

VI FÖR SVERIGE FRAMÅT!

Kommitté 9: Infrastruktur, transporter

Centerpartiets partistämma 26-29 september 2019



KOMMITTÉ 9 - INFRASTRUKTUR, TRANSPORTER

9.1: Miljözoner

9.1.1 att Centerpartiet verkar för att underlätta kontroll av efterlevnaden inom miljözoner genom införande av ett obligatoriskt märke som fästs på bilen eller nummerplåten.

Partistyrelsens yttrande:

Hösten 2009 beslutade regeringen att avskaffa systemet med kontrollmärken, som upphörde att gälla den 1 januari 2010. Utvecklingen har sprungit ifrån systemet med kontrollmärken. Dagens vägtrafikregister är tillgängligt 24 timmar om dygnet för Polisen och fordonskontrollerna är betydligt enklare att göra nu än tidigare.

Med dagens teknik kan polisens bilar utrustas med kameror som läser registreringsskylten, och ger all information om bilen, motsvarande information om miljözonklassning bör lämpligen ingå i denna information, något som Transportstyrelsen framför i sitt regeringsuppdrag. Men, det kan ändå finnas ett intresse för en särskild visuell märkning på fordonet om vilken miljözonklass som bilen tillhör av andra.

Bestämmelserna om miljözoner är trafikregler och för trafikregler är det trafikanten som ansvarar för att trafikreglerna följs. Polisen är därför den som övervakar efterlevnaden av bestämmelserna om miljözoner. Polismyndigheten har framfört till Transportstyrelsen att bestämmelserna kring miljözoner uppfattas som besvärliga att övervaka eftersom de är omfattande, har många undantag samt att det är svårt att få fram relevant dokumentation om fordonen i fråga. Det kan därför finnas anledning att avlasta denna funktion från Polismyndigheten.

Att kommunerna kan övervaka parkeringsregleringen, och inte andra trafikregler, beror på att parkeringsöverträdelser avkriminaliserats. För att kommuner eller annan även skulle få övervaka miljözonsregelverket för lätta fordon krävs detsamma.

Argumentationen ovan leder fram till att den exakta utformningen av ett regelverk som underlättar kontroll av efterlevnaden av miljözoner, utanför polisen, är komplicerad.

Partistyrelsen skulle föredra ett system för efterlevnad som ger kommunerna ökade befogenheter och som avlastar Polisen. Centerpartiet anser att det ska vara upp till kommunerna att besluta om utformningen och implementeringen av miljözonerna och det vore därför rimligt att det även ligger i kommunens ansvar att kontrollera efterlevnaden.

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att Centerpartiet verkar för att underlätta kontroll av efterlevnaden inom miljözoner, till exempel genom att ge kommuner ökade befogenheter.

Partistyrelsen föreslår partistämman att instämma i intentionerna i följande motioner:

9.1.1

9.2: Ny teknik

9.2.1 att Centerpartiet tar fram förslag till anpassning av lagar för autonoma transporter samt nyttjande av drönare och andra farkoster inom samhällstjänster som polis och sjukvård i syfte att kunna implementera tekniken skyndsamt.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att Centerpartiet skyndsamt ska verka för en lagstiftning som anpassas för teknikutveckling, till exempel autonoma transporter.

Teknikutveckling får ofta effekt på transportsystemet. Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering kommer att få en genomgripande effekt på hela transportsystemet.

Det finns exempel på pågående testverksamhet med självkörande fordon i Sverige med stor potential där det visat sig finnas en stor tröghet för att till exempel få myndighetsgodkännanden på plats som möjliggör testverksamhet.

Centerpartiet instämmer med intentionerna i motionen om att det är viktigt att svensk lagstiftning inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller eventuella säkerhetsaspekter. Principiellt bör funktionalitet gå före krav på specifik utrustning. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon så ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet istället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir daterade när utvecklingen går fort.

Inom framtidens teknik är några trender extra tydliga: autonomi, eldrift, klimat/kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Samtidigt finns en rad frågor rörande de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna såväl som behovet av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen anser partistyrelsen att det bör tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter. I en sådan strategi bör till exempel behovet av nödvändiga lagförändringar för en introduktion av autonoma transporter beaktas samt dess potential att utveckla och komplettera viktiga samhällstjänster.

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.2.1

9.3: Europaväg 45

9.3.1 att Riksväg E45 färdigställs så att det är motorväg hela sträckan mellan Göteborg och Trollhättan.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att Centerpartiet ska verka för satsningar på riksväg E45.

Generellt sett tar Centerpartiet inte ställning i specifika vägsträckningar. Det finns många satsningar som är viktiga för att stärka infrastrukturen i landet. Centerpartiets generella ingång är att det är viktigt att pengar för infrastruktur satsas i hela landet och inte koncentreras till storstadsregionerna och att vi kan använda alternativa finansieringsmetoder till statsbudgeten för att få till stånd fler investeringar.

För den specifika vägsträckning som nämns i motionen är det viktigt att arbeta vidare i den regionala kontexten för att argumentera för de investeringar som är önskvärda för regionen för att dessa ska kunna lyftas i arbetet med den nationella infrastrukturplaneringen.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.3.1

9.4: Pumpkraftverk

9.4.1 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.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att Centerpartiet bör verka för att Vattenfall ska bygga pumpkraftverk för att trygga effektbalansen i Sverige.

Elsystemet står inför en omvandling och för att nå målet om ett helt förnybart elsystem kommer en växande andel av elproduktionen utgöras av variabel elproduktion, som sol- och vindkraft. Detta kommer ställa nya krav på elsystemet för att effektbehovet ska kunna tillgodoses dygnet runt, alla dagar, året runt. Vattenkraften och biokraften fungerar dock som stabil baskraft i elsystemet i kombination med mer väderberoende kraftkällor.

Idag har Sverige en effektreserv som består av bland annat av det oljeeldade Karlshamnverket. Centerpartiet har medverkat till regeringsbeslut om en förlängning av effektreserven och drivit på för att miljökrav ska ställas vid upphandling av den. Till exempel genom att använda bioolja istället för fossil olja i kraftverket. En ökad överföringskapacitet

100 mellan våra grannländer är också ett sätt att undvika situationer med effektbrist genom att vi
101 kan importera (och exportera) el när det behövs.

102 Vattenfalls affärsplan är ingenting som partistyrelsen avser ställa detaljerade krav på. Det är
103 en fråga för Vattenfalls styrelse.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.4.1

104 105 9.5: Ledningar i marken

106
107 9.5.1 att nya ledningar skall grävas ner.

108
109 9.5.2 att på lång sikt ersätta nuvarande luftledningar med nedgrävda ledningar.

110 111 Partistyrelsens yttrande:

112 Motionären anser att nya ledningar för kraftöverföring ska grävas ned och att nuvarande
113 luftledningar ska ersättas med nedgrävda.

114 Centerpartiet anser att människors frihet, förfoganderätt och äganderätt ska stärkas. Regelverk
115 som hindrar möjligheten att utveckla verksamheter ska ses över. Det offentliga intrång i
116 människors egendom ska begränsas och alltid ske i god dialog med berörda. Centerpartiet
117 anser att alla former av markintrång ska minimeras. Intrång i landskapet som kräver mark bör
118 därför ske med marksnål teknik där det är möjligt och kostnadseffektivt. Detta gäller till
119 exempel vid byggande av samhällsinfrastruktur och större elkraftledningar.

120 Partistyrelsen delar motionärens ståndpunkt om att storskalig elektrisk kraftöverföring
121 företrädesvis ska ske via nedgrävda ledningar när så är möjligt och samhällsekonomiskt
122 motiverat och instämmer i motionens intentioner, men anser att det är ett väl skarpt krav att
123 ersätta alla nuvarande luftledningar med nedgrävda ledningar – även om det bör eftersträvas
124 så är möjligt och när de samhällsekonomiska kostnaderna kan motiveras.

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.5.1

9.5.2

125 126 9.6, 9.7: Elnät

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

9.6.1 att Centerpartiet aktivt verkar för att Ellevio uppfyller sina löften om att säkra elleveranser genom bättre planering och distribution av personal inför stormar.

9.6.2 att Centerpartiet aktivt verkar för att Ellevio förvarnar vid röjning på tomter samt tar hand om avverkat material.

9.6.3 att skicka motionen vidare till riksnivå för säkerställande av att information kan fås på annat sätt än via internet och/eller appar. Information skall även ges via radions lokalstationer (t ex Radio Stockholm 103,3).

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

Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter ett specifikt fall när Ellevio anses ha misskött sitt uppdrag i Norrtälje kommun. Partistyrelsen kan inte svara för det enskilda företags verksamhet men kan uttala sig generellt om vikten av ett stabilt och robust elsystem, med tillhörande verksamheter och tjänster.

Ellevio har via hemsidan tydligt informerat om det pågående arbetet i spåren av stormen Alfrida – och även där medgett att de arbetar ständigt med att förbättra kommunikation då den i detta avseende kan anses ha brustit i vissa fall.

Partistyrelsen anser att motionärernas anspråk ligger i respektive elnätsbolags uppdrag och ansvar. Partistyrelsen delar dock motionens intentioner och tycker att det är viktigt att elnätsägarna och elbolagen arbetar för att förbättra försörjningssäkerheten och kommunikationen med sina kunder.

Motionären anser att Centerpartiet bör verka för en utredning om hur vi kan möta samhällets behov av elektrifiering och elleveranssäkerhet.

Precis som motionärerna framför kommer en ökad elektrifiering i samhället medföra ett förändrat synsätt på elmarknaden. Centerpartiet ser ett antal förändringar som behöver göras inom bland annat energiskattesystemet och elnätsregleringen för att upprätthålla en stabil och robust energiförsörjning i takt med en ökad andel intermittent elproduktion.

Vi anser till exempel att det finns ett stort behov av att se över elnätsregleringen för att styra mer mot forskning och utveckling och investeringar i smarta elnät, istället för att bibehålla en reglering som styr mot investeringar i äldre teknik.

Vi måste också vidta åtgärder som minskar kostnaderna för nyinvesteringar, till exempel effektivisera tillståndsprocesserna – vi tycker att det ska finnas ett grönt spår i tillståndsprocesserna där klimativänliga investeringarna ska få gräddfil. Vi vill att såväl enskilda konsumenter som företag ska kunna erbjudas en stabil elförsörjning till ett konkurrenskraftigt pris.

Det behövs också en mer flexibel elprissättning för att i perioder med ett högt effektuttag öka incitamenten till effektivisering. Vi anser även att den rörliga delen i nätavgifterna bör öka.

Centerpartiet har sedan tidigare drivit behovet av en strategi för elektrifieringen av transportsektorn men partistyrelsen anser att det kan finnas skäl att Sverige antar en strategi med mål och vision för elektrifieringen av Sverige. Vi behöver ett skiftat fokus i elnätregleringen och elprissättningen som gynnar smartare elanvändning, ett helt förnybart elsystem, en ökad elektrifiering i transport- och industrisektorn, en ökad andel variabel elproduktion, forskning och utveckling och minskade nätförluster.

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

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

174

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.6.1

9.6.2

9.6.3

175

176 9.8: Digital infrastruktur

177

178 9.8.1 Att för respektive nackdelar med att samla den offentliga digitala infrastrukturen inom
179 en myndighet kartläggs, med särskilt fokus på hur man kan bli av med "silo-mentaliteten".

180 9.8.2 Att Centerpartiet, om man ser fler för än nackdelar, verkar för att staten genom en
181 särskild myndighet kan samla ansvaret för förvaltning, drift och utveckling av på sikt hela den
182 offentliga digitala infrastrukturen.

183 **Partistyrelsens yttrande:**

184 Den 1 september 2018 startades myndigheten för digital förvaltning i Sundsvall.
185 Mynighetens uppdrag är att samordna och stödja den förvaltningsgemensamma
186 digitaliseringen i syfte att göra den offentliga förvaltningen mer effektiv och ändamålsenlig.
187 Med den offentliga förvaltningen menas kommuner, landsting och statliga
188 myndigheter. Myndigheten ansvarar för den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen
189 och bistår regeringen med underlag för utvecklingen av digitaliseringen av den offentliga
190 förvaltningen, och följer och analyserar utvecklingen. Partistyrelsen anser att denna
191 myndighet kan svara upp till vissa av de intentioner som återges i motionen.

192 Partistyrelsen anser vidare att det är positivt att se över vilka kompetenser som bör vara
193 nationella/centrala. Det finns stor förbättringspotential och stora vinster i en ökad samordning.

194 Däremot är partistyrelsen skeptiska till idén att staten ska ta hand om "förvaltning, drift och
195 utveckling av på sikt hela den offentliga digitala infrastrukturen". Det är väldigt långtgående
196 och ligger inte i linje med en decentraliserad politik. Däremot bör staten ta ett tydligare ansvar

197 för att till exempel skapa ramverk och besluta om standarder som möjliggör en effektiv digital
198 förvaltning.

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att för- respektive nackdelar med att samla den offentliga digitala infrastrukturen inom en myndighet kartläggs.

199

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.8.1

200

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.8.2

201

202 [9.9](#), [9.10](#): Cykel

203

204 9.9.1 att Trafikverket får i uppdrag att öka takten för byggande av cykelvägar och att medel
205 avsätts för detta.

206

207 9.9.2 att säkerställa att ökade medel avsätts för anläggande av nationella cykelleder för turism.

208

209 9.10.1 att Centerpartiet arbetar för att Sverige får ett nationellt cykelmål.

210

211 9.10.2 att cykelmålet ska lyda "Att antalet resor med cykel ska dubblas till 2030"

212

213 9.10.3 att Trafikverket får i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag inom sin verksamhet.

214

215 9.10.4 att det statliga finansieringsansvaret för cykel ska öka.

216

217 9.10.5 att det statliga finansieringsansvaret är kopplat till sammanhängande cykelsystem.

218

219 9.10.6 att väglagen ändras så att cykelväg likställs med bilväg.

220

221

222 **Partistyrelsens yttrande:**

223 Centerpartiet ser stora fördelar och vinster med ökad cykling. Det finns behov att öka
224 cyklingen genom investeringar, regelförändringar och tydliga incitament.

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

225 Största delen cykelvägar ligger längs regional och kommunal infrastruktur. Den nationella
226 planen omfattar investeringsåtgärder för cykling längs det nationella vägnätet medan medel
227 för underhåll omfattar både statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt
228 vägnät. I den nationella planen för 2018-2029 föreslås cirka 1,5 miljarder kronor satsas på
229 cykelvägar längs nationella vägar. Vidare ingår trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång-
230 och cykelpassager och portar. Den nationella planen kan dessutom bidra med statlig
231 medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet genom stadsmiljöavtal. Mycket av
232 cyklandet sker utanför statligt vägnät, vilket innebär att samordning med andra aktörers,
233 främst kommunernas, insatser är av stor betydelse.

234 Det ska understrykas att infrastrukturinvesteringar och -planering bygger på regionala
235 prioriteringar. Behoven överstiger alltid tillgängliga resurser och prioriteringar behöver göras
236 från fall till fall, även mellan olika trafikslag, investeringar och projekt.

237 Det ska också löna sig att välja cykel eller kollektivtrafik för resor till och från arbetet.
238 Reseavdraget måste också förändras för att bli mer träffsäkert och klimateffektivt och cykling
239 måste premieras bättre än idag, tex inom ramen för reseavdraget eller friskvårdsbidraget.

240 Det finns idag inget specifikt transportpolitiskt mål för cykling, men ett ökat cyklande
241 förutsätts för att nå en rad andra nationella mål, till exempel minskade utsläpp från
242 transportsektorn om 70 procent till 2030. Att få fler människor att välja cykeln framför bilen
243 är prioriterat. Preciseringar inom miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö har bäring på
244 cykeltrafik: *Kollektivtrafiksystem är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och att*
245 *det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.*

246 Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv
247 och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.
248 Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål
249 för säkerhet, miljö och hälsa. Preciseringarna för funktionsmålet som har bäring på cykling är
250 bland andra följande: Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska
251 förbättras. Även flera av preciseringarna för hänsynsmålet har relevans för cykling: Antalet
252 omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en
253 fjärdedel mellan 2007 och 2020. Ökad cykling har också bäring på ett antal målområden som
254 är vägledande för folkhälsoarbetet.

255 Partistyrelsen anser att en ökad cykling möjliggörs genom att förbättra förutsättningarna för
256 cyklister. Förutsättningarna för cykling är väldigt olika i olika regioner. Det kan därför vara
257 lämpligt att mål för cykling beslutas på lokal och regional nivå istället för nationell nivå.
258 Nationellt anser partistyrelsen att det är viktigare med konkreta åtgärder för att fördela
259 resurser och genomföra lagändringar som krävs för att åstadkomma mer cykling än att sätta
260 ett cykelmål, särskilt då det redan att det finns politiska mål som styr mot ökad cykling. I
261 Januariavtalet är Centerpartiet överens med Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Liberalerna
262 om att andelen som reser med cykel ska öka och att skatteregler ska underlätta för
263 cykelpendling.

264 Partistyrelsen anser vidare att det kan finnas skäl att se över regelverk och lagstiftning som
265 idag verkar hämmande för att förbättra cykelinfrastrukturen, till exempel bör perspektiv och
266 aspekter av en förändring i väglagen enligt motionärernas inriktning utredas. Det är viktigt att
267 markägarperspektivet tydligt finns med i denna fråga så att cykelvägar inte blir ytterligare en

Kommitté 9

Infrastruktur, transporter

268 åtgärd som legitimerar en ökad expropriering. Sammantaget instämmer partistyrelsen dock i
269 motionens intentioner om att vidta åtgärder för att främja ökad cykling.

270 Partistyrelsen anser inte att det är lämpligt att peka ut och prioritera särskilda satsningar i
271 vissa län. Det vore att centralstyra lokala och regionala församlingar som har att göra dessa
272 avvägningar, och inte i linje med Centerpartiets vilja att decentralisera och flytta makt
273 närmare medborgarna. Partistyrelsen anser i likhet med motionärerna att åtgärder för att
274 främja cyklandet bör tilldeles ökade resurser i den nationella infrastrukturplaneringen och i
275 ljuset av detta instämmer partistyrelsen i motionernas intentioner.

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att cykel får ta större del av resurser i den nationella infrastrukturplaneringen.

att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som möjliggör ökad cykling i hela landet.

276

Partistyrelsen föreslår partistämman att instämma i intentionerna i följande motioner:

9.9.1

9.9.2

9.10.1

9.10.2

9.10.3

9.10.4

9.10.5

9.10.6

277

278 [9.11](#): Snöröjning

279

280 9.11.1 att snöröjningen i ökad grad styrs efter hur frekvent nyttjandet är så att
281 framkomligheten på trottoarer och gångbanor blir betydligt bättre.

282 **Partistyrelsens yttrande:**

283 Snöröjningen är en lokal fråga där beslutsfattandet sker på lokalpolitisk nivå. Centerpartiet
284 förespråkar ett lokalt självbestämmande och partistyrelsen är av den uppfattningen att
285 prioriteringen av snöröjning sker bäst på lokal nivå.

286 Partistyrelsen kan således inte påverka den lokala prioritetsordningen för snöröjningsåtgärder
287 men instämmer i motionärens intentioner om att skattepengar för snöröjning bör användas så
288 kostnads- och samhällsekonomiskt som möjligt, efter de lokala förutsättningar som råder.

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.11.1

289

290 9.12: Gränsöverskridande infrastruktur

291

292 9.12.1 att Sverige tillsammans med de nordiska grannländerna, Norge, Finland och Danmark
293 gemensamt tar fram en finansierad internationell plan för gränsöverskridande infrastruktur
294 och trafik inkluderande gränspassager/gränsterminaler mellan länderna.

295

296 **Partistyrelsens yttrande:**

297 Motionären anser att samarbetet mellan de Nordiska länderna ska intensifieras genom att
298 länderna gemensamt tar fram och finansierar en internationell plan för gränsöverskridande
299 infrastruktur.

300 Redan idag pågår ett samarbete mellan de nordiska länderna i infrastrukturplanering från
301 såväl regeringsnivå som myndigheten, Trafikverket i Sverige och motsvarande myndigheter i
302 våra grannländer.

303 I den nationella infrastrukturplaneringen från 2018 går det att läsa att Trafikverket under
304 våren 2017 initierat ett forum mellan de nordiska myndigheterna Banedanmark och
305 Vejdirektoratet i Danmark, Liikennevirasto i Finland, Jernbanedirektoratet och Statens
306 Vegvesen i Norge. Samarbetet syftar bland annat till att bidra till samsyn om flaskhalsar i
307 transportsystemet och brister i gränsöverskridande relationer. Syftet är också att kunna dela
308 med sig av information om, och diskutera, respektive myndighets underlag, förslag till
309 åtgärder samt transportsystemplaner (framför allt väg, järnväg och sjöfartens
310 landanslutningar) – speciellt avseende gränsöverskridande transport- och reserelationer. Det
311 nordiska samarbetet kring transportsystemet ligger i linje med propositionen "Infrastruktur för
312 framtiden" (Prop. 2016/17:21). Enligt den bör "utvecklingen av gränsöverskridande
313 transportinfrastruktur främja både person- och godstransporter och alla trafikslag, och ingå i
314 den löpande dialogen mellan ländernas regeringar samt i det fortsatta myndighetssamarbetet".

315 Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av de gränsöverskridande
316 transportinfrastrukturerna ska ske i dialog mellan departementen i de båda länderna och
317 mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land. Regeringen har
318 för avsikt att ta initiativ till en dialog med den norska regeringen kring utvecklingen av de
319 gränsöverskridande stråk som Trafikverket beskriver: Stockholm– Oslo, Göteborg–Oslo och
320 Malmбанan/Ofotenbanan. Regeringen ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt
321 utreder hur järnvägsförbindelserna i de nämnda stråken kan stärkas.

322 Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och
323 grannländerna, som definierats i en EU-förordning. Målen för det transeuropeiska
324 transportnätet ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen och understryker den
325 gränsöverskridande dimensionen vilket också görs i regeringens direktiv. För att understödja
326 en samordnad gränsöverskridande utveckling har så kallade stomnätsskorridorer inrättats inom
327 EU och grannländerna.

328 I planeringen av de gränsöverskridande relationerna mellan de nordiska länderna pågår ett
329 kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränsen. Åtgärdsvalsstudier
330 (i den form som tillämpats sedan 2012) har genomförts på de flesta stråk mellan Sverige och
331 grannländerna. Regioner, län och kommuner på båda sidor av gränserna liksom berörda delar
332 av näringslivet har bjudits in och deltagit i utredningarna. Resultaten av dessa samarbeten
333 utgör underlag för planen och föreslagna åtgärder kan värderas och prioriteras tillsammans
334 med övriga åtgärder.

335 Partistyrelsen anser att det är väldigt viktigt att arbetet mellan de nordiska länderna fungerar
336 väl och leder till en förbättrad gränsöverskridande infrastruktur och instämmer i motionens
337 intentioner.

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att Centerpartiet verkar för att utveckla gränsöverskridande infrastruktur mellan de nordiska länderna.

338

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.12.1

339

340 [9.13](#): "Green Friday" i kollektivtrafiken

341

342 9.13.1 att "Green Friday" införs som reklam för kollektivtrafiken i Hallandstrafiken.

343

344 9.13.2 att "Green Friday" införs som reklam för kollektivtrafiken i alla Sveriges Län.

345

346 9.13.3 att "Green Friday" genomförs årligen t ex andra helgen i maj.

347

348 **Partistyrelsens yttrande:**

349 Motionären anser att kollektivtrafikens fördelar bör synliggöras bättre, till exempel i form av
350 en kampanj under namnet "Green Friday".

351 Centerpartiet anser att alla initiativ som leder till en högre andel resenärer med kollektivtrafik
352 framför bilåkande är viktigt och bra. Kollektivtrafiken beslutas om på en regionalpolitisk nivå

353 och liknande initiativ som motionären nämner bör planeras och genomföras på regional nivå i
354 samarbete med de aktörer som sköter kollektivtrafiken.

355 Partistyrelsen anser att det bör vara upp till respektive region att genomföra initiativ för att
356 sprida information om kollektivtrafikens fördelar och avser inte peka ut exakt under vilka
357 namn, former och datum det ska ske på.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.13.1

9.13.2

9.13.3

358

359 [9.14](#): Trängselskatt

360

361 9.14.1 att Centerpartiet ska verka för mer och dyrare trängselskatt i enlighet med motionens
362 intentioner.

363

364 **Partistyrelsens yttrande:**

365 Motionären lyfter flera problem som råder i transportsystemet idag. Det rör sig om trängsel,
366 utsläpp av avgaser och partiklar med mera. Trängselskatt är ett effektivt styrmedel för att
367 begränsa dessa problem.

368 För Centerpartiet är det viktigt att flytta beslut om viktiga vardagsfrågor närmare de som
369 berörs av dem. Lokala lösningar för hållbarhet bygger på ett lokalt engagemang. Korta
370 beslutsvägar, lokala initiativ och växande småföretag är avgörande för att nå gröna städer.

371 Den nationella politiken bör skapa förutsättningar genom kunskapsspridning, anpassa
372 nationella regelverk och utveckla tekniska standarder, men decentralisera ansvar och
373 befogenheter. Partistyrelsen anser därför att det ska vara upp till kommuner och regioner som
374 vill använda ekonomiska styrmedel så som trängselskatter och miljöavgifter, eller andra
375 lokala miljö- eller trafikregler att kunna göra det och att dessa beslut kan fattas lokalt. Det ska
376 vara tillåtet att utforma regler och avgifter efter miljöprestanda och råda över eventuella
377 intäkter som dessa ger.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.14.1

378

379 [9.15](#), [9.16](#), [9.17](#): Skrotningspremie

9.15.1 att Centerpartiet ska verka för införande av en statlig skrotningspremie för gamla bilar.

9.16.1 att verka för ett införande av skrotbilspremie i hela landet.

9.17.1 att en skrotningspremie åter införs för gamla bilar.

Partistyrelsens yttrande:

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

På stämman i Malmö 2017 fattades beslut om att Centerpartiet bör verka för återinförandet av skrotningspremien. Det kan vara ett sätt som ökar drivkraften att skrota bilen istället för att dumpa den. Det är också ett verktyg som kan stimulera förnyelsetakten i fordonsflottan och på så sätt driva flottan i en önskvärd riktning med en ökad andel bilar med låga utsläpp av såväl klimatgaser som partiklar.

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

9.15.1 att Centerpartiet ska verka för införande av en statlig skrotningspremie för gamla bilar.

9.16.1 att verka för ett införande av skrotbilspremie i hela landet.

336.1 att en skrotningspremie åter införs för gamla bilar.

9.18: Sommarlovskort

9.18.1 att införa sommarlovskort inom alla Sveriges regioner.

9.18.2 att utvärdera resultatet efter 3 år och därefter ta ett nytt beslut om en eventuell fortsättning.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären vill att sommarlovskort för ungdomar ska subventioneras.

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 413 Centerpartiet förespråkar lokalt och regionalt självbestämmande. Det bör således inte ligga i
414 statens ansvar att besluta om kollektivtrafiken ska vara gratis för ungdomar eller inte.
415 Centerpartiet förespråkar generella bidrag till kommuner och landsting, och att det är upp till
416 dessa aktörer att besluta om hur pengarna ska användas.
- 417 Partistyrelsen kommer med anledning av ovanstående argumentation inte driva frågan om
418 gratis sommarlovskort.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.18.1

9.18.2

419

420 [9.19](#), [9.20](#), [9.21](#), [9.22](#), [9.23](#), [9.24](#), [9.25](#), [9.26](#),
421 [9.27](#), [9.28](#): Järnväg och höghastighetståg

422

423 9.19.1 att Centerpartiet verkar för att prioritera upprustning av Inlandsbanan.

424 9.20.1 att satsa på den befintliga järnvägen i enlighet med motionens innehåll.

425 9.21.1 att alla planer på införande av höghastighetsbanor för tåg mellan våra storstäder
426 stoppas.

427

428 9.21.2 att upprustning, kapacitetshöjning och underhåll av befintligt järnvägssystem ges
429 högsta prioritet.

430 9.22.1 att besluta i enlighet med motionen [Motionären förespråkar att nya dubbelspår i
431 anslutning till den befintliga stambanan, anpassat för 250 km/tim, ska byggas istället för
432 Sverigeförhandlingens förslag till höghastighetsbanor.]

433

434 9.23.1 att Centerpartiet omgående istället för att jobba för höghastighetståg satsar på fler
435 dubbelspår, så fler tåg kan både gå och komma på mer rätt tid, utan att kostnaden och
436 tidsspannet blir för utdraget.

437 9.24.1 att Centerpartiet förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, i
438 de korridorer som använts i Sverigeförhandlingen.

439

440 9.24.2 att fler stationer byggs än vad som hittills planerats för; varje större ort längs banorna
441 som valts bort skall belysas igen och provas positivt.

442

443 9.24.3 att banorna byggs för en högsta hastighet av 250 km/h, och därmed i konventionell
444 teknik, byggda för kombinerad godsoch persontrafik.

445

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

9.24.4 att byggprojektet blir lånefinansierat och med inslag av samfinansiering från de orter och regioner som gynnas mest påtagligt.

9.25.1 att Centerpartiet gör till sin politik att inrikesflyg, baserat på förnybar energi, ärett bättre alternativ för framtiden och för hela landet än höghastighetståg.

9.26.1 att verka för att alla planer på nya snabbtåg i Sverige lägg på is tillsvidare.

9.26.2 att verka för att hyperloop för Sverige utreds snarast.

9.27.1 att en eventuell utbyggnad av snabbtågsbanor i Sverige skall ske med magnetstågteknik om det inte leder till orimliga kostnader.

9.28.1 att Centerpartiet med kraft driver frågan om en upprustning av våra järnvägar och tåg för en stark utveckling av landsbygden.

Partistyrelsens yttrande:

I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. Vi står inför en situation med ett ökat transportbehov, samtidigt som vi måste vidta åtgärder för att utsläppen från transportsektorn måste minska om vi ska nå uppsatta klimatmål. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller drift och underhåll. Prognoserna visar på en fortsatt stark tillväxt av personresor och godstransporter i vårt land.

Rådande situation gör systemet mycket känsligt för störningar, både planerade, tekniska och väderbaserade. Slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för tåg, såväl för persontrafik som för den stora mängd gods som varje dag måste transporteras på järnväg.

Centerpartiet är därför positivt till en förstärkning av det svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur, med högre kapacitet för att möta behovet av mer person- och godstransporter, till exempel i form av nya stambanor. Partistyrelsen vill dock påpeka att det inte handlar om det ena eller det andra. En satsning på nya stambanor måste ske parallellt med att funktionaliteten i den befintliga anläggningen förbättras och vidmakthålls.

Centerpartiet anser att det är helt avgörande att nya stambanor ges en hållbar finansiering och att man förmår att vidmakthålla en mycket hög grad av kostnadskontroll i projektet. Projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar och kollektivtrafik i hela Sverige. En satsning på nya stambanor måste även inkludera att deras stationer länkas ihop med, och förstärker, kapaciteten i befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del. Nya stambanor kommer även avlasta den befintliga järnvägsanläggningen och på så sätt verka positivt för hela landets godstransporter.

Centerpartiet är måna om att satsningen på nya stambanor inte får ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar, inklusive Norrbottenbanan. Vi vill se en lånefinansierad modell för finansieringen av nya stambanor. Genom att lyfta ur projektet ur den vanliga budgetprocessen fattas beslut på grundval av vad som är effektivt för att bygga banorna snabbt och så kostnadseffektivt som möjligt. Med denna modell finansieras

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

490 stambanorna på egna meriter och tränger inte ut nödvändiga investeringar i vägar och
491 järnvägar i andra delar av landet. Hela Sverige måste få ta del av det infrastrukturlyft vårt land
492 behöver. Vi är också öppna för möjligheten att en sådan finansieringsmodell används för
493 andra nyinvesteringar i järnväg i andra delar av landet, exempelvis Norrbotniabanan.

494 Slutligen medger det att externa finansiärer, som kan ställa krav på effektivitet och
495 tidshållning för att säkra att projektet blir klart i tid och genererar avkastning, släpps in.
496 Sådana finansiärer brukar exempelvis vara pensionsfonder, som söker stabila långsiktiga
497 investeringar.

498 Genom att lyfta ur projektet ur den vanliga budgetprocessen fattas beslut på grundval av vad
499 som är effektivt för att bygga banorna snabbt och så kostnadseffektivt som möjligt. Det är
500 också en anledning till varför vi inte anser det som nödvändigt att i nuläget, med bäring på de
501 nya stambaneprojektet, att fler stationer byggs än vad som hittills planerats för och varje
502 större ort längs banorna som valts bort skall belysas igen och provas positivt. Partistyrelsen
503 vill dock åter lyfta vikten av att befintligt järnvägssystem integreras effektivt i den nya
504 stambanestrukturen, och då kan frågan om fler stationer realiseras.

505 Centerpartiet har tidigare presenterat flera förslag för en ökad punktlighet på landets
506 järnvägar. Partistyrelsen avser fortsättningsvis verka för att beta av den rådande
507 infrastrukturskulden i järnvägsanläggningen och prioritera satsningar för ökad punktlighet och
508 underhåll av den svenska järnvägen och upprustning av de regionala tågbanorna.

509 Partistyrelsen ser inget skäl att idag låsa fast vilka exakta hastighetsbegränsningar som ska
510 råda på de nya stambanorna, hade man fört ett motsvarande resonemang på 1860-talet så
511 skulle vi fortfarande haft maxhastigheter på 60 km/h på våra stambanor. Nya fordon kan
512 möjliggöra hastigheter som ligger långt över 320 km/h, men det är därför rimligt att man vid
513 byggande av nya stambanor tar höjd för teknikutveckling som möjliggör högre hastigheter än
514 250 km/h. På så sätt kan tåget konkurrera med flyget, både inrikes, men även för transporter
515 till kontinenten. Partistyrelsen anser att det är viktigt att ha ett europeiskt perspektiv med sig i
516 denna fråga, inte minst i ljuset av att allt fler människor ger uttryck för att vilja resa mer med
517 tåg, även internationellt.

518 Partistyrelsen anser inte att det råder någon motsättning mellan en omställning till mer
519 förnybart flygbränsle i luftfarten och nya stambanor för en ökad kapacitet på järnvägen. Ett
520 framtida transportsystem kommer behöva både och. Inrikesflyget kommer förbli viktigt för
521 många delar av vårt land där tåg inte är ett alternativ, eller innebär alltför tidskrävande resor.
522 Det är därför viktigt att även flyget ställer om till förnybart flygbränsle och att de
523 effektiviseringar som kan göras för att minska utsläppen sker. Centerpartiet har länge
524 förespråkat ett tvingande system som ökar inblandningen av förnybart flygbränsle för de plan
525 som tankar i Sverige.

