



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

Hållbar transportpolitik?

En studie av transportpolitiska riksdagsmotioner, med fokus på
miljömässig hållbarhet

Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Seminariearbete på kandidatnivå i logistik VT2012

Författare:

Johanna Einarsson 881205
Fanny Tysklind 890806

Handledare:

Jerry Olsson

Sammanfattning

Den här uppsatsen syftar till att undersöka utvecklingen i vad som lyfts fram och drivs i svenska transportpolitiska riksdagsmotioner, med fokus på miljö. För att ta reda på detta genomförs en longitudinell studie där transportslag, miljöargument och åtgärder studeras för tre tidpunkter; år 1991, 2001 och 2011. Det slutliga urvalet som studien kom att grundas på var 624 fristående motioner. Bearbetning av dessa genomfördes med hjälp av en klassificeringsmall, utformad med teorin som grund. Studien har både kvantitativa och kvalitativa inslag, men det är den senare som varit övervägande då textanalys har utförts.

I teorin uppmärksammas flera transportrelaterade miljöproblem, men utsläpp och i synnerhet utsläpp av koldioxid får stort fokus. Därutöver nämns fyra kategorier av åtgärder; *teknologi, reglering och prissättning, markanvändning* och *information*. Dessa åtgärder tillsammans med *beteendeförändring* föreslås för att uppnå hållbara transporter. Dock finns ett antal hinder för en lyckad implementering av åtgärderna. Exempel på dessa kan vara brist på resurser, påverkan från intresseorganisationer och allmänhetens acceptans.

Resultatet av studien visar på att *vägtrafik* var det dominerande transportslaget under samtliga undersökta år, följt av *järnväg*. De vanligaste miljöargumenten som lyftes fram i motionerna var *miljö* och *säkerhet*. Även *utsläpp*, men ej koldioxidspecifika, var ett vanligt förekommande argument. Argument som inte nämndes lika ofta var *utrymme, vrak* samt *buller/vibration*. De åtgärder som föreslogs för att komma tillrätta med dessa problem var framförallt *markanvändning* och *reglering och prissättning*. Den förstnämnda åtgärden var oftast den mest populära bland partierna.

I stor utsträckning saknades överensstämmelse med den teoretiska referensramen. *CO₂-utsläpp*, som fick stort fokus i teorin, fick inget större genomslag i motionerna. Markanvändningsåtgärder upplevdes sällan syfta till att minska bilanvändandet och åtgärdernas karaktär skiljde sig också. Teorin föreslog anpassning av samhällen samt planering, medan motionerna snarare fokuserade på utbyggnad och upprustning. *Beteendeförändring* lyftes fram som en viktig aspekt, men denna åtgärd ingick endast i en marginell andel av motionerna.

Vår uppfattning efter att ha studerat litteraturen var att miljön skulle få större genomslag, men så var inte fallet. Generellt sett märktes ingen tydlig utveckling för varken transportslag, miljöargument eller åtgärder. Det var samma transportslag, argument och åtgärder som var starkast, respektive svagast under alla undersökta år. Vi upplever att det skulle kunna finnas en eftersläpning i vad som lyfts fram i motionerna gentemot dagens forskning.

Innehållsförteckning

Sammanfattning

1	Inledning	1
1.1	Introduktion	1
1.2	Problemområde.....	1
1.3	Preciserat problem	2
1.4	Syfte och frågeställningar	3
1.5	Avgränsningar	3
1.6	Disposition.....	4
2	Teoretisk referensram	5
2.1	Transporters påverkan på miljön och hållbarhet	5
2.2	Åtgärder för att uppnå hållbara transporter	5
2.2.1	Teknologiska åtgärder	6
2.2.2	Reglering och prissättning.....	6
2.2.3	Markanvändningsåtgärder	7
2.2.4	Information.....	7
2.2.5	Beteendeförändring	8
2.2.6	Sammanfattning av åtgärder.....	8
2.3	Barriärer för implementering av åtgärder	9
2.4	Hållbar transportutveckling och politik.....	10
2.5	Tidigare empiriska studier	11
3	Metod	13
3.1	Vetenskapligt förhållningssätt	13
3.2	Relation mellan teori, metod och empiri	13
3.3	Insamling av teoretiskt material	13
3.4	Insamling av empiriskt material	14
3.5	Analysmetod.....	17
3.5.1	Frågeställning ett	18
3.5.2	Frågeställning två	18
3.5.3	Frågeställning tre.....	20
3.6	Kvalitet	22
3.7	Källdiskussion	23
4	Sveriges riksdag och svensk transportpolitik.....	25
4.1	Motioner	25
4.2	Mandatfördelning i riksdagen under 1991, 2001 och 2011	25
4.3	1988 års transportpolitiska mål.....	26

4.4	1998 års transportpolitiska mål.....	27
4.5	2009 års transportpolitiska mål.....	28
5	Resultat	31
5.1	Frågeställning ett	31
5.1.1	Det rödgröna blocket.....	31
5.1.2	Det borgerliga blocket.....	33
5.1.3	Jämförelse mellan de två politiska blocken.....	34
5.2	Frågeställning två	34
5.2.1	Det rödgröna blocket.....	34
5.2.2	De borgerliga partierna.....	37
5.2.3	Jämförelse mellan de två politiska blocken.....	37
5.3	Frågeställning ett, reviderad	40
5.3.1	Det rödgröna blocket.....	40
5.3.2	Det borgerliga blocket.....	41
5.3.3	Jämförelse mellan de två politiska blocken.....	42
5.4	Frågeställning tre	43
5.4.1	Det rödgröna blocket.....	43
5.4.2	Det borgerliga blocket.....	44
5.4.3	Jämförelse mellan de två politiska blocken.....	46
6	Analys	47
6.1	Mandatfördelning i relation med antal motioner	47
6.2	Koldioxidens andel	47
6.3	Kombination av åtgärder	48
6.4	Allmänhetens acceptans	48
6.5	Anpassad markanvändning.....	49
6.6	De transportpolitiska målen.....	50
6.6.1	Säkerhet.....	50
6.6.2	Tillgänglighet	50
6.6.3	Effektivitet.....	51
6.6.4	En god miljö.....	51
7	Slutdiskussion	53
7.1	Övergripande resultat och analys för respektive frågeställning	53
7.1.1	Frågeställning ett	53
7.1.2	Frågeställning två	53
7.1.3	Frågeställning tre.....	54
7.2	Slutsatser.....	54
7.3	Förslag på vidare forskning	56

Referenslista	57
---------------------	----

Bilagor

Bilaga 1 – Transportpolitiska motioner år 1991

Bilaga 2 – Transportpolitiska motioner år 2001

Bilaga 3 – Transportpolitiska motioner år 2011

1 Inledning

I det inledande kapitlet presenteras först en bakgrund till ämnet följt av problemområde och preciserat problem. Därefter introduceras syftet med tillhörande frågeställningar. Avslutningsvis redogörs för de avgränsningar som gjorts och en disposition av uppsatsen.

1.1 Introduktion

Bakgrunden till denna uppsats är att vi är intresserade av att undersöka utvecklingen i vilka miljöfrågor som lyfts fram och drivs inom den svenska transportpolitiken under de senaste 20 åren. Kan vi som invånare i Sverige verkligen lita på att våra beslutsfattare driver en politik som främjar hållbar utveckling?

Att kombinera ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling är en utmaning, oavsett vem eller vilka som tar sig an den. Avvägningen kring vad som är mest viktigt att ta hänsyn till ter sig olika beroende på vart det huvudsakliga intresset ligger. Ofta är detta en partipolitisk fråga. Denna intressekonflikt är inte på något sätt unik för Sverige, tvärtom, dessa avgränsningar görs på internationell, europeisk och nationell nivå.

Det råder ingen tvekan om att medvetenheten kring miljö i allmänhet och klimathotet i synnerhet har ökat både hos beslutsfattarna och hos allmänheten, inte minst på grund av de klimatkonferenser som hållits och den stora mediala uppmärksamheten som rönts. Denna medvetenhet är viktig då de beslut vi fattar kommer få effekter på framtidens samhälle. I syfte att främja miljö och hållbarhet har internationella rapporter, mål och överenskommelser tagits fram, vilka blir vägvisare för beslutsfattarna. På nationell nivå sätts inhemska mål upp, i Sverige har vi 16 stycken nationella miljömål (Regeringens prop. 2009/10:155).

Frågan är dock om det verkligen är mål och överenskommelser som ska undersökas för att få en bild av hur beslutsfattarna fokuserar i miljömässiga frågor. Visst är det bra att målen finns, men dess existens behöver inte automatiskt innebära att de följs. Därför kan det ifrågasättas om målen som sätts upp faktiskt ger en rättvisande bild till medborgarna? Är det inte mer relevant att undersöka vilka frågor som faktiskt drivs, med eller utan hänsyn till mål?

1.2 Problemområde

I Sverige råder en relativt jämn balans mellan de politiska blocken, med det rödgröna samarbetet mellan Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet (hädanefter V, S och Mp) på ena sidan och det borgerliga blocket bestående av Centerpartiet, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Moderaterna (hädanefter C, Fp, Kd och M), på andra sidan. Det är inte självklart vilket block som får makten vid nästa val och riksdagsmandaten brukar vara jämnt fördelade. Detta har resulterat i en växlande politik där olika beslut fattas beroende på vem eller vilka som bildar regering. Hade det antingen rått konsensus kring hur avvägningarna skulle ske, det vill säga om alla hade tyckt likadant, eller om det hade funnits en överlägsen riksdagsmajoritet under lång tid, hade mer enhetliga beslut kunnat fattas.

Utöver de politiska partierna, finns en mängd intressenter som påverkar den svenska politiken. Europeiska Unionen är en sådan. Beslut som fattas av denna överstatliga organisation sätter ramarna för hur medlemsstaterna i sin tur kan agera. Banister et al. (2007) menar att förhållandet mellan EU och dess medlemsstater är komplicerat sett till vem som ska ha ansvar, ta initiativ och tillhandahålla resurser för att främja hållbarhet. Generellt sett gäller att ansvaret ska läggas på så låg beslutsfattande nivå som möjligt, men övergripande beslut kring utsläppsgränser och bränsleskatter fattas på EU-nivå.

Vidare menar Geerlings och Stead (2003) att lobbygrupper fått en ökad påverkan på de politiska partierna. Dessa påverkar partierna i den politik de för och resultatet blir att det är svårare att integrera policyåtgärder mellan olika områden. En annan central intressentgrupp är väljarna, det vill säga allmänheten. Politikerna sitter där de sitter för att väljarna har placerat dem där, och för att de ska få sitta kvar måste de ha sina väljare med sig. Detta faktum talar emot förslag som väljarna kan uppfatta som negativa eller begränsande för dem. Övriga partier kan också påverka vilken politik ett specifikt politiskt parti för, vanligen samarbetar partier i frågor eftersom de inte har egen majoritet. Detta leder till att partierna måste kompromissa i de flesta frågor för att gynna sina hjärtefrågor eller för att kunna få igenom beslut överhuvudtaget. Det är även sannolikt att mer intressespecifika partier såsom Mp, kan ha bidragit till ökat fokus inom de frågor som de driver, även från andra partier.

Därutöver finns det sannolikt en påverkan från ovan nämnda mål och överenskommelser. I vilken utsträckning redan uppsatta mål reflekteras i den politik som drivs är dock svårt att svara på. För att kunna ta reda på detta blir en fördjupning i vilka frågor som faktiskt drivs aktuell.

1.3 Preciserat problem

“Ett modernt transportsystem måste vara hållbart ur såväl ekonomisk och social synpunkt som ur miljösynpunkt.” (EC, 2001, “Riktlinjerna för Vitboken”)

För det moderna samhället utgör transportsystemet en essentiell byggsten. Samtidigt är det av betydelse att ta hänsyn till miljön när utformningen av transportsystemet sker. Detta för att kunna säkerställa miljömässig hållbarhet för samhället. I många fall innebär transporter negativ miljöpåverkan. Detta kan exempelvis uttryckas i termer av utsläpp, trängsel och buller. Rodrigue et al. (2001) uppmärksammar att miljöeffekterna vanligtvis brukar räknas som externaliteter, vilket missgynnar miljön i avvägningen mellan transport och miljö. Detta resulterar i att kostnaderna för miljön hamnar på samhället, snarare än på användarna. Banister (2005a) menar att den hållbara transportstrategin bör ses som en viktig del i det nationella politiska ramverket, samtidigt hävdar han att besluten bör fattas på så låg nivå som möjligt.

