

Kommitté 5:

**Transport, infrastruktur och IT,
digitalisering, landsbygd, skog**

**Motioner: Transport, infrastruktur
och IT**

Centerpartiets partistämma 13–16 november 2025



Centerpartiet

Transport, infrastruktur och IT.....	4
Enskilda vägar och EPA-traktorer.....	4
5.1, 5.2	4
Höjd hastighet för bil med släp	6
5.3, 5.4	6
Sänkt körkortsgräns	7
5.5, 5.6	7
Belysning på landsbygden.....	9
5.7, 5.8, 5.9	9
Fossilfri luftfart.....	11
5.10, 5.11	11
Bromma flygplats	13
5.12, 5.13	13
Bredband på landsbygden	15
5.14	15
Järnväg	16
5.15, 5.16, 5.17, 5.18	16
Trafikverket	19
5.19, 5.20, 5.21, 5.22	19
Sjöfart.....	23
5.23, 5.24	23
Kollektivtrafik.....	25
5.25, 5.26, 5.27	25
Cykelvägar	27
5.28	27
Ekonomiska styrmedel för omställningen	28
5.29, 5.30, 5.31, 5.32	28
Infrastrukturundantag i reglerna för ränteavdragsbegränsningar	30
5.33	30
Landförbindelse med Finland	31
5.34	31
Att-satser	33
5.1 Enskilda vägar	40
5.2 Höj hastighetsgränsen för EPA-traktorer och höja standarden för utbildning och uppkörning.....	41
5.3 Höj gränsen för sammanlagda totalvikter vid körning med bil och släpkärra	42

5.4 Höjd hastighetsgräns för personbil med släp	42
5.5 Sänkt körkortsålder till 16 år	43
5.6 Motion om körkort från 16 år på landsbygden.....	44
5.7 Belysning på landsbygden	45
5.8 Gatubelysning är en statlig angelägenhet – upplysta vägar för befolkningens säkerhet.	47
5.9 Motion om vägbelysning på landsbygden.	49
5.10 Motion om fossilfri luftfart	50
5.11 Behovet av en nationell strategi för fossilfri luftfart	51
5.12 Bromma flygplats behövs för hela Sverige, miljön och klimatet	53
5.13 Motion om Bromma flygplats	54
5.14 Bredband på landsbygden – säkerställ underhåll och anslutningar	55
5.15 Bygg ut stomnätet (TEN-T) för järnväg i Sverige i förtid	57
5.16 Knyt samman Södra Södertörn med Sörmlandsregionen – bygg en tvärförbindelse som gynnar både människan, miljön och företagandet.	59
5.17 Krafttag mot spårspring	61
5.18 Motion om fortsättning av tågsträckan Borås-Stockholm via Ulricehamn och Jönköping	62
5.19 Motion om översyn av Trafikverket med överväganden om en delning av myndigheten.....	63
5.20 Uppdra åt Trafikverket att överväga upphandling av spårunderhållsfordon	65
5.21 Järnvägens kapacitet är slut och prioritering behöver ske	66
5.22 Stabila planeringsförutsättningar för en konkurrenskraftigare svensk järnväg	68
5.23 Motion för att utreda Sveriges containerlogistik.....	69
5.24 Ang höga kostnader på färjeöverfarten – landsvägen till och från Gotland.....	70
5.25 Centerpartiet bör utveckla en nationell kollektivtrafikpolitik	72
5.26 Gör kommunerna till beställare av kollektivtrafik inom kommunen.....	74
5.27 Statligt bidrag för utbyggd kollektivtrafikinfrastruktur.....	75
5.28 Tillåt kommunen anlägga cykelvägar i Trafikverkets vägområde	76
5.29 Motion om att ge fler gröna styrmedel till kommunerna.....	77
5.30 Motion om att ge fler gröna styrmedel till kommunerna.....	79
5.31 Motion om att verka för att enhetliga batterier, för elbilar, inom EU tas fram.	81
5.32 Motion om Statlig digital infrastruktur för laddstolpar	82
5.33 Motion om infrastrukturundantag i reglerna för ränteavdragsbegränsningar.	83
5.34 Motion landförbindelse med Finland	85

Transport, infrastruktur och IT

Centerpartiets infrastrukturpolitik syftar till att skapa ett robust och hållbart transportsystem för hela Sverige. Centralt i denna politik är "Sverigelyftet", ett initiativ för att åtgärda underhållsskulden på väg och järnväg, samt modernisera infrastrukturen och utöka kapaciteten på svensk järnväg.

Ett viktigt mål är att fördela resurserna över hela landet, så att även glesbygden får tillgång till goda kommunikationer. Centerpartiet vill även främja en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Centerpartiet förespråkar bred politisk samverkan för att kunna beta av underhållsskulden för vägar och järnvägar, inklusive införande av en "potthålsgaranti" och tillsättande av en kriskommission. De enskilda vägarna på landsbygden är särskilt viktiga för den miljon människor som börjar sin dag vid en enskild väg.

Luftfarten är också en central del av Centerpartiets infrastrukturpolitik. Den regionala flygplatsernas spelar en viktig roll för landets tillgänglighet och Centerpartiet vill säkerställa deras konkurrenskraft. Sverige ska vara ledande inom omställningen till hållbart flyg, genom att främja biobränsle och investera i forskning och innovation för elflyg och andra effektiva lösningar.

Centerpartiet vill utforska alternativa finansieringsmodeller för stora infrastrukturprojekt för att möjliggöra fler investeringar i vägar och järnvägar. Vi vill se en snabb och omfattande elektrifiering av transportsektorn i syfte att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

Digital infrastruktur (IT) betraktas som det femte transportslaget. Partiet anser att utbyggnaden av bredband och 5G-nät i hela landet är avgörande. Centerpartiet vill förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken, inklusive införandet av en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för biljetter.

Goda kommunikationer är avgörande för att skapa ett sammanhållet och konkurrenskraftigt Sverige. Det handlar om att ge alla människor, oavsett var de bor, möjlighet att resa, arbeta och leva sina liv fullt ut. Det handlar också om att skapa förutsättningar för ett blomstrande näringsliv, där företag kan växa och skapa jobb i hela landet. En väl fungerande infrastruktur är en investering i framtiden, och Centerpartiet är berett att ta de beslut som krävs för att bygga ett starkare och mer hållbart Sverige.

Enskilda vägar och EPA-traktorer

[5.1](#), [5.2](#)

[5.1.1](#) att Centerpartiet verkar för att kommuner som ger service i form av skötsel av enskilda vägar även i framtiden ska ha rätt till stöd att sköta drift och underhåll på enskilda vägar.

[5.2.1](#) att höja hastighetsgränsen för EPA-traktorer från nuvarande 30 km/h till 60 km/h. Detta skulle göra EPA-traktorer mer funktionella för ungdomar på landsbygden och ge dem möjlighet att färdas säkrare och mer effektivt på vägar med högre hastighetsbegränsningar.

Partistyrelsens yttrande

Motionärerna föreslår bland annat att förbättra enskilda vägar och att öka hastighetsgränsen för

EPA-traktorer.

Närmaren en miljon människor börjar sin dag vid en enskild väg och behovet av välfungerande enskilda vägar är stort. Antingen kan enskilda vägar skötas av kommuner eller av lokala vägföreningar. Vägföreningar är ideella föreningar med bidrag från staten, men får genom kommunerna stöd för sitt arbete med att hålla vägarna i körbart skick. Centerpartiet anser att det finns behov av att öka tillskotten till enskilda vägar och att reglerna för vägföreningar förenklas. Vi arbetar redan idag för att ansvariga för enskilda vägar ska få ökat stöd för att kunna sköta drift och underhåll av enskilda vägar.

Motionären vill se en ökad hastighetsgräns för EPA-traktorer från 30 km/h till 60 km/h. Nyligen har EU beslutat om ett uppdaterat körkortsdirektiv som innebär en ökad hastighetsbegränsning för A-traktorer (också kallat EPA-traktorer) på 45 km/h men med bibehållen åldersgräns på 15 år i likhet med vad Centerpartiet drivit. Under en period diskuterade EU att ändra åldersgränsen till 16 år men behålla nuvarande hastighetsgräns på 30 km/h, men förslaget gick aldrig igenom. Regeländringarna innebär också att det kommer krävas ett nytt körkort för så kallade "B1-bilar" där maxvikten kommer regleras till 2 500 kilo och att det ställs högre krav på säkerhet än tidigare. Centerpartiet tycker denna lösning är rimlig då det de senaste åren funnits problematik kring säkerheten för A-traktorer och detta kommer ställa större krav på säkerhet och även kunskap. A-traktorer är generellt säkrare än de mopedbilar som finns idag eftersom de är ombyggda personbilar. När de kommer få köra i 45 km/h kommer de också anpassas bättre till trafiken vilket kan öka trafiksäkerheten. Däremot finns det problem med att A-traktorer manipuleras för att kunna köras fortare än nuvarande 30 km/h men det kan förhoppningsvis bemötas med nya tekniska krav.

Däremot ser partistyrelsen att en hastighetshöjning till 60 km/h innebär en så stor höjning att det skulle kunna leda till trafikfara. Även om A-traktor kommer att kräva ett B1-körkort för 15-åringar anser Centerpartiet att gränsen på 45 km/h är rimlig, med tanke på att EU-moped och mopedbil har samma hastighet. Därför anser partistyrelsen att förslaget om att höja hastighetsbegränsningen till 60 km/h bör avslås.

Förslag till beslut: Besvarad

[5.1.1](#) att Centerpartiet verkar för att kommuner som ger service i form av skötsel av enskilda vägar även i framtiden ska ha rätt till stöd att sköta drift och underhåll på enskilda vägar.

Förslag till beslut: Avslag

[5.2.1](#) att höja hastighetsgränsen för EPA-traktorer från nuvarande 30 km/h till 60 km/h. Detta skulle göra EPA-traktorer mer funktionella för ungdomar på landsbygden och ge dem möjlighet att färdas säkrare och mer effektivt på vägar med högre hastighetsbegränsningar.

Höjd hastighet för bil med släp

5.3, 5.4

[5.3.1](#) att Centerpartier verkar för att gränsen för sammanlagda totalvikt vid körning med bil och släpkärra höjs från 3500 kg till 4500 kg.

[5.4.1](#) att verka för att hastigheten för personbil med släp höjs till 100 km/h i Sverige likt många andra länder i EU.

[5.4.2](#) att för Sveriges del 100 km/h för mötesfria vägar och vägar med möten 80 km/h.

Partistyrelsens yttrande

Motionärerna yrkar på att gränsen för sammanlagd totalvikt vid körning med bil och släpkärra höjs samt att hastigheten för personbil med släp höjs.

De senaste åren har hastighetssänkningar gjorts på vägar runt om i landet. Centerpartiet anser att sänkningarna behöver ses över och att man bör överväga att gå tillbaka till de nivåer som gällde tidigare. Partistyrelsen anser också att det vore relevant att se över möjligheten att öka hastighetsbegränsningen för personbilar med släpvagn. Att som idag endast få köra 80 km/h på 2+1vägar bromsar upp trafiken och skapar snarare trafikfara än trafiksäkerhet. Därför vore det rimligt att personbil med släpvagn som är tillkopplad och bromsad ska kunna köra 100 km/h på mötesfria vägar och 80 km/h på vägar med möten. Partistyrelsen föreslår därför att besvara dessa förslag. För obromsad lätt släpvagn ska hastighetsbegränsningen fortsatt vara 40 km/h och för efterfordon såsom båtupptagningsfordon bör hastigheten fortsatt vara 30 km/h.

Gällande totalvikten för bil och släpvagn bör denna totalvikt harmoniseras med våra grannländer. Eftersom elbilar ofta har en högre vikt försvårar dagens viktbegränsningar möjligheten för elbilar att kunna använda släpvagn i trafiken. Därför behöver totalvikten höjas och partistyrelsen anser att förslaget ska bifallas.

Partistyrelsens nya att-satser

1. att en personbil med tillkopplad och bromsad släpvagn ska kunna köra 100 km/h på mötesfria vägar och 80 km/h på vägar med möten.

Förslag till beslut: Bifall

[5.3.1](#) att Centerpartier verkar för att gränsen för sammanlagda totalvikt vid körning med bil och släpkärra höjs från 3500 kg till 4500 kg.

Förslag till beslut: Besvarad

[5.4.1](#) att verka för att hastigheten för personbil med släp höjs till 100 km/h i Sverige likt många andra länder i EU.

[5.4.2](#) att för Sveriges del 100 km/h för mötesfria vägar och vägar med möten 80 km/h.

99

100 Sänkt körkortsgräns

101 [5.5](#), [5.6](#)

102 [5.5.1](#) att körkortsåldern sänks till 16 år.

103 [5.5.2](#) att körkortet är interimskörkort i två år.

104 [5.5.3](#) att bilen tas i pant på plats vid grövre trafikförseelser.

105 [5.6.1](#) att Centerpartiet verkar för att det införs körkortsålder på 16 år för personbil och att körkortet
106 gäller för körning på landsbygd.

107 Partistyrelsens yttrande

108 Dessa motioner handlar om att den allmänna körkortsåldern bör sänkas från 18 till 16 år. Den ena
109 motionären menar att det bara ska gälla för körning på landsbygd medan den andra menar att det
110 ska gälla överallt fast med en provperiod på två år och att bilen kan tas i pant på plats vid grövre
111 trafikförseelser.

112
113 Centerpartiets anser att körkortsåldern på 18 år i Sverige är en rimlig ålder, det är myndighetsåldern
114 i Sverige och det finns ett syfte med att den är så enhetlig som möjligt. Ur ett juridiskt perspektiv
115 skulle det vara svårt att avgöra var 16-åringar skulle få köra om deras körkort endast skulle gälla på
116 Sveriges landsbygder. Det skulle även vara möjligt att runda reglerna vilket skulle bli svårt för polisen
117 att kontrollera och kräva stora resurser. Eftersom partistyrelsen motsätter sig förslaget om att sänka
118 körkortsåldern till 16 år gäller det även att körkortet ska vara interimskörkort i två år.

119 Partistyrelsen anser även det praktiskt svårt att polisen ska på plats kunna ta bilar i pant på plats vid
120 grövre trafikförseelser. Partistyrelsen anser därför att båda motionerna bör avslås.

121 För att stärka ungas mobilitet på landsbygden har Centerpartiet längre drivit på för att A-traktorer
122 eller EPA-traktorer ska få köra i 45 km/h och att 15-åringar ska få möjlighet att köra dessa, vilket nu
123 ser ut att bli verklighet och en viktig frihetsreform för unga på landsbygden.

124

Förslag till beslut: Avslag

[5.5.1](#) att körkortsåldern sänks till 16 år.

[5.5.2](#) att körkortet är interims-körkort i två år.

[5.5.3](#) att bilen tas i pant på plats vid grövre trafikförseelser.

[5.6.1](#) att Centerpartiet verkar för att det införs körkortsålder på 16 år för personbil och att körkortet gäller för körning på landsbygd.

125

126

Belysning på landsbygden

[5.7](#), [5.8](#), [5.9](#)

[5.7.1](#) att staten under en övergångsperiod går in och subventionerar ekonomiskt så att nedsläckningen upphör.

[5.7.2](#) att en ordentlig utredning görs så att det utkristalliseras vem som har ansvar för vad, hur detta kan förändras för att olika intressenter/aktörer kommer med på tåget att landsbygden ska ha belysning.

[5.7.3](#) att det utreds om man genom ett förändrat regelverk, nya direktiv, ekonomiska styrmedel, nya lagar uppnår belysning på landsbygden behålls/återtänds.

[5.8.1](#) att driva på för att gatubelysning utanför tätort blir en nationell angelägenhet

[5.8.2](#) att gatubelysning utanför tätort ska finansieras med statliga medel.

[5.8.3](#) att det blir en valfråga för Centerpartiet att driva på för att gatubelysningen utanför tätort finansieras med statliga medel.

[5.9.1](#) att eventuell planerad utrivning av dessa vägbelysningssystem stoppas tills man utrett frågan färdigt.

Partistyrelsens yttrande

Motionerna behandlar förbättrad belysning på landsbygden och motionären vill att det ska bli en valfråga för Centerpartiet i kommande val.

Belysning på landsbygden är en viktig centerfråga som handlar både om trafiksäkerhet, jämställdhet och levande landsbygder. Sedan ett par decennier har även belysningen utmed vissa statliga vägar varit ett kommunalt ansvar. 2018 gjordes en pilotstudie av Trafikverket tillsammans med SKR med flera, som slutade med att Trafikverket motsatte sig att ta över ansvar för belysning på sina vägar och sedan dess har ansvarsfrågan varit i limbo, vilket drabbar glesbygdsboende. Centerpartiet arbetar för att regeringen ska ge Trafikverket ett tydligt uppdrag att överta belysningen på de statliga vägarna och prioritera de vägar där mörkret innebär störst trafikfara idag. Centerpartiet har därför skjutit till medel för detta i sina budgetmotioner de senaste åren och vill att staten genom Trafikverket får ansvar för att åtgärda det eftersatta underhållet på Sveriges landsbygder. Partistyrelsen gör därför bedömningen att detta är något vi redan arbetar aktivt med och att stora delar av motionen därför kan besvaras.

Gällande frågan att belysning på landsbygden ska vara en valfråga i valet 2026 så anser partistyrelsen att det bör vara upp till partiledning att avgöra vilka som ska vara Centerpartiets valfrågor i valet 2026 och anser därför att förslaget ska avslås.

Partistyrelsens nya att-satser

1. att utrivningen av belysning på Sveriges landsbygder stoppas och staten genom Trafikverket får i uppdrag att överta belysningen på de statliga vägarna samt åtgärda det eftersatta underhållet av belysning.

Förslag till beslut: Besvarad

[5.7.1](#) att staten under en övergångsperiod går in och subventionerar ekonomiskt så att nedsläckningen upphör.

[5.7.2](#) att en ordentlig utredning görs så att det utkristalliseras vem som har ansvar för vad, hur detta kan förändras för att olika intressenter/aktörer kommer med på tåget att landsbygden ska ha belysning.

[5.7.3](#) att det utreds om man genom ett förändrat regelverk, nya direktiv, ekonomiska styrmedel, nya lagar uppnår belysning på landsbygden behålls/återtänds.

[5.8.1](#) att driva på för att gatubelysning utanför tätort blir en nationell angelägenhet

[5.8.2](#) att gatubelysning utanför tätort ska finansieras med statliga medel.

[5.9.1](#) att eventuell planerad utrivning av dessa vägbelysningssystem stoppas tills man utrett frågan färdigt.

162

Förslag till beslut: Avslag

[5.8.3](#) att det blir en valfråga för Centerpartiet att driva på för att gatubelysningen utanför tätort finansieras med statliga medel.

163

164

Fossilfri luftfart

5.10, 5.11

5.10.1 att utveckla en nationell fossilflygstrategi som inkluderar tydliga mål och tidsramar för implementering av fossilfria flyg i både regional och nationell trafik.

5.10.2 att stärka forsknings- och utvecklingsinsatser inom fossilfri flygteknik genom att öka finansieringen till relevanta forskningsprojekt och främja samarbeten mellan akademi, industri och myndigheter.

5.10.3 att bygga ut nödvändig infrastruktur på strategiska flygplatser såsom laddningsstationer och underhållsfaciliteter, för att stödja introduktionen av fossilfri luftfart.

5.10.4 att införa ekonomiska incitament för flygbolag och andra aktörer som satsar på fossilfri luftfart, exempelvis genom subventioner eller skattelättnader.

5.10.5 att anpassa regelverk och certifieringsprocesser för att underlätta och påskynda godkännandet och driftsättningen av fossilfria flygplan i kommersiell trafik.

5.11.1 att utveckla en nationell fossilflygstrategi som inkluderar tydliga mål och tidsramar för implementering av fossilfria flyg i både regional och nationell trafik.

5.11.2 att stärka forsknings- och utvecklingsinsatser inom fossilfri flygteknik genom att öka finansieringen till relevanta forskningsprojekt och främja samarbeten mellan akademi, industri och myndigheter.

5.11.3 att bygga ut nödvändig infrastruktur på strategiska flygplatser såsom laddningsstationer och underhållsfaciliteter, för att stödja introduktionen av fossilfri luftfart.

5.11.4 att införa ekonomiska incitament för flygbolag och andra aktörer som satsar på fossilfri luftfart, exempelvis genom subventioner eller skattelättnader.

5.11.5 att anpassa regelverk och certifieringsprocesser för att underlätta och påskynda godkännandet och driftsättningen av fossilfria flygplan i kommersiell trafik.

Partistyrelsens yttrande

Motionen handlar om att utveckla en nationell fossilfri flygstrategi för att klimatpåverkan från flyget ska kunna minska och på så sätt kunna stärka det regionala flyget runt om i landet.

Centerpartiet har under längre tid drivit på en utveckling av elflyget, mot gröna bränslen och tycker att Sverige tillsammans med våra nordiska länder bör forma en strategi för fossilfritt inrikesflyg. En nordisk strategi för fossilfritt elflyg bör komma på plats så snart som möjligt. Även eventuella justeringar i regelverk för att underlätta utvecklingen behöver ske. Centerpartiet anser även att forskningsmedel bör anslås för den gröna omställningen inom flygsektorn för att utvecklingen snabbare ska ta fart. Inrikesflyget är ett viktigt transportslag och det är centralt att möjliggöra hållbara flygresor i ett land med stora avstånd som Sverige. Därför arbetar Centerpartiet för att anpassa regelverk på både nationell nivå och i EU för att de ska främja det fossilfria flyget. Partistyrelsen föreslår därför förslagen om nationell fossilflygstrategi, medel till forskning och anpassade regelverk som besvarade.

Centerpartiet har i Europaparlamentet under senaste mandatperioden röstat för EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel – den lagstiftning som ställer krav på laddningsstationer och tankstationer inte bara för personbilar och lastbilar, utan även för infrastruktur i hamnar och på flygplatser att säkerställa infrastruktur för fossilfri luftfart. Partistyrelsen gör därför bedömningen att det är något som partiet redan driver och att förslaget kan besvaras med anledning av det.

Centerpartiet vill redan idag minska skatten på biodrivmedel och ser även möjligheter med EU:s utsläppshandelssystem där det i EU:s Fit for 55-paket finns ett system med kvotplikt för hållbara flygbränslen och en skärpning av ETS för flyget har beslutats inom EU. Överenskommelsen innebär stora förändringar för flyget, bland annat att den fria tilldelningen av utsläppsrätter stegvis fasas ut för att helt upphöra 2026. Partistyrelsen anser därför förslaget om ekonomiska incitament för fossilfri luftfart som Centerpartiets politik idag och föreslår därför att besvara förslaget.

Förslag till beslut: Besvarad

[5.10.1](#) att utveckla en nationell fossilflygstrategi som inkluderar tydliga mål och tidsramar för implementering av fossilfria flyg i både regional och nationell trafik.

[5.10.2](#) att stärka forsknings- och utvecklingsinsatser inom fossilfri flygteknik genom att öka finansieringen till relevanta forskningsprojekt och främja samarbeten mellan akademi, industri och myndigheter.

[5.10.3](#) att bygga ut nödvändig infrastruktur på strategiska flygplatser såsom laddningsstationer och underhållsfaciliteter, för att stödja introduktionen av fossilfri luftfart.

[5.10.4](#) att införa ekonomiska incitament för flygbolag och andra aktörer som satsar på fossilfri luftfart, exempelvis genom subventioner eller skattelättnader.

[5.10.5](#) att anpassa regelverk och certifieringsprocesser för att underlätta och påskynda godkännandet och driftsättningen av fossilfria flygplan i kommersiell trafik.

[5.11.1](#) att utveckla en nationell fossilflygstrategi som inkluderar tydliga mål och tidsramar för implementering av fossilfria flyg i både regional och nationell trafik.

[5.11.2](#) att stärka forsknings- och utvecklingsinsatser inom fossilfri flygteknik genom att öka finansieringen till relevanta forskningsprojekt och främja samarbeten mellan akademi, industri och myndigheter.

[5.11.3](#) att bygga ut nödvändig infrastruktur på strategiska flygplatser såsom laddningsstationer och underhållsfaciliteter, för att stödja introduktionen av fossilfri luftfart.

[5.11.4](#) att införa ekonomiska incitament för flygbolag och andra aktörer som satsar på fossilfri luftfart, exempelvis genom subventioner eller skattelättnader.

[5.11.5](#) att anpassa regelverk och certifieringsprocesser för att underlätta och påskynda godkännandet och driftsättningen av fossilfria flygplan i kommersiell trafik.

219 Bromma flygplats

220 [5.12](#), [5.13](#)

221 [5.12.1](#) att Centerpartiet aktivt verkar för att Bromma flygplats bevaras och utvecklas som en del av
222 Sveriges flyginfrastruktur.

223 [5.13.1](#) att Centerpartiet ej motsätter sig en avveckling av Bromma flygplats.

224 Partistyrelsens yttrande

225 Motionerna handlar om utvecklingen av Bromma flygplats.

226

227 Diskussionen om Bromma flygplats framtid har pågått under många år, men kommit att bli mer
228 aktuell de senaste åren då nästan all kommersiell flygtrafik har lämnat Bromma flygplats till förmån
229 för Arlanda. Den 28 maj 2025 tillsatte regeringen en statlig utredning med uppdrag att se över
230 statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser. Utredning har uppdraget att särskilt se
231 över det nationella basutbudet, däribland Bromma flygplats roll och funktion. Utredningen ska
232 presenteras i september 2026.

233 Med anledning av de senaste årens händelser och det förändrade säkerhetsläget finns det skäl för
234 ett nytt övervägande av en möjlig avveckling av Bromma flygplats. Partistyrelsen ser därför positivt
235 på tillsättandet av den statliga utredningen. Det är nödvändigt att klargöra hur en eventuell
236 nedläggning av Bromma flygplats skulle påverka det nationella basutbudet och svensk beredskap.

237 Det finns flera faktorer som behöver tas i beaktande vid en eventuell avveckling. Inrikesflyget har
238 minskat de senaste åren. 2024 minskade resorna med 9 procent och sedan 2017 har de minskat med
239 41 procent. Stockholm stad sade upp sitt avtal med Swedavia under 2024 vilket innebär att det inte
240 finns någon fortsättning för Swedavia att verka på marken efter 2038. Staten genom Luftfartsverket
241 och Swedavia AB kan besluta att avsluta avtalet i förtid vilket skulle innebära att avtalet upphör att
242 gälla 36 månader efter att uppsägningen helt skett. Det finns därför möjlighet till en snabbare
243 nedstängning om regeringen skulle besluta det vilket en statlig utredning om Bromma Flygplats från
244 2021 pekar på. Det finns även skäl att fundera om det behövs två större flygplatser med endast fyra
245 mil ifrån varandra.

246 Swedavia, som är det statliga bolaget som har ansvar för ett tiotal flygplatser i hela Sverige, har
247 varnat för hur kostsamt det är att driva en flygplats som har så få avgångar. Det gör att resurser
248 tvingas ta från andra flygplatser i landet och att investeringsbehov såsom ombyggnationer och
249 förberedelser för elflyget får stå tillbaka. En eventuell avveckling av Bromma flygplats skulle istället
250 kunna innebära att Swedavia kan investera i och utveckla de andra flygplatserna runt om i landet.
251 Inför en eventuell avveckling av Bromma flygplats är det centralt att tillgängligheten för att ta sig till
252 och från Arlanda flygplats förbättras. Tidsåtgång och pris för kommunikationer till och från
253 flygplatsen behöver bli konkurrenskraftiga gentemot huvudstäder i våra nordiska grannländer.

Partistyrelsens nya att-satser

1. att verka för en avveckling av Bromma flygplats under förutsättning att det går att säkerställa ett godtagbart nationellt basutbud och svensk beredskap

254

Förslag till beslut: Besvarad

[5.13.1](#) att Centerpartiet ej motsätter sig en avveckling av Bromma flygplats.

255

Förslag till beslut: Avslag

[5.12.1](#) att Centerpartiet aktivt verkar för att Bromma flygplats bevaras och utvecklas som en del av Sveriges flyginfrastruktur.

