

Infrastruktur/trafik/IT

#465

Inskickad av: Distriktet Stockholms län

Motionär: Per-Everth Staff, Ulrik Hansson-Mild

Telenätet

Vi går mot ett mer och mer mobilt samhälle där de fasta telelinjerna inte underhålls och vartefter även plockas bort fast abonnenterna på många platser inte kan använda mobila lösningar för att täckningen är för dålig.

Vid längre strömbrott så är det bara den fasta telefonlinjen som fungerar, att nedrusta det fasta telefnätet är ur säkerhetssynpunkt mycket dåligt då alla inte har möjlighet till bra mobiltäckning, mobilmasterna dör vid strömbrott vilket gäller även fibernätet.

Vi vill nu att följande ”att”-satser bifalles och skickas vidare till Centerpartiets riksstämman:

- Att Centerpartiet verkar för att det fasta telenätets nedrustning skyndsamt stoppas.
- Att det finns fast telenätet till platser som ej har tillförlitlig mobiltäckning samt till viktiga knutpunkter i varje samhälle för beredskapsändamål.

Kårsta 2019-01-07

Per-Everth Staff

Ulrik Hansson-Mild

Jag/vi föreslår partistämman besluta

- Att Centerpartiet verkar för att det fasta telenätets nedrustning skyndsamt stoppas.
- Att det finns fast telenätet till platser som ej har tillförlitlig mobiltäckning samt till viktiga knutpunkter i varje samhälle för beredskapsändamål.

#576

Inskickad av: Lars Thomasson

Motionär: Lars Thomasson, Upplands-Bro

Pausa ”snabbtågen” – snabbutred hyperloop

Genom historien har våra transportsystem omdanats i stora kliv som revolutionerat förflyttandet av människor och gods. Hjulet, segelfartygen, ångkraften, tåget, bilen, propellerflyget, jetflyget. I tidsepokerna mellan de stora kliven har utvecklingen varit inkrementell, man har finputsat och förbättrat – men inte presenterat några revolutionerande förändringar. Sedan jetflyget slog igenom på 60-talet har planen blivit, bättre, säkrare och bränslesnålare. Men i princip är det samma plan som flyger idag som för 50 år sedan.

Tåget var en revolution på sin tid. Plötsligt öppnades hela kontinenter upp och de hisnande hastigheterna som möjliggjorde resor mellan Stockholm och Göteborg under en

och samma dag ledde till att tidszonerna måste standardiseras. Sedan dess har tågen blivit elektrifierade, snabbare och bekvämare. Men i allt väsentligt är dagens tåg byggda på samma princip som på 1800-talet: järnhjul på järnräls som vilar på en banvall.

Nu kan världen dock stå inför ett nytt jättekliv. 2013 publicerade grundaren av Space X och Tesla, Elon Musk, sitt whitepaper om hyperloop - en teknik för marktransporter av människor och gods i extremt höga hastigheter: cirka 1000 kilometer i timmen. Man färdas i kapslar som accelereras framåt med hjälp av elektrisk framdrivning inuti i rör där luftmotståndet nästan är noll. Kapslarna leviteras magnetiskt inuti i rören. Ett sätt att beskriva hyperloop är att man bygger in dagens japanska maglevtåg - och pumpar ut luften för att minska motståndet radikalt.

"Short of figuring out real teleportation, which would of course be awesome (someone please do this), the only option for super-fast travel is to build a tube over or under the ground that contains a special environment." Elon Musk - CEO Tesla, SpaceX

Sedan 2013 har flera företag startats för att utveckla tekniken, bland annat har tåg- och flygmiljardären Richard Branson gett sig in i branschen, där Virgin Hyperloop One är en av de största aktörerna. Olika testbanor har byggts runt om i världen och flera länder har visat intresse för tekniken.