På grund av vad som tidigare nämnts om att det brukar vara en relativt jämn fördelning av riksdagsplatser mellan de politiska blocken i Sverige, blir det motiverat att dra en slutsats gällande att de beslut som fattas inte är fullt ut representativa för vilka åsikter som faktiskt finns. Bakom besluten som fattas ligger dock flertalet motioner, framlagda av de politiska partierna. Många av dessa motioner röstas inte igenom, men de är intressanta i den bemärkelse att de kan ses som ett kvitto på vilka frågor som drivs, och inte bara vad majoriteten av ledamöterna tycker. En longitudinell undersökning av de transportpolitiska motionerna gör att vi kan få en djupare förståelse för vilka frågor som anses viktiga för transportsystemets utformning.

Det förekommer empiriska studier där svenska transportpolitiska motioner ligger till grund för undersökningen, vanligen är dessa dock relativt specifikt inriktade på en viss fråga, såsom bilbeskattningen (se Liljeberg, 1998) eller utbyggnad av Arlanda (se Fälting, 1995), vilket i sin tur leder till att urvalet av motioner blir mycket begränsat. Få empiriska studier har gjorts kring miljöns roll i svenska riksdagsmotioner och hur dessa motioner stämmer överens med de övergripande transportpolitiska målen, vilket ytterligare stärker relevansen i föreliggande undersökning. Edquist (2009) undersökte sambandet mellan miljö och jämställdhet i ett antal propositioner och följdmotioner och kom fram till att trots att bägge aspekter diskuterades,

fanns inget resonemang kring huruvida de påverkar varandra eller inte. Även här var dock urvalet av motioner begränsat. Avslutningsvis kan det ifrågasättas huruvida politikerna är insatta i den forskning som bedrivs idag. Det är ingen självklarhet att så är fallet och detta stärker angelägenheten i att undersöka vad som förs fram i de transportpolitiska riksdagsmotionerna.

Sammanfattningsvis kan förtydligas att empiriska studier av miljöns roll i transportpolitiska motioner sällan genomförs, samtidigt som detta tydligt kan visa vilka frågor som drivs, och inte bara vad majoriteten tycker. Denna undersökning skulle dessutom både kunna ge en bild av huruvida politikerna bedriver politik i enlighet med dagens forskning, samt om det finns en överensstämmelse med de transportpolitiska målen.

1.4 Syfte och frågeställningar

Vi vill genom denna uppsats belysa hur attityden kring miljö och hållbarhet har förändrats inom transportpolitiska riksdagsmotioner utifrån de transportrelaterade motioner som lagts i Sveriges riksdag. Syftet är således att undersöka utvecklingen i vad som lyfts fram och drivs av respektive politiskt parti, inte vad som beslutas. Detta ämnar vi att göra genom att i en longitudinell studie jämföra de transportrelaterade motionerna som framlagts, med tio års mellanrum, år 1991, 2001 och 2011. Detta har resulterat i nedanstående tre frågeställningar.

- Hur många transportpolitiska motioner har lagts respektive år samt hur ser fördelningen ut med hänsyn till transportslag och politiskt parti?
- Vilka miljöargument lyfts fram i motionerna och finns den en överensstämmelse mellan dessa och de transportpolitiska mål som funnits vid respektive tidpunkt?
- Vilken sorts åtgärder föreslås i motionerna? *Med åtgärder menas de transportpolitiska åtgärder för hållbar mobilitet som tas upp i det teoretiska avsnittet.*

1.5 Avgränsningar

Vi har valt att begränsa vår studie till tre specifika tidpunkter; år 1991, 2001 och 2011. Det faktum att det är en period om 20 år som undersöks, i två tioårsintervaller, gör att det blir intressant att undersöka huruvida utveckling har skett gällande miljöfokus i transportrelaterade motioner. På grund av att luftfarts- och sjötransporter ofta är av internationell karaktär, har vi valt att bortse från motioner relaterade till dessa. Således kommer endast motioner som inkluderar transportslag på väg och järnväg att omfattas av studien. En ytterligare avgränsning som gjorts är att endast motioner av nationell karaktär inkluderas.

Fokus i denna studie kommer att ligga på vilka frågor de politiska partierna driver. Vi undersöker endast de partier för vilka det finns möjlighet till att studera utvecklingen av politiken. Detta innebär att de partier som endast suttit i riksdagen under ett av de studerade åren exkluderas. Således inkluderar studien endast de motioner som lagts av V, S, Mp, C, Fp, Kd och M. Vidare har vi valt att inte fördjupa oss i partiernas uttalade politik. Delvis på grund av att detta skulle innebära en invecklad analys och diskussion, med hänsyn till antal partier och år. Men framförallt av den anledningen att en undersökning av detta inte är relevant för våra frågeställningar.

1.6 Disposition

I det inledande kapitlet ges en presentation av de förutsättningar som utgör grunden för uppsatsen. Detta innefattar en introduktion av bakgrunden vilken sedan följs upp av problemområde och preciserat problem. Vidare förklaras syftet, vilka frågeställningar som uppsatsen vilar på samt de avgränsningar som gjorts. Kapitlet avslutas med en disposition.

Det andra kapitlet utgörs av de teoretiska förutsättningarna som inleds med en beskrivning av relationen mellan hållbar utveckling och transporter. Därefter ges en förklaring till vilka åtgärder som kan vidtas för att uppnå hållbara transporter följt av de problem som kan uppstå vid implementering av dessa åtgärder. Vidare beskrivs förhållandet mellan politik och hållbar transportutveckling varefter kapitlet avslutas med tidigare empiriska studier.

I kapitlet tre presenteras metodbeskrivningen. Här belyses tillvägagångssättet som bland annat inkluderar vetenskapligt förhållningssätt, insamlingen av teori och hur urvalet skett av de motioner som skall representera den empiriska studien. En grundlig presentation av analysmetoden inkluderas också i detta kapitel. Slutligen förs även en diskussion kring källor som använts.

I det fjärde kapitlet förklaras dels vad en motion är och hur den är uppbyggd och dels beskrivs hur mandatfördelningen i riksdagen såg ut under de undersökta åren. Detta är relevant då det kan öka läsarens förståelse för våra resultat.

Det femte kapitlet representerar resultatet av vår studie. Resultatet redovisas för varje frågeställning uppdelat på de två politiska blocken. Både för de två politiska blocken, samt för respektive enskilt parti, går det att utläsa utvecklingen i antal motioner, transportslag, argument och åtgärder.

I det sjätte kapitlet sker en analys av resultatet i förhållande till den teoretiska referensramen samt det fjärde kapitlet. Ett urval gjordes av vad vi ansåg vara värt att analysera.

I kapitel sju återges även kortfattade svar på respektive frågeställning i kombination med en analys, därefter dras slutsatser kring resultatet. Avslutningsvisa framförs förslag på vidare forskning.

2 Teoretisk referensram

Detta kapitel utgörs av fem huvudsakliga delar; först redogörs för relationen mellan transporter och hållbar utveckling. Detta är relevant då det ger en bild av vilka problem som transporterna medför och därmed vad som behövs ha i åtanke för en hållbar transportutveckling. Därefter tas åtgärder för att uppnå hållbara transporter upp, sedan beskrivs barriärer för att implementera dessa åtgärder. Detta följs av en redogörelse för förhållandet mellan hållbar transportutveckling och politik. Slutligen presenteras tidigare empiriska studier som är av relevans.

2.1 Transporters påverkan på miljön och hållbarhet

Både transporterna själva och konstruktionen av den stödjande infrastrukturen har negativ påverkan på miljön. Energi- och mineralresurser utnyttjas och utarmas på lång sikt, både för att bygga infrastruktur och för att användas som bränsle (Banister, 2005b). Greene och Wegener (1997) ser utarmningen av resurser som den största negativa effekten av transporter, men menar att om teknologisk utveckling och institutionella förändringar sker i rätt grad kan dessa problem med begränsade resurser undkommas. Infrastrukturen innebär även miljöpåverkan i form av att landresurser måste användas och vattensystem i viss mån måste läggas om. Detta leder i sin tur till att den biologiska mångfalden missgynnas (Banister, 2005b).

Bland de stora problemen med transporter märks olika typer av föroreningar. Oljespill förorenar både vatten och mark. När det gäller utsläpp av olika gaser finns det två typer; globala föroreningar, såsom koldioxidutsläpp och lokala föroreningar såsom kolmonoxid, kväveoxider, flyktiga organiska föreningar och partiklar. Lokala föroreningar kan i sin tur leda till korrosion i byggnader. Vidare nämns de hälsorelaterade miljöproblem som transporter medför. Nära flygplatser, huvudleder och järnvägsspår upplevs ofta problem med buller och vibration. Vägolyckor leder till dödsfall och till skador på både människor, egendom och infrastruktur. Och för att återvända till lokala föroreningar så bidrar dessa även till sjukdomar och för tidig död (Banister, 2005b). Även Stead (2008) uppmärksammar de hälsorelaterade problem som transporter leder till, men nämner också att transport i form av cykling och promenader har positiv effekt på hälsan. Till sist menar Gudmundsson och Höjer (1996) att vraken som blir kvar när bilarna är uttjänta också bör räknas som ett miljöproblem, i synnerhet när de deponeras. Författarna menar att olika faktorer har olika stor påverkan sett till hållbar utveckling.

2.2 Åtgärder för att uppnå hållbara transporter

”Det direkta hotet mot hållbarhet är inte så mycket kvantiteten av kolväteresurser som finns tillgängliga för världen, utan de miljömässiga och ekonomiska kostnader som användandet av dem leder till.” (Greene och Wegener, 1997, sid 180)

Greene och Wegener (1997) uppmärksammar även att hållbarhet inte betyder att vi måste sluta använda olja, utan att vi måste förbättra användningen av den och arbeta för att hitta mer miljövänliga bränslen för transporter. Detta i syfte att säkerställa rörlighet och en hälsosam miljö för framtida generationer. Banister (2005b) menar att då det i dagsläget inte finns några tekniska medel för att eliminera utsläppen av koldioxid, kan dessa utsläpp i nuläget bara minskas genom mindre resande, byte till mer miljövänliga färdmedel, samt att transporter

ersätts av telekommunikation eller högre effektivitet. Med högre effektivitet menas högre fyllnadsgrad, mer effektiva motorer och bättre design.

Det finns olika sätt att klassificera åtgärder för att uppnå hållbara transporter. Banister (2008) menar att det finns fyra huvudsakliga kategorier av åtgärder: (1) teknologiska åtgärder, (2) reglering och prissättning, (3) åtgärder för markanvändningen och (4) information till användarna. Nijkamp (1994) gör en liknande indelning, men istället för reglering och prissättning, använder han kategorierna efterfrågerelaterade åtgärder och utbudsrelaterade åtgärder. Kategorin information saknas bland Nijkamps (1994) kategorier. Utöver dessa olika kategorier nämner Banister (2008) även beteendeförändring, inte som en specifik åtgärd, men som ett måste för att uppnå hållbar mobilitet.

2.2.1 Teknologiska åtgärder

Greene och Wegener (1997) fastslår att olika typer av teknologi kommer spela stor roll för att minska transporternas miljöeffekter, då teknologin spelar en filtrerande roll mellan den faktiska transportaktiviteten och dess miljöpåverkan. Författarna lyfter i synnerhet avgasrening som något viktigt. Banister (2005b) menar att ett syfte med teknologiska åtgärder är att minska behovet av transporter. Vidare förklarar han att teknologiska åtgärder handlar om att öka tillförlitlighet och effektivitet i transporterna. Det innebär också utvecklingen av bättre bränslen (se även Gudmundsson och Höjer, 1996) och anpassning av bilarna efter dessa. I Banister (2008) nämns även att teknologi kan användas för att minska buller och utsläpp. Informations- och kommunikationsteknik (IKT) används för att öka tillförlitligheten, samt för att optimera rutterna. Gudmundsson och Höjer (1996) uttrycker även att återvinning är ett sätt att minska användningen av icke förnybara resurser i tillverkningen.