256

257

Bredband på landsbygden

5.14

[5.14.1](#) att staten ställer krav på ägare av digital infrastruktur så att näten underhålls och inte tappar funktion eller helt stängs av.

[5.14.2](#) att de som vill ansluta sig i efterhand får möjlighet att göra det inom skälig tid och till skälig kostnad.

Partistyrelsens yttrande

Centerpartiet ser IT som det femte transportslaget, vilket innebär att en väl fungerande IT-infrastruktur är lika viktig som vägar, järnvägar, sjöfart och flyg för att människor ska kunna leva i hela landet. Centerpartiet anser att takten i utbyggnaden måste öka för att kunna nå de uppsatta mål som finns och de statliga satsningarna behöver ta hänsyn till gleshet. Staten behöver också säkerställa tillgången till bredband för de hushåll och företag som står utan uppkoppling i samband med avvecklingen av kopparnäten. Innan andra alternativ är på plats bör det inte vara tillåtet att avveckla befintliga kopparnät. Centerpartiet driver redan idag frågan och bredbandsutbyggnad på landsbygden men även utbyggnad av 5G-näten för att kunna säkerställa snabb och stabil internetuppkoppling i hela landet.

Ansvar och ägandet av bredband ser olika ut runt om i landet. I vissa kommuner är det kommunen själva som är ansvariga för bredbandsutbyggnaden, i många städer är det en del av stadsnätet och i andra kommuner är det lokala fiberföreningar som självständigt är ansvariga för sitt område. Om man bor i ett område där det grävs fiber med bredbandsstöd kan man ha rätt till så kallad efteranslutning, men rätten är tidsbegränsad och en efteranslutning behöver göras inom två år efter att projektet färdigställdes i området. Om man inte bor i ett sådant område är det administratören av bredbandet som beslutar över efteranslutningar och en fiberförening eller kommunen kan säga nej till att gräva fiber och ansluta sig till fibernätet i efterhand. Partistyrelsen menar att rätten till efteranslutning måste stärkas ytterligare och att krav bör ställas på att de ansvariga tillåter efteranslutning av privatpersoner till självkostnadspris. Det är en viktig konsumentfråga att som ny i ett område eller vid inflytt i ett nytt hus kunna ha möjlighet att gräva fiber och ansluta sig till bredbandsnätet vilket i dagsläget inte är en rättighet. Partistyrelsen föreslår därför att stärka möjligheten till efteranslutning och instämmer i förslaget att det ska kunna göras inom skälig tid och kostnad.

Partistyrelsens nya att-satser

1. att Centerpartiet verkar för att alla konsumenterna ska ha möjlighet att ansluta sig till bredbandsfiber via befintliga kablar i efterhand.

Förslag till beslut: Besvarad

[5.14.1](#) att staten ställer krav på ägare av digital infrastruktur så att näten underhålls och inte tappar funktion eller helt stängs av.

[5.14.2](#) att de som vill ansluta sig i efterhand får möjlighet att göra det inom skälig tid och till skälig kostnad.

290

291 Järnväg

292 [5.15](#), [5.16](#), [5.17](#), [5.18](#)

293 [5.15.1](#) att Centerpartiet vidhåller ambitionen att Sverige helt ska ha byggt ut järnvägsdelen av TN-T
294 "Core network" i korridoren Skandinavien-Medelhavet senast till år 2030.

295 [5.15.2](#) att Centerpartiet höjer ambitionen till att Sverige helt ska ha byggt ut järnvägsdelen av TEN-T
296 "Contemporary network" i korridoren Skandinavien-Medelhavet senast till år 2045, fem år före EU:s
297 målår.

298 [5.15.3](#) att Centerpartiet anslår erforderliga medel för denna målsättning i budgetar och nationell
299 plan och har en ingång i infrastrukturdebatten som innebär att detta kan uppnås.

300 [5.15.4](#) att större projekt inom TEN-T kan organiseras och finansieras separat från den ordinarie
301 infrastrukturbudgeten, på samma sätt som exempelvis Öresundsbron.

302 [5.16.1](#) att Centerpartiet ska lyfta fram och driva igenom en ny tågförbindelse för gods och
303 persontrafik mellan Stockholms hamn Norvik i Nynäshamn och Vagnhärad för att knyta samman
304 Nynäsbanan med Södra stambanan.

305 [5.16.2](#) att Centerpartiet ska verka för att ett nytt klimatsmart pendlingsalternativ skapas genom en
306 tvärförbindelse mellan Sörmlandsregionen och Södra Södertörn för att öppna upp för både en
307 flexibel bostadsmarknad och arbetsmarknad på båda sidor om Himmersfjärden

308 [5.16.3](#) att Centerpartiet lyfter och driver igenom byggandet av en tvärförbindelse över
309 Himmersfjärden så att gods till och från Stockholms hamn Norvik kan transporteras på ett mer
310 klimatvänligt sätt genom att korta avstånden och utöka möjligheten till att en nyttja järnvägen.

311 [5.16.4](#) att Centerpartiet ser till att frågan om en tvärförbindelse över Himmersfjärden prioriteras,
312 gärna med både bilväg och järnväg från Nynäshamn och Stockholms hamn Norvik rakt västerut, med
313 anslutning till E4 och Södra stambanan via Vagnhärad järnvägsstation.

314 [5.16.5](#) att Centerpartiet verkar för att Trafikverket, SJ och Stockholms hamn Norvik får uppdraget att
315 de snarast åtgärdar de nuvarande stora brister i infrastruktur för godstransporter då de borde ha
316 planerats för redan innan hamnbygget påbörjades.

317 [5.17.1](#) att Centerpartiet verkar för ett höjt bötesbelopp, alternativt ge tågoperatören möjlighet att
318 utkräva skadestånd, för spårspring

319 [5.18.1](#) att Centerpartiet fortsatt driver på att bygga järnväg vidare från Borås till Stockholm, via
320 Ulricehamn och Jönköping.

Partistyrelsens yttrande

Motionerna handlar om olika järnvägsobjekt, bland annat TEN-T nätverket, en tvärförbindelse över Himmersfjärden och järnväg från Borås till Stockholm via Ulricehamn och Jönköping. En motion handlar om spårspring och hur det kan motverkas.

Centerpartiet arbetar aktivt med frågan om vikten av att investera i järnvägsnätet för att öka kapaciteten samt att verka för att utbyggnad av nya stambanor och förbättring av befintlig infrastruktur. Det görs genom att förespråka kapacitetsökning på våra stråk, däribland det så kallade TEN-T nätverket genom nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg respektive Malmö via Jönköping. Däremot anser partistyrelsen att Centerpartiet inte kan lova höjda medel till specifika järnvägssträckor. Centerpartiet står bakom målsättningen att TEN-T "Core Network" - korridoren Skandinavien - Medelhavet ska vara färdigbyggt till 2030, däremot anser partistyrelsen inte att EU:s målsättning för hela TEN-T nätverket "Contemporary Network" ska förkortas från 2050 till 2045, utan att den målsättning som finns idag är rimlig. Därför anser partistyrelsen att förslaget ska avslås.

Motionären anser att ett större järnvägsprojekt ska kunna finansieras vid sidan av den ordinarie infrastrukturbudgeten. Det är något som Centerpartiet arbetar för redan idag. Partiet vill ta fram tydligare riktlinjer för hur alternativ finansiering ska gå till och ser över möjligheten att kunna lägga stora infrastrukturprojekt vid sidan av Trafikverket för att kunna hitta ny finansiering och tillsammans med näringslivet få till stånd mer infrastruktur för pengarna och med snabbare tidsplaner.

En potentiell tvärförbindelse över Himmersfjärden är inte idag en del av nationell plan. Eftersom förbindelsen både skulle innebära väg och järnväg skulle det förmodligen medföra stora investeringskostnader. Med anledning av de begränsade resurser som finns för infrastrukturinvesteringar är det viktigt att prioritera de satsningar som ger samhällsekonomisk nytta, vilket partistyrelsen bedömer att en tvärförbindelse över Himmersfjärden inte ger i dagsläget. Därför föreslår partistyrelsen att avslå motionen.

Gällande förslaget om höjt bötesbelopp för spårspring eller att ge tågoperatörerna möjlighet att utkräva skadestånd ser partistyrelsen det som en möjlighet för att komma åt problematiken. Spårspring har ökat markant på senare tid och medför närmare 2000 försenare tåg per år, bara i södra Sverige. Spårspring är farligt, olagligt och kostsamt. De samhällskostnader spårspring kan innebära är långt över de 3000 kronor man som privatperson kan få i böter. Partistyrelsen menar därför att bötesbeloppet kan komma att behöva höjas men att det ska vara polismyndigheten som utfärdar dessa böter, ingen annan.

Partistyrelsens nya att-satser

1. att Centerpartiet verkar för att se över en höjning av bötesbeloppen för spårspring för att komma till rätta med problematiken och förbättra punktligheten på svensk järnväg

Förslag till beslut: Besvarad

[5.15.1](#) att Centerpartiet vidhåller ambitionen att Sverige helt ska ha byggt ut järnvägsdelen av TEN-T "Core network" i korridoren Skandinavien-Medelhavet senast till år 2030.

[5.15.4](#) att större projekt inom TEN-T kan organiseras och finansieras separat från den ordinarie infrastrukturbudgeten, på samma sätt som exempelvis Öresundsbron.

[5.17.1](#) att Centerpartiet verkar för ett höjt bötesbelopp, alternativt ge tågoperatören möjlighet att utkräva skadestånd, för spårspring

[5.18.1](#) att Centerpartiet fortsatt driver på att bygga järnväg vidare från Borås till Stockholm, via Ulricehamn och Jönköping.

358

Förslag till beslut: Avslag

[5.15.2](#) att Centerpartiet höjer ambitionen till att Sverige helt ska ha byggt ut järnvägsdelen av TEN-T "Contemporary network" i korridoren Skandinavien-Medelhavet senast till år 2045, fem år före EU:s målår.

[5.15.3](#) att Centerpartiet anslår erforderliga medel för denna målsättning i budgetar och nationell plan och har en ingång i infrastrukturdebatten som innebär att detta kan uppnås.

[5.16.1](#) att Centerpartiet ska lyfta fram och driva igenom en ny tågförbindelse för gods och persontrafik mellan Stockholms hamn Norvik i Nynäshamn och Vagnhärad för att knyta samman Nynäsbanan med Södra stambanan.

[5.16.2](#) att Centerpartiet ska verka för att ett nytt klimatsmart pendlingsalternativ skapas genom en tvärförbindelse mellan Sörmlandsregionen och Södra Södertörn för att öppna upp för både en flexibel bostadsmarknad och arbetsmarknad på båda sidor om Himmersfjärden

[5.16.3](#) att Centerpartiet lyfter och driver igenom byggandet av en tvärförbindelse över Himmersfjärden så att gods till och från Stockholms hamn Norvik kan transporteras på ett mer klimatvänligt sätt genom att korta avstånden och utöka möjligheten till att en nyttja järnvägen.

[5.16.4](#) att Centerpartiet ser till att frågan om en tvärförbindelse över Himmersfjärden prioriteras, gärna med både bilväg och järnväg från Nynäshamn och Stockholms hamn Norvik rakt västerut, med anslutning till E4 och Södra stambanan via Vagnhärad järnvägsstation.

[5.16.5](#) att Centerpartiet verkar för att Trafikverket, SJ och Stockholms hamn Norvik får uppdraget att de snarast åtgärdar de nuvarande stora brister i infrastruktur för godstransporter då de borde ha planerats för redan innan hamnbygget påbörjades.

359

360

Trafikverket

[5.19](#), [5.20](#), [5.21](#), [5.22](#)

[5.19.1](#) att Centerpartiet initierar en genomgripande översyn av Trafikverket, med fokus på att myndighetens förmåga att fullgöra sina myndighetsuppgifter. Översynen ska omfatta ansvarsförhållanden och organisationen och syfta till att ge förslag för att komma till rätta med de stora problem som finns när det gäller kunskap om järnvägens infrastruktur, planering och användning av anslag och intäkter. Resultatet av översynen ska vara förslag på en reform för att åstadkomma en säker, punktlig och fungerande transport av människor och gods på järnväg.

[5.19.2](#) att en del av denna översyn ska omfatta en analys av att dela Trafikverket i två myndigheter, där vägfrågor hanteras i den ena och järnvägsfrågor i den andra myndigheten samt överväger en ordning för övriga trafikslag.

[5.20.1](#) att Trafikverket ges mandat att inte bara handla upp banunderhåll projektvis, men också att separat handla upp, som inköp eller inhyrning, tillgång till moderna banunderhållsfordon.

[5.20.2](#) att spårunderhållsföretag därmed kan erbjudas användning av dessa fordon som del av tidskritiska projekt utan att därmed behöva ha egen kapacitet.

[5.20.3](#) att den tid fordonen inte används för utpekade projekt kan de hyras ut på marknaden.

[5.21.1](#) att Trafikverket får i uppdrag att tillsammans med branschen ta fram prioriteringsregler som gäller både i planerings- och operativt skede. Dessa kan variera beroende på var i landet vi befinner oss.

[5.21.2](#) att Trafikverket efter framtagna prioriteringsregler arbetar enligt dessa regler både i planeringsstadier och i det operativa skedet.

[5.21.3](#) att godstransportköpare och järnvägsföretag ger Trafikverket kunskap vad det är för gods som fraktas för att kunna avgöra tågets prioritet samt antalet resenärer om det är persontrafik.

[5.22.1](#) att Trafikverket ges uppdraget att planera alla tåg och tider i spår på årsbasis för att ge gods- och persontrafik stabila planeringsförutsättningar. Endast akuta åtgärder kan ske utöver det som är planerat i den årliga tågplanen. Revision av tågplanen är då ej längre nödvändig, restkapacitet ska endast kunna ges till tåglägen och akuta banarbetsåtgärder.

[5.22.2](#) att Trafikverket ska då upphandling inte är klar innan publicering av årlig tågplan och entreprenör saknas och om Trafikverket anser att åtgärden inte kan vänta till nästkommande tågplan själva ha kompetens och arbetskraft för att kunna genomföra åtgärden.

Partistyrelsens yttrande

Motionerna framför hur Trafikverket behöver utvecklas. Första motionen vill se en utredning av hur myndigheten fungerar samt föreslår att dela upp Trafikverket till ett banverk och vägverk. Den andra motionen pekar på hur fordon till banunderhåll kan köpas upp av Trafikverket men även kunna hyras ut till spårunderhållsföretagen. Den tredje och fjärde motionen menar att Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram prioriteringsregler för svensk järnväg eftersom kapaciteten är knapp och prioriteringar behöver göras samt att Trafikverket ges i uppdrag att planera alla tåg och tider i spår på årsbasis för att ge gods- och persontrafiken stabila planeringsförutsättningar.

Partistyrelsen ser i likhet med motionärerna stora utmaningar med Trafikverket. Trots ökade anslag

401 menar de själva att endast 10–15 procent av underhållsskulden kan betas av under de kommande
402 12-årsperioden. Det är inte acceptabelt och Trafikverket själva har tagit initiativ till effektiviseringar
403 på myndigheten för att mer resurser ska gå ut i verksamheten och inte fastna internt på
404 myndigheten. Partistyrelsen ser därför positivt på en översyn av myndighetens verksamhet för att
405 den ska kunna bli mer effektiv och komma till rätta med den interna kultur som finns på
406 myndigheten. Däremot vill partistyrelsen inte att Trafikverket ska delas upp i två myndigheter. Det
407 var alliansregeringen som beslutade att slå ihop myndigheterna och detta skedde 2011. Syftet var
408 att järnväg och väg inte skulle ställas emot varandra utan att de två trafikslagen ska komplettera
409 varandra. Att riva upp organisationen i detta kritiska läge för Sveriges infrastruktur med en
410 underhållsskuld på järnväg på 91 miljarder kronor och där staten arbetar aktivt med den civila och
411 militära infrastrukturen med anledning av NATO-medlemskapet anser partistyrelsen vara en dålig
412 lösning. Däremot borde staten ta ett större ansvar att säkerställa att myndigheten arbetar med rätt
413 saker och effektiviseras på egen hand. Detta bedömer dock partistyrelsen kan göras inom ramen för
414 nuvarande myndighetsstruktur.

415 Gällande motionen om hur man säkerställer moderna och säkra underhållsfordon för
416 järnvägsbranschen genom att låta Trafikverket stå för fler inköp riskerar det att rucka på dagens
417 system. Idag har vi ett statligt bolag - Infranord som står för en marknadsandel på cirka 46 procent
418 av allt underhåll men vi har även privata bolag som arbetar med järnvägsunderhållet. Om man skulle
419 låta Trafikverket göra inköp och upphandla banunderhållsfordon skulle detta bli
420 konkurrenshämmande gentemot både Infranord och de andra företagen som verkar på marknaden.
421 Partistyrelsen instämmer i att Trafikverkets arbetssätt idag är under all kritik och att myndighetens
422 sätt att upphandla underhållet är undermåligt. Bättre upphandlingar och möjlighet till
423 innovationsupphandlingar skulle kunna skapa bättre förutsättningar för underhållsföretagen att
424 kunna delta i upphandlingarna och staten skulle kunna få mer järnvägsunderhåll för pengarna.
425 Kunskapen om innovationsupphandling måste stärkas internt på myndigheten och mer behöver
426 göras för att satsa på innovativa sätt att arbeta bort underhållsskulden.

427 Prioriteringsregler för att komma åt kapacitetsbristen på svensk järnväg kan vara ett bra sätt. Idag
428 delas tåglägen ut till så gott som alla aktörer som ansöker om det. Det betyder att gods konkurrerar
429 med fjärrtåg och regionaltåg, och Trafikverket har inget uppdrag att prioritera kring dessa. Det gör
430 att vissa aktörer ansöker om tåglägen men utan att använda dessa. Kapaciteten på svensk järnväg är
431 knapp och spåren är nästintill fulla, därav överfulla spår som ibland leder till problem som får
432 effekter och påverkan på många tåg och resenärer. Vid en reglering bör antalet resenärer och
433 prioriterat gods vara prioriterat. En sådan prioritering kan bli politisk och därför anser vi att det bör
434 vara upp till regeringen att besluta om. Trafikverket skulle kunna vara ansvarig för analys och
435 genomförande av en sådan prioritering.

436
437 Motionären vill att Trafikverket på årsbasis ska planera alla tider i spår för bättre
438 planeringsförutsättningar för gods- och persontrafiken. I grunden låter det som en god idé men
439 partistyrelsen ser att det kan bli svårt att genomföra i praktiken då Trafikverket behöver ha marginal
440 för oförutsägbara händelser och för exempelvis banarbete. Partistyrelsen ser därför inget behov av
441 att ändra den ordning som finns idag där Trafikverket är skyldiga att leverera uppdaterade tåglägen
442 senast fyra månader i förväg och senast en månad i förväg för godståg.

Partistyrelsens nya att-satser

1. att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med företrädare från branschen och offentliga aktörer ta fram ett beslutsunderlag på hur eventuella prioriteringsregler för svensk järnväg kan se ut. Dessa bör ta i beaktning hur järnvägen nyttjas på ett resurseffektivt sätt i väntan på att vi får mer kapacitet på svensk järnväg.

443

Förslag till beslut: Bifall

[5.19.1](#) att Centerpartiet initierar en genomgripande översyn av Trafikverket, med fokus på att myndighetens förmåga att fullgöra sina myndighetsuppgifter. Översynen ska omfatta ansvarsförhållanden och organisationen och syfta till att ge förslag för att komma till rätta med de stora problem som finns när det gäller kunskap om järnvägens infrastruktur, planering och användning av anslag och intäkter. Resultatet av översynen ska vara förslag på en reform för att åstadkomma en säker, punktlig och fungerande transport av människor och gods på järnväg.

444

Förslag till beslut: Besvarad

[5.19.2](#) att en del av denna översyn ska omfatta en analys av att dela Trafikverket i två myndigheter, där vägfrågor hanteras i den ena och järnvägsfrågor i den andra myndigheten samt överväger en ordning för övriga trafikslag.

[5.20.1](#) att Trafikverket ges mandat att inte bara handla upp banunderhåll projektvis, men också att separat handla upp, som inköp eller inhyrning, tillgång till moderna banunderhållsfordon.

[5.20.2](#) att spårunderhållsföretag därmed kan erbjudas användning av dessa fordon som del av tidskritiska projekt utan att därmed behöva ha egen kapacitet.

[5.20.3](#) att den tid fordonen inte används för utpekade projekt kan de hyras ut på marknaden.

[5.21.1](#) att Trafikverket får i uppdrag att tillsammans med branschen ta fram prioriteringsregler som gäller både i planerings- och operativt skede. Dessa kan variera beroende på var i landet vi befinner oss.

[5.21.2](#) att Trafikverket efter framtagna prioriteringsregler arbetar enligt dessa regler både i planeringsstadier och i det operativa skedet.

[5.21.3](#) att godstransportköpare och järnvägsföretag ger Trafikverket kunskap vad det är för gods som fraktas för att kunna avgöra tågets prioritet samt antalet resenärer om det är persontrafik.

[5.22.1](#) att Trafikverket ges uppdraget att planera alla tåg och tider i spår på årsbasis för att ge gods- och persontrafik stabila planeringsförutsättningar. Endast akuta åtgärder kan ske utöver det som är planerat i den årliga tågplanen. Revision av tågplanen är då ej längre nödvändig, restkapacitet ska endast kunna ges till tåglägen och akuta banarbetsåtgärder.

[5.22.2](#) att Trafikverket ska då upphandling inte är klar innan publicering av årlig tågplan och entreprenör saknas och om Trafikverket anser att åtgärden inte kan vänta till nästkommande tågplan själva ha kompetens och arbetskraft för att kunna genomföra åtgärden.

445

446

Sjöfart

[5.23](#), [5.24](#)

[5.23.1](#) att utreda om en utbyggnad av containerhamnar med större kapacitet på östkusten i norra Sverige skulle avlasta stambanorna på ett vis som är mer ekonomiskt effektiv än att bygga nya stambanor.

[5.24.1](#) att Centerpartiet arbetar för att transportkostnaderna för person och gods till och från Gotland sänks.

Partistyrelsens yttrande

Motionerna handlar om utbyggnad av containerhamnar och att transportkostnaderna för person och gods till och från Gotland sänks.

Centerpartiet menar att sjöfarten är oundgänglig för svensk handel och för Sveriges näringsliv. I Sverige har vi många hamnar men de största containerhamnarna är Göteborgs hamn, Helsingborgs hamn och Norvik hamn i Stockholmsområdet. Även Gävle återfinns på listan bland de största containerhamnarna men det finns även större hamnar i Umeå, Sundsvall och Luleå. Det pågår en utbyggnad av Luleå hamn, som är den hamn som kommer exportera mycket av de produkter som de gröna industribolagen i norra Sverige ska skeppa ut i världen. Investeringar i hamnar är komplicerade och kräver ofta lokala investeringar inne i hamnen medan staten tar över investeringarna längre ut till havs, detta gör det väldigt dyrt för kommuner som många gånger står som ägare till hamnarna. Centerpartiet har därför efterfrågat en ny hamnstrategi som kan identifiera de hamnar som har en strategisk viktig betydelse för det svenska godstransportsystemet och för svensk civil beredskap. Senast en sådan strategi togs fram var 2007, närmare 20 år sedan. Därför behöver en ny strategi tas fram för att skapa långsiktiga förutsättningarna för svensk sjöfart och se över hur investering och upprustning av hamnar ska ske framöver. Svensk sjöfart ska fortsätta utvecklas, men så ska även svensk järnväg där Centerpartiet vill att underhållsskulden ska vara borta senast 2035 och kapaciteten måste öka för att säkerställa att godstransporter fungerar och näringslivet kan välja klimatvänliga transporter till rimliga priser, oavsett om det på räls eller till havs. Däremot ser partistyrelsen inget behov av att specifikt utreda en containerhamn på östkusten i norra Sverige.

Gällande kommunikationer till och från Gotland delar partistyrelsen motionärens uppfattning att det ska finnas snabba, tillgängliga, prisvärda och klimatsmarta transporter. Det är avgörande, inte minst för öns utveckling, godstrafiken, företagsklimatet och jobben. Att transportkostnaderna ska sänkas och vara rimliga är en prioritering för Centerpartiet. Färjetrafiken är Gotlands landsväg och vi måste ha långsiktigt hållbara lösningar samt konkurrenskraftiga och rimliga priser för såväl person- som godstrafiken. Flygtrafiken till och från Gotlands kan komma att påverkas av att flygbolaget SAS och BRA ingått ett långsiktigt avtal som gjort att SAS i praktiken tagit över BRA:s flygningar till och från Gotland. Ur ett konkurrensperspektiv finns en risk för högre biljettpriser, detta är något som Centerpartiet kommer följa i riksdagen. För att hålla transportkostnaderna till och från Gotland på en rimlig nivå har Centerpartiets i sina senaste budgetmotioner därför föreslagit ett särskild Gotlandspaket som bland annat möjliggör rimligare resekostnader till och från ön.

Förslag till beslut: Besvarad

[5.24.1](#) att Centerpartiet arbetar för att transportkostnaderna för person och gods till och från Gotland sänks.

488

Förslag till beslut: Avslag

[5.23.1](#) att utreda om en utbyggnad av containerhamnar med större kapacitet på östkusten i norra Sverige skulle avlasta stambanorna på ett vis som är mer ekonomiskt effektiv än att bygga nya stambanor.

489

490

Kollektivtrafik

[5.25](#), [5.26](#), [5.27](#)

[5.25.1](#) att stämman fattar beslut att Centerpartiet ska utveckla en nationell kollektivtrafikpolitik.

[5.25.2](#) att stämman fattar beslut om att Centerpartiet ska samla sin kollektivtrafikpolitik i en särskild kommittémotion eller motsvarande.

[5.25.3](#) att Centerpartiet ska driva frågan om en nationell kollektivtrafikpolitik i valrörelsen år 2026.

[5.26.1](#) att en utredning ser över hur kommunerna kan få ett reellt inflytande över kollektivtrafik som bedrivs av den regionala kollektivtrafikmyndigheten genom att beslut kring budget inte bara är ett regionansvar.

[5.27.1](#) att Centerpartiet ska verka för att staten inför riktade investeringsbidrag till kommuner för utbyggnad av planskilda spårvägar och/eller annan kollektiv högkapacitetsinfrastruktur.

[5.27.2](#) att Centerpartiet ska arbeta för en långsiktig nationell strategi för kollektivtrafikutbyggnad, där staten samverkar med regioner och kommuner för att möta framtidens mobilitetsbehov.

Partistyrelsens yttrande

Motionerna handlar om att Centerpartiet ska utveckla en nationell kollektivtrafikpolitik och att kollektivtrafik ska bli en prioriterad fråga för partiet inför valet 2026, samt förslag om hur kommuner ska kunna få mer inflytande över den regionala kollektivtrafiken. Motionerna syftar även till att det behövs mer resurser och samverkan mellan stat, regioner och kommuner för att möta behovet av kollektivtrafikutbyggnad.

Centerpartiet har en nationell kollektivtrafikpolitik som innebär att vi vill se mer kollektivtrafik i hela landet, ett nationellt biljettsystem för att minska trösklarna att resa mellan regioner och en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för nuvarande länsgränsers inlåsning. Det är dock upp till riksdagsgruppen att själva att besluta vilka kommittémotioner som ska lämnas in till riksdagen. På samma sätt är upp till partiledningen att ta beslut om vilka som blir de stora valfrågorna 2026. Partistyrelsen anser därför att dessa förslag ska avslås.

Centerpartiet ser ett behov av större samverkan mellan staten, regionerna och kommunerna för att tillsammans planera för framtidens mobilitetsbehov. Däremot ska inflytandet inte flyttas från regioner till kommuner utan regionerna är idag ansvariga för finansiering och organisering av kollektivtrafiken. Partistyrelsen anser att generella statsbidrag är att föredra snarare än riktade statsbidrag som motionären anser. Därför anser partistyrelsen förslaget om riktade statsbidrag till kommuner för planskilda spårvägar och eller annan kollektiv högkapacitetsinfrastruktur ska avslås.

