med att anlita skolungdomar för
4866 skogsvårdsåtgärder. Istället anlitar man bolag med inlånad arbetskraft från andra länder.

4867 Det är olyckligt när våra ungdomar tappar förståelsen, kontakten och anknytningen till en av våra
4868 viktigaste näringar.

4869 Jag/vi föreslår partistämman besluta
4870
4871 att hålla fram morötter som gör större skogsägare (även offentliga som kyrkan och kommuner) mer
4872 motiverade att ta ansvar för ungdomars praktik

4873
4874

4875 **Distriktets yttrande:**

4876 BESLUTADES att bifalla distriktsstyrelsens förslag och därmed, att avslå motionen.

4877
4878

4879 **Infrastruktur och transporter**

4880

4881 **6.38: Cyklar**

4882 *Johan Tunberg, Håbo, Uppsala*

4883

4884 Elcyklar får idag bara ge trumphjälp upp till 25km/h. Detta minskar attraktionskraften markant.
4885 Cykeln slutar hjälpa till när man vill ha hjälpen upp till 25km/h är det relativt lätt att cykla.

4886 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4887

4888 att elcyklar får ge trumphjälp upp till 35 km/h

4889

4890 att hjälmtvång införs för elcyklar med trumphjälp upp till 35 km/h.

4891

4892

4893 **Distriktets yttrande:**

4894 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta:

4895 Att avslå motionen

4896

4897 Vi anser att motionären tar upp en intressant aspekt och instämmer med motionärens intentionen att
4898 öka attraktionskraften för elcyklar. Men då det inte finns en begränsning i var man får använda en
4899 elcykel så är det ur trafiksäkerhetssynpunkt inte lämpligt att höja maxhastigheten med 10 km/h.
4900 Om man enbart skulle använda elcykel på landsvägar så skulle det sannolikt ha funkade med en
4901 trumphjälp upp till 35 km/h, men inne i city skulle en höjning av maxhastighet innebära potentiell
4902 ökad trafikfara.

4903

4904

4905

4906 **6.39: Cyklar**

4907 *Anders Eriksson, Kungsbacka, Halland*

4908 *Angeline Eriksson, Laholm*

4909 När vi väljer cykeln främjar vi både miljön och vår egen hälsa. Fler resor med cykel minskar också
4910 trängsel och buller i främst tätortsmiljöer. Pendling mellan serviceorter och huvudort i kommunerna
4911 kan underlättas med separerade cykelbanor, och genom att bygga fler bilfria gång- och cykelvägar
4912 ökar vi också säkerheten för de oskyddade trafikanterna.

4913 Idag måste dock Trafikverket tillsätta projektledare etcetera som ska planera, utreda och senare

4914 upphandla gång- och cykelvägar som ska byggas. Det tar både tid och kostar mer pengar än när

4915 kommunerna själva bestämmer och bygger. Nu har Trafikverket även börjat kräva in

4916 gestalningsprogram för GC-vägar där Trafikverket själva varit med och byggt andra befintliga vägar.

- 4917
4918 Trafikverket har blivit en stor bromskloss på grund av sina regler och låga bemanning, vilket gör att
4919 GC-vägar inte byggs i den takt som många kommuner vill bygga. Prioriteringsordningen kan också
4920 skilja sig mellan Trafikverket och kommunen, där kommunen ofta får rätta sig efter myndigheten.
4921
4922 Kommunerna borde få öka sitt självbestämmande över GC-vägar som de vill bygga längs med
4923 Trafikverkets vägar. När Trafikverket inte vill eller har resurser för att projektera en sträcka borde
4924 kommunerna få sköta den hanteringen själva. Trafikverket kan sätta upp vissa krav för hur vägarna
4925 skall byggas så de säkerhetsställer att GC-vägarna byggs på ett bra och hållbart sätt.
- 4926 Jag/vi föreslår partistämman besluta
4927
4928 att Centerpartiet arbetar för att öka kommunernas självbestämmanderätt kring byggnation av gång-
4929 och cykelvägar, så de kan få projektera och bygga samt betala hela kostnaden, i de fall Trafikverket ej
4930 vill betala något, om de vill och har kunskapen samt följer Trafikverkets regler för byggandet
4931
4932 att Centerpartiet arbetar för att öka resurserna hos Trafikverket så att de kan hjälpa kommunerna att
4933 bygga fler gång- och cykelvägar
4934
4935 att Centerpartiet arbetar för att öka regeringens anslag till Trafikverket för byggnation av gång- och
4936 cykelvägar
4937
4938
4939 **Distriktets yttrande:**
4940 Distriktsstyrelsens yttrande
4941
4942 Det finns mycket att förändra avseende Regeringens och Trafikverkets sätt att hantera
4943 cykelinfrastruktur jämfört med bilinfrastruktur. Utvecklingen håller på att springa ifrån dem. Det är
4944 dags att likställa förfarandet med tanke på elens intåg som drivmedel både för cykel och bil, för
4945 cykelns utveckling som transportfordon och för självkörande fordon. Många kommuner är redan där
4946 och för de kommuner som vill att cykelvägar byggs utmed Trafikverkets vägar är det frustrerande att
4947 inte komma fram. Ett första steg kan vara att ge kommunerna rätt att bygga cykelvägar utmed
4948 trafikverkets vägar med samma förutsättningar som Trafikverket. Långsiktigt sett måste anslagen öka
4949 och säkras för utbyggnad av separerade cykel- och gångvägar.
4950
4951 **DISTRIKTSSTYRELSEN FÖRESLÅR STÄMMAN BESLUTA**
4952
4953 att bifalla motionen
4954
4955 Distriktsstämmans beslut
4956
4957 **BESLUTAS**
4958 att bifalla motionen
4959
4960
4961
4962 **6.40: Cyklar**
4963 *Engström Johanna, Uppsala, Uppsala*
4964
- 4965 Enkelriktade gator innebär att alla fordon, även cyklar, bara får färdas i ena riktningen. En av de
4966 vanligaste anledningarna till enkelriktning är att gatan är smal och det är svårt för två bilar att mötas.
4967 Cyklar tar upp avsevärt mindre plats än bilar och cyklingens logik gör det svårt att motivera omvägar

4968 för att ta sig från punkt A till punkt B. En av cyklingens stora fördelar är att det är snabbt och smidigt
4969 att ta sig fram.

4970 Att underlätta för människor att ta sig fram i städer på cykel är en viktig insats för klimatet, miljön och
4971 folkhälsan. Några ytterligare fördelar med förslaget är att det möjliggör en smidigare cykeltrafik med
4972 kortade restider och en säkrare trafikmiljö med skyltning som utgår från verkliga förhållanden,
4973 eftersom många cyklister bryter mot denna regel idag. Det finns alltså många vinster att göra med ökad
4974 framkomlighet för cyklar. Cyklister ska därför kunna cykla mot fordonstrafiken på en enkelriktad gata.

4975 Det bör införas att cyklar ska kunna undantas från enkelriktningen genom en tydlig och enhetlig
4976 skyltning, eftersom tydlighet och enhetlighet är väldigt viktigt i en trafiksituation. Detta skulle
4977 förslagsvis kunna skyltas upp med enkelriktat-skyltar (E16) i kombination med tilläggstavlor om att de
4978 skyltarna inte gäller cyklister vilket gör det tydligt för alla vad som gäller. Detta är idag inte lagligt
4979 enligt Transportstyrelsen och därför krävs en lagändring för att de kommuner som så vill ska kunna
4980 ordna ett bra trafikflöde i stadskärnorna.

4981 Jag/vi föreslår partistämman besluta

4982
4983 att Centerpartiet ska driva en förändring av lagstiftningen som möjliggör att cyklister ska kunna cykla
4984 mot fordonstrafiken på enkelriktade gator.

4985
4986 **Distriktets yttrande:**

4987 Distriktsstyrelsens föreslår att distriktsstämman besluta:
4988 Bifall till motionen

4989
4990 motiv:
4991 Förslaget om att cykeltrafik ska kunna vara möjlig på enkelriktade gator är ett av flera förslag till
4992 regelförändringar för att främja cyklisternas framkomlighet. Förslaget har bland annat framförts i
4993 Centerpartiets senaste transportpolitiska kommittémotion.

4994
4995
4996
4997
4998
4999

5000 [6.41: Cyklar](#)

5001 *Mats Dahlbom, Karlshamn, Blekinge*
5002

5003 Kostnadsfördelning mellan Statliga Trafikverket och Kommuner, vid nyanläggning av gång och
5004 cykelväg i anslutning till trafikverksvägar.

5005 Många av våra statliga vägar som förvaltas och drivs av Trafikverket, saknar i dag säkra stråk för gång
5006 och cykeltrafik, detta innebär att våra oskyddade trafikanter tvingas ut bland tung lastbilstrafik och
5007 snabb personbilstrafik.

5008 Detta innebär en hög skaderisk för gång och cykeltrafikanter, då det ofta saknas vägbelysning och
5009 vintertid kan det även vara snövallar som tvingar ut gående i vägens körfält.

5010 Trafikverket ansvarar i dag huvudsakligen för vägar som binder samman olika orter, medan
5011 kommuner ansvarar för vägar inom orter och samhällen.

5012 Det kommunala cykelvägnätet är ungefär sju gånger större än det statliga. Den absoluta majoriteten av
5013 gång och cykelvägar sköter alltså kommunerna om.

5014 Trafikverkets ansvar gällande nyanläggning av gång och cykelvägar mellan samhällen och längs med
5015 statliga vägar stoppar i dag vid att Trafikverket endast står för 50% av nyanläggningskostnaden av
5016 GC-väganläggningen och 0% av kostnaden för att uppföra belysning på gång och cykelvägen.

5017 Denna fördelning anser vi vara helt fel – då Trafikverket är väghållare mellan orter och samhällen och
5018 ansvarar för drift och underhåll av det samma, så skall också hela investeringskostnaden belöpa på det
5019 statliga Trafikverket.

5020 Som anledning till detta hävdar vi att trafiksäkerhetsansvaret gällande statliga vägnätet och
5021 sammanbindning av orter och samhällen, till fullo ligger på Trafikverket.

5022

5023 Mats Dahlbom

5024 Karlshamns Centerpartiets

5025 Jag/vi föreslår partistämman besluta

5026

5027 att Att: Trafikverket skall ansvara för 100% av finansieringen gällande säkerhetsutbyggnad av gång
5028 och cykelvägar i anslutning till trafikverkets vägar och sammanbindning av olika orter.

5029

5030

5031 **Distriktets yttrande:**

5032 Mats Dahlbom tar upp en viktig fråga om den snabbt förändrade infrastrukturen i vårt land. I
5033 konkurrens med vägar, tåg och bredband så har just cykelvägarnas betydelse och kostnader kommit i
5034 skymundan.

5035 I en tid med ökad miljömedvetenhet och hälsa så ökar intresset för att cykla. Även elcyklarnas
5036 tillkomst gör det lättare att välja det alternativet. Längre sträckor blir också möjliga för fler.

5037 Med det ökande antalet cyklister krävs också högre säkerhetskrav på banor och belysning. Många
5038 andra länder har också kommit mycket längre än Sverige.

5039 Att Trafikverket tar hela det ekonomiska ansvaret.

5040 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta:

5041 Att bifalla motionen i sin helhet.

5042

5043 Stämman beslutade enligt distriktsstyrelsens förslag.

5044

5045

5046 [6.42: Cyklar](#)

5047

5048 *Johan Tunberg, Håbo, Uppsala*

5049

5050 Idag byggs de flesta cykelvägar i anslutning (eller i vart fall med ett "funktionellt" sammanbad) till
5051 befintlig allmän väg med stöd av väglagen.

5052 För gång och cykelvägar kan behoven se annorlunda ut men de behöver likartat skydd och
5053 ansvarstaganden som vägar även om de går helt fristående och över annans mark.

5054 Detta är i dag en stoppkloss som stoppar eller fördyrar och ger en osäkrare rättslig ställning för

5055 fristående GC-väg särskilt över mark som inte ägs av "väghållaren" vanligen kommun. Även den som
5056 upplåter mark hamnar i en oklar situation idag.

5057 Jag/vi föreslår partistämman besluta

5058

5059 att gång och cykelvägar som är fristående kan ges likartade regler som för allmänna vägar i övrigt.

5060

5061

5062 **Distriktets yttrande:**

5063 Distriktsstyrelsens föreslår att distriktsstämman besluta:

5064 att instämma i motionens intentioner

5065

5066

5067 Motiv:

5068 Motionären lyfter ett problem som förekommer när cykelväg behöver anläggas utanför vägområdet för

5069 en bilväg. Det kan till exempel handla om att den lämpligaste sträckningen är genare än att följa

5070 bilvägen eller om en cykelväg är lämplig längs en järnvägssträcka. Behovet av säkra cykelvägar har

5071 ökat både genom den tekniska utvecklingen med till exempel elcyklar och det ökade antalet

5072 mittseparerade vägar.

5073

5074 Samtidigt bör man vara medveten om att väglagen innebär stora ingrepp i äganderätten och det hittills

5075 gjort att Centerpartiet avstått från att vilja likställa anläggandet av cykelväg med vanlig väg.

5076

5077 Distriktsstyrelsen tar fasta på att motionären tala om "likartade" regler som vid anläggning av vanlig

5078 väg och anser att det bör ske en utveckling i den riktningen, även om det är rimligt att

5079 markägarentresset har en starkare ställning i de fall det endast handlar om anläggning av cykelväg.

5080

5081

5082

5083

5084

5085

5086 6.43: Vägar

5087 *Carina Sundbom, Skellefteå, Västerbotten*

5088 *Valter Stenmark*

5089 *Leif Holmqvist*

5090 Trafikverket har tidigare lämnat statsbidrag till vägföreningar och kommuner för snöröjning och

5091 vägskötsel på de enskilda vägarna i kommunerna. Nu har Trafikverket dragit in statsbidrag och med

5092 det blir många byar på våra landsbygder utan underhåll av vägar. Det handlar om byar som oftast är

5093 belägna en bra bit från en tätort. Centerpartiet i Skellefteå tycker att det är helt fel väg att gå.

5094 Vi anser att det ska gå att bo och verka på landsbygden. Därmed behöver våra landsbygder även få

5095 tillgång till infrastruktur och service. Teknikutveckling och digitalisering har gjort att fler idag kan

5096 jobba och driva företag även ute på landsbygden. För att det ska fungera så behövs farbara vägar. När

5097 nu statsbidragen försvunnit och därmed många kommuner då slutar att underhålla dessa vägar så blir

5098 det problem. Kommunal och statlig service är beroende av vägar som det går att ta sig fram på, t ex.

5099 räddningstjänst, hemtjänst, skolskjuts, sophämtning, ambulans, polis och postbilen.

5100 Ett alternativ för de boende som berörs hade varit att ordna en vägförening, men detta innebär ofta

5101 dyra kostnader, speciellt för små byar med ett litet invånarantal. Det kan även vara svårt att finna

5102 någon att anlita för snöröjning och för underhåll. Risken finns att de boende inte kan bo kvar, utan

5103 känner sig tvingade att flytta till tätorten, trots att man helst vill bo kvar i sin by. Vi ser även en positiv

5104 trend där allt fler väljer att bosätta sig utanför städerna. Men för att man ska kunna bosätta sig på

5105 landsbygden behövs det bland annat farbara vägar till byarna.

5106 Vi måste kunna nyttja hela landet, även våra landsbygder. Att Trafikverket drar sig undan från de
5107 glesare områdena istället för att lämna statsbidrag för enskilda vägar ger signaler om att staten inte ser
5108 vinsterna med att bo och verka utanför staden. Trafikverket behöver därför göra om sina bidrag så att
5109 det finns möjligheter till statsbidrag även för de enskilda vägarna i våra kommuner.

5110 Jag/vi föreslår partistämman besluta

5111
5112 att • verka för att Trafikverket återinför statsbidrag för de enskilda vägar som förlorade
5113 statsbidrag den 1 januari 2021

5114

5115

5116 **Distriktets yttrande:**

5117 Skellefteå kommunkrets utlåtande:

5118 Kretsstyrelsen ställer sig bakom motionärernas intentioner.

5119 Vi föreslår därför kretsstämman att bifalla till motionen.

5120 Kretsstämman beslutade att bifalla motionen,

5121

5122 Distriktets utlåtande:

5123 I Skellefteå kommun har Trafikverket bestämt sig för att dra in det statliga stödet till plogning av 31
5124 enskilda vägar, vilket betyder att även kommunen drar in sin ersättning. Det är bara att konstatera att
5125 landsbygdens utmaningar, inte minst med plogning av enskilda vägar, bara växer. Dessutom måste
5126 man i sammanhanget komma ihåg att det i vissa fall inte bor mer än ett fåtal personer efter vägarna,
5127 vilket kommer att leda till skyhöga kostnader för den enskilde.

5128 Vägarna är också många gånger viktiga genomfartsvägar inte enbart för de boende, utan även för
5129 andra som kör till och från jobbet, för hemtjänst och skolskjutsar. Bristen på kontinuerlig snöröjning
5130 kommer dessutom försvåra boende i de berörda byarna. Men det tas det tyvärr ingen hänsyn till i
5131 statens allt mer skrala plånbok för landsbygdens infrastruktur.

5132 Trafikverkets agerande grundar sig på ett beslut som myndigheten tog för flera år sedan - nämligen att
5133 statligt stöd för enskild väg inte utgår till vägar som är under en kilometer. Så ser det ut i hela Sverige,
5134 men problemet är att avstånden är långa i norr vilket innebär stora merkostnader för de hushåll efter
5135 enskild väg som inte har egen traktor.

5136 Tidigare kunde den entreprenör som plogade den allmänna vägen, passa på att snöröja de enskilda
5137 vägar man passerade, mot betalning förstås. Nu är det inte möjligt eftersom Trafikverket för några år
5138 sedan införde en regel om att GPS måste finnas i underentreprenörernas fordon. Orsaken är att
5139 myndigheten vill hålla koll på tiden och sträckan som plogas. Helt okej, men om entreprenörerna inte
5140 håller tiden kan vite på tiotusentals kronor utgå. Det gör att underentreprenören inte vågar att ploga de
5141 enskilda vägar man passerar och innebär att boende måste anlita en entreprenör, som särskilt ska köra
5142 med plogen tom innan man kommer fram till den väg man ska snöröja.

5143 Det här är bara orimligt. Om landsbygden ska vara en attraktiv plats för företag och boende är det inte
5144 rimligt att betala tusentals kronor per hushåll och år för att få vägen plogad. Därför behöver regeringen
5145 se över beslut och ersättningar som i sin tur underlättar för boende efter enskild väg – oavsett var i
5146 landet man bor.

5147 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämma, att instämma i motionens intentioner.

5148 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman att Centerpartiet ska verka för att se över beslut och
5149 ersättningar avseende enskilda vägar för att möjliggöra bättre underhåll, snöröjning och
5150 halkbekämpning.

5151

5152 Distriktsstämmans behandling av motionen:

5153 • Carina Sundbom, distriktsstyrelsen, yrkar bifall till distriktsstyrelsens förslag till beslut.

5154 Ordföranden finner att det finns ett förslag till beslut, och frågar stämman om att bifalla

5155 distriktsstyrelsens förslag till beslut.

5156 Ordföranden finner att distriktsstämman beslutar enligt distriktsstyrelsens förslag till beslut.

5157

5158

5159

5160
5161

5162 [6.44: Vägar](#)

5163 *JOHN Lager, Lund, Skåne*

5164

5165 Under året som har gått 2020 har en tydlig attityd och ansvarslöshet tydligt visat sig i trafiken tex i
5166 Polisens sammanställning av fortkörning i vårt land. Det handlar även om att visa bilister inte tydligt
5167 visar om de tex ska svänga till höger/vänster i en korsning eller cirkulationsplats. Men även fotgängare
5168 måste visa hänsyn och inte bara gå ut mitt i vägen.

5169 Här behövs det en tydlig och ansvarsfull trafiklag för alla som vistas i och kring trafiken. Även
5170 förenkla trafikreglerna tex högerregeln, väjningsplikt, stopplikt... behövs dessa eller kan man ta bort
5171 något moment. Dessutom behöver man införa kontroller efter ett antal år som bilförare, kolla upp att
5172 de har koll på trafikregler samt göra en hälsoundersökning tex 15 år efter körkortet införskaffades och
5173 därefter med 7 år regelbunden koll. Att ambitionen med noll döda eller allvarligt skadade i trafiken så
5174 behövs det fler sätt att nå den visionen genom det som nämns ovanför men framförallt trygghet och
5175 säkerhet i trafiken.

5176 John Lager

5177 Centerpartiet Lund

5178 Jag/vi föreslår partistämman besluta

5179

5180 Att tydlig göra att alla har eget ansvar i trafiken från gående till yrkesförare

5181

5182 Att inför ett liknande system som man har i andra länder tex Frankrike, trafikanten får en varning och
5183 därefter tas körkortet i beslag samt böter/fängelse. Samt införa kontroll ur hälsosynpunkt och kunskap
5184 efter antal år i trafiken.

5185

5186 Att öka antalet trafikpoliser i hela landet för en tryggare och säkrare trafik.

5187

5188

5189 **Distriktets yttrande:**

5190 Trafikförordningen är en förordning utfärdad av regeringen, den nuvarande trädde i kraft 1999 som en
5191 ersättning till Vägtrafikkungörelsen från 1972. Förordningen innehåller bestämmelser för trafik på väg
5192 och i terräng och reglerar även ansvarsfördelningen mellan de statliga myndigheterna och
5193 kommunerna.

5194 I förordningens portalparagraf 2 kap 1§ står det att "För att undvika trafikolyckor skall en trafikant
5195 iakta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna."

5196 Vid en djupare analys kring regler för hänsynstagande instämmer distriktsstyrelsen i behovet av ett
5197 enhetligare språkbruk, där Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjövägsregler(TSFS
5198 2009:44) är mer konsekvent i bruket av "hålla undan" och styrbordsregeln".

5199 I Sverige har vi ett kombinerat system med böter och varning/indraget körkort beroende på vägens
5200 hastighetsklassificering. Ett system som distriktsstyrelsen bedömer både är väl inarbetat och effektivt.

5201 Det franska systemet är liknande vårt svenska botsystem men är kompletterat med att bilen kan tas i
5202 beslag vid överträdelse över 40 km/h. I Frankrike är bötesystemet kombinerat med kassarabatt, så
5203 vid snabb betalning kan bötesbeloppet reduceras med halva beloppet.

5204 Att införa omprövningsbestämmelser för körkort bedömer distriktsstyrelsen inte är den bästa vägen för
5205 att åstadkomma en säkrare trafikarbete. Det skulle leda till omfattande kostnader både för samhälle
5206 och enskilda. De prövningar som idag finns reglerade för yrkestrafikanter bedömer distriktsstyrelsen
5207 är tillfyllest.

5208 Sverige behöver fler poliser, så även trafikpoliser, detta arbetar Centerpartiet för redan idag.

5209
5210 Distriktsstämman beslutade att:
5211 Att bifalla första att-satsen
5212 Att avslå andra att-satsen
5213 Att instämna i tredje att-satsens intentioner

5214
5215
5216

5217 6.45: Vägar

5218 *Torsten Sandberg, Kalix, Norrbotten*

5219

5220 Alla som lever på landsbygden eller färdas genom den vet att det lågtrafikerade vägnätet är eftersatt.
5221 Jag kan inte veta om det är precis så överallt men jag misstänker att det är ett allmänt problem.

5222 I kontakter med Trafikverket har det framkommit att dessa vägar nedprioriterats i den nationella
5223 planen. Jag har inte forskat djupare i var och när beslutet fattats. Det är regeringen som fastställer
5224 planen för transportsystemet. Planen påverkar budgeten vilket bör innebära att Centerpartiet kan ha ett
5225 särskilt inflytande i frågan. Centerpartiet bör se till att det finns mer pengar till dessa vägar.

5226 Jag/vi föreslår partistämman besluta

5227

5228 att Centerpartiet tar ett initiativ för att öka anslaget till det lågtrafikerade vägnätet

5229

5230 att utveckling av vägnät och infrastruktur sker med utgångspunkt från kommande etableringar och inte
5231 enbart baserat på folkmängd.

5232

5233

5234 **Distriktets yttrande:**

5235

5236

5237 Distriktsstyrelsen förslår stämman:

5238 att Bifalla motionens intention

5239 att utveckling av vägnät och infrastruktur sker med utgångspunkt från kommande etableringar och inte
5240 enbart baserat på folkmängd.

5241

5242 Stämman beslutar enligt distriktsstyrelsens förslag och

5243 Centerpartiet i Norrbotten föreslår partistämman

5244 att Bifalla motionens intention

5245 att utveckling av vägnät och infrastruktur sker med utgångspunkt från kommande etableringar och inte
5246 enbart baserat på folkmängd.

5247

5248

5249

5250 6.46: Vägar

5251 *Johansson Per-Olov, Mörbylånga, Mörbylånga*

5252

5253 Av det svenska vägnätet består 43 000 mil av enskilda vägar, medan endast ca 10 000 mil är statliga
5254 och 4 100 mil kommunala. Ansvariga för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda
5255 markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Av dessa får 7 700 mil statsbidrag som ska
5256 bidra till att vägarna är allmänt tillgängliga, tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet.

5257 **Regelsystem för vägföreningar**

5258 Riksdagen beslutade den 7 maj 2019 att tillkännage regeringen att snarast utreda frågan om en enklare
5259 förvaltning för landets samfälligheter. Beslutet – följt av en regelförenkling – kan innebära att landets
5260 tusentals samfälligheter, vägsamfälligheter med flera, själva ges mandat att besluta om förändrade
5261 andelstal med mera.

5262 Syftet är att uppnå aktuella och fungerande andelstal, vilket skulle innebära en förenkling och jämfört
5263 med i dag ge billigare och snabbare processer med vidmakthållen rättssäkerhet. Riksdagens
5264 tillkännagivande drevs fram av Centerpartiet, och en majoritet av riksdagen ställde sig bakom.
5265 Centerpartiets ingång i frågan var – och är – att regeringen skyndsamt bör utreda hur en lagreglering
5266 som innebär att en samfällighetsförening själv kan besluta om ändrade andelstal i en
5267 gemensamhetsanläggning kan utformas.

5268 **Betalningsmottagare av stöd från Trafikverket och underhåll enskilda vägar**

5269 Från och med 2022 kommer Trafikverket bara betala ut bidrag för drift av enskilda vägar till
5270 organiserade väghållare vars samfällighet/organisation är aktiva. Idag betalas merparten av bidragen ut
5271 direkt till kommunen på de vägar driften sköts i kommunal regi.

5272 För att underlätta hantering och förseningar av bildande av samfälligheter och vägföreningar med risk
5273 för försämrad vägstandard ska kommuner kunna vara betalningsmottagare av Trafikverkets stöd för
5274 underhåll av enskilda vägar.

5275

5276

5277 Jag/vi föreslår partistämman besluta

5278

5279 att Centerpartiet ska verka för att intensifiera arbetet förenklade och rättssäkra regler för ändring av
5280 inaktuella andelstal vid samägd enskild väg.