Det behöver inte bara vara upp till regeringar att främja teknologi, även företag och individer kan ta initiativ och i förlängningen utgöra ”best practice” (Banister, 2005b). Banister et al. (2007) menar dessutom att överenskommelser med tillverkare ofta är väsentligt för att uppnå hållbara transporter. I Banister (2008) utvecklas detta, och han menar att det är viktigt att ge information kring vad som ska satsas på i form av exempelvis bränslen. Fördelen med teknologiska åtgärder är att de kan innebära minimal förändring för allmänheten, men för att uppnå bästa resultat bör allmänheten anstränga sig genom ”eco-driving” och ökad fyllnadsgrad i bilarna. Risken med bättre bilar och bränslen, är att allmänheten ökar sin körning (Banister, 2008).

2.2.2 Reglering och prissättning

Utgångspunkten när det gäller prissättningsåtgärder är att transporterna är för billiga. De externa kostnaderna bör täckas av de faktiska kostnader som användarna betalar. (Banister, 2008) Nackdelen med olika typer av bränsle- och vägskatter är dock att det är en orättvis åtgärd eftersom den främst påverkar låginkomsttagare, vilket både Banister (2005b) och Greene och Wegener (1997) uppmärksammar. Banister (2005b) menar samtidigt att trängselskatt har visat sig vara en effektiv åtgärd som både leder till minskad trängsel och minskad miljöpåverkan.

Exempel på regleringar är begränsningar för tillgång till vissa aktiviteter eller faciliteter beroende på fordonets storlek, på hur miljömässigt ”rent” det är eller på dess fyllnadsgrad. Ytterligare exempel är att avsätta särskild mark för kollektivtrafik och att använda hastighetsbegränsningar. Syftet med dessa typer av åtgärder är oftast att minska bilanvändningen och dessa åtgärder bör kombineras med åtgärder för markanvändning för att utnyttja det frigjorda utrymmet som minskad bilkörning innebär. För att dessa åtgärder ska lyckas krävs även att användarna faktiskt svarar på dem, genom att köra mindre och använda andra typer av fordon (Banister, 2008). Enligt Banister (2005b) kommer handeln med

utsläppsrätter sannolikt spela en viktig roll för att minska utsläppen av växthusgaser. En nackdel är dock att de äldre bilarna släpper ut mest, och det är svårt att påverka detta faktum.

Som ovan nämnts använder Nijkamp (1994) en annan typ av klassificering än Banister (2008) där reglering och prissättning faller inom både efterfråge- och utbudsrelaterade åtgärder. Som en efterfrågerelaterad åtgärd nämns att differentiera transportkostnaderna genom bränsleskatt, vägavgifter och användaravgifter. Som exempel på regleringar nämns begränsningar för parkering, utsläpp, buller och hastighet. Bland utbuds begränsningar som faller inom ramen för regleringar nämns trafiklugnande åtgärder såsom begränsad tillgång till stadskärnor och företräde för fotgängare samt hinder för bilister såsom parkeringstillstånd och flaskhalsar vid anskaffning av körkort. En annan åtgärd är avreglering av kollektivtrafiken.

2.2.3 Markanvändningsåtgärder

Marshall (2000) menar att markanvändningsåtgärder är ett sätt att påverka efterfrågan på transporter, och det är ett medel för att hantera hållbar mobilitet. Han delar upp markanvändningsåtgärderna i två huvudsakliga områden; dels att bygga upp samhället för att kunna skapa förutsättningar för ett minskat transportbehov och dels att anpassa markanvändningen för mer miljövänliga transportmedel. Det huvudsakliga syftet är att minska bilanvändningen. När det gäller det första området förklarar Greene och Wegener (1997) att efterfrågan på transporter beror på det faktum att människans aktiviteter är rumsligt åtskilda från varandra. Behovet av transporter minskar genom att marken används för blandade ändamål. Marshall (2000) nämner både lokalisering av hushåll, butiker och arbetsplatser tillsammans och att lokalisera nya samhällen mer tillgängligt. Banister (2005a) hävdar att genom att lokalisera aktiviteter och markanvändning till en viss plats kan rörelsemönstren och resbeteendet påverkas.

Det andra området, det vill säga att anpassa markanvändningen för mer miljövänliga transportmedel, görs genom exempelvis bilfria zoner och bättre förutsättningar för kollektivtrafik och cykel (Marshall, 2000). Greene och Wegener (1997) förklarar att istället för att bygga ytterligare motorvägar, kan förutsättningar ges för att kollektivtrafiken ska kunna förbättra sina tjänster genom att tillhandahålla ytterligare och reparerade filer för den. Marshall (2000) framhåller att markanvändningsåtgärder verkar bäst i kombination med varandra, men menar att det brukar ta lång tid innan de får effekt jämfört med andra åtgärder. Detta bör inte leda till att beslutsfattarna avvaktar till framtiden med att införa dem.

2.2.4 Information

Information tillhör det som Nijkamp (1994) kallar efterfrågerelaterade åtgärder. Information och marknadsföring används i syfte att väcka medvetenhet hos allmänheten (Banister, 2007). Till information hör utbildning, reklam och kampanjer för att öka medvetenheten. Syftet är att förklara behovet av hållbar mobilitet, samt att framhäva de ekonomiska, sociala och hälsomässiga fördelarna för både individer och företag. Allmänhetens acceptans av förändringar är nödvändigt för att implementeringen ska lyckas, därför är det viktigt att förmedla vad som görs och varför. Det är även viktigt att låta allmänheten vara med och fatta beslut och föra fram sina åsikter. Vidare ges ett exempel från införseln av trängselskatt i London, där den långsiktiga synen var att trängselskatt är ett måste för att uppnå hållbara transporter, men den kortsiktiga synen var att det inte går att genomföra på grund av den fyraåriga valcykeln som finns i England. Här var det oerhört viktigt att föra en diskussion med allmänheten för att implementeringen skulle lyckas (Banister, 2008).

2.2.5 Beteendeförändring

Banister (2008) menar att stöd av alla intressenter i form beteendeförändring är en faktor som på olika sätt kan kopplas till de föreslagna åtgärderna, och som krävs för att uppnå verklig förändring. Han menar att beteendeförändring måste ses som en del i lösningen. För att uppnå denna förändring måste allmänheten uppmärksammas på de långsiktiga sociala fördelarna med att ändra sitt beteende, och inte enbart den personliga kortsiktiga nyttan med det nuvarande beteendet. ”Eco-driving” och att köra enligt hastighetsbegränsning, är exempel på beteendeförändring, och i förlängningen kan det även vara byte av färdmedel.

För att uppnå beteendeförändring är det en förutsättning att allmänheten accepterar hållbar mobilitet. Information, som nämndes ovan, spelar en viktig roll i detta. Här är det även viktigt att fokusera på de positiva effekterna som förändrat beteende kan innebära, exempelvis förbättrad hälsa på grund av motion eller renare luft (Banister, 2008). Stough och Rietveld (2005) menar att informella institutioner såsom normer, värderingar, traditioner och sedvänjor har stor betydelse för beteendet. Dessa tar vanligtvis lång tid att förändra, men när de väl förändras kan beteendet ändras omedelbart, och få stor effekt för transportsystemet.

2.2.6 Sammanfattning av åtgärder

Teknologiska åtgärder kan användas både i syfte att minska behovet av transporter samt för att öka deras effektivitet. Bland de teknologiska åtgärderna nämns både biobränslen och förbättrade bilar. Då dessa åtgärder är starkt kopplade till bilen och med tanke på omfattningen av vår studie bör synen på teknologiska åtgärder breddas. Dels för att applicera teknologiska åtgärder på andra färdmedel, och dels för att teknologiska åtgärder inte måste vara kopplade till färdmedlet specifikt, utan även kan handla om infrastrukturen.

Prissättning av transportsystemet görs vanligen i form av skatter, och syftet med dessa är att även täcka de externa kostnaderna som transporter medför. Dock kan även subventioner och ekonomiska premier för val av mer miljövänliga transportslag tolkas som prissättningsåtgärder, eftersom effekten kan bli densamma. Regleringar syftar vanligen till att främja miljövänliga transporter, och detta kan göras genom begränsningar för exempelvis utsläpp och hastighet, men även genom premier i form av exempelvis ökad tillgänglighet till städer för fordon med hög fyllnadsgrad samt för cyklisterna och gångtrafikanterna.

Markanvändningsåtgärderna handlar delvis om att bygga upp samhället för att kunna skapa förutsättningar för ett minskat transportbehov, detta genom att lokalisera hushåll, butiker och arbetsplatser tillsammans. Det handlar även om att anpassa markanvändningen för mer miljövänliga transportmedel, exempelvis genom bussfiler. Det huvudsakliga syftet enligt teorin är att minska bilanvändningen. Dock kan ett bredare perspektiv, där olika typer av miljöargument inkluderas, också innefattas. När minskad bilanvändning inte måste vara syftet, får begreppet markanvändning en bredare innebörd.

Information och marknadsföring används för att förklara behovet av hållbar mobilitet och lyfta fram fördelarna för både individer och företag. Utbildning, kampanjer och reklam kan användas som medel för att öka medvetenheten. Att allmänheten förstår och accepterar förändringarna är nödvändigt för att de ska bli framgångsrika. Beteendeförändring är ingen direkt åtgärd, men krävs för att uppnå verklig förändring. Information spelar en viktig roll i detta då det är en förutsättning att allmänheten accepterar hållbar mobilitet. Informella institutioner har stor påverkan på beteendet, men tar vanligtvis lång tid att förändra, när de väl förändras kan dock beteendeförändringen komma snabbt.

Anledningen till detta är att medsponsring inte förekommer på samma vis i Sverige. I USA finns endast en huvudsponsor, som är författare till motionen, samt eventuella medsponsorer som står bakom förslaget, utan att det är deras förslag. I Sverige däremot, är alla personer vars namn står med på motionen lika mycket ansvariga, oavsett antal motionärer, det vill säga de som lägger motionerna, och partitillhörighet. För att använda samma termer för svenska motionärer, som i resonemanget kring de amerikanska, kan begreppet sponsorer, varken mer eller mindre, användas.

Tabell 3.1: Motioner per riksdagsparti år 1991, 2001 och 2011 som inkluderades i studien efter att sökning genomförts, motioner valts ut och vissa fallit bort.

Antal motioner	1991 ¹							Totalt
	V	S	Mp	C	Fp	Kd	M	
Antal träffar	146	353	225	458	328	-	452	1962
Antal valda motioner	32	60	28	54	50	-	35	259
Bortfall	3	8	7	12	5	-	4	39
Antal inkluderade motioner	29	52	21	42	45	-	31	220
Antal motioner	2001							Totalt
	V	S	Mp	C	Fp	Kd	M	
Antal träffar	102	326	110	180	121	279	524	1642
Antal valda motioner	10	54	13	33	21	59	85	275
Bortfall	3	10	3	2	4	9	20	51
Antal inkluderade motioner	7	44	10	31	17	50	65	224
Parti	2011							Totalt
	V	S	Mp	C	Fp	Kd	M	
Antal träffar	50	497	115	97	112	128	364	1363
Antal valda motioner	7	93	17	23	26	19	17	202
Bortfall	1	7	1	4	6	2	1	22
Antal inkluderade motioner	6	86	16	19	20	17	16	180

Det fördes en diskussion kring huruvida vi även skulle undersöka hur många av motionerna som röstades igenom och inte. Det var dock flera faktorer som talade emot. Eftersom det kan ta mellan två månader och över ett år innan en motion röstas om i Riksdagen, är en övervägande majoritet av motionerna som lagts under 2011 inte behandlade. Detta innebär att denna undersökning hade blivit bristande. Vidare är de fristående motionerna av väldigt olika karaktär, vissa är kortare än en halv sida, medan andra kan vara på uppåt 25 sidor och syfta till flera olika beslut. Vår bedömning är att detta skulle innebära att resultatet blir missvisande då en längre motion kunde innehålla flera olika frågor för riksdagen att rösta om. Vissa av frågorna i motioner kan exempelvis beviljas, andra nekas medan vissa beviljas delvis. Således är det inte så enkelt som att säga att en motion röstas igenom eller inte.

Vi har tidigare nämnt att vi använder oss av ett hermeneutiskt förhållningssätt, vilket är starkt kopplat till kvalitativa metoder. Denna kan vid en första anblick tyckas konstigt då vi i nedanstående analysmetod använder oss av övervägande kvantitativa metoder. Den första frågeställningen, där en kvantitativ strukturerad observation används, utgör dock inte tyngdpunkten för detta arbete. Den syftar mest till att ge en överblick hur situationen ser ut. Fokus i denna studie ligger framförallt på frågeställning två och tre; vilka argument som används och vilka åtgärder som föreslås. Frågeställning två är av en kvantitativ karaktär, medan frågeställning tre är kvalitativ. Dessa är båda relaterade till varandra samt till den teoretiska delen av uppsatsen, vilket ligger till grund för vidare tolkning och analys av resultatet. Detta är i linje med vårt förhållningssätt.