Förslag till beslut: Besvarad

[5.25.1](#) att stämman fattar beslut att Centerpartiet ska utveckla en nationell kollektivtrafikpolitik.

[5.27.2](#) att Centerpartiet ska arbeta för en långsiktig nationell strategi för kollektivtrafikutbyggnad, där staten samverkar med regioner och kommuner för att möta framtidens mobilitetsbehov.

527

Förslag till beslut: Avslag

[5.25.2](#) att stämman fattar beslut om att Centerpartiet ska samla sin kollektivtrafikpolitik i en särskild kommittémotion eller motsvarande.

[5.25.3](#) att Centerpartiet ska driva frågan om en nationell kollektivtrafikpolitik i valrörelsen år 2026.

[5.26.1](#) att en utredning ser över hur kommunerna kan få ett reellt inflytande över kollektivtrafik som bedrivs av den regionala kollektivtrafikmyndigheten genom att beslut kring budget inte bara är ett regionansvar.

[5.27.1](#) att Centerpartiet ska verka för att staten inför riktade investeringsbidrag till kommuner för utbyggnad av planskilda spårvägar och/eller annan kollektiv högkapacitetsinfrastruktur.

528

529

530 Cykelvägar

531 **5.28**

532 [5.28.1](#) att möjliggöra för kommuner att anlägga och själva bekosta cykelvägar i Trafikverkets
533 vägområde.

534 Partistyrelsens yttrande

535 Centerpartiet driver en cykelpolitik både för stad och landsbygd. En viktig och återkommande fråga
536 är vem som ska äga processen kring nybyggnation av cykelvägar, precis som denna motion belyser.
537 Kommunerna har i dag rådighet över anläggning av cykelvägar på kommunal mark. Däremot, om
538 man vill bygga cykelvägar parallellt med statlig väg eller järnväg, så regleras detta av väglagen och
539 därmed blir Trafikverket huvudman för projektet. Väglagen i dess nuvarande utformning innebär i
540 praktiken att många viktiga investeringar i cykelvägar försvåras. Därför vill Centerpartiet se en
541 översyn av väglagen med fokus på regelförenkling och lagändringar som möjliggör för att det blir
542 enklare att kunna bygga cykelvägar och möjliggöra cykling i hela landet. Vi vill bygga fler lokala och
543 regionala cykelbanor och det är något som Centerpartiet driver i riksdagen. Partistyrelsen menar
544 därför att motionen kan besvaras.
545

Förslag till beslut: Besvarad

[5.28.1](#) att möjliggöra för kommuner att anlägga och själva bekosta cykelvägar i Trafikverkets vägområde.

546

547

Ekonomiska styrmedel för omställningen

5.29, 5.30, 5.31, 5.32

5.29.1 att Centerpartiet verkar för att låta kommunerna själva styra över trängselskatten.

5.29.2 att Centerpartiet verkar för att göra det möjligt att också differentiera trängselskatten för att premiera fordon med fossilfria drivmedel och lägre utsläpp.

5.29.3 att Centerpartiet verkar för att revidera parkeringslagstiftningen i syfte att möjliggöra differentierade avgifter beroende på fordonets miljö- och klimatpåverkan, marknadsvärdet av parkeringsytan eller andra relevanta faktorer.

5.30.1 att Centerpartiet verkar för att låta kommunerna själva styra över trängselskatten.

5.30.2 att Centerpartiet verkar för att göra det möjligt att också differentiera trängselskatten för att premiera fordon med fossilfria drivmedel och lägre utsläpp.

5.30.3 att Centerpartiet verkar för att revidera parkeringslagstiftningen i syfte att möjliggöra differentierade avgifter beroende på fordonets miljö- och klimatpåverkan, marknadsvärdet av parkeringsytan eller andra relevanta faktorer.

5.31.1 att Centerpartiet verkar för att EU, tillsammans med bilindustrin, verkar för att ta fram enhetliga, snabbt utbytbara batterier som ett alternativ till de batterier vi har idag.

5.32.1 att regeringen etablerar en statligt ägd digital infrastruktur för laddstolpar som möjliggör integration via öppna API:er och tillgängliggör information om laddplatsernas placering, pris och tillgänglighet.

5.32.2 att laddoperatörer och appar får stöd för att snabbt kunna ansluta sig till systemet, med lika villkor för alla aktörer.

Partistyrelsens yttrande

Den första motionen handlar om att kommuner själva ska ha större rådgivning över trängselskatten och på så vis kunna införa lokal trängselskatt eller miljözonsavgift och kunna behålla intäkterna själv. Den andra och tredje motionen handlar om att EU ska ta fram enhetliga batterier till bilar som alternativ till de batterier som används idag. Men även hur den statliga och privata laddningsinfrastrukturen i Sverige kan bli bättre, både genom interoperabilitet inom EU och med smidigare betalningslösningar.

Gällande trängselskatten så ser Centerpartiet positivt på att beslut om trängselskatter, samt hur intäkter som fördelas ska kunna fattas lokalt. Trängselavgifter ska vara möjligt att införa kommunalt utan att ett riksdagsbeslut föreligger för att minska trafikbelastning och utsläpp av luftföroreningar. Intäkterna som man får bör då gå tillbaka till investeringar på orten. Det bör även finnas möjlighet att ge vissa miljöbilar rabatterat pris från trängselskatten. Detta är något som Centerpartiet driver i riksdagen och som lyfts inom ramen för vår kommittémotion "en transportinfrastruktur som fungerar i hela landet". Centerpartiet vill också stärka den lokala klimatkraften genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp, för att stimulera de mest klimateffektiva fordonen. Därav anser partistyrelsen motionen besvarad.

588 Gällande förslaget att EU ska ta fram enhetliga utbytbara batterier anser partistyrelsen är för
589 inskränkande på den fria marknaden och att det bör vara upp till branschen själva att hitta
590 gemensamma standarder snarare än att europeisk lagstiftning ska behövas. Så detaljerad lagstiftning
591 tenderar att snabbt utdaterats, speciellt när det gäller teknik och därför bör det vara upp till
592 branschen själva att hitta gemensamma standarder.

593 Sista motionen om infrastrukturen kring laddstolpar lyfter intressanta aspekter men partistyrelsen
594 anser även här att det inte bör vara staten som ska upprätta den tekniska infrastrukturen, självklart
595 kan staten ge riktlinjer men att staten själv ska bygga infrastrukturen ser vi som ineffektivt och
596 kostsamt.

597

Förslag till beslut: Besvarad

[5.29.1](#) att Centerpartiet verkar för att låta kommunerna själva styra över trängselskatten.

[5.29.2](#) att Centerpartiet verkar för att göra det möjligt att också differentiera trängselskatten för att premiera fordon med fossilfria drivmedel och lägre utsläpp.

[5.29.3](#) att Centerpartiet verkar för att revidera parkeringslagstiftningen i syfte att möjliggöra differentierade avgifter beroende på fordonets miljö- och klimatpåverkan, marknadsvärdet av parkeringsytan eller andra relevanta faktorer.

[5.30.1](#) att Centerpartiet verkar för att låta kommunerna själva styra över trängselskatten.

[5.30.2](#) att Centerpartiet verkar för att göra det möjligt att också differentiera trängselskatten för att premiera fordon med fossilfria drivmedel och lägre utsläpp.

[5.30.3](#) att Centerpartiet verkar för att revidera parkeringslagstiftningen i syfte att möjliggöra differentierade avgifter beroende på fordonets miljö- och klimatpåverkan, marknadsvärdet av parkeringsytan eller andra relevanta faktorer.

598

Förslag till beslut: Avslag

[5.31.1](#) att Centerpartiet verkar för att EU, tillsammans med bilindustrin, verkar för att ta fram enhetliga, snabbt utbytbara batterier som ett alternativ till de batterier vi har idag.

[5.32.1](#) att regeringen etablerar en statligt ägd digital infrastruktur för laddstolpar som möjliggör integration via öppna API:er och tillgängliggör information om laddplatsernas placering, pris och tillgänglighet.

[5.32.2](#) att laddoperatörer och appar får stöd för att snabbt kunna ansluta sig till systemet, med lika villkor för alla aktörer.

599

600

Infrastrukturundantag i reglerna för ränteavdragsbegränsningar

5.33

[5.33.1](#) att Centerpartiet skall verka för att ränteavdragsbegränsningar undantas för statliga, regionala och kommunala bolags investeringar i offentlig infrastruktur inklusive byggnader.

Partistyrelsens yttrande

Motionen syftar till att de regler gällande ränteavdragsbegränsningar idag gör att statliga, regionala och kommunala bolag inte kan göra avdrag för de lån och investeringar som tas. Däremot finns möjlighet att göra det i annan bolagsform såsom inom kommunens ordinarie verksamhet eller som ett kommunalförbund. Partistyrelsen är skeptisk till ränteavdraget och ser hellre stabilitet på finansmarknaderna och en adekvat belåningsgrad, det skulle även bli konkurrenshämmande om statliga, regionala och kommunala bolag skulle kunna få göra ränteavdrag men inte privata bolag. Därför föreslår partistyrelsen att avslå motionen.

Förslag till beslut: Avslag

[5.33.1](#) att Centerpartiet skall verka för att ränteavdragsbegränsningar undantas för statliga, regionala och kommunala bolags investeringar i offentlig infrastruktur inklusive byggnader.

618 Landförbindelse med Finland

619 5.34

620 5.34.1 att Centerpartiet ställer sig positiva till att utreda vidare hur fasta förbindelser mellan Sverige
621 och Finland kan utvecklas.

622 5.34.2 att Centerpartiet ställer sig positiv till att vidare utreda "Kvarkenprojektet" som en
623 landförbindelse mellan Sverige, Åland och Egentliga Finland.

624 Partistyrelsens yttrande

625 Motionären menar att Centerpartiet tydligare ska ta ställning till ytterligare en fast förbindelse, det
626 vill säga en bro mellan Sverige och Finland och att Centerpartiet ska verka för att fortsätta
627 "Kvarkenprojektet".

628 Centerpartiet står bakom att den nordiska infrastrukturen behöver utvecklas för att klara av
629 ytterligare samarbete inom ramen för NATO, men också för att stärka vårt samarbete och
630 gemenskap i Norden. En fast förbindelse mellan Sverige och fastlands-Finland hade ur det
631 hänseendet varit utmärkt för rörligheten i Norden och för att stärka banden mellan Sverige och
632 Finland. I år fyller Öresundsbron 25 år, ett stort infrastrukturprojekt som har inneburit enorma
633 vinster för människor i Öresundsregionen och som stärkt länken mellan Sverige och Danmark. En
634 fast förbindelse mellan Sverige och Finland har tidigare diskuterats över Kvarken, vilket skulle
635 innebära en närmare 15 mil lång bro vilket skulle motsvara en tio gånger så lång bro som
636 Öresundsbron. Detta projekt kom aldrig längre än till projektstadiet och lades därför på is av olika
637 anledningar, främst av finansieringsskäl. Tidigare har även en tunnel mellan Stockholm och Åbo
638 diskuterats och i början av 2025 har det finska näringslivet i en rapport återigen pekat på en fast bro
639 eller tunnelförbindelse mellan Stockholm och Åbo för att stärka rörligheten mellan länderna. Detta
640 med anledning av det nya säkerhetsläget som ställer större krav på rörlighet mellan de nordiska
641 länderna och skulle kunna få stöd av EU-finansiering. En fast förbindelse mellan Sverige och Finland
642 skulle vara ett stort infrastrukturprojekt som skulle komma med stora investeringar och det mycket
643 att lära från projektet med Öresundsbron genom att göra det i privat regi och där intäkterna går
644 tillbaka till regionen. Partistyrelsen menar att Centerpartiet vill stärka rörligheten mellan de nordiska
645 länderna genom exempelvis en fast förbindelse mellan Sverige och Finland och ser gärna att det
646 utreds vidare. Därav föreslår partistyrelsen att förslaget ska besvaras.

647 "Kvarkenprojektet", nämligen det projekt som skulle innebära färjor mellan Umeå och Vasa skulle
648 kunna vara ytterligare ett sätt att stärka kommunikationerna mellan regionerna och hade kortat
649 restiden drastiskt. Detta var något som fanns på agendan 2016–2017 men eftersom finansiering från
650 svenska regeringen saknades pausades satsningen. Förslaget från motionären om en landförbindelse
651 mellan Sverige, Åland och Egentliga Finland är svårformulerad då "Kvarkenprojektet" och
652 landförbindelse är två olika projekt. Dessutom finns det inga planer på att en eventuell fast
653 förbindelse skulle kunna inkludera även Åland i dagsläget. Av den anledningen föreslår partistyrelsen
654 motionärens andra förslag ska avslås. Däremot vill partistyrelsen förtydliga att den nordiska
655 infrastrukturen behöver utvecklas för att klara av nya säkerhetspolitiska läget och för att stärka den
656 nordiska gemenskapen, därav ett nytt förslag på det temat.

657 Nuvarande regering i Finland lyfte i sitt regeringsprogram att en utredning om en fast förbindelse
658 över Kvarken mellan Vasa och Umeå ska göras.

Partistyrerelsens nya att-satser

1. att den nordiska infrastrukturen behöver stärkas och kommunikationerna mellan de nordiska länderna ska utvecklas för att klara av den militära och civila rörligheten.

659

Förslag till beslut: Besvarad

[5.34.1](#) att Centerpartiet ställer sig positiva till att utreda vidare hur fasta förbindelser mellan Sverige och Finland kan utvecklas.

660

Förslag till beslut: Avslag

[5.34.2](#) att Centerpartiet ställer sig positiv till att vidare utreda "Kvarkenprojektet" som en landförbindelse mellan Sverige, Åland och Egentliga Finland.

661

662

Att-satser

[5.1.1](#) att Centerpartiet verkar för att kommuner som ger service i form av skötsel av enskilda vägar även i framtiden ska ha rätt till stöd att sköta drift och underhåll på enskilda vägar.

[5.2.1](#) att höja hastighetsgränsen för EPA-traktorer från nuvarande 30 km/h till 60 km/h. Detta skulle göra EPA-traktorer mer funktionella för ungdomar på landsbygden och ge dem möjlighet att färdas säkrare och mer effektivt på vägar med högre hastighetsbegränsningar.

[5.3.1](#) att Centerpartier verkar för att gränsen för sammanlagda totalvikt vid körning med bil och släpkärra höjs från 3500 kg till 4500 kg.

[5.4.1](#) att verka för att hastigheten för personbil med släp höjs till 100 km/h i Sverige likt många andra länder i EU.

[5.4.2](#) att för Sveriges del 100 km/h för mötesfria vägar och vägar med möten 80 km/h.

[5.5.1](#) att körkortsåldern sänks till 16 år.

[5.5.2](#) att körkortet är interimskörkort i två år.

[5.5.3](#) att bilen tas i pant på plats vid grövre trafikförseelser.

[5.6.1](#) att Centerpartiet verkar för att det införs körkortsålder på 16 år för personbil och att körkortet gäller för körning på landsbygd.

[5.7.1](#) att staten under en övergångsperiod går in och subventionerar ekonomiskt så att nedsläckningen upphör.

[5.7.2](#) att en ordentlig utredning görs så att det utkristalliseras vem som har ansvar för vad, hur detta kan förändras för att olika intressenter/aktörer kommer med på tåget att landsbygden ska ha belysning.

[5.7.3](#) att det utreds om man genom ett förändrat regelverk, nya direktiv, ekonomiska styrmedel, nya lagar uppnår belysning på landsbygden behålls/återtänds.

697

698 [5.8.1](#) att driva på för att gatubelysning utanför tätort blir en nationell angelägenhet

699

700 [5.8.2](#) att gatubelysning utanför tätort ska finansieras med statliga medel.

701

702 [5.8.3](#) att det blir en valfråga för Centerpartiet att driva på för att gatubelysningen utanför tätort
703 finansieras med statliga medel.

704

705 [5.9.1](#) att eventuell planerad utrivning av dessa vägbelysningssystem stoppas tills man utrett frågan
706 färdigt.

707

708 [5.10.1](#) att utveckla en nationell fossilflygstrategi som inkluderar tydliga mål och tidsramar för
709 implementering av fossilfria flyg i både regional och nationell trafik.

710

711 [5.10.2](#) att stärka forsknings- och utvecklingsinsatser inom fossilfri flygteknik genom att öka
712 finansieringen till relevanta forskningsprojekt och främja samarbeten mellan akademi, industri och
713 myndigheter.

714

715 [5.10.3](#) att bygga ut nödvändig infrastruktur på strategiska flygplatser såsom laddningsstationer och
716 underhållsfaciliteter, för att stödja introduktionen av fossilfri luftfart.

717

718 [5.10.4](#) att införa ekonomiska incitament för flygbolag och andra aktörer som satsar på fossilfri
719 luftfart, exempelvis genom subventioner eller skattelättnader.

720

721 [5.10.5](#) att anpassa regelverk och certifieringsprocesser för att underlätta och påskynda
722 godkännandet och driftsättningen av fossilfria flygplan i kommersiell trafik.

723

724 [5.11.1](#) att utveckla en nationell fossilflygstrategi som inkluderar tydliga mål och tidsramar för
725 implementering av fossilfria flyg i både regional och nationell trafik.

726

727 [5.11.2](#) att stärka forsknings- och utvecklingsinsatser inom fossilfri flygteknik genom att öka
728 finansieringen till relevanta forskningsprojekt och främja samarbeten mellan akademi, industri och
729 myndigheter.

730

731 [5.11.3](#) att bygga ut nödvändig infrastruktur på strategiska flygplatser såsom laddningsstationer och
732 underhållsfaciliteter, för att stödja introduktionen av fossilfri luftfart.

733

734 [5.11.4](#) att införa ekonomiska incitament för flygbolag och andra aktörer som satsar på fossilfri
735 luftfart, exempelvis genom subventioner eller skattelättnader.

736

737 [5.11.5](#) att anpassa regelverk och certifieringsprocesser för att underlätta och påskynda
738 godkännandet och driftsättningen av fossilfria flygplan i kommersiell trafik.

739

740 [5.12.1](#) att Centerpartiet aktivt verkar för att Bromma flygplats bevaras och utvecklas som en del av
741 Sveriges flyginfrastruktur.

742

743 [5.13.1](#) att Centerpartiet ej motsätter sig en avveckling av Bromma flygplats.

744

745 [5.14.1](#) att staten ställer krav på ägare av digital infrastruktur så att näten underhålls och inte tappar
746 funktion eller helt stängs av.

747

748 [5.14.2](#) att de som vill ansluta sig i efterhand får möjlighet att göra det inom skälig tid och till skälig
749 kostnad.

750

751 [5.15.1](#) att Centerpartiet vidhåller ambitionen att Sverige helt ska ha byggt ut järnvägsdelen av TN-T
752 "Core network" i korridoren Skandinavien-Medelhavet senast till år 2030.

753

754 [5.15.2](#) att Centerpartiet höjer ambitionen till att Sverige helt ska ha byggt ut järnvägsdelen av TEN-T
755 "Contemporary network" i korridoren Skandinavien-Medelhavet senast till år 2045, fem år före EU:s
756 målår.

757

758 [5.15.3](#) att Centerpartiet anslår erforderliga medel för denna målsättning i budgetar och nationell
759 plan och har en ingång i infrastrukturdebatten som innebär att detta kan uppnås.

760

761 [5.15.4](#) att större projekt inom TEN-T kan organiseras och finansieras separat från den ordinarie
762 infrastrukturbudgeten, på samma sätt som exempelvis Öresundsbron.

763

764 [5.16.1](#) att Centerpartiet ska lyfta fram och driva igenom en ny tågförbindelse för gods och
765 persontrafik mellan Stockholms hamn Norvik i Nynäshamn och Vagnhärad för att knyta samman
766 Nynäsbanan med Södra stambanan.

767

768 [5.16.2](#) att Centerpartiet ska verka för att ett nytt klimatsmart pendlingsalternativ skapas genom en
769 tvärförbindelse mellan Sörmlandsregionen och Södra Södertörn för att öppna upp för både en
770 flexibel bostadsmarknad och arbetsmarknad på båda sidor om Himmersfjärden

771

772 [5.16.3](#) att Centerpartiet lyfter och driver igenom byggandet av en tvärförbindelse över
773 Himmersfjärden så att gods till och från Stockholms hamn Norvik kan transporteras på ett mer
774 klimatvänligt sätt genom att korta avstånden och utöka möjligheten till att en nyttja järnvägen.

775

776 [5.16.4](#) att Centerpartiet ser till att frågan om en tvärförbindelse över Himmersfjärden prioriteras,
777 gärna med både bilväg och järnväg från Nynäshamn och Stockholms hamn Norvik rakt västerut, med
778 anslutning till E4 och Södra stambanan via Vagnhärad järnvägsstation.

779

780 [5.16.5](#) att Centerpartiet verkar för att Trafikverket, SJ och Stockholms hamn Norvik får uppdraget att
781 de snarast åtgärdar de nuvarande stora brister i infrastruktur för godstransporter då de borde ha
782 planerats för redan innan hamnbygget påbörjades.

783

784 [5.17.1](#) att Centerpartiet verkar för ett höjt bötesbelopp, alternativt ge tågoperatören möjlighet att
785 utkräva skadestånd, för spårspring

786

787 [5.18.1](#) att Centerpartiet fortsatt driver på att bygga järnväg vidare från Borås till Stockholm, via
788 Ulricehamn och Jönköping.

789

790 [5.19.1](#) att Centerpartiet initierar en genomgripande översyn av Trafikverket, med fokus på att
791 myndighetens förmåga att fullgöra sina myndighetsuppgifter. Översynen ska omfatta
792 ansvarsförhållanden och organisationen och syfta till att ge förslag för att komma till rätta med de
793 stora problem som finns när det gäller kunskap om järnvägens infrastruktur, planering och
794 användning av anslag och intäkter. Resultatet av översynen ska vara förslag på en reform för att
795 åstadkomma en säker, punktlig och fungerande transport av människor och gods på järnväg.

796

797 [5.19.2](#) att en del av denna översyn ska omfatta en analys av att dela Trafikverket i två myndigheter,
798 där vägförhållanden hanteras i den ena och järnvägsfrågor i den andra myndigheten samt överväger en
799 ordning för övriga trafikslag.

800

801 [5.20.1](#) att Trafikverket ges mandat att inte bara handla upp banunderhåll projektvis, men också att
802 separat handla upp, som inköp eller inhyrning, tillgång till moderna banunderhållsfordon.

803

804 [5.20.2](#) att spårunderhållsföretag därmed kan erbjudas användning av dessa fordon som del av
805 tidskritiska projekt utan att därmed behöva ha egen kapacitet.

806

807 [5.20.3](#) att den tid fordonen inte används för utpekade projekt kan de hyras ut på marknaden.

808

809 [5.21.1](#) att Trafikverket får i uppdrag att tillsammans med branschen ta fram prioriteringsregler som
810 gäller både i planerings- och operativt skede. Dessa kan variera beroende på var i landet vi befinner
811 oss.

812

813 [5.21.2](#) att Trafikverket efter framtagna prioriteringsregler arbetar enligt dessa regler både i
814 planeringsstadier och i det operativa skedet.

815

816 [5.21.3](#) att godstransportköpare och järnvägsföretag ger Trafikverket kunskap vad det är för gods som
817 fraktas för att kunna avgöra tågets prioritet samt antalet resenärer om det är persontrafik.

818

819 [5.22.1](#) att Trafikverket ges uppdraget att planera alla tåg och tider i spår på årsbasis för att ge gods-
820 och persontrafik stabila planeringsförutsättningar. Endast akuta åtgärder kan ske utöver det som är
821 planerat i den årliga tågplanen. Revision av tågplanen är då ej längre nödvändig, restkapacitet ska
822 endast kunna ges till tåglägen och akuta banarbetsåtgärder.

823

824 [5.22.2](#) att Trafikverket ska då upphandling inte är klar innan publicering av årlig tågplan och
825 entreprenör saknas och om Trafikverket anser att åtgärden inte kan vänta till nästkommande
826 tågplan själva ha kompetens och arbetskraft för att kunna genomföra åtgärden.

827

828 [5.23.1](#) att utreda om en utbyggnad av containerhamnar med större kapacitet på östkusten i norra
829 Sverige skulle avlasta stambanorna på ett vis som är mer ekonomiskt effektiv än att bygga nya
830 stambanor.

831

832 [5.24.1](#) att Centerpartiet arbetar för att transportkostnaderna för person och gods till och från
833 Gotland sänks.

834

835 [5.25.1](#) att stämman fattar beslut att Centerpartiet ska utveckla en nationell kollektivtrafikpolitik.

836

837 [5.25.2](#) att stämman fattar beslut om att Centerpartiet ska samla sin kollektivtrafikpolitik i en särskild
838 kommittémotion eller motsvarande.

839

840 [5.25.3](#) att Centerpartiet ska driva frågan om en nationell kollektivtrafikpolitik i valrörelsen år 2026.

841

842 [5.26.1](#) att en utredning ser över hur kommunerna kan få ett reellt inflytande över kollektivtrafik som
843 bedrivs av den regionala kollektivtrafikmyndigheten genom att beslut kring budget inte bara är ett
844 regionansvar.

845

846 [5.27.1](#) att Centerpartiet ska verka för att staten inför riktade investeringsbidrag till kommuner för
847 utbyggnad av planskilda spårvägar och/eller annan kollektiv högkapacitetsinfrastruktur.

848

849 [5.27.2](#) att Centerpartiet ska arbeta för en långsiktig nationell strategi för kollektivtrafikutbyggnad,
850 där staten samverkar med regioner och kommuner för att möta framtidens mobilitetsbehov.

851

852 [5.28.1](#) att möjliggöra för kommuner att anlägga och själva bekosta cykelvägar i Trafikverkets
853 vägområde.

854

855 [5.29.1](#) att Centerpartiet verkar för att låta kommunerna själva styra över trängselskatten.

856

857 [5.29.2](#) att Centerpartiet verkar för att göra det möjligt att också differentiera trängselskatten för att
858 premiera fordon med fossilfria drivmedel och lägre utsläpp.

859

860 [5.29.3](#) att Centerpartiet verkar för att revidera parkeringslagstiftningen i syfte att möjliggöra
861 differentierade avgifter beroende på fordonets miljö- och klimatpåverkan, marknadsvärdet av
862 parkeringsytan eller andra relevanta faktorer.

863

864 [5.30.1](#) att Centerpartiet verkar för att låta kommunerna själva styra över trängselskatten.

865

866 [5.30.2](#) att Centerpartiet verkar för att göra det möjligt att också differentiera trängselskatten för att
867 premiera fordon med fossilfria drivmedel och lägre utsläpp.

868

869 [5.30.3](#) att Centerpartiet verkar för att revidera parkeringslagstiftningen i syfte att möjliggöra
870 differentierade avgifter beroende på fordonets miljö- och klimatpåverkan, marknadsvärdet av
871 parkeringsytan eller andra relevanta faktorer.

872

873 [5.31.1](#) att Centerpartiet verkar för att EU, tillsammans med bilindustrin, verkar för att ta fram
874 enhetliga, snabbt utbytbara batterier som ett alternativ till de batterier vi har idag.

875

876 [5.32.1](#) att regeringen etablerar en statligt ägd digital infrastruktur för laddstolpar som möjliggör
877 integration via öppna API:er och tillgängliggör information om laddplatsernas placering, pris och
878 tillgänglighet.

879

880 [5.32.2](#) att laddoperatörer och appar får stöd för att snabbt kunna ansluta sig till systemet, med lika
881 villkor för alla aktörer.

882

883 [5.33.1](#) att Centerpartiet skall verka för att ränteavdragsbegränsningar undantas för statliga,
884 regionala och kommunala bolags investeringar i offentlig infrastruktur inklusive byggnader.

885

886 [5.34.1](#) att Centerpartiet ställer sig positiva till att utreda vidare hur fasta förbindelser mellan Sverige
887 och Finland kan utvecklas.