5281

5282 att Centerpartiet ska verka för att kommuner kan vara betalningsmottagare av Trafikverkets stöd för
5283 underhåll av enskilda vägar.

5284

5285

5286 **Distriktets yttrande:**

5287 Distriktsstyrelsen instämmer i motionen som tar upp ett viktigt område som berör det finmaskiga
5288 vägnätet som är utav största vikt för utvecklingen av hela landet.

5289

5290 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta:

5291

5292 Att tillstyrka motionen.

5293 (Distriktsstämman beslutade i enlighet med distriktsstyrelsens förslag)

5294

5295

5296 **6.47: Vägar**

5297 *Gabriella Hammarskjöld, Gotland, Gotland*

5298

5299 När man talar med både yngre och äldre lantbrukare på Gotland, och sannolikt även i övriga Sverige,
5300 om vilken fråga de menar att politiken kan ha en stor inverkan på lantbrukets framtidstro, så är ett

- 5301 återkommande svar att politiken betydligt bättre än idag borde kunna tillgodose att underhållet och
5302 skötseln av våra enskilda vägar på landsbygden fungerar.
- 5303 Under lång tid har en stegvis nedprioritering och därmed nedmontering av det långsiktiga underhållet
5304 på många enskilda vägar tillåtits ske. Vägar som inte är belagda med asfalt eller betong behöver med
5305 jämna mellanrum fyllas på med bärande sten och gruslager i själva vägkroppen samt tillföras någon
5306 form av grusmaterial som slitlager på toppen. Inte bara sladdas och dammbekämpas som ofta blir
5307 fallet nu. Resultatet av det bristande underhållet är att många av landets enskilda vägar på landsbygden
5308 är i mycket dåligt skick och många av dem riskerar sannolikt med fortsatt nedmontering av den
5309 statliga finansieringen att med tiden bli avstängda och igenbommande vägar som försvårar för
5310 allmänhet och turism att komma ner till naturområden och stränder osv.
- 5311 Detta problem med bristande underhåll och skötsel av enskilda vägar har också i och med corona
5312 pandemin ökat ytterligare då många människor har valt att flytta ut och bosatta sig på landsbygden
5313 under pandemiperioden. Men finansieringen av underhållet och skötseln av de enskilda vägnäten har
5314 inte i medföljande grad ökat utan är snarare under fortsatt stegvis nedmontering. När de statliga
5315 väganslagen minskas eller snävas in till att omfatta allt färre vägsträckor, med neddragningar t.o.m. i
5316 en del mindre gotländska samhällen på landsbygden, lämnas lokalbefolkningen med en svårlöst och en
5317 ohållbar situation på både kort men framför allt på lång sikt. På Gotland har det vid enkäter riktade till
5318 entreprenörer och företagare på landsbygden också framkommit ett tydligt krav på ökade anslag för
5319 enskilda vägar då situationen nu allvarligt försämrats ytterligare p.g.a. pandemin.
- 5320 Här lämnas också ofta enskilda lantbrukare att sköta de sämsta vägpartierna för att inte arbetsmaskiner
5321 och omgivande grannars fordon ska riskera att helt enkelt köra fast eller köras sönder på vägarna. På
5322 sikt medför detta ett allvarligt konkurrenshinder för många lantbrukare och småföretagare på
5323 landsbygd.
- 5324
- 5325 Detta blir särskilt uppenbart för län så som Gotland där gårdsbutiker, turism, skogsbruk och maskin-
5326 och stängselentreprenad ofta är en integrerad del av många lantbrukares verksamhet. Och där antalet
5327 lantbrukare stadigt minskar samtidigt som de historiska vägföreningarna tagits bort sedan mer än 50 år
5328 tillbaka eller mer. När de statliga medlen krymper för att skapa hyffsat farbara vägar uteblir upplever
5329 landsbygden att samhällets ansvar för dessa delar av Sverige är under nedmontering och att man
5330 upplever att man glöms bort.
- 5331 I den av Miljö- och Jordbruksutskottets nyligen genomförda utredning om lantbrukets sårbarhet
5332 framkommer också tydligt att behovet av en upprustning av Sveriges vägnät föreligger. Och att denna
5333 fråga också utgör en väldigt viktig förutsättning för att driva lantbruk på Sveriges landsbygd idag är att
5334 transporterna verkligen fungerar.
- 5335 Centerpartiet är det parti i Sverige idag som tydligast står upp för landsbygden och lantbrukets
5336 fortsatta framtid och konkurrenskraft. Centerpartiet måste då också inse att av alla frågor som drivs för
5337 att utveckla landsbygden Sverige framåt så kan inte bara investeringar i fiber och pengar till
5338 landsbygdsutveckling utgöra stommen. Fungerande vägsystem även utanför allmänna asfalterade
5339 vägar och samhällen måste allmänt fortsätta fungera för att konkurrenskraften ska bibehållas.
- 5340 Jag/vi föreslår partistämman besluta
5341
5342 att driva en ännu mer kraftfull politik för att öka statsanslagen för långsiktigt underhåll och skötsel av
5343 enskilda vägar.
5344
5345
5346 **Distriktets yttrande:**

5347
5348 Beslut:
5349 Att stämman ställer sig bakom motionen.

5350
5351
5352

5353 6.48: Ostkustbanan

5354 *Magnus Svensson, Söderhamn, Gävleborg*

5355 *John-Erik Jansson*

5356 *Caroline Schmidt*

5357 *Carina Ohlsson*

5358 *Stig Eng*

5359 *Erik Holmestig*

5360 ”En utbyggnad av dubbelspår mellan Gävle och Härnösand halverar restiderna och fyrdubblar
5361 kapaciteten. Det gynnar både passagerare och gods. Ett dubbelspår knyter ihop norra och södra
5362 Sverige och gör så att den nybyggda Botniabanan fullt ut integreras i det nationella järnvägsnätet.
5363 Genom dubbelspår blir sårbarheten mycket mindre och tågens punktlighet och tillförlitlighet ökar. Ett
5364 dubbelspår mellan Gävle och Härnösand stärker järnvägens konkurrenskraft i hela Sverige.” / Nya
5365 Ostkustbanans hemsida

5366

5367 För Europa, Sverige, Norrland och Gävleborg så ser vi det som extremt viktigt att Dubbelspår på
5368 Ostkustbanan byggs och att det arbetet sker i en betydligt snabbare takt än vad som nu sker. För
5369 Centerpartiet som verkar för att hela landet skall leva är detta en självklar fråga att driva.

5370

5371 Att området från Härnösand - Gävle är en flaskhals är känt och det påverkar logistiken i hela landet
5372 och på det sättet påverkas även ekonomin i Sverige negativt. Att ha fungerande transporter som bygger
5373 ihop landet är av yttersta vikt. Det är även av yttersta vikt att logistiken via järnväg fungerar för våra
5374 industriföretag i vårt land.

5375

5376 I vår strävan att bygga ett hållbart samhälle med minskade utsläpp av koldioxid så vet vi att järnväg är
5377 en viktig satsning. Dubbelspår på Ostkustbanan kommer att innebära kraftigt reducerad koldioxid. Det
5378 är alla vinna på.

5379

5380 Sist men inte minst. Så kommer tiderna att minska för personer som transporterar sig via järnväg. Det
5381 medför större arbetsmarknadsområde, lättare för personer att utbilda sig via högre studier och stärker
5382 näringslivet.

5383 Restid kortas enligt följande:

- 5384
- Stockholm – Gävle: Idag 1,5 timme, med dubbelspår 1 timme
 - 5385 • Stockholm – Sundsvall: Idag upp emot 4 timmar, med dubbelspår 2 timmar
 - 5386 • Stockholm – Umeå: Idag 6,5 timme med dubbelspår 3 timmar och 50 minuter

- 5387
- 5388 Detta är en väldigt viktig fråga för Centerpartiet att driva och säkerställa att vi får till ett dubbelspår på
5389 Ostkustbanan.
- 5390
- 5391 **Vi yrkar:**
- 5392 Att Denna motion lyfts på Centerpartiets kommunkrets årsmöte i Söderhamn
- 5393 Att Denna motion lyfts på Centerpartiets distriktsstämma i Gävleborg
- 5394 Att Denna motion lyfts på Centerpartiets partistämman
- 5395
- 5396 **Digitalt 2021-02-22**
- 5397 Magnus Svensson, Regionråd Gävleborg
- 5398 John-Erik Jansson, Kommunstyrelsen ordförande i Söderhamn
- 5399 Caroline Schmidt, oppositionsråd Hudiksvall
- 5400 Carina Ohlsson, Ordförande omsorgsutskottet i Nordanstig
- 5401 Stig Eng, Kommunstyrelsens förste vice ordförande i Nordanstig
- 5402 Erik Holmestig, Kommunalråd i Gävle
- 5403 Motionen antogs vid årsmöte med Centerpartiets kommunkrets i Söderhamn den 23 februari 2021.
- 5404 Jag/vi föreslår partistämman besluta
- 5405
- 5406 att Centerpartiet verkar för att bygget av dubbelspår på Ostkustbanan sker i snabbare takt samt
- 5407
- 5408 att finansiering säkerställs för dubbelspår på Ostkustbana
- 5409
- 5410
- 5411 **Distriktets yttrande:**
- 5412 DS föreslår stämman bifalla motionen.
- 5413
- 5414 Stämman beslutar bifalla motionen i enighet med distriktsstyrelsens förslag.
- 5415
- 5416
- 5417

5418 **6.49: Ostkustbanan**

5419 *Stig Eng, Nordanstig, Stig Eng*

5420

5421 ” En utbyggnad av dubbelspår mellan Gävle och Härnösand halverar resetiderna och fördubblar
5422 kapaciteten. Det gynnar både passagerare och gods. Ett dubbelspår knyter ihop norra och södra
5423 Sverige och gör så att den nybyggda Botniabanan fullt ut integrerats i det nationella järnvägsnätet.
5424 Genom dubbelspår blir sårbarheten mycket mindre och tågens punktlighet och tillförlitlighet ökar. Ett
5425 dubbelspår mellan Gävle och Härnösand stärker järnvägens konkurrenskraft i hela Sverige.”/ Nya
5426 Ostkustbanans hemsida

5427

5428 För Europa, Sverige, Norrland och Gävleborg så ser vi det som extremt viktigt att dubbelspår på
5429 Ostkustbanan byggs och att arbetet sker i betydligt snabbare takt än vad som nu sker. För Centerpartiet
5430 som verkar för att hela landet ska leva är detta en självklar fråga driva.

5431

5432 Att området från Härnösand-Gävle är en flaskhals är känt och det påverkar logistiken i hela landet och
5433 på det sättet påverkas även ekonomin i Sverige och särskilt Norrland negativt. Att ha fungerande
5434 transporter som bygger ihop landet är av yttersta vikt. Det är även av yttersta vikt att logistiken via
5435 järnväg fungerar för våra industriföretag i vårt land.

5436

5437 I vår strävan att bygga ett hållbart samhälle med minskade utsläpp av koldioxid så vet vi att järnväg är
5438 en viktig satsning. Dubbelspår på Ostkustbanan kommer att innebära kraftigt reducerad
5439 koldioxidutsläpp. Det är alla vinnare på.

5440

5441 Sist men inte minst så kommer restiderna att minska för personer som transporterar sig via järnväg.
5442 Det medför större arbetsmarknadsområde, lättare för personer att utbilda sig via högre studier och
5443 stärker näringslivets möjligheter till kompetenshöjande personalrekrutering.

5444 Restid kortas enligt följande:

5445

5446 • Stockholm-Gävle: idag 1½ tim, med dubbelspår 1 tim

5447 • Stockholm-Sundsvall: idag uppemot 4 tim, med dubbelspår 2 tim

5448 • Stockholm-Umeå: idag 6½ tim, med dubbelspår 3 tim 50 min

5449

5450 Detta är en väldigt viktig fråga för Centerpartiet att driva och säkerställa, att vi får till ett dubbelspår på
5451 Ostkustbanan.

5452 Denna motion har lyfts på Centerpartiets kommunkretsårsmöte i Nordanstig och bifallits.

5453

5454 **Vi yrkar:**

5455 Att Centerpartiet verkar för att bygget av dubbelspår på Ostkustbanan sker i mycket snabbare takt
5456 samt att finansieringen säkerställs för dubbelspår.

5457

5458 Jag/vi föreslår partistämman besluta

5459

5460 att Centerpartiet verkar för att bygget av dubbelspår på Ostkustbanan sker i mycket snabbare takt samt

5461

5462 att finansieringen säkerställs för dubbelspår.

5463

5464

5465 **Distriktets yttrande:**

5466 DS föreslår stämman bifalla motionen.

5467

5468 Stämman beslutar bifalla motionen i enighet med distriktsstyrelsens förslag.

5469

5470

5471

5472 [6.50: Nya stambanor och höghastighetståg](#)

5473 *Bertil Göransson, Lund, Skåne*

5474

5475 **Motion till Centerpartiets stämma 2021**

5476 Angående planering av höghastighetsjärnväg i Sverigeförhandlingarna.

5477

5478 Jag har varit lantbrukare företagare och entreprenör i hela mitt vuxna liv. Jag har i mitt
5479 samhällsengagemang politiskt företrätt Centerpartiet som kommunpolitiker i Lund. Över 55 år i olika
5480 befattningar och gör så fortfarande. Jag är för närvarande kommunrevisor i Lund och dessutom flera
5481 kommunala bolag.

5482 Den planering för HH järnvägar kan jag inte finna att det inryms under Centerpartiets mål och
5483 program. Trots detta stöder Centern en utredning som ökar klyftan mellan stad och land. Detta är inte
5484 Centerpolitik och jag yrkar att Centern lämnar beslutet att stödja fortsatt planering av detta projekt
5485 med följande motiveringar.

5486 **Hela Sverige skall leva.**

5487 En HH järnväg mellan Sveriges tre största städer gagnar inte övriga landet utan enbart boende i
5488 närheten av de få stationer som är inplanerade. Tidsvinsten försvinner om man inte bor i närheten av
5489 dessa. Man måste istället bygga ut infrastrukturen i befintligt järnvägs och vägnät.
5490 Dessutom är det materialtransporter till verksamheter och industri som behöver förstärkas där dessa är
5491 verksamma. Vi behöver inte en centralisering utan vägar och järnvägar där människorna bor och vill
5492 bo också i övriga delar av landet.

5493 **Ekonomi**

5494 De gigantiska stora kostnader som Trafikverket beräknar är inte på något sätt försvarbart. Detta skulle

5495 vara det största ekonomiska projekt som belastar svensk ekonomi. Tankar är ju att man skall låna upp
5496 pengarna eller locka utomstående finansiärer så att det inte skulle belasta statsbudgeten men lånen
5497 skall amorteras och förräntas.

5498 Man räknar ju med att enbart ca 40 procent av kostnaden finansieras med intäkter och resten av
5499 statsbudgeten. En sådan finansiering är inte på något sätt försvarbart. Investeringen rör sig kring 400
5500 miljarder och detta enbart för spårdragningen och anslutningar. Vad som inte har framkommit är
5501 kostnader för ett antal tågsätt som skall trafikera banan. Slutligen har Riksrevisionen avstyrkt vidare
5502 planering av projektet. Ta ansvar för ekonomin ni som sitter i beslutsställning.

5503 **Miljö, markåtgång och natur**

5504 Jordbruksmarker förbrukas, jordbruksföretag ödeläggs, brukningarna försvåras och de drabbade
5505 lantbrukare kan inte investera och utveckla lantbruk på grund av osäkerheten var spåren planeras.
5506 Dessutom drabbas de berörda av värdeminskning och ökade driftskostnader genom att spåren skär av
5507 och delar mark och fält på ett oacceptabelt sätt. Lantbrukarna drabbas av ökade kostnader och
5508 värdeminskningar som aldrig kommer att ersättas. Livsmedelsstrategi och skyddet för åkermarken är
5509 viktigare än HH spåren. Väg in detta i besluten. Skogsmarker styckas och förbrukas på grund av breda
5510 korridorer som krävs för spårdragningen. Naturmarker och skyddsvärda naturtillgångar raseras och
5511 ödeläggs om spårdragningen genomförs enligt Trafikverkets utredning.

5512 **Samhällets digitalisering**

5513 När HH järnvägarna skulle vara klara för användning om 15–20 år har vi enligt min uppfattning ett
5514 helt annat samhälle än vi har idag. Den pågående Coronapandemin har påskyndat en digitalisering
5515 som inte fanns på kartan för bara 2 år sedan. Sammanträden, konferenser och möten sker idag digitalt i
5516 en utsträckning som man inte trodde var tänkbart då. Mycket av detta finner man idag att det är
5517 tidsbesparande, effektivt och rationellt. Detta kommer att vara kvar efter pandemin i stor utsträckning
5518 och kommer att innebära ett minskat resande och därmed än sämre ekonomi och motiv för HH
5519 järnväg. Givetvis är det personliga möten och sammankomster viktiga för människor även i framtiden
5520 men vi kommer inte att återgå till det samhälle vi hade före pandemin det är jag fullständigt övertygad
5521 om.

5522 **Energi**

5523 Spårbundna transporter är bra i många sammanhang för långa transporter men transporter ut till
5524 verksamheter kommer fortfarande fordonstransporter på väg vara nödvändiga. Efterhand kommer
5525 drivmedlen för fordon på väg bli helt miljövänliga såsom el, vätgas och biodrivmedel. Därför kommer
5526 behovet av spårbundna transporter inte bli så stort som man påstår. Därför kommer det aldrig att bli
5527 ekonomiskt försvarbart med HH järnvägar i Sverige.

5528 **Politiskt ställningstagande**

5529 Det sker alltför mycket politiskt tyckande från beslutsfattarnas sida i dagens samhälle. Jag anser att
5530 man måste ha betydligt mer fakta och kunskap inom beslut fattas. Så även i Centerpartiets ledning på
5531 riksnivå i detta fall om HH järnvägen. Vi behöver en betydligt bättre infrastruktur i hela landet. Rusta
5532 upp det befintliga kommunikationsnätet, fler spår längs befintliga järnvägar och underhåll av det vi har
5533 och säg nej till HH järnvägsutredningen och stryk projektet i januariöverenskommelsen.

5534

5535 **Jag slutar med ett citat ur vårt program.**

5536 ” Centerpartiet står för närodlad politik och ett nytt ledarskap för Sverige. Vi vill ha ett grönt, tryggt
5537 och företagsamt samhälle där du bestämmer mer över din vardag – var du än bor.”

5538 Centerns beslut om att stödja HH järnvägssatsningen är inte i linje med ovanstående. Med hopp om att
5539 Centerpartiet inser detta och fattar kloka och realistiska beslut **därför yrkar jag bifall till min**
5540 **motion.**

5541

5542 Bertil Göransson

5543 Jag/vi föreslår partistämman besluta

5544

5545 att Centerpartiet ändrar beslutet att stödja fortsatt planering av höghastighetsjärnväg och drar tillbaka
5546 sitt stöd för projektet.

5547

5548

5549 **Distriktets yttrande:**

5550 Centerpartiet förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö i de korridorer som
5551 använts i Sverigeförhandlingen. Enligt den nu beslutade Nationella Transportplanen beslutad juni
5552 2018, har byggandet av ny stambana i sträckan Malmö/Lund-Hässleholm påbörjats och tillsammans
5553 med delsträckor Göteborg-Borås och Järna-Linköping igång med projektering/samråd och tillsammans
5554 utgör de delar av det som kallas Sverigebygget/Sverigeförhandlingen. Här har Centerpartiet som en
5555 del i Allians för Skåne bla tillsammans med M, L och Kd arbetat inte minst i Regionsamverkan
5556 Sydsverige för att södra stambanan från Malmö/Lund och norrut ska förstärkas och byggas ut. Detta
5557 tydliggörs i yttrande från Regionsamverkan Sydsverige Trafikverkets inriktningsunderlag den 21
5558 januari 2021.

5559 Att bygga en ny infrastruktur i form av en höghastighetsbana som ska gå igenom Sverige från Norr till
5560 söder och i framtiden knyta ihop Sverige med övriga Europa via Danmark när Fehrman-Bält bron
5561 byggs är ett måste i ett globalt samhälle.

5562

5563 Det är en synnerligen komplex fråga med många frågetecken som är långt ifrån utredda. Hur snabbt
5564 ska tågen köra, var ska rälsen byggas, kommer det bullra, förstörs naturmiljöer, skogar, åkermark, blir
5565 fastigheter inlösta? Vilken teknisk lösning ska man välja och kommer landet att klyvas?

5566 Ovanstående är frågor som är fullt relevanta, men helt omöjliga att svara på i dagsläget och kommer
5567 att besvaras under projektets gång. Alla projekt startar med en idé, när idén har godkänts påbörjas en
5568 förstudie som ska besvara flertalet svåra frågeställningar såsom om det är tekniskt och ekonomiskt
5569 möjligt. Därefter går projektet vidare i en projektering för att sen kunna genomföras och slutligen
5570 överlämnas i drift.

5571

5572 Höghastighetsprojektet har passerat första idéstadiet och just nu pågår förstudien, där man enbart
5573 kommit med förslag på korridorer där infrastrukturen kan dras. Det betyder att det fortfarande finns
5574 många frågor kvar bara i förstudiefasen som behöver besvaras. För att få svar på de frågorna behöver
5575 projektet fortsätta så att frågorna kan bli besvarade. Efter varje fas i projektet är det möjligt att
5576 antingen säga nej, byta inriktning eller för den delen besluta att fortsätta. Det är därför redan nu för
5577 tidigt att sätta begränsningar för projektet i vilket val av teknisk lösning som det ska vara exempelvis
5578 krav på en maximal hastighet med 250 km/h.

5579 Därför står Centerpartiet i dagsläget bakom en utbyggnad som en aktiv del av Allians för Skåne och
5580 Regionsamverkan Sydsverige.

5581 Centerpartiet förutsätter att stambanorna byggs på det sätt som är klokast utifrån en marknads
5582 byggnation och i så hög grad som möjligt i anslutning till befintlig stambana. Centerpartiet förutsätter
5583 också att teknik som väljs är framtidssäkrad och att en SWOT-analys görs inför varje vägval.

5584

5585

5586

5587 Centerpartiet vill inte ha en höghastighetsbana som slutar i Hässleholm. Höghastighetsbanan måste
5588 fortsätta till Stockholm samt vidare ut i Europa, annars kan vi bara bygga ut befintlig snirklande
5589 stambana.

5590 Centerpartiet vill att stationerna i Lund och Hässleholm ska vara centrala i städerna, annars är det
5591 ingen idé.

5592 Centerpartiet tror att denna satsning är bra för framtiden då mer godstrafik kan gå på stambanan och
5593 persontrafik på nya höghastighetsbanan. Detta gör att godstrafik på väg inte behöver öka lika mycket

5594 som vi nu ser i och med ökad handel via nätet (och vi behöver kanske inte bredda E6:an eller E22:an).
5595 Vi tror att det kan minska flygresandet och därmed buller och utsläpp runt Sturup (märks nu i samband
5596 med pandemin att det bullrar mindre och är klarare luft över Kastrup). Det gynnar näringslivet och
5597 arbetsmarknaden.

5598
5599 Distriktsstämman beslutade att anse motionen besvarad.

5600
5601
5602

5603 [6.51: Nya stambanor och höghastighetståg](#)

5604 *INGELA Nachtweij, Vimmerby, Kalmar*

5605

5606 **Infrastrukturplanering, regionalt och nationellt i ett nytt perspektiv efter pandemin**

5607 Samhället kommer att förändras framåt pga pandemin som vi ännu inte vet hur länge den kommer att
5608 vara en del av våra liv. Politikens visioner om att skapa ett samhälle för alla medborgare är en
5609 utmaning när förutsättningarna nu har ändrats. Decentraliseringen kommer att öka när allt fler
5610 människor väljer bort trängseln i storstad och väljer landsbygdsboende tack vare distansarbetets nya
5611 möjligheter.

5612 Infrastruktursatsningar har aldrig varit viktigare att diskutera och planera utifrån paradigmskiftet att
5613 anpassa planeringen utifrån pandemiers sannolikt ökande närvaro. Klimatpåverkan av transporter
5614 måste också vägas in i planeringen av framtida satsningar. Därför behöver det göras en omvärdering
5615 och en nystart av planeringen av höghastighetsbanor och dess kostnadseffektivitet och klimatpåverkan
5616 samt inverkan på den lokala infrastrukturen ute i regionerna. Höghastighetsbanorna kommer att bli
5617 extremt dyra och troligen på bekostnad av regionala tågbanors underhållsarbete och utveckling. Digital
5618 infrastruktur med snabb hastighet i hela landet kan vara viktigare att prioritera än
5619 höghastighetsbanor. Därför krävs ett omtag nu när fler vill ha lokal närvaro och exempelvis kunna
5620 välja det lokala gymnasiet på andra sidan länsgränsen. Landsbygdens buss och tågresor är troligen
5621 mycket viktigare i vardagen än höghastighetsbanor mellan tre storstäder i södra Sverige.
5622 Planeringshorisonten är också en viktig aspekt när förutsättningarna i samhället ändras.

5623 **Anslutning mellan regionbanor och stambana i Linköping**

5624 Kalmar län behöver Stångådalsbanan som en central förbindelse norrut. Det planeras ett nytt
5625 resecentrum i Linköping. Anslutningen i Linköping till stambanan är viktig för Kalmar län och för
5626 norra länets infrastruktur norröver. Skytteltrafik med buss in till nytt resecentrum utanför centrala
5627 Linköping vore en mycket dålig lösning för de som reser från Kalmar län genom Linköping norrut
5628 med tåg.

5629 **Landsvägsbussar över länsgränsen**

5630 Östergötland lade ner flera landsvägslinjer för busstrafik och konsekvensen av det beslutet blev att
5631 ungdomar från Södra Östergötland ej längre i lika stor omfattning som tidigare, kan pendla till
5632 Vimmerby gymnasium. Det minskar valfriheten när länsgränsen och utebliven samverkan mellan
5633 Kalmar länstrafik och Östergötlands länstrafik skapar minskade möjligheter för pendling.
5634 Gymnasieelever i Horn tvingas flytta till Linköping för gymnasiestudier (6-7 mil enkel resa) istället
5635 för pendling till Vimmerby som ligger 3-4 mil bort. Kinda kommun har uttryckt att man ser en målbild
5636 där 50% av Kindas gymnasieelever väljer Vimmerby som studieort. En förutsättning är möjligheter till
5637 kollektivtrafik över länsgränsen.

5638 Jag/vi föreslår partistämman besluta
5639
5640 att planeringen för höghastighetståg omvärderas och utvärderas utifrån digitaliseringens möjligheter
5641 och hela landets behov av tågtrafik i en framtid med ökande närvaro av pandemier
5642

5643 att verka för att en tåganslutning som förbinder regiontåg till stambanan ska finnas i Linköping och
5644 inte skyttelbuss
5645

5646 att arbeta för bättre förbindelser (pendeltåg och buss) mellan södra Östergötland och Norra Kalmar
5647

5648

5649 **Distriktets yttrande:**

5650 I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. Vi står inför
5651 en situation med ett ökat transportbehov av både människor och gods, samtidigt som vi måste vidta
5652 åtgärder för att utsläppen från transportsektorn måste minska om vi ska nå uppsatta klimatmål. En
5653 kraftig tillväxt i tågtrafiken, framförallt den regionala, har lett till ett mycket högt kapacitetsutnyttjande
5654 av i synnerhet stambanesystemet vilket i sin tur skapar stora kapacitetsproblem för anslutande
5655 järnvägssystem. Prognoserna, även med beaktande av kvarstående effekter i en tid efter Pandemin,
5656 visar på en fortsatt stark tillväxt av personresor och godstransporter i vårt land.