¹ Kd satt inte i Riksdagen under den allmänna motionstiden 1991, som låg före riksdagsvalet, där de senare röstades in. Mp satt däremot med i Riksdagen, och röstades ut efter den allmänna motionstiden.

3.5 Analysmetod

Analysen av motionerna kommer att bestå av tre huvudsakliga delar som är kopplade till de olika frågeställningarna. I syfte att få konsistens i bedömningen har en gruppmedlem ansvar för del två och den andra medlemmen har ansvar för del tre. För del ett anses inte detta tillvägagångssätt vara relevant, där ligger ansvaret för bedömning på den första som läser motionen. I de fall då osäkerhet kring bedömningen upplevs markeras detta i motionen, så att nästa bedömare kan bekräfta bedömningen. Om problemet upplevs vara av större karaktär, eller om problemet är återkommande, förs en diskussion kring den specifika frågan. För att ytterligare verka för en konsistent och enig bedömning av motionerna är de första tjugo motionerna bedömda i alla tre delar av båda författarna var för sig, med en efterföljande diskussion kring dem. Det faktum att motionerna läses i två omgångar av två olika personer, gör att vi kan kontrollera varandras bedömning.

Följande mall har utformats för att kunna klassificera motionerna efter årtal, parti och transportslag:

1991	2001	2011	V	S	Mp	C	Fp	Kd	M

Buss	Cykel	Järnväg	Vägtrafik

Följande mall har utformats för att ta reda på vilka syften, argument eller mål som framförs i motionen:

Trängsel	Buller/Vibration	Säkerhet	Hälsa	Utrymme	Slitage	Energianvändning

CO ₂ -utsläpp	Utsläpp generellt	Vrak	Miljö	Miljöargument saknas

Följande mall har utformats för att registrera vilken åtgärd som lyfts fram i motioner med miljöargument:

Teknologi	Reglering/Prissättning	Markanvändning	Information	Beteendeförändring

I kapitel fem där resultatet presenteras har partierna delats upp i två grupper; det rödgröna blocket och det borgerliga blocket. Vi har utgått från dess position på den politiska skalan när denna uppdelning gjorts. Vi är dock medvetna om att det inte är en självklarhet att samarbete förekommer inom blocken under alla tidpunkter.

Då redovisning av de tre frågeställningar sker i kapitel fem presenteras antalet och andelen av de olika transportslagen/miljöargumenten/åtgärderna som har nämnts i motionerna. Detta visas för varje parti separat och summerat för respektive politiskt block. För frågeställning ett

och två har uträkningen av den procentuella siffran, då den visas separat för varje parti, gjorts genom att ta antalet motioner som benämnde transportslaget/miljöargumentet vid den undersökta tidpunkten och dividera detta med det totala antalet motioner partiet lade den undersökta tidpunkten. Avrundning sker till en decimal. När uträkning gjorts totalt sett för respektive politiskt block, har motionerna som lagts för transportslaget/miljöargumentet av respektive parti vid en tidpunkt adderats och sedan dividerats på det totala antalet motioner som lades av blocket vid tidpunkten.

Frågeställning ett kommer sedan att räknas ut en gång till i empirin, då de motioner som *inte innehåller miljöargument* exkluderas. Även uträkningen av frågeställning tre kommer att baseras endast på de motioner som innehåller miljöargument. Uträkning kommer att ske på det vis som nämnts ovan, fast med de nya värdena som erhållits då motioner utan miljömotiv tagits bort.

3.5.1 Frågeställning ett

Den inledande delen i analysmetoden är relevant för den första frågeställningen. Här tillämpas en kvantitativ innehållsanalys, vilket innebär att jämförbara uppgifter i exempelvis en text undersöks. Denna ansats är bland annat fördelaktig då frekvens ska studeras (Esaiasson et al, 2007). Denna utgångspunkt anser vi vara lämplig då vi undersöker hur många transportrelaterade motioner som lagts och hur fördelningen ser ut per parti och år samt hur många av dessa motioner som är inriktade på olika transportslag på väg och järnväg. Dessa delas in i fyra olika kategorier; *buss*, *cykel*, *järnväg* och *vägtrafik*. Syftet är att skilja på de transportslag som är av olika miljövänlig karaktär.

I kategorin *buss* åsyftas endast detta transportslag då det är tydligt att det handlar om buss i kollektiv bemärkelse. Buss kan även inkluderas i kategorin *vägtrafik*. Detta är exempelvis fallet då en motion syftar till byggnation av en ny väg där flertalet olika motorfordon, däribland buss, kan framföras. I kategorin *vägtrafik* inkluderas förutom buss även bil, lastbil, motorcykel, A-traktor och traktor. En motion inom kategorin *vägtrafik* behöver dock inte innebära att motionen är av icke-miljövänlig karaktär. Detta då motioner som behandlar alternativa bränslen och miljöklassificering av bilar även tillhör denna kategori. De motioner som klassificeras som *järnväg* omfattar all spårbunden trafik, i detta fall även spårvagn, tunnelbana och spårtaxi.

Mer precist så kommer vi för frågeställning ett att använda oss av en strukturerad observation. Denna teknik innebär att vi som forskare har utformat regler i form av ett kategorischema, för att kunna registrera resultatet (Bryman, 2011). Detta anser vi vara passande då frågeställningen främst syftar till att undersöka hur statistiken ser ut. En nackdel med en strukturerad observation är att de bakomliggande faktorerna till resultatet inte belyses, med andra ord varför vi fick resultatet (Bryman, 2011). I detta fall ses inte detta som ett problem då vi har kompletterande frågeställningar med andra undersökningsmetoder.

3.5.2 Frågeställning två

I nästkommande del undersöks vilka miljöargument som lyfts fram i motionerna, dels för att kunna svara på den tredje frågeställningen, och dels för att kunna sälla bort de motioner som saknar miljöargument och därmed inte är aktuella för bedömning i den tredje delen. Denna del är kopplad till avsnittet kring transporters påverkan på miljö och hållbarhet som återfinns i teorin, och vi har utformat variabler efter denna. Vi ämnar undersöka vilka argument som medvetet lyfts fram. Nämnas det exempelvis inte specifikt att en viss motion syftar till att minska buller, även om den skulle innebära det, så kommer inte vi tolka buller som ett av argumenten. Om det däremot är tydligt att det är buller som åsyftas utan att just det ordet specifikt nämns, räknas detta som ett miljöargument. Vår ursprungliga tanke var att denna

undersökning skulle vara fri från tolkning, men detta var inte tillämpligt då de argument som lyfts fram sällan nämns i de ordalag som vi använt i vår mall.

Dock utgör inte detta något hinder för att återigen göra en kvantitativ innehållsanalys, med hjälp av en strukturerad observation som inkluderar de vanligaste miljöargumenten som nämnt i teorin, med tillägg. Bryman (2011) menar att en kvantitativ innehållsanalys ska präglas av systematik, det vill säga att bedömningen görs på ett konsekvent och enhetligt sätt, och objektivitet, vilket här innebär att det tydligt framgår på vilket sätt författaren bär sig åt vid kategoriseringen. I syfte att upprätthålla systematik är det, som ovan nämnts, en av författarna som utfört denna del i undersökningen. Nedan förklaras hur bedömningen och resonemangen kring de olika argumenten som finns i mallen ser ut. Detta i kombination med vad som ovan nämnts kring att inte tolka in något argument som inte nämns i motionen syftar till att upprätthålla objektiviteten.

Trängsel används när argumenten handlar om köer och kapacitetsbrist. Exempel på detta kan vara vid enkelspår på en högtrafikerad järnvägssträcka. Även när flaskhals nämns räknas detta som trängsel, givet att det är flaskhalsar i transportsammanhang som åsyftas.

Buller/Vibration är en sammanslagen kategori som både täcker de ljud som transportsystemet innebär, samt de skador som kan åstadkommas på grund av vibrationer, ett exempel är korrosion i byggnader och infrastruktur.

Säkerhet används, förutom när säkerhet nämns specifikt, även för argument som olyckor, skador och dödsfall. Säkerhet handlar egentligen snarare om social hållbarhet, än miljömässig. Dock är vår uppfattning att bristande säkerhet leder till miljöpåverkan, då olyckor kan generera ökad vägtrafik, i form av utryckningar, och trängsel, på grund av att väg- eller järnvägsavsnitt stängs. I vår mening är säkerhet därför en högst relevant kategori, och att exkludera den hade inneburit felaktigt bortfall.

Med *hälsa* menas sjukdomar, såsom stress, till följd av transportsystemet, men även positiva effekter av cyklistik. Även i detta fall kan det ifrågasättas huruvida kategorin kan räknas som miljömässigt hållbar utveckling, men vår uppfattning är att både psykisk och fysisk hälsa korrelerar starkt med miljön, vilket ökar relevansen i att även undersöka förekomsten av detta argument.

Utrymme används när utrymmesanspråk används som argument i motionen; detta kan både uttryckas i termer av relativt utrymmesanspråk, exempelvis att cyklisten tar mindre plats än bilisten, och i termer av ”förfulning”, det vill säga att infrastrukturen som ett visst transportmedel behöver gör att miljön blir mindre angenäm att betrakta.

I de fall då ord som ”upprustning”, ”underhåll” och ”undermålig standard” används, räknas detta som *slitage*.

När kategorin *energianvändning* används, kan det dels handla om (minskning av) användandet av befintligt drivmedel och dels om byte till ett annat (mer miljövänligt) drivmedel.

I de fall då utsläpp av koldioxid nämns specifikt, noteras detta i kategorin *CO₂-utsläpp*.

Kategorin *utsläpp generellt* används i de fall då avgaser och/eller utsläpp nämns allmänt, samt i de fall då specifika utsläpp som inte är koldioxid nämns; exempelvis kväveoxider, kolväten och partiklar.

Med *vrak* menas fordonsvrak, exempelvis skrotningsfärdiga bilar.

Kategorin *miljö* är en allmän kategori som används i de fall då motionären endast använder ”miljö” som argument, utan att specificera det vidare. Kategorin används i kombination med andra, exempelvis säkerhet, om en åtgärd sägs syfta till ”minskad miljöpåverkan och ökad säkerhet”. I de fall då miljö dels används som eget argument och dels specificeras senare i texten, exempelvis i termer av utsläpp” har vi valt att registrera båda. Detta beror på det inte går att avgöra om det var det senare specifika argumentet eller miljö i allmänhet som faktiskt åsyftades.

Argument saknas används i de fall då det inte finns några miljömässiga argument i den transportpolitiska motionen. I många fall syftar dessa istället till regional utveckling eller liknande. Dessa motioner inkluderas inte i frågeställning tre, eftersom vårt huvudsakliga intresse för denna studie ligger i motioner med miljöargument.

Bryman (2011) lyfter fram ett antal fördelar med innehållsanalyser, bland annat underlättar de longitudinella studier, det vill säga studier över flera tidsperioder, vilket är i linje med vår undersökning. Det är dessutom ett flexibelt tillvägagångssätt som är tillämpligt på ett flertal olika typer av dokument och det möjliggör informationshämtning från grupper som kan vara svåra att få tag på. Bland nackdelarna som nämns med denna metod är att kvaliteten på de dokument som undersöks är avgörande för kvaliteten på undersökningen. Det är dessutom svårt att helt undvika tolkning från de som kodar dokumenten, så är även fallet i denna studie. Undersökningen i sig ger sällan själv svar på frågor som syftar till varför. Detta är något som tagits hänsyn till vid formulering av frågeställningar.

3.5.3 Frågeställning tre

För den sista delen i studien, som syftar till att svara på den tredje frågeställningen, är det lämpligt att använda sig av en kvalitativ innehållsanalys. Syftet med denna typ av teknik är att hitta bakomliggande teman i texten (Bryman, 2011). Esaiasson et al. (2007) lyfter fram denna teknik som fördelaktig när det eftersökta innehållet inte är direkt formulerat eller när endast vissa delar av texten anses intressanta.