526 I en allt mer globaliserad värld där fler vill välja tåget även för långa, internationella, resor är
527 det viktigt att tågen kan konkurrera med flyget, något som blir möjligt med nya stambanor.
528 Partistyrelsen anser att det är viktigt att ha ett europeiskt perspektiv med sig i denna fråga, inte
529 minst i ljuset av att allt fler människor ger uttryck för att vilja resa mer med tåg, även
530 internationellt.

531 Sverige behöver investera i nya stambanor för höghastighetståg som kan knyta ihop landet.
532 Det är bra för miljön, för att det ska vara möjligt att bo och pendla inom större regioner och

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

533 för att avlasta de befintliga banorna så att de kan användas för godstrafik. Partistyrelsen står
534 fast vid denna ståndpunkt.

535 Det finns andra tekniska lösningar, som till exempel hyperloop, som inte anses tillräckligt
536 beprövade för de förhållanden som gäller för höghastighetsjärnvägen. Hyperloop finns ännu
537 inte kommersialiserat någonstans i världen. Hyperloop kan verka fascinerande, men är i
538 dagsläget inte ett tekniskt och kostnadsmässigt realistiskt alternativ för att ersätta de planer
539 som finns på höghastighetsjärnväg i Sverige. Partistyrelsen vill dock påpeka att
540 teknikutveckling ska bejakas och kommer att följa utvecklingen av hyperloopstekniken.

541 Allt för länge har järnvägen prioriterats för lågt. Det har lett till att vi har en stor skuld av
542 eftersatt underhåll. Den skulden får vi betala i form av trasig räls och tåg som antingen inte
543 går i tid eller inte går alls. Det leder till att människor blir såväl försenade som frustrerade och
544 att gods antingen står still eller flyttas till väg. Centerpartiet anser att det är hög tid att börja
545 betala tillbaka den skulden och steg för steg rusta den svenska järnvägen igen.

546 Centerpartiet har tidigare presenterat budgetsatsningar för ett förstärkt järnvägsunderhåll. Ska
547 vi klara jobben, skapa goda förutsättningar för företagande och få ett Sverige som håller ihop
548 krävs en fungerande järnväg i hela landet. Utvecklingen på landsbygden går hand i hand med
549 investeringar i infrastruktur.

550 Partistyrelsen avser fortsatt verka för förstärkningar och förbättringsåtgärder som krävs i det
551 svenska järnvägssystemet för en ökad punktlighet och en ökad framkomlighet på
552 landsbygden.

553 Magnetåg kan verka fascinerande, men är i dagsläget inte ett tekniskt och kostnadsmässigt
554 realistiskt alternativ för Sverige. Enligt uppgifter skulle en överslagsräkning av kostnaden för
555 77 mil nya svenska stambanor (Stockholm–Göteborg/Malmö) baserat på de internationella
556 magnetågsprojekt som finns ligga i storleksordningen cirka 1 000- 1 300 miljarder kronor. En
557 satsning på höghastighetståg måste även inkludera att höghastighetsbanorna och deras
558 stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att
559 tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del, något som inte är möjligt
560 på Centerpartiet är sedan lång tid tillbaka positiva till att utnyttja Inlandsbanans potential och
561 har återkommande förespråkat en prioritering av Inlandsbanan när järnvägens resurser ska
562 fördelas. Partistyrelsen vidhåller denna ståndpunkt och kommer fortsättningsvis enagera sig
563 för Inlandsbanans utveckling.

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. Centerpartiet vill se en robust järnväg i hela landet som omfattar nyinvesteringar, upprustning och förstärkt underhåll.

564

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

9.19.1 att Centerpartiet verkar för att prioritera upprustning av Inlandsbanan.

9.21.2 Att upprustning, kapacitetshöjning och underhåll av befintligt järnvägssystem ges högsta prioritet.

9.24.1 att Centerpartiet förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, i de korridorer som använts i Sverigeförhandlingen.

9.24.4 att byggprojektet blir lånefinansierat och med inslag av samfinansiering från de orter och regioner som gynnas mest påtagligt.

9.28.1 att Centerpartiet med kraft driver frågan om en upprustning av våra järnvägar och tåg för en stark utveckling av landsbygden

565

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.20.1

9.21.1

9.22.1

9.23.1

9.24.2

9.24.3

9.25.1

9.26.1

9.26.2

9.27.1

566

567

568

569

[9.29](#), [9.30](#), [9.31](#), [9.32](#): Vägstandard och vägbidrag

571

572

9.29.1 att Centerpartiet är drivande för att höja medelstillsdelningen till allmänna vägar för underhåll och upprustning av vägsystemet på landsbygden.

573

574

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

575 9.30.1 att en översyn görs över vilka viktiga behov enskilda vägar uppfyller i dag och i
576 framtiden, samt att gällande kriterier för bidrag, ses över.

577

578 9.31.1 att Centerpartiet ska verka för att staten via Trafikverket fortsatt tar ansvaret för
579 vägnätet på landsbygden och jobbar för att stärka upp vägarna både på underhåll och drift.

580

581 9.32.1 att bidragsreglerna till vägsamfälligheterna justeras upp. Centerpartiet bifaller
582 motionen och arbetar vidare för den i Riksdagsarbetet.

583

584 **Partistyrelsens yttrande:**

585 Centerpartiet har under vårens budgetförhandlingar drivit på för att stärka vägunderhållet för
586 det lågtrafikerade vägnätet som trafikerar stora delar av Sveriges landsbygder. I januariavtalet
587 har de ingående partierna även enats om förstärkningar med särskilt fokus på bärighet och
588 tjälsäkring som är riktade till dessa vägar, som brukar benämnas som vägklass 5 och 6 enligt
589 Trafikverkets uppdelning.

590 Att det lågtrafikerade vägnätets funktionalitet upprätthåll är en absolut förutsättning för dem
591 som är yrkesverksamma inom jord och skogsbruket.

592 Motionären anser att de enskilda skogsbilvägarnas funktion behöver synliggöras samt att
593 gällande kriterier för bidrag ses över. Partistyrelsen tolkar motionen som att motionären anser
594 att det krävs statligt stöd till de enskilda skogsbilvägarna.

595 Partistyrelsen är fullt införstådda om vikten av ett fungerande vägnät bortom statens och den
596 statsbidragsfinansierade delen av det enskilda vägnätet. För skogsägare är skogsbilvägarna är
597 en absolut förutsättning för råvarutransporter och för att de ska kunna upprätthålla
598 verksamheten i skogen. Precis som motionären gör gällande är de enskilda skogsbilvägarna
599 även viktiga ur ett krisberedskapsperspektiv, inte minst i ljuset av sommarens skogsbränder.

600 Förr kunde markägare få bidrag för att bygga skogsbilvägar. Nu är vägbygget istället
601 avdragsgillt på deklarationen. För att en väg ska få årligt driftbidrag ska den vara cirka 1
602 kilometer eller längre och tillgodose ett kommunikationsbehov för de fast boende,
603 näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Vägar som är av väsentlig betydelse som
604 genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse kan också få bidrag. Dessa
605 kriterier innebär att det är många mil skogsbilvägar som ej uppfyller kriteriet för statligt
606 bidrag.

607 Med tanke på att värdet av en skogsbilväg ofta är stort nog för markägaren för att kunna
608 finansiera åtgärder anser partistyrelsen att dagens modell för bidragskriterier till det enskilda
609 vägnätet bör behållas.

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

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

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

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

9.29.1 att Centerpartiet är drivande för att höja medelstilledningen till allmänna vägar för underhåll och upprustning av vägsystemet på landsbygden.

9.31.1 att Centerpartiet ska verka för att staten via Trafikverket fortsatt tar ansvaret för vägnätet på landsbygden och jobbar för att stärka upp vägarna både på underhåll och drift.

9.32.1 att bidragsreglerna till vägsamfälligheterna justeras upp.

627

Partistyrelsen föreslår partistämman att avslå följande motioner:

9.30.1

628

629

630 [9.33](#): Tågnätet

631 9.33.1 att anta en politik för spårbundna trafiken på järnväg som möjliggör att fler orter får
632 tillgång till lokal tågtrafik.

633 **Partistyrelsens yttrande:**

634 Frågan om lokal och regional tågtrafik är främst en fråga för kommun- och regionpolitiken – i
635 samverkan med Trafikverket som äger själva transportinfrastrukturen. Pågatågen i Skåne är
636 ett exempel på ett sådant exempel med lokal och regional tågtrafik, som initierades av
637 intressen från berörda kommuner. Initiativet är sprunget ur regionala/lokala initiativ, som
638 även bär en del av finansieringen, men staten och Trafikverket är givetvis inblandad.
639 Centerpartiet anser generellt att de lokala och regionala förutsättningarna för tågpendling bör
640 stärkas. Ökad tågkapacitet leder till större arbetsmarknadsregioner och bättre förutsättningar
641 att verka i större delar av landet, samtidigt som tågtrafiken är ett klimatmässigt bra sätt att
642 resa.

643 I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. En
644 kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll
645 samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller
646 drift och underhåll. Prognoserna visar på en fortsatt stark tillväxt av personresor och
647 godstransporter i vårt land. Samtidigt som transportarbetet ökar kvarstår utmaningen att
648 minska de klimatpåverkande utsläppen från transportsektorn. Enbart för att vidmakthålla
649 järnvägens andel av transportarbetet måste järnvägssystemets kapacitet kraftigt förstärkas.

650 Centerpartiet är därför positiva till en förstärkning med nya och tidsenliga stambanor i det
651 svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur, nya stambanor med högre kapacitet för
652 att möta behovet av mer person- och godstransporter samt ge utrymme för att hålla befintligt
653 järnvägssystem i trim. Det är dock viktigt att satsningen på nya de nya stambanorna sker på
654 ett sätt som integrerar dem och deras trafik med befintligt järnvägssystem och dess trafik.
655 Utbyggnaden av nya stambanor får inte ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av
656 befintliga vägar och järnvägar, i andra delar av Sverige som inte direkt berörs av de nya
657 stambanorna. En satsning på nya stambanor måste även inkludera att de nya stambanorna och
658 deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur
659 så att den ökade tillgängligheten och kapaciteten kommer hela det svenska transportsystemet
660 till del. Partistyrelsen instämmer i motionens intentioner, som ligger väl i linje med redan förd
661 politik. Partistyrelsen vill poängtera vikten av att befintligt järnvägssystem integreras effektivt
662 i den nya stambanestrukturen, och då kan frågan om fler lokala stationsorter bättre realiseras.

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.33.1

663

664 [9.34](#): Haverikommission

665

666 9.34.1 att ge Centerpartiets Riksdagsgrupp uppgift att initiera aktiviteter i Sveriges Riksdag,
667 som resulterar i revision av Förordningen 2007:860 med instruktion för Statens
668 Haverikommission för att ge bättre förutsättningar till analys och kunskapsåterföring från
669 olyckor.

670

671 **Partistyrelsens yttrande:**

672 Motionären tar upp avsaknaden av tillräckliga utredningar och även kunskapsåterföring vid
673 olyckor. Motionären vill ge Statens Haverikommission bättre förutsättningar till analys och
674 kunskapsåterföring från olyckor.

675 Dödsolyckor på arbetsplatserna är vårt största arbetsmiljöproblem. För att komma åt
676 dödsolyckorna på svenska arbetsplatser behövs systematiskt förebyggande arbetsmiljöarbete,
677 kunskap och uppföljningar är helt avgörande samt forskning och tillämpning av ny kunskap. I
678 t.ex. byggbranschen har man arbetat aktivt och medvetet för att minska arbetsolyckorna. Det
679 visar att systematiskt förebyggande arbete mot dödsolyckor ger resultat. Det behövs riktade

Kommitté 9

Infrastruktur, transporter

680 insatser mot riskbranscher såsom att ökad trafiksäkerhet är en viktig del i arbetsmiljöarbetet
681 hos företag och organisationer som arbetar på vägarna.

682 Statens haverikommission (SHK) är en statlig myndighet som har till uppgift att undersöka
683 olyckor och tillbud till olyckor i syfte att säkerheten ska förbättras. SHK hanterar däremot inte
684 frågor om skuld eller ansvar, vare sig civilrättsligt, straffrättsligt eller förvaltningsrättsligt.
685 Partistyrelsen instämmer i motionens intention och ser ett behov av förbättrade förutsättningar
686 för Statens Haverikommission till analys och kunskapsåterföring.

Partistyrelsen föreslår partistämman besluta:

att Centerpartiet verkar för att skapa bättre förutsättningar för Statens Haverikommission
till analys och kunskapsåterföring från olyckor.

687

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.34.1

688

689 9.35: Laddpunkter

690

691 9.35.1 att det utreds en lämplig nivå för antalet laddpunkter, för långsam laddning, som skall
692 vara ett minimum vid nybyggnation eller större renoveringsarbeten.

693

694 9.35.2 att det utreds hur reglerna kan göras enklare för den som vill sätta upp en egen
695 laddpunkt vid en hyrd parkeringsplats.

696

697 **Partistyrelsens yttrande:**

698 Motionären vill att perspektiven med en ökad elektrifiering i fordonsflottan och ett ökat
699 hemmaladdningsbehov tydligare ska föras in i regler vid byggnation och renoveringsarbeten.

700 Centerpartiet anser i likhet med motionären att det krävs regelförenklingar och förbättringar
701 som möjliggör laddning och ökad introduktion av elektrifierade transporter. Centerpartiet vill
702 därför se en nationell plan för elektrifiering av transportsektorn, som bland annat inkluderar
703 förenklade byggregler för laddstolpar vid nya parkeringar och bostadshus.

704 Samhällsplaneringen måste på ett tydligare sätt inriktas på smarta och transportsnåla lösningar
705 för såväl personresor som godstransporter.

706 För att möjliggöra en ökad elektrifiering i transportsektorn är en utbyggd infrastruktur för
707 laddning helt avgörande. Därför vill vi tillåta laddning av elfordon via gatubelysningen. Elen
708 är redan framdragen och stolparna finns redan i gatumiljön. Det är smart, enkelt och billigt
709 jämfört med att dra fram el till helt nya laddstolpar. Det går att ladda elfordon via lyktstolpar,
710 men det är inte tillåtet. Stolparna får enligt en förordning bara användas för belysning.

711 Centerpartiet vill därför ändra denna förordning, så att lyktstolparna kan användas även för att
712 ladda elfordon. För att ytterligare förbättra infrastrukturen för laddning vill vi även införa ett
713 e-tal som anger hur många laddplatser som bör finnas vid anläggning av en ny
714 parkeringsplats, till exempel i anslutning till nya bostäder.

715

Partistyrelsen föreslår partistämman att bifalla följande motioner:

9.35.1 att det utreds en lämplig nivå för antalet laddpunkter, för långsam laddning, som
skall vara ett minimum vid nybyggnation eller större renoveringsarbeten.

9.35.2 Att det utreds hur reglerna kan göras enklare för den som vill sätta upp en egen
laddpunkt vid en hyrd parkeringsplats.

716

717

718 [9.36](#), [9.37](#), [9.38](#), [9.39](#), [9.40](#), [9.41](#), [9.42](#), [9.43](#),
719 [9.44](#), [9.45](#), [9.46](#), [9.47](#), [9.48](#): Reseavdrag och
720 beskattning av fordon och bränsle

721

722 9.36.1 att landsbygdskommitténs förslag om ändrat reseavdrag skall genomföras.

723

724 9.37.1 att för boende utanför kollektivtrafikområden införs avdragsrätt för bensinkostnader för
725 arbetspendling i procentuellt förhållande till avståndet från kollektivtrafiken ända upp till
726 100% avdrag för de som inte har någon som helst busstrafik som är anpassad till
727 arbetstiderna.

728

729 9.38.1 att beloppet 11 000 kronor som man inte får göra reseavdrag för tas bort så att man kan
730 får göra avdrag från första kronan av resekostnader för att ta sig till jobbet alternativt att
731 beloppet sänks kraftigt.

732

733 9.39.1 att bidragsinsatser riktas till områden med få kollektiva kommunikationsalternativ.

734

735 9.40.1 att ompröva nuvarande fordons och drivmedelsbeskattning.

736

737 9.40.2 att öka resurserna till forskningen och utveckling av bränslecellsdrift och batterier med
738 grafen.

739 9.41.1 att Centerpartiet jobbar för att glesbyden alltid blir kompenserad för eventuella
740 miljöskatter på avstånd. Det kan vara till exempel höjt grundavdrag eller sänkta sociala
741 avgifter för små företag i glesbygd.

742

743 9.42.1 att se över någon form till ersättning för landsbygdsbor.

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

9.43.1 att Centerpartiet arbetar för att ta fram förslag på framtida beskattning av fordonstrafiken.

9.44.1 att höja den skattefria milersättningen så den hamnar på en nivå i linje med våra grannländer i Norden.

9.44.2 att indexjustering av milersättningen införs så den följer framtidens kostnadsutveckling.

9.45.1 att höja glesbygdstilläget i fordonsskatten till ett (1) basbelopp.

9.45.2 att indexera glesbygdstillägget i samma takt som bränsleskatten för fossila bränslen.

9.46.1 att Centerpartiet arbetar fram en lösning för kompensation gällande fordonsskatten för boende och verksamma i glesbygda områden.

9.47.1 att Centern ska arbeta för att kompensera skillnaden mellan landsbygd och stad när bränsleskatter höjs genom högre reseavdrag.

9.48.1 att centerpartiet verkar för en differentierad drivmedelsskatt.

Partistyrelsen yttrande:

Det finns idag flera förslag från Centerpartiet på åtgärder som ska kompensera människor i Sveriges glesbefolkade delar, som är beroende av bilen i större utsträckning än människor boende i städer med hög tillgänglighet till kollektivtrafik. Vid utformandet av nya styrmedel, skatter och avgifter, är det viktigt att ta hänsyn till landsbygd och glesbygd. En fördelningspolitisk aspekt måste ingå vid utformandet av transportsystemet och dess styrmedel, som helhet.

Centerpartiets politik utgår från att människor ska kunna leva och verka i hela landet. Vi har förståelse och respekt för att förutsättningarna för resor ser väldigt olika ut på olika platser. I många delar av landet är bilen eller flyget en absolut förutsättning för att människor ska kunna ta sig till jobbet eller för att näringslivet ska konkurrera på en global marknad. Därför anser Centerpartiet generellt att skatt på avstånd som inte tar hänsyn till klimateffekter eller de olika geografiska förutsättningarna i landet är ett trubbigt och icke önskvärt styrmedel. Det är denna inställning som fått oss som parti att reagera kraftigt på förslag om kilometerskatt och flygskatt, som dessutom saknar miljöstyrning.

Reseavdraget infördes för resor till och från arbetet och tjänsteresor. Det är idag det främsta transportpolitiska styrmedlet för människor som har långt att resa på landsbygden. Reseavdraget är dock riktat till resor i arbetet. Landsbygdsfokuset har urholkats i takt med att priserna för bilåkning i storstadsområdena har ökat alltmer. En stor majoritet av avdragen görs numera i storstadsområden där kollektivtrafiken är god. Vidare är problemen med fusk omfattande. Sammantaget finns det ett stort behov av att reformera och uppdatera reseavdraget. Centerpartiet vill se över reseavdraget så att hänsyn i större utsträckning tas till miljö- och klimatmålen och underlättar för människor i glesbygd som är beroende av bil och

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

789 saknar tillgång till kollektivtrafik. Inriktningen ska också vara att ett nytt avdrag i högre grad
790 ska vara transparent, avståndsbaserat och lättkontrollerat. Förslagen i landsbygdskommittens
791 slutbetänkande bör absolut utvärderas vid utformningen av det nya reseavdraget. Vid
792 revidering av reseavdraget bör även milersättningen bli föremål för ersättning så att den, om
793 den ska finnas kvar i motsvarande form, ligger i linje med den faktiska kostnaden för bilen
794 som används.

795 Centerpartiet vill även se en kraftfull bilbonus som ska hjälpa de människor som inte har
796 ekonomiska förutsättningar att byta sin bil till en mer klimateffektiv bil. Vi vill därför ge upp
797 till 100 000 kronor för bilar med nollutsläpp. Vi vill också satsa kraftfullt för en bättre
798 infrastruktur i hela landet som möjliggör en ökad elektrifiering och mer fossilfria drivmedel.

799 Idag finns också ett glesbygdsavdrag i fordonsskatten. Har du en personbil görs det för vissa
800 så kallade glesbygdskommuner ett avdrag på fordonsskatten med 384 kronor per år.
801 Partistyrelsen anser även att det kan finnas skäl att ytterligare öka detta avdrag och instämmer
802 i motionen om detta ämne men motionärens specifika formulering undandrar sig dock
803 möjligheten för Partistyrelsen att ge bifall.

804 Partistyrelsen vill även poängera att det finns andra stöd för att stärka konkurrenskraften i
805 näringslivet och kompensera för de långa avstånd som råder för näringslivets transporter i
806 Norrland. Transportbidraget går att ansöka om hos Tillväxtverket av företag med
807 produktionsverksamhet i de fyra nordligaste länen (Norrboten, Västerbotten, Jämtland och
808 Västernorrland). Under 2018 betalades 427,3 miljoner kronor ut i transportbidrag. Det är en
809 kraftig ökning jämfört med 2017, men även då hade utbetalningarna ökat sedan året innan.

810 Den indexering av bensin- och dieselskatten som funnits under en längre tid kompletterades
811 2017 med ytterligare en indexering. Det finns således i grunden två indexeringar. Den senare
812 syftade till att justera det faktum att KPI (inflationen) varit låg under en längre tid. Under
813 2019 är den ytterligare indexeringen pausad. Partistyrelsen anser att en grundläggande
814 indexering, den som gällt under lång tid, bör finnas kvar. Däremot bör den ytterligare
815 indexeringen prövas löpande.

816 Det finns idag tre skäl för att beskatta vägtrafik, som är olika starka i olika delar av världen:
817 finansiering av väginfrastrukturen, externa effekter (buller, utsläpp, olyckor och trängsel) och
818 fiskala skäl (vägtrafik som stabil skattebas). Det är troligt att det inom en inte alltför avlägsen
819 framtid behövs en rejäl översyn av beskattningen av transporter. En anledning till detta är att
820 det råder en ojämn beskattning av vägtrafik i städer och på landsbygd.

821 Mot denna bakgrund anser Partistyrelsen att det kan finnas skäl att också se över det
822 nuvarande skattesystemet i transportsektorn för att internaliseringsgraden av de miljöeffekter
823 transporterna medför tydligare återspeglar de faktiska problemen och de geografiska
824 förutsättningarna i landet. Detta kan vara ytterligare ett sätt att väga in glesbygdens skilda
825 förutsättningar i transportsektorns skattesystem.

826 Partistyrelsen anser i likhet med många motioner att Centerpartiet bör verka för en
827 skatteväxling inom transportsektorn. Skatter och avgifter i transportsektorn behöver ses över i
828 en bred översyn för att möjliggöra omställningen till hållbara transporter och möjligheten att
829 leva och verka i hela landet. Utgångspunkter i denna översyn bör vara att skattesystemet
830 differentieras efter klimatnytta och de olika geografiska förutsättningarna som råder i Sverige.

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 831 För att ytterligare förbättra möjligheten att leva och verka i Sveriges glest befolkade delar
832 arbetar Centerpartiet ständigt för att driva en politik som möjliggör detta.
- 833 Grafen är ett material som verkar ha intressanta egenskaper och stor potential att ersätta
834 sällsynta metaller. Partistyrelsen bejakar all FoU och FoD som leder till en ökad elektrifiering
835 och därmed minskade klimatutsläpp i transportsektorn och vill inte begränsa sig till just
836 grafen, men instämmer likväl i motionens intention.

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att Centerpartiet uppmuntrar forskning, utveckling och demonstration av tekniker som stödjer introduktionen av bränslecellsdrift och batterier i transportsektorn.

837

Partistyrelsen föreslår partistämman att instämma i intentionerna i följande motioner:

9.36.1

9.39.1

9.40.1

9.40.2

9.41.1

9.43.1

9.44.1

9.44.2

9.46.1

9.47.1

838

Partistyrelsen föreslår partistämman att avslå följande motioner:

9.37.1

9.38.1

9.41.1

9.45.1

9.45.2

9.48.1

9.49: Samhällsbetalda resor

9.49.1 att regler och taxor för samhällsbetalda resor utreds och samordnas utifrån resenärernas perspektiv och behov.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter behovet av en ökad samordning och enhetliga villkor och taxor för resenärer som nyttjar samhällsbetalda resor.

Det är kommunerna som ansvarar för denna fråga och upphandlingen av samhällsbetalda resor. Partistyrelsen anser därför inte att det finns någon åtgärd på riksnivå som kan verka i motionens riktning. Det bör ligga i respektive kommuns intresse att det sker en samordning av resorna som har den enskilda resenärens fokus med sig tydligt för att skapa enkelhet, tydlighet och även samordningsvinster.

Partistyrelsen föreslår partistämman att avslå följande motioner:

9.49.1

9.50: Rabattsystem relaterat till allmänna kommunikationer

9.50.1 att Centerpartiet kraftfullt skall verka för att ett system tillskapas som utifrån personers bristande tillgång till allmänna kommunikationer, avstånd till viktiga samhällsfunktioner, familjestorlek m.m. ger möjlighet till ekonomiskt bidrag som kompenserar för väsentliga delar av de drivmedelsskatter de tvingas betala.

Partistyrelsens yttrande:

Koldioxidskatten på bensin och diesel, drivmedelsskatten, har varit indexerad till KPI under de senaste 20 åren. Det finns en bred parlamentarisk majoritet för denna indexering. Utöver denna indexering infördes 2017 ytterligare en indexering. Bakgrunden till den senare var att inflationen varit låg under flera år samtidigt som inkomsterna ökat. Därmed infördes ett schabloniserat tillägg för att inte den miljöstyrande effekten skulle urholkas. Denna extraindexering är inte i kraft för beskattningsåret 2019.

För samhället i stort och politiken mer specifikt finns en viktig avvägning att göra. Å ena sidan är bilen en nödvändighet för boende på landsbygd generellt och på glesbygd i synnerhet.

Å andra sidan behöver transportsektorn ställas om då inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Centerpartiets fokus är att minska utsläppen från bilarna. Det måste göras på flera sätt och i flera steg. Det handlar dels om att effektivisera energianvändningen och dels ställa om så att fler bilar drivs av förnybara drivmedel och el. För oss är det viktigt att det är utsläppen vi ska jaga, inte bilarna. I sammanhanget är det viktigt att notera att antalet liter bensin som idag är möjligt att köpa för en disponibel månadsinkomst inte har varit så hög sedan tidigt 1970-tal. Detta som en effekt av bensinpris relaterat till en stigande reallöneutveckling.

Det finns idag flera förslag från Centerpartiet på åtgärder som ska kompensera människor i Sveriges glesbefolkade delar, som är beroende av bilen i större utsträckning än människor boende i städer med hög tillgänglighet till kollektivtrafik. Vid utformandet av nya styrmedel, skatter och avgifter, är det viktigt att ta hänsyn till landsbygd och glesbygd. En fördelningspolitisk aspekt måste ingå vid utformandet av transportsystemet och dess styrmedel, som helhet. Partistyrelsen anser dock att ett system som utformas baserat på tillgång till allmänna kommunikationer och familjestorlek innehåller en mängd gränsdragningsproblem och dessutom riskerar att underminera incitamenten för att ställa om till en fossilfri fordonsflotta.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.50.1

9.51: Övergivna fordon

9.51.1 att det skapas ett regelverk för hela landet som underlättar för markägare.

9.51.2 att privat markägare och kommunen kan erhålla ersättning då inte fordonsägaren står för kostnaden.

Partistyrelsens yttrande:

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

909 På stämman i Malmö 2017 fattades beslut om att Centerpartiet bör verka för återinförandet av
910 skrotningspremien. Det kan vara ett sätt som ökar drivkraften att skrota bilen istället för att
911 dumpa den.

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

917 Naturvårdsverket bedömde i utredningen "Omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon
918 samt flyttning av fordon i vissa fall" att ett producentfinansierat ersättningssystem är mest
919 samhällsekonomiskt lönsamt och skulle kunna öka incitamenten för producenterna att styra
920 mot ökad resurseffektivitet och återvinning inom bilindustrin. Därför föreslog myndigheten
921 att en producentfinansierad fond inrättas. Det är ett intressant förslag att titta vidare på i det
922 fortsatta arbetet för att minska problemen med övergivna fordon på privat mark. I ljuset av
923 detta delar partistyrelsen de intentioner motionären framför.

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.51.1

9.51.2

924

925

926 9.52: Drivmedel

927

928 9.52.1 att en handlingsplan för att genomföra EU:s infrastrukturdirektiv för alternativa
929 drivmedel inom transportsektorn, den ska innefatta hela landet.

930

931 **Partistyrrelsens yttrande:**

932 Motionären framför behovet av en handlingsplan och åtgärder som möjliggör fossilfri
933 tankning och laddning i hela Sverige.

934 Omställningen av transportsektorn och målet om kraftigt minskade utsläpp till 2030 kommer
935 att kräva betydande investeringar i infrastruktur som möjliggör laddning och tankning av
936 fossilfria drivmedel i hela landet, och i sammanhängande stråk. Centerpartiet vill därför se en
937 nationell plan för elektrifiering av transportsektorn, som inkluderar satsningar på alternativa
938 och fossilfria drivmedelsstationer, tex vägasstationer, i hela landet, förenklade byggregler för
939 laddstolpar vid nya parkeringar och bostadshus, satsningar på forskning och demonstration av
940 elvägar och elektrifiering av godstrafik och busstrafik.

941 Enligt direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ska varje
942 medlemsland ha antagit ett nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för
943 alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av den tillhörande

944 infrastrukturen. Sveriges regering antog en nationell handlingsplan den 17 november 2016.
945 Partistyrelsen anser därför inte att det nationella arbetet för att säkerställa landstäckande
946 tankningsmöjligheter för el och fossilfria drivmedel bör begränsas till genomförandet av EU:s
947 infrastrukturdirektiv utan istället bör en handlingsplan utformas med målet om att utsläppen
948 ska minska med 70 procent till 2030. Partistyrelsen instämmer dock i motionens intentioner
949 om att vidta åtgärder för fossilfria transporter.

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att en nationell plan för elektrifiering av transportsektorn, som inkluderar satsningar på
alternativa drivmedelsstationer, tas fram.

950

Partistyrelsen föreslår partistämman att instämma i intentionerna i följande motioner:

9.52.1

951

952 [9.53](#): Närtrafik

953

954 9.53.1 att låta utreda förutsättningarna för NÄRtrafik med föräldrataxi inom
955 beställningstrafiken.

956

957 **Partistyrelsens yttrande:**

958 Centerpartiet förespråkar system som verkar för en bättre tillgänglighet till flexibel
959 kollektivtrafik på landsbygden och som uppmuntrar delningstjänster.

960 Närtrafiken samordnas dock av landstinget i respektive län och partistyrelsen anser att det är
961 en riktig ordning. Partistyrelsen kan därför inte ta ställning till hur föräldrataxi skulle kunna
962 ingå i närtrafikens utbud av transporttjänster men instämmer i motionens intentioner.

963 Partistyrelsen är positiv till en mångfald av kollektivtrafiktjänster som utgår från de behov och
964 förutsättningar som råder regionalt. Det kan finnas behov att se över lagstiftning och
965 upphandlingskriterier inom områden för kollektivtrafik och taxi för att möjliggöra den
966 inriktning som motionären förordar.

Partistyrelsen föreslår partistämman att instämma i intentionerna i följande motioner:

9.53.1

967

968

9.54: Cabotagetrafik

9.54.1 att resurser tillförs för att säkerställa att regelverket kring cabotagetrafik efterlevs alternativt att cabotagetrafik inom Sverige inte längre är tillåtet.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att det krävs utökade resurser för att säkerställa efterlevnaden av cabotageregulverket, alternativt att cabotagetrafik inom Sverige inte längre ska tillåtas.

Transportföretag från alla EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotagetransporter i Sverige och vice versa. Enligt internationell lagstiftning kan Sverige inte förbjuda cabotagetrafik. Ett transportföretag som kommer med last i internationell trafik har rätt att utföra upp till tre cabotagetransporter inom sju dagar efter sista lossningen av det internationella godset. Polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage. Samtidigt minskar antalet trafikpoliser och tunga trafikkontroller vilket riskerar leda till ökat fusk med cabotage, kör- och vilotider, rattfylleri och annan illegal verksamhet inom lastbilstrafiken.

Konkurrenssituationen i transportnäringen är stenhård. Åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal och är av både utländskt och svenskt ursprung. Överträdelsena rör sig till exempel om brist på yrkestrafiktillstånd, överträdelser mot cabotageförordningen och utebliven betalning av lagstadgade avgifter och skatter.

Konsekvenserna av missbruk av bestämmelserna kring cabotage är stora – både ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Centerpartiet vill därför även se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka den brottslighet som sker inom transportsektorn. Brist på personal med kompetens att utföra kontroller är ett problem idag. Förstärkt bemanning av tillsyn på väg av tunga transporter skulle kunna ske genom upphandling av kompetensen inom andra strukturer än statens, till exempel via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde. Centerpartiet anser att den kompetens som finns utanför polisens eller Transportstyrelsens struktur bör kunna stärka upp bemanningen för tillsyn på vägarna i perioder av större belastning, kampanjer eller liknande.

Partistyrelsen anser att det är en prioriterad fråga att minska fuskets på våra vägar. Istället för att förbjuda cabotagetrafik anser partistyrelsen att det kan finnas andra verktyg för att minska fuskets, ett exempel kan vara att införa krav på GPS-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregulverket.

Partistyrelsen föreslår partistämman att besluta:

att Centerpartiet verkar för att resurser tillförs för att säkerställa att regelverket kring cabotagetrafik efterlevs och vid behov skärps för att skapa en sund och säker trafiksituation i Sverige.

Partistyrelsen föreslår partistämman att avslå följande motioner:

9.54.1

9.55: Mikrovågsstrålning

9.55.1 att onödig strålning generellt begränsas.

9.55.2 att Centerpartiet i Mora föreslår rekommendera det kommunala bolaget NODAVA att byta föreslagen teknik för sin vattenmätaravläsning till annan befintlig teknik som sänder färre gånger och med mindre strålningseffekter för att totalt sett hälsooch miljöpåverkande strålning skall begränsas.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att onödig strålning generellt ska begränsas då samhället idag inte anses ha någon överordnad insikt om dess hälsoeffekter på individnivå.

Det finns enligt Strålsäkerhetsmyndigheten inga vetenskapliga belägg för att strålning, eller egentligen radiovågor, från trådlösa nätverk skulle vara hälsofarliga. Därför finns det inga strålskyddsskäl för att undvika att installera trådlösa applikationer eller använda sådana i hemmiljön. Världshälsoorganisationen (WHO) och EU:s vetenskapliga kommitté (SCHEER) delar den här uppfattningen. Även strålsäkerhetsmyndigheter i andra länder, som har egna expertråd, har dragit liknande slutsatser.