888

889 [5.34.2](#) att Centerpartiet ställer sig positiv till att vidare utreda "Kvarkenprojektet" som en
890 landförbindelse mellan Sverige, Åland och Egentliga Finland.

891

892

893 **5.1 Enskilda vägar**

894 **Motionsskrivare:** Marie Högvist

895

896 **Titel**

897 Enskilda vägar

898 **Gammalt motionsnummer**

899 Värmland 6

900 **Medskrivare**

901 Andreas Pettersson

902 **Område**

903 Transport, infrastruktur och IT

904 **Brödtext**

905 I Sverige finns ca 44 000 mil enskilda vägar. Vägarna kan skötas privat, genom en upphandlad
906 entreprenör eller av kommunen.

907

908 Centerpartiet tycker att det är viktigt att människor kan bo och verka på landsbygden, och en del av
909 det är att kommuner ska erbjuda en någorlunda likartad service utifrån ett geografiskt perspektiv.
910 Vissa kommuner ger service i form av att sköta drift och underhåll av viktiga enskilda vägar, under
911 förutsättning att det finns ett ekonomiskt stöd från Trafikverket. Skötseln sker då direkt genom
912 kommunen, utan någon samfällighetsförening som mellanhand.

913

914 Kommuner som tar direkt ansvar för enskilda vägar gör det på grund av att staten under många
915 decennier har övergett sitt ansvar. 1943, när lagen om allmänna vägar kom, finansierades
916 landsbygdsvägar till mycket stor del av staten medan städerna ansvarade för vägar inom
917 detaljplanerat område. Efter kommunsammanslagningarna under 1970 lämnades landsbygden att
918 klara sig själva mer och mer, medan vissa kommuner fortsatte att sköta viktiga enskilda vägar med
919 visst bidrag från staten.

920

921 Skötseln av en kommuns enskilda vägar har ett viktigt symbolvärde. Genom skötseln kan kommunen
922 säkerställa goda kommunikationer för exempelvis skolskjuts, hemtjänst, räddningstjänst, sopbil och
923 postutdelning men också skapa goda kommunikationer till friluftsliv för kommuninvånare eller
924 besökare.

925

926 Det rättsliga utrymmet för kommuner att direkt sköta viktiga enskilda vägar är dock oklart. Trots att
927 många enskilda vägar med statligt bidrag aldrig någonsin har skötts av någon samfällighetsförening
928 kommer hårdare krav från stat och myndigheter att invånare måste skapa samfällighetsföreningar
929 för att få statligt bidrag, med stora kostnader för enskilda och mot kommunernas önskemål.

930 **Att-satser**

931 [5.1.1](#) att Centerpartiet verkar för att kommuner som ger service i form av skötsel av enskilda vägar
932 även i framtiden ska ha rätt till stöd att sköta drift och underhåll på enskilda vägar.

933 Distriktets yttrande

934 Det enskilda vägnätet brukar beskrivas som landets största. Dessutom det finmaskiga nät som är
935 början på många transporter, både av människor och gods. Organisationen varierar över landet –
936 och bör så förbli. I de fall kommunen har tagit ansvaret att sköta de vägar som i grunden ägs av
937 markägarna, så bör de få fortsätta göra det. Och därmed kunna förvalta de statliga bidragen. Bifall
938 till motionen och dess attsatser. Motionen skickas vidare till partistämman.

939 **5.2 Høj hastighetsgränsen för EPA-traktorer och höja**
940 **standarden för utbildning och uppkörning**

941 **Motionsskrivare:** Faraah Mohamud

942

943 Titel

944 Høj hastighetsgränsen för EPA-traktorer och höja standarden för utbildning och uppkörning

945 Gammalt motionsnummer

946 Fyrbodal 11

947 Medskrivare

948

949 Område

950 Transport, infrastruktur och IT

951 Brödtext

952 EPA-traktorer är ett viktigt transportmedel för många ungdomar på landsbygden, där
953 kollektivtrafiken ofta är begränsad och avstånden är långa. För ungdomar på landsbygden är EPA-
954 traktorer ett alternativ till mopeder, men de är i dag begränsade till en hastighet på 30 km/h. Det
955 finns ett starkt behov av att höja hastigheten till 60 km/h för att göra dessa fordon mer funktionella
956 och säkra på vägar som kräver högre hastigheter. Förutom hastighetsökningen, finns det ett behov
957 av att höja standarden för utbildning och uppkörning för att säkerställa att alla förare har rätt
958 kunskap och färdigheter för att köra på ett trafiksäkert sätt. I dagsläget är det många ungdomar som
959 saknar tillgång till tillräcklig utbildning och vägkunskap för att köra på ett säkert sätt, särskilt på
960 landsbygden.

961

962 Att-satser

963 [5.2.1](#) att höja hastighetsgränsen för EPA-traktorer från nuvarande 30 km/h till 60 km/h. Detta
964 skulle göra EPA-traktorer mer funktionella för ungdomar på landsbygden och ge dem
965 möjlighet att färdas säkrare och mer effektivt på vägar med högre hastighetsbegränsningar.

966 Distriktets yttrande

967 Det finns ett partistämmobeslut från 2023 att se över regelverken kring A-traktorer för att öka
968 säkerheten men öppna för att de får framföras snabbare än vad som idag är tillåtet. Centerpartiet
969 har tidigare bara drivit frågan om att mopedbilar och A-traktorer båda ska få köra 45 km/h.
970 Distriktsstyrelsen anser att detta bör prövas ytterligare då det är skillnad på mopedbilar och A-
971 traktorer ur en säkerhetssynpunkt. A-traktorer bör kunna få köra i högre hastighet än vad som är
972 tillåtet idag då många olyckor sker på mindre landsvägar.

973 Det finns även ett partistämmobeslut från 2023 att kraven för körkort för A-traktor innefattar
974 uppkörning i en A-traktor. På partistämman 2023 behandlades flera förslag kring att öka säkerheten
975 för framfart i mopedbilar och A-traktorer.

976 5.3 Höj gränsen för sammanlagda totalvikter vid körning 977 med bil och släpkärra

978 **Motionsskrivare:** Göran Hillbom

979

980 Titel

981 Höj gränsen för sammanlagda totalvikter vid körning med bil och släpkärra

982 Gammalt motionsnummer

983 Uppsala 26

984 Medskrivare

985

986 Område

987 Transport, infrastruktur och IT

988 Brödtext

989 Idag är gränsen för sammanlagd totalvikt 3500 kg med B-körkort. Det gör att det inte är tillåtet att
990 köra t.ex. en hästtransport med totalvikt 1400 kg med en bil som har totalvikt 2550 (Volvo XC60)
991 men däremot om man istället kopplar en mindre bil, t.ex. en Volvo V50 som har totalvikt 1960 kg så
992 är det tillåtet att köra. Det är betydligt säkrare att köra ett tungt släp efter en tyngre dragbil

993 Att-satser

994 5.3.1 att Centerpartier verkar för att gränsen för sammanlagda totalvikt vid körning med bil och
995 släpkärra höjs från 3500 kg till 4500 kg.

996 Distriktets yttrande

997 Distriktsstyrelsen delar motionärens syn på att nuvarande regelverk för sammanlagd totalvikt vid B-
998 körkort kan ge ologiska konsekvenser och begränsa möjligheterna för en säker och praktisk
999 transport. En tyngre dragbil ger ofta bättre stabilitet och säkerhet vid körning med släp, vilket bör
1000 beaktas vid utformningen av regelverket. Att höja gränsen från 3500 kg till 4500 kg skulle innebära
1001 att fler kan transportera exempelvis hästsläp eller andra tyngre släpkärror på ett tryggt och
1002 ändamålsenligt sätt, utan att behöva skaffa utökad behörighet. Det skulle gynna både privatpersoner
1003 och näringsidkare, särskilt på landsbygden där bil och släp ofta är en nödvändig transportlösning.
1004 Därför tillstyrker distriktsstyrelsen motionen och föreslår att Centerpartiet verkar för en höjning av
1005 gränsen för sammanlagd totalvikt vid B-körkort till 4500 kg.

1006 5.4 Höjd hastighetsgräns för personbil med släp

1007 **Motionsskrivare:** Mikael Kjelleros Endrell

1008

1009	Titel
1010	Höjd hastighetsgräns för personbil med släp
1011	Gammalt motionsnummer
1012	Stockholms län 91
1013	Medskrivare
1014	
1015	Område
1016	Transport, infrastruktur och IT
1017	Brödtext
1018	Det finns endast ett fåtal länder i Europa som tillåter hastigheter över 100 km/h med bogsering
1019	bakom bilen. Dessa inkluderar Österrike, Belgien och Portugal. I Tyskland kan du bara köra över 100
1020	km/h med släp/husvagn om du klarar TUV-testet med bilen och husvagn. Testet tar 2 timmar och
1021	kostar runt 70 Euro.
1022	Auto Motor Sport skriver Hastighetsbegränsningen för släp höjdes den 11 mars 2022 i vårt grannland
1023	Norge. Då höjdes den tillåtna hastigheten för obromsade släp från 60 till 80 km/t och vissa bromsade
1024	släp till 100 km/h. Med det gäller nu så gott som samma regler i landet som i exempelvis Danmark
1025	och Tyskland.
1026	Nu vore det på tiden att Sverige hänger med på den här resan. Då hastigheterna på våra motorvägar
1027	och landsvägar höjts så borde också personbilar med släp få följa med på tåget för att få en bättre
1028	rytm.
1029	
1030	Att-satser
1031	5.4.1 att verka för att hastigheten för personbil med släp höjs till 100 km/h i Sverige likt många
1032	andra länder i EU.
1033	5.4.2 att för Sveriges del 100 km/h för mötesfria vägar och vägar med möten 80 km/h.
1034	Distriktets yttrande
1035	Frågan om hastigheter och olika prioriteringar kring framkomlighet och trafiksäkerhet är både viktiga
1036	men också ofta svåra. Det är därför lämpligt att expertmyndigheter får utreda och besluta om
1037	huruvida exempelvis 80 eller 100 km/h är en lämplig högstagräns för att personbil med släp.
1038	Distriktsstyrelsen yrkar därför avslag på motionen.
1039	<u>5.5 Sänkt körkortsålder till 16 år</u>
1040	Motionsskrivare: Nils-Erik Mellström
1041	
1042	Titel
1043	Sänkt körkortsålder till 16 år
1044	Gammalt motionsnummer
1045	Värmland 5

1046 Medskrivare

1047

1048 Område

1049 Transport, infrastruktur och IT

1050 Brödtext

1051 Jag vill att partiet ska arbeta för att körkortsåldern sänks till 16 år.

1052 För oss som lever i en glesbygdskommun utan utbyggd kollektivtrafik i större delen av kommunen är bilen ett omistligt kommunikationsmedel. A-traktorerna har ifrågasatts och skapat irritation i trafiken.

1055 Vid en sänkt körkortsålder skulle det kunna lösas med många fördelar för samhället.

1056 De som idag måste ta körkort för A-traktor och sedan körkort för bil, kan i stället klara sig med bara ett körkortsprov.

1058 De som idag kör A-traktor kommer att köra i säkrare fordon, som dessutom inte bryter mot vägens hastighetsrytm.

1060 Vi avser att körkortet är interimskort under två år. Vilket innebär att vid trafikförseelser återkallas det och nytt prov måste göras.

1062 För att förebygga vårdslös körning menar vi att polisen vid grövre trafikförseelser ska ta bilen i pant på stället och att den får återlösas senare mot erläggande av böter och kostnad för bogsering. Detta ska givetvis gälla för alla trafikanter.

1065 Filipstads kommunkrets av centern hemställer stämman beslutar att partiet ska arbeta för:

1066 Att-satser

1067 [5.5.1](#) att körkortsåldern sänks till 16 år.

1068 [5.5.2](#) att körkortet är interimskörkort i två år.

1069 [5.5.3](#) att bilen tas i pant på plats vid grövre trafikförseelser.

1070 Distriktets yttrande

1071 Frågan om körkortsålder och kopplingar till a-traktorn har hanterats på tidigare stämmor. På stämman 2023 beslutades att centerpartiet ska verka för gratis körkortsutbildning i gymnasiet. Vi beslutade också att öppna för att göra det tillåtet att köra a-traktor snabbare än idag.

1074 Distriktsstyrelsen anser att a-traktorn med högre säkerhetskrav och högre hastighet, exv 45 km/t är den lämpligaste åtgärden för landsbygdsungdomars mobilitet. Avslag till motionen och dess attsatser. Motionen skickas vidare till partistämman.

1077 **5.6 Motion om körkort från 16 år på landsbygden**

1078 **Motionsskrivare:** Marie Högvist

1079

1080 Titel

1081 Motion om körkort från 16 år på landsbygden

1082 Gammalt motionsnummer

1083 Värmland 8

- 1084 Medskrivare
1085
- 1086 Område
1087 Transport, infrastruktur och IT
- 1088 Brödtext
1089 Bakgrund
1090 Mobilitet för landsbygdens ungdomar är en viktig fråga. Den är svår att lösa med kollektivtrafik, då
1091 kostnaden per passagerare-kilometer blir stor om vi ska ha tillräckligt tät trafik på ett utspritt
1092 område.
1093 Idag är lösningen att ungdomarna färdas i A-traktorer eller på EU-mopeder. Det innebär ökade
1094 olycksrisker då de färdas i sämre skyddade fordon och avvikande hastighet från övrig trafik.
1095 Det innebär också trafikstörningar för trafikanter i bil. Vilket får till följd att det genomförs riskabla
1096 omkörningar
1097 Motionen syftar också till att vi ska visa att vi är ett landsbygdsparti som gärna ger fördelar till
1098 boende på landsbygden.
1099
- 1100 Att-satser
1101 [5.6.1](#) att Centerpartiet verkar för att det införs körkortsålder på 16 år för personbil och att
1102 körkortet gäller för körning på landsbygd.
- 1103 Distriktets yttrande
1104 Frågan om körkortsålder och kopplingar till a-traktorn har hanterats på tidigare stämmor. På
1105 stämman 2023 beslutades att centerpartiet ska verka för gratis körkortsutbildning i gymnasiet. Vi
1106 beslutade också att öppna för att göra det tillåtet att köra a-traktor snabbare än idag.
1107 Distriktsstyrelsen anser att a-traktorn med högre säkerhetskrav och högre hastighet, exv 45 km/t är
1108 den lämpligaste åtgärden för landsbygdsungdomars mobilitet. Avslag till motionens attsatser.
1109 Motionen skickas vidare till partistämman.
- 1110 **[5.7 Belysning på landsbygden](#)**
1111 **Motionsskrivare:** Katarina Johansson
1112
- 1113 Titel
1114 Belysning på landsbygden
- 1115 Gammalt motionsnummer
1116 Blekinge 16
- 1117 Medskrivare
1118
- 1119 Område
1120 Transport, infrastruktur och IT

1121 Brödtext
1122 Motion om att belysningen på landsbygden ska vara kvar
1123
1124 Ska hela Sverige leva och vi ska ha en levande landsbygd, då krävs det att belysningen i byar,
1125 små samhällen och vid strategiska platser längs vägarna fungerar.
1126
1127 Över hela Sverige går en våg av nedsläckning och förmörkning av landsbygden. Vi kommer
1128 tillbaka till 1940-talet på det här sättet. Det är 80 år sedan! Backa tiden 80 år!!! På landet var det
1129 becksvalt då och det kommer det bli igen om den förnärvarande ordningen får råda.
1130
1131 Numera när en gatlamppå landet slutar fungera blir den inte reparerad utan i stället tas den
1132 bort. Det kan vara fel på armaturen, den kan dra för mycket ström, det kan vara fel på stolpen
1133 (som är för gammal). Det finns flera olika aktörer som har olika roller och intressen. Vem ska
1134 betala för att även personer som bor eller vistas på landsbygden ska ha belysning vid vägarna?
1135 Det minsta man kan begära, kan jag tycka, är att ha belysning vid busshållplatser,
1136 vägkorsningar, vid villabebyggelse och andra ställen där människor vistas i större utsträckning.
1137
1138 Det finns EU direktiv om att elförbrukning ska mätas, elbolag ska dessutom gräva ner elkabel
1139 och Trafikverket har säkerhetskrav på belysningsstolpar. Kommunerna har ofta betalat elen
1140 även på Trafikverkets vägar. Nu är det en jättekostnad att uppgradera och ingen vill/kan ta
1141 kostnaden.
1142 ... så ser problembilden ut.
1143
1144 Kom ihåg! Allt är möjligt! Nya lagar och direktiv till myndigheter
1145 kan krävas, vem som har ansvar för vad behöver ses över och kanske förändras etc.
1146
1147 Till att börja med kan vi konstatera att det blir olika regelverk som vi behöver ta hänsyn till
1148 beroende på vilken typ av väg det är frågan om. Det kan vara vägar som Trafikverket står för
1149 och det kan finnas enskilda vägar. Vem är ägare till kringliggande mark? Det kan vara enskilda
1150 personer, företag, kommuner, andra. Vem ansvarar för driften av vägen? Vem har ansvaret för
1151 matning av el till belysningen? Vem har ansvaret för stolparna och armaturen?
1152
1153 När jag var liten berättade min mor om hur becksvalt det var på landet när hon växte upp. Det
1154 fanns ingen gatubelysning någonstans, gick man utanför den egna tomten / gården så var det
1155 kolmörkt. Jag kunde knappt tro att det var sant och jag skulle ju aldrig i min vildaste fantasi
1156 kunna tänka mig att detta skulle vara något som kom tillbaka...
1157
1158 Vi ser framåt!
1159 Vad vill regering och riksdag? Ska bara städer och samhällen leva?
1160
1161 Det här är ett problem som finns över hela Sverige. Därför måste det tas ett tag på riksplanet.
1162 Det behövs en samsyn över vart man vill komma.
1163 EU behöver upplysas om konsekvenserna av sina regler, här behövs förmodligen påverkan för
1164 att få en sundare inställning till en levande landsbygd. Lagar och direktiv till myndigheter måste
1165 gå i den riktningen att belysningen på landsbygden behålls, gatubelysning som släckts tänds
1166 igen. Allt är möjligt, låt lite unga klipska och nytänkande personer få i uppdrag att lösa det – jag
1167 lovar att vi kommer att få jättebra idéer. Tolkningen av regler som finns kan ju också behövas

1168 göras om. Tänk nytt och var inte så bokstavstrogen och präktig.

1169

1170 Färdriktningen bör vara att hela Sverige ska leva och ska vi lyckas med det, och få näringsliv
1171 och jobb som blomstrar på landsbygden, då krävs det faktiskt att man agerar nu – för ljus i
1172 mörkret, för framtiden, för ett fantastiskt liv på landet. Tänk bara vad mycket vi har att vinna
1173 på att människor kan komma ut, gå i skogen, längs stigar, vid sjöar och hav, över berg, stock
1174 och sten. Det är det hälsosamma Sverige, det är det samhället där vi ser främmande människor
1175 som vänner vi ännu inte lärt känna, det är det Sverige där vi möter nya människor med ett
1176 leende.

1177 Att-satser

1178 [5.7.1](#) att staten under en övergångsperiod går in och subventionerar ekonomiskt så att
1179 nedsläckningen upphör.

1180 [5.7.2](#) att en ordentlig utredning görs så att det utkristalliseras vem som har ansvar för vad, hur
1181 detta kan förändras för att olika intressenter/aktörer kommer med på tåget att landsbygden
1182 ska ha belysning.

1183 [5.7.3](#) att det utreds om man genom ett förändrat regelverk, nya direktiv, ekonomiska styrmedel,
1184 nya lagar uppnår belysning på landsbygden behålls/återtänds.

1185 Distriktets yttrande

1186 Krav om att all elförbrukning ska mätas liksom uppgradering av elnät tillsammans med krav från
1187 Trafikverket på trafiksäkrare lyktstolpar innebär stora kostnader för att uppgradera belysningsnätet
1188 på landsbygden framöver. Ofta rör det sig om Trafikverkets vägar men där kommunerna stått för
1189 elen genom äldre avtal. I nuläget finns ingen överenskommelse mellan stat och kommun angående
1190 en kostnadsfördelning mellan parterna. Resultatet blir därmed att belysningen i många mindre orter
1191 längs Trafikverkets vägnät på landsbygden släcks ner succesivt när nätbolagen gör sina förändringar.
1192 Centerpartiet i Blekinge anser att det är en självklarhet att trygghet och trafiksäkerhet ska gälla
1193 också på landsbygden. Staten behöver gå in med medel i samverkan med kommunerna. Regelverk
1194 ska tillämpas med förnuft och tid behöver ges för en kontrollerad övergång som inte leder till att
1195 landsbygden släcks ner innan nya lösningar är på plats.
1196 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta att bifalla motionen samt att skicka den vidare
1197 till partistämman.

1198 [5.8 Gatubelysning är en statlig angelägenhet – upplysta vägar](#) 1199 [för befolkningens säkerhet.](#)

1200 **Motionsskrivare:** Cecilia Runesson

1201

1202 Titel

1203 Gatubelysning är en statlig angelägenhet – upplysta vägar för befolkningens säkerhet.

1204 Gammalt motionsnummer

1205 Blekinge 18

1206 Medskrivare

1207 Maria Johansson, sekreterare Rödeby CK, Medlemmarna i Rödeby Centerparti och Rödeby Centerkvinnor

1208 Område

1209 Transport, infrastruktur och IT

1210 Brödtext

1211 Motion: Gatubelysning är en statlig angelägenhet – upplysta vägar för befolkningens säkerhet.
1212 Vägsträckor på landsbygden kan hamna i mörker. Detta gäller hela Sverige och är ett nationellt
1213 problem. När belysningspunkter utanför tätorterna behöver bytas ut släcks de en efter en.
1214 Kommunerna bjuds in att ta över underhåll och kostnader. Det handlar om stora summor som
1215 kommuner inte har i dessa ekonomiskt svåra tider. Invånare på landsbygden betalar skatt och bidrar
1216 till samhället, men dessvärre riskerar de att inte få lika mycket tillbaka. Trygga och säkra vägar till
1217 och från arbete och skola kan tyckas som en primär angelägenhet och det vill vi också att
1218 Centerpartiet på nationell nivå ska driva. Värt att lägga på minnet är: att vid varje brevlåda bor det
1219 en människa som går över vägen för att hämta tidningen på morgonen i dålig belysning. Vi tror på
1220 att det behöver avsättas statliga medel för att modernisera gatubelysningen utanför tätorterna.
1221 Varför ska belysningen på landsbygden inte vara lika självklar som i samhällen och i städer? Med
1222 dagens moderna lampor kanske man skulle kunna minska antalet om så måste göras. Detta är en
1223 viktig fråga för Centerpartiet att driva på både lokal och central nivå.
1224 Motionärerna föreslår därför stämman att:
1225 - driva på för att gatubelysningen utanför tätort blir en nationell angelägenhet.
1226 - att gatubelysning utanför tätort ska finansieras med statliga medel.
1227 - det blir en valfråga för Centerpartiet att driva på för att gatubelysningen utanför tätort
1228 finansieras med statliga medel.

1229

1230

1231 Att-satser

1232 [5.8.1](#) att driva på för att gatubelysning utanför tätort blir en nationell angelägenhet

1233 [5.8.2](#) att gatubelysning utanför tätort ska finansieras med statliga medel.

1234 [5.8.3](#) att det blir en valfråga för Centerpartiet att driva på för att gatubelysningen utanför tätort
1235 finansieras med statliga medel.

1236 Distriktets yttrande

1237 Krav om att all elförbrukning ska mätas liksom uppgradering av elnät tillsammans med krav från
1238 Trafikverket på trafiksäkrare lyktstolpar innebär stora kostnader för att uppgradera belysningsnätet
1239 på landsbygden framöver. Ofta rör det sig om Trafikverkets vägar men där kommunerna stått för
1240 elen genom äldre avtal. I nuläget finns ingen överenskommelse mellan stat och kommun angående
1241 en kostnadsfördelning mellan parterna. Resultatet blir därmed att belysningen i många mindre orter
1242 längs Trafikverkets vägnät på landsbygden släcks ner succesivt när nätbolagen gör sina förändringar.
1243 Centerpartiet i Blekinge anser att det är en självklarhet att trygghet och trafiksäkerhet ska gälla
1244 också på landsbygden. Staten behöver gå in med medel i samverkan med kommunerna. Regelverk
1245 ska tillämpas med förnuft och tid behöver ges för en kontrollerad övergång som inte leder till att
1246 landsbygden släcks ner innan nya lösningar är på plats.
1247 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta att bifalla motionen samt att skicka den vidare
1248 till partistämman.

1249 **5.9 Motion om vägbelysning på landsbygden.**

1250 **Motionsskrivare:** Magnus Larsson

1251

1252 **Titel**

1253 Motion om vägbelysning på landsbygden.

1254 **Gammalt motionsnummer**

1255 Blekinge 20

1256 **Medskrivare**

1257 Åke Lilja

1258 **Område**

1259 Transport, infrastruktur och IT

1260 **Brödtext**

1261 Nu nämner vi Karlskrona Kommun som exempel men situationen är nog det samma eller liknande
1262 utöver hela landet. Man planerar släcka ner vägbelysning på landsbygden.

1263

1264 Belysningsanläggningarna här är i dag ofta 50 till 60 år gamla och drivs via ett avtal där antalet
1265 ljuspunkter gånger lampans effekt tillsammans med underhållskostnad ger kostnaden för
1266 belysningen. Oftast betalas detta via kommunen. Energin är ej mätt vilket ger ett billigt system utan
1267 vanligt abonnemang. Detta gav (ger) möjlighet till många små belysningsgrupper via relativt klena
1268 kabelsystem.

1269

1270 Nu finns krav på elmätare och abonnemang för detta. Som exempel längs "min" väg skulle detta
1271 innebära fyra abonnemang vilket i sin tur innebär att kommunen får höjda kostnader för den lantliga
1272 väg belysningen. Vi på landsbygden önskar likväl som människor i tätorter trygghet och känsla av
1273 skydd vilket en upplyst omgivning ger. Under senare år har ungdomar flyttat in längs vägen. Vi är alla
1274 lyckliga när vi ser skolbilen drar förbi. Men hur blir de nu med ungdomar i rörelse. I tätorter finns
1275 vanligtvis ett mera robust kabelsystem för att driva belysningen där. Detta medför ett mindre antal
1276 anläggningar som i sin tur gör det billigare att mäta/ ljuspunkt. Här kommer man troligtvis ej heller
1277 demontera något större antal ljuspunkter.

1278

1279 Torhamns Centerpartiavdelning föreslår att dessa mindre system ska få vara kvar:
1280 Av flera skäl vill vi då ha belysning kvar. I de klenare belysningssystemen bör det vara möjligt att
1281 använda samma (ej mätt via elmätare) som hittills. Alternativet är efter vad vi tycker svårt att
1282 acceptera. Krav på mätning ger i dessa fall ingen besparing energimässigt.

1283

1284 Därför föreslår Torhamns Centerpartiavdelning ett skydd under utredningstid.

1285

1286

1287 **Att-satser**

1288 [5.9.1](#) att eventuell planerad utrivning av dessa vägbelysningssystem stoppas tills man utrett
1289 frågan färdigt.

1290 Distriktets yttrande

1291 Krav om att all elförbrukning ska mätas liksom uppgradering av elnät tillsammans med krav från
1292 Trafikverket på trafiksäkrare lyktstolpar innebär stora kostnader för att uppgradera belysningsnätet
1293 på landsbygden framöver. Ofta rör det sig om Trafikverkets vägar men där kommunerna stått för
1294 elen genom äldre avtal. I nuläget finns ingen överenskommelse mellan stat och kommun angående
1295 en kostnadsfördelning mellan parterna. Resultatet blir därmed att belysningen i många mindre orter
1296 längs Trafikverkets vägnät på landsbygden släcks ner succesivt när nätbolagen gör sina förändringar.
1297 Centerpartiet i Blekinge anser att det är en självklarhet att trygghet och trafiksäkerhet ska gälla
1298 också på landsbygden. Staten behöver gå in med medel i samverkan med kommunerna. Regelverk
1299 ska tillämpas med förnuft och tid behöver ges för en kontrollerad övergång som inte leder till att
1300 landsbygden släcks ner innan nya lösningar är på plats.
1301 Distriktsstyrelsen föreslår distriktsstämman besluta att bifalla motionen samt att skicka den vidare
1302 till partistämman.