För att hitta dessa bakomliggande teman har vi valt att utforma en mall för fråga tre som grundas på de åtgärder som Banister (2008) redogör för i teorikapitlet, med *beteendeförändring* som tillägg. Eftersom vi är medvetna om att dessa åtgärder inte explicit uttrycks i motionerna, måste vi själva tolka texten för att kunna utföra denna klassificering. I de fall där flera typer av åtgärder nämns i samma motion, redogörs för alla dessa, detta då det är i linje med vårt syfte att se vilka åtgärder som drivs. Nedan presenteras ett förtydligande för vilka uttryck och tolkningar som tillämpats för att kunna kategorisera motionerna utifrån Banisters nämnda åtgärder.

Inom kategorin *teknologiska åtgärder* inkluderas exempelvis alternativa bränslen, mobil informationsteknik och intelligenta signalprioriteringssystem. Vissa förslag på åtgärder har kunnat passa in på flera kategorier, där höghastighetståg och alkalås utgör två exempel på detta. Återigen är det en tolkning av vad syftet och andemeningen med motionen är som avgör inom vilken kategori åtgärden placeras. Höghastighetståg har klassificerats till de teknologiska åtgärderna då motionen har syftat till att införa höghastighetståg på banorna för att uttryckligen öka effektiviteten på järnvägen. Åtgärden alkalås ses som teknologisk då installationen av dessa anges som en åtgärd för att öka trafiksäkerheten på vägarna. Enklare förslag som vi har valt att klassificera som teknologiska åtgärder är införande av mitträcken på vägar. Detta har skett då motionen har syftat till att öka säkerheten, och räcken har då setts som en enklare teknologisk åtgärd för att uppnå detta.

Åtgärder som faller till kategorin *reglering och prissättning* är nya eller förändrade lagförslag, vilka kan ha en varierande karaktär. En ökad skrotningspremie är en åtgärd för att snabbare byta ut fordonsflottan till modernare bilar som är bättre för miljön. Regleringar som syftar till ökad säkerhet utgörs bland annat av införandet av lag om cykelhjälm, förbud mot att transportera resenärer stående på bussar i högre hastigheter samt att personer över 65 år endast ska på framföra bilar på dagtid. Även lagförändring för att underlätta bortforsling av bilar vid motorväg tillhör denna kategori av åtgärder. Till regleringar klassas även åtgärder som syftar till att underlätta för cykel, fotgängare och kollektivtrafiken. Ett exempel är att person som gått ett särskilt anpassat gymnasieprogram ska kunna få köra buss redan vid 18 års ålder, istället för att vänta tills de fyller 21 år. Detta klassificerar vi som en reglering då motionen syftar till att minska begränsningen av person som kan köra kollektivtrafiken.

I teorin nämns åtgärder för att bland annat låta transporter betala för sin miljöpåverkan och för att minska bilanvändandet. Olika bränsle- och vägskatter anges som medel för att nå detta och klassificeras således till reglering och prissättning. Av vikt att poängtera är att de kan ha en omvänd karaktär, jämfört med teorin. En sänkning av dessa skatter kan leda till en ökad bilanvändning och miljöpåverkan. Även ändring av hur miljöbilar ska bedömas samt fortsatt avskaffande eller återinförande av monopol för järnvägen är exempel på åtgärder som tillhör reglering och prissättning.

Tidigare nämndes att alkolås kan klassificeras i olika kategorier, beroende på andemeningen med motionen. Då införande av alkolås uttryckligen föreslås ska vara obligatorisk för personer som dömts för rattfylla, är detta en reglerande åtgärd. Om motionen samtidigt även trycker på alkolås som en teknik, för ökad säkerhet, klassificeras denna som både en teknologisk och reglerande åtgärd.

Markanvändning är den tredje kategorin som åtgärder kan klassificeras efter. Teorin framför bland annat utbyggnad av ny infrastruktur och främjande av miljövänliga transportmedel genom att fördela marken olika. Byggnation av nya vägar och järnvägar, men även av cykelvägar tillhör denna kategori av åtgärder. Upprustning av vägar och järnvägar klassas som markanvändning. Detta eftersom vi anser att upprustningen syftar till att transportmedlen ska kunna använda den befintliga infrastrukturen bättre. Vi har även valt att tolka ”tidigareläggning av” och ”prioritering av” olika väg- och järnvägsprojekt som markanvändning. Detta då vi tolkar motionen som att ett snabbare färdigställande av projektet kan göra att berörd järnväg/väg snabbare kan tas i bruk, eller att kapaciteten på dessa ökar, vilket påverkar markanvändningen.

Införandet av höghastighetståg nämndes innan som möjlig att hänföra mer än en kategori. Då fokus i motion har legat på byggnation av nya höghastighetsspår, har detta tolkats som markanvändning. Införandet av höghastighetståg har i vissa fall tilldelats status av både en teknologisk- samt markanvändningsåtgärd. Detta har skett då motionen både har uttryckt nya spår, som tar mark i anspråk, samtidigt som höghastighetstågen betonats som en åtgärd för att öka effektiviteten i transporterna.

Åtgärder som tillhör kategorin *information* syftar till att genom utbildning, reklam, kampanj och information öka medvetenheten hos allmänheten. Förslag kan vara att öka kunskapen om trafiksäkerhet genom att ämnet ska införas som ett element tidigt i skolundervisningen. Även att teoretisk körkursundervisning ska vara ett frivilligt tillval i gymnasiet, för att ge en ökad förståelse för trafiken, är ett annat exempel. Dessa åtgärder har beroende på hur de framförts i motionen också kunnat klassificeras som en reglering.

Avslutningsvis framförs *beteendeförändring* som en kategori. Denna är, av de ovan nämnda kategorierna, den svåraste att med ord förklara vad som avgör huruvida motionen tillhör denna kategori. Delvis då beteendeförändring är tätt sammankopplat med information. Det som i vårt fall har avgjort om vi valt att klassificera att motionen syftar till beteendeförändring är själva känslan i texten. En motion kan innehålla flertalet av ovan nämnda åtgärder, men en känsla av attitydförändring ska genomsyra texten för att motionen även ska klassificeras som beteendeförändring. Ett exempel på beteendeförändring är en kampanj för utbildning i ”eco-driving” riktad mot befintliga körkortsinnehavare. Detta då andemeningen med motionen är att attityden till hur bilar används måste förändras.

I undantagsfall har det inte gått att hänföra de föreslagna åtgärderna till någon av ovanstående kategorier. Vi har då valt att namnge dessa i fotnot för respektive berört parti och år. Vidare motivering till varför denna bedömning gjorts ges inte, då vi anser att detta skulle ge dessa enstaka motioner obefogat fokus.

3.6 Kvalitet

I detta kapitel diskuteras kvaliteten på studien som genomförts. Här förs en diskussion kring huruvida studien går att upprepa samt enhetligheten i tillvägagångssättet.

Vi är medvetna om att denna studies karaktär försvårar för en annan person att genomföra studien och erhålla samma resultat. Detta beror på ett antal faktorer. Först och främst är den teoretiska referensramen avgörande både för hur klassificeringsmallen utformas, hur motionerna bedöms och således även hur resultatet slutligen tolkas. Med en annan teoretisk referensram hade sannolikt andra resultat uppnåtts då klassificeringsmallen hade kunnat formuleras på ett annat vis. Vi har försökt att underlätta en upprepning av studien både genom att vara tydliga med vilka källor som använts och med tankarna bakom hur klassificeringen gått till. Detta genom att presentera varje frågeställning separat i analysmetoden och redogöra för hur bedömningen för respektive frågeställning skett. Även då vi har försökt att vara tydliga i hur vi har klassificerat motionerna, skulle det vara felaktigt att anta att nästa bedömning skulle ske på exakt samma vis som vår.

Därutöver skulle en annan författare ha tillgång till samma empiriska material eftersom motioner är en offentlig handling. Men urvalet av motioner skulle sannolikt bli annorlunda med hänsyn till på ovanstående faktorer. Beroende på författarens tolkning kring vad som är relevant kan urvalet ske på ett annat vis.

Då studien inte genomförts tidigare innebär detta att resultatet som erhålls inte går att jämföra med tidigare forskning. På så vis går det inte att dra någon slutsats kring huruvida vårt resultat stämmer överens med vad andra författare skulle kunna komma fram till.

I syfte att skapa systematik och enhetlighet genom studiens gång har vissa åtgärder vidtagits. För det första har frågeställning två och tre delats upp mellan de två författarna. Detta eftersom dessa frågeställningar, till skillnad från första frågeställningen, kräver en subjektiv bedömning. Att en författare ansvarar för en frågeställning gör att bedömningen genom hela arbetet blir densamma och enhetligheten stärks. De första 20 motionerna lästes och bedömdes av bägge författare för att se till att samma uppfattning fanns om motionerna. Därefter fördes en diskussion kring hur bedömningen skett. Vidare fördes diskussion även i de fall då osäkerhet upplevdes angående klassificeringen.

3.7 Källdiskussion

Då vi sökt tryckta källor till denna studie har trovärdighet och relevans varit ledord. Därför har vi vänt oss till vetenskapliga databaser samt till Göteborgs universitetsbiblioteks databas, med ett antal sökord, vilka nämndes i metodkapitlet. Resultatet av dessa sökningar, tillsammans med tips från vår handledare, blev ett antal vetenskapliga artiklar samt ämnesrelevant litteratur, vars innehåll ligger till grund för den teoretiska referensramen som presenteras. Vi observerade relativt snart att de texter som fanns till stor del var skrivna av en liten skara författare, vilka i hög grad hänvisar till varandra samt bidrar med texter i varandras böcker. Detta får oss att tro att det är en rimlig slutsats att dra att dessa författare både är ämneskunniga och trovärdiga. I de fall då hänvisning till annan författare sker, och artikeln verkar vara relevant för oss, har vi sökt efter referensernas referenser, vilket visade sig vara ett givande tillvägagångssätt.

Vi har försökt att finna så tidsmässigt aktuella källor som möjligt, men samtidigt har vi valt att inte bortse helt från äldre källor, då dessa också kan vara relevanta. Dock har vi dragit fördel av det finns mycket material som publicerats under det senaste decenniet.

När det gäller elektroniska källor, har dessa legat till grund för kapitlet om Sveriges riksdag och svensk transportpolitik. Vi har valt att försöka hitta så ursprungsnära information som möjligt till detta avsnitt, och detta har lett till att denna information i synnerhet kommer ifrån Riksdagen samt från statliga myndigheter (Statistiska Centralbyrån och Regeringskansliet). Anledningen till detta är att vi vill undvika den förvrängning som skulle kunna uppstå när information återges, i exempelvis en tidningsartikel.

4 Sveriges riksdag och svensk transportpolitik

I nedanstående kapitel ges först en kortfattad beskrivning av en motions karaktär och tiden det tar från att motionen har framförts tills att ett beslut fattas i riksdagen. Detta är relevant då det empiriska materialet i denna studie grundar sig på motioner. Vidare ges en överblick på hur den politiska mandatfördelning har sett ut vid tre tidpunkterna som denna studie omfattar. Motivet till att detta redogörs för är delvis för att peka på den jämna fördelningen i riksdagen, men framförallt av den anledning att beroende på vilka partier som sitter i regeringen vid de undersökt tidpunkt, kan det ha påverkat antalet motioner som läggs av respektive partierna under den allmänna motionstiden. Slutligen ges en beskrivning av de transportpolitiska mål som har gällt år 1991, 2001 och 2011. Dessa mål förklaras eftersom de har utgjort grunden för vad som skall eftersträvas och uppnås, dessutom kommer de delvis fungera som underlag för att besvara frågeställning två. Således finns en anledning att tro att dessa mål eventuellt kan återspeglas i de motioner som lagts.

4.1 Motioner

En motion, vars syfte är att förändra en befintlig lag eller införa en ny, kan framföras av en enskild riksdagsledamot eller av flera ledamöter som delar åsikt i frågan (Riksdagen, 2011). Motioner kan delas in i två grupper; följdmotioner och fristående motioner. Den förstnämnda utgör ett svar på en proposition som lagts av regeringen eller åsyftar en rapport som framförts från ett riksdagsorgan (Riksdagen, 2012a). Fristående motioner som framförs utgör inget svar på eller åsyftar inte till en annan proposition eller redogörelse. Det är endast under en specifik tidpunkt som dessa motioner kan läggas, den allmänna motionstiden (Riksdagen, 2012b).