Vad som anses som ”onödig strålning” är svårt att ta ställning till för partistyrelsen. Generellt sett vill partistyrelsen inte reglera användningen av trådlös teknik och innovationer för smartare applikationer, som till exempel mätning av vattenanvändning.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.55.1

9.55.2

9.56: Postdistribution på landsbygden

9.56.1 att Centerpartiet ska verka för att postdistribution av post och paket via fysisk transport ska utföras varje vardag som är helgfri över hela landet, samt rimlighet i avstånd mellan hushåll och postlåda och att kraven ställs till den som utför postdistributionen.

1034 **Partistyrelsens yttrande:**

1035 I den parlamentariska landsbygdskommitténs slutbetänkande lyfts landsbygdernas behov av
1036 en väl fungerande postservice tydligt. Det konstateras bland annat att företag i landsbygderna
1037 i högre grad är beroende av posttjänster än företag i tätorter, eftersom kostnaderna för
1038 alternativa leveransmöjligheter, såsom budfirmor, är högre i landsbygderna och att
1039 alternativen är färre. Den bredbandsstruktur som finns i dag kommer inte heller att fullt ut
1040 kunna ersätta behovet av posttjänster. Samma utredning visar också att invånare i mer glest
1041 befolkade områden, med längre avstånd till offentlig och kommersiell service, är mer
1042 beroende av femdagarsutdelning av posten än invånare i områden med större tillgänglighet till
1043 service.

1044 Centerpartiet verkar för en ökad samdistribution av post, paket och tidningar. Det skulle öka
1045 både tids- och kostnadseffektiviteten samt påverka positivt ur miljösynpunkt då färre
1046 transporter behövs. Tidningar och brev har idag olika tidpunkt för leverans till kund. Vårt
1047 förslag innefattar att den gemensamma distributionen sker enligt nuvarande
1048 tidningsdistributörers tidsordning. Förslaget bidrar även till att vidmakthålla en bättre
1049 tillgänglighet/service både på landsbygd och i tätort.

1050 Den 1 januari 2018 ändrades postförordningen, efter ett beslut av regeringen.
1051 Tvådagarsbefordran av brev ersatte övernattbefordran när det gäller kvalitetskraven inom den
1052 samhällsomfattande posttjänsten. Det nuvarande kravet innebär att minst 95 procent av de
1053 inrikes brev som har lämnats in för tvådagarsbefordran ska ha delats ut inom två påföljande
1054 arbetsdagar, oavsett var i landet breven har lämnats in. Tidigare var kravet att minst 85
1055 procent av breven skulle delas ut dagen efter inlämning. Ett av huvudskälen till att
1056 tvådagarsbefordran infördes var att möjliggöra för Postnord att minska såväl kostnader som
1057 miljöpåverkan genom att framförallt minska behovet av flygtransporter. Postnord har också
1058 efter förändringen kunnat lägga om sina transporter på ett fördelaktigare sätt. Centerpartiet
1059 står bakom förslaget om tvådagarsbefordran för posten. Det är dock viktigt att påpeka att det
1060 nya leveranskravet fortfarande innebär att Posten kommer att delas ut fem dagar i veckan.

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

9.56.1 att Centerpartiet ska verka för att postdistribution av post och paket via fysisk transport ska utföras varje vardag som är helgfri över hela landet, samt rimlighet i avstånd mellan hushåll och postlåda och att kraven ställs till den som utför postdistributionen.

1061

1062 **9.57: 5G**

1063

1064 9.57.1 att riskerna med 5G för miljö, hälsa och en hållbar utveckling skall bedömas och
1065 utvärderas opartiskt innan fortsatt utbyggnad sker.

1066

1067 9.57.2 att den svenska miljölagstiftningen skall gälla som grund vid bedömningen, bl a den
1068 omvända bevisbördan och kunskapskravet i Miljöbalkens 2 kap. 2 och 3 §§.

1069

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

1070 9.57.3 att krav om säker teknik för bl a människors hälsa skall gälla vid utbyggnaden.

1071

1072 9.57.4 att det klargörs i förväg vem står ansvarig om människor skadas av denna teknik, och
1073 hur detta juridiskt skall kunna bevisas.

1074

1075 **Partistyrelsens yttrande:**

1076 Motionären anser bland annat att eventuella risker med introduktion av 5G ska utvärderas och
1077 att ansvarsbegreppet ska klargöras kommer till skada av denna teknik.

1078 Det arbete som motionären vill att Centerpartiet verkar för sker redan idag hos ansvarig
1079 myndighet, Strålsäkerhetsmyndigheten, som just nu arbetar med att ta fram ett underlag för
1080 bedömning av strålskyddsrelaterade risker med 5G. Strålsäkerhetsmyndigheten genomför
1081 mätningar, utvärderar forskning inom områdena magnetfält och trådlös teknik, ger råd och
1082 rekommendationer samt tar fram föreskrifter och myndighetens ansvar omfattar allmänhetens
1083 exponering. Strålsäkerhetsmyndigheten har inlett samverkan med Arbetsmiljöverket,
1084 Folkhälsomyndigheten och Post- och telestyrelsen för att utbyta information och gemensamt
1085 hantera frågan utifrån myndigheternas respektive ansvarsområde. Det första mötet
1086 genomfördes före sommaren 2018.

1087 5G är att betrakta som miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken men det krävs varken
1088 tillstånd eller anmälan. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler och krav på egenkontroll gäller
1089 ändå. Det är kommunerna som utövar den operativa tillsynen enligt miljöbalken.

1090 Folkhälsomyndigheten, med stöd från Strålsäkerhetsmyndigheten, ansvarar för
1091 tillsynsvägledning för hur tillsynsarbetet ska bedrivas. Det krävs inte tillstånd eller anmälan
1092 för 5G enligt strålskyddslagen (2018:396). Strålskyddslagens aktsamhetsregler gäller ändå.
1093 Det innebär att verksamhetsutövaren ska kontrollera och upprätthålla strålskyddet på de
1094 platser där strålning kan förekomma underhålla de tekniska anordningar och den utrustning
1095 för mätning eller strålskydd som används i verksamheten vidta de åtgärder och
1096 försiktighetsmått i övrigt som behövs för att hindra eller motverka skada på människors hälsa
1097 eller miljön se till att arbetstagare har kompetens, god kännedom om förhållanden, villkor och
1098 föreskrifter för verksamheten samt kunskap om risker förenade med verksamheten.

1099 Med tanke på det pågående arbetet som sker hos myndigheten anser partistyrelsen att
1100 motionärens önskan till stor del är omhändertagen i det arbetet.

Partistyrelsen föreslår partistämman att avslå följande motioner:

9.57.1

9.57.2

9.57.3

9.57.4

1101

1102 **9.58: Tåg i Europa**

1103

1104 9.58.1 att skapa en mer konsekvent samordning av långväga internationella tågförbindelser
1105 inom EU.

1106

1107 9.58.2 att skapa ett system inom EU som samordnar alla EU-länders tågtidtabeller oavsett
1108 tågbolag. Systemet skall kunna användas av resenärer för att planera och optimera resor.

1109

1110 **Partistyrelsens yttrande:**

1111 Motionären föreslår åtgärder som syftar till att tåget ska ta över en stor del av det
1112 fossilberoende resandet i Europa.

1113 De problem som tågresenärer ofta upplever i Europa är att det är svårt att boka, krångligt att
1114 resa med många byten och att det är mycket dyrare än att ta flyget. Partistyrelsen delar
1115 motionärens uppfattning om att det behövs reformer för att underlätta tågresandet i Europa
1116 och göra tåget till ett konkurrenskraftigt alternativ till flyget. Till skillnad från bokning av
1117 flygresor finns ingen gemensam bokningssajt där det är möjligt att boka sammanhängande
1118 tågresor mellan olika EU-länder. Resenären måste själv pussla ihop resan och boka alla
1119 delsträckor var för sig. Anledningen är främst att flera statliga europeiska tågbolag inte vill ha
1120 öppna bokningssystem för att resenären ska använda just deras sida och undvika att bolaget
1121 blir jämfört med konkurrerande bolags priser och avgångar. Centerpartiet har lagt fram en rad
1122 förslag för att det ska bli enklare att resa med tåg i Europa. Vi ställer krav på fri konkurrens på
1123 järnvägen i hela Europa och att tågbolagen ska ha öppna bokningssystem, så att det går att söka,
1124 jämföra priser och boka tåg på ett och samma ställe, som med flyget idag. Vi vill också ge
1125 tågresenärer minst samma konsumenträttigheter som flygresenärer, och införa krav på
1126 kimatdeklaration för transportföretagen, så att alla resenärer snabbt och enkelt kan jämföra
1127 resornas klimatpåverkan.

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

9.58.1 att skapa en mer konsekvent samordning av långväga internationella tågförbindelser inom EU.

9.58.2 att skapa ett system inom EU som samordnar alla EU-länders tågtidtabeller oavsett tågbolag. Systemet skall kunna användas av resenärer för att planera och optimera resor.

1128

1129 **9.59: Elbilar**

1130

1131 9.59.1 att man utreder möjligheten att på vägar med högre hastighet än 100 km/h, införa
1132 begränsningar i högsta tillåtna hastighet med fordonens miljöklass som grund.

1133

1134 **Partistyrelsens yttrande:**

1135 Motionären föreslår en klimatmotiverad hastighetssänkning på vissa vägar.

1136 Centerpartiet står bakom Sveriges mål om att utsläppen från transporterna ska minska med 70
1137 procent till 2030. Det är ett ambitiöst mål som kräver olika åtgärder i flera steg. Det handlar
1138 dels om att effektivisera energianvändningen och dels ställa om så att fler bilar drivs av
1139 förnybara drivmedel och el. För oss är det viktigt att det är utsläppen vi ska jaga, inte bilarna.

1140 Partistyrelsen instämmer i motionens intention om att koldioxidutsläppen från vägtrafiken
1141 måste minska. Att införa begränsningar i högsta tillåtna hastighet med fordonens miljöklass
1142 som grund är ett spännande förslag, men Partistyrelsen menar att det skulle vara svårt att
1143 upprätthålla på ett rimligt och trovärdigt sätt.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.59.1

1144

1145 **9.60: Mobilnät för blåljusmyndigheter**

1146

1147 9.60.1 att stoppa planerna på Rakel 2.0 (nästa version av mobilnätet för blåljusmyndigheterna)
1148 att mobiloperatörer ska få möjlighet att köpa all bandbredd på 700 Mhz-bandet så
1149 utbyggnaden av 5G på landsbygden blir så bra som det är tekniskt möjligt.

1150

1151 **Partistyrelsens yttrande:**

1152 Motionären vill stoppa planerna på Rakel 2.0 (mobilnätet för blåljusmyndigheterna) och anser
1153 att hela bandbredden på 700 Mhz-bandet bör frigöras till mobiloperatörer.

1154

1155 Det är viktigt att det går att kommunicera säkert i akuta och allvarliga situationer.
1156 Rakelsystemet är, som motionären skriver, inte särskilt modernt. Det går exempelvis inte att
1157 skicka bilder genom systemet vilket gör att särlösningar ibland används. Det är inte en
1158 önskvärd situation. Givet den säkerhetspolitiska situationen och att totalförsvarsplaneringen
1159 påbörjats kommer kraven på säkerhet och robust kommunikation att öka.

1160 Det är positivt att 700 MHz-bandet nu har auktionerats ut, något som enligt vår uppfattning är
1161 en avgörande förutsättning för att förbättra bredbandstäckningen i landet, inte minst i
1162 glesbygden. Vissa delar av det aktuella spektrumutrymmet undantogs från auktions-
1163 förfarandet i avvaktan på regeringens ställningstagande vad gäller det framtida behovet av
1164 frekvensutrymme för blåljusmyndigheterna. De förslag som den statliga utredningen om
1165 radiospektrumanvändning presenterade i sitt betänkande Frekvenser i samhällets tjänst (SOU
1166 2018:92) kommer att ge nödvändig vägledning i arbetet med att både säkerställa samhällets
1167 behov av spektrum i framtiden och stärka nationella säkerhetsintressen när det gäller
1168 tillståndsgivning av radiosändartillstånd.

1169 För Centerpartiet är det av högsta prioritet att tillgodose såväl civilsamhället som
1170 blåljusmyndigheternas behov av nytt frekvensutrymme så snart som möjligt. Partistyrelsen
1171 anser också att det bör ske på ett för samhället säkert och kostnadseffektivt sätt, där nytta dras
1172 av redan utbyggd befintlig infrastruktur i den mån det bedöms möjligt ur ett
1173 säkerhetsperspektiv.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.60.1

1174

1175 [9.61](#): Regionalt flyg

1176

1177 9.61.1 att Centerpartiet verkar för att ändra och se över finansiering och drift av våra
1178 flygplatser för att säkerställa det regionala flyget.

1179 **Partistyrelsens yttrande:**

1180 Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för
1181 näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i världen.

1182 De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar
1183 möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt för Centerpartiet att systematiskt
1184 arbeta för goda villkor för svenskt flyg – samtidigt som flygbranschen ställer om till att bli
1185 mer hållbart – och även där har politiken en viktig roll som blåslampa för det arbetet.
1186 Ytterligare en aspekt som komplicerar situationen för dessa flygplatser är att EU-
1187 kommissionen genomför granskningar av vissa regionala flygplatser som erhåller statsstöd
1188 vilket skapar en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa.

1189 De regionala flygplatserna har en pressad ekonomisk situation, samtidigt som de bidrar med
1190 trafik till de statligt ägda flygplatserna. Centerpartiet anser att Swedavias avkastningskrav och
1191 vinstdelningsmodell därför bör ses över i syfte att stärka de regionala flygplatsernas
1192 funktionalitet.

1193 Vid införandet av flygskatten infördes även en “kompensationspeng” till vissa regionala
1194 flygplatser. Dessa pengar har dock inte kunnat användas då regeringen inte har utfärdat den
1195 förordning som krävs. Partistyrelsen avser verka för att detta stöd ska kunna betalas ut så fort
1196 som möjligt.

Partistyrelsen föreslår partistämman bifalla följande motioner:

9.61.1 att Centerpartiet verkar för att ändra och se över finansiering och drift av våra
flygplatser för att säkerställa det regionala flyget.

1197

1198 **9.62: Telekommunikation**

1199

1200 9.62.1 att krav om registrering inför vid försäljning av mobila kontantkort.

1201

1202 **Partistyrelsens yttrande:**

1203 Motionären vill införa registreringskrav vid försäljning av mobila kontantkort.

1204 Oregistrerade kontantkort kan idag köpas i Sverige och används ofta av kriminella, som på så
1205 sätt kan kommunicera anonymt. Även terrorister använder denna typ av kommunikation.

1206 Om kontantkortet är registrerat kan polisen och Säkerhetspolisen lättare positionera,
1207 avlyssna och spåra kriminella personer. Fördelen med detta förslag är att man knappast kan
1208 tala om något större integritetsintrång i jämförelse med vad som föreligger för fasta telefoner.

1209 Polisen behöver skarpare verktyg för att kunna spåra och avlyssna kriminella och terrorister.
1210 Att ställa krav på registrering av kontantkort skulle kunna vara effektivt om det görs på rätt
1211 sätt. Samtidigt ser vi att det finns vissa svårigheter med ett sådant förslag, såsom till exempel
1212 målvaktsproblematik. Det är viktigt att de företag som i praktiken kommer att få ta ansvar för
1213 att ett sånt här förslag efterlevs får en praktisk möjlighet att göra det och att deras kostnader
1214 inte blir alltför stora.

1215 Partistyrelsen ställer sig dock positiva till att utreda registerkrav på kontantkort.

Partistyrelsen föreslår partistämman besluta:

att utreda införandet av registerkrav vid försäljning av mobila kontantkort.

1216

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.62.1

1217

1218 **9.63: Telenätet**

1219

1220 9.63.1 att Centerpartiet verkar för att det fasta telenätets nedrustning skyndsamt stoppas.

1221

1222 9.63.2 att det finns fast telenätet till platser som ej har tillförlitlig mobiltäckning samt till
1223 viktiga knutpunkter i varje samhälle för beredskapsändamål.

1224

1225 **Partistyrelsens yttrande:**

1226 Motionären anser att Centerpartiet ska verka för att stoppa nedrustningen av det fasta
1227 telenätet. Vidare anser motionärerna att viktiga knutpunkter ur beredskapsändamål ska
1228 utrustas med fast telenät.

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

- 1229 Oavsett var man bor – på landsbygden, i mindre orter, i städernas förorter eller innerstaden -
1230 är Centerpartiets vision att man ska ha tillgång till mobiltelefoni och bredband och en
1231 fungerande mobiltäckning.
- 1232 Den senaste tiden har en nedmontering av det gamla statliga telefonikopparnätet accelererat,
1233 något som påverkar tillgången på telefonitjänster. Detta slår hårdast mot landsbygden där
1234 alternativen till en fast förbindelse, till exempel ett fibernät eller mobilt nät med hög
1235 överföringshastighet, inte finns eller är alltför kostsamma. Bredbandsstödet är ett viktigt
1236 verktyg för att säkerställa att människor runt om i landet ska få ta del av det digitala
1237 samhället. Men på platser där kopparnätet klipps och motsvarande alternativ saknas måste
1238 bredbandsutbyggnaden påskyndas. Många av de hushåll som saknar fibernät ligger i icke
1239 kommersiellt attraktiva områden, därför är det viktigt att bredbandsstödet i första hand går till
1240 dessa områden eller de som blivit av med kopparnätet.
- 1241 För att förhindra att människor lämnas utan möjlighet till en fungerande kommunikation anser
1242 Centerpartiet att den aktör som idag distribuerar telefoni- och bredbandstjänster inte ska
1243 tillåtas avbryta den, om det inte finns en fullgod ersättning till en rimlig kostnad på plats.

Partistyrelsen föreslår partistämman att instämma i intentionerna i följande motioner:

9.63.1

9.63.2

1244

1245 9.64: Mobilmaster

1246

1247 9.64.1 att lagligt tvinga mobiloperatörerna att samarbeta så att svenska mobilanvändares
1248 mobiler alltid kopplar upp sig mot närmaste mast.

1249

1250 **Partistyrelsens yttrande:**

1251 Motionären anser att mobileoperatörer ska tvingas samarbeta för att förbättra mobila
1252 täckningen.

1253 Centerpartiet värnar den konkurrensutsatta marknaden med en mångfald av operatörer. Vi
1254 anser att en förbättrad rikstäckande mobiltäckning är bättre än att tvinga operatörerna att
1255 samarbeta. Det finns ett stort investerat kapital i befintlig infrastruktur som inte gör det enkelt
1256 att ytterligare tvinga operatörerna att samarbeta.

1257 Yttäckningen för mobiltelefoni (taltjänster) har förändrats mellan åren 2013-2017.

1258 Yttäckningen för mobiltelefoni når i många län nära 100 procent av länets yta och har för hela
1259 landet ökat med ca 2,3 procentenheter mellan år 2016 och 2017.

1260 Redan idag samarbetar flera operatörer i samma nät. Lagen om elektronisk kommunikation
1261 ger PTS rätt att tvinga operatörer att dela master om det är tillräckligt motiverat. Det finns

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

- 1262 också andra åtgärder för att förbättra mobiltäckningen, till exempel genom att frigöra 700-
1263 bandet för mobila tjänster - något som Centerpartiet i regeringsställning drivit igenom.
- 1264 Partistyrelsen anser att tvång till samarbeten som inte sker frivilligt mellan konkurrenter inte
1265 är önskvärt på mobilmarknaden. Dessutom används täckning som ett konkurrensmedel, att
1266 framhålla att man har det bäst utbyggda nätet. Mastdelning, dvs att man hyr in sig och
1267 placerar utrustning i någon annan aktörs nät sker redan idag där det finns marknadsmässiga
1268 motiv och möjlighet och möjligheten att koppla upp sig till närmsta mast i en nödsituation för
1269 att ringa 112 finns redan.
- 1270 Partistyrelsen anser att, med tanke på att det idag redan förekommer samarbeten mellan
1271 operatörer, och det faktum att PTS har mandat att i vissa fall tvinga operatörerna till
1272 samarbete samt det faktum att mobiltäckningen förbättrats de senaste åren, det inte föreligger
1273 skäl till ytterligare tvingande åtgärder.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.64.1

1274

1275 [9.65](#): Vägavgift

- 1276 9.65.1 att Centerpartiet ska verka för att utländska tunga fordon ska betala vägavgift för att
1277 trafikera alla våra vägar. Idag är det motorvägarna som kostar vilket innebär mycket trafik på
1278 mindre landsvägarna.

1279

1280 **Partistyrelsens yttrande:**

- 1281 Motionären anser att utländska fordon ska betala vägavgift på alla vägar i Sverige.
- 1282 Centerpartiet står bakom det internationella samarbetet med eurovinjettavgifter som reglerar
1283 uttag av vägavgifter, Sverige tillsammans med ett fåtal andra EU-länder tillämpar uttaget som
1284 en kostnad i tid, merparten av EU:s medlemmar tar inom ramen för samma system ett uttag
1285 baserat på avstånd (km-skatt) Eurovinjetten (oaktat den är tids- eller avståndsbaserad) tas ut
1286 med samma avgift/dag såväl av inhemska som utlandsregistrerade yrkesfordon. I
1287 januariavtalet är vi överens om dagens eurovinjetteavgift för godstransporter ska behållas så
1288 länge som möjligt samt att ett nytt miljöstyrande system ska utredas, och att denna utredning
1289 har tillsatts under våren 2019.
- 1290 Partistyrelsen anser att lämpliga ingångar i utredningen om ett miljöstyrande system är att det
1291 sker i en total översyn av åkerinäringens avgiftspålagor för att inte ytterligare försvåra
1292 konkurrensen för svensk industri och deras transportföretag (svenska åkerier) gentemot
1293 utländska. Dvs, det totala avgiftsuttaget inom systemet bör inte öka när systemet görs om,
1294 men att göra om systemet inom befintligt skatteuttag med grön skatteväxling som
1295 utgångspunkt är en tänkbar väg framåt. Partistyrelsen delar motionärenens syn på att tung
1296 trafik bör förläggas till de stora motorvägarna när så är möjligt.

1297 Konkurrenssituationen i transportnäringen är stenhård. Åkerier som fuskar med
1298 regelverk/avgifter och därmed bedriver konkurrenssnedvridande och illegal verksamhet har
1299 ökat kraftigt i antal och är av både utländskt och svenskt ursprung. Överträdelserna rör sig till
1300 exempel om brist på yrkestrafiktillstånd, överträdelser mot cabotageförordningen, brott mot
1301 kör- och vilotidsregelverk, överlastar och utebliven betalning av lagstadgade avgifter och
1302 skatter. Centerpartiet anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på våra vägar. Vi
1303 har därför varit med och skärpt lagstiftningen på området. Det kan dock finnas anledning att
1304 gå vidare med ytterligare förslag för att minska fusket, ett exempel är att säkerställa införandet
1305 av ej manipulerbara GPS-positionerade kör- och vilotidmätare, dessa loggar körda sträckor
1306 och skall vara utformade så att de kan utgöra grund för en omedelbar sanktion vid
1307 vägkontroll. På så sätt kan efterlevnaden cabotage-reglerna lättare följas upp.

Partistyrelsen föreslår partistämman instämma i intentionerna i följande motioner:

9.65.1

1308

1309 [9.66](#): Handikappsparkeringstillstånd

1310

1311 9.66.1 att verka för en översyn av Trafikverkets regler för handikappsparkeringstillstånd så att de
1312 bättre anpassas till människors vilja att kunna klara sig själva i högre grad,

1313

1314 **Partistyrelsens yttrande:**

1315 Motionären anser att det bör bli enklare för äldre som har svårt att gå, men klarar att köra bil,
1316 att ansöka om handikappsparkeringstillstånd.

1317 Bedömningen om vilka som har rätt till parkeringstillstånd görs av respektive kommun. Du
1318 kan ha rätt till handikappsparkeringstillstånd om du har mycket svårt att gå. Detta ska motiveras
1319 i särskild ansökan som görs till sin kommun.

1320 Partistyrelsen anser att kommuner även kan uppmuntras till parkeringsplatser som prioriteras
1321 till äldre eller människor i behov av parkeringsplats nära till exempel en matbutik eller
1322 liknande service, men det är ingenting som kräver lagstiftning nationellt utan det är upp till
1323 varje kommun att planera parkeringsplatser. Det skulle kunna underlätta det behov som
1324 motionären ger uttryck för – utan att kräva specifika tillstånd.

1325 Partistyrelsen anser inte i nuläget att det finns stöd för en översyn av de regler som ligger till
1326 grund för handikappsparkering, utan förespråkar istället att det befintliga regelverket provas
1327 samt att kommuner verkar för lokala initiativ som hjälper människors att klara sig själva i
1328 högre grad.

Partistyrelsen föreslår partistämman avslå följande motioner:

9.66.1

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

1329

1330

1331 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1332 9.1 Miljözoner

1333 *Johan Fälldin, Centerpartiet i Stockholms stad*

1334

1335 Bristande luftkvalitet i våra tätorter är dels ett miljöproblem, men också en hälsofara för
1336 fotgängare, cyklister och andra som rör sig i gaturummet. I Sverige finns exempel på hur
1337 miljökvalitetsnormer återkommande brutits.

1338 Från 2020 finns en utökad möjlighet för kommuner att införa miljözoner. Syftet med dessa är
1339 att stänga ute vissa fordon från särskilt utpekade områden inom städer och tätorter för att
1340 förbättra luftkvaliteten.

1341 Det är positivt att Sveriges kommuner ges verktyg att förbättra miljö och luftkvalitet genom
1342 lokala beslut. Det stärker i grunden det kommunala självstyret.

1343 Ska syftet med miljözonerna uppnås krävs dock effektiva sätt att kontrollera efterlevnaden
1344 och därigenom beivra överträdelse. I dagsläget är de enda verktygen för kontroll av
1345 efterlevnaden kunskap om bilars årsmodeller samt fordonsregistret. Det gör det svårt att
1346 snabbt avgöra om en bil kör där den inte ska. Det vore önskvärt om detta arbete kunde
1347 underlättas.

1348 I Tyskland har man sedan tidigare ett miljözonssystem där fordonsägarna måste köpa
1349 klistermärken som visar till vilken miljöklass bilen hör. Detta är ett system som kan fungera
1350 som inspiration också för Sverige.

1351 Under många år fick Sveriges bilägare varje år ett skattemärke, ”ugglan”, som sattes på den
1352 bakre nummerplåten. I dag är den platsen på nummerplåten tom då skattemärket tjänat ut sitt
1353 syfte. Ett sätt att visuellt visa på bilens miljöklassning skulle kunna vara att införa en ny
1354 ”uggla” som genom sin färg visar just detta. Då miljözonreglerna är desamma i hela Sverige
1355 finns samordningsvinster med att exempelvis se till så att dessa distribueras ungefär som
1356 skattemärket i samband med att fordonsskatten betalats, i samband med nybilsförsäljning eller
1357 i samband med kontrollbesiktning.

1358 Genom att man snabbt kan se en bils miljöklassning blir det också lättare såväl för
1359 ordningsmakten som för privatpersoner att uppmärksamma överträdelse vilket sannolikt kan
1360 öka efterlevnaden.

1361

1362 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1363 att Centerpartiet verkar för att underlätta kontroll av efterlevnaden inom miljözoner genom
1364 införande av ett obligatoriskt märke som fästs på bilen eller nummerplåten.

1365

1366 **Distriktets yttrande**

1367 Motionären lyfter en viktig fråga och ett tydligt förslag på hur kontrollen av efterlevnad inom
1368 miljözon kan underlättas med hjälp av en individuell märkning som varje enskild bilist
1369 ansvarar för.

1370 Förslaget, som går ut på att en fysisk kontrollmärkning t.ex. genom ett klistermärke, fästs på
1371 bilen. Detta skulle underlätta det identifierade arbetet för den kontrollerande instansen men

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 1372 också vara synligt för övriga trafikanter men också andra instanser med uppdrag inom staden,
1373 t.ex. polis och parkeringsvärdar.
- 1374 Centerpartiet i Stockholm är positiva till att se över förslag som kan innefatta miljözoner och
1375 förbättra stadsmiljön i Stockholm. Vårt långsiktiga arbete för en grön och levande stad
1376 förutsätter en miljövänlig fordonsflotta idag, och en fossilfri flotta på sikt. Vi välkomnar
1377 innovationer som gör det enklare för stadens bilburna invånare att på ett enkelt sätt göra rätt
1378 för sig. Detta inkluderar såväl den geografiska planeringen av miljözoner liksom processen
1379 för klassificering.
- 1380 Ett system med en implementering som utgår från ett beprövat system, liksom en tydlig och
1381 enkel igenkänning upplevs som både genomförbar för både staden och stadens bilburna
1382 invånare.
- 1383 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta:
- 1384 Att bifalla motionen
- 1385 Distriktsstämman beslut:
- 1386 Att bifalla motionen
- 1387

1388 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1389 9.2 Ny teknik

1390 *Mikael Andersson, Sotenäs*

1391

1392 Centerpartiets inställning är att hela Sverige skall leva. Ny teknik kommer nu mycket snabbt,
1393 redan i skrivande stund testar man i Dubai kinesiskt tillverkade drönare i en "Uber-tjänst" där
1394 man kan beställa en "taxi" med angiven tid och position för upphämtning, farkosten anländer
1395 och man tar fågelvägen till sin position. Man kan inte köra eller påverka utan allt sker
1396 autonomt. Utvecklingen av likande system pågår överallt i världen, vi i Sverige ligger redan
1397 mycket långt fram i denna utveckling.

1398 Utvecklingen går mycket snabbt, det som för bara några år sedan sägs som science fiction, är
1399 redan verklighet. Sverige är stort, i vårt land kan denna utveckling krympa avstånd och tider
1400 samt snabbt öka servicen i hela landet. Problemet är vare sig kostnader eller teknik utan
1401 lagstiftning. Det är av yttersta vikt att lagstiftaren skyndsamt ser över och ändrar lagar så att
1402 den nya tekniken kan tas i bruk så snart den är säker och tillgänglig.

1403 Det är av yttersta vikt att ge våra svenska innovatörer möjlighet att testa tekniken så tidigt det
1404 går, det är viktigt för Sverige som tekniknation att leda utvecklingen och att lagar inte
1405 förhindrar tester i större skala.

1406 Tänk att en läkare kan komma till dig på en ö eller mitt i skogen på bara några minuter, att
1407 varje vårdcentral har en egen drönare som tar en till två personer kanske upp till 5 mil med en
1408 hastighet på 100-200km/timme. Tänk att en hjärtstartare kan sändas eller en allergimedicin
1409 med en liten drönare. Många liv kommer att kunna sparas, mycket lidande men framförallt
1410 kommer servicegraden att kunna öka signifikant både i staden men framförallt på
1411 landsbygden.

1412

1413 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1414 Att Centerpartiet tar fram förslag till anpassning av lagar för autonoma transporter samt
1415 nyttjande av drönare och andra farkoster inom samhällstjänster som polis och sjukvård i syfte
1416 att kunna implementera tekniken skyndsamt.

1417

1418 **Distriktets yttrande**

1419 Centerpartiet Fyrbodals delar motionärens syn på att den tekniska utvecklingen kan skapa nya
1420 möjligheter för människor att bo och leva i hela landet. Autonoma fordon kortar avstånd, ökar
1421 effektiviteten och kan förbättra servicen i hela landet. Drönare och andra autonoma
1422 transporter för polis, ambulans och läkare är en viktig del för att möjliggöra en positiv
1423 utveckling.

1424 Sverige är ett land som länge varit framstående i att ta till sig nya trender och ny teknik. Det
1425 ska vi fortsätta vara. Det är en viktig förutsättning för att förbättra människors vardag, men
1426 också för att teknisk utveckling och nya jobb ska skapas i Sverige.

1427 Centerpartiet är, och ska vara, det parti som är drivande för att Sverige implementera ny
1428 teknik. Det kräver att lagstiftning ständigt anpassas och moderniseras utifrån ny forskning och
1429 teknik. Vi ställer oss därför positiva till motionen i sin helhet.

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 1430 Distriktsstämmans beslut:
- 1431 Att bifalla motionen
- 1432 Att skicka motionen vidare till Centerpartiets partistämma
- 1433

1434 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1435 9.3 Europaväg 45

1436 *Ale Centerkrets, Lilla Edet Centerkrets*

1437

1438 Utbyggnaden av E45:an mellan Göteborg och Trollhättan har haft stor påverkan för
1439 utvecklingen för alla kommuner längs med motorvägen, men också för hela regionen.
1440 Avstånden har minskat tidsmässigt med den nya förbättrade vägen.

1441 Men, det finns två flaskhalsar. Under byggnationen av E45:an mellan Göteborg och
1442 Trollhättan lyftes två delar av vägen ut. Där går fortfarande den gamla vägen och båda
1443 passagerna har kommit att bli stora trafikfaror. Det gäller dels genom Göta i Lilla Edets
1444 kommun och vid Torpabron, norr om Lilla Edet på gränsen mot Trollhättan. Vi vill att
1445 motorvägen färdigställs så som planen var från början.

1446 Det är tyvärr allt för vanligt att bilister missar det faktum att de två passagerna inte längre är
1447 motorväg. De håller allt för hög hastighet och detta i kombination med att avsaknaden av
1448 planskiljande övergångar i Göta gör det rent av livsfarligt. Vid Torpabron slutar plötsligt
1449 motorvägen och man måste svänga en bit öster ut för att passera ån på den gamla bron. Där
1450 blandas motorvägstrafiken med traktorer, cyklar och andra trafikanter som använder
1451 lokalkörbanan vilket också leder till att vägen är olycksdrabbad.

1452

1453 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1454 att Riksväg E45 färdigställs så att det är motorväg hela sträckan mellan Göteborg och
1455 Trollhättan

1456

1457 **Distriktets yttrande**

1458 Distriktsstyrelsen instämmer med motionären

1459 Distriktsstyrelsen föreslår också att motionen ställs till Regionsstämman.

1460 Bifall till motionen

1461 Beslut från distriktsstämman:

1462 Beslut att bifalla distriktsstyrelsens förslag.

1463 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1464 9.4 Pumpkraftverk

1465 *Pietro Marchesi, Täby Stockholms län*

1466

1467 En allt större andel sol- och vindkraft gör att behovet av reglerkraft ökar. En enkel och hållbar
1468 lösning är att bygga pumpkraftverk som använder billig el nattetid för att pumpa upp vatten
1469 till en högt belägen reservoar, för att när effektbehovet och elpriset ökar vid behov kunna
1470 generera elkraft genom att släppa ner vattnet till en lägre belägen reservoar. Sådana magasin
1471 kan var dimensionerade för att leverera el i t ex 5 timmar vid full effekt. Denna lösning finns
1472 på Dinorwig Power Station i Wales UK, som är i drift sedan 1984 och har 6 st. 340MW
1473 turbiner med 6 st. 288 MW generatorer. De kan vid behov startas upp på endast 12 sekunder
1474 från 0 MW till att tillsammans stabilt generera 1320 MW i 5 timmar om övre vattenmagasinet
1475 på 7Mm3 är helt fullt. Vattnet från det nedre magasinet pumpas sedan upp igen till det övre på
1476 7 timmar. Nivåskillnaden mellan magasinerna är ca 550m.