5657 Dagens situation gör järnvägstrafiken mycket känsligt för störningar, både planerade, tekniska och
5658 väderbaserade. Slutresultatet blir för låg pålitlighet och ett för lågt förtroende för tåg, såväl för
5659 persontrafik som för den stora mängd gods som varje dag måste transporteras på järnväg. Inte minst
5660 industrin i vår del av landet vittnar om att bristen på tilltro gör att man nyttjar järnvägen långt mindre
5661 än vad som annars skulle vara fallet.

5662 Centerpartiet i Kalmar län är därför positivt till en förstärkning av det svenska järnvägssystemet och
5663 dess stambanestructur, med högre kapacitet för att möta behovet av mer person- och godstransporter,
5664 till exempel i form av nya stambanor. Vi vill dock påpeka att det inte handlar om det ena eller det
5665 andra. En satsning på nya stambanor måste ske parallellt med att funktionaliteten i den befintliga
5666 anläggningen förbättras och vidmakthålls. För oss är det helt avgörande att ett nytt system av
5667 stambanor ges en hållbar finansiering och att man förmår att vidmakthålla en mycket hög grad av
5668 kostnadskontroll i projektet. Projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar
5669 och kollektivtrafik i hela Sverige. En satsning på nya stambanor måste även inkludera att deras
5670 stationer länkas ihop med, och förstärker, kapaciteten i befintlig transportinfrastruktur så att
5671 tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del. Nya stambanor kommer även
5672 avlasta den befintliga järnvägsanläggningen och på så sätt verka positivt för vår landsändas och hela
5673 landets godstransporter.

5674 Centerpartiet är måna om att satsningen på nya stambanor inte får ske på bekostnad av underhåll och
5675 utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar. Centerpartiet förespråkar en finansiering där
5676 stambanorna finansieras på sina egna meriter och inte tränger inte ut andra nödvändiga investeringar i
5677 vägar och järnvägar i andra delar av landet. Hela Kalmar län och hela Sverige måste få ta del av det
5678 infrastrukturlyft vårt land behöver.

5679 Att utvärdera alla kommande investeringar utifrån digitaliseringens möjligheter och hela landets behov
5680 av tågtrafik i en framtid med ökande närvaro av pandemier är en del av den politik Centerpartiet driver
5681 inom ram för pågående JA-samarbete. Men om järnväg bara ska vidmakthålla sin andel av
5682 transportarbetet m tanke på hur det förutses att växa måste mängden gods på järnväg fördubblas.?
5683 ?

5684 Ett samarbetsavtal är upprättat för kollektivtrafiken mellan Kalmar län och Östergötaland. Dialog sker
5685 om resandet över länsgräns, ett gemensamt biljettsystem är ett steg för att förenkla resandet men
5686 ytterligare insatser kan behövas för att underlätta resandet.
5687

5688 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta:
5689

5690 Att avstyrka motionens första att-sats.
5691

5692 Att instämman i motionens intentioner avseende att-sats två och tre.?
5692

5693 (Distriktsstämman beslutade i enlighet med distriktsstyrelsens förslag)
5694
5695

5696 [6.52: Nya stambanor och höghastighetståg](#)

5697 *Torsten Sandberg, Kalix, Norrbotten*
5698

5699 Den nuvarande inriktningen på planeringen är järnvägar för persontåg i farter om ca 320 km/tim.
5700 Enligt Trafikverket ett eget trafiksystem med liten påverkan från andra system som skall gå på en egen
5701 bana med få anslutningar mot befintliga stambanor och göra få uppehåll. Ett alternativ är att begränsa
5702 hastigheten till ca 250 km/tim.

5703 Jag förordar att annat trafiksystem. Stambanor som medger hastigheter i ca 250 km/tim.
5704 dimensionerade även för gods samt bättre samordnade med de nuvarande trafiksystemen. Det är först
5705 då kostnaderna kan hållas nere och nyttan bli större.

5706 Det är **mycket bättre** ur regionalpolitisk synpunkt vilket borde ligga Centerpartiet ”varmt om hjärtat”.
5707 Det är **mycket bättre** ur miljösynpunkt. Det är **bättre** ur kostnadssynpunkt (eller minst olönsamt
5708 enligt bedömaren).

5709 Kostnader

5710 Trafikverket har fått i uppdrag att föreslå ett höghastighetssystem inom ramen 6.44 miljarder kr i 2017
5711 års priser. Ett avskalat förslag är på gång som innebär ett ännu större fokus på pendlingstrafik mellan
5712 storstäderna. Det är dock inte seriöst att tro att det går att bygga till den kostnaden. Långt därifrån!

5713 Stockholms Handelskammare har beräknat kostnaderna till 400 miljarder kr. Tomas Augustsson i SvD
5714 den 7 oktober 2017. Det kan dra iväg mot 500 miljarder kronor innan allt är betalt. Riksrevisionen har
5715 sågat planerna eftersom de har allvarliga brister.

5716 Maria Börjesson, professor vid Statens väg- och forskningsinstitut, hävdar att förslaget är mycket
5717 olönsamt för samhället och att klimatnyttan är väldigt liten. Bara ca 2 % av alla resor i landet är
5718 långväga. Få stora projekt har blivit billigare än vad som framgånget av beslutsunderlaget. De stora
5719 kostnadsökningarna för Ostlänken (Järna – Linköping) pekar mot att hon har rätt. Hon ifrågasätter
5720 också klimatnyttan när hela transportsystemet är fossilfritt inom 15 - 20 år.

5721 Det handlar inte bara om konkurrens om pengar. Även andra resurser måste bedömas. Planerings-,
5722 myndighets-, kompetens- och materiella- och personella resurser.

5723 Finansiering

5724 En grundbult har varit att det offentliga skall stå för landets grundläggande infrastruktur med en statlig
5725 finansiering över budgeten. Eftersom det kan bli problem för andra mycket angelägna
5726 trafikinvesteringar förs extern lånefinansiering in som en lösning. Men lån skall betalas. Vi kommer
5727 inte undan!

5728 Vi får inte hamna i samma läge som med Arlandabanan och Karolinska sjukhuset. A-train har
5729 ensamrätt på Arlandabanan i 40 år med höga avgifter och riskkapitalister som gnuggar händerna.
5730 Skandaler har omgett Karolinska!

5731 Vi har genomfört en stor avreglering av trafiken i Sverige. Det är varken Trafikverket eller
5732 kommunalråden som bestämmer vilka tåg som skall gå och med hur stor turtäthet som banorna
5733 kommer att trafikeras. Det styrs på gott och ont av marknaden. Är det dagpendlare mellan

- 5734 storstäderna som utgör det stora trafikunderlaget? Eller är den regional och lokala trafiken runt
5735 stationsorterna? Vilket underlag bygger alla löften om tät trafik till och från alla stationsorterna på?
- 5736 Miljö
- 5737 En lägre hastighet och en bättre anpassning till det befintliga transportsystemet är bättre för miljön.
5738 Om vi kan förbättra för den regionala och lokala tågtrafiken så kommer fler att åka tåg i stället för bil.
5739 Det långväga resandet är i jämförelse försvinnande litet. Man arbetspendlar inte med bil mellan
5740 storstäderna.
- 5741 Banor för den lägre hastigheten ger mindre störningar i landskapet. Mindre kurvradier kan accepteras
5742 och besvärliga barriäreffekter reduceras. Åkermark och kulturlandskap tar mindre skada. Där det är
5743 lämpligt kan den nya banan samlokaliseras med den gamla. Detta borde vara en hjärtefråga för
5744 Centerpartiet!
- 5745 Energiåtgången blir mycket mindre liksom bullret. Slitaget minskar på räls och tåg. Banorna kan
5746 byggas på makadam istället för fastlåsta i stora mängder betong.
- 5747 Cementindustrin hör till de stora CO2 utsläpparna. Ett byggande i närtid kommer att ge ett mycket
5748 stort CO2 påslag med en oviss återbetalning långt fram i tiden. Det är **nu** vi måste minska
5749 fossilberoendet! Om och när cement kan tillverkas utan CO2- utsläpp, vilket det forskas om, kan banor
5750 med fördel byggas mer på broar eller pelare. På känsliga sträckor. Men inte förrän då!
- 5751 Flyget
- 5752 Gränsen för att lockas till flyget anses ligga vid tågåkande över tre timmar. Det klarar direkttågen
5753 Stockholm – Malmö i 250 km fart. Tiderna till och från flygplatserna och terminaltiderna måste vägas
5754 in. Liksom den bättre komforten på tågen med större möjlighet att utnyttja tiden till arbete.
- 5755 Om många ändå skulle välja flyget, t. ex om det är billigare, finns det enkla åtgärder att tillgripa. Än
5756 att lägga ut miljarder på en snabbare järnväg. Höjda landningsavgifter, miljöcertifiering av tjänsteresor
5757 med flyg eller att flyget betalar bränsleskatter som andra får göra, fram till att det finns nya
5758 flygbränslen. **De som åberopar flygandet för att motivera 320-tåg är helt fel ute. En stor fet lögn!**
- 5759 Danmark kan!
- 5760 Danmark bygger för snabbtåg mellan Köpenhamn och Fehmarn Bält. Sträckan Köpenhamn – Ringsted
5761 dimensioneras för 250-tåg, därifrån till Fehmarn Bält 200-tåg. De planerar också för godståg varje
5762 timme dygnet runt! När Danmark kan borde vi också kunna!
- 5763 **En omstart!**
- 5764 **Vi kan knyta ihop Sverige med kontinenten utan att satsa på extremt höga hastigheter. Med**
5765 **snabba transporter i ett trafiksystem som samtidigt ger bättre utrymme för regional och lokal**
5766 **trafik. Som tar större hänsyn till regionalpolitiska aspekter. Dimensionerade för en tåghastighet**
5767 **i ca 250km/tim. Vi borde också kunna köra snabba och lätta godståg på nya banor. Nystarten**
5768 **bör byggas på Riksrevisionens fyrstegsprincip. Nystarten bör diskuteras och förankrats mellan**
5769 **riksdagens partier. Ett så stort projekt kräver bred enighet!**
- 5770 Jag/vi föreslår partistämman besluta
5771
5772 att den fortsatta inriktningen på arbetet med nya stambanor sker i enlighet med det som framgår under
5773 rubriken En omstart

5774
5775
5776
5777
5778
5779
5780
5781
5782
5783
5784
5785
5786
5787
5788
5789
5790
5791
5792
5793
5794
5795

Distriktets yttrande:

Distriktsstyrelsen föreslår stämman:

att bifalla motionens intention

att inte bygga en för dyr järnvägssatsning som inte ger den klimateffekt eller attraktivitet som efterfrågas för att fler ska välja järnväg.

att satsa på ett snabbt tåg som idag klarar 250 km/h och förstärka befintligt nät både för gods och persontransporter.

att inriktningen för stambanor mellan de större städerna sker på ett sätt som ökar redundansen på nätet samtidigt som det inte riskerar en utveckling av stambanor och järnvägar i hela Sverige.

Stämman beslutar enligt styrelsens förslag och Centerpartiet i Norrbotten föreslår partistämman:

att bifalla motionens intention att inte bygga en för dyr järnvägssatsning som inte ger den klimateffekt eller attraktivitet som efterfrågas för att fler ska välja järnväg.

att satsa på ett snabbt tåg som idag klarar 250 km/h och förstärka befintligt nät både för gods och persontransporter.

att inriktningen för stambanor mellan de större städerna sker på ett sätt som ökar redundansen på nätet samtidigt som det inte riskerar en utveckling av stambanor och järnvägar i hela Sverige.

5796 [6.53: Nya stambanor och höghastighetståg](#)

5797 *Mårten Nobin, Hässleholm, Skåne*

5798 *Johan Hammarqvist*

5799 *Mats-Ola Persson*

5800
5801
5802
5803

5804 Centerpartiet vill bygga ihop Sverige med höghastighetståg och planeringen av nya stambanor mellan
5805 Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö pågår.

5806

5807 Trafikverkets planläggningsprocess pågår på sträckan Hässleholm – Lund. Frågan om hastighet är
5808 därför, redan nu, särskilt aktuell på den sträckan. Sträckan planeras fortsatt för enbart 320 km/h i
5809 den pågående lokaliseringsutredningen.

5810

5811 Om de nya stambanorna istället trafikeras med tåg i 250 km/h blir det fler tänkbara

5812 lokaliseringsalternativ

5813 än för en järnväg som ska trafikeras i 320 km/h. En järnväg med hastigheter upp till 250

5814 km/h gör det även möjligt att hitta lokaliseringsalternativ där de nya stambanorna delvis kan följa de

5815 nuvarande banornas sträckning. Det blir lättare att hitta bansträckningar som kan kombineras med

5816 centralt belägna stationer och kan bidra till att minska projektens markanvändning.

5817

5818 Centerpartiets tanke att knyta ihop Sverige med höghastighetståg är god. Vi motionärer är för

5819 järnvägssatsningar som håller ihop Sverige och som minskar tidsavstånden i Sverige.

5820 Järnvägssatsningar

5821 som stärker både det nationella och regionala nätet. Järnvägssatsningar som är bra för

5822 miljön på både kort sikt och på lång sikt.

5823

5824 Kostnad och ingrepp ska ställas i relation till projektens samhällsnytta. Vi har inte råd med att

5825 planerna på nya stambanor hamnar i en återvändsgränd. Sverige behöver göra en infrastruktursatsning

5826 på järnväg och det inkluderar satsningar på utökad spårkapacitet. Vi behöver göra detta i
5827 närtid.
5828
5829 Vi motionärer vill göra ett ordentligt omtag när det gäller Centerpartiets satsning på
5830 höghastighetståg. Det är rätt tid att göra det nu eftersom förutsättningarna har förändrats sedan
5831 Centerpartiet tog ställning för att satsa på en höghastighetsjärnväg för 320-tåg.
5832
5833 *Vårt förslag bygger på följande:*
5834 Höghastighetsbanorna ska bidra till ett komplett transportsystem där järnvägen trafikeras med
5835 snabba regionaltåg i 250 km/h och snabba fjärrtåg i 250 km/h. Ett transportsystem där regionaltågen
5836 och fjärrtågen samverkar. Det viktigaste i "Framtidens transportsystem" är att bygga upp en
5837 infrastruktur för snabba regionaltåg. En satsning på snabba regionaltåg har förutsättningar att bli en
5838 satsning på Närtåg. Närtåg som bidrar till att det är nära mellan olika delar av landet. Där stad och
5839 landsbygd kan knytas samman. Satsningen kompletteras med snabba fjärrtåg.
5840
5841 För att minimera ingreppen i naturen ska de nya stambanorna utformas för en hastighet med en
5842 maxgräns på 250 km/h. Lokaliseringen av de nya stambanorna måste inriktas mot en dragning som
5843 innebär att det tas så stor hänsyn som möjligt till omkringliggande landskap. Det är av stor vikt att vi
5844 undviker att höghastighetsjärnvägen skapar nya barriärer i landskapet.
5845
5846 Frågan om markanvändning är central. För att visa respekt mot framtida generationer är det
5847 nödvändigt att minimera ingreppen i naturen. Den nationella livsmedelsstrategin (enl Riksdagsbeslut
5848 från 2017) har som mål att vi ska producera mer svenska livsmedel. Då har vi inte råd att i onödan ta
5849 bort mark från produktion av livsmedel. Skogen är en ovärderlig resurs för klimatet. Den svenska
5850 skogen fungerar som en "kolsänka". Det innebär att vi inte heller har råd att, i onödan, ta bort mark
5851 från produktion av skog. Därför förordar vi att de nya stambanorna följer de nuvarande stambanornas
5852 sträckning alternativt följer annan infrastrukturens sträckning i största möjliga mån. För att maximera
5853 den
5854 nya järnvägens samhällsnytta är det därutöver viktigt att bansträckningen säkras att stationerna
5855 placeras
5856 i centrumlägen.
5857
5858 Den pågående pandemin kommer, framöver, påverka vår inställning till tid, våra värderingar och
5859 prioriteringar i stort och därmed även resandet. Dock vet vi inte för dagen exakt hur vi kommer att
5860 påverkas.

5861 Jag/vi föreslår partistämman besluta
5862
5863 att Centerpartiet ska driva frågan om att bygga ihop Sverige med höghastighetståg där tågen går med
5864 en maxgräns på 250 km/h
5865
5866 att Centerpartiet inte längre ska driva frågan om att de nya stambanorna för höghastighetståg ska
5867 kunna trafikeras i 320 km/h
5868
5869 att Centerpartiet ska driva frågan att när höghastighetsbanorna för 250-tåg byggs då ska stationerna
5870 placeras i centrumlägen för att maximera den nya järnvägens samhällsnytta
5871
5872 att Centerpartiet ska driva frågan om att de nya stambanorna för 250-tåg ska följa de nuvarande
5873 stambanornas sträckning alternativt följa annan infrastrukturens sträckning i största möjliga mån.
5874
5875
5876 **Distriktets yttrande:**
5877 Centerpartiet förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö i de korridorer som
5878 använts i Sverigeförhandlingen. Enligt den nu beslutade Nationella Transportplanen beslutad juni
5879 2018, har byggandet av ny stambana i sträckan Malmö/Lund-Hässleholm påbörjats och tillsammans

5880 med delsträckor Göteborg-Borås och Järna-Linköping igång med projektering/samråd och tillsammans
5881 utgör de delar av det som kallas Sverigebygget/Sverigeförhandlingen. Här har Centerpartiet som en
5882 del i Allians för Skåne bla tillsammans med M, L och Kd arbetat inte minst i Regionsamverkan
5883 Sydsverige för att södra stambanan från Malmö/Lund och norrut ska förstärkas och byggas ut. Detta
5884 tydliggörs i yttrande från Regionsamverkan Sydsverige Trafikverkets inriktningsunderlag den 21
5885 januari 2021.

5886 Att bygga en ny infrastruktur i form av en höghastighetsbana som ska gå igenom Sverige från Norr till
5887 söder och i framtiden knyta ihop Sverige med övriga Europa via Danmark när Fehrman-Bält bron
5888 byggs är ett måste i ett globalt samhälle.

5889 Det är en synnerligen komplex fråga med många frågetecken som är långt ifrån utredda. Hur snabbt
5890 ska tågen köra, var ska rälsen byggas, kommer det bullra, förstörs naturmiljöer, skogar, åkermark, blir
5891 fastigheter inlösta? Vilken teknisk lösning ska man välja och kommer landet att klyvas?

5892 Ovanstående är frågor som är fullt relevanta, men helt omöjliga att svara på i dagsläget och kommer
5893 att besvaras under projektets gång. Alla projekt startar med en idé, när idén har godkänts påbörjas en
5894 förstudie som ska besvara flertalet svåra frågeställningar såsom om det är tekniskt och ekonomiskt
5895 möjligt. Därefter går projektet vidare i en projektering för att sen kunna genomföras och slutligen
5896 överlämnas i drift.

5897 Höghastighetsprojektet har passerat första idéstadiet och just nu pågår förstudien, där man enbart
5898 kommit med förslag på korridorer där infrastrukturen kan dras. Det betyder att det fortfarande finns
5899 många frågor kvar bara i förstudiefasen som behöver besvaras. För att få svar på de frågorna behöver
5900 projektet fortsätta så att frågorna kan bli besvarade. Efter varje fas i projektet är det möjligt att
5901 antingen säga nej, byta inriktning eller för den delen besluta att fortsätta. Det är därför redan nu för
5902 tidigt att sätta begränsningar för projektet i vilket val av teknisk lösning som det ska vara exempelvis
5903 krav på en maximal hastighet med 250 km/h.

5904 Därför står Centerpartiet i dagsläget bakom en utbyggnad som en aktiv del av Allians för Skåne och
5905 Regionsamverkan Sydsverige.

5906 Centerpartiet förutsätter att stambanorna byggs på det sätt som är klokast utifrån en marknads
5907 byggnation och i så hög grad som möjligt i anslutning till befintlig stambana. Centerpartiet förutsätter
5908 också att teknik som väljs är framtidssäkrad och att en SWOT-analys görs inför varje vägval.

5909 Centerpartiet vill inte ha en höghastighetsbana som slutar i Hässleholm. Höghastighetsbanan måste
5910 fortsätta till Stockholm samt vidare ut i Europa, annars kan vi bara bygga ut befintlig snirklande
5911 stambana.

5912 Centerpartiet vill att stationerna i Lund och Hässleholm ska vara centrala i städerna, annars är det
5913 ingen idé.

5914 Centerpartiet tror att denna satsning är bra för framtiden då mer godstrafik kan gå på stambanan och
5915 persontrafik på nya höghastighetsbanan. Detta gör att godstrafik på väg inte behöver öka lika mycket
5916 som vi nu ser i och med ökad handel via nätet (och vi behöver kanske inte bredda E6:an eller E22:an).
5917 Vi tror att det kan minska flygresandet och därmed buller och utsläpp runt Sturup (märks nu i samband
5918 med pandemin att det bullrar mindre och är klarare luft över Kastrup). Det gynnar näringslivet och
5919 arbetsmarknaden

5920

5921 Distriktsstämman beslutade att anse motionen besvarad.

5922

5923

5924

5925 [6.54: Nya stambanor och höghastighetståg](#)

5926 *Mårten Nobin, Hässleholm, Skåne*

5927 *Johan Hammarqvist*

5928 *Mats-Ola Persson*

5929 Centerpartiet vill bygga ihop Sverige med höghastighetståg och planeringen av nya stambanor mellan
5930 Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö pågår.

5931

5932 Frågan är högaktuell i Skåne på sträckan Hässleholm – Lund. Trafikverkets planläggningsprocess för

5933 en 7 mil lång ny dubbelspårig järnväg startade 2018. Trafikverkets uppdrag är att **planera för en**
5934 **järnväg med hastigheten 320 km/h för fjärrtåg och 250 km/h för regionaltåg** inklusive möjliga
5935 stationslägen vid Hässleholm och Lund.

5936

5937 Uppdraget gör det svårt att hitta ett lokaliseringsalternativ där den nya stambanan mellan
5938 Hässleholm och Lund, följer den nuvarande stambanans sträckning om den skall planeras
5939 för 320 km/h. Det försvårar även möjligheterna att hitta en bansträckning som kan kombineras
5940 med centralt belägna stationer i Hässleholm och Lund.

5941

5942 En viktig förklaring, till att projektet står inför stora utmaningar, är den kurvradie som krävs när
5943 banan ska trafikeras med tåg som går i 320 km/h jämfört med 250 km/h. Krav på minsta kurvradie
5944 nästan fördubblas mellan de två hastighetsalternativen. Problemet med att göra stora kurvradier är
5945 att det tar upp mycket mer markanvändning. Det blir även svårt att undvika värdefulla miljöer. Stora
5946 arealer inom både jord- och skogsbruk tas ur produktion samt naturvärden går till spillo på grund av
5947 ny bansträckning. Markanvändningen ökar också om bansträckningen kombineras med externa
5948 stationslägen. Fler intressenter blir påverkade och det blir fler som kanske behöver lämna sitt hus
5949 eller sin mark.

5950

5951 En bana för 320 km/h bygger en stor barriär genom landskapet och splittrar samhällen, byar,
5952 gårdar och landsbygdsföretag för all framtid.

5953

5954 Centerpartiets tanke att knyta ihop Sverige med höghastighetståg är god. Vi motionärer är för
5955 järnvägssatsningar som håller ihop Sverige och som minskar tidsavstånden i Sverige.

5956 Järnvägssatsningar

5957 som stärker både det nationella och regionala nätet. Järnvägssatsningar som är bra för
5958 miljön på både kort sikt och på lång sikt. Viktigt är att kostnad och ingrepp på grund av projekten
5959 ställs i relation till projektens samhällsnytta.

5960

5961 Vi har inte råd med att planerna på nya stambanor hamnar i en återvändsgränd. Sverige behöver
5962 göra en infrastruktursatsning på järnväg och det inkluderar satsningar på utökad spårkapacitet. Vi
5963 behöver göra detta i närtid.

5964

5965 **Sammanfattning:**

5966 Är projektmålen för avgränsande från början i projektet då är risken större för bakslag under
5967 processens gång. Den hårda uppstyrningen på att det nödvändigtvis ska vara banor för 320 km/h,
5968 mellan Hässleholm och Lund, gör att risken är större att hela projektet havererar, än om projektet
5969 öppnar upp för att istället bygga banor för 250 km/h.

5970

5971 En bana för högst 250 km/h är enklare att placera i landskapet och i anslutning till befintlig
5972 infrastruktur. En sådan bana kan troligen byggas parallellt med den befintliga stambanan. Det
5973 innebär mycket mindre ingrepp i landskapet och satsningen kan göras till betydligt lägre kostnad.
5974 Mindre risker för projektets påverkan på miljö, hälsa, intrång, och olägenheter som skapar
5975 överklaganden och drar ut på processen samt kostar tid och pengar. All ny infrastruktur bör förtätas
5976 med nuvarande stambana och vägar och på det viset spara bruksbar mark för jord- och
5977 skogsbruk för framtiden. Man möjliggör även att maximera den nya järnvägens samhällsnytta med
5978 att stationer placeras i centrumlägen i Hässleholm och Lund.

5979 Jag/vi föreslår partistämman besluta

5980

5981 att Centerpartiet driver frågan om att Trafikverket får i uppdrag att snarast komplettera den pågående
5982 lokaliseringsutredningen, för den nya järnvägen mellan Hässleholm och Lund, med ett
5983 spårdragningsalternativ som bygger på att höghastighetstågen går med en maxgräns på 250 km/h och
5984 där spårdragningen bygger på förutsättningen att stationerna placeras i centrumlägen.

5985

5986 att Centerpartiet driver frågan om att Trafikverket får i uppdrag att snarast komplettera den pågående

5987 lokaliseringsutredningen, för den nya järnvägen mellan Hässleholm och Lund, med ett
5988 spårdragningsalternativ där den nya stambanan följer den nuvarande stambanans sträckning i största
5989 möjliga mån. I detta spårdragningsalternativ ska förutsättningen vara att höghastighetstågen går med
5990 en maxgräns på 250 km/h och spårdragningen bygger på att stationerna placeras i centrumlägen.

5991
5992 att Centerpartiet kräver att Trafikverket gör en konsekvensanalys av både nytta, ekonomi och miljö
5993 med anledning av en ny stambana. I konsekvensanalysen ska det finnas jämförelser mellan en
5994 höghastighetsbana för 320 km/h och en höghastighetsbana för 250 km/h där den nya stambanan följer
5995 den nuvarande stambanans sträckning i största möjliga mån.