Den allmänna motionstiden utgörs av femton dagar i september månad då öppnandet av riksmötet sker. Om det är valår flyttas den allmänna motionstiden istället till oktober månad. Riksdagsledamöterna kan fritt under denna period välja ämne på motionen som framförs, vilken riksdagen sedan får i uppgift att rösta om (Riksdagen, 2012c). Det är under denna tidpunkt som de transportpolitiska motioner som utgör grunden för denna studie har kunnat framföras av ledamöterna från respektive parti.

Tiden från att en motion först läggs fram till dess att riksdagen tar ett beslut kan variera kraftigt. Beroende på motionens karaktär kan tiden som går innan den behandlas omfattas av ett intervall på minst två till tre månader och upp till över ett år. Motioner brukar ofta följa strukturen av att de inleds med ett yrkande för att sedan ge en bakgrund till och förklaring av det ändamål som motionen syftar till. I motionen förekommer ofta mer eller mindre punktvis förslag på åtgärder, och avslutningsvis läses underskrifter från upphovsmakarna till motionen (Stenborg, 2012).

4.2 Mandatfördelning i riksdagen under 1991, 2001 och 2011

För att presentera mandatfördelningen i riksdagen 1991 utgör det allmänna valet år 1988 utgångspunkten. Visserligen genomfördes även ett allmänt val till riksdagen år 1991, men då den allmänna motionstiden för fristående motioner detta år var belagt innan dess att valet genomfördes är det mandatfördelningen från år 1988 som blir relevant.

I Tabell 4.1 visas resultatet till riksdagsvalet år 1988 (SCB, 1989). Sammantaget fick V och S 177 av 349 mandat i riksdagen. En socialdemokratisk minoritetsregering bildades under Ingvar Carlsson. Denna regering styrde fram till riksdagsvalet 1991, med ett avbrott under 1990, då regeringen avgick på grund av att ett krispaket inte röstades igenom i riksdagen.

Denna regering föregicks av en socialdemokratisk minoritetsregering och efterföljdes av en minoritetskoalition där M, Fp, C och Kd ingick.

År 1998 genomfördes det allmänna valet som avgjorde mandatfördelning för de transportpolitiska motioner som lades år 2001. En redogörelse av valresultatet visas i Tabell 4.1 nedan (SCB, 1999). Efter detta val valde S, V och Mp att samarbeta. Dessa partier hade tillsammans 190 mandat. Göran Persson bildade en socialdemokratisk minoritetsregering, vilket även var fallet vid både föregående och efterföljande val.

År 2010 genomfördes de allmänna valen som är relevant för de motioner som lades år 2011. De borgerliga partierna som består av M, Kd, Fp och C bildade efter valet en minoritetskoalition under Fredrik Reinfeldt. Detta mot det rödgröna blocket som bestod av S, V och Mp. Sverigedemokraterna (Sd), som för första gången kom in i riksdagen, fick en vågmästarroll. Som det framgår av Tabell 4.1 nedan fick således minoritetsregeringen 173 mandat, det rödgröna blocket 156 mandat och Sd 20 mandat (SCB, 2011).

Tabell 4.1: Valresultat till riksdagen år 1988, 1998 och 2010, fördelat på andel av rösterna (%) och mandat i riksdagen (antal).

Parti	1988		1998		2010	
	Andel i %	Mandat	Andel i %	Mandat	Andel i %	Mandat
S	43,2	156	12,0	43	5,6	19
V	5,8	21	36,4	131	30,7	112
Mp	5,5	20	4,5	16	7,3	25
C	11,3	42	5,1	18	6,6	23
Fp	12,2	44	4,7	17	7,1	24
Kd	2,9	-	11,7	42	5,6	19
M	18,3	66	22,9	82	30,1	107
Sd	-	-	-	-	5,7	20
Övriga	0,7	-	2,6	-	1,4	-

Källa: SCB, 1989, 1999 samt 2011.

4.3 1988 års transportpolitiska mål

År 1988 lades Regeringens proposition 1987/88:50 fram, vilken behandlade målen för den transportpolitik som skulle bedrivas under 1990-talet. Motionerna som lades år 1991 av respektive undersökt parti berördes alltså av dessa riktlinjer. I propositionen framställdes ett övergripande transportpolitiskt mål som formulerades enligt nedanstående citat:

”Att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader” (Regeringens prop. 1987/88:50, sid 21).

Detta övergripande mål förklarades vidare i fem delmål; tillgänglighet, säkerhet, effektivitet, god miljö och regional balans. Delmålet som berör ”tillgänglighet” handlar om att det grundläggande behovet som finns hos invånarna i landet och näringslivet att kunna förflytta sig skall uppnås. Möjligheten för dessa att resa ska dessutom kunna ske på ett tillfredsställande vis. Det betonas att kraven på tillgänglighet varierar beroende på vart i landet en person befinner sig, och att transportsystemet måste anpassas efter dessa olika omständigheter. Placering av aktiviteter måste även tas med hänsyn i vilken utsträckning människor kan nå dessa platser.

När transportsystemet konstrueras måste förutom tillgänglighet även resursutnyttjandet ske på ett effektivt vis. Detta behandlas i delmålet ”effektivitet” som lyfts fram i propositionen. Det anses viktigt med ett helhetstänkt och att fokus både ska ligga på utformning av ny infrastruktur och bevarande av den infrastruktur som redan existerar. Att dessutom följa med i övergång till ett samhälle som innehåller mer informationsteknologi ses som betydelsefullt.

Till de ovan två nämnda delmålen anses även säkerhet vara viktigt vid utformningen av transportsystemet. I delmålet ”säkerhet” förkunnas att de beslut som togs år 1982 angående vägtrafik fortfarande skall gälla. Dessa fokuserar på att reducera olyckorna och dödsfallen som orsakas av trafiken varje år. Att särskilt prioritera barnens säkerhet lyfts fram.

”God miljö” är det fjärde transportpolitiska delmålet. Att minimera de utsläpp som transporterarna för med sig framhävs som avgörande för att på lång sikt nå detta mål och bidra till bättre hälsa. En övergång till bilar med motorer som uppfyller högre miljökrav ses som angeläget. Att reducera buller och arbeta för en bättre luftkvalitet presenteras som viktigt för tätorterna. Dessutom måste hänsyn tas till hur energianvändningen sker.

Avslutningsvis nämns i propositionen betydelsen av delmålet ”regional balans”, då detta mål syftar till att transportsystemets utformning ska leda till just detta. För att uppnå detta delmål krävs att bostäder och arbetstillfällen kan erbjudas samtidigt som en tillfredsställande nivå på service förekommer.

4.4 1998 års transportpolitiska mål

Från mitten av år 1998 kom de nya transportpolitiska målen som framlades i Regeringens proposition 1997/98:56 att träda i kraft. Dessa är relevanta för de motioner som i denna studie undersöktes år 2001, då dessa transportpolitiska mål gällde fram till juni år 2009.

I likhet med föregående lagda transportpolitiska proposition från regeringen år 1988, består även Regeringens proposition 1997/98:56 av ett övergripande transportpolitiskt mål samt fem delmål. Det övergripande målet formuleras som

”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Regeringens prop. 1997/98:56, sid 16).

Precis som tidigare representerar de fem tillhörande delmålen ett förtydligande och vidareutveckling av det övergripande transportpolitiska målet. Dessa fem delmål är; ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling. I 1998 års proposition framförs även tillhörande etappmål för de fem olika delmålen.

Det förstnämnda delmålet, ”ett tillgängligt transportsystem”, innebär att oberoende på vart i landet en människa bosätter sig skall tillgången till transporter upprätthållas så att arbete, socialt umgänge och andra vardagliga behov kan tillgodoses. Detta skall uppnås genom utformningen av transportsystemet samt genom av placering av aktiviteter. Det tillhörande etappmålet syftar till att följa upp delmålet genom att olika mått arbetas fram samt att tillgängligheten till transporter för funktionshindrade personer ska vara god. Vidare i propositionen behandlas delmål två, ”en hög transportkvalitet”.

Det andra delmålet syftar till att *”transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för näringslivet”* (Regeringens prop. 1997/98:56, sid 20). Då Sverige är ett land med långa avstånd kan detta tillsammans med landets geografiska position utgöra ett

hinder för den svenska exportindustrin. I delmålet tydliggörs, sett ur ett konkurrensperspektiv, värdet av att transportsystemet är effektivt utformat. Tillhörande etappmål handlar om att se till att vägar och järnvägar har en god standard gällande bärigheten.

”En säker trafik” syftar till att inga människor som utsätts för trafikolyckor ska ådra sig allvarliga skador eller dödas. Detta grundar sig i nollvisionen, som beslutades om år 1997, då denna skall vara utgångspunkten för det arbete som bedrivs inom trafiksäkerhet. Hänsyn måste tas till allt från fordon, infrastruktur, information och utbildning för att öka säkerheten. I det tillhörande etappmålet framförs bland annat att antalet personer som dödas till följd av trafikolyckor på väg minst skall halveras till år 2007, jämfört med 1996 års nivå. En halvering till år 1997, jämfört med 1996 års nivå, skall även gälla för de olyckor som uppstår vid plankorsningar.

”En god miljö” representerar som det fjärde delmålet. För att hållbarhet på lång sikt skall kunna nås får inte transporterna försämra människors hälsa. Buller, utsläpp samt andra transportrelaterade effekter måste minimeras. Vidare i propositionen framhävs att när transportsystemet utformas måste detta genomföras med hänsyn till omgivande bebyggelse och mark. Specifika minimeringar av utsläpp i form av koldioxid, kväveoxider, svavel och flytande organiska ämnen framförs i det tillhörande etappmålet.

För att främja tillväxt i de olika delarna i landet är viktigt för den regionala utvecklingen. I det femte delmålet, ”en positiv regional utveckling”, betonas transporternas roll för rörelse och förflyttning i landet. För de samhällen och områden i landet som är perifert lokaliserade spelar transporterna en avgörande roll för utveckling. Samtidigt tydliggörs i propositionen att den regionala utvecklingen inte endast beror på transportpolitiken. Andra områden inom politiken som exempelvis berör skatt och industri spelar även de en betydande roll. Till etappmålet nämndes behovet av att utveckla olika metoder för att kunna genomföra en uppföljning av själva delmålet.

Avslutningsvis skall det tilläggas att 1998 års transportpolitiska delmål uppdaterades år 2001 med ett sjätte; ett jämställt vägtransportsystem. Då detta delmål introducerades efter den allmänna motionstiden år 2001, ges ingen ytterligare beskrivning av målet. Anledning till detta är att målet varken kan ha påverkat de fristående motioner som lades år 2001 eller de som kom att läggas år 2011, då nya transportpolitiska mål introducerades år 2009.

4.5 2009 års transportpolitiska mål

År 2009 förs Regeringens proposition 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter* fram. I likhet med föregående transportpolitiska proposition år 1998 presenteras ett övergripande transportpolitiskt mål, som till formulering förblir oförändrat.

”Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Regeringens prop. 2008/09:93, sid 14).

Istället för att behålla de sex delmål som framförts år 1998, med en komplettering år 2001, ersätts dessa av två mål; ett funktionsmål som berör tillgänglighet samt ett hänsynsmål som behandlar hälsa, säkerhet och miljö. Funktionsmålet definieras som att:

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet som bidrar till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet skall vara jämställt, dvs likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov” (Regeringens prop. 2008/09:93, sid 16).

I funktionsmålet uttrycks att transportsystemet spelar en väsentlig roll för tillgängligheten, tillsammans med informationsteknologi samt lokaliseringen av byggnader och aktiviteter. Vidare betonas i propositionen att samtliga medborgare och näringslivet skall kunna uppfatta transportsystemet som praktiskt och användbart för dem. I funktionsmålet finns även preciseringar som bland annat syftar till att barnens säkerhet, anpassbarhet av transporter för funktionshindrade personer och att förbättringar ska genomföras som innebär att fler kan välja kollektivtrafiken, cykeln och gång.

Hänsynsmålet presenteras som att:

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa” (Prop. 2008/09:93, sid 30).