1477 <https://www.electricmountain.co.uk/Dinorwig-Power-Station>Pumpkraft kan på vissa ställen
1478 användas i samma syfte mellan befintliga kraftverksdammar och på så vis använda samma
1479 vatten flera gånger. Detta skulle även vara bra för fisket genom att till en del öka och jämna ut
1480 vattenflödet mellan vattenmagasinen i berörda vattendrag.

1481 Pumpkraften växer i vår omvärld. Genom att bygga vattenmagasin som kan användas som
1482 batterier och som återladdas med lokal och ren sol- och vindkraft när den är som billigast, får
1483 vi en viktig effektreserv som kan slås av och på vid behov, precis när effektbehovet är som
1484 störst och elpriset som högst.

1485 Sveriges effektreserv består idag bl a av det stora oljeeldade Karlshamnsverket på 3 x
1486 335MW och på import av Dansk vindel och Norsk vattenkraft, men även av el som kommer
1487 från koleldning.

1488

1489 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1490 att Centerpartiet ska verka för att utreda möjligheten att låta Vattenfall bygga flera nya
1491 pumpkraftverk i kombination med lokal sol- och vindkraft på lämpliga ställen i landet för att
1492 fungera som effektreserv vid hög belastning på elnätet.

1493

1494 **Distriktets yttrande**

1495 Bifall

1496 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1497 9.5 Ledningar i marken

1498 *Anders Danielsson, Kristdala, Oskarshamns kommun*

1499

1500 Svenska Kraftnät har drivit hårt att man vill bygga nya kraftledningar som tar stora
1501 markområden i anspråk. Det görs trots att elutrustningsindustrin säger att de kan bygga
1502 utrustning för att klara överföringen i nedgrävda ledningar. Därför tycker jag att Centerpartiet
1503 skall driva att nya ledningar skall grävas ner och att nuvarande luftledningar på lång sikt skall
1504 ersättas av nedgrävda ledningar.

1505

1506 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1507 att nya ledningar skall grävas ner.

1508 att på lång sikt ersätta nuvarande luftledningar med nedgrävda ledningar.

1509

1510 **Distriktets yttrande**

1511 Motionären beskriver de markintrång som sker i samband med byggandet av luftburna
1512 kraftledningar. Motionären kräver att nya kraftledningar skall grävas ner och att befintliga
1513 kraftledningar på sikt skall ersättas med nedgrävda.

1514 Centerpartiet har som uppfattning att modern och marksnål teknik i alla lägen skall tillämpas
1515 vid byggande av all samhällsinfrastruktur. Detta för att minimera intrång och störning i
1516 nyttjande av mark som annars kommer att bli omöjlig att nyttja för produktion av olika slag
1517 eller för boende.

1518 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta

1519 att tillstyrka motionen

1520 Distriktsstämman beslutade:

1521 att. bifalla distriktsstyrelsens förslag

1522 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1523 9.6 Elnät

1524 *Arne Lithander & Ingela Niljar, Stockholms län*

1525

1526 Säkra elförsörjningen i hela kommunen

1527 Den senaste stormen (Alfrida) innebar att ett stort antal hushåll blev utan el under flera dygn,
1528 fortfarande har alla abonnenter inte återfått elen i Norrtälje kommun. En säker och tillförlitlig
1529 elförsörjning är ett måste i dagens samhälle och åtgärder behöver tas för att säkerställa detta.

1530 Innan Ellevio tog över och Vallentuna Elverk skötte underhåll och reparationer av elnätet,
1531 fungerade detta mycket bra. På de 18 år vi bott utanför Brottby, har det längsta avbrottet varit
1532 4 timmar, detta i samband med stormarna Gudrun och Pär, som ödelade stora delar
1533 skogsareal.

1534 Efter Ellevios övertagande har man dessutom oanmald gått in på tomter för att kapa grenar
1535 vid el-ledningar, något som naturligtvis är nödvändigt men absolut bör föregås av någon sorts
1536 förvarning. Dessutom har man vid kapandet lämnat allt virke och sly kvar på tomten, utan att
1537 informera om tomtägaren skall ta hand om detta.

1538 Man hänvisade till hemsidor och appar för information angående avbrottet, något som inte
1539 fungerade eftersom även mobilmaster och internetuppkopplingar kräver el genom
1540 mark/luftledningar. Man hänvisade på inget sätt till lokalradion, som heller inte bidrog med
1541 någon information om t ex var färskvatten kunde hämtas eller hur annan hjälp kunde fås.

1542 Därför yrkar vi på följande;

1543

1544 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1545 att Centerpartiet aktivt verkar för att Ellevio uppfyller sina löften om att säkra elleveranser
1546 genom bättre planering och distribution av personal inför stormar.

1547 att Centerpartiet aktivt verkar för att Ellevio förvarnar vid röjning på tomter samt tar hand om
1548 avverkat material.

1549 att skicka motionen vidare till riksnivå för säkerställande av att information kan fås på annat
1550 sätt än via internet och/eller appar. Information skall även ges via radions lokalstationer (t ex
1551 Radio Stockholm 103,3).

1552

1553 **Distriktets yttrande**

1554 1: "Centerpartiet aktivt verkar för att elbolagen uppfyller sina löften om att säkra elleveranser
1555 genom bättre planering och distribution av personal inför oväder och andra tillbud"

1556 2: Centerpartiet aktivt verkar för att elbolagen förvarnar vid röjning på fastigheter samt tar
1557 hand om avverkat material

1558 3: bifall

1559 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1560 9.7 Elnät

1561 *Thomas Dansk Täby, Annica Nordgren (Kommunalråd) Täby Stockholms län*

1562

1563 Elektrifieringen av samhället ställer krav på uppgradering av elnätet. Elnätet är idag
1564 enkelriktat dvs bygger på att leverera energi till en konsument från en producent och inte tvärt
1565 om. Belastningen är ganska hög och instabil och dygnsvariationerna är ganska
1566 oförutsägbara. Idag går utvecklingen mot att konsumenten blir producent och behovet av
1567 energi i form av el ökar stadigt. Laddning av elbilar och lagring av information (datalagring)
1568 samt att industrin, i större skala, gå går mot eldriftsproduktion gör att en omfattande översyn
1569 och utredning av elnätet krävs. Lokala lagringskapaciteter av elenergi kommer sannolikt att
1570 krävs då överproduktion hos tidigare konsumenter (villaägare), dvs solpanelsbestyckade
1571 villor, kommer att ske. För att parera stora dygnsvariationerna i behovet av el så måste elnätet
1572 kompletteras så att det blir ett så kallat "smarta" elsystem. Troligtvis måste dessutom
1573 elprissättningssystemet ses över. Elnätet måste också säkras mot nya förutsättningar i vår
1574 omvärld men inte minst mot extrema väderförhållanden. Det saknas idag en politisk vilja att ta
1575 tag i dessa frågor. Jag/vi tycker att Centerpartiet skall gå i bräsch och ta ansvar för att
1576 elnäten rustas för att klara den omställning som elektrifieringen av samhället kommer att
1577 kräva. Centerpartiet har tydligt visat att vi gärna ser en ökad användning av alternativa
1578 energikällor så som sol och vind mm och då är el ett miljövänligt och praktiskt sätt att
1579 överföra och konsumera den producerade energi på.

1580

1581 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1582 att undersöka möjligheten till att tillsätta en utredning för hur vi kan möta samhällets behov av
1583 elektrifiering och elleveranssäkerhet.

1584

1585 **Distriktets yttrande**

1586 Bifall

1587 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1588 9.8 Digital infrastruktur

1589 *Fredrik Adolfsson, Pia Andreasson, Caroline Blomberg, Camilla Byrinder, Jörgen Dyssvold,*
1590 *Christer Eriksson, Pietro Marchesi, Erik Sarfors, Eva von Wernstedt, Marcus Wangel och*
1591 *Susanne Wicklund (samtliga Centerpartiet i Stockholm).*

1592

1593 Bakgrund: Idag ligger det på enskilda kommuner, regioner, myndigheter och offentliga
1594 aktörer att själva skapa, förvalta, handla upp och drifta IT-system.

1595 Det är ett system som är kostsamt, exempelvis då kompetens för att handla upp IT-system
1596 saknas på många myndigheter. Det medför stora säkerhetsbrister, också där bl a på grund av
1597 brist på rätt kompetens och avsaknad av standarder.

1598 Att varje myndighet arbetar i sin egen digitala silo medför också att nya tjänster, med några få
1599 undantag som t ex verksamt.se, för medborgare skapas av varje myndighet och inte i
1600 samverkan mellan flera myndigheter och med medborgarnas önskningar och behov i centrum.
1601 Att varje myndighet också utvecklar och köper in sina egna system innebär också enorma
1602 merkostnader och begränsar utbyte av data och information mellan systemen. Att handla upp
1603 licenser några hundra i taget ger också en helt annan kostnadsbild än om en central myndighet
1604 kunde handla upp tiotusentals licenser samtidigt.

1605 Lösning: Ett sätt att komma tillrätta med detta skulle vara att samla hela den offentliga
1606 digitala infrastrukturen inom en myndighet, befintlig eller ny.

1607 Denna myndighet skulle då ha expertis inom säkerhet, upphandling och andra strategiskt
1608 viktiga områden. De skulle också förvalta och utveckla system gemensamt för flera
1609 myndigheter med medborgarens behov i fokus och genomföra upphandlingar.

1610

1611 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1612 att för- respektive nackdelar med att samla den offentliga digitala infrastrukturen inom en
1613 myndighet kartläggs, med särskilt fokus på hur man kan bli av med "silo-mentaliteten".

1614 att Centerpartiet, om man ser fler för- än nackdelar, verkar för att staten genom en särskild
1615 myndighet kan samla ansvaret för förvaltning, drift och utveckling av på sikt hela den
1616 offentliga digitala infrastrukturen.

1617

1618 **Distriktets yttrande**

1619 Motionärerna lyfter ett dagligt problem som vi med stor sannolikhet har fått uppleva på ett
1620 eller annat sätt. Offentligt upphandlade IT-system som inte klarar av sina uppställda krav eller
1621 som brister stort i användbarheten. Det är dock viktigt att komma ihåg att offentlig verksamhet
1622 ofta har komplicerade regelverk att förhålla sig till och följderna av det blir komplicerade IT-
1623 upphandlingar och därefter, i bästa fall, komplicerade IT-system och i sämsta fall, obrukbara
1624 sådana. Det är inte säkert att större upphandlingar löser så svåra och komplicerade problem.

1625 Kommunerna i Sverige åtnjuter ett kommunalt självstyre som är starkt och som varken
1626 Regering eller Riksdag kan rå sig på. Det kan tyckas ineffektivt och otympligt att 290
1627 kommuner gör sina egna upphandlingar av IT-system, därför finns det olika organisationer
1628 som gör detta för sina medlemskommuner, t.ex. StorSthlm. Även Kammarkollegiet har ett

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 1629 ramavtalsansvar som den offentliga sektorn nyttjar sig av. Motionärerna föreslår en
1630 myndighet som samlar den digitala infrastrukturen och som i längden har ansvaret för drift,
1631 förvaltning och utveckling av infrastrukturen. Det tror styrelsen skulle vara ett allt för stort
1632 intrång på det kommunala självstyret.
- 1633 Styrelsen föreslår stämman
- 1634 Att avslå motionen
- 1635 Distriktsstämmans beslut
- 1636 Att avslå motionen

1637 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1638 9.9 Cykel

1639 *Michaela Haga (Österåker) Stockholms län*

1640

1641 Att cykeln ska börja ses som ett eget transportslag som kan transportera människor till och
1642 från arbetet, fritid och sociala möte har vi som parti tagit ställning för under partistämman år
1643 2017. Vi behöver nu säkerställa att Trafikverket blir mer samarbetsvilliga till att anlägga
1644 cykelvägar längs både nationella vägar och länsvägar. Det skapar förbättrade stråk för
1645 arbetspendling, men också mer levande samhällen då det i dagsläget bara är enstaka cyklister
1646 som vågar sig ut på de livsfarliga länsvägarna. Mer nationella medel behöver tillsättas för att
1647 anlägga fler mil cykelvägar runt om i landet.

1648 Fler cykelvägar skapar också förbättrade möjligheter för rekreation och turism. I Sverige var
1649 Kattgattleden först ut inom kategorin nationell cykelled. Det blev möjligt genom samverkan
1650 Trafikverket, kommuner och regioner. Därefter invigdes den andra nationella cykelleden,
1651 Sydostleden på 27 mil från Växjö till Simrishamn. Dessa leder stärker besöksnäringen i
1652 regionerna, främjar näringslivet och stärker rekreativsmöjligheterna. Genom att bygga ut
1653 nationella cykelleder runt om i Sverige kan besöksnäringen stärkas även i de mer glest
1654 befolkade delarna av landet.

1655

1656 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1657 att Trafikverket får i uppdrag att öka takten för byggande av cykelvägar och att medel avsätts
1658 för detta

1659 att säkerställa att ökade medel avsätts för anläggande av nationella cykelleder för turism

1660

1661 **Distriktets yttrande**

1662 Bifalla att sats 1 och att sats 2: Instämna i motionens intentioner

1663 Michaela Haga reserverar sig avseende motion 604, att-sats 2 till förmån för bifall.

1664 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1665 9.10 Cykel

1666 *Anders Samuelsson, Jönköping, Henrik Oretorp, Halmstad, Stefan Bergström, Sundbyberg,*
1667 *Gustav Hemming, Stockholm*

1668

1669 Trenden är tydlig i Sverige. Cykeln används av fler och fler och till längre och längre resor.
1670 En trend som är bra både för miljön och för hälsan. Elcykelns intåg gör också att fler kan
1671 cykla långt upp i åldrarna samt att många familjer skaffar en eller ett par elcyklar och/eller en
1672 lådcykel istället för en andra bil, eftersom det finns så många alternativ av cyklar beroende på
1673 vilken resa man ska göra. Exempelvis om man handlar eller skjutsar barnen till förskolan
1674 finns det cyklar med flak och sittplats fram.

1675 Trots att denna trend varit tydlig i många år har inte den nationella politiken för cykel hängt
1676 med. Sverige har halkat långt efter i ett internationellt perspektiv. Sverige saknar till exempel
1677 ett nationellt cykelmål medan länder som Finland, Frankrike, Nederländerna, Tyskland,
1678 Tjeckien med flera har det. Vi vill därför att Sverige ska sätta ett dubbleringsmål till år 2030,
1679 antingen avseende antal resor som sker med cykel eller för antal cyklister som dagligen
1680 använder cykeln.

1681 Vidare finns det stora utmaningar i Sverige avseende genomförande av infrastruktur för cykel.
1682 Finansieringsproblematiken är en sådan. Många gånger kräver Trafikverket medfinansiering
1683 med 50 % av kostnaden vid byggande av just vägar för cykel. Det innebär att den kommunala
1684 budgeten ofta ska täcka både den kommunala utbyggnaden och den statliga utbyggnaden av
1685 cykelvägar, vilket skapar stora fördelar för befolkningstäta och rika kommuner. Det statliga
1686 finansieringsansvaret för utbyggnad av vägar för cykel måste öka genom att en större andel av
1687 den statliga infrastruktursatsningen är öronmärkt till cykelvägar. Vi tycker att det nu är hög tid
1688 att Trafikverket i sitt regleringsbrev (heter det så?) får ett uttalat krav att göra cykel till ett eget
1689 trafikslag. Det kommer medföra att utbyggnadsplaner, trafiksäkerhetsfrågor, underhållsfrågor,
1690 uppföljning med mera också kommer utgå från cykel som trafikslag och inte som idag mest
1691 utifrån bil.

1692 Vi behöver få en systematisk och strategisk utbyggnad av cykelvägar som gör att det hänger
1693 ihop mellan kommuner och regioner. Det är något som är självklart idag för bilvägar, men
1694 långt ifrån självklart för cykelvägar. Regionerna borde få ett större ansvar för att få
1695 sammanhängande cykelvägar så att cykelpendling över kommun- och regiongränser blir
1696 smidigt.

1697 Väglagen är idag omodern. Den borde likställa cykelväg med bilväg, så att man inte tvingas
1698 bygga en bilväg för att kunna bygga en cykelväg. Gång- och cykelvägar räknas idag som
1699 "tillhör" till väg. Det handlar om att Trafikverket enligt lag inte får bygga friliggande
1700 cykelvägar där det inte finns ett funktionellt samband till en statlig allmän väg, "bilväg". Till
1701 exempel kan inte nationell plan eller länsplan finansiera bygg eller drift av gång- och
1702 cykelväg som går genom en skog eller längs en järnväg där det inte finns en väg. Det kan,
1703 beroende på omständigheterna, exempelvis leda till att vägarna inte alls byggs, att de får
1704 omvägar på grund av minskade möjligheter att få markåtkomst när en markägare säger nej
1705 eller till att man säger att kommunerna med hjälp av detaljplan får finansiera dessa regionala
1706 eller nationella cykelvägar. Samhällsekonomiskt ger det stora vinster att satsa på en bra
1707 cykelinfrastruktur. Därför måste det göras omprioriteringar från statligt håll för att lyfta
1708 cykeln som transportmedel.

1709

1710 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1711 att Centerpartiet arbetar för att Sverige får ett nationellt cykelmål.

1712 att cykelmålet ska lyda ”Att antalet resor med cykel ska dubblas till 2030”

1713 att Trafikverket får i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag inom sin verksamhet.

1714 att det statliga finansieringsansvaret för cykel ska öka.

1715 att det statliga finansieringsansvaret är kopplat till sammanhängande cykelsystem

1716 att väglagen ändras så att cykelväg likställs med bilväg.

1717

1718 **Distriktets yttrande**

1719 Distriktsstyrelsens yttrande:

1720 Motionen om en nationell cykelpolitik är en uppföljande motion efter tidigare motioner i

1721 ämnet som distriktsstyrelsen gillade. Nu går motionärerna som är från flera län ett steg längre

1722 och föreslår i sin motion att införa ett nationellt cykelmål, att införa cykel som ett eget

1723 trafikslag, att det statliga finansieringsansvaret för cykelsystem ökas och att väglagen ändras

1724 så att cykelvägarna likställs med bilvägar.

1725 Cykel är ett transportslag som har blivit allt viktigare, så väl ur miljö-, ur ett folkhälso- och ur

1726 ett turistiskt perspektiv. Samtidigt finns det stora begränsningar för cykeltrafiken i exempelvis

1727 samhällsplanering, infrastrukturfinansiering eller kombinationsmöjligheter med andra

1728 trafikslag (som cykel på tåg, laddningsmöjligheter, och liknande).

1729 Den nationella politiken halkar efter den aktuella utvecklingen och behöver uppdateras.

1730 Distriktsstyrelsen för Centerpartiet i Jönköpings län stödjer samtliga att-satser och ställer sig

1731 fullt ut bakom motionens förslag och intentioner.

1732 Stämman biföll distriktsstyrelsens yttrande.

1733 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1734 [9.11 Snöröjning](#)

1735 *Rune Forsberg, Stockholm Norrmalm*

1736

1737 Nu har vi återigen en vinter bakom oss där cykelbanorna ligger rena och torra men i stort sett
1738 oanvända, medan fotgängare halkat fram på isbelagda trottoarer och gångbanor. Äldre och
1739 rörelsehindrade har svårigheter att ta sig utanför porten och många halkar och skadar sig till
1740 stora kostnader för samhället och stort lidande för den enskilde. Våra skattepengar borde
1741 prioriteras till de områden där de gör störst nytta.

1742

1743 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1744 att snöröjningen i ökad grad styrs efter hur frekvent nyttjandet är så att framkomligheten på
1745 trottoarer och gångbanor blir betydligt bättre

1746

1747 **Distriktets yttrande**

1748 Inget yttrande insänt från distriktet

1749 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1750 9.12 Gränsöverskridande infrastruktur

1751 *Sven Tornberg, Haparanda Norrbotten*

1752

1753 Sverige har ett stort behov av att samverka med sina Nordiska grannar bl.a. avseende
1754 gränsöverskridande infrastruktur och trafik. Sveriges möjligheter till samverkan för fysiska
1755 gränspassager begränsas till de tre länderna Norge, Finland och Danmark. Antalet
1756 gränsovergångar mellan länderna är relativt få men väldigt viktiga för att Norden skall
1757 bibehålla och utveckla sin konkurrenskraft och fullgöra sin viktiga roll i EU bland annat som
1758 en av Europas viktigaste mineral och malmproducenter. Länderna arbetar relativt likartat med
1759 Nationella och regionala planer för infrastruktur och trafik. Medel till infrastrukturens
1760 förverkligande anslås sedan utifrån de behov som de Nationella planerna pekat ut i respektive
1761 land. Dessa nationella planer har svårt att hantera gränsöverskridande behov och
1762 gränspassager då de behöver hantera investeringar och drift som ska delas mellan berörda
1763 länder och ibland samägd infrastruktur i form av broar etc.

1764 Här blir problemen uppenbara med att flera nationella planer då ska innehålla erforderlig
1765 finansiering samtidigt för att byggprojekten/trafiken ska lyckas. Därför måste samarbetet
1766 mellan de Nordiska länderna intensifieras genom att länderna gemensamt tar fram och
1767 finansierar en internationell plan som snabbt kan utföra och bygga den gränsöverskridande
1768 infrastruktur som behövs för ländernas utveckling.

1769

1770 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1771 att Sverige tillsammans med de nordiska grannländerna, Norge, Finland och Danmark
1772 gemensamt tar fram en finansierad internationell plan för gränsöverskridande infrastruktur
1773 och trafik inkluderande gränspassager/gränsterminaler mellan länderna.

1774

1775 **Distriktets yttrande**

1776 Distriktsstämman föreslår att instämma i motionens intentioner

1777

1778 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1779 9.13 "Green Friday" i kollektivtrafiken

1780 *Karin Green*

1781

1782 Både detaljhandlare och näthandel ger ideligen sina kunder allehanda erbjudanden och
1783 rabatter för att knyta befintliga och nya kunder till sig. Kollektivtrafiken däremot är i mångt
1784 och mycket en separat värld utan marknadsföring och för bilister och resenärer intressanta
1785 specialerbjudanden. Dessutom försedd med kontrollanter och uniformerade vakter.
1786 Föreningen Resenärsforum menar att risken för att göra fel vid biljettköpet och gå ombord
1787 med en felaktig biljett skrämmar många bilister från att prova att åka kollektivt och att
1788 kollektivtrafiken skulle kunna visa sin styrka och vinna nya resenärer genom att arrangera en
1789 "Green Weekend" som ett komplement eller säg en motpol till detaljhandelns "Black Friday".
1790 Istället för (eller som komplement) till biljettkontrollen skulle extra mycket personal under
1791 denna dag befinna sig ute på perronger och inne i tåg och bussar för att informera om
1792 kollektivtrafikens fördelar och för att svara på frågor.

1793 Eftersom ett ökat kollektivtrafikresande minskar både belastningen på vägnätet och miljö och
1794 klimat vore det väl värt ett försök. Men en vardag skulle nog ge bättre resultat. Då skulle
1795 bilister få chans att prova sin vanliga resväg till arbete och fritidssysselsättningar.

1796 Beslutsförslag:

1797 Kretsstyrelsen föreslår årsstämman att bifalla motionen.

1798 Kretsstämman beslutade att:

1799 bifalla motionen samt sända den tillsammans med kretsstyrelsens yttrande för behandling på
1800 Centerpartiets distrikts- och riksstämma.

1801

1802 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1803 att "Green Friday" införs som reklam för kollektivtrafiken i Hallandstrafiken

1804 att "Green Friday" införs som reklam för kollektivtrafiken i alla Sveriges Län

1805 att "Green Friday" genomförs årligen t ex andra helgen i maj

1806

1807 **Distriktets yttrande**

1808 Distriktsstyrelsens yttrande

1809 Motionären föreslår flera åtgärder för att synliggöra kollektivtrafiken för allmänheten både i
1810 Halland och i övriga Sverige. Att genomföra olika åtgärder för att få fler att byta bilen mot
1811 bussen eller tåget är naturligtvis bra. Hur detta ska göras måste dock vara en fråga för varje
1812 enskild trafikhuvudman att själv avgöra och bör inte styras uppifrån. Olika trafikhuvudmän
1813 väljer olika upplägg kring reklam och informationsinsatser för att öka det kollektiva åkandet.

1814 I Region Halland har Hallandstrafiken vid flera tillfällen deltagit i den europeiska
1815 trafikantveckan genom att erbjuda gratis bussåkande under en lördag samtidigt som man visat
1816 upp sina fordon för allmänheten och berättat om sin verksamhet. Om det konceptet är bättre
1817 eller sämre en motionärens förslag om "Green Friday" går inte att avgöra.

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 1818 Beslutet om hur man väljer att lägga upp sin reklam måste fattas av den enskilde
1819 trafikhuvudmannen även om intentionerna i motionen är goda.
- 1820 Distriktsstyrelsen föreslår stämman
1821 att instämma i motionens intentioner.
- 1822 Centerpartiet Hallands årsstämmobeslut:
1823 Årsstämman beslutade i enlighet med distriktsstyrelsens förslag
1824 att instämma i motionens intentioner

1825 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1826 9.14 Trängselskatt

1827 *Johan Jonsson, Emmaboda Kalmar län*

1828

1829 I vissa städer i Sverige idag är trängseln på vägarna ett stort problem. Det är ett problem för
1830 trafiksäkerheten, ett problem för närmiljön (avgaser, partiklar, mm), ett bullerproblem, ett
1831 problem för räddningsfordons framkomlighet, mm.

1832 Ett sätt att minska trängseln är att införa mer och dyrare trängselskatt. Detta bör göras
1833 samtidigt som kollektivtrafiken byggs ut, uppsamlingsparkeringar byggs (i anslutning till
1834 hållplatser), mm.

1835 Samtidigt är det orimligt att belägga genomfartsleder med trängselskatt, att beskatta den som
1836 ska passera en ort innebär enbart en inkomst för staten (och inget annat) om det inte finns,
1837 rimliga, alternativa vägar.

1838

1839 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1840 att Centerpartiet ska verka för mer och dyrare trängselskatt i enlighet med motionens
1841 intentioner

1842

1843 **Distriktets yttrande**

1844 Motionären framhåller trängselskatten förmåga att styra trafikflödet. Motionären yrkar på ett
1845 flitigare uttag av trängselskatt i syfte att uppnå en högre framkomlighet och en bättre miljö i
1846 som styrelsen uppfattar det urbana miljöer.

1847 Centerpartiet har bejakat lagstiftningen som möjliggör införandet av trängselskatt i vårt land.
1848 Idag tillämpas den i Stockholm och Göteborg. Centerpartiet bejakar det kommunala
1849 självstyret och en politik som möjliggör för kommuner att själva besluta om trafikreglerande
1850 åtgärder som tex trängselskatt.

1851 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta ?

1852 Att instämma i motionens intentioner.

1853 Distriktsstämman beslutade

1854 att bifalla distriktsstyrelsens förslag

1855 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1856 9.15 Skrotningspremie

1857 *Natalie Tordnell, Göteborg*

1858

1859 I Sverige har vi en av Europas äldsta bilparker. En gammal bil smutsar ned som hundra nya
1860 och det finns många skäl både ekonomiska och miljömässiga som motiverar oss att förnya vår
1861 föråldrande fordonsflotta. Det handlar även om säkerhet eftersom det har hänt väldigt mycket
1862 på säkerhetsområdet bara på de senaste åren.

1863 Bilägare betalar redan årligen runt 90 miljarder kronor i skatter och avgifter och det är bara
1864 drygt 20 miljarder kronor som går tillbaka i form av underhåll och investeringar i vägnätet.

1865 Mer av dessa pengar kan gå tillbaka i form av morötter. Skrotpremien är ett utmärkt
1866 alternativ. Vi belönar dem som tar sitt ansvar för sina bilresors klimatpåverkan i form av
1867 miljöbilspremie men alla har inte råd att köpa nya miljöbilar och har redan en gammal bil som
1868 är svårt att bli av med.

1869 Den tyska regeringen beslöt januari 2009 att införa en statlig skrotningspremie på 2500 euro
1870 som motsvarar drygt 26 000 svenska kronor. Många bilägare resonerade att om de skrotade
1871 sina gamla bilar så behövde de inte lägga till så mycket för att köpa en ny liten bil.
1872 Skrotningspremien var mycket förmånlig och var värda det dubbla eftersom en genomsnittlig
1873 löntagare behöver tjäna 5 000 euro för att få 2 500 i fickan i Tyskland. Skrotningspremien
1874 gjorde att nyregistreringen av personbilar i Tyskland under mars steg med 39,9 procent
1875 jämfört med samma period förra året. Samtidigt visar statistik från den europeiska
1876 bilbranschens organisation Acea, att nybilsförsäljningen i andra länder sjunker kraftigt -
1877 minus 30,5 procent i Storbritannien och minus 38,7 i Spanien.

1878 Det ska finnas ett bra system där alla återanvändningsbara delar ska tas hand om och andra
1879 delar går till återvinning. Ett system som ska arbeta för en optimal cirkulär ekonomi. Många
1880 skrotföretag får många bildelar med högra kvalité när de får in fordon som är lite yngre än det
1881 brukar vara. Många skrotföretag i Tyskland fick fördubbla personalstyrkan för att plocka isär
1882 bilarna, granska delarna och dokumentera lagret. I Sverige skulle vi kunna samtidigt ställa
1883 krav på skrotfirmor att anställa nyanlända och långtidsarbetslösa för att kunna få uppdraget.

1884 Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikesflyg, ska minska med 70 procent senast år
1885 2030 jämfört med 2010. Sverige kommer inte att kunna uppnå sitt uppsatta mål om flera
1886 åtgärder inte vidtas.

1887 Många miljoner gamla bilar rullar på våra vägar. Det är dags att ta bort dem från våra gator
1888 och ta hand om dem på ett miljömässigt sätt. Införande av en statlig skrotningspremie kan
1889 hjälpa många bilägare att ta steget för att minska sina koldioxidutsläpp. Många kommer att
1890 ersätta sina gamla bilar med nyare och renare och mer miljöanpassade bilar. Många nyanlända
1891 och långtidsarbetslösa kommer att få sysselsättning om det ställs krav på skrotfirmor som ska
1892 utföra arbetet.

1893 Det blir vinn vinn situation för hela samhället, miljömässigt och ekonomiskt samt bättre
1894 sociala förhållanden för de mest utsatta som har lägsta förutsättningar att få jobb.

1895

1896 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1897 att Centerpartiet ska verka för införande av en statlig skrotningspremie för gamla bilar

1898

1899 **Distriktets yttrande**

1900 Distriktsstyrelsens yttrande:

1901 Motionären är engagerad i den svenska bilparken och förnyelsen, inte minst av miljöskäl.

1902 Innan distriktsstyrelsen går in på sin motivering är det ändå klokt att rätta ut ett par gamla

1903 myter som motionären fångat i sin brödtext.

1904 Den svenska fordonsflottan är inte längre en av EU:s äldsta. Medelbilen var 2016 (nyare

1905 statistik är svår att få) 9,9år. Ett urval av länder visar följande:

1906 • Estland: 15,3 år och har de äldsta bilarna i EU

1907 • Grekland: 14,1 år (Har ökat i sviterna av ekonomikrisen från 10,7 år 2010)

1908 • Finland: 11,2 år

1909 • EU snittet: 11,0 år

1910 • Tyskland 9,1 år

1911 • England: 8,7 år

1912 • Belgien: 7,8, här hittas de nyaste bilarna i EU

1913 Siffrorna kring bilägares kostnader är inte heller riktigt korrekta. Siffror från VTI över statens

1914 totala intäkter från vägtransporter, det vill säga både bilism, tunga transporter, bussar och

1915 annat visar att de totala intäkterna från alla skatter och avgifter (allt från energiskatt på

1916 drivmedel till körkortsrelaterade avgifter) uppgår till 97 miljarder. De statliga utgifterna

1917 uppgår till 33 miljarder. Då är det däremot inte inräknat alla andra kostnader för kommunala

1918 och enskilda vägar, inte heller de miljökostnader i form av utsläpp, buller och annat som

1919 uppkommer. Tas allt detta in i beräkningen enbart för det statliga vägnätet visar det att

1920 personbilarna är något överbeskattade och de tunga transporterna är underbeskattade. Det

1921 gäller dock som sagt bara det statliga vägnätet som enbart utgör 45% av det totala vägnätet.

1922 Det har under viss tid funnits en skrotningspremie i Sverige. Det kostade samtidigt att skrota

1923 sin bil. Ett problem var att premien inte alltid täckte kostnaden. När premien avskaffades

1924 gjordes det också gratis att skrota bilen.

1925 Att införa en skrotningspremie på upp emot 25000kr som motionären föreslår är dock ett

1926 mycket trubbigt instrument både för miljön och för att få långtidsarbetslösa och nyanlända i

1927 arbete. Det finns inget som garanterar att jobben, som många gånger kräver viss mekanisk

1928 utbildning, skulle gå till just dessa grupper. Det finns redan en enorm brist på bilmekaniker, så

1929 om de kunskaperna fanns bland de arbetslösa bör dessa redan ha fångats upp. Det är också en

1930 enkel räkneövning att visa på de enorma kostnaderna för en sådan premie. Enbart 40 bilar

1931 skulle rendera en kostnad på 1 miljon.

1932 Med tanke på att det finns närmare 1,5 miljoner bilar i Sverige som redan är avställda och

1933 som skulle vara den första gruppen bilar som skrotades är det lätt att se att kostnaden skulle

1934 bli enorm redan innan de bilar som faktiskt rullar är inräknade. Det är därför tveksamt vilken

1935 effekt en skrotningspremie skulle ha på utsläppen.

1936 Distriktsstyrelsens föreslår distriktsstämman besluta:

1937 Att avslå motionen

1938 Yrkande

1939 Natalie Tordnell föreslår distriktsstämman besluta:

1940 att Centerpartiet skall verka för att en utredning skall tillsättas för att utreda hur på

1941 bästa sätt kan vi ta bort de skitigaste bilarna från vägtrafiken.

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 1942 Propositionsordning
- 1943 Ordförande ställer först propositioner på ärendets avslag mot Natalies förslag.
- 1944 Distriktsstämman beslutar:
- 1945 att bifalla distriktsstyrelsens förslag.

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

1946 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1947 9.16 Skrotningspremie

1948 *Johan Gröhn Centerpartiet Bodenkretsen*

1949

1950 Idag finns inget incitament för ägare av skrotbilar att föra dessa till återvinning. Det ser man
1951 tydligt på olika ställen i kommunerna som blir bilkyrkogårdar. Detta är ett stort miljöproblem.