1303 **5.10 Motion om fossilfri luftfart**

1304 **Motionsskrivare:** Andreas Elamsson

1305

1306 Titel

1307 Motion om fossilfri luftfart

1308 Gammalt motionsnummer

1309 Jönköping 11

1310 Medskrivare

1311 Lars Thomasson

1312 Område

1313 Transport, infrastruktur och IT

1314 Brödtext

1315 Sveriges strävan efter hållbara och klimatsmarta transportlösningar kräver innovativa satsningar
1316 inom alla trafikslag. Fossilfri luftfart representerar en lovande möjlighet att minska flygets
1317 klimatpåverkan och förbättra tillgängligheten mellan mindre orter. Trots pågående initiativ saknas
1318 en sammanhållen nationell strategi för att främja utvecklingen och implementeringen av fossilfri
1319 luftfart i Sverige.
1320 Fossilfri luftfart har på senare år gjort stora framsteg, både teknologiskt och kommersiellt. Företag
1321 och forskningsinstitut världen över utvecklar nu fossilfria flygplan med längre räckvidd och ökad
1322 passagerarkapacitet. Sverige, med sin starka tradition av innovation och hållbarhetsarbete, har goda
1323 möjligheter att bli en föregångare inom detta område.
1324 Genom att investera i fossilfri luftfart kan landet inte endast stärka sin position som ett globalt
1325 centrum för grön teknik, utan också förbättra transportmöjligheterna för hela Sverige. Ett
1326 framstående exempel på detta är de elektriska flygplan som utvecklas snabbt och vars avancerade
1327 teknik minimerar behovet av långa start- och landningsbanor, vilket gör det möjligt för fler orter att
1328 erbjuda snabba och effektiva persontransporter. Genom vertikal start och landning reduceras den
1329 yta som krävs ytterligare. Dessutom har fossilfri luftfart potential att avsevärt minska restiderna
1330 mellan städer såsom Östersund och Umeå, en resa som idag tar över fem timmar med bil men skulle
1331 kunna genomföras på mindre än en timme med fossilfri luftfart.

1332 Dessutom utgör fossilfri luftfart en konkret lösning för att minska flygets koldioxidutsläpp, vilket är
1333 avgörande för att möta klimatmålen. Med rätt strategiska beslut kan fossilfri luftfart bidra till att
1334 binda samman Sverige på ett miljövänligt sätt och skapa nya arbetstillfällen inom teknik- och
1335 transportsektorn.
1336 För att säkerställa en strukturerad och effektiv övergång till fossilfri luftfart föreslås att Centerpartiet
1337 verkar för:
1338

1339 Att-satser

1340 [5.10.1](#) att utveckla en nationell fossilflygstrategi som inkluderar tydliga mål och tidsramar för
1341 implementering av fossilfria flyg i både regional och nationell trafik.

1342 [5.10.2](#) att stärka forsknings- och utvecklingsinsatser inom fossilfri flygteknik genom att öka
1343 finansieringen till relevanta forskningsprojekt och främja samarbeten mellan akademi,
1344 industri och myndigheter.

1345 [5.10.3](#) att bygga ut nödvändig infrastruktur på strategiska flygplatser såsom laddningsstationer och
1346 underhållsfaciliteter, för att stödja introduktionen av fossilfri luftfart.

1347 [5.10.4](#) att införa ekonomiska incitament för flygbolag och andra aktörer som satsar på fossilfri
1348 luftfart, exempelvis genom subventioner eller skattelättnader.

1349 [5.10.5](#) att anpassa regelverk och certifieringsprocesser för att underlätta och påskynda
1350 godkännandet och driftsättningen av fossilfria flygplan i kommersiell trafik.

1351 Distriktets yttrande

1352 Motionären lyfter i sina att-satser de förändringar som måste till för att få en förändring för att
1353 flyget ska bli fossilfritt där det är möjligt. Teknikutvecklingen går fort och man kan i t ex Norge se
1354 exempel på detta, som är i framkant på denna utveckling. Vi kommer att behöva en annan strategi
1355 för våra flygplatser. Behovet av de regionala flygplatserna kommer kanske till och med att öka, för
1356 att klara resor med ny teknik. Motionärens fem att-satser ser jag som ett paket för att starta denna
1357 process. Det kommer säkert behövas andra åtgärder och kontinuerliga justeringar för att nå
1358 framgång i utvecklingen för att fasa ut det fossila flyget.
1359 Vi föreslår att distrikt stämman yrkar bifall på motionens samtliga att-satser.

1360 **5.11 Behovet av en nationell strategi för fossilfri luftfart**

1361 **Motionsskrivare:** Lars Thomasson

1362

1363 Titel

1364 Behovet av en nationell strategi för fossilfri luftfart

1365 Gammalt motionsnummer

1366 Stockholms län 68

1367 Medskrivare

1368 Andreas Elamsson

1369 Område

1370 Transport, infrastruktur och IT

1371 Brödtext

1372 Sveriges strävan efter hållbara och klimatsmarta transportlösningar kräver innovativa satsningar
1373 inom alla trafikslag. Fossilfri luftfart representerar en lovande möjlighet att minska flygets
1374 klimatpåverkan och förbättra tillgängligheten mellan mindre orter. Trots pågående initiativ saknas
1375 en sammanhållen nationell strategi för att främja utvecklingen och implementeringen av fossilfri
1376 luftfart i Sverige.

1377
1378 Fossilfri luftfart har på senare år gjort stora framsteg, både teknologiskt och kommersiellt. Företag
1379 och forskningsinstitut världen över utvecklar nu fossilfria flygplan med längre räckvidd och ökad
1380 passagerarkapacitet. Sverige, med sin starka tradition av innovation och hållbarhetsarbete, har goda
1381 möjligheter att bli en föregångare inom detta område.

1382
1383 Genom att investera i fossilfri luftfart kan landet inte endast stärka sin position som ett globalt
1384 centrum för grön teknik, utan också förbättra transportmöjligheterna för hela Sverige. Ett
1385 framstående exempel på detta är de elektriska flygplan som utvecklas snabbt och vars avancerade
1386 teknik minimerar behovet av långa start- och landningsbanor, vilket gör det möjligt för fler orter att
1387 erbjuda snabba och effektiva persontransporter. Genom vertikal start och landning reduceras den
1388 yta som krävs ytterligare. Dessutom har fossilfri luftfart potential att avsevärt minska restiderna
1389 mellan städer såsom Östersund och Umeå, en resa som idag tar över fem timmar med bil men skulle
1390 kunna genomföras på mindre än en timme med fossilfri luftfart.

1391
1392 Dessutom utgör fossilfri luftfart en konkret lösning för att minska flygets koldioxidutsläpp, vilket är
1393 avgörande för att möta klimatmålen. Med rätt strategiska beslut kan fossilfri luftfart bidra till att
1394 binda samman Sverige på ett miljövänligt sätt och skapa nya arbetstillfällen inom teknik- och
1395 transportsektorn.

1396
1397 För att säkerställa en strukturerad och effektiv övergång till fossilfri luftfart föreslås att Centerpartiet
1398 verkar för:

1399 Att-satser

1400 [5.11.1](#) att utveckla en nationell fossilflygstrategi som inkluderar tydliga mål och tidsramar för
1401 implementering av fossilfria flyg i både regional och nationell trafik.

1402 [5.11.2](#) att stärka forsknings- och utvecklingsinsatser inom fossilfri flygteknik genom att öka
1403 finansieringen till relevanta forskningsprojekt och främja samarbeten mellan akademi,
1404 industri och myndigheter.

1405 [5.11.3](#) att bygga ut nödvändig infrastruktur på strategiska flygplatser såsom laddningsstationer och
1406 underhållsfaciliteter, för att stödja introduktionen av fossilfri luftfart.

1407 [5.11.4](#) att införa ekonomiska incitament för flygbolag och andra aktörer som satsar på fossilfri
1408 luftfart, exempelvis genom subventioner eller skattelättnader.

1409 [5.11.5](#) att anpassa regelverk och certifieringsprocesser för att underlätta och påskynda
1410 godkännandet och driftsättningen av fossilfria flygplan i kommersiell trafik.

1411 Distriktets yttrande

1412 Att ställa om flyget till fossilfritt är en angelägen fråga för att värna klimatet och rörligheten. En
1413 nationell flygstrategi är lockande, men distriktsstyrelsen är oroliga över att det kan leda till

1414 ojämlikheter mellan nationella och internationella bolag. Trots att vi inte helt ser framför oss vad
1415 strategin skulle innehålla och få för verkan, är vi positiva till motionen ansatser. Motionen innebär
1416 delvis nya ställningstaganden och därför föreslår distriktsstyrelsen att de att-satser som föreslås
1417 bifallas ska sändas till partistämman. 1: att utveckla en nationell fossilfri flygstrategi som inkluderar
1418 tydliga mål och tidsramar för implementering av fossilfria flyg i både regional och nationell trafik 2:
1419 att stärka forsknings- och utvecklingsinsatser inom fossilfri flygteknik genom att öka finansieringen
1420 till relevanta forskningsprojekt och främja samarbeten mellan akademi, industri och myndigheter 3:
1421 att bygga ut nödvändig infrastruktur på strategiska flygplatser, såsom laddningsstationer och
1422 underhållsfaciliteter, för att stödja introduktionen av fossilfri luftfart 4: att införa ekonomiska
1423 incitament för flygbolag och andra aktörer som satsar på fossilfri luftfart, exempelvis genom
1424 subventioner eller skattelättnader 5: att anpassa regelverk och certifieringsprocesser för att
1425 underlätta och påskynda godkännandet och driftsättningen av fossilfria flygplan i kommersiell trafik

1426 **5.12 Bromma flygplats behövs för hela Sverige, miljön och** 1427 **klimatet**

1428 **Motionsskrivare:** Pietro Marchesi

1429

1430 **Titel**

1431 Bromma flygplats behövs för hela Sverige, miljön och klimatet

1432 **Gammalt motionsnummer**

1433 Stockholms län 88

1434 **Medskrivare**

1435 Ann-Sofie Lager

1436 **Område**

1437 Transport, infrastruktur och IT

1438 **Brödtext**

1439 Bromma flygplats är en riksangelägenhet och spelar en avgörande roll för Sveriges sammanhållning,
1440 näringslivet och beredskapen. Trots detta har Stockholms rödgröna styre (Socialdemokraterna,
1441 Vänsterpartiet och Miljöpartiet) beslutat att säga upp avtalet med staten och ersätta flygplatsen
1442 med en ny stadsdel med 22 500 bostäder.

1443 Bromma flygplats är viktig för framtidens fossilfria flyg

1444 Citynära flygplatser som Bromma kommer att få en renässans i takt med den snabba utvecklingen av
1445 utsläppsfria el-flygplan och mindre vertikalstartande VTOL-flyg. Att stänga Bromma nu vore att slå
1446 undan benen för den gröna omställningen av flyget, just när tekniken börjar bli kommersiellt
1447 gångbar.

1448 Att bygga bostäder på Bromma är dyrt och miljöskadligt

1449 Bromma ligger på kraftigt förorenad och sank mark, vilket gör sanering och byggnation extremt
1450 kostsam. Bortforsling av förorenade jordmassor skulle dessutom innebära höga koldioxidutsläpp.

1451 Frågan är vem som ska betala för detta?

1452 Bromma minskar restider, utsläpp och avlastar Arlanda

1453 Brommas centrala placering innebär väsentligt kortare restider för de flesta i Stockholmsområdet,
1454 särskilt för resenärer från stadens södra och västra delar. Om alla tvingas resa till Arlanda, fyra mil

1455 norr om stan, leder det till längre bil- och taxiresor, mer trängsel och kraftigt ökade utsläpp av både
1456 växthusgaser och hälsofarliga partiklar. Att bevara Bromma är därmed en viktig åtgärd för både
1457 miljön och klimatet.

1458 Flygplatsen är livsviktig för ambulansflyg och organtransporter, som behöver snabba och flexibla
1459 landningsmöjligheter.

1460 En strategiskt viktig flygplats även för totalförsvaret

1461 I det rådande säkerhetsläget är det oansvarigt att lägga ner Bromma. Flygplatsen utgör en viktig
1462 reservflygplats vid kris, krig eller sabotage mot Arlanda.

1463 Bromma behövs – för hela Sverige

1464 Att behålla Bromma flygplats handlar inte bara om tillgänglighet för näringsliv och besöksnäring,
1465 utan även om att säkerställa hållbara, fossilfria flygtransporter och en robust flyginfrastruktur.

1466

1467

1468 Att-satser

1469 [5.12.1](#) att Centerpartiet aktivt verkar för att Bromma flygplats bevaras och utvecklas som en del av
1470 Sveriges flyginfrastruktur.

1471 Distriktets yttrande

1472 Bromma flygplats har stora fördelar men har också länge varit en bromskloss för stadsutvecklingen i
1473 Stockholm. Den mark som tas upp och förorenas kring själva flygplatsen är bara en liten del av
1474 utmaningen. Det är stora begränsningar som läggs på byggnation på grund av flygtrafik. Det handlar
1475 framförallt om att bulleregleringar som gör nybyggnation omöjlig i ett väldigt stort område och att
1476 höjden på nybyggda hus begränsas. Det är såklart lite kortare restider till Bromma för vissa. Men
1477 från Centralen tar pendeltåget ca 30 minuter och Arlanda express 18 minuter till Arlanda. Exakt hur
1478 framtidens teknik ser ut vet vi inte, men det är orimligt att Stockholmsregionen ska behöva dras med
1479 så höga kostnader och gå miste om de möjligheter som finns för potentiella framtida vinster. Nu de
1480 senaste åren har det dessutom blivit tydligt att flygbolagen inte är intresserade av Bromma. Vi kan
1481 inte gå in med stora mängder skattepengar, och lägga hämsko på Stockholms utveckling för något
1482 som kanske blir användbart i framtiden när vi vet att bostäderna som skulle kunna byggas skulle göra
1483 enorm nytta här och nu. Distriktsstyrelsen yrkar därför avslag till motionen.

1484 **5.13 Motion om Bromma flygplats**

1485 **Motionsskrivare:** Linus Karlén

1486

1487 Titel

1488 Motion om Bromma flygplats

1489 Gammalt motionsnummer

1490 Uppsala 27

1491 Medskrivare

1492

1493 Område

1494 Transport, infrastruktur och IT

Brödtext

Bromma flygplats är idag kraftigt subventionerad och saknar trots det affärsmässig lönsamhet enligt Swedavia själva som idag förordar att flygplatsen läggs ned. Samtidigt upptar flygplatsen stora markområden i ett attraktivt stadsnära läge som istället skulle kunna användas för bostadsbyggande och andra samhällsnyttiga ändamål.

Med en omställning mot mer hållbara transportlösningar och en effektivisering av flygtrafiken, där allt större flyg kan ta del i denna utveckling, finns det goda möjligheter att flytta verksamheten till Arlanda utan att försämra tillgängligheten. Restiden till och från centrala Stockholm från Arlanda med kollektiva färdmedel är dessutom kortare jämfört med restiden till och från Bromma flygplats. Att en nedläggning skulle innebära försämrade möjligheter för boende på exempelvis Gotland eller i norra Norrland att ta sig till Stockholm stämmer därmed inte, och det faktum att flygtrafiken nu flyttats medför också att detta argument blir irrelevant. Gotlands fleras fortlevnad är beroende av flyget, men inte utav specifikt Bromma flygplats. Bromma flygplats fortlevnad är ett resultat av politiska beslut. Inte utav människors och företags behov.

En avveckling av Bromma flygplats skulle således innebära både ekonomiska och miljömässiga vinster för såväl samhället som flygbolagen, det frigör värdefull mark för att möta det stora behovet av bostäder i Stockholmsområdet och det möjliggör för Arlanda att utvecklas till sitt fulla potential, till den Sverigeledande flygplats och potentiella nordiska knutpunkt och hubb Arlanda förtjänar att vara.

Att-satser

[5.13.1](#) att Centerpartiet ej motsätter sig en avveckling av Bromma flygplats.

Distriktets yttrande

Distriktsstyrelsen ser positivt på motionens förslag och delar uppfattningen att Bromma flygplats har en osäker framtid både ekonomiskt och funktionellt. Swedavia har själva konstaterat att flygplatsen saknar affärsmässig lönsamhet, samtidigt som marken den upptar skulle kunna användas för bostadsbyggande och andra samhällsnyttiga ändamål. En fortsatt utveckling av Arlanda som Sveriges ledande flygplats och en möjlig nordisk knutpunkt är en strategiskt viktig fråga. Med en effektivisering av flygtrafiken och en fortsatt satsning på hållbara transportlösningar ser vi att en avveckling av Bromma kan ske utan att tillgängligheten till Stockholm försämrats, särskilt för boende på Gotland och i norra Sverige. Samtidigt ser vi att framtidens flyg kan komma att förändras i och med utvecklingen av hållbart elflyg. För att Sverige ska kunna ligga i framkant i denna utveckling är det viktigt att vi skapar rätt förutsättningar för elflygets etablering och infrastruktur. Genom att planera för framtida elflyg på Arlanda kan vi stärka tillgängligheten i hela landet samtidigt som vi minskar flygets klimatpåverkan. Därför tillstyrker distriktsstyrelsen motionen och föreslår att Centerpartiet ej motsätter sig en avveckling av Bromma flygplats, samtidigt som partiet aktivt verkar för att elflygets utveckling och infrastruktur ges hög prioritet i den nationella transportpolitiken.

5.14 Bredband på landsbygden – säkerställ underhåll och anslutningar

Motionsskrivare: Kristina Lundberg

1537	Titel
1538	Bredband på landsbygden – säkerställ underhåll och anslutningar
1539	Gammalt motionsnummer
1540	Värmland 16
1541	Medskrivare
1542	Erik Evestam, Säffle
1543	Område
1544	Transport, infrastruktur och IT
1545	Brödtext
1546	För femton år sen startade många föreningar upp ett bredbandsbygge runtom i Sverige. Bakgrunden
1547	var att avregleringen av Telia (Televerket) gjorde att "marknaden" i olika takt lämnade landsbygden
1548	och hänvisade till mobila lösningar av varierande kvalitet och som inte kunde garantera likvärdighet
1549	för boende på landsbygden.
1550	Hundratusentals frivilliga timmar har lagts ner i Sverige på att lösa det som staten inte var villig att
1551	lösa. Visst fanns det stöd att tillgå, men långt under den faktiska kostnaden. Många olika lösningar
1552	finns runtom i landet. I vissa fall har kommuner tagit sitt ansvar och byggt stadsnät, en del
1553	bredbandsinfrastruktur är föreningsägt och en del ägs av Telia/Skanova, med mera...
1554	Problemet när privata bolag som Telia/Skanova är ägare är att de uteslutande agerar utifrån
1555	marknadslogik. Samma marknadslogik som gjorde att landsbygden blev utan viktig infrastruktur för
1556	10 - 20 år sedan (och än idag).
1557	Det är viktigt att fortsätta utbyggnaden, men vi måste också säkerställa att alla mil fiber som byggs
1558	av ideella eldsjälar underhålls och att nya abonnenter släpps in på nätet så att landsbygden har
1559	förutsättningar för att öka i befolkning och företag kan etablera sig.
1560	Det finns en överhängande risk att de större bolagen vinstmaximerar på kort sikt och när sen näten
1561	behöver underhållas så finns inte investeringsviljan, i alla fall inte i glest bebodda landsbygder.
1562	Att låta vår bredbandsinfrastruktur vara privat kontrollerat, utan krav på anslutning eller underhåll,
1563	är en tickande bomb och en överhängande risk finns att marknaden lämnar kommuner eller i alla fall
1564	landsbygder och glesbygder som inte anses lönsamma.
1565	Samtidigt bygger vi hela framtidens samhälle på digital post, digital vård, digital utbildning och digital
1566	statlig närvaro. Digitaliseringen är en stor möjlighet för företag och boende på landsbygden att få
1567	service på likvärdiga villkor. Den är också viktig för staten, regionerna och kommunerna.
1568	Men då måste vi också ta vårt ansvar och säkerställa att all grundläggande infrastruktur fungerar.
1569	Väg, järnväg och bredband.
1570	I det mobila nätet ställer vi krav på täckning när vi auktionerar ut rättigheter, vi ställer krav på att
1571	elbolag ska ansluta nya kunder till elnätet och vi har kontroll på vägar och järnvägsnätet.
1572	Det är självklart att vi inte ska hänvisa boende på tex landsbygden till att leva utan el. Man får också
1573	en brevlåda och möjlighet till postleverans.
1574	Faktum är att det är precis lika viktigt att säkerställa tillgång till digital infrastruktur. Både för
1575	befintliga och potentiella kunder.
1576	
1577	Att-satser
1578	5.14.1 att staten ställer krav på ägare av digital infrastruktur så att näten underhålls och inte tappar
1579	funktion eller helt stängs av.

1580 [5.14.2](#) att de som vill ansluta sig i efterhand får möjlighet att göra det inom skälig tid och till skälig
1581 kostnad.

1582 Distriktets yttrande

1583 Den digitala infrastrukturen är nödvändig för att det ska gå att arbeta och bo i hela landet. För oss är
1584 fiber och snabb internetuppkoppling ett transportslag. Centerpartiet vill: Att staten investerar mer
1585 för att hushåll och företag på landsbygden ska få snabbt internet, med tydligare krav på myndigheter
1586 att underlätta bredbandsutbyggnad. Distriktsstyrelsen i Värmland menar att motionärerna pekar på
1587 tydliga svagheter i dagens system. Bifall till motionen och dess att-satser. Motionen skickas vidare
1588 till partistämman.

1589 [5.15 Bygg ut stomnätet \(TEN-T\) för järnväg i Sverige i förtid](#)

1590 **Motionsskrivare:** Magnus Persson

1591

1592 Titel

1593 Bygg ut stomnätet (TEN-T) för järnväg i Sverige i förtid

1594 Gammalt motionsnummer

1595 Stockholms län 95

1596 Medskrivare

1597 Michaela Haga, Henrik Juhlin, Esbjörn Wahlberg

1598 Område

1599 Transport, infrastruktur och IT

1600 Brödtext

1601 Det svenska järnvägsnätet lider av stor kapacitetsbrist. Mängden passagerare och gods har ökat,
1602 men nätet har knappt byggts ut de senaste decennierna, särskilt inte om man jämför med
1603 trafikökningen som varit många gånger större. Samtidigt står stora delar av järnvägen inför behov av
1604 upprustning och reinvesteringar, och inte bara kapacitetsförstärkningar. Risker är att varken
1605 passagerare eller gods kommer att komma fram i tid, utan drabbas av restidsförlängningar.

1606

1607 Att ha en attraktiv tågtrafik är nödvändigt både för att hela landet ska leva, att vår svenska industri
1608 ska vara konkurrenskraftig och kunna exportera svenska varor, samt för att vi ska ha goda chanser
1609 att på ett socialt hållbart sätt ska kunna nå våra klimatmålsättningar.

1610

1611 I det perspektivet är regeringens inställning i senaste infrastrukturpropositionen en stor besvikelse.
1612 Man avser att helt åtgärda de brister som Trafikverket pekar på inom vägnätet, men har betydligt
1613 lägre ambitioner för järnvägsnätet. Här är det viktigt att Centerpartiet pekar på att det inte duger,
1614 att ambitionen för att få fungerande järnväg i hela landet är högre än så.

1615

1616 En tydlig grund för vilka järnvägar som har viktigast roll i det europeiska järnvägsnätet, är de
1617 transeuropeiska transportkorridorerna (TEN-T). Korridorerna pekar ut viktig infrastruktur för fyra
1618 transportslag – väg, järnväg (både för gods och passagerare), sjöfart och luftfart. Ambitionen är att
1619 förbättra infrastrukturen inom korridorerna och därmed också både stärka Europas konkurrenskraft
1620 och bidra till klimatomställningen av transportsektorn. För Sveriges del är följande sträckor utpekade

1621 inom det sk "core network" i korridoren Skandinavien-Medelhavet:
 1622 Stockholm-Malmö-Köpenhamn
 1623 Oslo-Göteborg-Köpenhamn
 1624 Stockholm-Hallsberg-Oslo
 1625 Mjölby-Hallsberg-Storvik
 1626 Stockholm-Sundsvall-Umeå-Luleå-Uleå/Narvik
 1627 Som komplement ingår också färjelänken Stockholm-Åbo/Helsingfors.
 1628
 1629 I det sk contemporary network tillkommer även hela Norra stambanan samt Mittbanan Sundsvall-
 1630 Östersund-Storlien.
 1631
 1632 Åtgärderna som behövs på stomnätet är flera olika. Tänkt målnivå är bland annat full axelvikt (22,5
 1633 ton), längre högsta tåglängd (minst 740 m), hastighet (100 km/h för gods, 160 km/h för
 1634 passagerare), ERTMS-utbyggnad till år 2040, och att större flygplatser för järnvägsanslutning, vilket
 1635 för Sveriges del i praktiken är Landvetter.
 1636
 1637 Anmärkningsvärt är att i de statusgenomgångar som EU gör, så har hela 11 av Sveriges
 1638 utbyggnadsprojekt för järnvägen, ett okänt slutdatum. På vägsidan är det ett enda projekt, samt ett
 1639 inom sjöfarten. Den ambitionsnivån för järnvägen är otillräcklig.
 1640
 1641 För att på kort tid kunna uppnå dessa mål, bör vi också öppna för alternativa sätt att finansiera och
 1642 organisera utbyggnaden. Öresundsbron är här ett gott exempel, där ett separat statligt ägt
 1643 gemensamt projektbolag stod för att bygga upp infrastrukturen. Likaså bör man överväga
 1644 möjligheten till statlig lånefinansiering för dessa projekt. Genom att bygga större projekt finns också
 1645 potential för effektivare byggprocesser. Delprojekt som skulle kunna hanteras på detta vis är
 1646 exempelvis Norrbottniabanan, Ostlänken, förbättring av förbindelsen Stockholm-Oslo eller en
 1647 eventuell framtida förbindelse Stockholm-Åbo-Helsingfors.
 1648

1649 Att-satser

1650 [5.15.1](#) att Centerpartiet vidhåller ambitionen att Sverige helt ska ha byggt ut järnvägsdelen av TN-T
 1651 "Core network" i korridoren Skandinavien-Medelhavet senast till år 2030.
 1652 [5.15.2](#) att Centerpartiet höjer ambitionen till att Sverige helt ska ha byggt ut järnvägsdelen av TEN-
 1653 T "Contemporary network" i korridoren Skandinavien-Medelhavet senast till år 2045, fem år
 1654 före EU:s mållår.
 1655 [5.15.3](#) att Centerpartiet anslår erforderliga medel för denna målsättning i budgetar och nationell
 1656 plan och har en ingång i infrastrukturdebatten som innebär att detta kan uppnås.
 1657 [5.15.4](#) att större projekt inom TEN-T kan organiseras och finansieras separat från den ordinarie
 1658 infrastrukturbudgeten, på samma sätt som exempelvis Öresundsbron.

1659 Distriktets yttrande

1660 Distriktsstyrelsen konstaterar att Centerpartiet länge har betonat vikten av att investera i
 1661 järnvägsnätet för att öka kapaciteten, främja hållbara transporter och stärka konkurrenskraften.
 1662 Partiet har också aktivt verkat för utbyggnad av nya stambanor och förbättringar av befintlig
 1663 infrastruktur. Distriktsstyrelsen noterar att Centerpartiet på sin partistämma 2023 beslutade att
 1664 uppmana regeringen att återinföra förslagen till nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg

1665 respektive Malmö, via Jönköping på de så kallade TEN-T-kartorna. Partiet har även drivit på för ett
1666 fungerande, nationellt stomnät av järnvägar med nationell räckvidd. Därmed anser distriktsstyrelsen
1667 motionen besvarad.