5996
5997

Distriktets yttrande:

5998 Centerpartiet förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö i de korridorer som
5999 använts i Sverigeförhandlingen. Enligt den nu beslutade Nationella Transportplanen beslutad juni
6000 2018, har byggandet av ny stambana i sträckan Malmö/Lund-Hässleholm påbörjats och tillsammans
6001 med delsträckor Göteborg-Borås och Järna-Linköping igång med projektering/samråd och tillsammans
6002 utgör de delar av det som kallas Sverigebygget/Sverigeförhandlingen. Här har Centerpartiet som en
6003 del i Allians för Skåne bla tillsammans med M, L och Kd arbetat inte minst i Regionsamverkan
6004 Sydsverige för att södra stambanan från Malmö/Lund och norrut ska förstärkas och byggas ut. Detta
6005 tydliggörs i yttrande från Regionsamverkan Sydsverige Trafikverkets inriktningsunderlag den 21
6006 januari 2021.

6007
6008 Att bygga en ny infrastruktur i form av en höghastighetsbana som ska gå igenom Sverige från Norr till
6009 söder och i framtiden knyta ihop Sverige med övriga Europa via Danmark när Fehrman-Bält bron
6010 byggs är ett måste i ett globalt samhälle.

6011 Det är en synnerligen komplex fråga med många frågetecken som är långt ifrån utredda. Hur snabbt
6012 ska tågen köra, var ska rälsen byggas, kommer det bullra, förstörs naturmiljöer, skogar, åkermark, blir
6013 fastigheter inlösta? Vilken teknisk lösning ska man välja och kommer landet att klyvas?

6014 Ovanstående är frågor som är fullt relevanta, men helt omöjliga att svara på i dagsläget och kommer
6015 att besvaras under projektets gång. Alla projekt startar med en idé, när idén har godkänts påbörjas en
6016 förstudie som ska besvara flertalet svåra frågeställningar såsom om det är tekniskt och ekonomiskt
6017 möjligt. Därefter går projektet vidare i en projektering för att sen kunna genomföras och slutligen
6018 överlämnas i drift.

6019 Höghastighetsprojektet har passerat första idéstadiet och just nu pågår förstudien, där man enbart
6020 kommit med förslag på korridorer där infrastrukturen kan dras. Det betyder att det fortfarande finns
6021 många frågor kvar bara i förstudiefasen som behöver besvaras. För att få svar på de frågorna behöver
6022 projektet fortsätta så att frågorna kan bli besvarade. Efter varje fas i projektet är det möjligt att
6023 antingen säga nej, byta inriktning eller för den delen besluta att fortsätta. Det är därför redan nu för
6024 tidigt att sätta begränsningar för projektet i vilket val av teknisk lösning som det ska vara exempelvis
6025 krav på en maximal hastighet med 250 km/h.

6026
6027

6028 Därför står Centerpartiet i dagsläget bakom en utbyggnad som en aktiv del av Allians för Skåne och
6029 Regionsamverkan Sydsverige.

6030 Centerpartiet förutsätter att stambanorna byggs på det sätt som är klokast utifrån en marksnål
6031 byggnation och i så hög grad som möjligt i anslutning till befintlig stambana. Centerpartiet förutsätter
6032 också att teknik som väljs är framtidssäkrad och att en SWOT-analys görs inför varje vägval.

6033 Centerpartiet vill inte ha en höghastighetsbana som slutar i Hässleholm. Höghastighetsbanan måste
6034 fortsätta till Stockholm samt vidare ut i Europa, annars kan vi bara bygga ut befintlig snirklande
6035 stambana.

6036 Centerpartiet vill att stationerna i Lund och Hässleholm ska vara centrala i städerna, annars är det
6037 ingen idé.

6038 Centerpartiet tror att denna satsning är bra för framtiden då mer godstrafik kan gå på stambanan och
6039 persontrafik på nya höghastighetsbanan. Detta gör att godstrafik på väg inte behöver öka lika mycket
6040 som vi nu ser i och med ökad handel via nätet (och vi behöver kanske inte bredda E6:an eller E22:an).

6041 Vi tror att det kan minska flygresandet och därmed buller och utsläpp runt Sturup (märks nu i samband

6042 med pandemin att det bullrar mindre och är klarare luft över Kastrup). Det gynnar näringslivet och
6043 arbetsmarknaden

6044

6045 Distriktsstämman beslutade:

6046 att instämma i motionens intentioner i att-sats 1 och 2 samt bifalla att-sats 3

6047

6048 att Centerpartiet driver frågan om att Trafikverket får i uppdrag att snarast komplettera den pågående
6049 lokaliseringsutredningen, för den nya järnvägen mellan Hässleholm och Lund, med
6050 spårdragningsalternativ där den nya stambanan följer den nuvarande stambanans sträckning i största
6051 möjliga mån.

6052

6053 I spårdragningsalternativet ska förutsättningen vara att höghastighetstågen kan gå med en högre
6054 maxfart än 320 km/h samt en lägre maxfart än 320 km/h och spårdragningen bygger på att stationerna
6055 placeras i centrumlägen.

6056

6057

6058

6059

6060 [6.55: Nya stambanor och höghastighetståg](#)

6061 *Johan Tunberg, Håbo, Dalarna*

6062

6063 Vi är mitt uppe i ett teknikskifte. Gods och bil och flygtrafik står för dörren att dels elektrifieras, dels i
6064 många fall även automatiseras. Detta kommer rita om behoven som ställs för järnvägen på ett sätt vi
6065 idag inte kan föreställa oss. Vi får därför inte skuldsätta framtida generationer i gårdagens lösningar.
6066 Järnvägen kommer ändå vara viktig men det är inte rimligt att vi väljer lösningar som vi inte har folk
6067 och kläder nog för att bära. När vi blickar framåt ska vi göra det med förnuft och framtidstro men inte
6068 med gårdagens argument. Tekniken för möten och att jobba på distans minskar även behovet av resor.

6069 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6070

6071 att järnvägen byggs ut med snabbtåg som kan dela spår med befintliga tåg om nödvändigt.

6072

6073 att idén med HHT på eget spår på dyra betongbroar skrotas.

6074

6075 att vi fokuserar på en bana främst för person och lättgodstransport som kompletterar dagens stambana
6076 där största tidsvinsten blir pga högre medelhastighet i stället för högsta möjliga toppfart.

6077

6078 att vi ger ökat fokus på knutpunkter för tung godstransport via järnväg till autonoma
6079 lastbilstransporter.

6080

6081 att vi ger ökat fokus på knutpunkter för person och lätta godstransporter som skiftar mellan järnväg
6082 och mindre flygplatser samt vägtransport

6083

6084 att knutpunkter för infartstrafik ges ökad vikt. Vid ändhållplatser nära stora vägar ska byte till tåg
6085 underlättas genom god planering och parkeringsmöjligheter. Stöd till kommuner. Från bilsäte till tåg
6086 på max 20 min runt våra större städer.

6087

6088 att fokus ligger tågresor in till jobb i storstadsregionerna i stället för mellan. Det ger större miljönytta.

6089

6090

6091 **Distriktets yttrande:**

6092 Distriktsstyrelsens föreslår att distriktsstämman besluta:

6093 att avslå att-satserna 1-5

6094 att anse att-sats 6 besvarad
6095 att bifalla att-sats 7

6096
6097 Motivering

6098 Centerpartiet har sedan länge ställt sig bakom förslaget om nya stambanor i form av
6099 höghastighetsjärnväg. Motionären föreslår ett antal ställningstaganden kring specifika tekniska
6100 lösningar. Distriktsstyrelsen anser inte att det är rätt tidpunkt för den typen av ställningstaganden (att-
6101 sats 1-3).

6102
6103 Att-satserna 4-5 kan tolkas på olika sätt då de saknar en tydligt motivering. Distriktsstyrelsen anser
6104 dock att det är tveksamt om just de förslag som utpekats i motionen är de som bör få ökat fokus. Det
6105 finns många behov inom transportpolitiken där till exempel sådant som överföring av godstransporter
6106 från väg och järnväg till sjöfart och ökad bärighet är frågor som är minst lika viktiga.

6107
6108 Att-sats 6 handlar om möjligheten att byta från bil till tåg. Det finns redan i dag goda möjligheter vid
6109 många stationer och det pågår också insatser för att ytterligare öka de möjligheterna. I grunden är det
6110 dock oftast ett kommunalt ansvar.

6111
6112 Att-sats 7 handlar om att pendlingsresandet runt storstadsregionerna bör vara det som är i fokus, och
6113 inte resandet mellan de olika storstadsregioner. Här delar distriktsstyrelsen motionären uppfattning och
6114 vill betona att den vardagliga pendlingen till och från inte minst Stockholms län har stor betydelse för
6115 hela länet.

6116
6117
6118

6119 [6.56: Nya stambanor och höghastighetståg](#)

6120 *Gustafsson Christer, Sala, Västmanland*
6121

6122 Göta kanal byggdes som ett snabbspår mellan Stockholm och Göteborg. När den var klar var båtarna
6123 för stora och måste ändå köra runt Skåne. Världens dyraste turistkanal. Nu planerar man att bygga för
6124 höghastighetståg mellan de tre storstäderna. Konsekvenserna blir både en fortsatt koncentration till de
6125 tre storstäderna och en dränering av de pengar som skulle behövas för underhåll och utbyggnad av det
6126 befintliga järnvägsnätet. Trafikverket har utrett och kommit fram till att det befintliga järnvägsnätet
6127 har ett enormt stort underhållsbehov. Det finns dessutom potential att kraftigt öka kapaciteten på det
6128 befintliga nätet med fler dubbelspår och genom förbättring av befintliga banvallar öka hastigheten på
6129 det befintliga nätet. Det är sannolikt att en satsning på höghastighetståg skulle minska resurserna för
6130 underhållet av det befintliga järnvägsnätet – pengarna räcker ju inte ens nu, utan höghastighetståg.

6131 Den pågående pandemin har dessutom visat att gamla tankar om daglig långpendling redan är ett
6132 passerat kapitel. Det man gör nu är digitala möten. Själva motiveringen för höghastighetstågen har
6133 därmed redan fallit. Detta projekt kommer alltså endera att medföra ytterligare storstadskoncentration
6134 eller så blir det ett Göta kanal 2.0. Ingetdera är önskvärt. Höghastighetstågen är inte bara onödiga – de
6135 är direkt skadliga på vägen mot ett hållbart och decentraliserat samhälle.

6136 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6137
6138 att Centerpartiet arbetar för att höghastighetstågen stoppas och att resurserna istället satsas på
6139 underhåll och kapacitetsökning av det befintliga järnvägsnätet.

6140
6141
6142 **Distriktets yttrande:**

6143 Distriktsstämman beslutar att bifalla motionen i enlighet med följande yttrande.

6144

6145 Christer Gustafsson föreslår i en motion att

6146

6147 Centerpartiet arbetar för att höghastighetstågen stoppas och att resurserna istället satsas på underhåll
6148 och kapacitetsökning av det befintliga järnvägsnätet.

6149 Motionären visar på hur en fråga som kanske såg ut att vara enkel i en tid när det ansågs nödvändigt
6150 att åka mellan befolkningscentra för att konferera och sammanträda, så kom debatten om flygets
6151 skadliga effekter, då tänkte man snabbjärnväg i stället.

6152

6153 Nu efter ett års pandemi har vi sett att vi klarar de flesta möten utan att träffas fysiskt. En satsning på
6154 snabbtåg skulle ge positiva effekter på de orter där tågen stannar centralt, medan de orter som inte
6155 ligger bra till skulle missgynnas. Alltså en form av centralisering.

6156

6157 Det är vidare tveksamt om mängden tillgängligt kapital är tillräckligt för att åtgärda det underhållsberg
6158 som finns i det befintliga järnvägssystemet samtidigt som man skall genomföra jätteinvesteringen i
6159 snabbtåg. Med tanke på de nya faktorer som framkommit sedan de första planerna på snabbtåg togs
6160 fram föreslås att Centerpartiet omprövar sin hållning till snabbtågsutbyggnaden.

6161

6162

6163 [6.57: Nya stambanor och höghastighetståg](#)

6164 *Madeleine Atlas, Eslöv, Skåne*

6165 *Centerpartiet i Eslövs kommun, hela kretsen.*

6166

6167 Den nuvarande inriktningen på planeringen är järnvägar för persontåg i farter om ca 320 km/tim.

6168 Enligt Trafikverket, ett eget trafiksystem med liten påverkan från andra system som skall gå på en
6169 egen bana med få anslutningar mot befintliga stambanor och göra få uppehåll.

6170 Vi förordar stambanor som medger hastigheter i ca 250 km/tim., dimensionerade även för gods. samt
6171 bättre samordnade med de nuvarande trafiksystemen. Det är först då kostnaderna kan hållas nere och
6172 nyttan bli stor.

6173 Det är **mycket bättre** ur regionalpolitisk synpunkt vilket borde ligga Centerpartiet ”varmt om hjärtat”.

6174 Det är **mycket bättre** ur miljösynpunkt. Det är **bättre** ur kostnadssynpunkt (eller minst olönsamt
6175 enligt bedömare).

6176 **Kostnader**

6177 Stockholms Handelskammare har beräknat kostnaderna till 400 miljarder kr. Tomas Augustsson i SvD
6178 den 7 oktober 2017. Det kan dra iväg mot 500 miljarder kronor innan allt är betalt. Riksrevisionen har
6179 sågat planerna eftersom de har allvarliga brister.

6180 Maria Börjesson, professor vid Statens väg- och forskningsinstitut, hävdar att förslaget är mycket
6181 olönsamt för samhället och att klimatnyttan är väldigt liten. Bara ca 2 % av alla resor i landet är
6182 långväga. Få stora projekt har blivit billigare än vad som framgånget av beslutsunderlaget. De stora
6183 kostnadsökningarna för Ostlänken (Järna – Linköping) pekar mot att hon har rätt. Hon ifrågasätter
6184 också klimatnyttan när hela transportsystemet är fossilfritt inom 15 - 20 år.

6185 Det handlar inte bara om konkurrens om pengar. Även andra resurser måste bedömas. Planerings-,
6186 myndighets-, kompetens- och materiella- och personella resurser.

6187 **Miljö**

- 6188 En lägre hastighet och en bättre anpassning till det befintliga transportsystemet är bättre för miljön.
6189 Om vi kan förbättra för den regionala och lokala tågtrafiken så kommer fler att åka tåg i stället för bil.
6190 Det långväga resandet är i jämförelse försvinnande litet. Man arbetspendlar inte med bil mellan
6191 storstäderna.
- 6192 Banor för den lägre hastigheten ger mindre störningar i landskapet. Mindre kurvradier kan accepteras
6193 och besvärliga barriäreffekter reduceras. Åkermark och kulturlandskap tar mindre skada. Där det är
6194 lämpligt kan den nya banan samlokaliseras med den gamla. Detta borde vara en hjärtefråga för
6195 Centerpartiet!
- 6196 Energiåtgången blir mycket mindre liksom bullret. Slitaget minskar på räls och tåg. Banorna kan
6197 byggas på makadam istället för fastlåsta i stora mängder betong.
- 6198 Cementindustrin hör till de stora CO2 utsläpparna. Ett byggande i närtid kommer att ge ett mycket
6199 stort CO2 påslag med en oviss återbetalning långt fram i tiden. Det är **nu** vi måste minska
6200 fossilberoendet! Om och när cement kan tillverkas utan CO2- utsläpp, vilket det forskas om, kan banor
6201 med fördel byggas på pelare. På känsliga sträckor.
- 6202 **Danmark kan!**
- 6203 Danmark bygger för snabbtåg mellan Köpenhamn och Fehmarn Bält. Sträckan Köpenhamn – Ringsted
6204 dimensioneras för 250-tåg, därifrån till Fehmarn Bält 200-tåg. De planerar också för godståg varje
6205 timme dygnet runt! När Danmark kan borde vi också kunna!
- 6206 **En omstart!**
- 6207 **Vi kan knyta ihop Sverige med kontinenten utan att satsa på extremt höga hastigheter. Med**
6208 **snabba transporter i ett trafiksystem som samtidigt ger bättre utrymme för regional och lokal**
6209 **trafik. Som tar större hänsyn till regionalpolitiska aspekter. Dimensionerade för en tåghastighet**
6210 **i ca 250km/tim. Vi borde också kunna köra snabba och lätta godståg på nya banor. Nystarten**
6211 **bör bygga på Riksrevisionens fyrstegsprincip. Nystarten bör diskuteras och förankrats mellan**
6212 **riksdagens partier. Ett så stort projekt kräver bred enighet!**
- 6213 Jag/vi föreslår partistämman besluta
6214
6215 att den fortsatta inriktningen på arbetet med nya stambanor blir för en tåghastighet i ca 250 km/h, se
6216 under ”En omstart”
6217
6218
- 6219 **Distriktets yttrande:**
- 6220 Centerpartiet förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö i de korridorer som
6221 använts i Sverigeförhandlingen. Enligt den nu beslutade Nationella Transportplanen beslutad juni
6222 2018, har byggandet av ny stambana i sträckan Malmö/Lund-Hässleholm påbörjats och tillsammans
6223 med delsträckor Göteborg-Borås och Järna-Linköping igång med projektering/samråd och tillsammans
6224 utgör de delar av det som kallas Sverigebygget/Sverigeförhandlingen. Här har Centerpartiet som en
6225 del i Allians för Skåne bla tillsammans med M, L och Kd arbetat inte minst i Regionsamverkan
6226 Sydsverige för att södra stambanan från Malmö/Lund och norrut ska förstärkas och byggas ut. Detta
6227 tydliggörs i yttrande från Regionsamverkan Sydsverige Trafikverkets inriktningsunderlag den 21
6228 januari 2021.
- 6229 Att bygga en ny infrastruktur i form av en höghastighetsbana som ska gå igenom Sverige från Norr till
6230 söder och i framtiden knyta ihop Sverige med övriga Europa via Danmark när Fehrman-Bält bron
6231 byggs är ett måste i ett globalt samhälle.

6232 Det är en synnerligen komplex fråga med många frågetecken som är långt ifrån utredda. Hur snabbt
6233 ska tågen köra, var ska rälsen byggas, kommer det bullra, förstörs naturmiljöer, skogar, åkermark, blir
6234 fastigheter inlösta? Vilken teknisk lösning ska man välja och kommer landet att klyvas?
6235 Ovanstående är frågor som är fullt relevanta, men helt omöjliga att svara på i dagsläget och kommer
6236 att besvaras under projektets gång. Alla projekt startar med en idé, när idén har godkänts påbörjas en
6237 förstudie som ska besvara flertalet svåra frågeställningar såsom om det är tekniskt och ekonomiskt
6238 möjligt. Därefter går projektet vidare i en projektering för att sen kunna genomföras och slutligen
6239 överlämnas i drift.
6240 Höghastighetsprojektet har passerat första idéstadiet och just nu pågår förstudien, där man enbart
6241 kommit med förslag på korridorer där infrastrukturen kan dras. Det betyder att det fortfarande finns
6242 många frågor kvar bara i förstudiefasen som behöver besvaras. För att få svar på de frågorna behöver
6243 projektet fortsätta så att frågorna kan bli besvarade. Efter varje fas i projektet är det möjligt att
6244 antingen säga nej, byta inriktning eller för den delen besluta att fortsätta. Det är därför redan nu för
6245 tidigt att sätta begränsningar för projektet i vilket val av teknisk lösning som det ska vara exempelvis
6246 krav på en maximal hastighet med 250 km/h.
6247 Därför står Centerpartiet i dagsläget bakom en utbyggnad som en aktiv del av Allians för Skåne och
6248 Regionsamverkan Sydsverige.
6249 Centerpartiet förutsätter att stambanorna byggs på det sätt som är klokast utifrån en marksnål
6250 byggnation och i så hög grad som möjligt i anslutning till befintlig stambana. Centerpartiet förutsätter
6251 också att teknik som väljs är framtidssäkrad och att en SWOT-analys görs inför varje vägval.
6252 Centerpartiet vill inte ha en höghastighetsbana som slutar i Hässleholm. Höghastighetsbanan måste
6253 fortsätta till Stockholm samt vidare ut i Europa, annars kan vi bara bygga ut befintlig snirklande
6254 stambana.
6255 Centerpartiet vill att stationerna i Lund och Hässleholm ska vara centrala i städerna, annars är det
6256 ingen idé.
6257 Centerpartiet tror att denna satsning är bra för framtiden då mer godstrafik kan gå på stambanan och
6258 persontrafik på nya höghastighetsbanan. Detta gör att godstrafik på väg inte behöver öka lika mycket
6259 som vi nu ser i och med ökad handel via nätet (och vi behöver kanske inte bredda E6:an eller E22:an).
6260 Vi tror att det kan minska flygresandet och därmed buller och utsläpp runt Sturup (märks nu i samband
6261 med pandemin att det bullrar mindre och är klarare luft över Kastrup). Det gynnar näringslivet och
6262 arbetsmarknaden
6263

6264 Distriktsstämman beslutade att avslå motionen

6265
6266
6267

6268 [6.58: Nya stambanor och höghastighetståg](#)

6269 *Adam Slottnér, Kristinehamn, Värmland*

6270

6271 Idag står vi i Centerpartiet för att vi ska satsa på höghastighetsjärnvägar. Det är enligt min uppfattning
6272 tyvärr en felsatsning, då vi för mycket mindre och snabbare insatser kan få en bättre fungerande
6273 järnväg genom att istället anlägga dubbelspår på fler ställen så tåg kan mötas. Därigenom sparas
6274 mycket tid och resurser, och tåg kan fortfarande stanna på flera ställen och ändå göra en snabbare resa.
6275 Att bygga helt nya linjer på nya ställen kommer att kräva mycket större markområden än att lägga ett
6276 spår till brevid befintligt, och lägga delar av Sveriges bästa odlingsmark och skog under betong och
6277 räls och förstöra den för all framtid.

6278 Idag har dessutom pandemin tydligt visat att många jobbresor vi förut trodde skulle ske i framtiden
6279 aldrig kommer att bli av, tack vare ny teknik och mer distansarbete.

6280 Därför yrkar jag att

6281

6282 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6283

6284 att Centerpartiet omgående- istället för att jobba för höghastighetståg- satsar på fler dubbelspår, så fler
6285 tåg kan både gå och komma på mer rätt tid, utan att kostnaden och tidsspannet blir för utdraget.

6286

6287

6288 **Distriktets yttrande:**

6289 Centerpartiet i Värmland instämmer i motionens yrkande och lämnar den vidare till partistämman utan
6290 ytterligare kommentarer.

6291

6292

6293 [6.59: Nya stambanor och höghastighetståg](#)

6294 *Joakim Storck, Falun, Dalarna*

6295

6296 Centerpartiet har tidigare tagit ställning för utbyggnad av en höghastighetsjärnväg på sträckorna
6297 Stockholm--Göteborg och Stockholm--Malmö. Finansieringen ska ske utanför Trafikverkets ordinarie
6298 ram genom den så kallade Sverigeförhandlingen.

6299 Höghastighetsjärnvägen kommer när den är klar att knyta samman södra Sverige och skapa tillväxt
6300 och klimatnytta under det kommande århundradet. Det är dock problematiskt att en
6301 infrastruktursatsning av den storleken inte kommer hela Sverige till del. Norr om Mälardalen är
6302 järnvägsnätet eftersatt och till stora delar dimensionerat för lägre hastigheter än 200 km/h.

6303 En utbyggnad av ett nationellt stambanenät som även omfattar Sverige norr om Mälardalen med
6304 järnväg dimensionerad för 250 km/h skulle skapa motsvarande förutsättningar till utveckling och
6305 tillväxt även för norra Sverige. Vissa sträckor där förutsättningarna är gynnsamma är redan planerade
6306 för att rustas till 250 km/h men huvuddelen av järnvägsnätet i norra Sverige kräver mycket stora
6307 investeringar för att kunna byggas om till 250 km/h. Dessa investeringar rymms inte inom Trafikverkets
6308 ordinarie ram. Det krävs en finansieringsmodell som Sverigeförhandlingen där utbyggnaden sker
6309 utanför ordinarie ram om en storskalig utbyggnad av järnväg för 250 km/h norr om Mälardalen ska
6310 vara möjlig.

6311 En utbyggnad av en 250 km/h-järnväg i hela Sverige, som även knyter samman centralorter norr om
6312 Mälardalen, både vid kusten och i inlandet, skulle skapa mycket stora nyttor och möjlighet till tillväxt i
6313 delar av landet som idag har en kraftigt eftersatt infrastruktur. Snabba och tillförlitliga
6314 järnvägstransporter skulle bli ett reellt alternativ till bil och flyg i de delar av Sverige som idag är mest
6315 bilberoende och där järnvägen idag inte kan konkurrera med flyget.

6316 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6317

6318 att ett nationellt stambanenät för 250 km/h-järnväg ska byggas ut i hela Sverige

6319

6320 att finansieringen ska ske vid sidan av Trafikverkets ordinarie ram

6321

6322

6323 **Distriktets yttrande:**

6324 Sverige är ett vidsträckt land vilket medför långa avstånd. Dalarna är det fjärde största länet till ytan,
6325 samt även det fjärde största export- och besöksnärlänet i landet. Vårt län bidrar i hög grad till
6326 tillväxten i Sverige, och om det ska vara möjligt även framöver så behövs det ökad tillgänglighet och
6327 större satsningar på infrastruktur. Motionären belyser behovet av ett nationellt stambanenät för 250
6328 km/h-järnväg i hela landet, samt att finansieringen ska ske vid sidan av Trafikverkets ordinarie ram.

6329

6330 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslöt

6331
6332 att bifalla motionen
6333
6334
6335
6336

6337 6.60: Hastighetssänkningar

6338 *Eva-Britt Brunsmo, Ronneby, Blekinge*
6339

6340 Sveriges befolkning har på senare år blivit mer miljö- och hållbarhetsmedvetna, och med pandemin
6341 har friluftslivsintresset ökat markant. Detta har bidragit till att cykelturismen, av framför allt lokal
6342 karaktär har ökat markant. Även teknikutvecklingen med el-cyklar påverkar intresset.

6343 I och med den här utvecklingen behövs fler cykelbanor, cykelleder, trottoarer och gångvägar.
6344 Dessa är kostnadskrävande och inte alltid det som prioriteras. I många fall finns det äldre vägar och
6345 järnvägsbankar som går vid sidan av bilvägen som kan vara lämplig för de oskyddade trafikanterna.
6346 I vissa fall kan det behövas byggas kortare sträckor ny väg, led, stig eller trottoar. Det kan även vara så
6347 att det redan finns möjligheter, men det måste tydliggöras för trafikanterna genom t.ex. vägskyltar.

6348 I och med de här trenderna behöver våra vägar på landsbygden och i de mindre orterna i Blekinge och
6349 övriga Sverige anpassas för den här utvecklingen. Det är även en demokratifråga som ger alla, även
6350 landsbygdens befolkning, rätten att kunna ta sig fram på ett säkert, hållbart och hälsobefrämjande sätt.

6351 Om vägar görs trafiksäkra för de oskyddade trafikanterna påverkas olyckstalen i trafiken i positiv
6352 riktning, folkhälsan förbättras och bidrar till ett hållbarare samhälle. Det finns fler områden som skulle
6353 bli gynnade, bl.a. landsbyggdutvecklingen, turismen, näringslivet, impulscyklade, träning och
6354 pendling till arbetsplatser.