Hyperloop kan revolutionera resande på marken och göra flyget helt onödigt på många distanser. Med hastigheter upp till tre gånger högre än dagens snabbtåg blir flygtider möjliga på marknivå. Några exempel:

Los Angeles -Las Vegas 30 minuter (4 timmar 17 minuter med bil)

Stockholm -Härnösand 25 minuter (4 timmar 29 minuter med X2000)

Dubai - Abu Dhabi 12 minuter (1 timme 8 minuter med bil)

Till detta kommer ett transportsystem som både är billigare och lättare att uppföra än traditionell järnväg. Transporttuber som kan ledas i marken eller på ställningar ovan jord kräver mindre omfattande och miljöförstörande markarbeten än när banvallar ska färdigställas för järnväg. Lägg också till noll påverkan från väder och vind. Garanterat fritt från lövhalka med andra ord...

Sammanfattningsvis kan världen nu stå inför en transportrevolution vars like vi inte sett sedan det kommersiella genombrottet för jetflyget. Att då binda upp sig upp både politiskt och ekonomiskt för mycket dyra snabbtåg som om några år kan visa sig bli mycket dyra sniglar vore extremt oklokt.

Det kan jämföras med att man i mitten på 1800-talet avvisat all järnvägsutveckling och plöjt ner samtliga resurser på kanalbyggen.

Det rimligaste nu vore att pausa alla planer på snabbtåg i Sverige och omgående utreda Hyperloop i Sverige.

En invändning mot Hyperloop är att det skulle handla om science fiction. En invändning mot det påståendet är att vi nu lever i en tid då science fiction blir science fact snabbare än någonsin.

Titta på smartphonen.

Om Hyperloops upphovsman Elon Musk kan man säga mycket, men fakta är att det rullar Teslor på våra vägar, och att hans raketer landar som raketer gjorde i gamla rymdfilmer.

Därför hemställer jag att Centerpartiets stämma antar som sin mening:

Jag/vi föreslår partistämman besluta

- Att verka för att alla planer på nya snabbtåg i Sverige lägg på is tills vidare
- Att verka för att hyperloop för Sverige utreds snarast

#603

Inskickad av: Thomas Dansk

Motionär: Thomas Dansk Täby, Annica Nordgren (Kommunalråd) Täby

Uppgradering av elnätet

Motion till partistämman

Elektrifieringen av samhället ställer krav på uppgradering av elnätet.

Elnätet är idag enkelriktat dvs bygger på att leverera energi till en konsument från en producent och inte tvärt om. Belastningen är ganska hög och instabil och dygnsvariationerna är ganska oförutsägbara.

Idag går utvecklingen mot att konsumenten blir producent och behovet av energi i form av el ökar stadigt. Laddning av elbilar och lagring av information (datalagring) samt att industrin, i större skala, gå mot eldriftsproduktion gör att en omfattande översyn och utredning av elnätet krävs.

Lokala lagringskapaciteter av elenergi kommer sannolikt att krävs då överproduktion hos tidigare konsumenter (villaägare), dvs solpanelsbestyckade villor, kommer att ske. För att parera stora dygnsvariationerna i behovet av el så måste elnätet kompletteras så att det blir ett så kallat ”smart” elsystem. Troligtvis måste dessutom elprissättningssystemet ses över.

Elnätet måste också säkras mot nya förutsättningar i vår omvärld men inte minst mot extrema väderförhållanden.

Det saknas idag en politisk vilja att ta tag i dessa frågor. Jag/vi tycker att Centerpartiet skall gå i bräsch och ta ansvar för att elnäten rustas för att klara den omställning som elektrifieringen av samhället kommer att kräva.

Centerpartiet har tydligt visat att vi gärna ser en ökad användning av alternativa energikällor så som sol och vind mm och då är el ett miljövänligt och praktiskt sätt att överföra och konsumera den producerade energi på.

Undertecknade föreslår stämman besluta

att undersöka möjligheten till att tillsätta en utredning för hur vi kan möta samhällets behov av elektrifiering och elleveranssäkerhet.