Argumenten bakom hänsynsmålet handlar om att säkerhet måste utgöra en central aspekt, tillsammans med hänsyn till miljö, när ett tillgängligt transportsystem utformas. Även hälsa får i detta mål en tydligare roll, än vad den tidigare fått i de transportpolitiska mål år 1998 då den nämndes under delmålet ”en god miljö”. Även hänsynsmålet, precis som funktionsmålet, innehåller preciseringar. Här framförs exempelvis att etappmål för att minska person som drabbas av allvarliga trafikolyckor eller dödas, både gällande väg- och järnväg. Dessutom framförs att barnens säkerhet är en aspekt som bör prioriteras inom trafikarbetet. De preciseringar som återfinns gällande aspekten miljö omfattar att transporterna ska sträva mot att miljö kvalitetsmålet ”begränsad klimatpåverkan” skall uppnås, delvis genom att beroende av fossila bränslen bryts samt att energieffektivitet ökar. Ett uttalande görs även om att fordonsflottan i Sverige år 2030 inte bör vara beroende av fossila bränslen.

5 Resultat

I detta kapitel presenteras resultatet från vår studie där väg- och järnvägsrelaterade motioner som framlagts år 1991, 2001 och 2011 undersökts (Bilaga 1, 2 och 3).

För tolkning av resultat bör det tydliggöras att innehållet i en motion kan beröra flera transportslag samt omfatta flera olika förslag på åtgärder och miljöargument. Av denna anledning kan antalet transportslag, miljöargument och åtgärder överstiga det antal motioner som lagts av ett parti. Innehållet i de motioner som har karaktären av flerpartimotioner, det vill säga att minst två ledamöter från olika partier undertecknar motionen, har för de olika frågeställningarna räknats en gång per parti som varit delaktig i motionen.

Nedan visas resultatet för respektive frågeställning uppdelat på de två olika politiska blocken vid varje undersökt tidpunkt. Resultatet redovisas både i antal motioner per parti, samt andelen dessa motioner utgör av det totala antalet motioner partiet lade respektive tidpunkt, för varje transportslag/miljöargument/åtgärd. För vidare information om hur den procentuella förändringen uträknades, se kapitel fem under *Analysmetod*. Då antalet transportslag, miljöargument och åtgärder kan räknas flera gånger, innebär detta att den totala procentsatsen överstiger 100 %. Anledningen till att en redogörelse sker av både antalet och andelen motioner är för att underlätta en bedömning av utvecklingen mellan de tre olika tidpunkterna. Detta då antalet motioner som läggs av partierna inte är samma varje år. Antalet motioner som lagts varje år av respektive parti återfinns i *Insamling av empiriskt material* i Tabell 3.1.

Avslutningsvis är det återigen av vikt att poängtera att i kategorin *vägtrafik* innefattas bland annat alternativa bränslen och miljöklassificering av bilar, så en slutsats att alla motioner inom denna kategori är mindre miljövänliga är således felaktig.

5.1 Frågeställning ett

I nedanstående delar visas resultatet som är hänförligt till frågeställning ett – hur många transportpolitiska motioner som lagts respektive år och fördelningen med hänsyn till transportslag och politiskt parti.

5.1.1 Det rödgröna blocket

I Tabell 5.1 visas hur många motioner som lagts av V, S och Mp respektive undersökt tidpunkt samt vilka transportslag som framhävts i dessa motioner. Sett till antalet motioner lade de tre partierna 102 stycken år 1991, för att tio år senare lägga drygt hälften av detta antal, 61 motioner. 2011 var det år som det rödgröna blocket lade flest motioner, 108 stycken.

Då de motioner som lagts av samtliga tre partierna summeras, utläses att vid alla tre tidpunkter är det *vägtrafik* vars andel omfattas av flest motioner. Fördelningen mellan de motioner som berör *vägtrafik* och *järnväg* har varit jämnt år 1991 och 2011, medan *vägtrafik* dominerade år 2001 och lyftes fram i nästan dubbelt så många motioner som *järnväg*. Andelen motioner som rörde transportslaget *buss* mer än dubblerades från år 1991 till år 2001, för att sedan enbart benämnas i 4,6 % av motionerna som lades år 2011. *Cykel* har förutom vid tidpunkten 2011 varit det transportslag som lyfts fram minst frekvent i motionerna.

Sett till antalet motioner lade V ett betydligt större antal motioner år 1991 än vid tidpunkterna 2001 och 2011. Både för S och Mp minskade antalet lagda motioner 2001 jämfört med 1991. År 2011 lade S 86 motioner, väsentligt flera än år 1991 och 2001 då 52 respektive 44 motioner lades.

När fördelningen av motioner undersöks för respektive parti, urskiljs att för både V och Mp är det andelen motioner som nämner *järnväg* som omfattar flest motioner år 1991 och 2011. Dessa två partier lyfter fram *järnväg* i minst 50 % av motionerna, med undantag för Mp 2001. Efter *järnväg* är det *vägtrafik* som framförs oftast, förutom år 2001 då rollerna för de två transportslagen blir ombytta. Särskilt utmärkande är den procentuella skillnaden som uppstår i motioner mellan *vägtrafik* och *järnväg* för Mp år 2001, då *vägtrafik* omnämns i 80 % av motionerna och *järnväg* endast i 20 %. Framträdande för S är istället att transportslaget *vägtrafik* inkluderats i flest motioner samtliga tre tidpunkter, följt av *järnväg*.

För V är *buss* och *cykel* sett till antalet oförändrat år 1991 jämfört 2001, men andelen motioner som innefattar dessa transportslag större år 2001. År 2011 innefattas *buss* i en tredjedel av motionerna, och *cykel* nämns inte alls. S:s fördelning av dessa två transportslag visar att andelen motioner som berörde transportslaget *buss* mer än fördubblades mellan år 1991 och 2001, för att sedan år 2011 falla kraftigt. År 2011 nämns *cykel* för första gången oftare än *buss* i socialdemokratiska motioner.

Mp har samtliga år lagt två motioner som inkluderar transportslagen *buss* och *cykel*, bortsett från år 2001 då ingen motion berörde *buss*. År 2001 nämndes *cykel* mest frekvent, i en femtedel av de motioner som lagts, eftersom det detta år jämfört med de två andra tidpunkterna lades ett mindre antal motioner.

Tabell 5.1: De transportslag som lyfts fram i motioner lagda av det rödgröna blocket, i antal och andel, fördelat på respektive riksdagsparti 1991, 2001 och 2011.

Transportslag	1991						Totalt	
	V		S		Mp			
<i>Buss</i>	1	3,4 %	4	7,7 %	2	9,5 %	7	6,9 %
<i>Cykel</i>	1	3,4 %	3	5,8 %	2	9,5 %	6	5,9 %
<i>Vägtrafik</i>	13	44,8 %	32	61,5 %	11	52,4 %	56	54,9 %
<i>Järnväg</i>	20	70,0 %	21	40,4 %	13	61,9 %	54	52,9 %
Antal motioner	29		52		21		102	
Transportslag	2001						Totalt	
	V		S		Mp			
<i>Buss</i>	1	14,3 %	8	18,2 %	-	-	9	14,8 %
<i>Cykel</i>	1	14,3 %	2	4,5 %	2	20,0 %	5	8,2 %
<i>Vägtrafik</i>	6	85,7 %	25	56,8 %	8	80,0 %	39	63,9 %
<i>Järnväg</i>	5	71,4 %	13	29,5 %	2	20,0 %	20	32,8 %
Antal motioner	7		44		10		61	
Transportslag	2011						Totalt	
	V		S		Mp			
<i>Buss</i>	2	33,3 %	1	1,2 %	2	12,5 %	5	4,6 %
<i>Cykel</i>	-		4	4,7 %	2	12,5 %	6	5,6 %
<i>Vägtrafik</i>	2	33,3 %	54	62,7 %	4	25,0 %	60	55,6 %
<i>Järnväg</i>	5	83,3 %	41	47,7 %	12	75,0 %	58	53,7 %
Antal motioner	6		86		16		108	

5.1.2 Det borgerliga blocket

I nedanstående Tabell 5.2 visas hur C:s, Fp:s, Kd:s och M:s fördelning av transportslag såg ut i motioner år 1991, 2001 och 2011. År 1991 lade det borgerliga blocket 118 motioner, vilket sedan till nästa jämförelsepunkt ökade till 163 motioner. År 2011 gjorde partierna en markant minskning när det kom till att lägga motioner, då dessa endast uppgick till 72 stycken.

När motionerna summeras och totalen för de fyra partierna utläses framgår att *vägtrafik* dominerar överlägset vid samtliga tre tidpunkter, följt av *järnväg*. Partierna benämnde år 2001 *järnväg* i mindre än en femtedel av motionerna, vilket är en lägsta notering för detta transportslag. *Cykel* visar en positiv utveckling och visade en särskilt stor ökning mellan år 2001 och 2011. *Buss* ligger relativt stabilt år 1991 och 2001 för att sedan sjunka markant till år 2011. År 2011 nämns *buss* för första gången i minst antal motioner av de fyra transportslagen.

Då antalet motioner som de olika partierna lade studeras framgår att både M och Kd lade flest antal motioner år 2001, medan C och Fp istället lade flest år 1991. År 2011 var skillnaden i hur många motioner som lades av respektive parti liten.

Tabell 5.2: De transportslag som lyfts fram i motioner lagda av det borgerliga blocket, i antal och andel, fördelat på respektive riksdagsparti 1991, 2001 och 2011.

Transportslag	1991								Totalt	
	C		Fp		Kd		M			
<i>Buss</i>	2	4,8 %	3	6,7 %	-	-	4	12,9 %	9	7,6 %
<i>Cykel</i>	1	2,4 %	1	2,2 %	-	-	-	-	2	1,7 %
<i>Vägtrafik</i>	32	76,2 %	39	86,7 %	-	-	23	74,2 %	94	79,7 %
<i>Järnväg</i>	19	45,2 %	11	24,2 %	-	-	16	51,6 %	46	39,0 %
Antal motioner	42		45		-		31		118	
Transportslag	2001								Totalt	
	C		Fp		Kd		M			
<i>Buss</i>	4	12,9 %	-	-	5	10,0 %	3	4,6 %	12	7,4 %
<i>Cykel</i>	1	3,2 %	-	-	4	8,0 %	-	-	5	3,1 %
<i>Vägtrafik</i>	27	87,1 %	17	100 %	42	84,0 %	57	87,7 %	143	87,7 %
<i>Järnväg</i>	3	9,7 %	4	23,5 %	15	30,0 %	9	13,8 %	31	19,0 %
Antal motioner	31		17		50		65		163	
Transportslag	2011								Totalt	
	C		Fp		Kd		M			
<i>Buss</i>	-	-	-	-	-	-	1	6,3 %	1	1,4 %
<i>Cykel</i>	1	5,3 %	2	10,0 %	2	11,8 %	4	25,0 %	9	12,5 %
<i>Vägtrafik</i>	13	68,4 %	14	70,0 %	10	58,8 %	11	68,8 %	48	66,7 %
<i>Järnväg</i>	8	42,1 %	9	45,0 %	5	29,4 %	3	18,8 %	25	34,7 %
Antal motioner	19		20		17		16		72	

Då de olika partierna studeras separat ses ett gemensamt drag; alla partier har vid samtliga tidpunkter lagt motioner där *vägtrafik* är det transportslag som lyfts fram oftast. Särskilt år 2001 går nästa gemensamma drag att utläsas – skillnaden i andelen motioner mellan transportslagen *vägtrafik* och *järnväg* är betydande för samtliga partier. Vid de andra två tidpunkterna är gapet mellan dessa transportslag inte fullt lika omfattande. Bortsett från C år 2001 och M år 2011 är *järnväg* det transportslag som lyfts fram oftast i motionerna efter *vägtrafik*.

Buss har för C visat en positiv utveckling mellan 1991 och 2001, för att vid den sista tidpunkten inte omnämnas i någon motion. Utmärkande för år 2011 är att endast M lyfter fram *buss*, men detta endast i en motion. Fp nämner inte heller transportslaget *buss* i någon motion år 2001, då även *cykel* utelämnas i motionerna. Av utmärkande karaktär för Fp är att detta år benämns *vägtrafik* i samtliga motioner som läggs.