6355 Mot bakgrund av beskrivning ovan föreslår Eringsboda Centerpartiavdelning

6356 Att Blekinge Centerpartidistrikts årsstämma och Centerpartiets förbundsstämma aktivt arbetar för,

6357 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6358
6359 att göra en ordentlig trafiksäkerhetsutredning för de mindre vägnäten på landsbygd och i de mindre
6360 orterna i Sverige

6361
6362 att vid nybyggnation eller ombyggnad av vägar anpassa för de oskyddade trafikanterna

6363
6364 att aktivt arbeta för en trafiksäker miljö på landsbygden och i de mindre orterna

6365
6366 att på olika sätt få trafiken att minska

6367
6368

6369 **Distriktets yttrande:**

6370 Motionären tar upp flera viktiga frågor om trafiksäkerhet för olika trafikanter på
6371 landsbygd den och de mindre orterna. En säker trafikmiljö är gynnsam ur flera
6372 aspekter, precis som motionären påpekar.

6373 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta:

6374 Att instämman i motionens intentioner

6375

6376 Stämman beslutade enligt distriktsstyrelsens förslag.

6377

6378

6379 [6.61: Hastighetssänkningar](#)

6380 *Tom Silverklo, Östersund, Jämtland*

6381

6382 Nollvisionen, med 20 år på nacken, har i mycket skapat förutsättningar för färre döda i trafiken, men
6383 en revidering behövs för att inte begränsa tillgänglighet och framkomlighet i främst Norrlands inland.

6384 När man utformar transportsystemet görs det utifrån vår kunskap om människokroppens förmåga att
6385 klara krockvåld. Det ska vara lätt att göra rätt i trafiken och misstag ska inte straffas med döden.

6386 Vägar, gator och fordon ska anpassas och utformas efter människans förutsättningar.

6387 Ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder
6388 transportsystemet. Utformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten. Trafikverket ansvarar för att
6389 samordna arbetet för nollvisionen i Sverige.

6390 Tyvärr leder visionen nu till att avstånden, mätt i tid, drastiskt ökas i stora delar av landet, istället för
6391 att vägar rustas till visionens standard. Detta drabbar inte minst Norrlands inland. En nollvision utan
6392 gränser kommer i förlängningen helt kunna utarma de delar av Sverige som inte kan räkna hem stora
6393 satsningar på kollektivtrafik.

6394 Vi har till exempel i Jämtland två viktiga europavägar, som går genom länet från norr till söder och
6395 öster till väster. De heter europaväg 14 och europaväg 45. Långa sträckor av dessa vägar är tidigare
6396 110km/h-vägar, men nu skyltas de om till 80 km/h. Det får drastiska konsekvenser för både de som
6397 bor i länet och för den så viktiga turismen, då resvägen hem eller till fjällen blir längre. Resandet tar
6398 mer tid. Jämtland har en yta lika stor som Danmark och bilresandet har en central roll i samhället. Så
6399 kommer det att förbli, där liksom i många norrländska län.

6400 För att hela landet verkligen ska kunna leva, behövs nya medel till Norrland. Glesbygdens vägar måste
6401 prioriteras och nollvisionen revideras, så att den inte drabbar län där bilen är och kommer att förbli
6402 viktig.

6403 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6404

6405 att Centerpartiet verkar för att nollvisionen revideras ur ett samhällsekonomiskt perspektiv som gynnar
6406 alla landsändar och gör Sverige mindre, istället för större, räknat i transporttid. Det måste vara möjligt
6407 med högre hastigheter även där det inte byggs motorvägar.

6408

6409

6410 **Distriktets yttrande:**

6411 Distriktsstyrelsen instämmer i den problembild som motionären beskriver. Vi i norra delarna av landet
6412 drabbas oproportionerligt av de krav staten ställer på vägarna i förhållande till vilken hastighet
6413 bilisterna får hålla på den. Grundproblematiken ligger i att väganslagen beräknas på befolkning, och
6414 inte på användning av vägen. Våra vägar är relativt vältrafikerade, men vi har i Jämtland och
6415 Härjedalen en befolkning som är strax under Blekinges. Resultatet är att mindre pengar ska räcka till
6416 längre vägar som är mer trafikerade.

6417

6418 Centerpartiet vill redan idag göra om fördelningen av väganslagen på ett sätt som kommer till rätta
6419 med detta. Distriktsstyrelsen anser dock att det inte på något vis kan skada att angripa problemen från
6420 flera håll – tvärt om.

6421

6422 distriktsstämman bifaller motionen och skickar den vidare med yttrande till partistämman

6423

6424

6425
6426
6427
6428
6429

6.62: Hastighetssänkningar

Henrik Juhlin, Huddinge, Stockholms län

6430 I Sverige har vi en tydlig nollvision om antal döda och allvarligt skadade i trafiken. Vi vet också att
6431 klimatpåverkan blir större ju fortare man kör. Vi vet också att många använder appar för att få
6432 varningar om var fartkameror och poliskontroller finns, vilket gör att de bromsar in innan och gasar på
6433 efter, vilket skapar ännu mer klimatpåverkan.

6434 I Norge har man i stället redan 2009 infört ett system med genomsnittsmätning, där farten också mäts
6435 mellan fartkamerorna. Syftet med genomsnittsmätningar mellan två fartkameror var att se om man
6436 kunde få ner hastigheten över längre sträckor. Enligt Statens Vegvesen, har genomsnittsmätningen nått
6437 önskad effekt. Antal döda och skadade har halverats på sträckorna där man har infört
6438 genomsnittsmätningen. Antal bötfällda och antal som blir av med körkortet har också minskat och på
6439 vissa sträckor står svenskar för en stor del av överträdelseerna som inte är vana vid detta system.

6440 I Sverige har man utrett frågan flera gånger, och då framför allt ur trafiksäkerhetssystem, men man har
6441 funnit att det krävs ändringar av juridik och att den personliga integriteten är viktigare. Det handlar
6442 delvis också om att det behövs ny teknik. Jag kan förstå frågan om personlig integritet, men som
6443 utvecklare tänker jag att det också måste gå enkelt att lösa att foton raderas så fort man är klar med
6444 mätningar på en sträcka. Att det skulle vara för mycket jobb med att ändra juridiken låter som något
6445 som går att lösa, och tekniken finns ju där eftersom Norge redan har använt tekniken i över 10 år.

6446 Jag hittar dock inget som tyder på att man skulle ha gjort några utredningar på hur mycket mindre
6447 utsläpp detta skulle ge på de aktuella sträckorna.

6448 Så jag tycker det är dags att vi vågar prova ett nytt system och verkar för att en ny utredning görs, som
6449 också innehåller klimatnyttan som parameter.

6450 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6451
6452 att Centerpartiet verkar för en ny utredning av införande av genomsnittsmätning av hastighet där
6453 klimatnyttan ska vara en parameter.

6454
6455

Distriktets yttrande:

6457 **BESLUTADES** att bifalla distriktsstyrelsens förslag och därmed, att bifalla motionen.

6458
6459

6.63: Hastighetssänkningar

Jonas Rask-Samuelsson, Ljusdal, Gävleborg

Daniel Danielsson

6463

6464 Trafikverket har under de senaste åren drivit på förändringar av vår väg-infrastruktur i landet som i
6465 alltför för stor utsträckning har inneburit sänkta hastigheter. Åtgärden grundar sig arbetet med
6466 nollvisionen som har som mål att ingen ska bli dödade eller skadad i trafiken.

6467

6468 För nuvarande period arbetar Trafikverket med fyra huvudsakliga åtgärdsområden för att nå målen
6469 relaterade till Rätt hastighet, dessa är:

- 6470 • 250 nya mil med ATK (trafiksäkerhetskameror)
- 6471 • 8–9 miljarder på mötesseparerade vägar
- 6472 • 1,5 miljard på riktade trafiksäkerhetsåtgärder, såsom räcken, sidoområden, korsningar och
- 6473 räfflade mittlinjer
- 6474 • 250 mil med sänkta hastighetsgränser från 90 till 80 km/tim

6475 För flera norrlandsregioner, men även andra regioner, innebär den fjärde och sista åtgärden tydligt

6476 försämrade samhällsfunktioner och minskad attraktivitet för människor och näringsliv.

6477

6478 Trafikverket har redan nu klart med det kommande decenniets prioriteringar. Dessa antogs på

6479 Stockholmskonferensen i februari 2020.

6480 *"Trafiksäkerhet ingår som del av de globala målen för hållbar utveckling. Det innebär nya möjligheter*

6481 *och verktyg för att förbättra trafiksäkerheten. En internationell expertgrupp har med utgångspunkt*

6482 *från Agenda 2030 tagit fram nio rekommendationer för det framtida globala trafiksäkerhetsarbetet.*

6483 *Rekommendationerna är grunden för den s.k. Stockholmsdeklarationen som antogs vid den tredje*

6484 *globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet i Stockholm, februari 2020. Rekommendationerna och*

6485 *deklarationen är också en viktig grund för det nationella trafiksäkerhetsarbetet de kommande tio åren.*

6486 *Exempel på åtgärder:*

- 6487 • *Mötesseparering*
- 6488 • *anpassning av hastighetsgränser*
- 6489 • *fler trafiksäkerhetskameror*
- 6490 • *fler korsningsåtgärder och säkra passager för oskyddade trafikanter*
- 6491 • *förbättrat underhåll av cykelvägar*
- 6492 • *geofencing-teknik för säkra zoner"*

6493 Här utgör återigen hastighetsgränser en av åtgärderna vilket på sikt kommer att ännu mer försämr

6494 möjlighet till hållbara kommunikationer på landsbygden. Vidare kan denna åtgärd också ses ur

6495 perspektivet att många vägar i både det statliga samt regionala vägnätet är dåligt underhållna.

6496 Tydligast är det för Gävleborg som har sämst vägstandard i landet tätt följt av Jämtlands län som

6497 nästjumbo. Det handlar om stora avstånd och till exempel Ljusdals kommun är till ytan nästa dubbelt

6498 så stor som Blekinge län men i befolkningsmängden är Blekinge åtta till tio gånger så många.

6499

6500 En hastighetssänkning för en glesbygdskommun handlar både om social och ekonomisk hållbarhet

6501 men även också om attraktivitet samt möjlighet att kunna ta jobb på en annan ort än hemmet. Utan att

6502 för den delen förlora för mycket tid i transport till och från sin arbetsplats och familj.

6503

6504 Därför föreslår vi

6505 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6506

6507 att Centerpartiet ser över Trafikverkets tillämpning av insatsområde "sänkta hastighetsåtgärder" ur ett

6508 både ett näringslivs- och landsbygdspolitiskt perspektiv.

6509

6510 att Centerpartiet tar initiativ till att ändra Trafikverkets insatser så att mer fokus läggs på modern

6511 teknik, förbättringsåtgärder och stärkt underhåll

6512

6513

6514 **Distriktets yttrande:**

6515 DS föreslår stämman bifalla motionen.

6516

6517 Stämman beslutar att bifalla motionen i enighet med distriktsstyrelsens förslag.

6518
6519
6520

6521 [6.64: Hastighetssänkningar](#)

6522 *Fredrik Jarl, Gagnef, Dalarana*
6523

6524 Den tekniska utvecklingen går ständigt framåt. Inom fordonsindustrin har utvecklingen inte bara
6525 medfört nya bränslen för att driva fordonen framåt utan också flera funktioner som hjälper och
6526 underlättar för oss som förare. I moderna bilar får vi en varning om temperaturen sjunker och det är
6527 risk för halka, vi får information ifall något däck tappar tryck, när något har hänt i trafiken bryter
6528 trafikredaktionen in på radion och varnar oss och i displayen kan vi få hjälp med hur och var vi ska
6529 köra för att komma dit vi vill. Andra trafiksäkerhetshöjande hjälpmedel som finns i flera moderna bilar
6530 är kollisionsvarning, avancerade sensorer som varnar om någon eller något är nära när du backar,
6531 hjälpmedel för att upptäcka fordon eller personer som befinner sig i den ”döda vinkeln”,
6532 rekommendation om att stanna för att pausa och system för att bilen inte ska komma över i fel fil av
6533 misstag.

6534 **Det här är bara några exempel på hur nya bilar blir allt säkrare och smartare för att på så sätt**
6535 **hjälpa oss som förare att framföra vårt fordon trafiksäkrare och därmed minska**
6536 **trafikolyckorna.** Till det kommer att fordonen ständigt också blir bättre på att klara kollisioner.

6537

6538 Den här utvecklingen ska ställas i relation till Trafikverkets agerande för att uppfylla den så kallade
6539 ”nollvisionen”. I ett omfattande projekt har Trafikverket beslutat att under 5 år sänka hastigheten på
6540 425 mil väg i hela landet från 90 km/h till 80 km/h. Detta gäller på vägar som saknar mitträcken och
6541 har mer än 2 000 fordonsrörelser per dygn i snitt sett över ett år, det som brukar beskrivas som
6542 årsmedeldygn. Det här betyder alltså att vägar av sämre standard men med mindre trafik fortsatt kan
6543 ha 90 km/h som högsta tillåtna hastighet.

6544

6545 Trafikverket bedömer att hastighetssänkningen, när den efter 5 år är genomförd på 425 mil väg,
6546 kommer att spara 7 liv per år. Den första delen av projektet beslutades i november 2019 och kan därför
6547 inte anses ha påverkat utvecklingen över antalet döda i trafiken under 2019 och i ytterst liten
6548 omfattning utfallet för 2020. Under 2018 omkom 324 personer i trafiken. Ett år senare var antalet döda
6549 i trafiken nere i 221. Det är en minskning med 103 personer. Nästan en tredjedel.

6550 Under 2020 fortsatte antalet omkomna i trafiken att sjunka och de preliminära siffrorna visar på 190
6551 personer. **Det har inte varit så få döda i vägtrafiken, sedan man började föra officiell**
6552 **olycksstatistik i Sverige på 1930-talet.**

6553 Det här är naturligtvis mycket positivt. Men det har inte något som helst att göra med det stora
6554 hastighetssänkingsprojekt som Trafikverket genomför och menar är vad som krävs för att vi ska
6555 kunna leva upp till nollvisionen.

6556 **I en tid när våra bilar blir allt smartare och allt säkrare så kan inte Trafikverkets strategi för att**
6557 **öka trafiksäkerheten tillåtas vara att dra utvecklingen tillbaka i tiden.** Den typen av passiv åtgärd
6558 som en generell hastighetssänkning utgör har även i myndighetens beräkningar ringa betydelse för
6559 trafiksäkerheten, men den drabbar landsbygden väldigt hårt. Trafikverkets kalkyler för
6560 samhällsekonomiskt lönsamma investeringar belönar sekundvinster i storstäderna medan minuter på

6561 landsbygden bedöms som försumbara. Och eftersom avstånden är längre på landsbygden så läggs den
6562 ena minuten på den andra.

6563

6564 Trafikverket har grundat hastighetssänkingsprojektet på teoretiska bedömningar grundat i minskad
6565 risk för dödsfall då två bilar frontalkrockar i 80 km/h jämfört med 90 km/h. Någon enskild bedömning
6566 av de vägsträckor som hastighetssänks har inte gjorts. Någon värdering av om det finns andra åtgärder
6567 som vore mer lämpliga på de aktuella vägsträckorna, än en hastighetssänkning, har inte gjorts. Någon
6568 konsekvensutredning av vilka effekter som en hastighetssänkning får för det omkringliggande
6569 vägnätet har inte gjorts. Någon uppföljning av vilka konsekvenser som hastighetssänkningen har fått
6570 på de vägar som fick sänkt hastighet i november 2019 har inte gjorts.

6571 Trafikverket har helt enkelt fattat beslut om att det här ska göras. Hastighetens ska sänkas. Vilka
6572 konsekvenser som hastighetssänkningen medför är för Trafikverket ointressant.

6573

6574 Trafiksäkerhetsarbetet ska bestå av aktiva trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Såsom ombyggnation av
6575 vägar för mittseparation, förhindrande av kollisioner med vilt, åtgärder vid farliga korsningar och
6576 dämpande åtgärder i tätbebyggda områden. Eller varför inte införa dynamisk hastighetsreglering på
6577 bred front? Eftersom hastighetskameror sätts upp längs med vägarna så finns den infrastruktur som
6578 behövs för att kunna reglera hastigheterna utifrån exempelvis väglag och trafiktäthet. Det vore att göra
6579 något aktivt.

6580

6581 **Det är hög tid att dra i nödbromsen för detta huvudlösa hastighetssänkingsprojekt.** I synnerhet
6582 som regeringen nu har svarat att den inte finner någon anledning att göra någon annan bedömning än
6583 den som Trafikverket har gjort.

6584 Därför behöver Centerpartiet agera i riksdagen för att avbryta Trafikverkets
6585 hastighetssänkingsprojekt och återställa de sänkningar som redan har genomförts.

6586 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6587

6588 att Centerpartiet agerar i riksdagen för att avbryta Trafikverkets hastighetssänkingsprojekt och
6589 återställa de sänkningar som redan har genomförts.

6590

6591 att Centerpartiet agerar i riksdagen för att korrigera Trafikverkets storstadsglorifierande
6592 investeringskalkyler.

6593

6594

6595 **Distriktets yttrande:**

6596 Vägstandarden har blivit allt sämre i stora delar av landet, och då främst på landsbygden. Man pratar
6597 allt oftare om ”det delade väglandet”. Detta påverkar både säkerhet men även tillgängligheten i stor
6598 grad. På landsbygden är avstånden betydande och därför drabbas många på landsbygden hårt.

6599 Trafikverket har beslutat att sänka hastigheterna istället för att rusta vägarna och hänvisar detta till att
6600 framförallt vara en säkerhetsåtgärd för att rädda liv. Landsbygdens redan bristande tillgänglighet har
6601 därmed försämrats ytterligare. Det som behövs är upprustning för att säkra både säkerhet och
6602 tillgänglighet.

6603

6604 Distriktsstyrelsen ställer sig bakom motionärens synpunkter att hastighetssänkningarna både borde
6605 avbrytas samt att genomförda sänkningar borde återställas. Vidare så behöver Trafikverket fördjupa

6606 sig i landsbygdens villkor i högre grad istället för att ha stort fokus på storstädernas behov och
6607 möjligheter.

6608

6609 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslöt

6610

6611 att bifalla motionen

6612

6613

6614

6615

6616 [6.65: Sjöfart](#)

6617 *Michaela Haga, Österåker, Stockholms län*

6618

6619 Automatisering av transporter är något som vi behöver ha beredskap för och lagstiftningen behöver
6620 hänga med i den tekniska utvecklingen. Oavsett om det handlar om att dessa obemannade eller till viss
6621 del bemannade fartyg ska transportera människor, gods – kortare eller längre sträckor - så behöver vi
6622 anpassa regler och lagar för denna nya möjlighet. I många av våra grannländer görs försök med
6623 automatiserade och autonom sjöfart och det är viktigt att Sverige hålla jämna steg.

6624 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6625

6626 att verka för att anpassa regelverk och lagstiftning för att möjliggöra autonom sjöfart

6627

6628

6629 **Distriktets yttrande:**

6630 **BESLUTADES** att bifalla distriktsstyrelsens förslag och därmed, att bifalla motionen.

6631

6632

6633 [6.66: Sjöfart](#)

6634 *Viktoria Skure-Eriksson, Västerås, Västmanland*

6635 *Lars Kallsäby*

6636 I Mälardalen sker fortfarande den absolut övervägande delen av godstransporter med lastbil, trots att vi
6637 har tillgång till Nordens största insjöhamnar, geografiskt placerade nära där godset konsumeras och
6638 produceras. Det går tvärtemot såväl internationella som nationella mål och strategier avseende
6639 hållbarhet, klimat och näringslivspolitik. Vi vet att landinfrastrukturen inte räcker till och att vi inte
6640 heller kommer att kunna investera oss till en hållbar landinfrastruktur som uppfyller klimatmålen.

6641 Samtidigt har sjöfarten ledig kapacitet och 50% lägre koldioxidutsläpp per tonkilometer. Sjöfart kan,
6642 till skillnad mot vägtransporter, aldrig utgöra en komplett transportkedja, men vi kan betydligt bättre
6643 än idag skapa förutsättningar för ett bättre användande av hela den samlade infrastrukturen. Vi kan lätt
6644 och snabbt åstadkomma mer transporter för pengarna samtidigt som transportsektorns utsläpp kraftigt
6645 kan reduceras.

6646 En försvårande omständighet för Mälarsjöfarten är den avgiftsstruktur som innebär att det idag är mer
6647 kostnadseffektivt för aktörerna att gå till en kusthamn och sedan lyfta över sitt gods till lastbil för
6648 fortsatt transport till Mälardalens närområde. Avgiftsstrukturens uppbyggnad missgynnar
6649 godsägarna, ostkusten och framförallt hamnar med längre inseglingssträcka, såsom Mälardalens
6650 och Vänerhamnarna. Idag saknas helt ekonomiska incitament för godstransportköparna att välja
6651 sjöfarten före landtransporter. Istället fortsätter obalansen mellan trafikslagen att, genom skillnaderna i
6652 anslags- och avgiftsfinansiering, leda till ökad efterfrågan på mer landinfrastruktur.

6653 Aktörerna vill och står beredda, men kommer inte igång förrän det finns hållbara ekonomiska
6654 incitament som ger Mälarsjöfarten och Vänersjöfarten samma konkurrensvillkor som övriga
6655 transportsträckor och trafikslag. Sjöfarten är dyrare att använda relativt övriga trafikslag, men inte
6656 heller inom sjöfarten finns konkurrensneutralitet.

6657 Sedan 2016 har Sjöfartsverkets avgifter på Mälaren ökat med 60% och den föreslagna höjningen för
6658 2021 innebär en total ökning på 74%. Under 2020 betalade de 727 anlöpen till Mälarhamnar drygt 60
6659 miljoner kronor i statliga avgifter. Lotsen är en stor del av den kostnaden. Det stora behovet av lots
6660 förklaras av godstrafikens uppbyggnad, med anlöp till flera svenska hamnar på väg till och från
6661 Europa. I det sammanhanget är inte lotsdispenser ett genomförbart alternativ. Stor betydelse har också
6662 farledsavgifternas uppbyggnad som missgynnar anlöp till flera hamnar.

6663 2020 var Mälarhamnars omsättning 132 miljoner kronor. Mälarhamnars avgifter för anlöp och
6664 godshantering kan omöjligen kompensera skillnaden i statens avgiftsuttag mellan person- och godstrafik
6665 och mellan Mälarhamnar och andra hamnar. Det är helt enkelt orimligt dyrt att gå in i Mälaren. Vi kan
6666 inte se att Västerås Stad, Köpings kommun, Region Västmanland och Mälarhamnar förmår lösa detta.
6667 Mälarhamnar tappar idag affärer och volymer enbart på grund av avgiftsstrukturen.

6668 Speditörer och varuägare återkopplar att det inte är Mälarhamnars avgifter på anlöp eller
6669 godshantering som påverkat valet. Det är istället avgifterna för Mälaren, relativt andra kusthamnar
6670 som blir helt avgörande. Även om Mälarhamnars avgift hade varit noll kronor, hade affären hamnat på
6671 lastbil. Konkurrensvillkoren måste likställas såväl mellan trafikslagen som inom sjöfarten.

6672 Överflyttningen är ett medel för att nå klimatmålen. Sjöfarten längs hela ostkusten kan i betydligt
6673 större utsträckning än idag vara en del av lösningen med närsjöfart, kustsjöfart och Mälarens
6674 insjölandssjöfart. För att kunna främja överflyttningen från land till sjö måste det tas ett tydligare
6675 statligt grepp där långsiktiga, pålitliga, förutsägbara och konkurrensneutrala spelregler ges för
6676 utvecklingen av Mälarsjöfarten. De utredningar som hittills tagits fram genom åren ger inte en rättvis
6677 bild av verkligheten. Det blir helt fel fokus när man på riksnivå tror att en justering av hamnarnas
6678 avgifter skulle kunna leda till en överflyttning från väg till sjö.

6679 Vi har alla möjligheter nu med ny inriktningsplanering och en översyn av Sjöfartsverkets
6680 avgiftssystem som påbörjats. Centerpartiet måste vara drivande i dessa frågor.

6681

6682 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6683 att sjöfarten, som är avgiftsfinansierad, bör likt väg och järnväg blir anslagsfinansierade.

6685 att avgiftsmodellen inte ska missgynna godset att kunna välja ostkusten och insjöhamnar med lång
6686 insegling.

6687

6688

6689

6690 **Distriktets yttrande:**

6691 Distriktsstämman beslutar att bifalla motionen i enlighet med följande yttrande:

6692

6693 Vicki Skure Eriksson och Lars Kallsäby föreslår i en motion att:

6694

6695 sjöfarten, som är avgiftsfinansierad, bör likt väg och järnväg blir anslagsfinansierade.

6696 avgiftsmodellen inte ska missgynna godset att kunna välja ostkusten och insjöhamnar med lång
6697 insegling.

6698

6699 Motionärerna tar upp en viktig del av vår transportpolitik. En minskning av lastbilstrafiken har en stor
6700 betydelse för koldioxidutsläppen, trängseln på vägarna och vägunderhållet.

6701

6702 Det torde vara en av de lägst hängande frukterna att skapa ekonomiska förutsättningar för en ökande
6703 godstrafik på båt samtidigt som behovet av vägtransporter minskar. I Mälaren kan gods föras 15 - 20
6704 mil in i landet utan landtransport.

6705

6706 Ett fartyg som lastar 5000 ton transporterar mer än 100 långtradare med mycket mindre
6707 koldioxidutsläpp.

6708

6709 Farledsavgifternas utformning måste ändras, regelverket för lotsning och andra lagkrav moderniseras,
6710 och till slut en väsentligt större del av Sjöfartsverket anslagsfinansieras.

6711

6712 Distriktsstämman delar helt och hållet motionärernas synpunkter och förslag.

6713

6714

6715 [6.67: Upprustning av inlandsbanan](#)

6716 *Lars Nises, Mora, Dalarna*

6717

6718 Inlandet behöver en moden järnväg för att skapa tillväxt och framtidstro. Sverige behöver rusta
6719 inlandsbanan för effektiva och fossilfria transporter helt i linje med miljömålen om en robust
6720 samhällsstruktur och ett land i balans.

6721 Förutsättningarna för att satsa på inlandsbanan har aldrig varit bättre än nu. Ur miljösynpunkt finns
6722 stora vinster att göra för att ersätta 15000 lastbilar som transporterar fisk från Norge söderut via
6723 svenska vägar och järnmalm från LKAB kan transporteras på banan. Intresset för turistresor med tåg
6724 ökar också. Vätgasdrivna lok finns idag och är ett realistiskt förslag för inlandsbanan, särskilt som
6725 SSAB arbetar med att bygga en vätgasfabrik i Gällivare för att ersätta fossilt bränsle vid
6726 stålframställning.