1952

1953 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1954 att verka för ett införande av skrotbilspremie i hela landet

1955

1956 **Distriktets yttrande**

1957 Distriktsstämman föreslår bifall till motionen

1958 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1959 9.17 Skrotningspremie

1960 *Kenneth Bennemark, Uppsala*

1961

1962 Mer än 1 100 000 bilar har nyregistrerats de senaste 3 åren. Då är det viktigt att få omsättning
1963 i bilparken i landet så att de gamla, miljömässigt sämre bilarna tas ur bruk så fort som möjligt.
1964 Ett snabbt sätt att få detta till stånd och dessutom undvika att bilar ställs att rosta och läcka
1965 olja i naturen är att ånyo erbjuda en skrotningspremie för äldre bilar.

1966 Kretsstyrelsens yttrande och förslag till beslut:

1967 Vi står inför ett behov att förändra fordonsflottan och ställa om till mer miljövänliga bränslen.
1968 Bilar bör användas tills deras fulla livscykel är förbrukad. Förbrukade bilar behöver tas ur
1969 drift annars riskerar de att bli stående på tomter runt om i landet där de kan läcka olja och
1970 bränsle. Ett sätt att få bort dessa är att införa en skrotningspremie.

1971 Förslag till beslut:

1972 Att bifalla motionen

1973 Mia Nordström yrkade på avslag på motionen.

1974 Kretsstämman beslut: Att bifalla motionen

1975 Mia Nordström och Jonas Petersson reserverade sig till förmån för Mia Nordströms
1976 avslagsyrkande.

1977

1978 Jag/vi föreslår partistämman besluta

1979 att en skrotningspremie åter införs för gamla bilar

1980

1981 **Distriktets yttrande**

1982 Idag lämnas bilvrak både i naturen och på allmän gatumark vilket innebär stora miljömässiga
1983 problem då bly, oljor, glykol och svavelsyra riskerar att läcka ut och skada mark och vatten.
1984 För landets kommuner innebär detta onödiga kostnader för att få bort gamla bilvrak. Någon
1985 form av incitament för privatpersoner att istället lämna bilen till återvinningen skulle kunna
1986 vara en del i att avhjälpa problemet.

1987 Den skrotningspremie som tidigare fanns var inte så effektiv eftersom reglerna kring vilka
1988 bilar som fick ingå i skrotningspremien var alltför snäv. Möjligheten att kunna skrota en bil
1989 som stått på gården eller i skogen några år borde också kunna ingå i en skrotpremie. En
1990 ”smart” skrotningspremie skulle vara ett sätt att ta tillvara, hantera och därmed bidra till att
1991 befintliga vrak städas bort från naturen samt att förhindra att bilvrak hamnar i naturen.

1992 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta:

1993 Att bifalla motionen.

1994 Mötet biföll distriktsstyrelsens yrkande.

1995 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

1996 **9.18 Sommarlovskort**

1997 *Tobias Leverin, Maria Toll, Svante Classon, Niclas Toll samtliga Grästorps, Skaraborg*

1998

1999 Sommarlovskort - att förlänga ett befintligt reseerbjudande över sommarlovet - är ett sällsynt
2000 bra koncept för att locka fram ett livslångt kollektivåkande. Det riktar sig till den målgrupp
2001 som kollektivtrafiken och miljön vinner mest på att påverka; ungdomarna. Inte nog med att de
2002 själva vänjer sig vid att åka kollektivt, de påverkar också sin omgivning att se
2003 kollektivtrafikens fördelar.

2004 Konceptet provades sommaren 2018 och visade med all önskvärd tydlighet att
2005 förhoppningarna besannades. Om vi menar allvar med att drastiskt försöka öka det kollektiva
2006 åkandet är det just sådana här satsningar som krävs.

2007 Det är viktigt att påpeka att Sommarlovskortet inte får medföra alltför mycket extrainsatser,
2008 utan ska vara enkelt att administrera.

2009 Trots det bör vårdnadshavares medgivande krävas då erfarenhet visar att utsatta ungdomar
2010 riskerar att kan hamna oönskade situationer.

2011

2012 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2013 att införa sommarlovskort inom alla Sveriges regioner.

2014 att utvärdera resultatet efter 3 år och därefter ta ett nytt beslut om en eventuell fortsättning.

2015

2016 **Distriktets yttrande**

2017 Yttrande

2018 Motionen tar upp en fråga om att skapa goda vanor särskilt bland ungdomar när det gäller
2019 resande. Att ungdomar får möjlighet och utnyttjar kollektivtrafik är ur många synpunkter
2020 positivt, såväl för den enskilde som för samhället i sin helhet. Fler behöver åka kollektivt i
2021 sina resor till arbete, utbildning och fritid.

2022 Under 2018 införde staten ett statsbidrag för ungdomar s k sommarlovskort. I Västra Götaland
2023 har också detta reseerbjudande funnits.

2024 Centerpartiet ser positivt på att ungdomar och andra resenärer i större utsträckning reser
2025 kollektivt. Kombinationen av intäkter från resenären och skattebetalarna via skatten är
2026 nödvändig, men en allt för stor subvention av skattemedel kan leda till att färre linjer blir
2027 tillgängliga. Detta är en särskild stor utmaning i landsbygdstrafik med mindre underlag och
2028 färre resenärer.

2029 Centerpartiet har medverkat till andra möjligheter för ungdomar att resa kollektivt b k a det s k
2030 fritidskortet.

2031 Ett fast bidrag till liknande kort från staten har såväl fördelar som nackdelar, det är regionerna
2032 som beslutar om utbud av trafik. Ett utökat statsbidrag kan också ges för att ge ungdomar
2033 större möjligheter att året runt resa med kollektivtrafik som kan innebära olika lösningar i
2034 landet.

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 2035 Vi anser därför att motionen lyfter en viktig fråga men ser gärna att ett utökat statsbidrag från
2036 staten formas mera generellt och ger regionerna frihet att besluta om på vilket sätt detta kan
2037 användas för att stimulera ungdomar att resa mera kollektivt.
- 2038 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta
2039 att anse motionen besvarad
- 2040 Yrkande:
- 2041 Tobias Leverin, Grästorp yrkar bifall till motionen
- 2042 Ordföranden ställer proposition på DS förslag mot Tobias Leverins yrkande.
- 2043 Distriktsstämman Beslutar enl DS förslag.
- 2044 Reservation från Tobias Leverin till förmån för bifall av motionen.

2045 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2046 9.19 Järnväg och höghastighetståg

2047 *Lars Nises, Mora Dalarna*

2048

2049 En snabbt ökad efterfrågan på klimatsmarta transporter för såväl människor som gods har ökat
2050 intresset för tåg.

2051 Tyvärr har frågan om byggandet av järnväg för höghastighetståg mellan våra storstäder under
2052 ett antal år gjort att behovet av andra viktiga infrastrukturprojekt fått stå tillbaka. Med
2053 kostnader på över 230 miljarder för höghastighetståg kommer det att ta lång tid innan
2054 projektet kan bli verklighet.

2055 En uppgradering av Inlandsbanan är ett betydligt snabbare och mer kostnadseffektivt sätt att
2056 möta behovet av störningsfria transporter till fjällanläggningar och industrier i den norra
2057 halvan av Sverige. Med små medel kan en transportkorridor skapas i inlandet som är fossilfri
2058 och okänslig för störningar.

2059

2060 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2061 att Centerpartiet verkar för att prioritera upprustning av Inlandsbanan

2062

2063 **Distriktets yttrande**

2064 Motionären lyfter en för Sveriges inland och för miljön synnerligen viktig framtidsfråga
2065 nämligen upprustning av Inlandsbanan. 130 mil järnväg som går mellan Kristinehamn och
2066 Gällivare rakt igenom Sveriges inland med nästan obegränsade energi- och skogstillgångar
2067 som snabbt kan bidra till ett grönare Sverige.

2068 Frågan om upprustning av Inlandsbanan i hela sin sträckning har behandlats vid flera av
2069 Centerpartiets riksstämmor. Vid stämman i Falun 2015 beslutades att "Centerpartiet kraftfullt
2070 verkar för att visionen om Inlandsbanan som Tredje spåret förverkligas." Vid stämman i
2071 Malmö 2017 beslutades att "Centerpartiet verkar för att få utökade medel till elektrifiering
2072 och reinvesteringar för ökad kapacitet, säkerhet och underhåll till befintliga järnvägar som
2073 tvärbanan och Inlandsbanan." Ett antal riksdagsmotioner har under åren skrivits av ledamöter
2074 från Centerpartiet.

2075 Läget för närvarande är att Trafikverket på regeringens uppdrag genomför en s.k.
2076 funktionsutredning om Inlandsbanans och alla tvärbanors framtida funktion. Utredningen
2077 planeras att vara klar under kvartal tre i år. En synnerligen viktig och kanske avgörande
2078 utredning om Inlandsbanans framtid.

2079 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta

2080 att bifalla motionen

2081 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslutade

2082 att bifalla motionen

2083 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2084 9.20 Järnväg och höghastighetståg

2085 *Kent Norman, Årjängs Centerkrets Värmland*

2086

2087 Vi har nu under flera mandatperioder upplevt att tågen inte går i tid. Framkomligheten på
2088 spåren är begränsad pga. att trafiken har ökat och att underhållet har åsidosatts under många
2089 år. Passagerartrafiken får ge vika för godstransporterna som ges företräde. Vi uppmanas att
2090 ändra våra resevanor och detta är folk i allmänhet beredda att göra och också gör i stor
2091 utsträckning, men då måste vi underlätta för detta genom att ge de resande förutsättningar att
2092 komma fram i tid.

2093 Satsa på den befintliga järnvägen istället för att kasta pengarna på en höghastighetsbana som
2094 ska binda ihop storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö. Är det inte hela Sverige, land
2095 och stad, som ska bindas ihop?

2096 Bygg ut den befintliga järnvägen med dubbelspår, rätta de sträckningar som behövs där
2097 trafiken är som tätast och lägg till mötesspår där så erfordras.

2098 Ändra sträckningar så att järnvägen går där människor bor i dag för att underlätta pendling
2099 etc.

2100 Se till att man kan köra 200 km/timme hela vägen och inte bara små snuttar av banorna.

2101

2102 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2103

2104 **Distriktets yttrande**

2105 Det är viktigt att en eventuell satsning på separata höghastighetsbanor inte konkurrerar ut
2106 underhåll på befintlig bana. Finansieringen måste ske via separata medel - utanför ordinarie
2107 infrastrukturbudget.

2108 Distriktsstämman tillstyrker motionen.

2109 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2110 9.21 Järnväg och höghastighetståg

2111 *Anders Bengtsson medlem Centerpartiet Falun, Dalarna.*

2112

2113 Underhåll och förstärkning av vårt nuvarande järnvägssystem är av största vikt för landet. Att
2114 nuvarande typ av snabbtåg kan utnyttjas med full kapacitet. Att gods från våra basindustrier
2115 når våra hamnar och övriga mottagare med hög säkerhet och snabbhet. Att
2116 överföringskapacitet av el från norra Sverige byggs ut för att möjliggöra detta.

2117 Med detta som bakgrund finns det som jag ser det inte utrymme för att satsa på
2118 höghastighetsbanor som endast kan användas för personförflyttning.

2119 Befolkningsunderlaget är för litet för denna gigantiska satsning.

2120 Ingreppet i landskapet blir högst påtagligt. Landet skärs av både på tvären och längden. All
2121 annan infrastruktur påverkas. Passager måste ske antingen över eller under spåret. Jord och
2122 skogsbruket kommer att drabbas extra p.g.a. mark som tas ur produktion, försvårade
2123 brukningsmöjligheter i anslutning till spåret. Någon egentlig debatt om detta har inte ägt rum,
2124 det har mer i förbigående nämnts av vår partiledare.

2125 Om detta projekt genomförs kommer sannolikt stora mängder fossilt bränsle att förbrukas
2126 under byggtiden. Klimatnyttan blir begränsad. Flyget kommer inte ersättas fullt ut, som för
2127 övrigt endast behöver en platta att lyfta och landa på. Satsning på förnybart flygbränsle bör ha
2128 betydligt högre prioritet.

2129

2130 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2131 att alla planer på införande av höghastighetsbanor för tåg mellan våra storstäder stoppas.

2132 att upprustning, kapacitetshöjning och underhåll av befintligt järnvägssystem ges högsta
2133 prioritet.

2134

2135 **Distriktets yttrande**

2136 Att stoppa järnvägsinvesteringar mellan Sveriges storstäder går emot Centerpartiets tidigare
2137 ställningstagande. Centerpartiet vill rusta upp lokala och regionala järnvägsbanor, stärka
2138 punktligheten på järnvägen och satsa på regionalt viktiga banor samt bygga nya stambanor för
2139 höghastighetståg. Det är viktigt att en satsning på nya stambanor med höghastighetståg inte
2140 sker på bekostnad av viktiga regionala banor som Dalabanan. Sverige är ett land med relativ
2141 liten befolkning och kostnaden för höghastighetståg måste vägas mot den samhällsnytta som
2142 uppstår. Att sänka hastigheten något på nya stambanor skulle också medföra kraftigt sänkta
2143 kostnader. Detta måste övervägas. Ska hela landet hållas ihop måste beslut om stora
2144 infrastruktursatsningar som järnväg för höghastighetståg ske samtidigt som stora
2145 infrastruktursatsningar på regionala järnvägsbanor.

2146 I ett långt land som Sverige behövs snabba, pålitliga och punktliga tåg. Allt för länge har
2147 järnvägen prioriterats för lågt. Det har lett till att vi har en stor skuld av eftersatt underhåll.
2148 Centerpartiet vill att vi ska börja betala tillbaka skulden, därför har Centerpartiet presenterat
2149 en ny satsning som kallas järnvägslyftet. Satsningen innebär att vi de kommande åren lägger

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 2150 fyra miljarder mer än regeringen på drift och underhåll av den svenska järnvägen. Av dessa
2151 pengar går 1,5 miljarder till att rusta upp lokala och regionala banor på landsbygden.
- 2152 Det är en viktig och avgörande satsning för att människor ska kunna fortsätta bo och arbeta,
2153 men också bedriva tung basindustri och småföretagande på landsbygden, utanför storstäderna.
- 2154 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta
- 2155 att avslå motionens första att-sats
- 2156 att instämma i intentioner i motionens andra att-sats
- 2157 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslutade
- 2158 att avslå motionens första att-sats
- 2159 att bifalla den andra att-satsen
- 2160

2161 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2162 9.22 Järnväg och höghastighetståg

2163 *Ander Borgqvist, Billinge*

2164

2165 Höghastighetsjärnvägen innebär en gigantisk satsning på ett fåtal orter och går på tvärs med
2166 Centerpartiets idé att hela landet skall leva och utvecklas.

2167 Den kommer dessutom att medföra mycket stora negativa konsekvenser, bl.a. genom
2168 att:*Järnvägen kommer att skapa en helt ny barriär rakt genom landet, med ett begränsat antal
2169 passager. Undertecknad efterlyser beräkningar av vad all extra körning av omvägar för att
2170 kunna korsa den nya järnvägen kommer att kosta i form av ökade utsläpp och
2171 tidsspillan.*Summan av kapitalkostnader och driftskostnader blir väldigt hög.

2172 Om järnvägen skall vara självfinansierande kommer biljettpriserna att landa på en nivå som
2173 gör att ett fåtal kommer att välja det nya tåget. Troligen kommer därför skattebetalarna i hela
2174 landet att få stå för stora delar av kostnaderna, utan att ha egen tillgång till järnvägen.*De
2175 höga kostnaderna riskerar att tränga undan många andra, mindre men angelägna,
2176 infrastruktursatsningar i övriga landet. Investeringar som sammantaget skulle kunna ge större
2177 positiv miljöpåverkan än höghastighetsjärnvägen. Exv. ger den dagliga arbetspendlingen
2178 upphov till stora resandeströmar. Investeringar här kan ge stor
2179 utväxling.*Höghastighetsjärnvägen förefaller bygga på tanken att andra transportslag inte
2180 utvecklas.

2181 Den stora miljöbelastning själva byggandet av järnvägen medför, gör att den miljömässiga
2182 återbetalningstiden blir mycket lång. Ingen vet hur andra transportslag ser ut när
2183 höghastighetsjärnvägen når ett miljömässigt plus. Detta ligger långt fram i tiden och man kan
2184 utgå från att alternativen då har betydligt bättre miljöprestanda än i dag.*Den nya
2185 järnvägssträckningen kommer medföra starkt försämrade levnadsbetingelser för alla som bor
2186 och verkar i närheten av den. Detta leder i sin tur till fallande fastighetsvärden. Hur skall alla
2187 dessa människor kompenseras?

2188 Att istället bygga ett nytt dubbelspår i anslutning till den befintliga stambanan, anpassat för
2189 250 km/tim. och där snabbtåg inte behöver sakta ner för långsamtgående tåg, är en lösning
2190 som även den kommer att korta restiderna betydligt jämfört med dagens situation. Blir tågen
2191 dessutom pålitliga blir järnvägen ett konkurrenskraftigt alternativ, utan att det medför alla de
2192 negativa konsekvenser en helt ny järnvägssträckning innebär. Resonemanget ovan utesluter
2193 inte att en ny anslutande järnvägssträckning från Göteborg via Borås och Jönköping kan
2194 behövas.

2195 Svensk järnväg och infrastruktur behöver investeringar, men inte prestigeprojekt.

2196 Undertecknad yrkar att Centerpartiet med kraft verkar för en järnvägsutbyggnad enl. ovan.

2197

2198 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2199 I enlighet med motionen

2200

2201 **Distriktets yttrande**

Kommitté 9

Infrastruktur, transporter

- 2202 Motionären förslår att höghastighetsjärnvägen genom Sverige inte ska byggas och att
2203 stambanan istället kompletteras med ytterligare ett spår.
- 2204 Motionärens huvudargument är enligt fyra antagande att:
- 2205 - Biljettpriset kommer att bli så högt att ingen kommer att åka.
- 2206 - Den nya järnvägen kommer att skapa en barriär genom landet.
- 2207 - Miljömässiga återbetalningstiden kommer att bli mycket lång.
- 2208 - Investeringskostnaden kommer att slå ut alla andra investeringar som krävs i den befintliga
2209 järnvägsinfrastrukturen.
- 2210 Centerpartiet har länge drivit frågan om att Sverige ska ha höghastighetståg. Centerpartiet
2211 anser att en modell, liknande den som användes när Öresundsbron byggdes, bör användas
2212 även för de nya stambanorna för höghastighetståg. Genom ett separat offentligägt bolag, som
2213 får möjlighet att lånefinansiera med svenska staten som garant, kan en ny stambana för
2214 höghastighetståg färdigställas snabbare än vad som diskuteras idag. Projektet kan då bedrivas
2215 som en helhet, där ingen del av bygget i onödan styckas upp eller fördröjs. Genom att lyfta ur
2216 projektet ur den vanliga budgetprocessen fattas beslut på grundval av vad som är effektivt för
2217 att bygga banorna snabbt och billigt. Långsiktighet och helhetstänk premieras.
- 2218 Med denna modell finansieras stambanorna på egna meriter och tränger inte ut nödvändiga
2219 investeringar i vägar och järnvägar i andra delar av landet. Sverige behöver mer infrastruktur i
2220 hela landet, från norr till söder. Genom att vissa nyinvesteringar lånefinansieras kommer
2221 andra viktiga projekt runtom i landet kunna genomföras snabbare än annars, säger
2222 Centerpartiets ekonomiskpolitiske talesperson Emil Källström.
- 2223 Centerpartiet vill bygga ihop Sverige med höghastighetståg men vi satsar också på att
2224 befintliga tåg ska gå i tid. Vi lägger därför fyra miljarder mer än regeringen på de regionala
2225 och lokala banorna, säger Centerpartiets partiledare Annie Lööf.
- 2226 Distriktsstämman föreslår Partistämman
2227 att motionen avslås?

2228 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2229 9.23 Järnväg och höghastighetståg

2230 *Adam Slottner Värmland*

2231

2232 Rusta upp järnvägen och satsa på fler dubbelspår istället för höghastighetsjärnvägar. Idag står
2233 vi i Centerpartiet för att vi ska satsa på höghastighetsjärnvägar. Det är enligt min uppfattning
2234 tyvärr en felsatsning, då vi för mycket mindre och snabbare insatser kan få en bättre
2235 fungerande järnväg genom att istället anlägga dubbelspår på fler ställen så tåg kan mötas.
2236 Därigenom sparas mycket tid och resurser, och tåg kan fortfarande stanna på flera ställen och
2237 ändå göra en snabbare resa.

2238

2239 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2240 Centerpartiet omgående istället för att jobba för höghastighetståg satsar på fler dubbelspår, så
2241 fler tåg kan både gå och komma på mer rätt tid, utan att kostnaden och tidsspannet blir för
2242 utdraget.

2243

2244 **Distriktets yttrande**

2245 Distriktsstämman tillstyrker motionen.

2246 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2247 9.24 Järnväg och höghastighetståg

2248 *Karin Nodin och Lars-Gunnar Larsson, Mellerud*

2249

2250 Centerpartiet har hittills tagit ställning för att nya stambanor ska byggas för höghastighetståg
2251 som kan köras i 320 km/h. Många andra, t ex Trafikverket och Svensk Kollektivtrafik, anser
2252 att 250 km/h är bättre. Det låter inte som så stor skillnad, men oerhört mycket i komplexitet,
2253 kostnader och begränsningar. Konventionell banvall/räls kan t ex inte användas och
2254 kurvradier blir mycket stora, därmed dyrare anläggningar, svårare att ha/få till stationer där de
2255 behövs och att följa topografin. Vibrationer och buller ökar markant när man går över 250, det
2256 är därför banan måste konstrueras på annat sätt och vibrationsproblem kan mycket väl uppstå
2257 ändå. För att kunna få någon nytta av den ökade topphastigheten blir stationerna väldigt få,
2258 hela satsningen koncentreras till nytta för ändpunkterna, Stockholm, Göteborg och Malmö.
2259 De storstäder som redan har en helt orimligt stor andel av Sveriges infrastrukturinvesteringar.

2260 Centerpartiet har inväntat resultatet från Sverigeförhandlingen, som levererade sin slutrapport i
2261 december -17. Ingen fakta där kan anses ge stöd för 320, tvärtom står det t ex: "Bedömningen
2262 är att det kommersiella intresset i första hand avser ändpunktsresandet och stationerna i de
2263 större städerna såsom Norrköping, Linköping, Jönköping, Borås och Lund."
2264 Sverigeförhandlingen skulle även få fram medfinansiering från de kommuner/regioner som
2265 gynnas av nya banor. Resultatet blev 1,24 MRD av ca 230 (0,5%), en helt försumbar siffra
2266 efter 3 års arbete. Planerad restid på ca 2 timmar mellan Stockholm — Göteborg påverkas bara
2267 med 15-20 minuter av ökningen från 250 till 320, en mycket blygsam förbättring i ljuset av
2268 kostnader och avigsidor. Nya stambanor enligt de sträckor som föreslås är rätt satsning och
2269 lånefinansiering 2 år nödvändig. Trafikverkets anslagsmodell måste överhuvudtaget
2270 kompletteras med investeringslösningar. Det allra viktigaste med järnväg är att den gör arbets-
2271 och studiependling möjlig på mycket längre avstånd än med buss. Sådana regionala tåg knyter
2272 ihop stad och land med bara vinnare. Snabba, miljöriktiga resor som är så bekväma att många
2273 arbetsgivare tillåter sina anställda att arbeta under restiden. SJ beställer just nu nya tåg för 250
2274 km/h, medan ingen vet säkert vem som vill satsa på 320; nyttan av högre hastighet uppstår ju
2275 inte förrän hela systemet är färdigbyggt. De nya stambanorna skall ha fler stationslägen än vad
2276 Sverigeförhandlingen föreslagit. De snabbaste fjärrtågen behöver inte stanna på alla, men
2277 stationerna i goda lägen ska anläggas och trafikeras av olika former av regionala eller stor-
2278 regionala tåg. Dagens planer avser persontrafik, vi anser att det skall köras gods på de nya
2279 bannorna. Under nätter och annan lågtrafik kan investeringen bli bättre utnyttjad och
2280 kapacitet, liksom nya gods-relationer, tillskapas. Vi föreslår därför:

2281 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2282 att Centerpartiet förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, i de
2283 korridorer som använts i Sverigeförhandlingen.

2284 att fler stationer byggs än vad som hittills planerats för; varje större ort längs banorna som
2285 valts bort skall belysas igen och provas positivt.

2286 att banorna byggs för en högsta hastighet av 250 km/h, och därmed i konventionell teknik,
2287 byggda för kombinerad gods- och persontrafik.

2288 att byggprojektet blir lånefinansierat och med inslag av samfinansiering från de orter och
2289 regioner som gynnas mest påtagligt.

2290

2291 **Distriktets yttrande**

2292 Sverige behöver en upprustning och utbyggnad av stambanorna som kan knyta ihop landet
2293 och minska klyvningen. Sverigeförhandlingen har utrett hur ett snabbt genomförande av
2294 utbyggnationen ska kunna ske. Slutsatsen i utredningen är, precis som Centerpartiets, att
2295 Sverige bör lånefinansiera byggandet så att det är klart till 2035. Finansieras byggandet på det
2296 traditionella sättet, via årliga anslag, riskerar höghastighetsbanorna stå helt klara först i mitten
2297 av 2090-talet, vilket inte är hållbart. Det måste ske snabbare än så. Dessutom riskerar en
2298 traditionell finansiering att slå ut alla andra nödvändiga infrastrukturinvesteringar.

2299 Centerpartiet driver nationellt på för att höghastighetstågen bör ha en hastighet på 320 km/h,
2300 vilket även utredningen föreslog. Vi anser att nya stambanor istället bör byggas med
2301 konventionell trafik, som kompletterar befintliga stambanor samt kombinerar person- och
2302 godstrafik. På så vis knyter vi bättre ihop landet med fler orter samtidigt som vi bygger ut
2303 kapaciteten i ett i grunden robust, men eftersatt, järnvägsnät.

2304 Distriktsstyrelsens förslag till beslut:

2305 Att distriktsstämman bifaller att-sats två och tre i motionen och i övrigt anser motionen
2306 besvarad

2307 Att distriktsstämman skickar motionen vidare till Centerpartiets regionstämma samt
2308 partistämma

2309 Fredrik Christensson och Kenneth Gustavsson reserverar sig till förmån för:

2310 Att distriktsstämman avslår att-sats tre i motionen och i övrigt anser motionen besvarad.

2311 Motivering: Sverige behöver nya stambanor för höghastighetståg som kan knyta ihop landet
2312 och minska klyvningen. Sverigeförhandlingen har utrett hur ett snabbt genomförande av
2313 höghastighetsjärnvägar på ett ekonomiskt sätt ska ske.

2314 Deras slutsats är, precis som Centerpartiets, att Sverige bör lånefinansiera byggandet så att det
2315 är klart till 2035. Finansieras byggandet på det traditionella sättet, via anslag år för år, riskerar
2316 höghastighetsbanorna stå helt klara först i mitten av 2090-talet, vilket inte är hållbart. Det
2317 måste ske snabbare än så. Dessutom riskerar en traditionell finansiering att slå ut alla andra
2318 nödvändiga infrastrukturinvesteringar.

2319 Centerpartiet driver nationellt på för att höghastighetstågen bör ha en hastighet på 320 km/h,
2320 vilket även utredningen föreslog. Vi anser att nya stambanor bör byggas med modern teknik.
2321 Det kortar tidsavståndet och kan därmed på riktigt konkurrera med inrikesflyg mellan dessa
2322 orter.

2323 Centerpartiet vill att en finansieringsmodell, liknande den som användes när Öresundsbron
2324 byggdes, bör användas även för de nya stambanorna för höghastighetståg. Genom ett separat
2325 offentligägt bolag, som får möjlighet att lånefinansiera med svenska staten som garant, kan en
2326 ny stambana för höghastighetståg färdigställas snabbare än vad som diskuteras idag. Projektet
2327 kan då bedrivas som

2328 en helhet, där ingen del av bygget i onödan styckas upp eller fördröjs. Långsiktighet och
2329 helhetstänk premieras. Sverige behöver mer infrastruktur i hela landet. Genom att vissa
2330 nyinvesteringar lånefinansieras kommer andra viktiga projekt runtom i landet kunna
2331 genomföras snabbare än annars.

2332 Distriktsstämman beslutar i enlighet med reservationen

2333 Att avslå att-sats tre i motionen och i övrigt anse motionen besvarad

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

2334 Att översända motion och motionssvar till partistämman

2335

2336 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2337 9.25 Järnväg och höghastighetståg

2338 *Christer Gustafsson, Sala Västmanlands län*

2339

2340 Det projekteras för närvarande för en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och
2341 Göteborg/Malmö. Denna kommer att passera många platser men stanna vid så få som möjligt.
2342 Övriga delar av Sverige kommer inte att få några höghastighetståg. Är det ens rimligt att
2343 tänka sig att denna satsning sker helt och hållet utan att underhållet av befintlig järnväg får stå
2344 tillbaka ännu mer? Kommer det att vara så mycket resande att järnvägen någonsin betalar sig?
2345 Blir det ett nytt Götakanal-projekt?

2346 Ett alternativ till höghastighetsjärnvägen vore att ställa om hela inrikesflyget till
2347 biobränsle/vätgas/solceller eller annan förnybar energi – till samma eller lägre kostnad. På
2348 detta sätt skulle hela Sverige, även Norrland och Gotland, få tillgång till klimatsmarta
2349 transporter – inte bara några få städer i södra Sverige. Det befintliga järnvägsnätet bör då
2350 samtidigt rustas upp ordentligt, både för pendlingstrafik och för den som föredrar tåg även på
2351 längre sträckor.

2352

2353 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2354 att Centerpartiet gör till sin politik att inrikesflyg, baserat på förnybar energi, ärett bättre
2355 alternativ för framtiden och för hela landet än höghastighetståg

2356

2357 **Distriktets yttrande**

2358 Distriktsstämmans yttrande ang motion ”Höghastighetståg”.

2359 I motionen föreslås ”att Centerpartiet gör till sin politik att inrikesflyg, baserat på förnybar
2360 energi, är ett bättre alternativ för framtiden och för hela landet än höghastighetståg”.

2361 Utsläppen från transportsektorn behöver minska om nationella och globala utsläppsmål ska
2362 kunna uppnås. Centerpartiet har även som politisk målbild att Sverige ska ha en
2363 fossiloberoende fordonsflotta inom en generation.

2364 För att klara dessa behövs fler transportalternativ och fler transporter behöver ställas om och
2365 transporteras på andra sätt. Järnvägsnätet är här en nyckel för att lyckas. Genom att bygga ut
2366 och öka kapaciteten i järnvägsnätet kan mer godstransporter ställas om från lastbil till tåg. En
2367 utbyggnad av höghastighetståg skulle kunna medföra – men det är även en dyr och delvis
2368 osäker satsning.

2369 Att bygga helt nya tågbanor för höghastighetståg skulle medföra en kraftig investering.
2370 Oavsett om investering görs genom lån och med medfinansiärer finns en överhängande risk
2371 att nuvarande stam-, regional- och lokalbanor får stå tillbaka för satsningen på
2372 höghastighetstågen.

2373 Sverige är även ett land med långa avstånd som gör att flyget behövs för ett
2374 konkurrenskraftigt och dynamiskt näringsliv i hela landet. Flygets framtida utveckling är
2375 intressant och behöver bejakas på rätt sätt.

2376 Därför är det distriktsstämman mening att det är viktigare att säkerställa att nuvarande
2377 tågssystem underhålls, byggs ut och får ökad kapacitet. Samt att flygets utveckling mot

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 2378 fossiloberoende bejakas i större grad än att göra miljardinvesteringar i nya tågbanor för
2379 höghastighetståg.
2380 Distriktsstämman beslutar att bifalla motionen.

2381 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2382 9.26 Järnväg och höghastighetståg

2383 *Lars Thomasson, Upplands-Bro*

2384

2385 Genom historien har våra transportsystem omdanats i stora kliv som revolutionerat
2386 förflyttandet av människor och gods. Hjulet, segelfartygen, ångkraften, tåget, bilen,
2387 propellerflyget, jetflyget. I tidsepokerna mellan de stora kliven har utvecklingen varit
2388 inkrementell, man har finputsat och förbättrat – men inte presenterat några revolutionerande
2389 förändringar. Sedan jetflyget slog igenom på 60-talet har planen blivit, bättre, säkrare och
2390 bränslesnålare. Men i princip är det samma plan som flyger idag som för 50 år sedan.

2391 Tåget var en revolution på sin tid. Plötsligt öppnades hela kontinenter upp och de hisnande
2392 hastigheterna som möjliggjorde resor mellan Stockholm och Göteborg under en och samma
2393 dag ledde till att tidszonerna måste standardiseras. Sedan dess har tågen blivit elektrifierade,
2394 snabbare och bekvämare. Men i allt väsentligt är dagens tåg byggda på samma princip som på
2395 1800-talet: järnhjul på järnräls som vilar på en banvall. Nu kan världen dock stå inför ett nytt
2396 jättekliv. 2013 publicerade grundaren av Space X och Tesla, Elon Musk, sitt whitepaper om
2397 hyperloop - en teknik för marktransporter av människor och gods i extremt höga hastigheter:
2398 cirka 1000 kilometer i timmen. Man färdas i kapslar som accelereras framåt med hjälp av
2399 elektrisk framdrivning inuti i rör där luftmotståndet nästan är noll. Kapslarna leviteras
2400 magnetiskt inuti i rören. Ett sätt att beskriva hyperloop är att man bygger in dagens japanska
2401 maglevtåg - och pumpar ut luften för att minska motståndet radikalt. "Short of figuring out real
2402 teleportation, which would of course be awesome (someone please do this), the only option
2403 for super-fast travel is to build a tube over or under the ground that contains a special
2404 environment." Elon Musk - CEO Tesla, SpaceX Sedan 2013 har flera företag startats för att
2405 utveckla tekniken, bland annat har tåg- och flygmiljardären Richard Branson gett sig in i
2406 branschen, där Virgin Hyperloop One är en av de största aktörerna. Olika testbanor har byggts
2407 runt om i världen och flera länder har visat intresse för tekniken.

2408 Hyperloop kan revolutionera resande på marken och göra flyget helt onödigt på många
2409 distanser. Med hastigheter upp till tre gånger högre än dagens snabbtåg blir flygtider möjliga
2410 på marknivå. Några exempel: Los Angeles - Las Vegas 30 minuter (4 timmar 17 minuter med
2411 bil) Stockholm - Härnösand 25 minuter (4 timmar 29 minuter med X2000) Dubai - Abu Dhabi
2412 12 minuter (1 timme 8 minuter med bil) Till detta kommer ett transportsystem som både är
2413 billigare och lättare att uppföra än traditionell järnväg. Transporttuber som kan ledas i marken
2414 eller på ställningar ovan jord kräver mindre omfattande och miljöförstörande markarbeten än
2415 när banvallar ska färdigställas för järnväg. Lägg också till noll påverkan från väder och vind.
2416 Garanterat fritt från lövhalka med andra ord... Sammanfattningsvis kan världen nu stå inför en
2417 transportrevolution vars like vi inte sett sedan det kommersiella genombrottet för jetflyget. Att
2418 då binda upp sig upp både politiskt och ekonomiskt för mycket dyra snabbtåg som om några
2419 år kan visa sig bli mycket dyra sniglar vore extremt oklokt.