1668 **5.16 Knyt samman Södra Södertörn med Sörmlandsregionen**
1669 **– bygg en tvärförbindelse som gynnar både människan,**
1670 **miljön och företagandet.**

1671 **Motionsskrivare:** Theresia Bergendahl

1672

1673 Titel

1674 Knyt samman Södra Södertörn med Sörmlandsregionen – bygg en tvärförbindelse som gynnar både
1675 människan, miljön och företagandet.

1676 Gammalt motionsnummer

1677 Stockholms län 96

1678 Medskrivare

1679 Peter Wennerberg, Solveig Sigridsdotter Thörnblom,

1680 Område

1681 Transport, infrastruktur och IT

1682 Brödtext

1683 Stockholms Hamn Norvik

1684 Stockholm Hamn Norvik ligger vid infarten till Nynäshamn är den mest växande hamnen för gods och
1685 containrar och är ett logistiknav i den växande Stockholms- och Mälardalsregionen. Stockholm
1686 Norvik Hamn har idag ersatt Stockholms Frihamn och är centrum för containertransporter i Östra
1687 Sverige.

1688

1689 Stockholm Hamn Norviks yta omfattar ca 600 000 kvm (60 ha) mark och har 1400 meter kaj med 4
1690 stycken massiva containerkranar. Hamnen kan med sitt vattendjup på 16,5 meter ta emot även de
1691 allra största fartygen som går i Östersjön och beräknas ha en kapacitet att ta emot uppåt 300 000
1692 containrar per år.

1693

1694 När Stockholms hamn Norvik byggdes så anlade man även ett 4 kilometer långt järnvägsspår som
1695 kopplades till Nynäsbanan. Genom transporter på den enkelspåriga Nynäsbanan kan godset nattetid
1696 norr om Nynäshamn nå det rikstäckande järnvägsnätet. Att man valde att investera i detta nya
1697 järnvägsspår var utifrån bedömningen att en fungerande järnvägslösning är en förutsättning för att
1698 godsflödena från hamnen ska fungera.

1699

1700 Övrig färjetrafik

1701 Färjetrafiken till och från Nynäshamn och Gotland samt Polen kan vara det som för många
1702 förknippar Nynäshamn med. Färjeterminalen ligger inne i centrala Nynäshamn med gångavstånd till
1703 Nynäshamns station och pendeltåg på Nynäsbanan norrut. Stor andel färjeresenärer kommer dock
1704 med både personbilar, husbilar och Lastbilar. Gemensamt för dem som kommer till Nynäshamn med
1705 färja är att alla först behöver åka norrut även om de är på väg söderut.

1706

1707 Centerpartiet i Nynäshamnskretsen

1708 Detta är en fråga som Centerpartiet i Nynäshamn har drivit sedan i början av 1990-talet. Vi ser att
1709 detta skulle gynna hela östra Stockholmsregionen och vara den bästa kommunikationslösningen för
1710 alla boende i våra Södertörnskommuner. Oavsett om kommunen själv skulle dra nytta av
1711 tvärförbindelsen eller om kommunen i stället skulle kunna glädjas åt minskad genomfartstrafik.

1712

1713 En ny tvärled, som vi i Centerpartiet i Nynäshamn brukar kalla Himmerfjärdsleden eller E4 Syd, skulle
1714 ge en enorm miljövinst genom att undvika tung trafik i tätbebyggda områden och korta vägsträckan
1715 vidare ut i regionen markant. Vi har idag ett stort växande problem med tunga transporter, främst
1716 längs väg 225 som på inget sätt är anpassat för framför allt den ökade mängd med tunga
1717 godstransporterna från och till Stockholms Hamn Norvik i Nynäshamn. Även Scania med sin
1718 lastbilstillverkning i den södra utkanten av Södertälje skulle gynnas av att slippa transporter först
1719 norrut för att sedan snirkla sig ner söderut längs väg 225 till Nynäshamn och färjetrafiken för att
1720 leverera sina lastbilar vidare ut i Europa.

1721

1722 Fågelvägen mellan Älgvikens station där tågspåret från Stockholms hamn Norvik idag ansluter till
1723 Nynäsbanan och Vagnhärads station och Södra stambanan är mindre än 2,5 mil, den sträckan tar
1724 idag med tåg närmare 3 timmar. För personbil- och godstrafik mellan Stockholms hamn Norvik och
1725 Nynäshamn skulle vägen för den som ska söderut i Sverige kortas ner med 12, 5 mil. Många resor
1726 och transporter till och från Nynäshamn och till många platser i Sverige skulle gynnas av en alternativ
1727 resväg och inte bara till Nynäshamn utan till hela södra Stockholmsområdet.

1728

1729 Precis som Landskrona vill ha en tunnel till Köpenhamn, vill vi i Centerpartiet i Nynäshamn ha en
1730 tvärförbindelse till Sörmlandsregionen. Denna förbindelse skulle göra Nynäshamn till ett nav och
1731 knyta samman södra Södertörn med hela mellersta och södra Sverige.

1732

1733

1734 Att-satser

1735 [5.16.1](#) att Centerpartiet ska lyfta fram och driva igenom en ny tågförbindelse för gods och
1736 persontrafik mellan Stockholms hamn Norvik i Nynäshamn och Vagnhärad för att knyta
1737 samman Nynäsbanan med Södra stambanan.

1738 [5.16.2](#) att Centerpartiet ska verka för att ett nytt klimatsmart pendlingsalternativ skapas genom en
1739 tvärförbindelse mellan Sörmlandsregionen och Södra Södertörn för att öppna upp för både
1740 en flexibel bostadsmarknad och arbetsmarknad på båda sidor om Himmersfjärden

1741 [5.16.3](#) att Centerpartiet lyfter och driver igenom byggandet av en tvärförbindelse över
1742 Himmersfjärden så att gods till och från Stockholms hamn Norvik kan transporteras på ett
1743 mer klimatvänligt sätt genom att korta avstånden och utöka möjligheten till att en nyttja
1744 järnvägen.

1745 [5.16.4](#) att Centerpartiet ser till att frågan om en tvärförbindelse över Himmersfjärden prioriteras,
1746 gärna med både bilväg och järnväg från Nynäshamn och Stockholms hamn Norvik rakt
1747 västerut, med anslutning till E4 och Södra stambanan via Vagnhärads järnvägsstation.

1748 [5.16.5](#) att Centerpartiet verkar för att Trafikverket, SJ och Stockholms hamn Norvik får uppdraget
1749 att de snarast åtgärdar de nuvarande stora brister i infrastruktur för godstransporter då de
1750 borde ha planerats för redan innan hamnbygget påbörjades.

1751 Distriktets yttrande

1752 Distriktsstyrelsen instämmer i motionärens beskrivning av Stockholm Hamn Norviks betydelse som
1753 ett logistiknav och vikten av att förbättra transportinfrastrukturen i regionen. Centerpartiet har
1754 länge betonat vikten av att skapa goda förutsättningar för företagande och hållbara transporter i
1755 hela landet, inklusive Stockholmsregionen. Distriktsstyrelsen noterar dock att en tvärförbindelse
1756 över Himmerfjärden, med både bilväg och järnväg, sannolikt skulle innebära mycket stora
1757 investeringskostnader. Med tanke på de begränsade resurserna för infrastrukturinvesteringar är det
1758 viktigt att prioritera projekt som ger störst samhällsekonomisk nytta. Distriktsstyrelsen anser att det
1759 i nuläget är osäkert om en tvärförbindelse över Himmerfjärden skulle vara ett kostnadseffektivt sätt
1760 att förbättra transportinfrastrukturen i regionen. Det är viktigt att noggrant utreda kostnaderna och
1761 nyttorna med en sådan förbindelse, och att jämföra den med andra möjliga investeringar i
1762 infrastrukturen. Distriktsstyrelsen yrkar därför avslag på motionens samtliga att-satser.

1763 [5.17 Krafttag mot spårspring](#)

1764 **Motionsskrivare:** Hanna Holm

1765

1766 Titel

1767 Krafttag mot spårspring

1768 Gammalt motionsnummer

1769 Skåne 31

1770 Medskrivare

1771 Rasmus Waak Brunkestam

1772 Område

1773 Transport, infrastruktur och IT

1774 Brödtext

1775 Enligt Trafikverket står inrikestransporter för ungefär 1/3 av Sveriges utsläpp av växthusgaser, varav
1776 cirka 90% kommer från vägtrafiken. Fortsättningsvis skriver Trafikverket att klimatvinsterna med
1777 effektivare avgasrening och större mängd biodrivmedel försvinner eftersom transporterna har ökat.

1778
1779 Ett transportslag som inte sällan framställs som en nyckel i klimatomställningen är tåget. Utsläppen
1780 av växthusgaser är lågt och persontågen har möjlighet att flytta stora folkmassor snabbt. Tyvärr dras
1781 tågen med ett problem; deras punktlighet har blivit allt sämre de senaste åren. Signalfel, växelfel
1782 och sena tågvändningar har blivit vardagsmat för tågpendlare.

1783
1784 Att Centerpartiet vill satsa på att åtgärda underhållsskulden med Sverigelyftet är en god start, men
1785 det kommer inte åt en annan vanlig orsak till försenade tåg, nämligen obehöriga på spåren, även
1786 kallat spårspring. Under 2022 innebar 534 tillfällen av spårspring till 1194 timmars förseningar och
1787 en samhällsrelaterad kostnad på 159 miljoner kronor i enbart i Skåne. Även om samtliga 534 tillfällen
1788 belagts med böter så hade bötesbeloppet behövt vara nästan 100 gånger högre än dagens 3000kr

1789 för att väga upp samhällets kostnad. Utöver de ekonomiska kostnaderna så innebär spårspring risk
1790 för hälsa och liv, inte bara för den som genar över spåret utan även för lokförare, banpersonal och
1791 passagerare.

1792

1793 Trots att Skånetrafiken och Trafikverket har arbetat aktivt med informationskampanjer och
1794 förebyggande åtgärder, så som instängsling, så har det inte varit inte tillräckligt. Fortsatt utökad
1795 instängsling och fler säkra övergångar bör minska mängden fall av folk som springer över spåret för
1796 att ta sig till andra sidan. För att komma till rätta med spårspring i form av lek bör samhället markera
1797 kraftigt i form av fortsatta informationskampanjer men även strängare påföljder.

1798

1799 Låt tågen rulla – för klimatet och minskad trängsel på våra vägar.

1800

1801 Att-satser

1802 [5.17.1](#) att Centerpartiet verkar för ett höjt bötesbelopp, alternativt ge tågoperatören möjlighet att
1803 utkräva skadestånd, för spårspring

1804 Distriktets yttrande

1805 Ja, det behövs krafttag mot spårspring! Det är ett elände som orsakar så många förseningstimmar.
1806 Trafikverket, tågoperatörerna och polisen har regelverk att tillämpa som redan idag borde vara
1807 tillräckliga för att stoppa spårspringet. Att bygga säkra övergångar kan visst vara en lösning vid en del
1808 stationer, men sådana lösningar blir mycket dyra och infrastrukturpengarna behöver satsas på att
1809 bygga mer spår. Trafikverket och trafikföretagen måste satsa ännu mer på informationskampanjer
1810 på sociala medier, det är kostnadseffektivt och når unga språngspringare med stor träffsäkerhet.
1811 Ytterligare stängsling, rörelsedetektorer och kameror är viktiga hjälpmedel för att förhindra
1812 spårspring. Dessa åtgärder finns redan i budget hos Trafikverket.
1813 Centerpartiet i Skånes distriktsstyrelse föreslår distriktsstämman
1814 att: anse att-satserna 1 och 2 som besvarad
1815 att: avslå att-sats 3

1816 [5.18 Motion om fortsättning av tågsträckan Borås-Stockholm](#) 1817 [via Ulricehamn och Jönköping](#)

1818 **Motionsskrivare:** Kerstin Hermansson

1819

1820 Titel

1821 Motion om fortsättning av tågsträckan Borås-Stockholm via Ulricehamn och Jönköping

1822 Gammalt motionsnummer

1823 Sjuhärad 14

1824 Medskrivare

1825

1826 Område

1827 Transport, infrastruktur och IT

1828 **Brödtext**

1829 Vi i Centerpartiet har i många år sett att infrastrukturen är oerhört viktig för hela Sverige. I Västra
1830 Götaland har vi kommit en bit på väg. Nu ska det byggas järnväg mellan de största städerna i Västra
1831 Götaland, Göteborg och Borås. Det tredje största pendlingsstråket i Sverige ska äntligen få en
1832 godtagbar infrastruktur.
1833 Det är nu viktigt att idén med Götalandsbanan och intentionerna i Sverigeförhandlingen fortsätter
1834 drivas på av Centerpartiet. För en bättre infrastruktur, arbetsmarknadsregion och för tillväxten i hela
1835 Västra Götaland.
1836

1837 **Att-satser**

1838 [5.18.1](#) att Centerpartiet fortsatt driver på att bygga järnväg vidare från Borås till Stockholm, via
1839 Ulricehamn och Jönköping.

1840 **Distriktets yttrande**

1841 Distriktsstyrelsen anser järnvägen Borås-Jönköping via Ulricehamn är en oerhört viktig investering
1842 som behöver komma till. Däremot är distriktsstyrelsen frågande till om det är Centerpartiets
1843 stämma som ska prioritera i nationella infrastrukturplanen?
1844 Centerpartiet kommer att fortsätta ställa upp i de prioriteringar som vi kommer överens om i Västra
1845 Götaland, regioner och kommuner tillsammans. För när vi lyckas komma överens i Västra Götaland,
1846 som gjorts om E 20, järnvägen Borås-Göteborg och slussarna i Göta Älv, då lyckas vi också få in
1847 projekten i den nationella infrastrukturplanen.

1848 **5.19 Motion om översyn av Trafikverket med överväganden**
1849 **om en delning av myndigheten**

1850 **Motionsskrivare:** Eva Koch

1851

1852 **Titel**

1853 Motion om översyn av Trafikverket med överväganden om en delning av myndigheten

1854 **Gammalt motionsnummer**

1855 Stockholms stad 87

1856 **Medskrivare**

1857 Per Lagerstedt, Nils Lindstrand, Marianne Nord, Carolina Ramberg, Lena Sandström, Helena
1858 Schmidt, Anders Schüllerqvist

1859 **Område**

1860 Transport, infrastruktur och IT

1861 **Brödtext**

1862 Trafikverket bildades 2010 efter en sammanslagning av Vägverket och Banverket. Myndigheten
1863 ansvarar för planering, utveckling och underhåll av Sveriges transportinfrastruktur, inklusive vägar,
1864 järnvägar, sjöfart och flyg. Trafikverket har en avgörande roll för att nå de transportpolitiska målen
1865 säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för
1866 medborgarna och näringslivet i hela landet.
1867 Myndigheten hanterar stora investeringsprojekt för att utveckla det svenska transportnätet. Under

1868 flera år har kritik riktats mot Trafikverket avseende ineffektiva upphandlingar, bristande kunskap om
 1869 tillståndet i järnvägens infrastruktur, underhåll av järnvägsinfrastrukturen och otillräcklig anpassning
 1870 till framtidens transportbehov.

1871 Flera utredningar har pekat på problem med myndighetens nuvarande struktur, där ansvaret för
 1872 både planering för alla trafikslag samt drift och underhåll för väg och järnväg innebär att
 1873 Trafikverkets omfattande uppdrag gör det svårt att prioritera och genomföra de mest nödvändiga
 1874 investeringarna.

1875 Så länge planeringen av svensk infrastruktur utgår från historiska data i stället för uppsatta mål
 1876 kommer klimat- och miljömålen aldrig att nås, och pengarna kommer aldrig att räcka till. Det har
 1877 sedan länge saknats en planering som leder fram till de beslutade målen för klimat, miljö, säkerhet
 1878 och folkhälsa, och som gör det så kostnadseffektivt som möjligt. Det är detta som kritiken från
 1879 myndigheter och forskarvärld inte påpekat i många år men hittills utan större gehör.

1880 I synnerhet har Trafikverkets förmåga att hantera och utveckla järnvägens infrastruktur kritiserats.
 1881 Det finns ett samstämmigt underlag från forskningen, Trafikverket och övriga aktörer om att
 1882 åtgärder i infrastrukturen är en av de viktigaste åtgärderna för att förbättra punktligheten hos
 1883 järnvägstrafiken för transporter av både personer och gods.

1884 År 2019 konstaterade Riksrevisionen att Trafikverkets upphandlingar av järnvägsunderhåll ofta blir
 1885 betydligt dyrare än planerat. En granskning visade att kostnaderna i genomsnitt ökat med 74 procent
 1886 jämfört med ursprungliga avtal. Denna kostnadsökning tillskrivs bland annat bristande kunskap om
 1887 järnvägsnätet inom myndigheten (Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser
 1888 2020:17).

1889 I Trafikutskottets uppföljning från 2020 av punktlighet i persontrafiken på järnväg lämnades flera
 1890 förslag som syftade till att åtgärda brister i Trafikverket. Bland annat föreslogs att en översyn av
 1891 ansvarsförhållanden, organisation samt användning av anslag och intäkter som avser järnvägen
 1892 behövde övervägas mot bakgrund av de brister som har uppmärksamats. Även Trafikverkets
 1893 förmåga att genomföra it-projekt så att dessa leder till verksamhetsnytta inom utsatt tid och
 1894 fastställd budget behövde enligt uppföljningen granskas (2020/21:RFR5).

1895 Det finns ingenting som talar för att de brister som uppmärksammandes har åtgärdats. Snarare
 1896 tvärtom. En trolig effekt av brister inom myndigheten ledde till att Trafikverket införde ett nytt
 1897 digitalt planeringssystem (MPK) för järnvägstrafiken i december 2022. Kostnaden för det nya
 1898 systemet översteg 1 miljard kronor men trots detta ledde införandet till betydande förseningar och
 1899 störningar i tågtrafiken. Trafikverket införde systemet trots att fanns både kända tekniska problem
 1900 och buggar i systemet. Utbildning och förberedelser var otillräckliga vilket ledde till felaktig
 1901 användning av systemet och ineffektiv planering. Transportstyrelsen som utövar tillsyn över bl.a.
 1902 myndigheten har beslutat att förelägga Trafikverket med vite på grund av de brister som
 1903 identifierades vid tillsynen av införandet av det nya systemet för tågplanering, MPK.

1904 Transportstyrelsen säger att säkerhetsbristerna är allvarliga. För att resenärer, tågföretag och
 1905 underhållsföretag inte ska drabbas fortsättningsvis behöver bristerna åtgärdas snabbt.

1906 Regeringen har dock inte vidtagit några åtgärder till följd av de problem som myndighet har att
 1907 fullgöra sina uppgifter

1908 Att-satser

1909 [5.19.1](#) att Centerpartiet initierar en genomgripande översyn av Trafikverket, med fokus på att
 1910 myndighetens förmåga att fullgöra sina myndighetsuppgifter. Översynen ska omfatta
 1911 ansvarsförhållanden och organisationen och syfta till att ge förslag för att komma till rätta
 1912 med de stora problem som finns när det gäller kunskap om järnvägens infrastruktur,
 1913 planering och användning av anslag och intäkter. Resultatet av översynen ska vara förslag på

1914 en reform för att åstadkomma en säker, punktlig och fungerande transport av människor
1915 och gods på järnväg.

1916 [5.19.2](#) att en del av denna översyn ska omfatta en analys av att dela Trafikverket i två myndigheter,
1917 där vägfrågor hanteras i den ena och järnvägsfrågor i den andra myndigheten samt
1918 överväger en ordning för övriga trafikslag.

1919 Distriktets yttrande

1920 Distriktsstyrelsens svar:

1921 Svenska persontåg hade i januari 2025 den sämsta punktligheten på 14 år och samtidigt ökar
1922 underhållsskulden drastiskt. Regeringen har helt prioriterat bort svensk järnväg och väljer alltid bilen
1923 före tåget. Distriktsstyrelsen håller därför med om att det behövs en ge-nomgripande översyn av
1924 Trafikverket för att det ska bli en mer effektiv och välfungerande myndighet. Däremot ser vi inte att
1925 det svensk järnväg behöver just nu är en omorganisering som kräver ännu mer resurser och tid. Det
1926 fanns ett syfte med att som alliansregeringen gjorde 2010 slå ihop dåvarande vägverket och
1927 banverket till en gemensam myndighet. Att bygga ett intermodalt transportsystem där olika
1928 transporter hänger samman och att bygga smarta, hållbara och användarvänliga transporter borde
1929 ligga i fokus. Myndighetssverige behöver inte fler stuprör utan bättre och effektivare organisationer
1930 som arbetar målbaserat och efter budget.

1931 [5.20 Uppdra åt Trafikverket att överväga upphandling av](#) 1932 [spårunderhållsfordon](#)

1933 **Motionsskrivare:** Magnus Persson

1934

1935 Titel

1936 Uppdra åt Trafikverket att överväga upphandling av spårunderhållsfordon

1937 Gammalt motionsnummer

1938 Stockholms län 94

1939 Medskrivare

1940 Michaela Haga, Henrik Juhlin, Esbjörn Wahlberg

1941 Område

1942 Transport, infrastruktur och IT

1943 Brödtext

1944 Trafikverkets behov att genomföra banunderhåll kommer framgent att äta stora delar av kapacitet.
1945 Det märks bland annat på västra stambanan förbi Alingsås, där kapaciteten för tåg de närmsta åren
1946 kommer att vara starkt inskränkt på grund av arbeten både med att byta elanläggningen och att
1947 skapa fler förbigångsspår. En debatt har också skett, där det ifrågasatts varför inte Trafikverket valt
1948 att använda mer rationella metoder, som exempelvis särskilda trådbyteståg.

1949

1950 En delförklaring till att man just där inte valt att använda det äldre trådbyteståg som finns, är att
1951 Trafikverket anser att det inte vore konkurrensneutralt, då det av naturliga skäl inte finns mer än ett
1952 företag som äger ett sådant. Även om nyttan av tåget på just den banan är begränsad av andra
1953 anledningar, kommer det säkerligen framöver behövas trådbyten även på andra sträckor, där

1954	skillnaden skulle vara större.
1955	
1956	Att även i andra projekt inte kunna använda rationella metoder är inte acceptabelt. Bankapaciteten
1957	behövs för att kunna köra tåg, så pendlare och andra resenärer kommer fram. Att inte kunna
1958	upphandla den mest rationella möjliga metoden, på grund av marknadsbegränsningar, är därför
1959	otillfredställande. För att möta det skulle Trafikverket kunna byta strategi – och genom att äga de
1960	mest specialicerade spårunderhållsfordonen möjliggöra för flera olika underhållsbolag att bjuda på
1961	samma arbete, med ingången att man då får använda Trafikverkets fordon som del av arbetet,
1962	utöver sina egna fordon. Därmed skulle man undgå problematiken med konkurrensneutralitet i
1963	upphandlingar.
1964	
1965	Att-satser
1966	5.20.1 att Trafikverket ges mandat att inte bara handla upp banunderhåll projektvis, men också att
1967	separat handla upp, som inköp eller inhyrning, tillgång till moderna banunderhållsfordon.
1968	5.20.2 att spårunderhållsföretag därmed kan erbjudas användning av dessa fordon som del av
1969	tidskritiska projekt utan att därmed behöva ha egen kapacitet.
1970	5.20.3 att den tid fordonen inte används för utpekade projekt kan de hyras ut på marknaden.
1971	Distriktets yttrande
1972	Distriktsstyrelsens uppfattning är att det inte finns något i nuvarande lagstiftning som hindrar
1973	Trafikverket från att agera på det sätt som motionärerna beskriver. Distriktsstyrelsen kan instämma i
1974	att det verkar som ett sunt tillvägagångssätt för att lösa den här specifika problematiken, men anser
1975	samtidigt att man bör undvika den sortens detaljstyrning av myndigheter. Distriktsstyrelsen yrkar
1976	därför avslag på motionens att-satser.
1977	<u>5.21 Järnvägens kapacitet är slut och prioritering behöver</u>
1978	<u>ske</u>
1979	Motionsskrivare: Jonas Rask-Samuelsson
1980	
1981	Titel
1982	Järnvägens kapacitet är slut och prioritering behöver ske
1983	Gammalt motionsnummer
1984	Gävleborg 14
1985	Medskrivare
1986	
1987	Område
1988	Transport, infrastruktur och IT
1989	Brödtext
1990	Bakgrund: När det finns risk för att det blir för många tåg på spåret kan en sträcka förklaras
1991	överbelastad. Det kan göras antingen i förarbetet till tågplanen eller när en intressekonflikt inte går
1992	att lösa under samordningsperioden eller i tvistlösning. När en tvist inte går att lösa tillämpas

- 1993 särskilda förutbestämda prioriteringskriterier för att avgöra vilka tåg som får företräde i tågplanen.
- 1994
- 1995 När en bana är överbelastad ska Trafikverket även ta fram en analys och förslag på åtgärder över hur
- 1996 kapaciteten kan förstärkas på kort och lång sikt. Denna process är lagstadgad och ska dokumenteras.
- 1997
- 1998 Om det inte går att komma överens utgår Trafikverket från samhällsekonomiska beräkningar, där
- 1999 Trafikverket använder prioriteringskriterier för att hitta den lösning som ger största
- 2000 samhällsekonomiska nytta. Beräkningarna utgår från uppgifter som de sökande lämnar vid ansökan.
- 2001 Enskilda tåg ställs inte mot varandra, utan Trafikverket gör en bedömning av helhetslösningar.
- 2002 Samförståndslösningar har alltid företräde.
- 2003
- 2004 Problematisering: Trafikverket som planerar och operativt styr tågtrafiken vet idag i väldigt liten
- 2005 utsträckning vad det är för gods som fraktas, om godståget är lastat eller tomt eller om persontåget
- 2006 är fullt med resenärer eller halvtomt.
- 2007
- 2008 Som beskrivet ovan finns det prioriteringskriterier men dessa existerar bara i planeringsskedet då en
- 2009 bana är överbelastad. När tågen väl är ute och rullar på spåren så är det rätttidigt tåg som har
- 2010 företräde mot sena tåg. Detta gör att det i praktiken hålls fram tomma godståg mot sena persontåg
- 2011 som kan vara fulla med resenärer eller tomma persontåg kan hållas fram mot samhällsviktiga
- 2012 transporter som exempelvis post eller transporter av vikt för våra industrier. Vissa transporter är
- 2013 gravt järnvägsberoende medans andra transporter inte är det.
- 2014
- 2015 Då järnvägen i princip är nyttjad till max behöver Trafikverket ges förutsättningar att prioritera, inte
- 2016 bara i planeringsskedet utan också i det operativa skedet.
- 2017 **Att-satser**
- 2018 [5.21.1](#) att Trafikverket får i uppdrag att tillsammans med branschen ta fram prioriteringsregler som
- 2019 gäller både i planerings- och operativt skede. Dessa kan variera beroende på var i landet vi
- 2020 befinner oss.
- 2021 [5.21.2](#) att Trafikverket efter framtagna prioriteringsregler arbetar enligt dessa regler både i
- 2022 planeringsstadier och i det operativa skedet.
- 2023 [5.21.3](#) att godstransportköpare och järnvägsföretag ger Trafikverket kunskap vad det är för gods
- 2024 som fraktas för att kunna avgöra tågets prioritet samt antalet resenärer om det är
- 2025 persontrafik.
- 2026 **Distriktets yttrande**
- 2027 Distriktsstyrelsen har granskat motionen "Järnvägens kapacitet är slut och prioritering behöver ske"
- 2028 och konstaterar att den föreslår ett nytt ställningstagande för Centerpartiet. Motionen belyser
- 2029 behovet av att Trafikverket, i samarbete med branschen, utvecklar och implementerar
- 2030 prioriteringsregler som gäller både i planerings- och operativt skede av tågtrafiken. Den betonar
- 2031 också vikten av att godstransportköpare och järnvägsföretag delar information om godsets art och
- 2032 mängd för att möjliggöra bättre prioriteringar.
- 2033 Även om Centerpartiet traditionellt har förespråkat förbättringar av järnvägsinfrastrukturen och
- 2034 effektivare transporter, är förslaget om att införa specifika prioriteringsregler i både planerings- och
- 2035 operativt skede, samt ökad informationsdelning om godstransporter, ett nytt och kompletterande
- 2036 perspektiv inom partiets politik. Därför föreslår Distriktsstyrelsen att motionen bör bifallas för vidare
- 2037 behandling på partistämman.