Thomas Dansk Täby, Annica Nordgren (Kommunalråd Täby)

Jag/vi föreslår partistämman besluta
att undersöka möjligheten till att tillsätta en utredning för hur vi kan möta samhällets
behov av elektrifiering och elleveranssäkerhet.

#604

Inskickad av: Michaela Haga

Motionär: Michaela Haga (Österåker)

FRAMÅT FÖR CYKELN

Att cykeln ska börja ses som ett eget transportslag som kan transportera människor till och från arbetet, fritid och sociala möte har vi som parti tagit ställning för under partistämman år 2017.

Vi behöver nu säkerställa att Trafikverket blir mer samarbetsvilliga till att anlägga cykelvägar längs både nationella vägar och länsvägar. Det skapar förbättrade stråk för arbetspendling, men också mer levande samhällen då det i dagsläget bara är enstaka cyklister som vågar sig ut på de livsfarliga länsvägarna. Mer nationella medel behöver tillsättas för att anlägga fler mil cykelvägar runt om i landet.

Fler cykelvägar skapar också förbättrade möjligheter för rekreation och turism. I Sverige var Kattegattleden först ut inom kategorin nationell cykelled. Det blev möjligt genom samverkan Trafikverket, kommuner och regioner. Därefter invigdes den andra nationella cykelleden, Sydostleden på 27 mil från Växjö till Simrishamn. Dessa leder stärker besöksnäringen i regionerna, främjar näringslivet och stärker rekreationsmöjligheterna. Genom att bygga ut nationella cykelleder runt om i Sverige kan besöksnäringen stärkas även i de mer glest befolkade delarna av landet.

Jag/vi föreslår partistämman besluta
att Trafikverket får i uppdrag att öka takten för byggande av cykelvägar och att medel avsätts för detta
att säkerställa att ökade medel avsätts för anläggande av nationella cykelleder för turism

#645

Inskickad av: Henrik Juhlin

Motionär: Henrik Juhlin, Huddinge

Stoppa Rakel 2.0 nätet för blåljusmyndigheterna

Rakel (mobilnätet blåljusmyndigheterna) blev nyligen klart och satt i drift. Det bygger på gammal teknik, så det kan bara användas för samtal. Så när man ska skicka data, som till exempel en bild på en registreringsskylt eller liknade, ja då måste man använda kommersiella mobiloperatörernas nät i Sverige som jag förstår det hela.

Så vad man nu pratar om är att bygga ett nytt Rakelnät (Rakel 2.0), som då baseras på ny teknik (dagens teknik), men eftersom det kan ta upp mot 10 år att bygga, så kommer dagens teknik åter igen att vara gammal när Rakel 2.0 är klart. Dessutom så pratas det om att Rakel 2.0 kommer att kosta våra skattebetalare minst 35 miljarder i byggnation och drift under sin livstid.

I andra länder, som Danmark, Finland, Norge, UK och USA , så kommer man man istället att använda operatörernas nät på ett säkert och krypterat sätt, så att ingen annan kan komma åt deras data. Ett förslag för Sveriges del är att staten skapa en virtuell operatör som kan använda alla kommersiella mobiloperatörernas nät samtidigt, vilket betyder att det blir en väldigt redundant lösning. Att skapa en virtuell operatör ovan på existerande nät skulle ju göra att Rakel 2.0 kan vara uppe och fungera inom ca ett år i dagens 4G-nät istället för om 10 år. Dessutom skulle de kunna byta till 5G så fort det nätet är på plats. Rakel 2.0 kommer inte att ha stöd för 5G. Att hyra in sig på kommersiella över samma livslängd är beräknat till att kosta ca 1/3 av vad det kostar att bygga sitt eget nät. Vidare så skulle också gå att använda många standardprodukter från hyllan istället för speciella terminaler som så klart kostar mycket mer vid inköp och underhåll.