2420 Det kan jämföras med att man i mitten på 1800-talet avvisat all järnvägsutveckling och plöjt
2421 ner samtliga resurser på kanalbyggen.

2422 Det rimligaste nu vore att pausa alla planer på snabbtåg i Sverige och omgående utreda
2423 Hyperloop i Sverige. En invändning mot Hyperloop är att det skulle handla om science
2424 fiction. En invändning mot det påståendet är att vi nu lever i en tid då science fiction blir
2425 science fact snabbare än någonsin. Titta på smartphonen. Om Hyperloops upphovsman Elon
2426 Musk kan man säga mycket, men fakta är att det rullar Teslor på våra vägar, och att hans

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

2427 raketer landar som raketer gjorde i gamla rymdfilmer. Därför hemställer jag att Centerpartiets
2428 stämma antar som sin mening:

2429

2430 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2431 att verka för att alla planer på nya snabbtåg i Sverige lägg på is tills vidare

2432 att verka för att hyperloop för Sverige utreds snarast

2433

2434 **Distriktets yttrande**

2435 Avslag

2436 förslag till ny att sats på att-sats 2: Ny att-sats: att verka för att en sammanhållen utredning
2437 görs för att identifiera nästa generations transportlösningar samt presenterar förslag på en
2438 långsiktigt hållbar transportinfrastruktur

2439

2440 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2441 9.27 Järnväg och höghastighetståg

2442 *Anders Danielsson, Kristdala, Oskarshamns kommun*

2443

2444 Det diskuteras mycket på nationell nivå om att bygga snabbtågsbanor i Sverige. Det som mest
2445 diskuteras är snabbtåg på konventionell räls. Den tekniken så sin början i andra länder på
2446 1960-talet. Det finns stor sannolikhet att de kommer att bli som kanalbyggena i Sverige. De
2447 var omoderna när de väl var färdiga. Därför bör man satsa på magnetståg istället. Det går
2448 fortare och är lättare att stanna ofta.

2449

2450 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2451 att en eventuell utbyggnad av snabbtågsbanor i Sverige skall ske med magnetstågteknik om det
2452 inte leder till orimliga kostnader.

2453

2454 **Distriktets yttrande**

2455 Motionären förordar att byggandet av nya stambanor i Sverige, Sverigeförhandlingen, skall
2456 utföras med så kallad ”maglevteknik”, dvs att fordonet bärs upp av ett magnetfält istället för
2457 med konventionell räls och stålhjul.

2458 Maglev-tekniken är spännande och intressant inte minst därför att den öppnar för tåg
2459 framförda i mycket höga hastigheter med relativt låg energiåtgång.

2460 Inom ramen för Januariavtalet har Centerpartiet gjort upp om att bygga ut infrastrukturen och
2461 att binda ihop Sverige med tåg som går i tid. Den beslutade nationella planen för infrastruktur
2462 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet på 700 miljarder ska
2463 fullföljas. Nya stambanor ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och
2464 regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman
2465 med moderna och hållbara kommunikationer. Tilltron till befintlig svensk järnväg sviktar.
2466 Ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad
2467 punktlighet. En långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad
2468 punktlighet ska tas fram i samverkan med tågoperatörerna.

2469 Järnvägen är ett system som hänger ihop, resenären eller godset startar kanske sin resa i Berga
2470 och avslutar den i Hässleholm och kommer då att trafikera både perifera och centrala delar av
2471 det svenska järnvägsnätet. För att då nya stambanor skall innebära en kapacitetsförstärkning i
2472 hela systemet är det klokt att välja en teknik för dessa som är kompatibel med det som finns
2473 avseende spårvidder etc, det möjliggör på intet vis en hög kapacitet i de nya stambanor som
2474 byggs.

2475 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta

2476 Att avstyrka motion

2477 Distriktsstämman beslutade:

2478 att bifalla distriktsstyrelsens förslag

2479 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2480 9.28 Järnväg och höghastighetståg

2481 *Styrelsen Ockelbo Centerpartikrets*

2482

2483 Vi har under många år sett hur problem med signalsystem, lok m.m. ökat i vårt land. Tåg är ju
2484 ett av våra mest klimatvänliga transportsätt som vi kan använda oss av och därmed ställer vi
2485 också krav på att vi kommer dit vi tänkt oss, och dessutom i tid!

2486 I vårt avlånga land med koncentration av myndigheter och andra resmål i den södra delen av
2487 landet betyder det att det kan bli många och långa resor för oss i norra Sverige. Vi kan även
2488 visa på den omvända resvägen, för turismen är det mycket viktigt att tågen avgår, och
2489 kommer fram i tid.

2490

2491 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2492 Centerpartiet med kraft driver frågan om en upprustning av våra järnvägar och tåg för en stark
2493 utveckling av landsbygden

2494

2495 **Distriktets yttrande**

2496 Centerpartiets distriktsstyrelse i Gävleborgs förslag till distriktsstämman:

2497 De nationella infrastruktursatsningarna är till väldigt hög grad koncentrerad till järnväg.
2498 Järnvägen som idag utgörs av 12.000 km att jämföras med 400.000 km väg.

2499 Transporterna ökar konstant, det skulle vara mycket positivt om tåget klarade av att ta sin del
2500 av ökningen. Infrastruktursatsningen på järnväg är välbehövlig men tar en mycket hög andel
2501 av anslagen, vilket betyder att det nu sker en gigantisk nedrustning av vägnätet. Vilket är
2502 allvarligt för hela Sverige och främst för landsbygden.

2503 Motionärerna har insett att det finns stora brister i underhållet av järnvägen. Och det allvarliga
2504 när signalsystemet sätts ur bruk. Införandet av ett EU gemensamt signalsystem, European Rail
2505 Traffic Management System (ERTMS), är viktigt. I Sverige har det påbörjats och genomförs
2506 alltefter på vissa pilotbanor.

2507 Centerpartiets distriktsstyrelse yrkar att:

2508 Motionen anses besvarad.

2509 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2510 9.29 Vägstandard och vägbidrag

2511 *Styrelsen Ockelbo Centerpartikrets*

2512

2513 Under flera år har vi som bor på landsbygden sett hur standarden drastiskt försämrats på det
2514 vägnät som vi använder dagligen för att ta oss till våra jobb, eller för att sköta skog och åkrar
2515 som är navet i den energiomställning som vi står inför. Att färdas i en traktor på en dåligt
2516 underhållen väg frestar väldigt mycket på såväl kropp som maskin. Utöver dessa olägenheter
2517 så är risken uppenbar att sådd och skörd försenas och drar ut på tiden då hastigheten måste
2518 sänkas vid förflyttningar mellan fälten.

2519

2520 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2521 Centerpartiets är drivande för att höja medelstillsdelningen till allmänna vägar för underhåll
2522 och upprustning av vägsystemet på landsbygden

2523

2524 **Distriktets yttrande**

2525 Centerpartiet i Gävleborgs förslag till Distriktsstämman

2526 Aldrig förut har det handlat om så stora nedrustningar av vägnätet än vad som sker nu! Ett
2527 vägnät med kroppar som till stor del är byggda på -50 talet och har mycket stora
2528 upprustningsbehov. Inbegripet vägtrummor som sedan år tillbaka skulle ha bytts ut.
2529 Landsbygdens behov av fungerande infrastruktur är avgörande för att hela Sverige ska kunna
2530 leva.

2531 Motionen pekar på den problematik som föreligger och behöver naturligtvis inte föreslå hur
2532 finansieringen ska kunna täckas.

2533 Centerpartiets distriktsstyrelse i Gävleborg yrkar

2534 Att motionen bifalls.

2535 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2536 9.30 Vägstandard och vägbidrag

2537 *Hans Johansson, Säterkretsen, Dalarna.*

2538

2539 Sedan 1992 har det inte varit möjligt att få bidrag för anläggande, drift eller förstärkning av
2540 rena skogsbilvägar. Efter 1992 sjönk utbyggnadstakten av enskilda vägar. Eftersom även den
2541 centrala vägplaneringen upphörde är den offentliga statistiken om vägar inte tillförlitlig sedan
2542 dess. Men utbyggnadstakten har varit ungefär den halva jämfört med 1980-talet. Enligt
2543 förordning om statsbidrag till enskilda vägar lämnas bidrag till vägar som inte är av obetydlig
2544 längd och som tillgodoser ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet eller det
2545 rörliga friluftslivet. Bidrag lämnas också för vägar som är av väsentlig betydelse som
2546 genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse. Regelverket tolkas så att
2547 skogsbilvägar allmänt sett inte är bidragsgrundande. Det finns många kilometer väg i områden
2548 utan fastboende men hur många vägare är det egentligen som inte tillgodoser
2549 kommunikationsbehov för näringslivet eller det rörliga friluftslivet? Tillgänglighet till skogen
2550 och att vistas i skogen för vila eller för att ta del av skogens skafferier ligger djupt i den svenska
2551 folksjälen. En förutsättning för det är skogsbilvägarna. Betydelsen av skogsbilvägarnas
2552 huvudsyfte att tillgodose kommunikationsbehovet för skogsbruket kan naturligtvis inte heller
2553 överskattas för svenskt näringsliv och ekonomi. Ytterligare en viktig funktion har vägarna
2554 som förutsättning för bekämpning av skogsbränder. Under sommaren 2018 blev det uppenbart
2555 att beredskapen inför skogsbränder måste höjas. Skogsbilvägarna kommer i det
2556 sammanhanget sannolikt att få en ökad betydelse. Därför behövs resurser både för underhåll
2557 av befintligt vägnät och för nybyggnad. Med tanke på skogsbilvägarnas samhällsnytta är det
2558 inte rimligt att enskilda ska stå för hela kostnaden.

2559

2560 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2561 att en översyn görs över vilka viktiga behov enskilda vägar uppfyller i dag och i framtiden,
2562 samt att gällande kriterier för bidrag, ses över.

2563

2564 **Distriktets yttrande**

2565 I Sverige finns ungefär 43 000 mil enskilda vägar, alltså vägar som inte ägs av stat eller
2566 kommun. Knappt hälften är skogsbilvägar. Det finns många sätt att dela in dessa vägar i olika
2567 klasser.

2568 De enskilda vägarna är en viktig del i en väl fungerande infrastruktur som är en
2569 grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. Det är de enskilda vägarna som gör det
2570 möjligt att en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem.

2571 De enskilda vägarna är också mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det gäller
2572 inte minst skogsbilvägarna. Skogsbruket utnyttjar också många andra enskilda vägar för sina
2573 transporter. På samma sätt är många skogsbilvägar tillgängliga för andra utanför skogsbruket.
2574 Det kan vara jägare, bärplockare, boende eller andra näringsidkare som genom skogsbilvägar
2575 låter dem komma ut i skogen och komma åt allmän väg från skogen. Därför kan
2576 skogsbilvägen behöva anpassas efter behoven.

2577 Enligt förordning om statsbidrag till enskilda vägar lämnas bidrag till vägar som inte är av
2578 obetydlig längd och som tillgodoser ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 2579 eller det rörliga friluftslivet. Bidrag lämnas också för vägar som är av väsentlig betydelse som
2580 genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse.
- 2581 Däremot tolkas enligt motionären regelverket så att skogsbilvägar allmänt sett inte är
2582 bidragsgrundande.
- 2583 Med tanke på de enskilda vägarnas inklusive skogsbilvägarnas stora betydelse inte minst för
2584 landsbygden anser distriktsstyrelsen att motionärens förslag är angelägna.
- 2585 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta
2586 att bifalla motionen
- 2587 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslutade
2588 att bifalla motionen

2589 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2590 9.31 Vägstandard och vägbidrag

2591 *Andreas Pettersson, Anita Hall, Jonas Orgum & Henrik Lander Värmland*

2592

2593 Våra vägar som vi har i hela Sverige är viktiga infrastrukturer, oavsett om det är i en större
2594 stad eller på landsbygden. Vi ska se vägarna som en tillgång för de som bor, verkar eller
2595 nyttjar den oavsett vart de är.

2596 Med vägar i ett gott skick skapar de en kommunikation som alla har tillgång till att kunna
2597 nyttja. Företag kan fortsätta finnas i hela Sverige, eller nya skapas och varor eller tjänster kan
2598 köpas eller säljas. Den som bor efter vägen ska kunna nyttja den dagligen för sig själv eller
2599 för andra. Sen har vi även viktiga samhällsfunktioner som ska kunna ha en framkomlighet på
2600 vägarna såsom skolskjuts, hemtjänst, blåljusfordon och postbilen exempelvis. Det är en
2601 avgörande betydelse att även vägarna på landsbygden har ett fortsatt statligt ansvar och även
2602 beviljas medel både för drift och underhåll så att de hålls i ett gott skick. Då kommer
2603 landsbygden att fortsätta utvecklas.

2604

2605 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2606 att Centerpartiet ska verka för att staten via Trafikverket fortsatt tar ansvaret för vägnätet på
2607 landsbygden och jobbar för att stärka upp vägarna både på underhåll och drifta

2608

2609 **Distriktets yttrande**

2610 Distriktsstämman tillstyrker motionen!

2611 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2612 9.32 Vägstandard och vägbidrag

2613 *Olle Frisk, Söderhamns kommunkrets Gävleborg*

2614

2615 Landsbygdens bevarande har stor betydelse för vårt lands välstånd, inte minst ur
2616 beredskapssynpunkt. En allt större del av landsbygdens vägar förutsätt skötas av bybor själva.
2617 Vägverket bidrar med bidrag men genom att klassa om vägarna till enskilda ökar kostnaderna
2618 på landsbygden. Bidrag finns för samfälligheterna till drift och underhåll. För att i någon mån
2619 förhindra större avfolkning på landsbygden behöver dessa bidrag höjas.

2620

2621 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2622 Bidragsreglerna till vägsamfälligheterna justeras upp.

2623 Centerpartiets bifaller motionen och arbetar vidare för den i Riksdagsarbetet.

2624

2625 **Distriktets yttrande**

2626 Centerpartiet i Gävleborgs förslag till Distriktsstämman

2627 Vi delar motionärens insikt om att det svenska vägnätet håller på att förfalla. För att komma
2628 till rätta med denna problematik så kommer det att behöva läggas större medel på
2629 infrastruktur och vägnät. Att då göra som motionären föreslår att lägga det på civilsamhället
2630 genom ökade bidrag till de som sköter vägarna är en bra lösning.

2631 Centerpartiets distriktsstyrelse i Gävleborg yrkar

2632 Att motionen bifalls.

2633 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2634 9.33 Tågnätet

2635 *Lars Frändberg Töreboda, Skaraborgs län*

2636

2637 I första hand stambanornas inriktning syns vara att möjliggöra kortare restider mellan större
2638 städer. Trafikverket tycks för Västra Stambanan ha som mål att korta restiden mellan
2639 Stockholm och Göteborg med tjugo minuter.

2640 Utefter stambanorna finns en rad orter som uppstått som en följd av järnvägens utbyggnad.
2641 Medborgarna tog med glädje emot järnvägen med alla de olägenheter den medför. Ett bra
2642 exempel är Moholm men de förlorade järnvägen till Mariestad och bilismen hade framgång.
2643 Det fick till följd att resandeunderlaget minskade. Tågstoppen uteblev men buller, långa
2644 omfarter och byggrestriktioner består.

2645 Situationen är nu förändrad med höga bränslepriser och en kollektivtrafik med buss som för
2646 många innebär förlängda restider med fem timmar per vecka. Detta urholkar attraktiviteten för
2647 en i andra avseenden gynnsam ort att bo och leva i. Samhällen som erbjudits möjlighet till
2648 tågpendling har blomstrat med sina vunna möjligheter till studie- och arbetsresor.

2649 För att värna boende i samhällen liknande Moholm bör trafikpolitiken inrikta sig på att dessa
2650 orter får förhållanden som möjliggör stopp av lokaltågen. Genom att bygga tredje spår vid
2651 stationerna, som medger passage av snabbtågen så vinner miljön, tågpendlare och långväga
2652 resenärer.

2653

2654 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2655 att anta en politik för spårbundna trafiken på järnväg som möjliggör att fler orter får tillgång
2656 till lokala tågtrafik.

2657

2658 **Distriktets yttrande**

2659 Yttrande

2660 Att utveckla ett hållbart resande är en av samhällets viktigast uppgifter, det skall vara enkelt
2661 att leva på ett hållbart och miljövänligt sätt.

2662 Transporter är en stor del av de koldioxidutsläpp som görs, även om omställning av
2663 fordonsflotta är en viktig del för att minska utsläppen så är utnyttjandet av järnväg i synnerhet
2664 sådan som drivs med el en viktig och i flera fall inte fullt utnyttjad resurs i transportsystemet.

2665 Distriktsstyrelsen delar därför motionärens uppfattning om att spårbunden trafik på järnväg
2666 som möjliggör att fler orter får tillgång till lokal tågtrafik kan utvecklas.

2667 I Västra Götalandsregionen har under åren 2015- 2018 gjorts en utredning,
2668 Västtågutredningen som haft till uppdrag att se vilka stationer utmed befintliga banor där fler
2669 tågstopp kan ske.

2670 Regionfullmäktige beslutade under 2018 att ytterligare sju stationer i regionen skall öppnas,
2671 det som distriktsstyrelsen kan konstatera är att ingen av dessa finns i Skaraborg och att
2672 genomförandet är i ett mycket långt perspektiv, 20 år.

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 2673 Vi kan konstatera att regionfullmäktige vid antagande av kollektivtrafikprogram vart 4:e år
2674 skall pröva möjligheten och då kunna lägga till eller förändra tidigare ställningstagande vid
2675 vilka stationer som framtida tågstopp kan tillföras.
- 2676 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta
2677 att bifalla motionen
2678 att översända motionen jämte yttrande till Centerpartiets regionstämma i Västra Götaland
- 2679 Yrkanden:
- 2680 Lars Frändberg, Töreboda yrkar bifall till motionen
2681 Ulf Eriksson, Falköping yrkar bifall till DS förslag.
2682 Beslutar: enl DS förslag.

2683 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2684 9.34 Haverikommission

2685 *Hans Gleimar, Ludvika-Grangärde, Dalarna.*

2686

2687 Ett år försenat invigdes Kajbron över Bergslagsbanans järnvägsspår i Ludvika den 11 oktober
2688 2018. Bygget rasade den 13 juli 2017 och skadade 12 personer, varav 6 svårt, och medförde
2689 stora materiella skador. Konsekvenserna kunde blivit avsevärt värre, om raset inträffat några
2690 minuter tidigare, då ett tåg passerade bygghjälpen.

2691 Huvudentreprenören hävdar, att en underleverantör hade underdimensionerat gjutformen.
2692 Underleverantören hävdar å sin sida, huvudentreprenören hade kontrollerat och godkänt
2693 beräkningarna samt att dessa vid efterkontroll visat sig vara korrekta (Nya Ludvika Tidning
2694 2017-12-16). Arbetsmiljöverkets utredning ger heller inget besked ”Det var någon typ av
2695 konstruktionsfel som orsakade raset. I vilken del av den tillfälliga konstruktionen som det
2696 brast och vem som är ansvarig, det kan vi inte med säkerhet säga i dag”, (Byggnadsarbetaren
2697 5/2018). Noteras att ingen av dessa adresserar ett uttalande från den vid raset närvarande
2698 betongpumpföraren, om att en olämplig gjutmetod användes med för stor mängd betong
2699 fylldes för snabbt på bronns ena sida.(Byggnadsarbetaren 14/2017). Åklagare lägger ned
2700 förundersökningen om arbetsmiljöbrott i augusti 2018. Orsaken till raset är alltså formellt
2701 okänd och ingen strukturerad kunskapsåterföring sker för att förebygga liknande händelser.

2702 Statens Haverikommission anger, att ingen utredning startades på grund av att anmälan
2703 saknades. Statens haverikommission klassificerar olyckor i olika kategorier. Broraset tillhör
2704 kategorin ”Övriga olyckor”, där tröskeln för utredning är högre än för olyckor inom luftfart
2705 och sjöfart.

2706 Transportstyrelsen svarar, att ingen anmälan gjordes till Haverikommissionen då de i sin tur
2707 saknade anmälan från byggherren Trafikverket och att ingen tågrörelse var inblandad. Det bör
2708 noteras, att ett tåg passerade minuterna innan raset!

2709 Tre olyckor inträffade i Ludvika Kommun inom loppet av 112 dagar under 2017 med olika
2710 hantering av Statens Haverikommission, se bakgrundsfakta nedan. Den olycka som hade
2711 största negativa konsekvensen utreddes ej. Det illustrerar, att Justitiedepartementets
2712 Förordning 2007:860 med Instruktion till Statens Haverikommission bör revideras.

2713 Byggnation i närheten av trafik eller annan verksamhet mångfaldigar riskerna och de negativa
2714 konsekvenserna av en olycka för liv och egendom och följande intäktsförluster kan bli mycket
2715 stora. Ett varnande exempel är brohaveriet i Genua.

2716 Bakgrundsfakta

2717 Statens haverikommission (SHK) är en myndighet under Justitiedepartementet. SHK har till
2718 uppgift att utreda allvarliga civila eller militära olyckor och tillbud. Det skall ge kunskap för
2719 liknande händelse skall inträffa igen eller minska konsekvenserna om den gör det.
2720 Föresättningsarna för när SHK skall utreda är reglerade i olika författningar och varierar från
2721 ett utbredningsområde till ett annat, (Uppgifter från SHK hemsida)

2722 Statens Haverikommissions hantering av tre olyckor i Ludvika 2017:

2723 22 juni, Skadat noshjul på motorsegelflygplan samt en lindrig personskada vid landning på
2724 Ludvika flygplats. Utredning av Statens Haverikommission med Diariernr L-68/17

Kommitté 9 Infrastruktur, transporter

- 2725 12 oktober, Skadade järnvägsvagnar och lok men inga personsador vid urspårning vid
2726 plankorsning vid Ludvika stationsområde. Utredning av Statens Haverikommission med
2727 Diariennr J-22/17
- 2728 13 juli. Ras av bro under byggnation omedelbart efter passage av tåg med omfattande
2729 materiella skador och tolv personer skadade varav sex med svåra skador. Ingen utredning görs
2730 av Statens Haverikommission.
- 2731
- 2732 Jag/vi föreslår partistämman besluta
- 2733 att ge Centerpartiets Riksdagsgrupp uppgift att initiera aktiviteter i Sveriges Riksdag, som
2734 resulterar i revision av Förordningen 2007:860 med instruktion för Statens Haverikommission
2735 för att ge bättre förutsättningar till analys och kunskapsåterföring f
- 2736
- 2737 **Distriktets yttrande**
- 2738 Exempel på områden där en händelse kan bli föremål för en utredning Statens
2739 Haverikommission, SHK, är luftfart, sjöfart, spårbunden trafik, vägtrafik, gruvdrift, bränder,
2740 ras, farliga utsläpp, kärnteknisk och medicinteknisk verksamhet, m.m.
- 2741 Avgörande för om en undersökning ska genomföras är normalt olyckans svårighetsgrad.
2742 Förutsättningarna för när SHK ska utreda en händelse är reglerade i olika författningar och
2743 varierar från ett utredningsområde till ett annat. I vissa fall är en utredning obligatorisk. I
2744 andra fall görs en individuell bedömning av säkerhetsvinsterna med en utredning. Om flera
2745 personer har omkommit eller blivit allvarligt skadade, eller om omfattande skador orsakats på
2746 materiel eller miljö, finns ofta skäl för SHK att genomföra en utredning. En haveriutredning
2747 syftar till att ge svar på främst tre frågor: Vad hände? Varför hände det? Vad kan göras för att
2748 en liknande händelse inte ska inträffa i framtiden, eller för att minska konsekvenserna om den
2749 gör det? I de fall där händelsen har föranlett en insats från samhällets räddningstjänst ska
2750 utredningen också ge underlag för en bedömning av räddningsinsatsen och, om det finns skäl
2751 för det, för förbättringar av räddningstjänsten.
- 2752 Distriktsstyrelsens bedömning är att motionärens intention är att förbättra det som är
2753 myndighetens huvuduppgift nämligen att analysera olyckor för att förhindra att de
2754 uppkommer igen. Förordningen 2007:860 beskriver på en mycket övergripande nivå hur
2755 myndigheten ska organiseras och styr inte på instruktionsnivå. Distriktsstyrelsen delar dock
2756 motionärens intention om att SHK ska ha bra förutsättningar för analys och
2757 kunskapsåterföring från olyckor.
- 2758
- 2759 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta
- 2760 att instämman i motionens intentioner
- 2761 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslutade
- 2762 att instämman i motionens intentioner

2763 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2764 9.35 Laddpunkter

2765 *Anders Eriksson Kungsbacka, Peter Feuerbach Halmstad, Lisberth Riberth Falkenberg,*
2766 *Gudrun Petterson Laholm, Jonas Wahlbeck Halmstad*

2767

2768 Krav på att sätta upp laddpunkter för elbilar, vid nybyggnation och större renoveringsarbeten
2769 av bostadsfastigheter. Utvecklingen av elektriska bilar med batterilösning sker oerhört fort
2770 just nu. Från att det bara funnits några få alternativ för några år sedan, till att varje stor
2771 biltillverkare har en eller flera modeller på marknaden nu eller nya på gång. Detta är mycket
2772 positivt, eftersom omställningen från fossila bränslen måste ske så fort som möjligt.

2773 Laddinfrastrukturen för dessa fordon är dock en bromskloss. Anledningen är att
2774 företag/kommuner och organisationer har svårt att veta om det är de eller någon annan som
2775 skall göra det. Frågan är vem som ska stå för investeringskostnaderna. Här ser vi att politiken
2776 kan gå in och styra så att den nödvändiga infrastrukturen byggs.

2777 När det gäller laddpunkter för elbilar måste man sätta upp rätt typ av laddpunkt på rätt ställe.
2778 Längs med större vägar och inne i större städer behövs det snabba laddpunkter. Dessa tar
2779 marknaden själv hand om och bygger idag. Det är bra och det kan uppmuntras genom att
2780 förenkla bygglov som krävs för dem.

2781 Batteribilen skall dock laddas långsamt när den står parkerad på natten som exempel. Det är
2782 då den praktiska vinningen med att äga en elbil märks av mest, och det är även bäst för
2783 batteriet att laddas långsamt. Det är även så att vi på natten använder minst energi, och därför
2784 kan en elbil enkelt laddas då utan att belasta elnätet så mycket. När utbyggnaden av
2785 långsamladdning är på plats minskar även behovet av snabbaddning som annars kan bli en
2786 belastning för elnätet.

2787 Skall bilen laddas på natten nära en bostad måste laddpunkter för dem sättas upp i anslutning
2788 till boendeparkeringar. Idag har det blivit självklart att dra in fiber för internet när man bygger
2789 en ny bostad, i framtiden bör det vara lika självklart att installera en laddpunkt för elbilen när
2790 man bygger en bostad.

2791 De som bor i en villa eller bygger en villa kan enkelt sätta upp sin laddpunkt själva. Men för
2792 de som bor i en flerfamiljsfastighet är det ibland omöjligt att ladda bilen på natten. Detta gör
2793 att en del väljer att ej köpa en elbil trots att de vill göra det. Vi vill att det ska bli enklare för
2794 dem som hyr parkeringsplats att sätta upp laddpunkter.

2795 Vi vill ställa krav på kommunala bostadsbolag och fastighetsägare att underlätta för
2796 elbilismen. För att påskynda omställningen vill vi införa krav vid exploateringsavtal och vid
2797 större ombyggnationer, då man ändå måste anpassa efter nya byggregler. Bostadsföretag och
2798 bostadsrättsföreningar kan själva sätta upp laddpunkterna eller låta företag på den privata
2799 marknaden göra det genom att upplåta marken åt dem.

2800

2801 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2802 att det utreds en lämplig nivå för antalet laddpunkter, för långsam laddning, som skall vara ett
2803 minimum vid nybyggnation eller större renoveringsarbeten.

2804 att det utreds hur reglerna kan göras enklare för den som vill sätta upp en egen laddpunkt vid
2805 en hyrd parkeringsplats.

2806

2807 **Distriktets yttrande**

2808 Distriktsstyrelsens yttrande

2809 En av de största miljöbelastningarna är utsläpp av koldioxid och där trafiken är en stor
2810 bidragande orsak. Alla möjligheter att få fler fordon att gå på förnyelsebart bränsle så fort som
2811 möjligt är helt avgörande för hur klimatet kommer att utvecklas i framtiden. Motionärerna
2812 nämner en rad hinder för att omställningen ska gå enklare och snabbare samt föreslår möjliga
2813 lösningar för detta.

2814 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta

2815 Att bifalla motionen.

2816 Centerpartiet Hallands årsstämmobeslut:

2817 Årsstämman beslutade i enlighet med distriktsstyrelsens förslag

2818 att bifalla motionen

2819 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2820 9.36 Reseavdrag och beskattning av fordon och
2821 bränsle

2822 *Robert Boström, Norsjö Västerbotten*

2823

2824 I dag används reseavdraget mest av högavlönade män i de tre storstadsområdena, inte av
2825 glesbygdsbor med lång väg till jobbet.

2826 Men med Landsbygdskommitténs förslag på en rent avståndsbaserad modell skulle detta
2827 ändras. Då försvinner möjligheten att motivera avdraget med att man gör en tidsvinst på minst
2828 två timmar om dagen genom att ta bilen.

2829 Reseavdraget har en viktig funktion ute i landet där arbetsmarknaden är sämre och
2830 kollektivtrafiken mindre utbyggd. Men i Stockholm har det utvecklats till ett bil-bidrag som
2831 bidrar till ökad biltrafik, ökade utsläpp och längre köer.

2832 Det är nu dags att se till att vi får ett bidrag som inte ökar bilåkandet i våra storstäder utan
2833 skapa ett reseavdrag som riktar sig till de som behöver den. Till människor på orter med
2834 sämre arbetsmarknad och kollektivtrafik så att de kan resa till jobben.

2835

2836 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2837 att landsbygdskommitténs förslag om ändrat reseavdrag skall genomföras

2838

2839 **Distriktets yttrande**

2840 Motionären vill att Landsbygdskommitténs förslag om reseavdrag genomförs. Centerpartiet
2841 deltog aktivt i Landsbygdskommitténs arbete och stod bakom de förslag som lades fram. Det
2842 vore bra om reseavdragen kopplades mer till avstånd än vad som görs idag. I våra
2843 landsbygdskommuner är avstånden större och kollektivtrafiken är bristfällig så detta vore en
2844 bra idé.

2845 Distriktsstyrelsen föreslår därför distriktsstämman besluta

2846 att bifalla motionen.

2847 Kommittén föreslår distriktsstämman besluta enligt distriktsstyrelsens förslag.

2848 Distriktsstämman beslutar enligt kommitténs förslag.

2849 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2850 9.37 Reseavdrag och beskattning av fordon och
2851 bränsle

2852 *Anneli Rehnfors, Centerkvinnor, Sundsvall*

2853

2854 De som bor utanför kollektivtrafikområden kan inte utnyttja sina rättigheter m.a.p. den
2855 trafiken som bekostas av skattemedel. Kollektivtrafiken som avser den delen av busstrafiken
2856 som går frekvent med tio minuters intervall är anpassad för resor till och från arbete.
2857 Kollektivtrafikområden är lätta att ta fram via GIS-verktyget som visar vilka områden har
2858 denna frekventa busstrafik samt har busshållplatser inom 1km från bostaden. Rätten för
2859 avdrag för bensinkostnader borde gälla alla de som inte kan nyttja denna kollektivtrafik för
2860 arbetspendling. Om det inte skulle gå busstrafik inom en radie om 3 km från bostad till
2861 centrum i staden kan man cykla och gå till en busshållplats med 10-minuters trafik. På
2862 landsbygden utanför kollektivtrafikområden finns vanligen inte detta alternativ.

2863 De som bor utanför kollektivtrafikområden kan inte utnyttja sina rättigheter m.a.p. den
2864 trafiken som bekostas av skattemedel. Kollektivtrafiken som avser den delen av busstrafiken
2865 som går frekvent med tio minuters intervall är anpassad för resor till och från arbete.
2866 Kollektivtrafikområden är lätta att ta fram via GIS-verktyget som visar vilka områden har
2867 denna frekventa busstrafik samt har busshållplatser inom 1km från bostaden. Rätten för
2868 avdrag för bensinkostnader borde gälla alla de som inte kan nyttja denna kollektivtrafik för
2869 arbetspendling. Om det inte skulle gå busstrafik inom en radie om 3 km från bostad till
2870 centrum i staden kan man cykla och gå till en busshållplats med 10-minuters trafik. På
2871 landsbygden utanför kollektivtrafikområden finns vanligen inte detta alternativ.

2872

2873 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2874 att för boende utanför kollektivtrafikområden införs avdragsrätt för bensinkostnader för
2875 arbetspendling i procentuellt förhållande till avståndet från kollektivtrafiken ända upp till
2876 100% avdrag för de som inte har någon som helst busstrafik som är anpassad till
2877 arbetstiderna.

2878

2879 **Distriktets yttrande**

2880 Beslut

2881 - bifall till distriktsstyrelsens yttrande att instämma i motionens intentioner och
2882 överlämna densamma till partistämman för ställningstagande

2883 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2884 9.38 Reseavdrag och beskattning av fordon och
2885 bränsle

2886 *Anders Danielsson, Kristdala, Oskarshamns kommun*

2887

2888 Nu får man inte göra avdrag för de första 11 000 kronorna för de resekostnader som man har
2889 per år för att ta sig till jobbet. Reskostnader till jobbet belastar ekonomin mycket för
2890 människor som har långt till jobbet och inte är höginkomsttagare.

2891

2892 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2893 att beloppet 11 000 kronor som man inte får göra reseavdrag för tas bort så att man kan få
2894 göra avdrag från första kronan av resekostnader för att ta sig till jobbet alternativt att beloppet
2895 sänks kraftigt.

2896

2897 **Distriktets yttrande**

2898 Motionären beskriver kostnaden med arbetsresor för människor bosatta på avstånd från
2899 arbetet och yrkar på att avdrag skall få göras från första kronan, idag först på kostnad
2900 överstigande 11 000:-.

2901 I syfte att göra det möjligt att leva och bo också på landsbygden, där resor till och från arbete
2902 och där alternativ med till viss del samhällsfinansierad kollektivtrafik saknas, behöver
2903 systemet för reseavdrag ses över. Centerpartiet har inom ramen för Januariavtalet gjort upp
2904 om en rad åtgärder för att göra det möjligt att bebo och vara verksam i hela landet. En av
2905 dessa är;

2906 Införa ett avståndsbaserat och färdmedelsoberoende reseavdrag (Utredning tillsatt. Dir.
2907 2017:134).

2908 Inom ramen för den utredningen kommer också frågan om nivåer för när och om avdrag får
2909 göras att beaktas. ?

2910 Distriktsstyrelsen föreslår stämman besluta ?

2911 att instämma i motionens intentioner samt

2912 att Centerpartiet också beaktar nivåerna för när reseavdrag får göras.