6727 Dagens försvarspolitiska läge gör också att inlandsbanans betydelse ökar ur beredskapssynpunkt.

6728 Upprustningen beräknas kosta 8 mdr kr varav hälften lånas ut av ECB.

6729 Centerpartiet bör veka för att regeringen beslutar att ställa upp med ett garantilån på 1,4 mdr kr för att
6730 bankerna skall låna ut resterande.

6731

6732

6733 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6734

6735 att verka för att regeringen beslutar att ställa upp med ett garantilån på 1,4 mdr kr för att bankerna
6736 skall låna ut resterande.

6737

6738

6739 **Distriktets yttrande:**

6740 Distriktsstyrelsen instämmer till fullo i motionärens synpunkter när det gäller betydelsen av en
6741 upprustad Inlandsbana. Frågan om att upprusta Inlandsbanan har behandlats positivt vid åtminstone
6742 två partistämmor i närtid. Vid partistämman i Falun 2015 beslutade stämman "att Centerpartiets
6743 kraftfullt ska verka för Inlandsbanan som tredje spåret".

- 6744
6745 För närvarande finns väl genomarbetade planer på en upprustning av Inlandsbanan i ett första skede
6746 från Mora till Gällivare. Upprustningen kan påbörjas omedelbart och vara klar till 2026. När
6747 upprustningen startar blir det ett av Europas största järnvägsprojekt.
6748
- 6749 Det finansieringsförslag som föreligger bygger på ett villkorslån från staten på i dagsläget 1.4
6750 miljarder kronor som återbetalas inom 25 år. Övrig finansiering är säkrad. Detta ger 110 mil upprustad
6751 järnväg genom stora delar av Sveriges inland.
6752
- 6753
6754 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslöt
6755
6756 att bifalla motionen
6757
6758
6759
- 6760 [6.68: Tunnlar Helsingborg - Helsingör \(HH-förbindelsen\)](#)
6761 *BENGT Persson, Helsingborg, Skåne*
6762
- 6763 I januari 2021 presenterades utredningen om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör
6764 utförd gemensamt av svenska Trafikverket och danska Vejdirektoratet.
- 6765 Utredningens slutsats är att det är möjligt att bygga 2 tunnlar, en för biltrafik och en för tåg till en
6766 beräknad kostnad av ca. 57 miljarder inkl. järnväg fram till Maria station i Helsingborg för anslutning
6767 till Västkustbanan.
- 6768 Kostnaden för biltunneln beräknas kunna vara betald på 40 år genom brukaravgifter, medan en
6769 järnvägstunnel inte blir självfinansierad utan kommer att erfordra ett tillskott på 15 - 20 miljarder
6770 under motsvarande tid, ca 500 miljoner per år.
- 6771 Region Skånes politiska majoritet har uttalat att man vill vara medfinansiär i tunnelprojektet, för att få
6772 del av ett framtida överskott som istället enligt min mening blir ett underskott. Jag menar att regionens
6773 pengar ska användas till dess huvuduppgift, sjukvård.
- 6774 En biltunnel kommer troligen att avlasta motorvägen Helsingborg - Malmö men öka trafiken på
6775 motorvägen Helsingör - Köpenhamn och därmed också medföra en ökad lastbilstrafik genom
6776 Helsingborg. Järnvägstunneln kommer inte att vara dimensionerad för godståg och det blir mycket
6777 svårt att kombinera fjärrtåg med lokaltrafiken på kustbanan mellan Helsingör och Köpenhamn.
6778 Danmark har hittills inte visat något intresse för att bygga ut järnvägen till
6779 Köpenhamn. Representanter för SJ har uttalat att en HH-förbindelse inte är speciellt intressant om man
6780 inte kan köra fjärrtåg där.
- 6781 Centerpartiet står bakom Sveriges nationella mål att utsläppen från transporter i Sverige ska minska
6782 med 70 procent till år 2030. Då är det inte hållbart att bara bygga en tunnel för biltrafik.
- 6783 Att bygga en HH-förbindelse som inte kan trafikeras med godståg och fjärrtåg är inte hållbart. Det
6784 ligger inte i linje med de nationella klimatmålen. Då inställer sig frågan: Kan Centerpartiet medverka
6785 till att investera 57 miljarder i ett projekt som inte uppfyller de klimatpolitiska mål som Centerpartiet
6786 står för? De logiska svaret är nej.
- 6787 Jag/vi föreslår partistämman besluta
6788

6789 att Centerpartiet nationellt, regionalt och lokalt ska verka för att en framtida HH-förbindelse ska kunna
6790 trafikeras av godståg, fjärrtåg och bilar. Om detta inte blir möjligt bör förbindelsen inte byggas och då
6791 bör istället andra alternativ utredas.

6792

6793

6794 **Distriktets yttrande:**

6795 Öresundsregionen är med drygt fyra miljoner invånare Nordens största region. Regionen står för mer
6796 än 26 % av Danmark och Sveriges sammanlagda BNP. En av framgångsfaktorerna är Öresundsbron,
6797 som öppnade år 2000 och binder samman öresundsregionen. Sedan bron öppnades har resandet och
6798 pendlingen över Öresund ökat markant. År 2017 passerade i snitt 20 600 fordon, över 45 000
6799 passagerare med bil och över 29 000 passagerare med tåg dagligen Öresundsbron. Öresundsregion i
6800 sin tur är en del av Fehmarn Bält regionen som har över 9 miljoner invånare.

6801 Öresundsregionen är en fantastisk region, men utmaningar saknas inte, exempelvis är regionens
6802 arbetslöshet högre än det nationella genomsnittet. Sverige är beroende av Öresundsregionen som en
6803 stark tillväxtmotor, tillväxten förutsätter en bättre integration mellan Öresundsregionen.

6804 Öresundsregionen har unika möjligheter till en stark tillväxt, för att ta tillvara på den möjligheten
6805 behöver regionen bindas samman ännu bättre. Med kortare restid i tätbefolkade områden kommer
6806 ökad arbetsmarknadsintegration, större bostadsmarknad, ökad tillgång till utbildning, forskning och
6807 utveckling av regionen som besöksdestination.

6808 Ytterligare fasta förbindelser, så som en HH förbindelse och Malmö Metro skulle bli en viktig del i
6809 infrastrukturen, förhindra flaskhalsproblematik och minska trafikproppar såväl inom som till och från
6810 öresundsregionen.

6811 Öresundsregionen är beroende av varandra, av minskade gränshinder. Att binda samman
6812 öresundsregionen är avgörande för regionens framtid och tillväxt.

6813

6814 Möjligheten att transportera gods är viktigt och ytterligare förbindelser möjliggör att avlasta
6815 möjligheten till godstransport på befintliga transportmedel. Distriktsstyrelsen tycker inte att det är
6816 Centerpartiet som ska stoppa viktiga infrastruktursatsningar till Skåne, tvärt om lyser satsningarna på
6817 infrastruktur i södra Sverige i allmänhet och Skåne i synnerhet med sin frånvaro.

6818

6819 Distriktsstämman beslutade att avslå motionen.

6820

6821

6822

6823 [6.69: Infrastruktursatsningar i Skåne](#)

6824 *Annette Linander, Eslöv, Skåne*

6825 *Birte Sandberg*

6826 *Leif Sandberg*

6827

6828 Det är viktigt för hela Sverige att Skåne har en fungerande infrastruktur. Skåne är inkörsporten för en
6829 otroligt stor andel av alla varor som kommer till Sverige, oavsett om det är via vatten, väg eller
6830 järnväg. Behoven av upprustad och utbyggd infrastruktur är stora i Skåne, och inte minst nödvändiga
6831 för att vi ska fortsätta kunna se till att Sverige får de varor och produkter som importeras från resten av
6832 världen.

6833 Sydsvenska industri- och handelskammaren presenterade i januari 2021 en rapport där de granskat de
6834 tre senaste nationella transportinfrastrukturplaneringarna. I den presenteras svart på vitt att Skåne
6835 under tre planperioder varit missgynnade när det kommer till infrastruktursatsningar.

6836 I den senaste perioden 2018 – 2029 tilldelas Skåne enbart åtta procent av den totala
6837 investeringsbudgeten. Trots att Skåne är en region som har 13 procent av den svenska befolkningen.
6838 Jämfört med Stockholm och Västra Götaland innebär det att Skåne får mindre än hälften av de

6839 investeringsnivåer som planeras i de regionerna. Till och med jämfört med riksnittet ligger Skåne
6840 avsevärt lägre per invånare i investeringsnivåer.

6841 Man skulle kunna tro att det bara är under perioden 2018 – 2029 som Skåne varit missgynnad, något
6842 som rapporten tydligt slår hål på. Under de tre planeringsuppdateringar som skett sedan 2010 har
6843 Stockholm och Västra Götaland fått 73 respektive 55 miljarder kronor i genomsnitt för
6844 infrastrukturprojekt. Det motsvarar ungefär 60 procent av de totala investeringarna i Sverige och kan
6845 jämföras med genomsnittet som tilldelats Skåne under samma period, 5,9 miljarder.

6846 Behoven i Skåne är stora. Inte bara vad gäller utbyggnad utan även underhåll av befintlig infrastruktur.
6847 Något som bland annat visat sig genom de problem som funnits på Västkustbanan i december 2020
6848 och januari 2021 där över 20 kilometer räls behövde bytas och hastighetsgränsen plötsligt akut
6849 behövde mer än halveras på grund av säkerhetsrisker med slitna banor. Detta på en av de mest
6850 trafikerade och viktigaste sträckorna i Skåne, både för person- och godstrafik. Problem som man borde
6851 upptäckt och åtgärdat långt tidigare.

6852 Sverige behöver bättre transportinfrastruktur, behoven är stora. Men störst är behoven i Skåne.
6853 Investeringar där gynnar också hela landet.

6854 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6855
6856 att Centerpartiet verkar för att Skåne tilldelas en större andel av de nationella infrastruktursatsningarna
6857 för att rusta upp och utveckla transportinfrastrukturen och därmed transitinfrastrukturen i Skåne.

6858
6859

6860 **Distriktets yttrande:**

6861 För en kraftfull och robust infrastruktur för transporter krävs satsning i hela landet. Här behövs idag
6862 investeringar för en höjd standard samt insatser för att minska utsläpp och för att påskynda
6863 klimatomställningen. Rollen som en transitregion som inte bara nyttjas av regionen utan också
6864 nationellt ställer höga krav på infrastrukturen och att en ökad andel av investeringarna kommer Skåne
6865 till del.

6866
6867

6867 Distriktsstämman beslutade att bifalla motionen

6868
6869

6870

6871 [6.70: Taxidrönare](#)

6872 *Nils Lewinsky, Göteborg, Göteborg*

6873

6874 **Bakgrund**

6875

6876 Idag finns förslag från vissa politiska partier att bygga i södra Sverige järnvägar för höghastighetståg.
6877 Ett bättre och billigare alternativ är taxidrönare. De har en topphastighet på 300 km/tim och kan
6878 transportera 4 passagerare. De kan landa på jämna små ytor nästan överallt.

6879 Jag yrkar på

6880 att man snarast utreder om inte alternativet taxidrönare äe ett bättre alternativ än höghastighetståg.

6881 Nils Lewinsky

6882 Centern i Centrum

6883 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6884

6885 att man snarast utreder om inte alternativet taxidrönare äe ett bättre alternativ än höghastighetståg.

6886

6887

6888 **Distriktets yttrande:**

6889 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta: att avslå motionen.

6890

6891 Beslut

6892 Stämman tillstyrker distriktsstyrelsens förslag till beslut.

6893

6894

6895 6.71: Omstrukturering av Trafikverket

6896 *KERSTIN Hermansson, Borås, Sjuhärad*

6897 *Håkan Eriksson Kretsordförande Borås*

6898 *Jan Idehed ordförande Tekniska nämnden*

6899

6900 Vi som är kommunpolitiker brottas ofta med utmaningar gällande olika infrastrukturfrågor där

6901 Trafikverket på något sätt är inblandat.

6902 Det kan t.ex. röra sig om cykelvägar för att binda ihop olika orter. Passager under vägar/järnvägar för

6903 att öka säkerheten för fotgängare. Få till ett övergångsställe där barnen passerar till skolbussen. Eller

6904 att bredda vägar för att öka trafiksäkerheten.

6905 Allt oftare stoppas planerade projekt på grund av att prisbilden ändrat sig drastiskt under några få år

6906 under tiden objekten processas i olika instanser.

6907 Hur kan det vara möjligt med dessa kostnadsökningar, ibland upp till 50%. Det omöjliggör

6908 trafiksäkerhetsåtgärder i våra kommuner just på grund av kostnadsbilden förändrats och avsatta

6909 budgetmedel inte räcker. I dessa lägen vill Trafikverket att kommunerna medfinansierar om objekten

6910 ska färdigställas för att Trafikverkets budgetmedel inte räcker. Det är inte acceptabelt.

6911 Hur kan det vara möjligt med dessa kostnadsökningar?

6912 Är Trafikverket tillräckligt effektivt?

6913 Är det för höga overheadkostnader?

6914 För höga konsultkostnader?

6915 Har vi fått ut det vi önskade när Ban- och Vägverket slogs ihop?

6916 Är den nuvarande organisationen verkligen rätt?

6917 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6918

6919 att Centerpartiet ska verka för en utredning av Trafikverket med syfte att göra verksamheten mer

6920 effektiv

6921

6922

6923 **Distriktets yttrande:**

6924 Distriktsstämman föreslår partistämman besluta:

6925 att bifalla motionen

6926

6927

6928 Distriktsstyrelsens svar:
6929 Kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder där Trafikverket är projektansvariga rusar på ett som
6930 det kan tyckas okontrollerat sätt som är svårt att förstå. Mindre åtgärder i anslutning till statliga vägar
6931 och järnvägar där trafikverket är projektägare, som ofta samfinansieras mellan stat och kommun är
6932 oftast betydligt mer kostsamma än motsvarande åtgärder i anslutning till kommunala vägar.

6933
6934 Det talar tydligt för att man bör utreda om Trafikverket är rätt organiserat och jobbar på ett
6935 kostnadseffektivt sätt.

6936
6937 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta:
6938 att bifalla motionen

6939
6940
6941

6942 [6.72: Sveriges framtida infrastrukturstrategi](#)

6943 *Pontus Haglund, Älmhult, Kronoberg*

6944

6945 Hela Sverige står inför flera stora infrastrukturella utmaningar som bland annat uprustning av
6946 järnvägen, uprustning av vägnätet (breddning, 2-1 m.m) för att klara det ökade behovet av
6947 persontransporter och tungre godstrafik. Övriga delar av Sveriges regioner har stora utmaningar med
6948 kollektivtrafik - speciellt i landsbygden där det är glest mellan avgångarna och bussarna kör oftast med
6949 överkapacitet.

6950 De regioner som även har flygplatser har ytterligare en dimension att ta hänsyn till - miljö aspekten -
6951 som i många fall bromsar landsbygdsutvecklingen.

6952 Under det senaste året har vi även sett ett ändrat beteende vad det gäller hur vi reser och arbetar. Vi
6953 står samtidigt inför flera omställningar för ett klimatsmart tänk och vardag. Trots detta så fortsätter vi
6954 att bygga ut vägar och andra transportinfrastrukturer när vi i stället egentligen vill att vi skall resa
6955 mindre med exempelvis bilen.

6956
6957 Det forskas och utvecklas hela tiden nya alternativa metoder för transport och vi ser att EL-
6958 lösningarna kommer fler till antal och funktion. Autonoma fordon både inom väg, järnväg, flyg och
6959 sjöfart är på stark framgång.

6960 Vi har redan i vår vardag ett nytt synsätt på tjänster och vi är mitt i en "app" revolution. Förväntningar
6961 på service och förväntad funktion har tagit flera "generations-kliv" framåt vilket har ändrat på synen
6962 för hur olika tjänster behöver utformas.

6963 För att en omställning till hållbart resande skall kunna bli verklighet så behöver vi ändra på vårt
6964 traditionella sätt att tänka ut och forma framtida strategier inom detta fantastiska område. Dels **hur** vi
6965 egentligen vill resa och **när** vi vill resa behöver vara den centrala utgångspunkten.

6966 **När** är av extra betydelse för det är den aspekten som förändrats mest.

6967

6968 Sverige är en utmaning att "knyta ihop" och ett av vårt mest omtalade infrastrukturprojekt
6969 'Höghastighetsjärnväg', som dessutom blir begränsad i både hastighet och sträckning, ersätter inte
6970 exempelvis flyget och dessutom så är det få regioner som får ta del och kan dra nytta av denna
6971 satsning. Vinnarna är storstadsregionerna i södra delarna av vårt avlånga land och mindre orter får stå
6972 tillbaka.

6973 Sverige behöver öppnas upp och göras mer tillgängligt - framtidsanpassat och hållbart inom detta
6974 område. Autonoma transportenheter anpassade för resande lokalt, mellan regioner och nationellt skulle
6975 öppna upp hela vår landsbygd och minska beroendet av utbyggnad av både landsväg och järnväg.
6976 Regioner kan knytas samman med mindre EL-flygplan - OCH resvägen bestäms och anpassas av den
6977 resandes behov!

6978 Därför yrkar jag på:

6979 Jag/vi föreslår partistämman besluta

6980

6981 att Centerpartiet tillsätter en arbetsgrupp som har till uppgift att föreslå en första HÅLLBAR lokal
6982 transportstrategi

6983

6984 att Centerpartiet tillsätter en arbetsgrupp som har till uppgift att föreslå en första HÅLLBAR regional
6985 transportstrategi

6986

6987 att Centerpartiet tillsätter en arbetsgrupp som har till uppgift att föreslå en första HÅLLBAR nationell
6988 transportstrategi

6989

6990

6991 **Distriktets yttrande:**

6992 Behovet av mobilitet, sättet att resa eller var människor väljer att bosätta sig kan styras beroende på
6993 hur politiken styr över förutsättningarna. Där har centerpartiet en särskild uppgift att
6994 landsbygdsboende inte missgynnas i vimlet av storslagna projekt och att binda ihop redan tätbefolkade
6995 områden. Att mobilitet behövs även framöver är tydligt men formerna ändras som motionären ger
6996 exempel på. I pandemins spår har vi lärt oss arbeta hemifrån eller på distans i mycket högre
6997 utsträckning då regelverk och förutsättningar snabbt tvingats fram.

6998

6999 Vi är ett liberalt parti med decentralisering och hållbarhet som hjärtefrågor och centerpartiet kan ta på
7000 ledartröjan på alla nivåer, i många instanser. Lokalt självbestämmande är grundläggande och därför
7001 kan vi på distriktsnivå inte besluta enligt motionens första att-sats. Centerpartiet på nationell nivå bör
7002 heller inte besluta om hur man på regionnivå ska angripa behovet av en hållbar transportstrategi.
7003 Däremot kan vi inspirera till stordåd och underlätta genom att samarbeta i distriktets nätverk för miljö-
7004 och byggfrågor eller i Nätverket för transport-/trafik-/IT på Connect.

7005

7006 Distriktsstämman beslutar

7007 att instämma i motionens intentioner

7008

7009

7010

7011 [6.73: Anonyma mobiltelefonkort](#)

7012 *Anders Danielsson, Oskarshamn, Kalmar*

7013

7014 Anonyma kontantkort för mobiltelefoni gäckar polisen. De används flitigt av yrkeskriminella. I flera
7015 länder är de inte tillåtna. Det bör de inte vara i Sverige heller.

7016

7017 Personer som som är förföljda av någon har ibland anonyma mobiltelefonkort. Den problematiken kan
7018 ordnas med att kommunen fixar mobiltelefon till den behövande personen.

7019 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7020

7021 att förbjuda anonyma mobiltelefonkontantkort.

7022

7023

7024 **Distriktets yttrande:**

7025 Anonyma och oregistrerade kontantkort förekommer ofta i samband med brottslig verksamhet och gör
7026 att polisen kan gå miste om viktigt informa- tion. 2019 tillsatte regeringen en utredning med syftet att

7027 lämna förslag till regler om en skyldighet att registrera uppgifter om abonnemang för kon-
7028 ett brottsbekämpande ändamål. Utredningen färdigställdes 2020 och enligt utredaren har de
7029 brottsbekämpande myndigheterna ett på-
7030 tagligt behov av uppgifter om vem som innehar kontantkort och att en skyldighet att registrera sådan
7031 uppgifter skulle främja brottsbekämpningen.
7032 Förslagen har varit ute på remiss och utreds nu av Regeringskansliet.
7033 Frågan har utretts tidigare, men någon lagändring har inte diskuterats för- rån nu. Anledningen är att
7034 det finns nackdelar med förslaget, såsom att in- dividerna tvingas ge upp sin anonymitet. Brottslingar
7035 skulle fortfarande kunna vara anonyma genom att använda så kallade målvakter. Dessutom finns det
7036 möjlighet att köpa anonyma kontantkort i andra länder. Det finns också en risk att brottslingar i större
7037 utsträckning skulle övergå till krypte- rad kommunikation via sociala appar om anonyma kontantkort
7038 förbjuds. Syftet med en lagstiftning är att motverka brottslighet, inte att förflytta den. Utredaren
7039 föreslår att alla personer som köper ett kontantkort måste registrera sina personuppgifter från 1 januari
7040 2022. Om man redan har ett kontantkort som är anonymt har måste man registrera sig senast den 1
7041 juli.

7042
7043 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta:

7044
7045 Att instämma i motionens intentioner.
7046 (Distriktsstämman beslutade i enlighet med distriktsstyrelsens förslag)

7047
7048

7049 6.74: Hållbara städer

7050 *Karin Ernlund, Stockholm, Stockholms stad*

7051 *Karin Ernlund och distriktsstyrelsen Stockholms stad*

7052 *Michaela Haga och distriktsstyrelsen Stockholms län*

7053
7054

7055 Motion från distrikten Stockholms stad & Stockholms län till partistämman 2021

7056 **Möjliggör ny teknik i våra städer**

7057 Sedan 2018 finns det undantag på krav på bygglov för solceller och solfångare vilket underlättar för
7058 många! Detta undantag gäller dock inte i inom kulturmiljöområde. I praktiken har detta i stor
7059 utsträckning inneburit att kommuner generellt avslår bygglov av solceller inom kulturmiljöområden.
7060 Detta trots att den enskilda fastigheten inte är kulturmärkt.

7061 Ibland syns solcellerna knappt eller inte ens överhuvudtaget från gatunivå. Det finns exempel på
7062 flerbostadshus som fått nej på bygglov av solceller för att deras fastighet ligger bredvid en kulturmärkt
7063 fastighet. Åtgärder som solceller är ofta reversibla och innebär ingen oåterkallelig påverkan på
7064 bebyggelsen, därför bör solceller inom kulturmiljöområden vara bygglovsbefriade och även i stor
7065 utsträckning bör bygglov även kunna ges på kulturmärkta byggnader om de anpassas efter fastighetens
7066 karaktär.

7067 I tätbebyggda regioner som Stockholm bromsar dessa regler den decentraliserade och förnyelsebara
7068 energiproduktionen som behöver öka för att klara framtida energibehov i en hållbar stadsplanering.

7069 Centerpartiet har dessutom drivit på de nya reglerna om parkeringsplatser, som framåt måste innehålla
7070 laddmöjligheter för elbilar. Det är första gången som skarpa krav på laddinfrastruktur vid parkeringar
7071 introduceras. Det gäller vid nyproduktion av bostäder och parkeringshus samt retroaktivt på till
7072 exempel parkeringshus.

7073 Detta är bra men på många platser, t ex i Stockholmsregionen, sker parkering på kommunala gatan i
7074 flerbostadsområden. För att laddinfrastrukturen ska fungera måste även dessa parkeringar ha krav på
7075 laddinfrastruktur. Detta kan exempelvis ske genom laddning via lyktstolpar, något som nu är lagligt
7076 möjligt tack vare Centerpartiet.

7077 I Stockholm ligger en av världens första anläggningar för biobaserad koldioxidavskiljning som i
7078 framtiden kan möjliggöra storskaliga upptag av koldioxid, så kallade minusutsläpp. I dagsläget finns
7079 det i Sverige ännu inget lager för den koldioxid som har fångats in, utan denna typ av lager byggs just
7080 nu vid bland annat den norska kusten. För att fullt ut nyttja de negativa utsläppen måste därför
7081 transport av koldioxid möjliggöras. Dagens EU-lagstiftning är baserad på att transporter ska äga rum
7082 via så kallade pipelines och rörledningar, vilket inte kommer att vara möjligt för de utsläpp som fångas
7083 in i Stockholm. Lagstiftningen måste göras om för att möjliggöra transport exempelvis via
7084 vattenvägen.

7085 **Elektrifiera våra städer!**

7086 Flera av Sveriges storstadsområden, bland annat Stockholm, Malmö, Uppsala och Västerås har larmat
7087 för akut kapacitetsbrist i elnäten. Bristande tillgång på el bromsar i dagsläget både nybyggnation av
7088 bostäder och nya företagsetableringar, men riskerar också att bromsa elektrifieringen av både
7089 kollektivtrafik, privatfordon och godstrafik på väg, som är en grundbult i bland annat
7090 Stockholmsregionens klimatstrategi.

7091 Situationen har därefter förvärrats av att konkurrenskraften för lokal elproduktion i
7092 kraftvärmeanläggningar som skulle kunna nyttjas för att avhjälpa problemet och avlasta elnäten,
7093 istället har försämrats. I Stockholm har situationen varit så akut att tillfälliga lösningar med
7094 kostsamma avtal utan marknadsmässiga grunder har slutits mellan lokala elproducenter och
7095 kommunen. När utredningen om avfallsförbränningskatt presenterades konstaterades att skatten inte
7096 påverkar återvinning, utsortering eller materialval. Man konstaterade även att skatten inte överförs till
7097 den som genererar avfallet och därmed inte följer principen om att förorenaren ska betala samt att
7098 skatten inte får någon miljöstyrande effekt. Den är därför rent fiskal, vilket minskar konkurrenskraften
7099 i stadsnära elproduktion i kraftvärmeverk. Avfallsförbränningskatten bör därför differentieras, för att
7100 få en större miljöstyrande effekt, i kombination med att en ny strategi för ökad utsortering och
7101 återvinning av hushållsavfall tas fram enligt principen om en cirkulär ekonomi.

7102 Situationen med kapacitetsbrist i elnäten är allt annat än hållbar och för att stimulera fortsatt
7103 utveckling och elektrifiering av våra storstäder måste Centerpartiet verka för ett kraftfullt åtgärds paket
7104 för att minska den ansträngda situationen med kapacitetsbrist. Svenska kraftnät som har ansvar för den
7105 kontinuerliga driften och byggnationen av elnätet bör få ett utökat uppdrag för att också planera för
7106 framtida elektrifiering och stadsbyggnad samt den långsiktiga kraftbalansen. Idag ansvarar inte
7107 svenska kraftnät för framtidens kraftbalans och kan heller inte ta höjd för framtida expansioner och
7108 elektrifiering i sin planering av elnätsutbyggnaden. Svenska kraftnät bör därför få ett uppdrag utformat
7109 så att affärsverket får i ansvar att ha djupare samarbete och dialog med kommuner, regioner och
7110 tillväxtområden för att långsiktigt ta höjd för ökad elektrifiering och tillväxt i våra städer, samtidigt
7111 som elnätets påverkan på närmiljö och fysisk planering tas hänsyn till.