Så förutom stora kostnader och lång leveranstid är ett av problem med Rakel 2.0 så finns det ett till problem. Det är att staten vill använda 700 Mhz-bandet till detta. Vilket betyder att de har lagt beslag på 1/3 av all kapacitet i det bandet. Förutom att den kapaciteten är värd ca 1 miljard för staten, så kommer det också att göra att operatörerna inte kommer att kunna erbjuda samma tillgänglighet och fart på landsbygden när 5G nätet byggs ut.

Så förutom att Rakel 2.0 i eget nät kostar tre gånger så mycket, så kommer det att ta 10 år att bygga och vara omodernt redan från början. Det kommer också att göra det sämre på landsbygden i 5G utbyggnaden och det är ca en miljard i intäkter för bandbredd som går förlorad.

Vi har inte råd att hamna efter när det gäller den tekniska utvecklingen, varken hos våra blåljusmyndigheter eller på landsbygden!

Jag/vi föreslår partistämman besluta

att stoppa planerna på Rakel 2.0 (nästa version av mobilnätet för blåljusmyndigheterna)

att mobiloperatörer ska få möjlighet att köpa all bandbredd på 700 Mhz-bandet så utbyggnaden av 5G på landsbygden blir så bra som det är tekniskt möjligt.

#673

Inskickad av: Pietro Marchesi

Motionär: Pietro Marchesi, Täby

Bygg pumpkraftverk som effektreserv vid hög belastning på elnätet

En allt större andel sol- och vindkraft gör att behovet av reglerkraft ökar. En enkel och hållbar lösning är att bygga pumpkraftverk som använder billig el nattetid för att pumpa upp vatten till en högt belägen reservoir, för att när effektbehovet och elpriset ökar vid behov kunna generera elkraft genom att släppa ner vattnet till en lägre belägen reservoir. Sådana magasin kan var dimensionerade för att leverera el i t ex 5 timmar vid full effekt. Denna lösning finns på Dinorwig Power Station i Wales UK, som är i drift sedan 1984 och har 6 st. 340MW turbiner med 6 st. 288 MW generatorer. De kan vid behov startas upp på endast 12 sekunder från 0 MW till att tillsammans stabilt generera 1320 MW i 5 timmar om övre vattenmagasinet på 7Mm3 är helt fullt. Vattnet från det nedre magasinet pumpas sedan upp igen till det övre på 7 timmar. Nivåskillnaden mellan magasinerna är ca 550m. <https://www.electricmountain.co.uk/Dinorwig-Power-Station>

Pumpkraft kan på vissa ställen användas i samma syfte mellan befintliga kraftverksdammar och på så vis använda samma vatten flera gånger. Detta skulle även vara bra för fisket genom att till en del öka och jämna ut vattenflödet mellan vattenmagasinen i berörda vattendrag.

Pumpkraften växer i vår omvärld. Genom att bygga vattenmagasin som kan användas som batterier och som återladdas med lokal och ren sol- och vindkraft när den är som billigast, får vi en viktig effektreserv som kan slås av och på vid behov, precis när effektbehovet är som störst och elpriset som högst.

Sveriges effektreserv består idag bl a av det stora oljeeldade Karlshamnsverket på 3 x 335MW och på import av Dansk vindel och Norsk vattenkraft, men även av el som kommer från koleldning.

Jag/vi föreslår partistämman besluta

att, Centerpartiet ska verka för att utreda möjligheten att låta Vattenfall bygga flera nya pumpkraftverk i kombination med lokal sol- och vindkraft på lämpliga ställen i landet för att fungera som effektreserv vid hög belastning på elnätet.