2913 Distriktsstämman beslutade:

2914 att bifalla distriktsstyrelsens förslag

2915 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2916 9.39 Reseavdrag och beskattning av fordon och
2917 bränsle

2918 *Tobias Nygren, Hällefors-Grythyttan Centerkrets Örebro län.*

2919

2920 Gröna skatteväxling ska gynna de på landsbygd som har få alternativ för kollektiv
2921 kommunikation. I stadsområden finns fler alternativ för transport och kommunikation. På
2922 landsbygden är idag ofta möjligheterna små att välja alternativ till bilen. Det behövs
2923 realistiska transportmöjligheter för landsbygden.

2924

2925 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2926 att bidragsinsatser riktas till områden med få kollektiva kommunikationsalternativ

2927

2928 **Distriktets yttrande**

2929 Distriktsstyrelsen delar helt motionärens uppfattning. Landsbygden behöver olika satsningar,
2930 det är viktigt att det finns realistiska transportmöjligheter för de som bor på landsbygden. Det
2931 är extra viktigt att landsbygden inte missgynnas i det gröna skatteväxlingspaket som finns
2932 med i Januariavtalet. Höjs skatten på koldioxid måste det garanteras att tillgången till
2933 fossilfritt bränsle finns även på landsbygden.

2934 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta:

2935 -Att bifalla motionen.

2936 Distriktsstämman beslutade:

2937

2938 Att lägga till en att-sats: Centerpartiet verkar för att en energiberedning tillsätts

2939 Att bifalla distriktsstyrelsens förslag till beslut att bifalla motionen med ovanstående
2940 tillägg

2941

2942 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

2943 9.40 Reseavdrag och beskattning av fordon och
2944 bränsle

2945 *Lars Frändberg Töreboda, Skaraborgs län*

2946

2947 Eldrivna bilar och hybridfordon är nu lågt beskattade med obetydlig vägslitageavgift och har
2948 bidrag vid inköp. Det är förmånligt att äga och köra dessa fordon, men det förutsätter att man
2949 bor rätt och inte har behov av stora fordon eller med drag. Mest gynnade blir storstadsbor med
2950 god ekonomi. Skatter och avgifter har fått utformas som gångbar miljöpolitisk ingenjörskonst.

2951 Vägslitageavgift borde alla betala efter tjänstevikt oavsett drivmedel. Vägunderhållet kan inte
2952 berövas nödvändiga intäkter. Vidare bör hybridbilarnas tveksamma miljönytta inte försvara
2953 deras låga avgifter. I storstaden kommer de till sin rätt med mindre utsläpp men den
2954 subventionen borde kommuner som drar nytta av bättre luft bekosta.

2955 Eldrift kan vara framtiden om utvecklingen av grafen lyckas så att den kan ersätta en del av de
2956 metaller som batterierna innehåller och sänka deras vikt. Det skulle radikalt minska elbilarnas
2957 miljöbelastning. Vätgas och bränsleceller är ändå det mest löftesrika vid sidan av biodiesel
2958 vilket borde generera stora utvecklingsresurser.

2959 Vi har i dag inte facit om vilken lösning det hållbara samhället kommer att vara betjänt av.
2960 Därför bör politiken ha ett liberalare sätt att förhålla sig till transporternas framtida
2961 utformning, etanolen i färskt minne.

2962 Vi som bor på landsbygden och behöver fossila bränslen till våra fordon och har långa
2963 körsträckor skall inte straffas. Som det nu är blir det bonus till välbärgade storstadsbor och
2964 malus för landsbygdens folk.

2965

2966 Jag/vi föreslår partistämman besluta

2967 att ompröva nuvarande fordons och drivmedelsbeskattning.

2968 att öka resurserna till forskningen och utveckling av bränslecellsdrift och batterier med grafen

2969

2970 **Distriktets yttrande**

2971 Yttrande:

2972 Distriktsstyrelsen instämmer i motionärens beskrivning av att många satsningar framåt behövs
2973 för att inte "låsa in" utvecklingen av förnybara bränslen som gjorts tidigare (läs etanolen
2974 kontra biogasen etc)

2975 Centerpartiet har ett tydligt budskap om att hela samhället, både stad och land, måste ställa
2976 om för att bygga ett hållbart samhälle med en cirkulär ekonomi. Centerpartiet ser den stora
2977 potentialen i jord och skogsbruket att producera insatsvaror som kan ersätta fossila råvaror.
2978 Här är HVO som kan tankas i dieslbilar nämnas. Övergången från en fossilbaserad ekonomi
2979 till ett förnybart och biobaserat samhälle innebär stora möjligheter för jobb, utveckling och
2980 tillväxt, inte minst i Sverige. Det behövs långsiktiga regler som ger både enskilda människor
2981 och företag möjlighet att ta del i omställningen utifrån sina förutsättningar.

Kommitté 9

Infrastruktur, transporter

- 2982 När det gäller fordonsflottan driver Centerpartiet en bonus-malus-upplägg där det blir
2983 billigare att vara miljövänlig och dyrare att ”skita ner”. Idag säljs många bilar med bonus som
2984 sedan försvinner ur landet till Norge eller Tyskland. Vårt nya system gör det attraktivt också
2985 att köpa en begagnad bil i Sverige för att ta del av steg två i premien. Många människor i både
2986 stad och land köper gärna en mer miljövänlig bil men har inte ekonomiska resurser att köpa
2987 en ny bil. Därför är Centerpartiets förslag bra att det finns ett steg två så att också när bilen
2988 säljs vidare i Sverige så kan det lösa ut ytterligare rabatt inom bonus-malussystemet.
- 2989 Forskning, innovation och teknikutveckling behövs i många sektorer från produktion,
2990 distribution och lagring av energi, för smarta fossiloberoende transporter, till jordbruk, hälsa
2991 och ekonomi. Precis som motionären beskriver så behövs ytterligare satsningar på många
2992 områden, inte minst när det gäller den tillämpade forskningen.
- 2993 Distriktsstyrelse föreslår stämman besluta:
- 2994 att avslå första att-satsen
- 2995 att bifalla andra att-satsen
- 2996 Yrkande
- 2997 Lars Frändberg, Töreboda och Wanja Wallemyr, Falköping yrkar bifall till motionen.
- 2998 Ulrika Heie yrkar bifall till DS förslag.
- 2999 Tomas Johansson, Essunga yrkar avslag på att-sats ett i motionen.
- 3000 Ordföranden ställer proposition på DS förslag mot Lars Frändbergs yrkande om bifall av att-
3001 sats 1.
- 3002 Stämman beslutar enl DS förslag.

3003 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3004 9.41 Reseavdrag och beskattning av fordon och
3005 bränsle

3006 *Magnus Schalin*

3007

3008 Flera miljöskatter som flygskatten, drivmedelsskatter, föreslagna km- skatt på lastbil osv
3009 drabbar glesbygden mycket hårt. Flera miljöskatter ökar urbaniseringen. en levande
3010 landsbygd är bra för miljön.

3011

3012 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3013 att Centerpartiet jobbar för att glesbygden alltid blir kompenserad för eventuella miljöskatter
3014 på avstånd. Det kan vara till exempel höjt grundavdrag eller sänkta sociala avgifter för små
3015 företag i glesbygd.

3016

3017 **Distriktets yttrande**

3018 Förslag till motionssvar:

3019 Med hänvisning till ovanstående föreslår distriktsstyrelsen stämman besluta

3020 Att anse motionen som en del av januariöverenskommelsen och där för under arbete.

3021 Sven Nilsson yttrar sig

3022 Bosse Svensson yttrar sig och yrkar: att Centerpartiet jobbar för en grundprincip där
3023 glesbygden kompenseras för ökade reskostnader.

3024 Beslutsgång.

3025 Det finns två förslag:

3026 Ordförande frågar om stämman beslutar enligt distriktsstyrelsens förslag

3027 Ordförande frågar om stämman beslutar enligt Bosse Svenssons yrkande.

3028 Ordförande finner att stämman beslutar att Centerpartiet jobbar för en grundprincip där
3029 glesbygden kompenseras för ökade reskostnader.

3030 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3031 9.42 Reseavdrag och beskattning av fordon och
3032 bränsle

3033 *Marie-Anne Björn Luleå krets, Norrbotten.*

3034

3035 Enligt de transportpolitiska målen ska transportköparen/resenären betala fullt ut för de
3036 kostnader som transporten skapar för resten av samhället, till exempel slitage, buller, utsläpp
3037 och olyckor. Detta görs genom skatter och avgifter. För att mäta i hur hög grad skatterna och
3038 avgifterna speglar de faktiska kostnaderna används begreppet internaliseringsgrad. För att få
3039 fram internaliseringsgraden, åter man de rörliga skatterna och avgifterna och delar dem med
3040 kostnaderna. Helst ska resultatet bli att varje transportköpare/resenär betalar 100 procent av
3041 kostnaderna, varken mer eller mindre. Så ser det inte ut idag. Landsbygdsbilisten betalar 180
3042 procent av kostnaderna, medan tätortsbilisten bara betalar 80 procent. Det betyder att
3043 bilresenärer i landsbygder betalar 2 kronor per mil för mycket för sina resor, medan
3044 bilresenärer i tätorter betalar 1,20 kronor per mil för lite för sina resor. Dessutom har
3045 landsbygdsbon oftast inte något alternativtill att ta bilen, vilket däremot boende i större
3046 tätorter i allmänhet har, i form av cykel eller kollektivtrafik.

3047

3048 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3049 att se över någon form till ersättning för landsbygdsbor

3050

3051 **Distriktets yttrande**

3052 Distriktsstämman föreslår bifall till motionen

3053 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3054 9.43 Reseavdrag och beskattning av fordon och
3055 bränsle

3056 *Jan-Erik Carlsson, Mjölby C och CK avd, Mjölby Centerkrets, Östergötland*

3057

3058 Idag beskattas våra fordon genom fordonsskatter och miljöskatter (beskattning av fossila
3059 bränslen). Stor del av dessa pengar går tillbaka till byggnation av nya vägar, underhåll utav
3060 befintliga vägar och snöröjning. I Sverige har vi mål att minska/ ta bort fossila bränslen, i och
3061 med detta så försvinner stor del av skatteintäkter från bilismen. Även E bilar och fordon som
3062 kör på fossilfria drivmedel kräver vägar som ska underhållas. Därför är viktigt att ta fram
3063 förslag hur bilismen ska beskattas i framtiden. Annars är det stor risk att mindre vägar på
3064 landsbygden blir utan underhåll först.

3065

3066 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3067 att centerpartiet arbetar för att ta fram förslag på framtida beskattning av fordonstrafiken.

3068

3069 **Distriktets yttrande**

3070 Distriktsstyrelsen yttrande

3071 Motionären vill att Centerpartiet tar fram förslag på framtida beskattning av fordonstrafiken
3072 med syftet att säkerställa att det allmänna vägnätet även framgent kan underhållas, snöröjas
3073 och byggas ut vid behov. Motionären lyfter en viktig fråga – hur finansierar vi i framtiden det
3074 allmänna vägnätet när den nuvarande finansieringen vilar på beskattning av en typ av trafik
3075 som vi kraftigt vill minska omfånget på? Distriktsstyrelsen tror dock inte att en förändring av
3076 fordonsskatterna är rätt väg att gå för att finansiera det framtida vägnätet utan ser hellre att en
3077 förutsättningslös utredning tillsätts för att skapa ett nytt helt finansieringssystem av vägnätet.

3078 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta att avslå motionen.

3079 Distriktsstämmans beslut:

3080 Stämman beslutade enligt distriktsstyrelsens förslag.

3081 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3082 9.44 Reseavdrag och beskattning av fordon och
3083 bränsle

3084 *Jon Essebro Lycksele Västerbotten*

3085

3086 Den skattefria milersättningen för bil på 18.50 kr/mil är sedan 2007 oförändrad och har
3087 därmed inte följt utvecklingen av de faktiska kostnaderna när bilen används som
3088 transportmedel dels privat till och från arbete men även de som är beroende av transport med
3089 egen bil i tjänst.

3090 När man tittar på ersättningen hos våra grannar i norden kan man se att skillnaden är orimligt
3091 stor.

3092

3093 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3094 att höja den skattefria milersättningen så den hamnar på en nivå i linje med våra grannländer i
3095 norden

3096 att indexjustering av milersättningen införs så den följer framtidens kostnadsutveckling

3097

3098 **Distriktets yttrande**

3099 När du reser med bil i tjänsten kan arbetsgivaren betala skattefri bilersättning med 18.50 kr
3100 per mil för egen bil. Om du inte har fått ersättning för tjänsteresan från arbetsgivaren får du
3101 dra av 18.50 kr per mil för egen bil i sin deklaration.

3102 Att den skattefria milersättningen inte följt med kostnadsutvecklingen som biltransporten
3103 inneburit är något som drabbar de som således reser i tjänst med sin privata bil. I ett avlångt
3104 land som Sverige med långa avstånd, är det inte mer än rimligt att milersättningen står i
3105 korrelation med de kostnader som bilkörningen innebär. Exempelvis så är den skattefria
3106 maxnivån för bilersättning 4,3 € per mil (motsvarar 45 kr per mil) i Finland, 36,50 NOK per
3107 mil i Norge och 36,77 DKK per mil i Danmark.

3108 Om den inte gör så, skulle det innebära att färre i framtiden har råd att köra sin egna bil i
3109 tjänst vilket i förlängningen skulle drabba såväl företag som enskilda individer negativt. I ett
3110 nordiskt land som Sverige där elasticiteten hos våra medborgare varierar beroende på var i
3111 landet man bor, är detta därför väldigt viktigt.

3112 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta

3113 att bifalla motionen

3114 Kommittén föreslår distriktsstämman besluta enligt distriktsstyrelsens förslag.

3115 Distriktsstämman beslutar enligt kommitténs förslag.

3116 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3117 9.45 Reseavdrag och beskattning av fordon och
3118 bränsle

3119 *Centerpartiet Norrbotten Distriktsstyrelse*

3120

3121 1 juli 2018 trädde Bonus Malus-regelverket i kraft som har en bra grundläggande tanke, men
3122 som knappast passar hela landet. Vi anser att för Norrbotten krävs, i stora delar av länet, något
3123 större bilar, kanske 4-hjulsdrift för att man säkert skall kunna transportera sig i vårt glest
3124 befolkade län. Bristande underhåll och bristande snöröjning av vägar är orsaken till försämrad
3125 trafiksäkerhet. Dessa bilar emitterar också normalt något större volymer av CO2 och NOX.
3126 Med de indexerade höjningarna av fossilbränsleskatten och den allt svagare kronan, har
3127 många i glesbygden svårt att klara att äga och köra bil. NOX och CO2 som emitteras upptas
3128 av den stora mängd skogsmark som finns i Norrbotten, liksom stora delar av norra Sverige. Det
3129 finns heller inte den infrastruktur i stora delar av länet som möjliggör användande av elbil.

3130 Genom att kompensera lands- och glesbygd för de höjda bränslekostnaderna, men samtidigt
3131 ge incitament att övergå till förnyelsebara bränslen, skapas förbättrade förutsättningar för en
3132 levande landsbygd.

3133 Genom att återbörda medel i det befintliga glesbygdstillägget i fordonsskatten riktas medel
3134 direkt till lands- och glesbygd.

3135

3136 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3137 att höja glesbygdstillägget i fordonsskatten till ett (1) basbelopp

3138 att indexera glesbygdstillägget i samma takt som bränsleskatten för fossila bränslen

3139 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3140 9.46 Reseavdrag och beskattning av fordon och
3141 bränsle

3142 *Berit Hardselius, Älvsby Kommunkrets Norrbotten*

3143

3144 Sverige är ett land med en stor andel glest befolkad landsbygd. En landsbygd med
3145 livsnödvändig livsmedelsproduktion, småföretagsamhet och på många håll fantastiska
3146 förutsättningar för en ökande besöksnäring.

3147 Denna landsbygd är befolkad av människor i alla åldrar: små barn, skolbarn, unga och äldre
3148 yrkesverksamma, löntagare och företagare och även många pensionärer.

3149 De flesta av landsbygdens små byar saknar livsmedelsbutiker och annan service, samtidigt
3150 som de har dålig eller obefintlig kollektivtrafik. Landsbygdsbefolkningen är i dagens läge
3151 oftast helt beroende av bilen.

3152 Vi har uttryckt att Hela Sverige ska leva, och inte bara leva utan även utvecklas. Vi har då
3153 också ett ansvar för att människor som bor i glesbygd, inte ska behöva betala mångfalt mer än
3154 de som bor i större tätorter för att få sina liv att fungera.

3155 Det är viktigt att samhället i sin helhet ställer om till fossilfrihet, men i t ex Norrlands inland
3156 finns det för personer med låga inkomster knappast några alternativ till bilar med
3157 konventionella bränslen. Bland pensionärerna på landsbygden finns många med låga
3158 pensioner, att investera i en elbil är inte aktuellt hur fördelaktiga subventionerna för
3159 nybilsköpen än är. Detsamma gäller många, många lantbrukare och andra småföretagare.

3160 Den "gröna skatteväxlingen" får inte försvåra möjligheterna att bo och leva på landsbygden
3161 och därmed även äventyra genomförandet av den nationella livsmedelsstrategin.

3162 För att hela landet verkligen ska leva och för att jämställdhet i hela landet ska kunna uppnås
3163 yrkar jag

3164

3165 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3166 att Centerpartiet arbetar fram en lösning för kompensation gällande fordonsskatten för boende
3167 och verksamma i glesbygda områden

3168

3169 **Distriktets yttrande**

3170 Distriktsstämman föreslår bifall till motionen

3171 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3172 9.47 Reseavdrag och beskattning av fordon och
3173 bränsle

3174 *Skepperstads Centeravd. Sävsjö krets, Jönköpings län*

3175

3176 Höjda bränsleskatter på fossila bränsle är ett nödvändigt styrmedel för att få fart på
3177 omställningen av vår fordonsflotta. Den kostanden blir dock inte solidariskt fördelat i hela det
3178 svenska samhället då landsbygden kommer få bära den större delen av
3179 omställningskostnaden. Detta utgör ett hot mot glesbygdens utveckling gentemot tätorterna.

3180

3181 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3182 att Centern ska arbeta för att kompensera skillnaden mellan landsbygd och stad när
3183 bränsleskatter höjs genom högre reseavdrag.

3184

3185 **Distriktets yttrande**

3186 Distriktsstyrelsens yttrande

3187 En omställning till ett klimatneutralt trafiksystem är en av de nödvändiga förändringarna för
3188 att vi ska lyckas nå uppsatta klimatmål. Detta kräver insatser på många områden, bland annat
3189 kan ekonomiska styrmedel vara en del. En sådan här omställning måste planeras och följas
3190 upp så att den inte drabbar orättvist. För ett fungerande liv på landsbygden krävs tillgång till
3191 bil, på ett helt annat sätt än för den som bor i storstaden. Jönköpings Centerdistrikt anser att
3192 den omställning av trafikarbetet som måste ske för att minska klimatpåverkan måste
3193 uppmärksamma landsbygdens behov av tillgång till bil för ett fungerande vardagsliv. Hänsyn
3194 måste tas till att inte kostnaderna ökar orimligt och tillgången till alternativa bränslen över
3195 hela landet behöver uppmärksammas.

3196 Stämman beslöt att ställa sig bakom distriktsstyrelsens yttrande.

3197 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3198 9.48 Reseavdrag och beskattning av fordon och
3199 bränsle

3200 *Alexandra Wermelin och Carina Selbrand, Sorsele Västerbotten*

3201

3202 Norrlands inland kännetecknas av en vacker, tillsynes oändlig natur, vilket är något vi som
3203 bor och verkar här uppskattar och är stolta över, men med vida vidder följer långa avstånd.
3204 Många av vår kommuns invånare pendlar lång väg till arbete och skola både inom och utom
3205 kommunen då arbetstillfällen inte alltid finns inom närområdet. Att till det lägga en
3206 undermålig kollektivtrafik med glesa eller indragna busslinjer gör oss oerhört beroende av
3207 bilen. I nuläget är varken kostnad, driftsäkerheten eller batteritid för ex elbil ett alternativ för
3208 långa pendlingssträckor i -40 grader och vi är således till stor del hänvisade till traditionella
3209 drivmedel.

3210 Centerpartiet i Sorsele vill fram till att hållbara, driftsäkra alternativ till rimliga kostnader
3211 finns även för vår del av landet se en differentierad drivmedelsskatt för Norrlands inland och
3212 yrkar därför:

3213

3214 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3215 att centerpartiet verkar för en differentierad drivmedelsskatt.

3216

3217 **Distriktets yttrande**

3218 Motionärerna vill att Centerpartiet ska verka för en differentierad drivmedelsskatt. Liknande
3219 motioner har varit aktuella tidigare. Stora avstånd och brist på kollektivtrafik ger stora
3220 kostnader. Vi är princip positiva till intentionen, samtidigt kan man fundera över om det finns
3221 andra vägar att gå? Höjda reseavdrag? Då det gäller just drivmedelsfrågan så tittar
3222 Centerpartiet mest på hur vi kan öka andelen förnyelsebart bränsle.

3223 Distriktsstyrelsen föreslår därför distriktsstämman besluta

3224 att instämma i motionens intentioner.

3225 Kommittén föreslår distriktsstämman besluta att bifalla motionen.

3226 Under stämmans behandling yrkas:

3227 • Robert Horvath, Umeå, avslag på motionen.

3228 • Kristina Axelsson, Sorsele, bifall till motionen.

3229 Distriktsstämman beslutar enligt Kristina Axelssons yrkande.

3230 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3231 9.49 Samhällsbetalda resor

3232 *Solveig Agnevik*

3233

3234 Idag finns flera olika typer av samhällsbetalda resor med olika taxor och villkor. Det är
3235 färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts, specialskjuts, arbetsresa, sjukresa etc.

3236 Detta skapar problem för den enskilde resenären och även för utfärdare och utförare.

3237 Resenärerna är oftast personer som behöver stöttning i vardagen. Nuvarande system skapar
3238 onödigt många problem för alla. En akutpatient ska inte efter ambulansresa till
3239 akutmottagning behöva argumentera för eller rent av nekas sjukresa hem. En färdtjänstresenär
3240 ska inte begränsas till att åka inom hemkommunen/regionen eller få orimligt lång restid på
3241 grund av samåkning. Riksfärdtjänstresa har orimligt lång förbeställningstid samt
3242 tillståndsbeslut för varje resa.

3243 Med de tekniska hjälpmedel som finns möjlighet att utnyttja idag ska den enskilde inte
3244 behöva fundera över vilken typ av resa som är aktuell. Reglerna för att kunna använda
3245 samhällsbetalda resor behöver ses över och samordnas. Det bör vara enhetliga villkor och
3246 taxor för resenären oberoende av vilken typ av samhällsbetald resa som sker. En ökad
3247 samordning mellan olika samhällsbetalda resor kan också skapa möjligheter till förbättrad
3248 kollektivtrafik särskilt i landsbygdsområden. Kostnadsfördelning mellan respektive
3249 huvudman får ske på en överordnad nivå.

3250 Malexander 2019-02-06Solveig Agnevik

3251

3252 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3253 att regler och taxor för samhällsbetalda resor utreds och samordnas utifrån resenärernas
3254 perspektiv och behov.

3255

3256 **Distriktets yttrande**

3257 Distriktsstyrelsen yttrande

3258 Distriktsstyrelsen instämmer i motionärens intentioner men ser att det är svårt att tillsätta en
3259 central utredning för detta utan vi ser att detta kan lösas på regional/kommunal nivå.

3260 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta att instämma i motionens intentioner.

3261 Distriktsstämmans beslut

3262 Stämman beslutade enligt distriktsstyrelsens förslag.

3263 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3264 9.50 Rabattsystem relaterat till allmänna
3265 kommunikationer

3266 *Anders Agnemar, Vadstena C krets Östergötland*

3267

3268 Drivmedelsskatterna används ju förutom för att ge inkomster till staten, som ett styrmedel för
3269 att få trafikanterna att byta från att åka med sina bilar till att använda allmänna
3270 kommunikationer och har ju därför höjts gång på gång och kommer säkert att höjas
3271 ytterligare.

3272 Det är nog lovvärt, men det medför att personer med boende där det saknas allmänna
3273 kommunikationer får en icke rimlig belastning på sin privatekonomi.

3274 Ofta har dessa personer långt till samhällsservice som livsmedelsbutik, apotek, vårdcentral,
3275 bank, systembolag m.m.

3276 Barn behöver också skjutas till sina aktiviteter.

3277 Att medge avdrag för resor till arbete är ju inte en tillräckligt bra lösning för den här
3278 problematiken, som helt i onödan försvårar boendet i glesare bygder.

3279 Centerpartiet bör arbeta kreativt för att ett system tillskapas som utifrån personers bristande
3280 tillgång till allmänna kommunikationer, avstånd till viktiga samhällsfunktioner, familjestorlek
3281 m.m. ger möjlighet till bidrag som kompenserar för väsentliga delar av de drivmedelsskatter
3282 de tvingas betala.

3283

3284 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3285 att Centerpartiet kraftfullt skall verka för att ett system tillskapas som utifrån personers
3286 bristande tillgång till allmänna kommunikationer, avstånd till viktiga samhällsfunktioner,
3287 familjestorlek m.m. ger möjlighet till ekonomiskt bidrag som kompensera

3288

3289 **Distriktets yttrande**

3290 Distriktsstyrelsen yttrande

3291 Motionären pekar på ett viktigt problem där landsbygden avfolkas i vissa delar av landet bl.a.
3292 beroende på höga rese- och transportkostnader. Dessa varierar dock för alla utifrån den plats
3293 där man under tid bor, arbetar, tillbringar sin fritid eller där viktiga samhällsfunktioner finns
3294 mm och skapar ett komplext mönster där absolut rättvisa och jämlikhet är omöjlig att uppnå
3295 genom politiskt beslutade differentierade drivmedelssystem.

3296 Distriktsstyrelsens förslag till distriktsstämman att avslå motionen.

3297 Distriktsstämmans beslut Efter votering beslutade stämman enligt distriktsstyrelsens förslag.

3298 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3299 9.51 Övergivna fordon

3300 *Karl-Eric Nilsson, Maj-Britt Eckerström, Monika Hermansson Friedman, Centerpartiet i*
3301 *Borås*

3302

3303 Antalet fordon överges/lämnas hos oss såväl som i hela landet, har ökat stadigt de senaste
3304 åren, som en trolig följd av att bilskrotningspremien togs bort 2007. I Borås kommun
3305 hanterar i dagsläget mer än 200 övergivna fordon som ställs på kommunal mark eller överges
3306 vid en dikeskörning eller haveri och där ägaren av fordonet inte tar ansvar för fordonet.

3307 Kommunen har befogenheter att flytta ett sådant fordon om det står på sin egen mark och
3308 ställa ersättningsanspråk på fordonsägaren men som sällan inte ger något resultat.

3309 Om ett fordon lämnas på privat mark så är det markägarens ansvar att kontakta fordonsägaren
3310 och om det inte ger något resultat så för kostnaden för att få den bortforslad. Vi hade för ett år
3311 sedan ett ex. där fordonet lämnades inom vårt vattenskyddsområde och på grund av oklarheter
3312 i ansvarsfrågan och att markägaren inte ville stå för kostnaden blev fordonet liggande flera
3313 månader.

3314 När ett fordon överges på i direkt anslutning till väg så ansvarar Trafikverket för bortforsling
3315 då det är en trafikfara.

3316 Det är inte rimligt att en privat markägaren både skall driva frågan mot fordonsägaren och stå
3317 för kostnaden för att få bort fordonet. Ett sätt vore att kommunen hade befogenheter att ta bort
3318 fordon på privat mark och få ersättning från stat eller försäkringsfond.

3319 Det finns kommuner som tar ansvar och hjälper markägare redan idag med det praktiska men
3320 markägaren drabbas av en kostnad.

3321

3322 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3323 att det skapas ett regelverk för hela landet som underlättar för markägare

3324 att privat markägare och kommunen kan erhålla ersättning då inte fordonsägaren står för
3325 kostnaden.

3326

3327 **Distriktets yttrande**

3328 Motionärerna tar upp ett problem som blivit mer och mer vanligt runt om i Sverige.

3329 Distriktsstyrelsen delar motionärernas bild av att regelverket borde ses över så att det blir
3330 lättare att få bort fordon som dumpas på privat mark snabbare.

3331 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta:

3332 att motionen bifalls

3333 Centerpartiet i Sjuhärads distriktsstämma beslutade

3334 att bifalla motionen

3335

3336 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3337 9.52 Drivmedel

3338 *Göran Sjöden, Norrmalm Stockholm*

3339

3340 Det är hög tid att genomföra en snabb koldioxreduktion inom transportsektorn. Person- och
3341 godstransporter svarar i dagsläget för omkring en tredjedel av CO2-utsläppen inom EU.
3342 Sverige saknar en nationell strategi för att distribuera vätgas och för att bygga ut
3343 laddstationsnätet. Handlingsplaner för att genomföra EU:s infrastrukturdirektiv för alternativa
3344 drivmedel inom transportsektorn, (DAFI Directive for Alternative Fuels Infrastructure 2014),
3345 behöver inkludera även norra Sverige. Det EU-finansierade projektet "Nordic Hydrogen
3346 Corridor" innebär att åtta vätgasstationer enligt planerna kommer att uppföras senast år 2020
3347 för att skapa klimatneutrala transportmöjligheter mellan de nordiska huvudstäderna. Sverige
3348 saknar emellertid både mål och tidsplan för en landsomfattande utbyggnad av tankningsställen
3349 för alternativa drivmedel som vätgas och för snabbadd-stationer. Vi går härigenom miste om
3350 EU-finansiering av hundratals miljoner kronor som har öronmärkts för infrastruktur till
3351 alternativa drivmedel. Planen om "Nordic Hydrogen Corridor" bör vidareutvecklas så att
3352 även norra Sverige innefattas. Norrlands enda tankningspunkt för vätgas är Sandviken och
3353 utbyggnadsplaner saknas. Inom transportsektorn utgör vätgas ett starkt alternativ för yrkes-
3354 och persontrafik. Batteridriftens kortare räckvidd, långsammare laddning och höga
3355 investeringskostnader utgör en betydande nackdel. För att tillverka bränsleceller, som skapar
3356 elektricitet av vätgas och luftens syre, åtgår det mindre råvaror än för tillverkning av
3357 batterier. Om vätgasen tillverkas på själva tankstället med el från vind- eller vattenkraft så
3358 skapas ett helt grönt drivmedel. Staten bör ta ett övergripande ansvar för samordningen av
3359 infrastrukturen för alternativa drivmedel som vätgas och laddstationer.

3360

3361 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3362 att en handlingsplan för att genomföra EU:s infrastrukturdirektiv för alternativa drivmedel
3363 inom transportsektorn, Dafi ska innefatta hela landet

3364

3365 **Distriktets yttrande**

3366 Motionären lyfter viktiga satsningar på EU-nivå för att bygga ut infrastrukturen av alternativa
3367 drivmedel och hur dessa kan vidareutvecklas för att gälla hela landet. Direktivet DAFI som
3368 motionären nämner gör det inte tvingande för medlemsstaterna att utveckla vätgastekniken.
3369 Centerpartiet som ett decentralistiskt parti ser en levande landsbygd som en självklar del av
3370 Sverige och för att uppfylla det måste även drivmedel finnas tillgängligt i hela landet.
3371 Projektet Nordic Hydrogen Corridor som motionären nämner finansieras idag av Connecting
3372 Europe Facility (CEF) och är inte kopplat till DAFI. Inget hindrar att Sverige söker om EU-
3373 bidrag för ett liknande Nordic Hydrogen Corridor men som i så fall skulle gälla norra Sverige,
3374 det är i så fall en uppgift för Regeringen. Regeringen har inte än anslutit sig till det
3375 vätgasinitiativ på EU-nivå som finns idag, det borde vara ett första steg för gröna drivmedel i
3376 hela landet. Styrelsen ser många goda skrivningar i motionen och ser gärna att Centerpartiet
3377 går vidare i frågorna.

3378 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman att besluta

3379 Att instämma i motionens intentioner

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 3380 Att Centerpartiet driver på Regeringen att skapa grunder för gröna tekniker för
3381 transportsektorn och att dessa blir tillgängliga i hela landet.
- 3382 Distriktsstämmans beslut:
- 3383 Att instämma i motionens intentioner
- 3384 Att Centerpartiet driver på Regeringen att skapa grunder för gröna tekniker för
3385 transportsektorn och att dessa blir tillgängliga i hela landet.

3386 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3387 9.53 Närtrafik

3388 *Bengt Walla och Roland Larsson Linköping*

3389

3390 Näst intill tomma landsbygdsbussar är varken ekologiskt eller ekonomiskt hållbart och gynnar
3391 inte i längden varken boende på landsbygden eller andra. NÄR-trafiken kan bli bättre än
3392 nästan tomma bussar, skriver Bengt Walla och Roland Larsson. Som vid alla förändringar,
3393 även de som i grunden syftar till förbättringar för ett flertal, finnas det alltid en risk för att
3394 några drabbas negativt. Så är det också när det gäller förändringarna inom kollektivtrafiken i
3395 länet. Det är därför viktigt att nu gå vidare med att söka lösningar som på ett rimligt sätt kan
3396 tillgodose pendlingsresorna även för dessa.

3397 För många som bor utmed de linjesträckningar som p g a för lågt antal resenärer förändrats
3398 eller lagts ner har NÄR-trafiken blivit ett bra alternativ och når ut till betydligt fler människor.
3399 Redan efter två månader har den utnyttjats av uppemot 2000 resenärer vilket är nästan dubbelt
3400 fler än den tidigare kompletteringstrafiken.

3401 NÄR-trafik måste dock förbeställas per telefon, vilket kan kännas ovant för en bussresenär
3402 och är personalkrävande för beställningscentralen i Mjölby. Därför pågår redan ett
3403 utvecklingsarbete för en beställnings-APP som kan avlasta telefonbeställningen och sänka
3404 kostnaden för NÄR-trafiken.

3405 Att skräddarsy ett system, som av själva namnet framgår är kollektivt, så att det passar precis
3406 alla är knappast möjligt. Men att försöka hitta lösningar som ger alla möjlighet att kunna ta sig
3407 till skola, arbete och service, oberoende av var man bor, är något annat, men måste kanske
3408 bygga på ett annat förhållningssätt.

3409 Vi tror att ett klokt utformat internetbaserat samåkningssystem skulle kunna vara en del av en
3410 sådan lösning. För oberoende av om det går bussar eller inte, finns det samtidigt mängder av
3411 tomma bilstolar i privatbilar som regelbundet går mellan olika målpunkter. Detta är varken
3412 ekonomiskt eller ekologiskt försvarbart, även om det är bekvämt för den enskilde. Det finns
3413 därför mycket att vinna på ett samåkningssystem, både för samhället och den enskilde.