7112 För att avhjälpa situationen med kapacitets- och effektbrist i våra storstadsområden och undvika den
7113 typen av akuta kontrakt som slutits i Stockholm, bör Centerpartiet också verka för att det långsiktigt
7114 ska bli mer konkurrenskraftigt att installera energilager och annan tillgänglig kapacitet där den behövs.
7115 Centerpartiet bör därför verka för en utredning som ser över betalningsmekanismer för systemtjänster
7116 och möjliga lösningar till effektmarknader i elnätsområden med kapacitet- och effektbrist.

7117 **En modern kollektivtrafik**

7118 I storstäderna finns möjligheter att föra en vassare och grönare trafikpolitik, med starkare fokus på
7119 transporteffektivitet och trafikstyrning, än i landet som helhet. Grunden för en sådan politik är att
7120 prioritera gång, cykel och kollektivtrafik, liksom gods- och nyttotrafik, framför persontransporter med
7121 egen bil. En sådan politik är också mer kostnadseffektiv än att låta vägtrafiken växa ohämmat. Men
7122 med en snabbt växande befolkning krävs investeringar även för politik baserad på transporteffektivitet,
7123 men för staten blir detta dock långsiktigt billigare än en trafikpolitik med bilen i centrum.

7124 För att Sverige snabbast ska nå målen att minska mängden klimatpåverkande utsläpp från
7125 persontransporter är det mest effektivt att investera i kollektivtrafik i storstäder och på så sätt minska
7126 mängden korta resor där befolkningstätheten är som störst. Stockholmsregionen är fortsatt en av de
7127 snabbast växande storstadsregionerna i Europa, och med för långsam utbyggnad av kollektivtrafik
7128 medan regionen växer och förtätas finns nu stor risk för att bilberoendet biter sig fast.

7129 Därför behöver staten vara del finansieringen av fortsatt utbyggd spårbunden trafik inom Stockholms
7130 län där andelen minst måste motsvara befolkningens mängden. Viktigast är en fortsatt utbyggd
7131 tunnelbana och satsning på tvärförbindelser. Utbyggd pendeltågstrafik gör dessutom att annan
7132 regiontågstrafik får tillgång till mer effektiv infrastruktur.

7133 **Mälargränssnittets nationella roll**

7134 Stockholmsregionen har under det senaste decenniet varit en av Europas snabbast växande städer, och
7135 trots att nästan alla regioner i landet vuxit under perioden står Stockholm för 40 procent av
7136 befolkningstillväxten, och har i dagsläget ca 23 procent av landets befolkning. Befolkningstillväxten är
7137 den viktigaste drivkraften till ökade trafikbehov, men trots detta har Stockholmsregionen fått se en
7138 minskande andel till länsplan och objekt jämfört med landet i stort. Bilden av en region som i växande
7139 utsträckning lämnas åt sig själv att lösa trafikproblemen förstärks om man betänker att största delen av
7140 statliga medfinansieringar till trafikobjekten i Stockholms- och Sverigeöverenskommelserna kommer
7141 från trängselskatten som till sin dominerande del betalas av regionens egna invånare. Generellt överlag
7142 bör Stockholmsregionen inte fortsatt att missgynnas i fördelningen av Trafikverkets och statens
7143 infrastruktursatsningar utan få en andel som minst motsvarar befolkningsstorleken. I många
7144 jämförbara länder finansieras stora infrastrukturprojekt genom offentlig-privat samverkan (OPS),
7145 vilket har många fördelar och mervärden. I Sverige som helhet är detta fortfarande relativt sällsynt och
7146 det finns en skepsis från statligt håll att verka för fler OPS:er. Stockholmsregionen är dock ett
7147 betydande undantag där man i för hög grad har fått förlita sig på alternativa finansieringslösningar då
7148 statlig medfinansiering uteblivit, trots regionens befolkning och tillväxt. En större mångfald av
7149 finansieringslösningar bör möjliggöras i övriga landet så att Stockholmsregionen kan ta del av en
7150 direkt statlig medfinansiering som återspeglar dess befolkningsstorlek.

7151 Stockholm är fortsatt ett av naven och transitpunkterna för stora delar av landets godstrafik. Den nu
7152 driftsatta tunneln för pendeltåg under mälaren har avlastat systemet för fjärrtåg, regionaltåg och
7153 godstrafik, men fortsatt görs allt för mycket av transportererna genom Stockholm City. En ny passage
7154 över Mälargränssnittet strax väster om Stockholm behövs för att kunna öka kapacitet och minska
7155 känsligheten för störningar i infrastrukturen. Med ökad redundans kan än mer vägtransporter flyttas till
7156 järnväg och godstrafiken kan optimeras över större delar av dygnet utan att vara påverkad av
7157 persontrafik.

7158 Ytterligare skäl till att öka ramen i länstransportplanen i Stockholms län, anser Regionen, är att ingen
7159 annanstans i landet är vägar utanför den nationella planens finansiering så många och så trafikerade
7160 som i Stockholms län. Bara på regionens eget spårnät utförs fler resor per dag än vad som genomförs i
7161 Trafikverkets hela övriga järnvägsnät. En studie från transportföretagen visar att Stockholmsregionen
7162 har minst andel av vägnätet i god eller fullgod standard av samtliga Trafikverkets regioner i Sverige.
7163 Detta trots en högre beläggningsgrad. När länsplanens medel bara räcker till att åtgärda de mest akuta
7164 bristerna i en region på ständig gräns till trafikkollaps blir konsekvensen att vägnätet på den stora
7165 landsbygden i Stockholms län sannolikt är de sämst dimensionerade och underhållna i hela Sverige.

7166 Förbättrad tillgänglighet till Arlanda flygplats blir allt viktigare. Arlanda är en nod av nationell
7167 betydelse och det finns betydande behov av stärkt kollektivtrafik i form av bland annat ökad kapacitet
7168 på Ostkustbanan, stärkt spårbunden trafik till Stockholms city och bättre framkomlighet för buss.

7169 Stockholmsregionen är en liten region i norra Europa, för att klara den internationella konkurrensen
7170 och öppenhet mot omvärlden är flyget av stor vikt. Arlanda bör därför byggas ut, i samklang med
7171 närliggande kommuners förutsättningar och utvecklingsplaner, för att möta ett växande behov
7172 internationellt. Men Arlanda bör också i framtiden vara noden för inrikesflyget. Swedavias avtal för
7173 flygtrafik på Bromma flygplats bör avslutas senast när avtalet löper ut 2036. Eftersom både Swedavia
7174 och den stora aktören på inrikesflyg Braathen varnat för att det inte finns affärsmässighet i att behålla
7175 Bromma flygplats bör staten också se över möjligheten av avveckla Bromma innan 2038, under
7176 förutsättning att kapaciteten kan flyttas till Arlanda.

7177 2020 invigdes Norvik som Stockholms nya godshamn. Med Norvik flyttas merparten av godstrafiken
7178 till sjöss från Stockholms innerstad till Nynäshamn. Det möjliggör bättre markanvändning i
7179 innerstaden samtidigt som godstransporterna effektiviseras. Norviks hamn är strategiskt placerad med
7180 korta ledtider till alla viktiga hamnar i Östersjön. Parallellt med utbyggnaden av Norvik har
7181 Sjöfartsverket drivit frågan om att anlägga Horstensleden, en ny farled in till Stockholm.
7182 Sjöfartsverket argumenterar för att Horstensleden skulle möjliggöra för framförallt större
7183 kryssningsfartyg (utgör 5 % av trafiken) att kunna angöra Stockholm. Samtidigt skulle närmare två
7184 miljoner ton berg i orörd skärgård behöva sprängas bort. Centerpartiet i Stockholmsregionen anser att
7185 den nya hamnen i Norvik kan fylla den funktionen och säger därför nej till Horstensleden. Norvik kan
7186 också avlasta Furusundsleden och minska den negativa påverkan på lokalmiljön som sjöfarten har där.

7187 **Utveckla en smartare trafikstyrning!**

7188 Centerpartiet anser att trängselskatterna på vägtrafik i Stockholm är genialisk. På samma gång kan
7189 man minska trängseln och därigenom effektivisera och sprida trafiken, vilket skapar stora
7190 samhällsnyttor, och samtidigt kan intäkterna användas till att investera i ny smart infrastruktur. Men
7191 eftersom trängselskatten är en statlig skatt är systemet osmidigt och får mer och mer karaktären av en
7192 statlig kassako där staten ändrar avgiften mer utifrån behovet av pengar till trafikinvesteringar och
7193 mindre utifrån behoven att främja transporteffektivitet. Centerpartiet i Stockholmsregionen vill att
7194 trängselskatten beslutas lokalt och regionalt så att en smartare trafikstyrning kan uppnås och synkas
7195 mot andra styrmedel som kollektivtrafiktaxa, parkeringsavgifter och större trafikhändelser. På kort sikt
7196 vill vi också att en utbyggnad av systemet till fler trängseldrabbade vägar, samt möjligheten till en
7197 smartare anpassning av taxenivåerna till faktisk förekomst av trängsel utreds.

7198 **Ta cykeln på allvar!**

7199 Cykeltrafik har lägre miljö- och klimatpåverkan än alla andra trafikslag och tar betydligt mindre
7200 vägutrymme i anspråk per personpassage. Det innebär att cykel också är det i särklass billigaste
7201 trafikslaget. Därtill har cykelresor en starkt positiv inverkan på folkhälsan. Cykeltrafik har potential i
7202 hela landet, men nyttorna blir särskilt stora i storstäder, där utrymmet är starkt begränsat och behovet
7203 att avlasta vägnätet från biltransporter är särskilt stort.

7204 Stockholm har en låg cykeltrafikandel jämfört med andra Europeiska storstäder och även jämfört med
7205 många städer i Sverige, men på senare år har cyklandet ökat och trots många nya cykelvägar är
7206 problemen med barriäreffekter, trängsel och konkurrens med andra trafikslag betydande. Till skillnad
7207 från vägtrafiken saknas också ett sammanhängande cykelvägnät över kommungränserna. Många
7208 invånare avskräcks från att börja cykla på grund av bristerna i infrastrukturen.

7209 Att främja ökad cykeltrafik i storstäderna och investera mer i cykelvägar är klok trafikpolitik där
7210 statens engagemang behöver öka. Det behövs en snabbare och strategiskt utbyggnad av
7211 sammanhängande cykelnät i Stockholmsregionen, och det kräver ett lika tydligt statligt engagemang

7212 som väg- och spårtrafiken. En full utbyggnad av regionala cykelstråk i enlighet med den regionala
7213 cykelplanen i Stockholmsregionen, kan uppskattas till storleksordningen 3-5 miljarder kronor, men
7214 skulle kunna ge trafiknyttor motsvarande hela tunnelbanesystemet om 20 procents cykelandel kan nås.
7215 Vi vill att staten tillsätter en förhandlingsperson och anvisar statliga medel för att i samverkan med
7216 kommuner och regioner möjliggöra bindande regionala överenskommelser för strategisk utbyggnad av
7217 sammanhängande cykelnät i Stockholm och de andra storstadslänen. Inspiration kan hämtas från
7218 Köpenhamn eller från Sverigeförhandlingen. För staten är detta en god affär, då den samlade
7219 trafikkapaciteten kan ökas till en bråkdel av kostnaden för motsvarande investeringar i väg och spår.

7220 [1] Brännheta skatter, 2017

7221 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7222
7223 att reglerna skärps på krav av laddinfrastruktur till att också gälla gatuparkering i flerbostadsområden.

7224
7225 att installation av solceller och solfångare ska vara bygglovsbefriade även inom kulturmiljöområden
7226 medan krav på bygglov kvarstår på k- och q-märkta fastigheter.

7227
7228 att ta fram nationella krav för täthet av laddinfrastruktur för storstadsområden och landsbygd.

7229
7230 att Centerpartiet verkar för att på EU-nivå möjliggöra internationella transporter av koldioxid från
7231 avskiljningsanläggningar till lagringsplatser, med flera olika typer av transportlösningar (exempelvis
7232 med sjöfart eller vägburna transporter).

7233
7234 att Svenska Kraftnät får i uppdrag att planera och projektera för utökad elektrifiering av Sveriges
7235 storstadsområden och utöka nätkapacitet för att möta framtida behov och möjliggöra nya investeringar
7236 och etableringar.

7237
7238 att Centerpartiet ska driva frågan om att tillsätta en utredning med syfte att halvera tidsåtgången för
7239 tillståndsprocesser för utbyggnad av elnät och kraftledningar.

7240
7241 att Centerpartiet ska verka för en utredning som ser över betalningsmekanismer för systemtjänster och
7242 utreder möjliga lösningar till effektmarknader i elnätsområden med kapacitet- och effektbrist.

7243
7244 att den lokala kraftvärmens konkurrenskraft stärks genom differentierad avfallsförbränningskatt
7245 samt att Centerpartiet ska initiera en nationell strategi för ökad insamling, sortering och återvinning av
7246 hushållsavfall.

7247
7248 att Centerpartiet motsätter sig byggandet av Horstensleden

7249
7250 att staten följer upp arbetet med Stockholmsförhandlingen och ökar sin andel av investeringen i en
7251 fortsatt utbyggd tunnelbana och pendeltågstrafik i Stockholms län.

7252
7253 att staten finansierar en ny transportväg för spårbunden godstrafik över Mälargränsnittet i Stockholms
7254 kommun för att öka kapaciteten och stärka systemets robusthet och flexibilitet.

7255
7256 att Centerpartiet ska verka för genomförande av projektet Oslo-Stockholm 2.55, dvs en anständig och
7257 genare järnväg mellan Oslo och Stockholm.

7258
7259 att öka Stockholmsregionens andel av statens anslag för trafiksatsningar till att minst motsvara andelen
7260 i befolkning.

7261
7262 att Centerpartiet verkar för att utreda behovet av samt finansiering av infrastrukturåtgärder för att
7263 långsiktigt säkra flöden av persontrafik och gods till och från Arlanda med bibehållen princip om totalt
7264 utsläppstak.

7265
7266 att Centerpartiet verkar för att skyndsamt få till stånd ett regeringsbeslut som möjliggör en fjärde
7267 landningsbana på Arlanda med tillhörande flygplatsinfrastruktur.
7268
7269 att Centerpartiet ska verka för en nedläggning av Bromma flygplats.
7270
7271 att Centerpartiet ska verka för att staten avslutar koncessionen för snabbspårstrafik, spår- och
7272 stationsanläggning från Stockholm City och Arlanda flygplats för att medge utökat spårbundet resande
7273 till Arlanda.
7274
7275 att beslut och förvaltande av trängselskatter ska regionaliseras.
7276
7277 att anvisa statlig medfinansiering och förhandlingsperson för en "Köpenhamnsförhandling" med
7278 kommunerna och regionen om strategisk utbyggnad av regionalt sammanhängande cykelnät.
7279
7280 att finansieringsansvaret för cykelinfrastruktur ska öka.
7281
7282 att Trafikverket får i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag inom sin verksamhet och att
7283 väglagen ändras för att stärka cykelvägarnas status och möjliggöra cykelvägar frikopplade från bilväg.
7284
7285 att Trafikverket får i uppdrag att öka takten för byggande av cykelvägar och att medel avsättas för
7286 detta.
7287
7288 att säkerställa att ökade medel avsätts för anläggande av nationella cykelleder för turism.
7289
7290
7291 **Distriktets yttrande:**
7292 Distriktsstyrelsens svar:
7293
7294 Denna motion är gemensamt undertecknad av distriktsstyrelsen i Stockholms stad som står bakom den
7295 i dess helhet.
7296
7297 Därför föreslår distriktsstyrelsen stämman:
7298
7299 - Att bifalla samtliga att-satser i motionen
7300
7301
7302 Centerpartiet i Stockholms stads distriktsstämma beslutade:
7303
7304 - Att bifalla samtliga att-satser i motionen
7305
7306
7307 Centerpartiet i Stockholms läns distriktsstämma beslutade:
7308
7309 - Att med hänvisning till tidigare fattat beslut konstatera att att-satserna 15 och 16 faller, och att i
7310 övrigt bifalla distriktsstyrelsens förslag och därmed, att bifalla att-satserna 1-14 och 17-23
7311
7312

7313 [6.75: Icke-statliga flygplatser](#)

7314 *Ida Stafrin, Kramfors, Västernorrland*

7315 *Anna-Britta Åkerlind*

7316

7317 Flygplatser som drivs och ägs av statliga Swedavia har stora konkurrensfördelar gentemot de regionala
7318 flygplatserna.

7319 Svenska staten har valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna som främst finns i
7320 storstadsområdena. Här finns hög omsättning och därmed hög grad av lönsamhet. De statliga
7321 flygplatserna gör också stora vinster. Samtidigt är det oftast kommunerna som äger de mindre icke-
7322 statliga flygplatserna. De finns i hela landet och är oerhört viktiga för kommunerna och regionerna
7323 men har inte alls samma omsättning och har därför mycket svårt att gå med vinst.

7324 De kommunala flygplatserna förser dessutom Arlanda med en betydande del trafik och resenärer. I
7325 princip skulle Swedavias vinst kunna täcka icke-statliga flygplatsers förluster och ändå göra åtskilliga
7326 miljoner i vinst.

7327 Därför anser vi att driftbidraget, för icke statliga flygplatser behöver ses över och avsevärt höjas för
7328 rättvis konkurrens och för att hela Sverige ska möjligheten att leva och utvecklas.

7329

7330 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7331

7332 att driftbidraget, för icke statliga flygplatser ses över och avsevärt höjas för rättvis konkurrens.

7333

7334

7335 **Distriktets yttrande:**

7336 stämman beslutade om bifall till motionen

7337

7338

7339 [6.76: Bromma flygplats](#)

7340 *Sofia Stureson, Stockholm, Stockholms stad*

7341

7342 Idag har Bromma flygplats ett minskat antal resenärer som gör att flygplatsen inte längre är
7343 vinstdrivande. Nya levnadsmönster till följd av coronapandemin, såsom digitala möten, i kombination
7344 med den svenska befolkningens ökade klimat- och miljömedvetenhet kan anses tala mot att Bromma
7345 flygplats kommer kunna återgå till den omsättning som fanns innan pandemin. Samtidigt har vi en
7346 bostadsbrist i Stockholm med rusande bostadspriser. Därför föreslås en snabb avveckling av Bromma
7347 Flygplats, sanering av marken och sedan byggnation av bostadsrätter, hyresrätter och förskolor.
7348 Föreslagsvis bör en sådan stadsdel byggas så klimatsmart som möjligt med exempelvis solpaneler på
7349 hustaken.

7350 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7351

7352 att Centerpartiet ska verka för en snabb avveckling av Bromma Flygplats samt sanering av mark och
7353 byggnation av en klimatsmart stadsdel.

7354

7355

7356 **Distriktets yttrande:**

7357 Distriktsstyrelsens svar:

7358
7359 Distriktsstyrelsen tackar motionären för förslaget och kan enbart instämma. Redan på
7360 distriktsstämman 2017 beslutade Centerpartiet i Stockholm att vi ville lägga ner Bromma flygplats.
7361 Dock var då förbehållen att flygkapaciteten måste kunna flyttas till Arlanda och att avtalet inte skulle
7362 sägas upp i förtid, d.v.s. inte innan år 2038. Tyvärr biföll inte Centerpartiets riksstämma i Malmö 2017
7363 förslaget. Därför är det mycket bra att vi återigen får upp frågan för nya beslut.

7364
7365 En rad saker har hänt sedan 2017. Framför allt har den rådande coronapandemin lett till att resandet
7366 med flyg kraftigt minskat. När restriktionerna lättar och människor återigen kan resa som vanligt vet vi
7367 inte. Inte heller hur människors resmönster kommer att se ut i framtiden.

7368
7369 Däremot meddelade Swedavia i september 2020 att de inte ser det som affärsmässigt hållbart att driva
7370 Bromma flygplats vidare. Den stora inrikesaktören BRAs VD Per G Baathen har också sagt att bolaget
7371 inte ser at det finns möjlighet för inrikesflyget att ha två konkurrerande flygplatser i regionen, d.v.s.
7372 både Bromma och Arlanda.

7373
7374 När det gäller tidsplanen föreslår motionären att Centerpartiet ska verka för en snabb avveckling. Det
7375 ställer dig distriktsstyrelsen bakom. Men med det tydliga förbehållet att inrikesflygets kapacitet kan
7376 flyttas till Arlanda. Inrikesflyget är oerhört viktigt för att säkerställa både Stockholms och övriga
7377 landets tillgänglighet. Dessutom kommer det att ta tid att både sanera och planera marken på Bromma
7378 flygfält för nya bostäder. Det innebär att bygga på Bromma flygfält kan aldrig bli ett svar på hur vi kan
7379 lösa den akuta bostadsbristen i Stockholm. Däremot är det ett viktigt svar på hur Centerpartiet vill att
7380 Stockholm och Bromma ska utvecklas idag och i framtiden.

7381
7382 Därför föreslår distriktsstyrelsen stämman:

7383
7384 - Att bifalla motionen
7385 - Att fortsätta ha som prioritering att säkerställa flygets kapacitet i Stockholmsregionen och hela
7386 landets tillgänglighet

7387
7388
7389 Centerpartiet i Stockholms stads distriktsstämma beslutade:

7390
7391 - Att bifalla motionen
7392 - Att fortsätta ha som prioritering att säkerställa flygets kapacitet i Stockholmsregionen och hela
7393 landets tillgänglighet

7394
7395

7396 [6.77: Konvertering av "Epa" till el ger hastighetsbonus.](#)

7397 *Johan Tunberg, Håbo, Uppsala*

7398

7399 Epa kulturen är en viktig för ungdomar färmst på landsbygden runt om i landet. För att få med oss
7400 dem i omställningen behöver vi visa att det premieras om de väljer el till dem.

7401 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7402
7403 att EPA/A-traktorer ombyggda till el får höjd hastighets begränsning till 45km/h

7404
7405
7406 **Distriktets yttrande:**

7407 Distriktsstyrelsens föreslår att distriktsstämman besluta:

7408 Att bifalla motionen

7409

7410
7411 Motionären föreslår en stimulans till att den som bygger om sin A-traktor till eldrift, ska få den
7412 godkänd för 45 km/h. I Finland pågår ett arbete med att ta fram en ny klass ”en ombyggd och
7413 ändringsbesiktad personbil vars maximala hastighet har begränsats till 60 km/h”, och svenska
7414 Transportstyrelsen följer det arbetet. En ny regel i Finland måste först godkännas av EU, därefter kan
7415 den eventuellt utredas även i Sverige. Detta gäller fordon med konventionella drivmedel.

7416
7417 Motionärens förslag att stimulera ombyggnad till eldrift kan vara en bit på väg, särskilt med beaktande
7418 att s k mopedbilar får gå 45 km/h. Dessa fordon har stora säkerhetsbrister och flera allvarliga olyckor
7419 har rapporterats. Sannolikt vore det betydligt mer trafiksäkert med ombyggda vanliga bilar.

7420
7421
7422
7423
7424

7425 [6.78: Fordonsrelaterade skulder](#)

7426 *Rödeby Centerkvinnor Rödeby Centerparti, Karlskrona, Blekinge*

7427

7428 Motion: Ändra lagstiftningen om fordonsrelaterade skulder.

7429 Motion till Centerpartiets förbundsstämma sept.2021.

7430 Ändra lagstiftningen om fordonsrelaterade skulder. Med nuvarande lagstiftning är det viktigt att i
7431 samband med ett fordonköp kontrollera om fordonet som du tänker köpa har obetalda
7432 fordonsrelaterade skulder. MEN VARKEN TRANSPORTSTYRELSEN ELLER KRONOFOGDEN
7433 KAN LÄMNA EN FULLSTÄNDIGT UPPDATERAD BILD ÖVER ALLA UTFÄRDADE
7434 FORDONSRELATERADE SKULDER SOM FINNS PÅ ETT VISST FORDON. Lagförslag lades
7435 under 2014 att skulder följer fordonet och inte ägaren. Den förändrade lagen har visat sig ineffektiv
7436 och fler utnyttjar lagen för bedrägeri. Bedrägerier blir allt vanligare. När säljaren inte talat sanning vid
7437 en försäljning av ett fordon då är detta bedrägeri och här behöver lagstiftningen tydliggöras.

7438 Vi föreslår stämman besluta att Centerpartiet verkar för att:

7439 - utreda hur lagstiftningen om hur fordonsrelaterade skulder kan ändras så att skulder följer
7440 ägaren och inte fordonet.

7441 - undersöka och ta fram kostnadsberäkning på ett sökbart register där det går att söka på en bil
7442 inför ett bilköp och se om bilen har skulder.

7443 - upprätta ett sökbart register där det går att söka på en bil inför ett bilköp och se om bilen har
7444 skulder.

7445 Motionär/er: Rödeby Centerkvinnor och Rödeby Centerparti

7446 **Svar: Motionen togs enhälligt på Rödeby avdelningarnas årsmöte. Motionerna skickas vidare**
7447 **till Centerpartiets förbundsstämma.**

7448 **SVAR: Kretsstyrelsens yttrande** Det finns personer som har flera skulder så finns det bara ett värde i
7449 ett eventuellt fordon, Transportstyrelsen/Kronofogden ser att enda sättet att få tillbaka skatteskulder,
7450 böter etc. är att ta fordonet i beslag eller att det följer straffskalan för bedrägeri vid försäljningen av
7451 fordonet Det går att söka på ett fordon för att kontrollera eventuella skulder, Trafikverket erbjuder den
7452 tjänsten gratis. Om man vill köpa en bil så kan säljaren logga in med hjälp av registreringsregister och

7453 bilens registreringsnummer så kan köparen se aktuella skulder som finns på fordonet just då.
7454 Uppkommer skulder efter detta så belastas ej ny köpare.

7455 **Kretsstyrelsen i Karlskrona föreslår att besluta bifalla**

7456 Bifall att sats 1 Utredda om man kan höja straffet för bedrägeri och därmed flytta över skulder från
7457 fordon till att de blir personliga så att det döms för bedrägeri Att sats 2, 3 Är besvarad då det redan
7458 finns föreslagna åtgärder som garanterar köparen att han/hon köper ett fordon som ej har skulder.

7459 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7460

7461 att utreda hur lagstiftningen om hur fordonsrelaterade skulder kan ändras så att skulder följer ägaren
7462 och inte fordonet

7463

7464 att undersöka och ta fram kostnadsberäkning på ett sökbart register där det går att söka på en bil inför
7465 ett bilköp och se om bilen har skulder.

7466

7467 att upprätta ett sökbart register där det går att söka på en bil inför ett bilköp och se om bilen har
7468 skulder.

7469

7470

7471 **Distriktets yttrande:**

7472 Vi kan konstatera att det finns ett behov att utreda lagstiftningen, då det finns ett tidsrelaterat glapp i
7473 lagstiftningen gällande skulder som uppkommit i närtid till fordonets tidpunkt för ägarbyte – risk för
7474 att skulder som uppstått i närtid ej hunnit bli registrerade.

7475 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta:

7476 Attsats nummer 1.- Bifall

7477 Attsats nummer 2.- Att instämma i motionens intentioner, med hänvisning till bifogad skrift från
7478 Trafikverkets hemsida.