5.22 Stabila planeringsförutsättningar för en konkurrenskraftigare svensk järnväg

Motionsskrivare: Magnus Svensson

Titel

Stabila planeringsförutsättningar för en konkurrenskraftigare svensk järnväg

Gammalt motionsnummer

Gävleborg 13

Medskrivare

Område

Transport, infrastruktur och IT

Brödtext

Bakgrund: Det tar nästan ett år att ta fram en tågplan. Då har Trafikverket först gjort en järnvägsnätsbeskrivning (JNB), där de redogör förutsättningarna för att bedriva tågtrafik och ansöka om att få använda kapacitet i järnvägsnätet. Tågplanen tar Trafikverket fram i dialog med tågbolag och samarbetspartners.

Under januari och februari bjuder Trafikverket in tågbolag till dialog för att prata om förutsättningarna inför tågplanen. Vid flera tillfällen under året hålls även kunddialoger i ett flerårsperspektiv.

Från februari till april går det att ansöka om tåglägen i den kommande tågplanen. De som ansöker är tågbolag, kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, industrier, försvaret, museiverksamheter (turism), entreprenörer i järnvägsbranschen med flera. Under ansökningsperioden ansöker även Trafikverket om tider för arbeten i spåret.

Att konstruera en tågplan med tider för alla tåg och banarbeten är ett avancerat arbete. Det kan beskrivas som ett stort pussel med 1 000 000 tåg och över 1 700 banarbeten. Allt ska samlas i en nationell tågplan med så många nöjda aktörer som möjligt.

Konstruktionsarbetet startar direkt när ansökningsperioden stängs. Efter att samrådsmöten har genomförts läggs de sista pusselbitarna. Under sommaren skickas ett utkast till alla sökande. Tågbolagen får därefter möjlighet att lämna synpunkter. Trafikverket har sedan möjlighet att justera och ändra till dess att tågplanen fastställs i slutet på september.

Problematisering: Här kan man tro att allt är frid och fröjd och att persontrafiken kan sälja biljetter för hela året, tågplanen för helåret är ju klar. Eller?

Det är här det börjar bli rörigt för trots att tåg och Trafikverkets tider i spår är inlagda i årsplanen så kommer det ske förändringar.

2080 Tåglägen som inte är anpassade till banarbeten i den fastställda årliga tågplanen anpassas i stället i
2081 den så kallade revisionsprocessen. Möten genomförs med järnvägsföretag och trafikorganisatörer
2082 inom ramen för denna process. Trafikverket är enligt bilaga VII till det så kallade SERA-direktivet
2083 skyldigt att leverera uppdaterade tåglägen senast fyra månader i förväg för persontåg och senast en
2084 månad i förväg för godståg.

2085
2086 Detta gör att anpassningar för banarbeten i verkligheten bara ger godstrafiken en månads
2087 planeringshorisont och persontrafiken 4 månaders planeringshorisont (påverkar deras möjligheten
2088 att sälja biljetter). Den årliga planen kan alltså ändras löpande.

2089
2090 Trafikverket har idag svårt att planera alla tider i spår på årsbasis och orsakerna är många som t.ex.
2091 upphandlingar och tillgången till entreprenörer.

2092 Att-satser

2093 [5.22.1](#) att Trafikverket ges uppdraget att planera alla tåg och tider i spår på årsbasis för att ge gods-
2094 och persontrafik stabila planeringsförutsättningar. Endast akuta åtgärder kan ske utöver det
2095 som är planerat i den årliga tågplanen. Revision av tågplanen är då ej längre nödvändig,
2096 restkapacitet ska endast kunna ges till tåglägen och akuta banarbetsåtgärder.

2097 [5.22.2](#) att Trafikverket ska då upphandling inte är klar innan publicering av årlig tågplan och
2098 entreprenör saknas och om Trafikverket anser att åtgärden inte kan vänta till
2099 nästkommande tågplan själva ha kompetens och arbetskraft för att kunna genomföra
2100 åtgärden.

2101 Distriktets yttrande

2102 Distriktsstyrelsen har granskat motionen "Stabila planeringsförutsättningar för en
2103 konkurrenskraftigare svensk järnväg" och konstaterar att den ligger i linje med Centerpartiets
2104 befintliga politik. Centerpartiet har länge förespråkat förbättringar av järnvägsinfrastrukturen,
2105 inklusive ökat underhåll och utbyggnad av järnvägsnätet, för att säkerställa tillförlitliga och effektiva
2106 transporter för både gods- och persontrafik. Partiet har även betonat vikten av långsiktig planering
2107 och stabila förutsättningar för tågtrafiken, vilket framgår av tidigare ställningstaganden och förslag.
2108 Vi kan dock inte hitta några dokument som specifikt adresserar dessa punkter. Därför föreslår
2109 distriktsstyrelsen att motionen bifalles och sänds vidare till partistämman för vidare behandling.

2110 [5.23 Motion för att utreda Sveriges containerlogistik](#)

2111 **Motionsskrivare:** Victor Zhao-Jansson

2112

2113 Titel

2114 Motion för att utreda Sveriges containerlogistik

2115 Gammalt motionsnummer

2116 Uppsala 28

2117 Medskrivare

2118

2119 Område

2120 Transport, infrastruktur och IT

2121 **Brödtext**

2122 Sverige har idag ett eftersatt järnvägsnät. Detta i en tid där den regionala pendlingen ökat i stor grad
2123 och de globala transportmönstren ställer större krav på hållbara logistiklösningar. Detta har
2124 inneburit att vi har fått ett överbelastad järnvägsnät.

2125 Mycket av vårt befintliga järnvägsnät byggdes under slutet på 1800-talet, det var ett projekt för att
2126 stötta logistiktransport för militären men också knyta ihop landet. Det har tjänat oss väl men nu går
2127 vi in i tid där vi behöver göra vägval för att bygga ut eller bygga om.

2128 Centerpartiet har stöttat planerna för ett nytt stamnät för att säkerställa så vi kan ha hållbara
2129 transporter även i framtiden. Prognoser visar att nuvarande infrastruktur inte kommer klara de
2130 ökningarna vi förväntar oss att se för hållbara transporter. I dagsläget är Sveriges containertrafik
2131 koncentrerad i huvudsak till hamnar i Skåne och Göteborg och transport av varor sker utmed vårt
2132 järnvägsnät i vårt avlånga land.

2133 Planerna för nya stambanor har av nuvarande regering avbrutits och frågan är öppen för hur vi då
2134 ska lösa logistiken i framtiden.

2135 Vad som dock aldrig utmanats är om det är rimligt att bygga vidare på de transportmönster som
2136 finns idag. Är det verkligen klokt att lägga hundratals miljarder på att bygga ut järnvägsinfrastruktur
2137 så att vi kan transportera varor över järnvägsnätet ner till containerhamnar på västkusten och
2138 sydligaste delen av Sverige? Det finns goda skäl att lösa många av de flaskhalsar som finns i vår
2139 järnvägsinfrastruktur så att den regionala pendeltrafiken fortsatt kan öka, men bör vi bygga på de
2140 befintliga transportmönstren? Hur länge då, och kan det inte finnas goda skäl att utmana dem?

2141 Det finns åtminstone goda skäl att utreda om det inte vore mer fördelaktigt för hela järnvägsnätet
2142 och Sveriges infrastruktur om vi byggde ut befintliga hamnar utmed östkusten i de norra delarna av
2143 Sverige, för att hantera mer av containertrafiken på detta vis och således också avlasta det befintliga
2144 järnvägsnätet. När kostnaderna kommer upp i sådana nivåer som planerna för höghastighetståg gör,
2145 så ska man ta andra grepp på frågan. Är det verkligen klokt att vi idag bara har två hamnar norr
2146 om Kolmården som hanterar över en miljon ton i Godsvikt, Gävle och Luleå? (Källa)

2147 Med bakgrund av ovan resonemang bör Centerpartiet verka för

2148

2149 **Att-satser**

2150 [5.23.1](#) att utreda om en utbyggnad av containerhamnar med större kapacitet på östkusten i norra
2151 Sverige skulle avlasta stambanorna på ett vis som är mer ekonomiskt effektiv än att bygga
2152 nya stambanor.

2153 **Distriktets yttrande**

2154 Distriktsstyrelsen instämmer i motionärens slutsatser och förslag.

2155 **5.24 Ang höga kostnader på färjeöverfarten – landsvägen till**
2156 **och från Gotland.**

2157 **Motionsskrivare:** Johan Malmros

2158

2159 **Titel**

2160 Ang höga kostnader på färjeöverfarten – landsvägen till och från Gotland.

2161 **Gammalt motionsnummer**

2162 Gotland 12

2163 Medskrivare

2164 Eva Nypelius, Eva Ahlin, Lars Thomsson

2165 Område

2166 Transport, infrastruktur och IT

2167 Brödtext

2168 Färjan är att jämföra med landsvägen till och från Gotland. Det finns bara flyg eller färja att välja på
2169 för att resa till och från Sveriges största Ö, Gotland med 61 000 invånare. Valmöjligheter som tåg,
2170 buss eller egen bil som finns i övriga landet finns inte här utan vill vi resa med bil och familj är det
2171 den av staten upphandlade färjetrafiken som gäller. De senaste åren har priser på transporter höjts
2172 generellt men prishöjningen på färjetrafiken har varit långt över snittet på andra transportsätt.
2173 Näringslivets konkurrenskraft försämras genom ökade transport- och fraktkostnader. Det här
2174 hämmar utvecklingen på Gotland. Familjer har inte råd att besöka släkt och vänner, besöksnäringen
2175 påverkas och de som pendlar till och från Gotland tänker nu både en och två gånger om man kan
2176 fortsätta med det. Många överväger att flytta från Gotland pga dyra och otillgängliga transporter.
2177 Gotland behöver istället öka befolkningen, främst i arbetsför ålder för att klara bemanning inom
2178 såväl privata företag som inom välfärdsyrken, vård, skola och omsorg. Gotland är den region som har
2179 störst utmaning med demografin framåt och redan idag har Gotland en betydligt högre
2180 försörjningskvot, 91 mot rikets 77 per 100 invånare.
2181 Staten måste ta ansvar för fungerande infrastruktur och sänka kostnaderna för transporter till och
2182 från Gotland. Flyget är i behov av konkurrens för ökad tillgänglighet och färjebiljetterna är idag på
2183 tok för dyra för att Gotland skall vara attraktivt för såväl boende som besökare. En av Gotlands
2184 basnäringar är besöksnäringen vid sidan av de gröna näringarna. För att båda basnäringarna skall
2185 utvecklas krävs rimliga priser både för person och godstrafiken.
2186 Det gotländska samhället har enats om ståndpunkter för infrastrukturen som Trafikverket säger sig
2187 tagit hänsyn till. De gotländska ståndpunkterna slår fast att Gotland behöver:
2188 1. Snabba, täta och säkra överfarter med färja.
2189 2. Tur och retur med flyg över dagen till hela Sverige.
2190 3. Resor och transporter i linje med klimat- och miljömål.
2191 4. Konkurrenskraftiga priser för resande och transport.
2192 5. En nordlig och sydlig fastlandshamn, samt en reservhamn på Gotland.
2193 6. Ett trafiksystem för beredskap och samhällsnytta.
2194
2195 Staten, genom Trafikverket, har nu gjort en ny upphandling av färjetrafiken från 2027 som är
2196 betydligt billigare för staten. Idag betalar Trafikverket 498 miljoner årligen till rederiet, från 2027 blir
2197 kostnaden 280 miljoner. Utfallet av den nya upphandlingen är svårt att förutspå men det finns inget
2198 som tyder på att det blir billigare resor. Upphandlingen innebär dock rejäl minskning av Trafikverkets
2199 kostnader som istället borde kunna gå till att minska biljettpiserna generellt på gotlandstrafiken.
2200 Gotlands är beroende av tillgängliga och prisvärda kommunikationer och det är ytterst statens
2201 ansvar att infrastrukturen till och från Gotland fungerar och bidrar till Gotlands utveckling. Priserna
2202 på resor och gods måste ner och bli mer konkurrenskraftiga för att Gotland skall vara attraktivt för
2203 såväl boende och besökare samt för att näringslivets möjligheter skall vara konkurrenskraftiga.
2204 Gotland är en del av Sverige och behöver likvärdiga förutsättningar för att funka.
2205

2206 Att-satser

2207 [5.24.1](#) att Centerpartiet arbetar för att transportkostnaderna för person och gods till och från
2208 Gotland sänks.

2209 Distriktets yttrande

2210 De senaste 5 åren har helt orimliga prisökningar skett för såväl persontrafiken som
2211 godstransporterna i färjetrafiken som drabbar Gotlands samhälle och näringsliv hårt. Prisökningarna
2212 är tydligt kopplade till bränslekostnader som var en av anledning till hög inflation tidigare, men även
2213 om bränslepriserna för fordon nu gått ner så ser man inte det genomslaget på prissättningen i
2214 färjetrafiken. Gotland måste få likvärdiga förutsättningar som övriga landet.

2215 Statens ansvar är att skapa likvärdiga förutsättningar i hela landet liksom att de transport-politiska
2216 målen får genomslag - också i Gotlandstrafiken. Trafiksystemet måste utformas så att det bidrar till
2217 utvecklingskraft på Gotland så att också gotländskt näringsliv kan bidra till hållbar tillväxt i hela
2218 landet.

2219 Trafikanalys bedömde redan 2012 i en rapport att färjetrafiken till Gotland i första hand
2220 bör ses som en ersättning för en fast förbindelse och motivmässigt skiljer sig avsevärt från annan
2221 upphandlad trafik i landet. Trafikanalys föreslog därför att flytta medel för Gotlands-trafiken till
2222 budgeten för väghållningen.

2223 Vi står nu inför en ny avtalsperiod för färjetrafiken. Avtalet från 2027 minskar statens kostnader med
2224 cirka 200 miljoner kronor per år, detta är pengar som nu borde användas
2225 till att sänka prisbilden för transporterna till och från ön.

2226 Färjepriserna är ett hett diskuterat ämne på Gotland och bland resenärer och transportörer.

2227 Centerpartiet har på olika sätt lyft de problem som Gotland har genom Ö-läget och höga färjepriser
2228 genom debatter och frågor i riksdagen av både Martin Ådahl, Mikael Larsson, Anna Lasses och Ulrika
2229 Heie. Gotland behöver likvärdiga villkor.

2230 Centerpartiet har slutit upp bakom Gotland i frågor runt de extrakostnader som det medför att
2231 bedriva välfärd och bo på en ö, en ö-faktor, genom extra medel i Centerpartiets budget.

2232 Trafikverkets minskade kostnader för kommande avtal ger nu partiet möjlighet att tydligt peka på att
2233 de bör även fortsatt användas till Gotlandstrafiken för att minska biljettkostnader för person- och
2234 godstrafiken.

2235 Distriktsstyrelsens bedömning är att denna motion breddar Centerpartiets politik runt ö-faktor och
2236 likvärdiga och konkurrenskraftiga färjeförbindelser till och från Gotland.

2237 [5.25 Centerpartiet bör utveckla en nationell](#) 2238 [kollektivtrafikpolitik](#)

2239 **Motionsskrivare:** Michaela Haga

2240

2241 Titel

2242 Centerpartiet bör utveckla en nationell kollektivtrafikpolitik

2243 Gammalt motionsnummer

2244 Stockholms län 92

2245 **Medskrivare**

2246 Birgitta Johansson, Carina Ohlson, Daniel Sunesson, Magnus Svensson, Mattias Claesson, Magnus
2247 Persson, Henrik Juhulin, Esbjörn Wahlberg, Jennie Dannegren, Erling Cronqvist, Julie Tran, Kevin Ny,
2248 Per Eriksson,

2249 **Område**

2250 Transport, infrastruktur och IT

2251 **Brödtext**

2252 Kollektivtrafiken är en regional angelägenhet, men påverkar också måluppfyllelsen för några av våra
2253 viktigaste nationella mål. Inte minst blir detta tydligt om man studerar ambitionerna för
2254 klimatpolitiken. Utsläppen från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) ska minska med 70 procent
2255 senast år 2030 jämfört med 2010 års nivåer. Ett annat klimatmål är att Sverige senast år 2045 inte ha
2256 några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.

2257

2258 Att öka nyttjandegraden av kollektivtrafik, som ju leder till minskade utsläpp, blir därför även en
2259 viktig nationell angelägenhet. Tyvärr saknas idag, på nationell nivå, en politisk debatt om hur
2260 kollektivtrafiken ska utvecklas med nationella styrmedel. En grund i detta är att kollektivtrafiken inte
2261 är ett genomarbetat politiskt område hos partierna i allmänhet.

2262

2263 Kollektivtrafiken är viktig för att binda ihop samhällen med varandra och den behöver vara tillgänglig
2264 för fler runt om i landet. Ung som äldre ska man kunna välja att resa kollektivt och nå viktiga
2265 samhällsfunktioner såsom arbete, utbildning, sjukvård, men också för att kunna ha en meningsfull
2266 fritid.

2267

2268 Om man synar Centerpartiets styrande politiska dokument – kommittémotioner och liknande – finns
2269 ingen samlad politisk plattform som lyfter fram vilken kollektivtrafik partiet har. Det finns
2270 formuleringar på temat, men de återfinns spritt och blir därför inget tillgängligt samlat politiskt
2271 ställningstagande för varken partiets egna förtroendevalda eller för väljaren. Det är glädjande att
2272 Centerpartiet har en bra politik för att räkna upp anslagen till länsplanerna som är viktiga för
2273 kollektivtrafiken och regional utveckling, och det är en del som skulle kunna ingå i en nationell
2274 kollektivtrafikpolitik. Liksom idén om ett nationellt biljettsystem. Men, som sagt, dessa återfinns i
2275 olika kommittémotioner.

2276

2277 Därmed saknas också kollektivtrafiken som en del av partiets profilfrågor – klimatet. Utan att frånta
2278 regionerna ansvaret för finansiering och styrning av kollektivtrafiken, bör partiet därför utveckla en
2279 nationell kollektivtrafikpolitik som kompletterar det regionala ansvaret och ger förutsättningar för
2280 beslut, reformer och lagar som bara kan fattas av riksdagen och som utvecklar kollektivtrafiken.

2281

2282 **Att-satser**

2283 [5.25.1](#) att stämman fattar beslut att Centerpartiet ska utveckla en nationell kollektivtrafikpolitik.

2284 [5.25.2](#) att stämman fattar beslut om att Centerpartiet ska samla sin kollektivtrafikpolitik i en
2285 särskild kommittémotion eller motsvarande.

2286 [5.25.3](#) att Centerpartiet ska driva frågan om en nationell kollektivtrafikpolitik i valrörelsen år 2026.

2287 Distriktets yttrande
2288 Distriktsstyrelsen instämmer i motionärens beskrivning av kollektivtrafikens viktiga roll för att uppnå
2289 nationella mål, särskilt inom klimatområdet. Centerpartiet har länge arbetat för en väl fungerande
2290 och tillgänglig kollektivtrafik i hela landet, och ser potentialen i att stärka detta arbete ytterligare.
2291 Distriktsstyrelsen anser att en nationell kollektivtrafikpolitik kan bidra till att skapa ett mer
2292 sammanhållet ramverk för kollektivtrafiken, och att det är viktigt att Centerpartiet tar en aktiv roll i
2293 att driva dessa frågor framåt. Distriktsstyrelsen yrkar därför bifall till motionens första två att-satser
2294 men avslår den tredje. Anledningen är att det är rimligt att inte här bestämma vilka frågor
2295 Centerpartiet ska driva i valet.

2296 **5.26 Gör kommunerna till beställare av kollektivtrafik inom** 2297 **kommunen**

2298 **Motionsskrivare:** Anton Karlsson

2299

2300 Titel

2301 Gör kommunerna till beställare av kollektivtrafik inom kommunen

2302 Gammalt motionsnummer

2303 Skåne 33

2304 Medskrivare

2305 Östen Warnhag, Färlöv, Lena Holst, Everöd

2306 Område

2307 Transport, infrastruktur och IT

2308 Brödtext

2309 Enligt svensk lag har regionerna det primära ansvaret för kollektivtrafiken. Detta regleras i lagen
2310 (2010:1065) om kollektivtrafik, som fastställer att varje region ska ha en regional
2311 kollektivtrafikmyndighet (RKM) som ansvarar för planering och samordning av kollektivtrafiken inom
2312 regionen.

2313 Det framgår också att kommunerna kan spela "en roll" genom att samarbeta med regionen och
2314 ibland själva vara involverade i viss kollektivtrafik, exempelvis genom lokaltrafik inom en stad. I vissa
2315 fall kan kommuner även medfinansiera eller driva viss kollektivtrafik i samarbete med regionen.

2316

2317 Idag förekommer det att en kommuns inflytande blir mindre och mindre beroende på vilka beslut
2318 den regionala kollektivtrafikmyndigheten tar, om man inte är beredd att medfinansiera eller driva
2319 vissa linjer av kollektivtrafiken. Dagens system behöver reformeras så primärkommunen får ett
2320 större inflytande av den kollektivtrafik som bedrivs inom sin kommun.

2321 Ett sätt som hade varit värt att pröva är att skatteväxla så varje kommun får öronmärkta medel som
2322 de skall beställa den lokala kollektivtrafiken för och därmed få ett reellt inflytande. Den regionala
2323 kollektivtrafikmyndigheten skulle fortsatt ha ansvar för långlinjerna och denna budget.

2324

2325 **Att-satser**

2326 [5.26.1](#) att en utredning ser över hur kommunerna kan få ett reellt inflytande över kollektivtrafik
2327 som bedrivs av den regionala kollektivtrafikmyndigheten genom att beslut kring budget inte
2328 bara är ett regionansvar.

2329 **Distriktets yttrande**

2330 Motionen gällande att göra kommunen till beställare av kollektivtrafiken inom kommunen är ett sätt
2331 att lyfta fram en problematik kring hanteringen av kollektivtrafiken. Det är viktigt att se över och
2332 eventuellt reformera system för att säkerställa att alla parter har tillräckligt inflytande i de processer
2333 som hanteras av både kommun och region. Att föra en tät dialog för den bästa möjliga utvecklingen
2334 av kollektivtrafiken är ett tillvägagångssätt.

2335 Det som är viktigt att tänka på i detta sammanhang är att det kan leda till dubbelarbete då resurser
2336 inom både region och kommun går åt till att arbeta med linjer på samma sträcka. Det kan bli svårt
2337 för varje enskild kommun att se helheten av behovet, såsom regionen kan göra. Skatteväxling är
2338 redan genomförd i samband med att Region Skåne bildades.

2339 Enligt trafikförsörjningsprogrammet 2020–2030 finns ett krav formulerat på god samverkan mellan
2340 Region Skåne och kommunerna. Detta krävs ”för att kunna identifiera och hitta lösningar för
2341 arbetsplatser och målpunkter för fritidsresande som är lokaliserade utanför de större orterna”. Då
2342 det redan finns ett avtal mellan Region Skåne och kommunerna ses den utredning som efterfrågas i
2343 att-satsen ej som nödvändig att bifalla.

2344 Centerpartiet i Skånes distriktsstyrelse föreslår distriktsstämman
2345 att: avslå motionen

2346 **5.27 Statligt bidrag för utbyggd kollektivtrafikinфраstruktur**

2347 **Motionsskrivare:** Daniel Augustsson

2348

2349 **Titel**

2350 Statligt bidrag för utbyggd kollektivtrafikinфраstruktur

2351 **Gammalt motionsnummer**

2352 Göteborg 23

2353 **Medskrivare**

2354

2355 **Område**

2356 Transport, infrastruktur och IT

2357 **Brödtext**

2358 Centerpartiet har alltid förespråkat en förbättrad och utökad kollektivtrafik som ett viktigt medel för
2359 att minska trängsel, luftföroreningar och klimatpåverkan samtidigt som vi främjar hållbar mobilitet.

2360

2361 Under 1950-, 1960- och 1970-talen genomfördes en omfattande utbyggnad av Stockholms
2362 tunnelbana, och staten spelade en avgörande roll genom att finansiera en betydande del av
2363 projekten. Under denna period var tunnelbaneutbyggnaden en prioriterad del av den svenska
2364 bostadspolitiken och stadsplaneringen, eftersom den möjliggjorde stora bostadsprojekt. Kommuner
2365 som byggde tunnelbana få upp till 90 % i statliga bidrag till investeringarna. Detta gjorde det möjligt

2366 att genomföra flera stora utbyggnader av tunnelbanesystemet i Stockholm. I övriga Sverige fanns då
2367 inte tillräckligt med lokalt intresse, befolkningsunderlag och politisk enighet för att genomföra
2368 liknande projekt. Göteborg och Malmö valde istället att satsa på spårvägar och bussystem, som var
2369 billigare att bygga och bättre anpassade till deras stadsstruktur.

2370

2371 Idag ser förutsättningarna annorlunda ut. Befolkningen i storstadsregionerna har ökat kraftigt, och
2372 behovet av snabb, kapacitetsstark kollektivtrafik är större än någonsin. Flera svenska städer står
2373 inför ökande trängsel och klimatutmaningar, samtidigt som bostadsbyggandet kräver bättre
2374 kollektivtrafiklösningar.

2375

2376 Motionen föreslår att Centerpartiet ska verka för att staten återigen tar en aktiv roll i finansieringen
2377 av tunnelbane- och spårvägsprojekt i Sverige. Genom att erbjuda riktade investeringsbidrag kan vi
2378 stödja kommuner som vill utveckla hållbara och effektiva kollektivtrafiksystem, vilket gynnar både
2379 miljön och den ekonomiska tillväxten.

2380

2381 Att-satser

2382 [5.27.1](#) att Centerpartiet ska verka för att staten inför riktade investeringsbidrag till kommuner för
2383 utbyggnad av planskilda spårvägar och/eller annan kollektiv högkapacitetsinfrastruktur.

2384 [5.27.2](#) att Centerpartiet ska arbeta för en långsiktig nationell strategi för kollektivtrafikutbyggnad,
2385 där staten samverkar med regioner och kommuner för att möta framtidens mobilitetsbehov.

2386 Distriktets yttrande

2387 Distriktsstyrelsen vill tacka motionären för att han lyfter den mycket viktiga frågan om att vi
2388 behöver en förbättrad och utökad kollektivtrafik som ett viktigt medel för att minska
2389 trängsel, luftföroreningar och klimatpåverkan samtidigt som vi främjar hållbar mobilitet.
2390 Reformgruppsarbetet inom reformgruppen "Landsbygd" i partiet har lett fram till ett
2391 ställningstagande där vi vill att alla riktade statsbidrag omvandlas till generella statsbidrag
2392 utan ansökningsprocess och krav på återrapportering.

2393 [5.28 Tillåt kommunen anlägga cykelvägar i Trafikverkets](#) 2394 [vägområde](#)

2395 **Motionsskrivare:** Kristina Lång

2396

2397 Titel

2398 Tillåt kommunen anlägga cykelvägar i Trafikverkets vägområde

2399 Gammalt motionsnummer

2400 Stockholms län 93

2401 Medskrivare

2402

2403 Område

2404 Transport, infrastruktur och IT

2405 **Brödtext**

2406 Omställningen till ett mer hållbara trafikslag pågår, men det går inte att tro att elbilar löser hela
2407 hållbarhetsutmaningen, även en elbil behöver tar upp plats på våra vägar och behöver en
2408 parkeringsplats. Därför finns ett stort behov att möjliggöra för framkomligheten för fler trafikslag.
2409 I våra landsortskommuner är det staten (Trafikverket) som äger de viktigaste landsvägarna. För att
2410 möjliggöra snabbare och mer kostnadseffektiv utbyggnad av cykelvägar bör kommuner i större
2411 utsträckning ges möjlighet att bygga ut cykelvägar i Trafikverkets vägområde, utan att behöva vara
2412 beroende av Länsplanen där enstaka cykelvägar konkurrerar med andra viktiga infrastruktur objekt.
2413 Detta skulle positivt för bevarandet av mer jordbruksmark då de ligger i anslutning till länsvägar.