3414 Men för att få samåkning att fungera på ett bra sätt, tror vi att det krävs en samplanering med
3415 den befintliga NÄR-trafiken. Det finns därför flera skäl för regionen att stödja ett sådant
3416 initiativ.

3417 Vi menar att de förändringar av kollektivtrafiken som nu gjorts varit både ekonomiskt och
3418 miljömässigt välmotiverade men samtidigt att man nu också måste gå vidare med att söka fler
3419 lösningar som underlättar möjligheterna att leva och bo på landsbygden.

3420

3421 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3422 att låta utreda förutsättningarna för NÄRtrafik med föräldrataxi inom beställningstrafiken.

3423

3424 **Distriktets yttrande**

3425 Inget yttrande insänt från distriktet

3426 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3427 9.54 Cabotagetrafik

3428 *Johan Isaksson, Haparanda Norrbotten*

3429

3430 Sverige kämpar med kostnader i dyra underhåll på vägnätet, våra fordonsskatter räcker inte
3431 till detta.

3432 Vi har ett stort antal tunga fordon som lastbilar och bussar som bedriver trafik inom vårt och
3433 grann-länderna, det kallas cabotage trafik dvs att de kan bedriva transport inom exempelvis
3434 Sverige och Finland men inom begränsad tid och ett antal transporter mellan två platser.

3435 Inom norden ser vi detta som storskalig trafik och berör oss stort, svenska företag inom inom
3436 buss och lastbil har tappat mark i Sverige. Man har tappat många arbetstillfällen såsom
3437 chaufförer och service-personal på terminaler och verkstäder, minskad handel i tjänster och
3438 material. Vi tappar stora summor i förlorade skatteintäkter både vad gäller löneskatt och
3439 fordonsskatt samt momsintäkter inom landet.

3440 Till detta skall läggas att en stor del av dessa bilar och bussar inte är anpassade för vintertrafik
3441 vilket resulterar i trafikfara och trafikolyckor med personsador som följd.

3442 Det har blivit en oroväckande utveckling i landet, klart negativt i korthet.

3443 Man har i alla tider sagt att kontroll ej kan bedrivas inom detta, ja visst som det har ökat år
3444 efter år. Om cabotagetrafiken ska förekomma krävs det att resurser tillförs för att säkerställa
3445 att regelverk och lagar följs vilket i dag inte är fallet.

3446 Om regelverket inte efterlevs är det nödvändigt att se över om Cabotage över huvudtaget ska
3447 vara kvar. Att avsluta detta skulle få generera självbärande intäkter till vårt vägnät, återfå
3448 mervärdesskatt på omsättningen i transporter, få ökade skatteintäkter på personal inom landet
3449 anställda, samt få bort löneskillnader som snedvrider konkurrensen.

3450

3451 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3452 att resurser tillförs för att säkerställa att regelverket kring cabotagetrafik efterlevs

3453 alternativt att cabotagetrafik inom Sverige inte längre är tillåtet.

3454

3455 **Distriktets yttrande**

3456 Distriktsstämman föreslår bifall till motionen

3457 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3458 9.55 Mikrovågsstrålning

3459 *Axel Gustafsson Mora, Dalarna*

3460

3461 Mycket av mikrovågsstrålning används helt onödigt för att styra och registrera och mäta olika
3462 funktioner i vårt samhälle. Man beaktar inte heller kumulationseffekten av alla dessa olika
3463 sändares strålning. En enskild sådan källas intensiva strålning kan möjligen bevisas vara utan
3464 säker skadlig akut hälsopåverkan, men när tusentals och åter tusentals sådana strålningskällor
3465 omger varje individ så blir effekterna påtagliga, vilket samhället idag inte har någon som helst
3466 överordnad insikt om eller kontroll över. Därför är det nödvändigt att till att börja med
3467 begränsa all onödig användning av sådan mät- och teknikanvändning.

3468 Ett konkret exempel som först i landet införs i Mora med samverkande kommuner är
3469 mättekniken som NODAVA, vattenföretaget som har ansvar för vattendistributionen i bland
3470 annat Mora, Orsa och Älvdalen nu installerar. NODAVA börjar införa vattenmätar-avläsning
3471 via trådlös mätning från i år. Det man uppger ha bestämt sig för är en mätteknik som via
3472 trådlös strålningskommunikation avläser vattenförbrukningen var 16 till 96 sekund från
3473 kunder som brukar NODAVA. Denna strålning skall sedan nå en centralt belägen mottagare,
3474 d v s det rör sig om att strålning måste kunna registreras på åtminstone någon mils avstånd.

3475 Hittills har det räckt med en manuell avläsning per år och det har fungerat bra. Inte heller kan
3476 företagets inkomster motivera denna förändring eftersom majoriteten av kostnaden för
3477 vattenkunder utgörs av andra avgifter som skatt fast avgift och lägenhetsavgift. Själva
3478 vattenmängdsavgiften är i det närmaste försumbar i relation till övriga införda kostnader.
3479 Ändå skall denna avläsning ske med endast ett antal sekunder emellan de strålande
3480 mätstillfällena.

3481 Nu finns dessutom en mycket bättre avläsningsteknik om man absolut vill ha en trådlös
3482 avläsning utan manuell del. En sådan teknik går ut på att sätta sändare och mottagande
3483 funktion på fordon som regelbundet passerar området, t ex sophämningsbilar som det
3484 kommunala bolaget också kan råda över. Vid bilens passage startar bilens sändare kundens
3485 vattenmätare som levererar mätuppgiften till mottagaren på sopbilen som senare överför
3486 mätresultaten till vattenleverantören.

3487 Detta har en mängd fördelar: Det behövs kortare räckvidd på strålningen med de fördelar
3488 detta ger. Dessutom strålar utrustningen bara en gång var fjortonde dag. Enbart detta innebär
3489 ett oerhört reducerat antal sändningstillfällen mot den ständigt strålande sändningen var 16 till
3490 96 sekund året om. Men egentligen så behövs mätning hos de flesta av NODAVAs kunder
3491 bara en gång per år.

3492 Detta är alltså en onödig bestrålning där strålningsstillfällena blir mer än en halv miljon gånger
3493 fler per år för varje kund hos NODAVA förutom den aktuella strålningsintensitetens ökade
3494 styrka. Detta ger oerhört mycket extra bestrålning som Mora kommuns innevånare utsätts för
3495 i onödan.

3496

3497 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3498 att onödig strålning generellt begränsas.

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

3499 Centerpartiet i Mora föreslår rekommendera det kommunala bolaget NODAVA att byta
3500 föreslagen teknik för sin vattenmätaravläsning till annan befintlig teknik som sänder färre
3501 gånger och med mindre strålningseffekter för att totalt sett hälso- och miljöpåver

3502

3503 **Distriktets yttrande**

3504 Motionärens förslag innehåller en värdering av vad som är "onödigt". I exemplet motionären
3505 tar upp ifrågasätts nyttan av att automatiskt läsa av vattenmätarna och att det ska kunna ske
3506 manuellt. NODAVA anser att lösningen bidrar till mycket stor administrativ och miljömässig
3507 vinst då onödiga bilresor kan undvikas. Tidigare begärdes det att fastighetsägaren var på plats
3508 för att kunna erbjuda tillträde till mätaren och arbetet med själva avläsningen. Att mäta
3509 vattenförbrukningen är ett viktigt led i bolagets miljöstyrning som avser att värna om
3510 miljöresursen dricksvatten.

3511 Som exemplet visar är det som upplevs onödigt för någon viktigt för andra. Vi hamnar i en
3512 svårhanterlig situation om vi ska driva frågor där utgången beror godtyckligt på betraktarens
3513 värdering. Motionen innehåller inget förslag till hur dessa värderingar ska gå till, vem som
3514 ska avgöra vad som är "onödigt" samt hur tillsynen ska fungera.

3515 I den lösning som planeras hos NODAVA lagras informationen i mätenheten vilken sedan
3516 sänds till uppsamlingsenheten. Enheten kommer att vara placerad i den sopbil som passerar
3517 med 1-2 veckors intervall. Genom att löpande mäta förbrukningen finns möjlighet att
3518 upptäcka läckor och åtgärda dessa långt tidigare än tidigare då det krävts flera års mätning.
3519 Detta är givetvis positivt för miljön och fastighetsägaren. NODAVA planerar alltså inte att
3520 kontinuerligt sända data till en centralt placerad mottagare utan planerar den lösning som
3521 motionären förespråkar.

3522 Motionens andra del avser vidare förslag till Centerpartiet i Mora och är alltså ej adresserad
3523 till Partistyrelsen.

3524 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta

3525 att avslå motionen

3526 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslutade

3527 att avslå motionen

3528 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3529 9.56 Postdistribution på landsbygden

3530 *Andreas Pettersson, Anita Hall, Jonas Orgum & Henrik Lander Karlstad*

3531

3532 Att kunna kommunicera mellan oss människor är viktigt. Ibland gör vi det som privatpersoner
3533 och ibland som företagare. Ett sätt att kommunicera är via post och många är fortsatt i behov
3534 av att få använda posten via brevbäraren. Det är viktigt att kunna få skicka eller kunna få post
3535 och brev. Om man ska få Postdistribution ska inte handla om var man bor, utan det är en
3536 rättighet som vi alla ska kunna få. Det är en skyldighet som staten har att se till att det finns
3537 lagar och regler som tryggar postdistribution i hela landet, varje helgfri vardag. Det gäller att
3538 kunna ha möjlighet att både kunna skicka och få post med rimliga avstånd. Detta gör att
3539 landsbygdens invånare fortsatt kan ha samma förutsättningar med postdistribution som den
3540 som bor i tätorten att människor fortsatt kan bo och verka oavsett var man bor.

3541

3542 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3543 att Centerpartiet ska verka för att postdistribution av post och paket via fysisk transport ska
3544 utföras varje vardag som är helgfri över hela landet, samt rimlighet i avstånd mellan hushåll
3545 och postlåda och att kraven ställs till den som utför postdistrib

3546

3547 **Distriktets yttrande**

3548 Distributionen av brev, men framförallt paket är oerhört viktigt för medborgare och företag på
3549 landsbygd.

3550 Distriktsstämman tillstyrker motionen!

3551 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3552 9.57 5G

3553 *Axel Gustafsson, Mora Dalarna*

3554

3555 5G håller skall byggas ut, men miljö- och hälsorisker har inte fått en vederhäftig opartisk
3556 föregående utvärdering och bedömning. Detta medför förutom miljö- och hälsorisker för
3557 människor även att en eftersträvarsvärd hållbar utveckling inte beaktats. 5G är en trådlös
3558 kommunikation via mikrovågsstrålning i bl a frekvensområdena 3,4 – 3,6 GHz samt 26 GHz
3559 med högintensiv s k pulsning. Det innebär att energin sänd ut i smala koncentrerade,
3560 högintensiva strålar. Sändarna måste också placeras mycket tätare och närmare mobilerna p g
3561 a den korta räckvidden. Därför har det bl a talats om att använda t ex lyktstolpar för
3562 installation av sändarna. Det innebär att denna högintensiva och koncentrerade strålning
3563 måste utgå ifrån många tät satta antenner med sändare och mottagare mycket nära människor,
3564 vilket kraftigt ökar mängden av strålning och därmed hälsoriskerna som i förväg inte bedömts
3565 och utvärderats. Det finns inget gränsvärde uppsatt för detta slag av strålning, och andra
3566 biologiska effekter än möjligen de termiska är inte utredda, liksom inte heller långtidseffekter.

3567

3568 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3569 att riskerna med 5G för miljö, hälsa och en hållbar utveckling skall bedömas och utvärderas
3570 opartiskt innan fortsatt utbyggnad sker;

3571 att den svenska miljölagstiftningen skall gälla som grund vid bedömningen, bl a den omvända
3572 bevisbördan och kunskapskravet i Miljöbalkens 2 kap. 2 och 3 §§;

3573 att krav om säker teknik för bl a människors hälsa skall gälla vid utbyggnaden;

3574 att det klargörs i förväg vem står ansvarig om människor skadas av denna teknik, och hur
3575 detta juridiskt skall kunna bevisas.

3576

3577 **Distriktets yttrande**

3578 I Sverige är det Strålsäkerhetsmyndigheten som ansvarar för allmänhetens exponering för
3579 radiovågor. Det innebär att myndigheten bland annat utvärderar forskning inom området,
3580 mäter radiovågor, gör riskbedömningar, ger råd och rekommendationer samt, vid behov, tar
3581 fram föreskrifter.

3582 Strålsäkerhetsmyndigheten arbetar med att ta fram underlag för bedömning av
3583 strålskyddsrelaterade risker med 5G. Detta vittnar om att ansvarig myndighet redan tar frågan
3584 på allvar vilket välkomnas av Distriktsstyrelsen. Däremot rekommenderar Distriktsstyrelsen
3585 inte att utbyggnaden stoppas i väntan på detta arbete.

3586 Strålskyddsmyndigheten konstaterar att 5G är att betrakta som miljöfarlig verksamhet enligt
3587 miljöbalken men det krävs varken tillstånd eller anmälan. Strålskyddslagens aktsamhetsregler
3588 gäller ändå. Det innebär att verksamhetsutövaren ska

3589 • Kontrollera och upprätthålla strålskyddet på de platser där strålning kan
3590 förekomma.

3591 • Underhålla de tekniska anordningar och den utrustning för mätning eller
3592 strålskydd som används i verksamheten.

Kommitté 9

Infrastruktur, transporter

- 3593 • Vidta de åtgärder och försiktighetsmått i övrigt som behövs för att hindra eller
3594 motverka skada på människors hälsa eller miljön.
- 3595 • Se till att arbetstagare har kompetens, god kännedom om förhållanden, villkor
3596 och föreskrifter för verksamheten samt kunskap om risker förenade med verksamheten.
- 3597 • Den som installerar eller underhåller en teknisk anordning ska se till att den
3598 fungerar som avsett ur strålskyddssynpunkt.
- 3599 Distriktsstyrelsen konstaterar att ansvarig myndighet beaktar den svenska miljölagstiftningen
3600 liksom att krav om säker teknik för bland annat människors hälsa skall gälla vid utbyggnaden.
- 3601 Myndigheten har utrett de juridiska aspekterna av 5G för att undersöka lagstöd exempelvis
3602 när det gäller tillämpning av miljöbalkens försiktighetsprincip. Det är dock svårt att i förväg
3603 avgöra juridiska spørsmål. Denna uppgift åligger våra domstolar.
- 3604 Sammantaget konstaterar Distriktsstyrelsen att ansvarig myndighet bedriver ett seriöst och
3605 nöjsamt arbete inom motionärens föreslagna områden.
- 3606 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta
3607 att avslå motionen
3608
- 3609 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslutade
3610 att avslå motionen

3611 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3612 9.58 Tåg i Europa

3613 *Gustaf Forsberg, Enköping Uppsala län*

3614

3615 För att tåget skall kunna ta över en stor del av det fossilberoende resandet i Europa krävs att
3616 tågresandet skall kunna ske enkelt och smidigt med minimalt med byten och väntetider.
3617 Tidigare hade SJ tillgång till en tidtabell över en stor del av Europas tåg och det var lätt att
3618 planera en lång resa redan på den svenska järnvägsstationen. Idag är det betydligt krångligare,
3619 många långväga direktförbindelser har tagits bort i takt med flygets uppgång och avreglering
3620 av tågtrafik har gjort att det finns mängder med olika tidtabeller som ofta är
3621 svåröverblickbara. För att öka tågresandet måste man åter göra det mycket enklare att resa
3622 med de befintliga tågen.

3623

3624 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3625 att skapa en mer konsekvent samordning av långväga internationella tågförbindelser inom
3626 EU.

3627 att skapa ett system inom EU som samordnar alla EU-länders tågtidtabeller oavsett tågbolag.
3628 Systemet skall kunna användas av resenärer för att planera och optimera resor.

3629

3630 **Distriktets yttrande**

3631 EU har skapat världens största system för handel med utsläppsrätter, ett system med
3632 automatiska minskningar av utsläpp och där priset ökar i takt med efterfrågan. Detta system,
3633 och EU:s klimatmål, är ett föredöme för resten av världen. Vi behöver dock höja ambitionerna
3634 ytterligare för att möta målen i Parisavtalet. Det gäller exempelvis inom transportsektorn, där
3635 utsläppen måste minska snabbare.

3636 Precis som motionären uttrycker så är det europeiska järnvägsnätet en nyckelspelare i
3637 sammanhanget. Centerpartiet driver redan frågan om att genom att bygga ihop det europeiska
3638 järnvägsnätet så skapar vi möjligheter för klimatsmarta transporter inom unionen. Att
3639 systemet görs användarvänligt för konsumenterna är en viktig parameter. Ett system som
3640 samordnar alla EU-länders tågtidtabeller oavsett tågbolag är en förutsättning. Hur det rent
3641 praktiskt ska gå till och vem som ska göra det bör nog utredas, men med ett krav från EU
3642 kopplat till ambitionshöjningen för att möta målen i Parisavtalet, vilket Centerpartiet anser,
3643 skulle underlätta.

3644 Distriktsstyrelsen föreslår stämman:

3645 Att bifalla motionen

3646 Mötet biföll distriktsstyrelsens yrkande.

3647 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3648 **9.59 Elbilar**

3649 *Anders Kullstam och Eskilstuna kommunkrets*

3650

3651 Påskyndande av övergång till användning el-, bio- och vätgasfordon är en angelägen åtgärd. I
3652 dag stimuleras övergången till elbilsanvändning bl.a. genom fördelaktiga förmånsvärden,
3653 lägre fordonsskatter samt klimatbonusar på(efter) nyinköpta elfordon.

3654 Åtgärderna har dock ännu inte resulterat i att omställningstakten når vårt mål för 2030. I
3655 glesbygd och på landsbygden där infrastrukturen för snabbladningssystem inte är ekonomiskt
3656 motiverad är laddhybridbilen med dygnsladdning i kombination med fossila bränslen för
3657 närvarande det enda realistiska elbilsfordonet. Av den anledningen bör laddhybridbilen
3658 jämföras med elbil.

3659 Idéförslaget bygger på att en klimatmotiverad hastighetssänkning sannolikt har större
3660 acceptans än höjda bränslepriser. Höjd bränsleskatt missgynnar landsbygden som inte har
3661 samma tillgång till kollektivtrafik. Förslaget påverkar (i princip) endast tre och fyrfiliga vägar
3662 med omkörningsfiler så trafiksäkerheten kommer sannolikt inte påverkas.

3663 Förväntningarna är att förslaget påskyndar övergången till en fossilfri fordonspark samt
3664 minskade CO2 utsläpp genom lägre hastighet – minskad bränsleförbrukning sett per körd
3665 km. Motionen överensstämmer med Januariavtalets punkter 31 "Fossilfria transporter" och
3666 intentionerna i pkt 35 "Ekonomiska styrmedel ska användas för att ställa om samhället i
3667 miljövänlig riktning" och kostnader behöver inte i detta fall i samma omfattning belasta
3668 ekonomin/skatteväxlingen för bättre miljö.

3669 Har hört ryktas (men inte fått det bekräftat) att Österrike har ett liknande förslag på gång.

3670

3671 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3672 att man utreder möjligheten att på vägar med högre hastighet än 100 km/h, införa
3673 begränsningar i högsta tillåtna hastighet med fordonens miljöklass som grund.

3674

3675 **Distriktets yttrande**

3676 Motionären menar att dagens omställningsstöd till icke fossildrivna fordon inte är tillräckligt
3677 för att nå målen till 2030. Dessutom missgynnar stödet till elbilar de som inte bor och verkar i
3678 större samhällen där laddmöjligheterna är mer utbyggda.

3679 Dagens satsningar bygger på att ge stöd till den som byter ut sitt fossildrivna fordon och gör att
3680 skatten på bensen och diesel ökar. Motionären föreslår att istället för att enbart fortsätta på den
3681 inslagna vägen så kan man utvärdera om hastighetssänkningar kan ytterligare skynda på
3682 minskningen av de fossila utsläppen.

3683 Genom att den med fossildrivna fordon tillåts köra med lägre hastighet så minskar
3684 koldioxidutsläppen och även den som inte har ekonomiska eller infrastrukturella möjligheter
3685 att använda dagens stödsystem bidrar till minskade utsläpp. Enligt motionären finns det
3686 liknande tankar ibland annat Österrike.

3687 Distriktsstyrelsen ser inte hur detta ska genomföras, framförallt hur det ska kunna följas upp.
3688 Däremot ser vi gärna att användningen av fossiloberoende fordon stimuleras.

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

3689

3690 Distriktsstyrelsens förslag till beslut:

3691 Att avslå motionen

3692 Beslut vid Eskilstuna kommunkrets årsstämma

3693 Stämman beslutar att ställa sig bakom intentionerna i motionärens förslag.

3694

3695 Distriktsstämman beslutar

3696 Att avslå motionen

3697 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3698 9.60 Mobilnät för blåljusmyndigheter

3699 *Henrik Juhlin, Huddinge*

3700

3701 Rakel (mobilnätet blåljusmyndigheterna) blev nyligen klart och satt i drift. Det bygger på
3702 gammal teknik, så det kan bara användas för samtal. Så när man ska skicka data, som till
3703 exempel en bild på en registreringsskylt eller liknade, ja då måste man använda kommersiella
3704 mobiloperatörernas nät i Sverige som jag förstår det hela.

3705 Så vad man nu pratar om är att bygga ett nytt Rakelnät (Rakel 2.0), som då baseras på ny
3706 teknik (dagens teknik), men eftersom det kan ta upp mot 10 år att bygga, så kommer dagens
3707 teknik åter igen att vara gammal när Rakel 2.0 är klart. Dessutom så pratas det om att Rakel
3708 2.0 kommer att kosta våra skattebetalare minst 35 miljarder i byggnation och drift under sin
3709 livstid.

3710 I andra länder, som Danmark, Finland, Norge, UK och USA , så kommer man istället att
3711 använda operatörernas nät på ett säkert och krypterat sätt, så att ingen annan kan komma åt
3712 deras data. Ett förslag för Sveriges del är att staten skapa en virtuell operatör som kan använda
3713 alla kommersiella mobiloperatörernas nät samtidigt, vilket betyder att det blir en väldigt
3714 redundant lösning. Att skapa en virtuell operatör ovan på existerande nät skulle ju göra att
3715 Rakel 2.0 kan vara uppe och fungera inom ca ett år i dagens 4G-nät istället för om 10 år.
3716 Dessutom skulle de kunna byta till 5G så fort det nätet är på plats. Rakel 2.0 kommer inte att
3717 ha stöd för 5G. Att hyra in sig på kommersiella över samma livslängd är beräknat till att kosta
3718 ca 1/3 av vad det kostar att bygga sitt eget nät. Vidare så skulle också gå att använda många
3719 standardprodukter från hyllan istället för speciella terminaler som så klart kostar mycket mer
3720 vid inköp och underhåll.

3721 Så förutom stora kostnader och lång leveranstid är ett av problem med Rakel 2.0 så finns det
3722 ett till problem. Det är att staten vill använda 700 Mhz-bandet till detta. Vilket betyder att de
3723 har lagt beslag på 1/3 av all kapacitet i det bandet. Förutom att den kapaciteten är värd ca 1
3724 miljard för staten, så kommer det också att göra att operatörerna inte kommer att kunna
3725 erbjuda samma tillgänglighet och fart på landsbygden när 5G nätet byggs ut.

3726 Så förutom att Rakel 2.0 i eget nät kostar tre gånger så mycket, så kommer det att ta 10 år att
3727 bygga och vara omodernt redan från början. Det kommer också att göra det sämre på
3728 landsbygden i 5G utbyggnaden och det är ca en miljard i intäkter för bandbredd som går
3729 förlorad.

3730 Vi har inte råd att hamna efter när det gäller den tekniska utvecklingen, varken hos våra
3731 blåljusmyndigheter eller på landsbygden!

3732

3733 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3734 att stoppa planerna på Rakel 2.0 (nästa version av mobilnätet för blåljusmyndigheterna)

3735 att mobiloperatörer ska få möjlighet att köpa all bandbredd på 700 Mhz-bandet så
3736 utbyggnaden av 5G på landsbygden blir så bra som det är tekniskt möjligt.

3737

3738 **Distriktets yttrande**

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 3739 Avslag på att sats 1 och bifall på att sats 2
- 3740 Henrik Juhlin reserverar sig mot beslutet om avslag av motion 645 att-sats 1, till förmån för
- 3741 bifall.

3742 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3743 9.61 Regionalt flyg

3744 *Anna Hed, Mora Dalarna*

3745

3746 Förslag till riksdagsbeslut

3747 Stämman ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det regionala flyget måste
3748 säkerställas.

3749 Motivering

3750 När Trafikverket ska avgöra om en flygplats ska få trafikplikt eller inte så använder man sig
3751 av EU:s ställningstagande om restider för tåg till huvudstaden. Det finns en stor skillnad
3752 mellan EU:s ställningstagande och Trafikverkets tillämpning. EU sätter gränsen vid 3 timmar
3753 för att nå huvudstaden med tåg och Trafikverket sätter gränsen vid 4 timmar. I
3754 Sverigeförhandlingen där man vill knyta ihop våra tre storstäder anser man att restiden med
3755 tåg måste ner under 3 timmar för att kunna konkurrera med flyg.

3756 Varför används olika måttstockar i EU och Sverige och varför har Trafikverket och
3757 Sverigeförhandlingen olika bedömningar? Detta kan inte vara i linje med Sveriges ambitioner
3758 om att näringslivet ska ha en möjlighet att konkurrera på den globala marknaden och att hålla
3759 ihop hela Sverige. Swedavia drar idag in stora pengar till stadskassan men bolaget säkerställer
3760 inte att det regionala flyget kan verka. I Norge har man en modell där de större flygplatsernas
3761 vinst delas så att de mindre kan drivas. Detta för att säkerställa att hela landet ska kunna leva.
3762 Bristen på fungerande infrastruktur försvårar etableringar av företag på landsbygden då
3763 många är beroende av fungerande anslutningar till Stockholm och andra större städer.

3764 Idag hotas mer eller mindre alla kommunala flygplatser av nedläggning och det påverkar
3765 tryggheten och säkerheten i landet. Sommarens bränder vittnar om det då flera flygplatser
3766 användes. Sveriges modell gällande finansiering och drift av våra flygplatser måste därför ses
3767 över och ändras. Swedavia gör idag en vinst på mer än en miljard och det är betydligt mer än
3768 vad som skulle krävas för att driva ett antal mindre flygplatser till i vårt land.

3769

3770 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3771 att Centerpartiet verkar för att ändra och se över finansiering och drift av våra flygplatser för
3772 att säkerställa det regionala flyget.

3773

3774 **Distriktets yttrande**

3775 Att det finns olika måttstockar på vad som ska betraktas som god tillgänglighet av EU-
3776 direktiven, Trafikverket, Sverigeförhandlingen är inte rimligt. Trafikverkets modell slår hårt
3777 mot glesbygd där man ofta har en bilfärd på flera timmar till närmaste tågstation. Detta tar
3778 inte Trafikverket hänsyn till. Att vi behöver bygga höghastighetsjärnväg mellan Stockholm
3779 och Göteborg för att komma ner under två timmars restid för annars kommer inte resenärer
3780 välja tåget kan säkert vara korrekt.

3781 För de som bor på landsbygd och har drygt sex timmars resa till huvudstaden med bil och tåg
3782 undra förstås varför en storstadsbos tid är så mycket mer värdefull än om man bor på
3783 landsbygden. Trafikverket måste få ett uppdrag i första hand om att följa de EU-direktiv som

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

- 3784 styr och i andra hand ha en mer flexibel bedömning över restider där hela resan beräknas för
3785 vad som gäller god tillgänglighet.
- 3786 Staten la för ett antal år sedan ut ansvaret för regionala flygplatser på de kommuner där de
3787 fanns. Man behöll dock de vinstdrivande större flygplatserna. Sverige behöver implementera
3788 den modell som finns i våra grannländer där de vinstdrivande större statliga flygplatserna
3789 delar med sig av intäkterna till de mindre regionala flygplatserna som förser de större statliga
3790 flygplatserna med passagerare. Den svenska flyginfrastrukturen behöver ses som en helhet om
3791 vi menar allvar med att hela landet ska leva.
- 3792 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta
3793 att bifalla motionen
- 3794 Centerpartiet Dalarnas distriktsstämma beslutade
3795 att bifalla motionen

Kommitté 9
Infrastruktur, transporter

3796 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3797 9.62 Telekommunikation

3798 *Leif Johansson, Uppsala*

3799

3800 Motionären har ej lämnat någon brödtext.

3801

3802 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3803 att krav om registrering inför vid försäljning av mobila kontantkort

3804

3805 **Distriktets yttrande**

3806 Inget distriktsyttrande har inkommit

3807 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3808 9.63 Telenätet

3809 *Per-Everth Staff & Ulrik Hansson-Mild Stockholms län*

3810

3811 Vi går mot ett mer och mer mobilt samhälle där de fasta telelinjerna inte underhålls och
3812 vartefter även plockas bort fast abonnenterna på många platser inte kan använda mobila
3813 lösningar för att täckningen är för dålig.

3814 Vid längre strömbrott så är det bara den fasta telefonlinjen som fungerar, att nedrusta det
3815 fasta telefonnätet är ur säkerhetssynpunkt mycket dåligt då alla inte har möjlighet till bra
3816 mobiltäckning, mobilmasterna dör vid strömbrott vilket gäller även fibernätet.

3817

3818 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3819 att Centerpartiet verkar för att det fasta telenätets nedrustning skyndsamt stoppas.

3820 att det finns fast telenätet till platser som ej har tillförlitlig mobiltäckning samt till viktiga
3821 knutpunkter i varje samhälle för beredskapsändamål.

3822

3823 **Distriktets yttrande**

3824 Instämman i motionens intentioner

3825 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3826 9.64 Mobilmaster

3827 *Anders Danielsson, Kristdala, Oskarshamns kommun*

3828

3829 I Sverige har vissa mobiltelefonbolag bra täckning på vissa områden. Andra har bra täckning
3830 på andra områden. Det är dåligt för Sveriges medborgare att man inte har bra uppkoppling
3831 trots att man befinner sig nära en mast för att den inte tillhör den operatören som man har
3832 abonnemang med. Åker man utomlands så har man ofta bra uppkoppling hela tiden. Det
3833 skiftar operatör hela tiden i skärmen.

3834

3835 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3836 att lagligt tvinga mobiloperatörerna att samarbeta så att svenska mobilanvändares mobiler
3837 alltid kopplar upp sig mot närmaste mast.

3838

3839 **Distriktets yttrande**

3840 För att förbättra mobiltäckningen föreslår motionären att lagstiftningen ändras så att
3841 mobiltelefonoperatörerna tvingas samarbeta så att mobilanvändaren alltid är uppkopplad mot
3842 en mast och därmed har god täckning, så kallad roaming. Detta system används när man reser
3843 utomlands och telefonoperatörerna använder varandras master.

3844 Idag pågår en utbyggnad av mobiltelefonnätet av samtliga operatörer. Det finns en konkurrens
3845 mellan operatörerna, vilket gör att det byggs master på allt fler platser och kapaciteten i nätet
3846 förstärks.

3847 Ett tvingande regelverk som motionären föreslår riskerar att begränsa den fria konkurrensen
3848 på mobilmarknaden och därmed riskera att hindra en utbyggnad av mobilnätet.

3849 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta

3850 att avstyrka motionen.

3851 Distriktsstämman beslutade:

3852 att tillstyrka motionen

3853 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3854 9.65 Vägavgift

3855 *Karlskronakretsen*

3856

3857 Motionären har ej lämnat någon brödtext

3858

3859 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3860 att Centerpartiet ska verka för att utländska tunga fordon ska betala vägavgift för att trafikera
3861 alla våra vägar. Idag är det motorvägarna som kostar vilket innebär mycket trafik på mindre
3862 landsvägarna.

3863

3864 **Distriktets yttrande**

3865 Vi önskar att vi hade rätten att göra om den till en skrivelse och omedelbart skicka den till

3866 Riksdagsledamöterna som har hand om dessa frågor. Det pågår nämligen ett arbete med detta
3867 och det ligger ett betänkande i det här ämnet.

3868 Det är helt riktiga tankar som förs fram. Det ökande slitaget som utländska bilar orsakar på de
3869 mindre vägarna, när dessa vägar väljs, får betalas med skattepengar.

3870 När den här motionen gått igenom partistämman, är det antagligen försent att påverka.

3871 Kommitté 9 - infrastruktur och transporter

3872 9.66 Handikappsparkeringstillstånd

3873 *Karlstad*

3874

3875 I dag blir vi allt äldre och samhället vill gärna se att äldre personer bor kvar i eget boende och
3876 klarar sig själva på egen hand med stöd av den hjälp samhället kan bistå med. De flesta äldre
3877 har i dag körkort och är vana att köra bil och klara sig själva då det gäller transporter. Många
3878 behåller sin mentala klarhet och fungerar bra som bilförare upp i ganska hög ålder även om
3879 den fysiska kraften avtar och diverse problem med kroppen tillstöter. Många vill använda sin
3880 bil och transportera sig själv för att uträtta diverse ärenden och klarar bilkörandet bra men när
3881 det sedan kommer till att lämna bilen tar promenaden från parkeringsplatsen för mycket på
3882 krafterna så orken tar slut av en eller annan orsak.

3883 Det är dock en frihetskänsla att klara sig själv. Att som idag i princip se till en persons
3884 faktiska förmåga att rent tekniskt kunna gå eller behöva bära med sig gastub för att kunna
3885 andas är mycket föråldrat. Det finns massor av skäl till varför fysiskt försvagad person bör ges
3886 större möjlighet att själv kunna använda egen bil i stället för att anlita färdtjänst. Färdtjänsten
3887 är en bra lösning för många men man borde kunna skjuta upp behovet av att nyttja den genom
3888 att bredda möjligheten att få tillgång till handikappsparkeringstillstånd. Man kan vara fysiskt
3889 handikappad på så många olika sätt. och många i dagens samhälle som har fysiska problem
3890 vill klara sig själva så långt det är möjligt.

3891 Att då Trafikverket i stället skärper bestämmelserna för möjligheterna att få ett
3892 handikappsparkeringstillstånd och personer som haft ett sådant under decennier för att t.ex.
3893 kunna sköta ett arbete, nu skall mista det är att krympa människor. Dessutom skulle
3894 kostnaderna för den kommunala färdtjänsten antagligen kunna minskas. Det viktigaste är
3895 dock att "alla skall kunna bestämma över sitt liv genom egna val".

3896

3897 Jag/vi föreslår partistämman besluta

3898 att verkar för en översyn av Trafikverkets regler för handikappsparkeringstillstånd så att de
3899 bättre anpassas till människors vilja att kunna klara sig själva i högre grad,

3900

3901 **Distriktets yttrande**

3902 Distriktsstämman upplever att de som behöver dessa tillstånd får det, men att regelverk i vissa
3903 avseenden kan vara luddigt. Av den anledning tillstyrks motionen.