#737

Inskickad av: Distriktet Stockholms län

Motionär: Stefan Bergström, Sundbyberg, Henrik Oretorp, Halmstad, Anders Samuelsson, Jönköping, Gustav Hemming, Stockholm

Nationell cykelpolitik

Trenden är tydlig i Sverige. Cykeln används av fler och fler och till längre och längre resor. En trend som är bra både för miljön och för hälsan. Elcykelns intåg gör också att fler kan cykla långt upp i åldrarna samt att många familjer skaffar en eller ett par elcyklar och/eller en lådcykel istället för en andra bil, eftersom det finns så många alternativ av cyklar beroende på vilken resa man ska göra. Exempelvis om man handlar eller skjutsar barnen till förskolan finns det cyklar med flak och sittplats fram.

Trots att denna trend varit tydlig i många år har inte den nationella politiken för cykel hängt med. Sverige har halkat långt efter i ett internationellt perspektiv. Sverige saknar till exempel ett nationellt cykelmål medan länder som Finland, Frankrike, Nederländerna, Tyskland, Tjeckien med flera har det. Vi vill därför att Sverige ska sätta ett dubbleringsmål till år 2030, antingen avseende antal resor som sker med cykel eller för antal cyklister som dagligen använder cykeln.

Vidare finns det stora utmaningar i Sverige avseende genomförande av infrastruktur för cykel. Finansieringsproblematiken är en sådan. Många gånger kräver Trafikverket medfinansiering med 50 % av kostnaden vid byggande av just vägar för cykel. Det innebär att den kommunala budgeten ofta ska täcka både den kommunala utbyggnaden och den statliga utbyggnaden av cykelvägar, vilket skapar stora fördelar för befolkningstäta och rika kommuner. Det statliga finansieringsansvaret för utbyggnad av vägar för cykel måste öka genom att en större andel av den statliga infrastruktursatsningen är öronmärkt till cykelvägar. Vi tycker att det nu är hög tid att Trafikverket i sitt regleringsbrev (heter det så?) får ett uttalat krav att göra cykel till ett eget trafikslag. Det kommer medföra att utbyggnadsplaner, trafiksäkerhetsfrågor, underhållsfrågor, uppföljning med mera också kommer utgå från cykel som trafikslag och inte som idag mest utifrån bil.

Vi behöver få en systematisk och strategisk utbyggnad av cykelvägar som gör att det hänger ihop mellan kommuner och regioner. Det är något som är självklart idag för bilvägar, men långt ifrån självklart för cykelvägar. Regionerna borde få ett större ansvar för att få sammanhängande cykelvägar så att cykelpendling över kommun- och regiongränser blir smidigt.

Väglagen är idag omodern. Den borde likställa cykelväg med bilväg, så att man inte tvingas bygga en bilväg för att kunna bygga en cykelväg. Gång- och cykelvägar räknas idag som "tillbehör" till väg. Det handlar om att Trafikverket enligt lag inte får bygga friliggande cykelvägar där det inte finns ett funktionellt samband till en statlig allmän väg, "bilväg". Till exempel kan inte nationell plan eller länsplan finansiera bygg eller drift av gång- och cykelväg som går genom en skog eller längs en järnväg där det inte finns en väg. Det kan, beroende på omständigheterna, exempelvis leda till att vägarna inte alls byggs, att de får omvägar på grund av minskade möjligheter att få markåtkomst när en markägare säger nej eller till att man säger att kommunerna med hjälp av detaljplan får finansiera dessa regionala eller nationella cykelvägar. Samhällsekonomiskt ger det stora vinster att satsa på en bra cykelinfrastruktur. Därför måste det göras omprioriteringar från statligt håll för att lyfta cykeln som transportmedel.

Jag/vi föreslår partistämman besluta

Att Centerpartiet arbetar för att Sverige får ett nationellt cykelmål.

Att cykelmålet ska lyda "Att antalet resor med cykel ska dubblas till 2030"

Att Trafikverket får i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag inom sin verksamhet.

Att det statliga finansieringsansvaret för cykel ska öka.

Att det statliga finansieringsansvaret är kopplat till sammanhängande cykelsystem

Att väglagen ändras så att cykelväg likställs med bilväg.