2414

2415 Med anledning av detta yrkar jag:

2416 **Att-satser**

2417 [5.28.1](#) att möjliggöra för kommuner att anlägga och själva bekosta cykelvägar i Trafikverkets
2418 vägområde.

2419 **Distriktets yttrande**

2420 Distriktsstyrelsen delar motionärens uppfattning om behovet av att främja hållbara trafikslag och att
2421 underlätta för cykling, särskilt i landsortskommuner. Centerpartiet har länge arbetat för att stärka
2422 cykelinfrastrukturen och öka framkomligheten för cyklisterna, inte minst på landsbygden.
2423 Distriktsstyrelsen anser att det är viktigt att kommunerna har möjlighet att agera snabbt och
2424 effektivt för att bygga ut cykelvägnätet. Att ge kommunerna möjlighet att anlägga och bekosta
2425 cykelvägar i Trafikverkets vägområde, utan att vara helt beroende av Länsplanen, skulle kunna bidra
2426 till en snabbare och mer kostnadseffektiv utbyggnad. Detta skulle också kunna bidra till att bevara
2427 jordbruksmark, eftersom cykelvägarna ofta kan anläggas i anslutning till befintliga länsvägar.
2428 Distriktsstyrelsen yrkar därför bifall till motionens att-sats.

2429 **5.29 Motion om att ge fler gröna styrmedel till kommunerna**

2430 **Motionsskrivare:** Svante Linusson

2431

2432 **Titel**

2433 Motion om att ge fler gröna styrmedel till kommunerna

2434 **Gammalt motionsnummer**

2435 Stockholms stad 90

2436 **Medskrivare**

2437 Nora Karlsson

2438 **Område**

2439 Transport, infrastruktur och IT

2440 **Brödtext**

2441 För den gröna omställningen krävs fria och hållbara samhällen såväl i städer som på landsbygden. I
2442 många av våra städer finns det dessvärre strukturer som främjar fossilberoende transporter.
2443 Resultatet blir inte bara ökade utsläpp, utan också buller, sämre luft och trängsel. Det minskar
2444 friheten och gör stadslivet tråkigare.

2445

2446 Under de senaste decennierna har gröna liberaler visat att en annan väg är möjlig. Stegvis har bilytor
2447 ersatts av trevligare inslag såsom plats för grönska, uteserveringar och nöjen. Men det är långt kvar
2448 innan städerna är hållbara och ger utrymme för människans frihet.

2449

2450 Inrikestransporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp och över 90% av dessa
2451 utsläpp kommer från vägtrafik. Det är tydligt att det finns mycket mer som behöver göras på detta
2452 område. Samtidigt som vägtrafikens utsläpp väntas minska framöver genom elektrifiering och nya
2453 reformer på EU-nivå, så kvarstår behovet av att minska bilens dominans i städerna. Här har
2454 kommunerna ett stort ansvar, men behöver ges rätt verktyg för att kunna genomdriva nödvändiga
2455 förändringar. Idag begränsas dessvärre möjligheten att genomdriva omställning lokalt av segdragna,
2456 nationella processer. För att skapa trevligare och mer hållbara städer behöver kommunerna ges
2457 frihet att själva planera sin trafik och kommunala politiker behöver nyttja dessa verktyg. Två
2458 konkreta exempel där nationell lagstiftning begränsar kommunernas makt att själva snabba på den
2459 gröna omställningen är trängselskattens reglering och parkeringslagstiftningen.

2460

2461 Trängselskatt och miljözonsavgift

2462 Idag krävs riksdagsbeslut för att införa trängselskatt i en kommun, och intäkterna går till staten. Det
2463 är en onödigt byråkratisk och stelbent process. Istället bör kommunerna själva ha full beslutanderätt
2464 över trängselskatten och få behålla intäkterna själva. Trängselskatt som styrmedel kan också
2465 utvecklas till att i större utsträckning bekämpa utsläppen i städerna. I flera kommuner finns idag
2466 diskussioner om så kallade miljözoner, där man inom begränsade geografiska områden har specifika
2467 regler för biltrafiken i syfte att förbättra miljön och luftkvaliteten. Genom att begränsa tillträdet för
2468 vissa fordon – ofta de som drivs av fossila bränslen och släpper ut skadliga ämnen som kväveoxider
2469 och partiklar – kan miljözoner bidra till bättre hälsa för stadens invånare. Snarare än strikta förbud
2470 bör miljözoner kunna kombineras med trängselskatter, där det blir tillåtet att köra i zonen men där
2471 en extra miljözonsavgift och trängselskatt tillkommer om man kör en utsläppstung bil. Det skulle på
2472 marknadsmässig grund öka incitamenten att byta ut sitt fordon eller nyttja andra färdmedel. Det
2473 skulle också möjliggöra smidigare, mindre abrupta införanden.

2474

2475 Parkeringslagstiftning

2476 Dagens parkeringslagstiftning från 1957 sätter bilen i fokus och begränsar kraftigt kommunernas
2477 möjlighet att styra över parkeringarna och trafiken. Lagen ger enbart utrymme för använda verktyg
2478 som parkeringsavgifter och parkeringsförbud för att skapa ordning i trafiken och hantera
2479 trafikflöden. Det gör det svårt att premiera parkeringsytor för sådant som man vill uppmuntra,
2480 exempelvis el- och hybridbilar eller bilpooler. Det bromsar elektrifieringen av transporterna och ger
2481 mer trängsel i städerna. Ett bättre system hade varit att kommunerna själva kunde styra fritt över
2482 parkeringsavgifter efter exempelvis fordonets klimat- och miljöpåverkan och marknadsvärdet på
2483 parkeringsytan eller ges möjlighet att premiera bilpooler.

2484

2485 Att-satser

2486 [5.29.1](#) att Centerpartiet verkar för att låta kommunerna själva styra över trängselskatten.

2487 [5.29.2](#) att Centerpartiet verkar för att göra det möjligt att också differentiera trängselskatten för att
2488 premiera fordon med fossilfria drivmedel och lägre utsläpp.

2489 [5.29.3](#) att Centerpartiet verkar för att revidera parkeringslagstiftningen i syfte att möjliggöra
2490 differentierade avgifter beroende på fordonets miljö- och klimatpåverkan, marknadsvärdet
2491 av parkeringsytan eller andra relevanta faktorer.

2492 Distriktets yttrande

2493 Distriktsstyrelsens svar:

2494 Motionärens tre förslag utgår från att öka det lokala självbestämmandet med tre miljö- och
2495 klimatrelaterade förslag. Förslagen om kommunernas ansvar för parkering och trängselskatten att
2496 dessa beslut flyttas närmare medborgarna, till den lokala nivån, vilket är i linje med ett
2497 centerpartistiskt synsätt. I motionen lyfts vägtrafikens del av de totala utsläppen och sätter därmed
2498 förslagen i en modern klimatkontext. Ett nutida exempel på detta är enligt distriktsstyrelsen att
2499 differentierade parkeringsavgifter just nu med framgång tillämpas i Paris – ett inspirerande exempel
2500 som sänkt utsläppen. Att som motionären föreslår ha en lägre trängselskatt för fordon med fossilfria
2501 driv-medel innebär ett effektivt sätt att styra det gröna arbetet framåt med morötter.

2502 **5.30 Motion om att ge fler gröna styrmedel till kommunerna**

2503 **Motionsskrivare:** Nora Karlsson

2504

2505 Titel

2506 Motion om att ge fler gröna styrmedel till kommunerna

2507 Gammalt motionsnummer

2508 Uppsala 21

2509 Medskrivare

2510 Svante Linusson (Stockholm) och Anna Wetterbom (Uppsala)

2511 Område

2512 Transport, infrastruktur och IT

2513 Brödtext

2514 För den gröna omställningen krävs fria och hållbara samhällen såväl i städer som på landsbygden. I
2515 många av våra städer finns det dessvärre strukturer som främjar fossilberoende transporter.
2516 Resultatet blir inte bara ökade utsläpp, utan också buller, sämre luft och trängsel. Det minskar
2517 friheten och gör stadslivet tråkigare.

2518

2519 Under de senaste decennierna har gröna liberaler visat att en annan väg är möjlig. Stegvis har bilytor
2520 ersatts av trevligare inslag såsom plats för grönska, uteserveringar och nöjen. Men det är långt kvar
2521 innan städerna är hållbara och ger utrymme för människans frihet.

2522

2523 Inrikestransporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp och över 90% av dessa
2524 utsläpp kommer från vägtrafik. Det är tydligt att det finns mycket mer som behöver göras på detta
2525 område. Samtidigt som vägtrafikens utsläpp väntas minska framöver genom elektrifiering och nya
2526 reformer på EU-nivå, så kvarstår behovet av att minska bilens dominans i städerna. Här har
2527 kommunerna ett stort ansvar, men behöver ges rätt verktyg för att kunna genomdriva nödvändiga
2528 förändringar. Idag begränsas dessvärre möjligheten att genomdriva omställning lokalt av segdragna,
2529 nationella processer. För att skapa trevligare och mer hållbara städer behöver kommunerna ges

2530 frihet att själva planera sin trafik och kommunala politiker behöver nyttja dessa verktyg. Två
2531 konkreta exempel där nationell lagstiftning begränsar kommunernas makt att själva snabba på den
2532 gröna omställningen är trängselskattens reglering och parkeringslagstiftningen.

2533

2534 Trängselskatt och miljözonsavgift

2535 Idag krävs riksdagsbeslut för att införa trängselskatt i en kommun, och intäkterna går till staten. Det
2536 är en onödigt byråkratisk och stelbent process. Istället bör kommunerna själva ha full beslutanderätt
2537 över trängselskatten och få behålla intäkterna själva. Trängselskatt som styrmedel kan också
2538 utvecklas till att i större utsträckning bekämpa utsläppen i städerna. I flera kommuner finns idag
2539 diskussioner om så kallade miljözoner, där man inom begränsade geografiska områden har specifika
2540 regler för biltrafiken i syfte att förbättra miljön och luftkvaliteten. Genom att begränsa tillträdet för
2541 vissa fordon – ofta de som drivs av fossila bränslen och släpper ut skadliga ämnen som kväveoxider
2542 och partiklar – kan miljözoner bidra till bättre hälsa för stadens invånare. Snarare än strikta förbud
2543 bör miljözoner kunna kombineras med trängselskatter, där det blir tillåtet att köra i zonen men där
2544 en extra miljözonsavgift och trängselskatt tillkommer om man kör en utsläppstung bil. Det skulle på
2545 marknadsmässig grund öka incitamenten att byta ut sitt fordon eller nyttja andra färdmedel. Det
2546 skulle också möjliggöra smidigare, mindre abrupta införanden.

2547

2548 Parkeringslagstiftning

2549 Dagens parkeringslagstiftning från 1957 sätter bilen i fokus och begränsar kraftigt kommunernas
2550 möjlighet att styra över parkeringarna och trafiken. Lagen ger enbart utrymme för använda verktyg
2551 som parkeringsavgifter och parkeringsförbud för att skapa ordning i trafiken och hantera
2552 trafikflöden. Det gör det svårt att premiera parkeringsytor för sådant som man vill uppmuntra,
2553 exempelvis el- och hybridbilar eller bilpooler. Det bromsar elektrifieringen av transporterna och ger
2554 mer trängsel i städerna. Ett bättre system hade varit att kommunerna själva kunde styra fritt över
2555 parkeringsavgifter efter exempelvis fordonets klimat- och miljöpåverkan och marknadsvärdet på
2556 parkeringsytan eller ges möjlighet att premiera bilpooler.

2557

2558 Att-satser

2559 [5.30.1](#) att Centerpartiet verkar för att låta kommunerna själva styra över trängselskatten.

2560 [5.30.2](#) att Centerpartiet verkar för att göra det möjligt att också differentiera trängselskatten för att
2561 premiera fordon med fossilfria drivmedel och lägre utsläpp.

2562 [5.30.3](#) att Centerpartiet verkar för att revidera parkeringslagstiftningen i syfte att möjliggöra
2563 differentierade avgifter beroende på fordonets miljö- och klimatpåverkan, marknadsvärdet
2564 av parkeringsytan eller andra relevanta faktorer.

2565 Distriktets yttrande

2566 1. Centerpartiet verkar för att låta kommunerna själva styra över trängselskatten:

2567 Centerpartiet har tidigare uttryckt stöd för att ge kommuner och regioner större rådgivning över
2568 trängselskatten, vilket framgår av partiets politik och uttalanden. Detta anses vara ett effektivt sätt
2569 att anpassa skatten till lokala behov och miljömål. Distriktet kan bifalla detta yrkande med
2570 hänvisning till partiets linje om decentraliserat beslutsfattande.

2571 2. Centerpartiet verkar för att göra det möjligt att också differentiera trängselskatten för att
2572 premiera fordon med fossilfria drivmedel och lägre utsläpp: Centerpartiet har tidigare föreslagit
2573 miljödifferentering av trängselskatten, där exempelvis elbilar och biogasbilar gynnas genom lägre
2574 avgifter. Detta yrkande är i linje med partiets ambition att skapa incitament för omställning till

2575 fossilfria drivmedel, vilket gör det lämpligt att bifalla.
2576 3.Centerpartiet verkar för att revidera parkeringslagstiftningen i syfte att möjliggöra för
2577 differentierade avgifter beroende på fordonets miljö- och klimatpåverkan, marknadsvärdet av
2578 parkeringsytan eller andra relevanta faktorer: Differentierade parkeringsavgifter har diskuterats som
2579 ett sätt att främja miljövänliga fordon och effektivare markanvändning. Detta är i linje med
2580 Centerpartiets fokus på hållbarhet och lokalt beslutsfattande. Distriktet kan bifalla detta yrkande
2581 med hänvisning till partiets engagemang för klimativänliga styrmedel.
2582 Argumenten är väl förankrade i Centerpartiets lösningsorienterade politik och visioner om
2583 decentralisering, hållbarhet och miljöanpassade styrmedel.

2584 **5.31 Motion om att verka för att enhetliga batterier, för** 2585 **elbilar, inom EU tas fram.**

2586 **Motionsskrivare:** Per-Gunnar Andersson

2587

2588 Titel

2589 Motion om att verka för att enhetliga batterier, för elbilar, inom EU tas fram.

2590 Gammalt motionsnummer

2591 Halland 25

2592 Medskrivare

2593

2594 Område

2595 Transport, infrastruktur och IT

2596 Brödtext

2597 I dag tillverkas alla elbilar med skräddarsydda batterier för just den bilmodell de sitter monterade i.

2598 Det medför att det måste vara stora batterier, i varje bil, för att få önskad räckvidd på en laddning.

2599 Det gör också att det blir en form av monopol på att tillverka, och försälja batterier, då det enbart är

2600 biltillverkaren som kan tänkas finna det lönsamt att försälja batterier till just dennes bilmodell.

2601 Dessa speciella batterier är ofta monterade på så sätt att det blir väldigt dyr att byta, mätt i

2602 arbetskostnad.

2603 Sammantaget ger detta ofta kostnader på flera hundra tusen, i det fall ett batteri är trasigt,

2604 kostnader som i många fall överstiger bilens värde, när det gäller begagnade elbilar.

2605 En elbil har ofta en exceptionell värdeminskning av det enkla faktum att de höga kostnaderna, för ett

2606 ev. batterihaveri, är en stor, ekonomisk, risk för bilägaren den dagen garantin löper ut.

2607 Om det infördes ett system med standardiserade batterier som är lätt utbytbara, skulle en rad

2608 fördelar uppnås.

2609 Det skulle vara möjligt att upprätta batteribytstationer där en robot byter ett batteri på några

2610 sekunder, vilket skulle göra det möjligt att bygga bilar med mindre batterier, då det är lätt att byta

2611 under resans gång.

2612

2613 Batteriet är inte en del av bilen, när man köper den, vilket skall göra bilarna mycket billigare.

2614

2615 Batteriet kan man köpa separat eller hyra, vilket gör att man delar risken med trasiga batterier med

2616 alla.
2617
2618 Batteriförsäljningen blir utsatt för konkurrens då flera aktörer kan tillverka, och sälja, batterier som
2619 passar många bilar.
2620
2621 Bilarnas andrahandsvärde skulle bibehållas då det inte längre är en ekonomisk risk att köpa en
2622 begagnad elbil.
2623
2624 Det här systemet skall gynna elektrifieringen av framför allt mindre bilar och göra det möjligt för att
2625 en mycket större andel av bilarna skall kunna bli elektrifierade, på kortare tid.
2626

2627 Att-satser

2628 [5.31.1](#) att Centerpartiet verkar för att EU, tillsammans med bilindustrin, verkar för att ta fram
2629 enhetliga, snabbt utbytbara batterier som ett alternativ till de batterier vi har idag.

2630 Distriktets yttrande

2631 Distriktsstyrelsen tackar motionären för frågan om elbilars batteridesign och dess påverkan på både
2632 konsumenter och marknaden. Distriktsstyrelsen anser att enhetliga batteristandarder riskerar att
2633 hämma konkurrensen och innovationstakten. EU:s nya batteriförordning, som trädde i kraft 18
2634 februari 2024 och införs succesivt till 2030, ger redan ett starkt regelverk för att säkerställa
2635 hållbarhet och säkerhet, utan att begränsa företagens möjligheter att förbättra tekniken. DS
2636 FÖRESLÅR STÄMMAN BESLUTA att avslå motionen

2637 **5.32 Motion om Statlig digital infrastruktur för laddstolpar**

2638 **Motionsskrivare:** Johannes Frosteman

2639

2640 Titel

2641 Motion om Statlig digital infrastruktur för laddstolpar

2642 Gammalt motionsnummer

2643 Stockholms stad 84

2644 Medskrivare

2645

2646 Område

2647 Transport, infrastruktur och IT

2648 Brödtext

2649 Bakgrund

2650 Sverige behöver en sammanhållen strategi för att underlätta övergången till elektrifierade
2651 transporter. Idag är laddmarknaden fragmenterad, vilket gör det svårt för konsumenter att navigera
2652 mellan olika appar, betalningssystem och laddoperatörer. Genom att etablera en statligt stödd
2653 digital infrastruktur kan vi förenkla användningen, skapa transparens och påskynda elektrifieringen
2654 av transportsektorn.
2655

2656 Avslutning
2657 En statlig digital infrastruktur för laddstolpar är ett avgörande steg för att underlätta för svenska
2658 konsumenter, stärka laddinfrastrukturen och nå våra klimatmål. Centerpartiet bör gå i täten för att
2659 driva denna förändring.
2660

2661 Att-satser

2662 [5.32.1](#) att regeringen etablerar en statligt ägd digital infrastruktur för laddstolpar som möjliggör
2663 integration via öppna API:er och tillgängliggör information om laddplatsernas placering, pris
2664 och tillgänglighet.

2665 [5.32.2](#) att laddoperatörer och appar får stöd för att snabbt kunna ansluta sig till systemet, med lika
2666 villkor för alla aktörer.

2667 Distriktets yttrande

2668 Distriktsstyrelsens svar:

2669 Motionären tar upp att det idag kan vara väldigt krångligt att ladda sin elbil eftersom det finns runt
2670 20 olika laddoperatörer som erbjuder laddning och som har olika appar man kan behöva ha i
2671 telefonen för att få igång, och betala för, laddningen. Vi delar helt motionärens syn på att detta är ett
2672 problem som behöver lösas för att underlätta över-gången till elbil. EU beslutade sommaren 2023
2673 den så kallade förordningen för alter-nativa drivmedel. Enligt den så finns nu krav på alla nya
2674 laddstationer och från januari 2027 även på de äldre att det ska gå att betala med ett laddkort utan
2675 att behöva an-vända en app i telefonen. EU har också en miljardsatsning på utbyggnad av laddstol-
2676 par och en överenskommelse om att det inte ska vara mer än 60 km mellan snabb-laddare. Därmed
2677 anser distriktsstyrelsen att det inte föreligger ett behov av en särskild svensk satsning på
2678 laddinfrastruktur, så som motionären föreslår. Vi är helt överens med motionären om fördelen med
2679 öppna API:er, även när det gäller laddinfrastruktur. Det finns idag OCPI (Open Charge Point
2680 Interface), som är en öppen standard som möjliggör kommunikation och datautbyte mellan
2681 laddningsstationer och tjänsteleverantörer. En del av de stora laddoperatörerna använder redan
2682 den.

2683 Distriktsstyrelsens bedömning är att motionens att-satser 2,3,4 redan är lag oavsett vem som äger
2684 infrastrukturen. Vi föreslår avslag på 1 och 5 eftersom vi inte ser fördelar med att staten äger
2685 infrastrukturen.

2686 [5.33 Motion om infrastrukturundantag i reglerna för 2687 ränteavdragsbegränsningar.](#)

2688 **Motionsskrivare:** Fredrik Lindwall

2689

2690 Titel

2691 Motion om infrastrukturundantag i reglerna för ränteavdragsbegränsningar.

2692 Gammalt motionsnummer

2693 Kalmar 49

2694 Medskrivare

2695

2696 Område

2697 Transport, infrastruktur och IT

2698 Brödtext

2699 Sverige har ett stort behov av att rusta upp den offentliga infrastrukturen. Vägar järnvägar,
2700 ledningsnät, reningsverk mm allt lider av stora underhållsskulder. Offentliga bolagen är ofta ägare till
2701 dessa resurser och står inför stora nödvändiga infrastrukturinvesteringar för att klara svensk
2702 konkurrenskraft samt att upprätthålla en rimlig kvalitetsnivå på den offentliga servicen. Trots detta
2703 menar utredningen om ränteavdragsregler, SOU 2024:34 att det inte skall finnas något
2704 infrastrukturundantag.

2705

2706 Ränteavdragsbegränsningarna gör det nu ännu dyrare för hårt pressade kommuner och regioner. Nu
2707 blir det istället en ökad skatteintäkt dvs en ökad beskattning av bolagen med ökade kostnader för
2708 medborgarna som följd samt att nödvändiga investeringar i, lednings kapacitet, klimatomställningar,
2709 VA nät och reningsverk, bostäder, skolor, kultur och fritidslokaler, fjärrvärme, transportinfrastruktur
2710 mm drar ur på tiden ned ökad miljöpåverkan och sämre konkurrens för Sverige som följd.

2711

2712 När begränsningarna infördes var det för att undvika av avancerad skatteplanering i näringslivet.
2713 Begränsa bolagens ökade skuldsättning. Internationell harmonisering av svensk skattelagstiftning.
2714 Även att öka statens skatteintäkter var en drivkraft. Tanken var också att öka konkurrenskraften
2715 genom att begränsningarna skulle leda till ökade investeringar i produktivitet i stället för att öka
2716 lånen. Allt detta leder också till ökad stabilitet på finansmarknaderna om belåningen i bolagen inte
2717 skenar.

2718

2719 Samtliga ovan skäl är nog rimliga men de är inte särskilt giltiga för de offentliga bolagen som inte på
2720 samma sätt drivs av kraven på marknaden. De offentliga bolagen är inte de som skatteplanerar eller
2721 står för stort ekonomiskt risktagande. De offentliga bolagen har idag en gigantisk underhållsskuld i
2722 svensk infrastruktur att täppa till samtidigt som vi skall ställa om och klimatanpassad våra
2723 verksamheter. Ränteavdrags reglerna utan ett undantag för infrastruktur investeringar blir
2724 kontraproduktiva för Sverige när även de offentliga bolagens investeringar i infrastruktur omfattas.

2725

2726 Att-satser

2727 [5.33.1](#) att Centerpartiet skall verka för att ränteavdragsbegränsningar undantas för statliga,
2728 regionala och kommunala bolags investeringar i offentlig infrastruktur inklusive byggnader.

2729 Distriktets yttrande

2730 Motionen lyfter möjligheten för offentligt ägda bolag att göra ränteavdrag. Det stämmer som
2731 motionären skriver att det finns både underhållsbehov och investeringsbehov i offentligt ägd
2732 verksamhet, oftast tas VA-nätet upp som en stor tickande skuld för VA-kollektivet och dess ägare.
2733 Vidare nämns underhåll av vägar, järnvägar, byggnader som andra exempel där ägandet är offentligt.
2734 Idag genomförs avskrivningar som ett exempel för att kostnaden fördelas över tid. Offentliga bolag
2735 kan bedriva olika verksamheter där kostnader också kan kvittas mot vinst. Det går därför inte att
2736 generellt säga att ett ränteavdrag alltid är mest fördelaktigt men helt klart ett instrument för att
2737 gynna möjligheten för offentliga bolag att kunna klara att göra investeringen. Det är därför ett sätt
2738 som kan vara intressant att utreda vidare för att hitta incitament och möjlighet för offentligt drivna
2739 bolag att investera.

2740 Med anledning av detta bifalla motionen

2741 **5.34 Motion landförbindelse med Finland**

2742 **Motionsskrivare:** Martin Joelsson

2743

2744 **Titel**

2745 Motion landförbindelse med Finland

2746 **Gammalt motionsnummer**

2747 Kalmar 50

2748 **Medskrivare**

2749

2750 **Område**

2751 Transport, infrastruktur och IT

2752 **Brödtext**

2753 Ingen har missat att det pågår väpnade konflikter i vår omedelbara närhet samtidigt om storpolitiska
2754 beslut riskerar att spä på omvärldskonflikterna ytterligare. Därtill verkar det pågå diverse sabotage i
2755 Östersjön vilket helt klart kan påverka vår infrastruktur och har visat att vi har nationella system som
2756 är byggda på bräckliga grunder. När det stormar är det ibland enkelt att urskilja vilka som är ens
2757 bundsförvanter och nyligen har det uppmärksammats positiva signaler från andra sidan Östersjön.
2758 Finlands Näringsliv har nyligen kommit med ett förslag om en fast förbindelse mellan Sverige, Åland
2759 och Egentliga Finland. Förslaget bygger, som tidigare nämnts, på ett ökat osäkert utrikespolitiskt läge
2760 samtidigt som Finlands näringsliv anger att 95% av deras näringsliv är beroende av sjötransporter.
2761 Sedan tidigare har även en förbindelse mellan Umeå och Vasa diskuterats av samma anledningar.
2762 För den som kan historia är det självklart att Sverige och Finland länge delat exakt samma historia
2763 och ursprung och att vi idag fortfarande delar mycket av gemensamt näringsliv, kultur och
2764 inställningar till omvärlden. Med fler fasta förbindelser mellan länderna skulle båda ländernas
2765 ekonomiska tillväxt kunna gynnas likväl som ett än mer integrerat kulturellt utbyte och samhörighet

2766 **Att-satser**

2767 [5.34.1](#) att Centerpartiet ställer sig positiva till att utreda vidare hur fasta förbindelser mellan
2768 Sverige och Finland kan utvecklas.

2769 [5.34.2](#) att Centerpartiet ställer sig positiv till att vidare utreda "Kvarkenprojektet" som en
2770 landförbindelse mellan Sverige, Åland och Egentliga Finland.

2771 **Distriktets yttrande**

2772 Motionen lyfter ett viktigt perspektiv vad gäller infrastruktur, nämligen en ökad integration i Norden
2773 och inte minst mellan Sverige och Finland. Rysslands storskaliga invasion av Ukraina och USA:s
2774 eventuella tillbakadragande från den transatlantiska axeln, innebär att våra länder och Europa
2775 behöver samarbeta mer.

2776 Samtidigt så är underskottet av satsningar inom landet och mot redan befintliga internationella
2777 förbindelser stort. Det finns flera mer i tid närbelägna projekt, där Trafikverkets utredningskapacitet
2778 behöver användas. Inte minst i Kalmar län, där både satsningar och framtida projekt saknas.
2779 Med anledning av detta avslå motionen