7479 Attsats nummer 3.- Att instämma i motionens intentioner, med hänvisning till bifogad skrift från
7480 Trafikverkets hemsida.

7481

7482 Stämman beslutade enligt distriktsstyrelsens förslag.

7483

7484

7485 **[6.79: Öka gränsen för när körkort för tungt släp behövs för personbilar](#)**

7486 *Johan Tunberg, Håbo, Uppsala*

7487

7488 Dagens regler för när körkort för tungtsläp behövs behöver ändras. Detta då det kan utgöra ett hinder
7489 för att välja elbil som normalt är tyngre pga batteriet. Särskilt tydligt blir det när det nu även börjar
7490 komma skåpbilar som normalt är tyngre än vanliga bilar.

7491 Med dagens regler finns dock möjligheten att ta en utökad B behörighet:

7492 " B 96 (utökad B) Bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt är över 3500 kg men inte mer än
7493 4250 kg." Men få gör det och fler kommer hamna i oönskade situationer där de istället kör olagligt.

7494

7495 Reglerna innehåller även andra konstigheter som att man inte ens får dra en tom kärra med högre
7496 lastförmåga om det är så att det krävs behörighet för tungt släp trots att man får dra tyngre "lätta" släp.

7497 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7498

7499 att utökad B 96 behörighet tas bort och att det istället ingår i normala B körkortet.

7500

7501 att man med B körkort alltid får dra tomt släp om det väger mindre än 750 kg även om

7502 fordonskombinationen gör att det klassas som tungt (som inte tar hänsyn till om det är lastat eller ej).
7503
7504 att man med B körkort alltid får dra lätt lastat släp om det tillsammans med last väger mindre än 750
7505 kg även om fordonskombinationen gör att det klassas som tungt (som inte tar hänsyn till om det är
7506 lastat eller ej).

7507

7508

7509 **Distriktets yttrande:**

7510 Distriktsstyrelsens föreslår att distriktsstämman besluta:

7511 att avslå motionen

7512

7513 Motivering

7514 Med B-körkort har man rätt att köra bil med släp. Det finns dock inget krav på att man visat att man
7515 har förmåga att köra med släp eller att man överhuvudtaget har kört med släp för att för att få ett B-
7516 körkort. För att få behörigheten B96, som ger rätt att dra last upp till en totalvikt på 4250 kg, måste
7517 man vid uppkörning visa att man kan hantera ett fordon med släp. Distriktsstyrelsen ser inte att det
7518 finns någon anledning att sänka kravet och inte heller att ändra regelverket att det är släpets totalvikt,
7519 och inte den last som för tillfället finns på det, som avgör.

7520

7521

7522

7523 [6.80: Behovsanpassad hinderbelysning av vindkraftverk](#)

7524 *Ångman Anton, Sollefteå, Västernorrland*

7525 *Johan Andersson, Sollefteå*

7526

7527 Hållbart bruk av våra naturresurser är ett ansvar vi centerpartister stolt tagit på oss. Det gör vi med
7528 hänsyn både till nutid och framtid. Vindkraft är en del i framtidens hållbara energisystem, och för att
7529 minska dess påverkan på människa och natur görs flera innovationer. Ett exempel är kameror och
7530 mikrofoner som visats minska skada på djurliv genom att upptäcka fladdermöss ochrovfåglar, och
7531 antingen skrämman bort dem eller temporärt ställa de närmsta vindkraftverken. Detta leder till minskad
7532 skada på djurlivet, och ger nödvändigt andningsutrymme för många arter som redan är hotade.
7533 Vindkraftsindustrin har förstått att vi måste minimera de störningsmoment som det innebär för natur
7534 och människa för att vi ska kunna expandera så som svensk energipolitik kräver.

7535 Det kan vid första anblick verka trivialt att problematisera den hinderbelysning som lyser upp
7536 vindkraftverken nattetid. Men för ett landskap i princip helt utan ljusföroreningar blir det en stor
7537 förändring i landskapsbilden och upplevelsen av vindkraftverken. Statsrådet Eneroth svarade i
7538 riksdagen i februari 2020 att regeringen inte hade för avsikt att se över om man kunde göra något för
7539 att minska påverkan från hinderbelysning. Vi är av annan uppfattning, och anser att lite vilja och
7540 innovation är lösningen på de flesta bekymmer.

7541 Genom lokala dispenser eller teknik som selektivt kan slå på och av hinderbelysningen kan denna
7542 påverkan minska. Lågflygande trafik är inte så vanligt förekommande i hela landet att det motiverar
7543 dygnet runt belysning utan undantag. Och behovsanpassning av hinderbelysning kommer gå att göra
7544 säkert om man verkar för de lösningarna.

7545 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7546

7547 att behovsanpassning av hinderbelysning ska tillåtas.

7548

7549

7550 **Distriktets yttrande:**

7551 stämman beslutade om bifall till motionen

7552
7553

7554 [6.81: Ökade kommunala sanktionsmöjligheter](#)

7555 *Svante Linusson, Stockholm, Stockholms stad*

7556

7557 Denna motion behandlar problemet med att kommunen beslutar om ordningsföreskrifter, men polisen
7558 beivrar inte brott och regelefterlevnaden blir därför låg. Jag ger två aktuella exempel från Stockholm.

7559

7560 Den 15 januari 2020 infördes miljözon klass 2 för personbilar på Hornsgatan i Stockholm, beslutad av
7561 Stadsfullmäktige. Detta enligt en ny lag som ger kommuner denna möjlighet. Hornsgatan har länge
7562 brottats med höga halter av luftföroreningar. Kraven på personbilar är att uppfylla utsläppsklass Euro
7563 5. Efter ett år med miljözon kan man i utvärderingen läsa att andelen personbilar som inte uppfyller
7564 detta utsläppskrav har sjunkit från 23% (2019) till 18% (2020). Hur stor del av förbättringen som
7565 beror på att hela fordonsflottan kontinuerligt byts ut är svårt att veta men enligt kontrollmätningar på
7566 närliggande Folkungagatan har det där bara sjunkit till 21%. Åtgärden verkar alltså ha haft en viss,
7567 men mycket liten effekt. Det är polismyndigheten som skall beivra brott mot miljözonsreglerna, men
7568 de har uttryckligen meddelat staden att de inte har resurser till det arbetet. Förbättringen av luftkvalitén
7569 har också blivit minimal.

7570

7571 Ett andra exempel precis i närheten är införandet av bussfil på blott ett kvarter på Rosenlundsgatan för
7572 att minska köer och därmed underlätta för Stombuss 4. Där skyltas tydligt att bilister förväntas ta
7573 omvägen runt ett mindre kvarter. Men även här har regeländringen endast fått ett mindre genomslag i
7574 trafikanternas beteende och kö uppstår alltså jämt. Skylten för bussfil är svår att misstolka så det är
7575 knappast ett kunskapsproblem. Inte heller detta är ett regelbrott som polisen beivrar.

7576

7577

7578 Det är en mycket olycklig situation att trafikförordningar uppfattas som blott rekommendationer vilka
7579 man kan välja att strunta i utan någon som helst risk för påföljd. Det blir då väldigt svårt för
7580 kommunen att komma till rätta med t.ex. miljö- och trängselproblem. Kommuner har i dag rätt att
7581 utfärda avgift till felparkerade bilar men inga möjligheter att på motsvarande sätt beivra andra
7582 ordningsföreskrifter hos bilister, cyklister eller andra trafikanter. De två exemplen ovan kan synas
7583 mindre viktiga och det är väl precis därför som de är nedprioriterade av polisen. Med tanke på alla de
7584 andra arbetsuppgifter som polisen har att prioritera emellan är det inte svårt att förstå att de inte tycker
7585 de har tillräckliga resurser att aktivt granska efterlevnaden av miljözoner, kollektivtrafikkörfält och
7586 andra mindre brott mot trafikförordningen. Inget tyder på att det kommer ändras i framtiden.

7587 De vore därför mycket önskvärdt om kommuner kunde få en ökad sanktionsmöjlighet för smärre trafik-
7588 och ordningsföreskrifter. Exakt hur det ska gå till behöver förstås utredas noggrant.

7589 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7590

7591 att Centerpartiet verkar för en utredning om att ge kommunerna ökat inflytande att kontrollera
7592 regelefterlevnaden av lokala trafik- och ordningsregler.

7593

7594

7595 **Distriktets yttrande:**

7596 Distriktsstyrelsens svar:

7597

7598 I det svenska samhället finns det många exempel på när myndighetsansvaret är delat mellan olika
7599 institutioner och politiska nivåer. Ofta är det nationell lagstiftning som följs upp och kontrolleras på
7600 kommunal nivå, till exempel serveringstillstånd för restauranger. Men det kan även vara omvänt, som
7601 motionären beskriver, att kommunen har laglig rätt att utifrån trafikförordningen utfärda lokala
7602 bestämmelser som polisen har ansvar för att beivra.

7603

7604 Regler som inte åtnjuter legitimitet har sällan önskvärd effekt. Ett sätt att skapa efterlevnad när
7605 legitimitet saknas är att aktivt beivra regelöverträdelser. Här pekar motionären på att legitimiteten
7606 verkar brista men att det även saknas en möjlighet att sätta dit de som bryter mot reglerna. Polisen har
7607 en växande ansvarskatalog och lider av resursbrist och därför tänker motionären här klokt i att
7608 kommunen, som infört dessa lokala trafikregler också bör få möjlighet att säkerställa dess efterlevnad.

7609

7610 Det finns risker med att utöka kommuners befogenheter att kontrollera och beivra sina medborgares
7611 ageranden. Med makt kommer ansvar och det är viktigt att ställa värdet av att kunna följa upp och
7612 säkerställa efterlevnaden av införda regler i relation till vilka inskränkningar i vanliga människors
7613 vardag detta kan leda till. Samtidigt är kommuners resurser inte oändliga och det bör finnas en naturlig
7614 begränsning i hur aktivt detta arbete kan komma att bli.

7615

7616 Som motionären också själv pekar på finns ett antal obesvarade frågor i hur förslaget ska kunna bli
7617 verklighet och vilka begränsningar som bör finnas. En viktig fråga som här bör besvaras är om
7618 motionärens förslag bör begränsas till "lokala trafikregler", snarare än det bredare "trafik- och
7619 ordningsregler" som föreslås. Det går dock att knyta an detta förslag till det om kommunala poliser
7620 som distriktsstyrelsen tagit ställning för i en separat motion. Med det skulle det finnas en naturlig
7621 instans att delegera denna tillsyn till och bli föremål för en generell avvägning av hur den kommunala
7622 polisens resurser bäst bör användas.

7623

7624 Därför föreslår distriktsstyrelsen stämman:

7625

7626 - Att bifalla motionen

7627

7628

7629 Centerpartiet i Stockholms stads distriktsstämma beslutade:

7630

7631 - Att bifalla motionen

7632

7633

7634

7635 **[6.82: Fungerande postutdelning i hela landet](#)**

7636 *Louise Grabo, Vara, Skaraborg*

7637 *Elof Jonsson*

7638 Posten är en hörnsten i vår grundläggande samhällsservice och en del av en fungerande infrastruktur.
7639 Posten betyder väldigt mycket för trygghet, service och möjligheten att bedriva näringsverksamhet,
7640 inte minst på lands- och glesbygd. Trots att brevfrösendelserna minskar så delades det ifjol ut knappt 2
7641 miljarder brev.

7642

7643 De senaste åren har postutdelningen i Sverige monterats ned, på landsbygden och på demokratins
7644 bekostnad. 2017 kom ett beslut där Postnord fick två arbetsdagar på sig att dela ut post och kort
7645 därefter ville utöka tiden till tre dagar. Lådorna töms tidigare och inte alls på helgerna längre. Det
7646 senaste är att postnord nu testar så kallad "varannandagsutdelning" i Skåne och andra delar av Sverige
7647 vilket innebär att man bara delar ut post varannan dag, varannan vecka måndag, onsdag och fredag och

7648 varannan vecka tisdag och torsdag.

7649

7650 Detta är ett problem för privatpersoner men också för den lokala journalistiken. Den lokala
7651 journalistiken består fortfarande till stor del av papperstidningar med prenumeranter. Detta betyder att
7652 tidningarna inte alltid kommer att delas ut den dag de skrivs och stora logistiska problem för
7653 tidningsutgivarna. Enligt "Medierna" i P1 sa tio procent av postprenumeranterna upp Ystad Allehanda,
7654 Kristianstadsbladet och Trelleborgs Allehanda tidningen redan första veckan med
7655 varannandagsutdelning.

7656

7657 Detta är ytterligare ett slag mot våra lokala nyhetsredaktioner som gör ett viktigt arbete för att nå ut till
7658 fler och lyfta lokala nyheter och händelse. Många lokala redaktioner har det redan tufft och
7659 tidningsdöden har sedan många år varit ett faktum. Digitalisering i all ära, men för många är fysiska
7660 tidningar och brev fortfarande en del av deras vardag och denna hastiga nedmontering av
7661 postutdelning kan få långtgående konsekvenser.

7662

7663 Sverige har av tradition haft en hög servicenivå på de tjänster som brevbärare utfört, inte mist på
7664 landsbygden. Det har kunnat utföras ett stort antal ärenden. Framförallt för landsbygdens hushåll är det
7665 viktigt att vi nu inte tar bort denna viktiga del. I ett demokratiskt och rättssäkert samhälle så är
7666 utdelning av post varje dag en nödvändighet.

7667 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7668

7669 att Centerpartiet verkar för att regeringen ska ändra i Postnords Ägardirektiv där man tydliggör att
7670 postförsändelser skall delas ut alla vardagar i veckan

7671

7672

7673 **Distriktets yttrande:**

7674 Distriktets utlåtande:

7675 Redan 2009 påbörjades nedmontering av postens service i form av att kassa- och kontanthantering
7676 togs bort från lantbrevbärare. Det slog hårt mot näringslivet på lands- och glesbygd men även personer
7677 som hade svårt att ta sig till stan för att kunna hantera kontanter.

7678 Att dela ut post varannan dag innebär ytterligare försämringar som främst påverkar lands- och
7679 glesbygdens befolkning och näringsliv. Som motionären skriver påverkar det även media och
7680 lokaltidningarnas distribution vilket är negativt på många sätt, inte minst för demokratin.

7681 Distriktsstyrelsen fick på stämman i september 2020 i uppdrag att ta sig an fråga om posthanteringen
7682 och har på olika sätt hämtat in information om frågan. Styrelsen håller med motionären om att
7683 posthantering är en viktig servicefunktion, oavsett vart man bor i landet."

7684

7685 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta att:

7686 - bifalla motionen

7687

7688 Distriktsstämmans behandlar motionen

7689

7690 Andreas Bill yrkar på avslag på motionen

7691 Omröstning genomförs

7692 DS yrkande 58 röster Andreas Bills yrkande 10 röster 1 avstår

7693

7694 Distriktsstämman beslutar att bifalla motionen.

7695

7696

7697

7698 6.83: Ändrade körkortskrav för långsamkörande fordon och yngre förare

7699 *Helena Rosenberg, Mönsterås, Kalmar*

7700

7701 *Centerpartiet vill förbättra säkerheten i trafiken genom att se över reglerna för EPA-traktorer och*
7702 *mopedbilar. Nya fordon och ändrade ekonomiska förutsättningar har gjort att de nuvarande kraven*
7703 *inte längre är säkra varken för föraren eller medtrafikanter.*

7704 Ursprunget till att ungdomar fick framföra tyngre fordon i trafiken var att ge jordbrukarnas barn
7705 möjlighet att tidigt kunna hjälpa till i arbetet på gården, därav namnet EPA-traktor. Idag används
7706 körkortet för EPA-traktorer mer till nöjeskörning på allmänna vägar även om det finns en nytta i att på
7707 ett säkert sätt kunna ta sig från hem till allmänna kommunikationer på egen hand för ungdomar på
7708 landsbygden. Kombinationen med lägre ställda krav i utbildningen, ungdomars outvecklade
7709 konsekvenstänk och tyngre fordon gör det dock trafikfarligt för dem på allmänna vägar. Statistiken
7710 visar även att det inte är ovanligt att begränsningen i hastighet överskrids trots att det inte ska vara
7711 möjligt i praktiken med hastighetsbegränsade fordon. De lägre ställda körkortskraven och
7712 överskridande av hastighetreglerna minskar säkerheten även för medtrafikanterna, som ibland har
7713 lättare fordon än de som idag används av ungdomarna.

7714 Utveckling av mopeder till fyrhjuliga mopedbilar medför en ökad risk att föraren i motsats invaggas i
7715 en falsk säkerhet. Mopedbilars chassi är inte säkra nog ur krocksynpunkt utan mer av typen
7716 vädskydd. Det kan dock uppfattas av medtrafikanter som en vanlig bil vilket också gör det mer
7717 riskabelt för föraren. Ett mopedkörkort ger inte den kunskap som behövs vid framförande av ett
7718 fyrhjuligt fordon och minskar därför säkerheten för medtrafikanterna. Olyckor har förekommit där de
7719 blivit påkörda av förare i vanliga bilar och utryckningsfordon.

7720 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7721

7722 att säkerheten för långsamgående fordon och körkortskraven på yngre förare ska anpassas till dagens
7723 fordonspark och dagens trafikförutsättningar

7724

7725

7726 **Distriktets yttrande:**

7727 Motionären vill förbättra säkerheten i trafiken genom att se över reglerna för fordon och körkortskrav.
7728 Distriktsstyrelsen tycker att intentionen i motionen att värna de ungas och övriga trafikanters trygghet
7729 och säkerhet är god. Mycket har dock gjorts i närtid.

7730 Körkortskraven är olika för moped och A-traktor. Skälet till det är att fordonsslaget moped omfattas av
7731 EU-gemensamma körkortsregler medan en A- traktor är av fordonsslaget traktor och dessutom en
7732 nationellt typgodkänd traktor som inte omfattas av EU-kraven. En A-traktor är ett långsamtgående
7733 fordon och övriga trafikanter uppmärksammas genom att den ska vara utrustad med en skylt
7734 (LGF-skylt) som informerar om detta.

7735 I syfte att öka A-traktors trafiksäkerhet och därmed göra det mindre intressant att manipulera
7736 hastighetsbegränsande anordningar infördes våren 2018 krav på besiktning av A-traktorer. Ändringen
7737 av besiktningsreglerna innebär att A-traktor och EPA-traktor ska ställas in för kontrollbesiktning med
7738 en tidsintervall som inte överstiger 24 månader.

7739 Distriktsstyrelsen ser positivt på att ungdomar på landsbygden som kanske inte har tillgång till
7740 kollektivtrafik har god nytta av möjligheten att ta sig fram med långsamgående fordon och även om vi
7741 delar motionärens intention om ökad säkerhet vill vi inte försvåra möjligheten till detta för våra
7742 ungdomar genom att ytterligare öka svårighetsgraden i körkortstagandet.

7743

7744 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta:

7745

7746 Att avstyrka motionen.

7747 (Distriktsstämman beslutade i enlighet med distriktsstyrelsens förslag)

7748
7749

7750 [6.84: Dubbelspår Norra Stambanan](#)

7751 *Hans Jonsson, Ovanåker, Gävleborg*
7752 *Sören Görgård Oppositionsråd Ljusdal*
7753

7754 En utbyggnad av dubbelspår efter Norra Stambanan och Mittbanan förkortar restiderna och förbättrar
7755 säkerheten. Det gynnar både passagerare och gods. Banan ingår som en viktig del i Atlantbanan
7756 mellan Trondheim till Stockholm/Arlanda. Ett dubbelspår knyter samtidigt ihop stora delar av Sverige
7757 med Norge. På den norska sidan gränsen vid Storlien investerar Norge i elektrifieringen av
7758 Meråkerbanan den investeringen kommer förbättra möjligheterna till transporter avsevärt. Genom
7759 dubbelspår blir också sårbarheten mycket mindre och tågens punktlighet och tillförlitlighet ökar.

7760 För Europa, Sverige, Norrland och Gävleborg så ser vi det som väldigt viktigt att Dubbelspår på Norra
7761 Stambanan byggs och att det arbetet sker i en betydligt snabbare takt än vad som nu sker. För
7762 Centerpartiet som verkar för att hela landet skall leva är detta en självklar fråga att driva.

7763 Att området efter Norra Stambanan är en flaskhals är känt och det påverkar logistiken i hela landet och
7764 på det sättet påverkas även ekonomin i Sverige negativt. Att ha fungerande transporter som bygger
7765 ihop landet är av yttersta vikt. Det är även av yttersta vikt att logistiken via järnväg fungerar för våra
7766 industrieföretag i vårt land. Atlantbanan kommer också leda till att företag i Sverige under hela året får
7767 tillgång till isfri hamn i Trondheim.

7768 I vår strävan att bygga ett hållbart samhälle med minskade utsläpp av koldioxid så vet vi att järnväg är
7769 en viktig satsning. Dubbelspår på Norra Stambanan kommer att innebära kraftigt reducerad utsläpp av
7770 koldioxid. Det kommer alla vinna på. Gävleborg har dessutom absolut sämst standard på sina vägar i
7771 hela landet. Om besökare till de stora besöksmålet i Jämtland kan resa med järnväg istället för på våra
7772 bristfälliga vägar kan risker för olyckor och slitaget dessutom begränsas.

7773 Sist men inte minst. Så kommer tiderna att minska för personer som transporterar sig via järnväg. Det
7774 medför större arbetsmarknadsområde, lättare för personer att utbilda sig via högre studier och stärker
7775 näringslivet.

7776 Detta är en väldigt viktig fråga för Centerpartiet att driva och säkerställa att vi får till ett dubbelspår på
7777 Norra Stambanan.

7778 Vi yrkar:

7779 Att Denna motion lyfts på Centerpartiets distriktsstämma i Gävleborg

7780 Att Denna motion lyfts på Centerpartiets partistämman

7781 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7782

7783 att besluta om att driva frågan om Dubbelspår på Norra Stambanan

7784

7785

7786 **Distriktets yttrande:**

7787 DS föreslår stämman att bifalla motionen.

7788

7789 Stämman beslutar att bifalla motionen i enighet med distriktsstyrelsens förslag.

7790

7791

7792 [6.85: Flyginfrastruktur i hela landet](#)

7793 *Victoria Barrsäter, Katrineholm, Södermanland*

7794 *Vicki Skure-Eriksson, gruppleadare C*

7795 Flyg är en viktig, oersättlig del av vår infrastruktur vars fördelar handlar om tidsåtgång och räckvidd.
7796 En landningsbana på en kilometer kan ta oss till resten av världen och resten av världen kan ta sig till
7797 oss. Rutnätet av regionala flygplatser är en förutsättning för att hela landet ska leva, för beredskapen
7798 runt om i landet och som en del i de regionala sjukhusens behov.

7799 Hela landet kommer att blomstra när elflyget revolutionerar sättet vi reser inrikes. Snabb och
7800 klimatsmart kommer vi kunna skapa nya affärsmöjligheter för delar av vårt avlånga land som i
7801 dagsläget är begränsas av tillgängligheten.

7802 Beredskapen och totalförsvaret behövs i hela landet. Flyginfrastrukturen har en roll när det gäller
7803 militärt försvar och skydd av civilbefolkningen. Under början av coronapandemin använde
7804 Socialstyrelsen flyg för att snabbt fördela ut skyddsmateriel till alla regioner. Samtidigt såg vi att
7805 konkurrensen om skyddsutrustningen var hög och hur både länder och regioner blev mer
7806 nationalistiska och egoistiska med det material de kom över. Gränser stängdes och det var svårt att
7807 använda vägburen transport.

7808 För sjukvården används flygplatser för ambulansflyg och helikopterflyg i dåligt väder. Vissa
7809 transporter behöver ske snabb eller långt och då är flyg förstahandsalternativet. Under pandemin har
7810 patienter och personal flugits mellan sjukhusen för att klara den höga belastningen.

7811 Runt om i landet ser vi nerläggningshot mot de regionala flygplatserna och i dagsläget saknar
7812 Gävleborg flygplats och i Västmanland avgörs den kommunal ägda flygplatsens öde i en
7813 folkomröstning under våren 2021. Samtidigt har regeringen gett stöd för beredskapsflygplatser men
7814 inte till alla regioner. I den rapport Trafikverket tagit fram med förslag på beredskapsflygplatser finns
7815 inte heller alla regioner representerade. Man kan ju fråga sig varför inte alla regioner skulle ha samma
7816 behov av sjukvård och beredskap.

7817 Nedläggningshoten beror på ekonomi. Kommuner klarar inte att ta det ekonomiska ansvaret för de
7818 regionala flygplatserna. Samtidigt gör de stora statliga flygplatserna vinst.

7819 Jag/vi föreslår partistämman besluta

7820

7821 att beredskapsflygplatser skyndsamt utses i alla regioner

7822

7823 att ersättningen för att hålla beredskapsflygplats höjs

7824

7825 att staten säkerställer flygplatser i alla regioner

7826

7827

7828 **Distriktets yttrande:**

7829 Distriktsstyrelsens i Sörmland och Västmanlands svar på motion:

7830 Flyginfrastruktur i hela landet

7831 Motionären lyfter upp en viktig fråga för att ha beredskap i hela landet

7832 när samhället hamnar i någon form av kris. Vi har haft stora bränder

7833 och just nu befinner vi oss i en pandemi. Frågan om flyg i hela landet

7834 är även viktig för att människor ska kunna bo i hela landet samtidigt

7835 som man har möjlighet att kunna resa på ett relativt tids och

7836 miljöeffektivt sätt, men det är lika viktigt för att klara en

7837 grundläggande beredskap.
7838 Under nuvarande pandemi har behovet av att snabbt kunna
7839 transportera skyddsmaterial men även patienter satt fingret på att det
7840 behövs regionala flygplatser i hela landet och Centerpartiet har
7841 tillsammans med regeringen tillfört pengar till ett antal
7842 beredskapsflygplatser.
7843 I dag ägs 10 av landets flygplatser av staten, vilket enbart är ett fåtal
7844 av de totala antalet flygplatserna i Sverige. Vi anser att det är bra att
7845 inte staten äger samtliga flygplatser utan det är bra att det finns andra
7846 som äger och ser till att det finns regionala flygplatser. Staten har ett
7847 ansvar att se till att det är möjligt att leva, verka och bo i hela landet
7848 och att det finns beredskap i hela landet när det sker olika
7849 samhällskriser.
7850 Så för att stå rustade inför nästa kris oavsett om det handlar om en
7851 större skogsbrand, stor översvämning eller en pandemi behövs en
7852 nationell strategi för hur vi ska ha tillgång till beredskapsflygplatser i
7853 alla regioner i landet. Lyckas vi med detta så finns det även större
7854 möjlighet till personflyg i alla regioner.
7855 Förslag till beslut:
7856 Att distriktsstämman beslutar bifalla att-sats 1 och 2
7857 Att distriktsstämman beslutar instämna i intentionerna i att-sats 3
7858
7859
7860 Distriktsstämmorna i Sörmland och Västmanland att bifalla att-sats ett och två samt instämna
7861 intentionerna i att-sats tre.
7862
7863