År 1991 visade *buss* sitt bästa resultat och lyftes fram i 12,9 % av M:s motioner (där även C år 2001 nämnde *buss* lika ofta). Från år 1991 till 2001 skedde för transportslaget en markant minskning, sett till andelen, för att sedan öka något till år 2011. *Cykel* benämns för första gången i en motion av M år 2011, och lyfts då fram i en fjärdedel av alla motioner detta år. Således blir *cykel* det mest omnämnda transportslaget efter *vägtrafik* detta år

5.1.3 Jämförelse mellan de två politiska blocken

Då Tabell 5.1 och 5.2 jämförs kan både likheter och skillnader mellan blocken utläsas. Totalt sett till antalet motioner så lade år 2001 de fyra borgerliga partierna flest motioner, 163 stycken, jämfört med vad de gjort de andra två tidpunkterna. År 2011 lade det borgerliga blocket minst antal motioner. Det motsatta förhållandet gäller S, V och Mp. År 2001 var det år som de lade minst antal motioner, jämfört med antalet motioner de framförde år 1991 och 2011. År 2011 lade dessa tre partiet fram flest motioner.

Totalt, då de motioner som lagts av respektive block jämförs, syns att *vägtrafik* förekommer i flest andel motioner följt av *järnväg* för samtliga tre tidpunkter. *Buss* är det tredje mest omnämnda transportslaget år 1991 och 2001, för att år 2011 ersättas av *cykel*. Detta överensstämmer mellan de två blocken.

När de olika partierna istället studeras enskilt, framgår att S och de borgerliga partierna lägger motioner där *vägtrafik* lyfts fram i störst andel motioner samtliga tre tidpunkter (för Kd vid de två relevanta tidpunkterna).

För Mp, med undantag år 2001, och V lyfts *järnväg* fram i minst 50 % av motionerna samtliga tre tidpunkter. Att *järnväg* benämns i minst denna utsträckning av ett borgerligt parti, förekommer endast år 1991 för M.

5.2 Frågeställning två

Den andra frågeställningens huvudsakliga intressepunkt är att undersöka vilka miljöargument som lyftes fram i motionerna som lagts av de olika partierna.

5.2.1 Det rödgröna blocket

Tabell 5.3 visar vilka miljöargument som lyftes fram i motionerna av det rödgröna blocket.

Då resultatet summeras för de tre partierna för varje miljöargument vid de olika tidpunkterna framkommer att år 1991 och 2001 var *miljö* följt av *säkerhet* de argument som oftast lyftes fram. År 1991 nämndes även *slitage* och *utsläpp generellt* ofta, och även år 2001 tillhörde *utsläpp generellt* till de tre argument som lyftes fram mest frekvent i motionerna. År 2011, var det istället *säkerhet* som nämndes oftare än *miljö* följt av argumentet *trängsel*. Till de miljöargument som framfördes minst antal gånger hörde år 1991 *vrak*, som inte nämndes i någon motion alls, följt av *utrymme* och *CO₂-utsläpp*. Även år 2001 tillhörde de två första argumenten tillsammans med *buller/vibration* de minst omnämnda. Detta år var det istället *utrymme* som inte framfördes i någon motion alls, och *vrak* lyftes fram i en motion. Även år 2011 visade det sig att samma tre argument som nämndes minst antal gånger 2001, även

tillhörde de minst framförde miljöargumenten detta år. I tabellen utläses att de motioner som saknar miljöargument 2001 kom att minska till år 2011.

Då de tre partierna studeras separat, framstår som utmärkande för V att trots att det bara skiljer en motion som lades mellan tidpunkterna 2001 och 2011, är antalet miljöargument som nämns 2011 ansenligt färre än år 2001.

För V är *miljö* det argument vars andel vid samtliga tre tidpunkter omfattas av flest motioner. *Miljö* framförs som argument i samtliga motioner lagda av V år 2011. År 1991 och 2011 följs detta miljöargument av argumentet *trängsel*, där *utsläpp generellt* vid den sistnämnda tidpunkten nämns i lika stor utsträckning. År 2001 är det istället *CO₂-utsläpp* som framförs i flest andel av motionerna, efter *miljö*. Detta jämfört med år 1991, då *CO₂-utsläpp* tillhörde de tre argument som sällan lyftes fram i partiets motioner. *Säkerhet* är även vanligen förekommande alla tre tidpunkter. *Vrak* har aldrig nämnts som argument medan *hälsa* för första gången lyftes fram i en motion av V år 2011. Det är även vid denna senaste tidpunkt som samtliga av motionerna innehöll miljöargument. År 1991 till 2001 skedde däremot en ökning av de motioner som saknade miljöargument.

För S är det istället *säkerhet* som vid samtliga tre tidpunkter utgör det argument som nämns i störst andel av de lagda motionerna. Detta argument lyftas fram i cirka hälften av de motioner som läggs dessa år. Även *miljö* omtalas ofta som argument under dessa tre tidpunkterna, och återfinns i ungefär en tredjedel av alla motioner. Förutom *säkerhet* och *miljö* var det år 1991 miljöargumentet *slitage* som tillhörde de tre mest nämna argumenten. År 2001 var det *utsläpp generellt* som var den tredje största kategorin och 2011 innehöll topp tre, förutom *säkerhet* och *miljö*, argumentet *trängsel*.

Utrymme och *vrak* tillhörde samtliga tre tidpunkter de miljöargument som sällan anges av S. År 2001 och 2011 faller även *buller/vibration* till de tre argumenten som omnämns minst. År 1991 är det istället *CO₂-utsläpp* som faller till dessa argument. Dock bör det påpekas att *CO₂-utsläpp* är det enda argumentet som procentuellt sett har ökat för varje undersökt tidpunkt. Det går även att utläsa att socialdemokratiska motioner som saknar miljöargument minskar procentuellt för varje år, från 19,2 % år 1991 till 12,8 % år 2011.

Av de miljöargument som framförts av Mp har *miljö* representerat en betydande andel av motioner varje år, särskilt år 1991. Detta år omnämndes även *utsläpp generellt* och *energianvändning* ofta och samtliga motioner var miljömotiverade. Även år 2011 nämndes dessa tre argument frekvent i motioner, tillsammans med *trängsel*. År 2001 var det fyra miljöargument vars andel nämndes lika ofta i motionerna; *miljö* och *utsläpp generellt* samt *CO₂-utsläpp* och *hälsa*.

Tabell 5.3: De miljöargumenten som lyfts fram i motioner av det rödgröna blocket, i antal och andel, fördelat på respektive riksdagsparti 1991, 2001 och 2011.

Miljöargument	1991						Totalt	
	V		S		Mp			
Trängsel	7	24,1 %	9	17,3 %	2	9,5 %	18	17,6 %
Buller/Vibration	3	10,3 %	4	7,7 %	2	9,5 %	9	8,8 %
Säkerhet	6	20,7 %	26	50,0 %	6	28,6 %	38	37,3 %
Hälsa	-	-	3	5,7 %	7	33,3 %	10	9,8 %
Utrymme	2	6,9 %	1	1,9 %	1	4,8 %	4	3,9 %
Slitage	3	10,3 %	17	32,7 %	5	23,8 %	25	24,5 %
Energianvändning	6	20,7 %	6	11,5 %	10	47,6 %	22	21,6 %
CO ₂ -utsläpp	1	3,4 %	2	3,8 %	5	23,8 %	8	7,8 %
Utsläpp generellt	6	20,7 %	6	11,5 %	13	61,9 %	25	24,5 %
Vrak	-	-	-	-	-	-	-	-
Miljö	18	62,1 %	17	32,7 %	15	71,4 %	50	49,0 %
Argument saknas	5	17,2 %	10	19,2 %	-	-	15	14,7 %
2001								
Miljöargument	2001						Totalt	
	V		S		Mp			
Trängsel	1	14,2 %	5	11,4 %	1	10,0 %	7	11,5 %
Buller/Vibration	-	-	1	2,2 %	2	20,0 %	3	4,9 %
Säkerhet	2	28,6 %	21	47,7 %	2	20,0 %	25	41,0 %
Hälsa	-	-	4	9,1 %	4	40,0 %	8	13,1 %
Utrymme	-	-	-	-	-	-	-	-
Slitage	1	14,2 %	6	13,6 %	1	10,0 %	8	13,1 %
Energianvändning	-	-	4	9,1 %	1	10,0 %	5	8,2 %
CO ₂ -utsläpp	4	57,1 %	3	6,8 %	4	40,0 %	11	18,0 %
Utsläpp generellt	-	-	8	18,2 %	4	40,0 %	12	19,7 %
Vrak	-	-	1	2,2 %	-	-	1	1,6 %
Miljö	5	71,4 %	17	38,6 %	4	40,0 %	26	42,6 %
Argument saknas	2	28,6 %	8	18,2 %	1	10,0 %	11	18,0 %
2011								
Miljöargument	2011						Totalt	
	V		S		Mp			
Trängsel	4	66,7 %	19	22,1 %	7	43,8 %	30	27,8 %
Buller/Vibration	1	16,7 %	1	1,2 %	2	12,5 %	4	3,7 %
Säkerhet	3	50,0 %	45	52,3 %	4	25,0 %	52	48,1 %
Hälsa	2	33,3 %	3	3,5 %	3	18,8 %	8	7,4 %
Utrymme	1	16,7 %	2	2,3 %	-	-	3	2,8 %
Slitage	3	50,0 %	13	15,1 %	5	31,3 %	21	19,4 %
Energianvändning	2	33,3 %	4	4,7 %	6	37,5 %	12	11,1 %
CO ₂ -utsläpp	3	50,0 %	6	7,0 %	5	31,3 %	14	13,0 %
Utsläpp generellt	4	66,7 %	6	7,0 %	6	37,5 %	16	14,8 %
Vrak	-	-	1	1,2 %	-	-	1	0,9 %
Miljö	6	100 %	33	38,4 %	7	43,8 %	46	42,6 %
Argument saknas	-	-	11	12,8 %	1	6,3 %	12	11,1 %

5.2.2 De borgerliga partierna

Tabell 5.4 som visar de borgerliga partiernas miljöargument vid respektive tidpunkt.

Totalt sett för det borgerliga blocket är det *säkerhet* följt av *miljö* som är de miljöargument som nämns oftast i motionerna vid samtliga tre tidpunkter. År 1991 och 2011 var de tredje mest omnämnda argumentet *slitage* medan det år 2001 istället var *trängsel*. Vid alla tre undersökta tidpunkter tillhör *vrak* och *utrymme* till de tre argument som lyfts fram minst antal gånger i motionerna. År 1991 tillkommer *CO₂-utsläpp* denna kategori, år 2001 och 2011 är det istället *buller/vibration*. För de motioner som saknar miljöargument kan en positiv utveckling avläses, då dessa motioner minskar varje år.

Gällande C år 1991 och 2001 nämns *miljö*, *säkerhet* och *slitage* i störst andel motioner. Även år 2011 lyfts de två första argumenten ofta fram tillsammans med *utsläpp generellt*. Argument som inte nämns alls år 2001 är *buller/vibration* och *utrymme*, men dessa återfanns vid de två andra tidpunkterna. *Energianvändning* nämns heller inte år 2001, men år 2011 nämndes denna i en stor andel av motionerna. Under alla tre tidpunkter existerar motioner som inte innehöll miljöargument, där andelen var störst år 1991 för att minska år 2001 och sedan öka något 2011.

För Fp utläses liknande resultat som för alla fyra borgerliga partier sammanslaget. *Säkerhet*, *miljö* och *slitage* har tillhört de vanligare nämnda argumenten år 1991, 2001 och 2011. Miljöargumentet *utrymme* påträffas inte något år. 1991 saknade nästan 20 % av motionerna miljöargument, för att år 2001 sjunka till drygt 10 % och slutligen år 2011 återfanns miljömotiv i samtliga motioner. Detta pekar alltså på en positiv utveckling när det gäller hänsyn till miljö- och hållbarhet i Fp:s motioner.

I Kd:s motioner nämns *säkerhet* oftast både år 2001 och 2011, cirka 70 % båda åren. År 2001 följdes argumentet *säkerhet* av de två argumenten *trängsel* och *miljö*, som nämndes lika frekvent. År 2011 var det *miljö* och *slitage* som tillhörde de tre oftast återkommande argumenten. Vidare går det att för Kd utläsa att år 2001 var alla miljöargumenten representerade, men år 2011 var det fyra argument som aldrig nämndes. Andelen motioner som saknade miljöargument var lågt både år 2001 och år 2011. Procentuellt skiljer det endast 0,1 enheter mellan de två tidpunkterna, men sett till antal minskade motioner som inte innehöll miljöargument från sex motioner till en motion år 2001 till 2011.

För M lyfts *säkerhet* fram följt av *miljö* oftast under alla tre tidpunkter. År 1991 åtföljs dessa av *slitage* för att år 2001 istället ersättas av *trängsel* och *utsläpp generellt*. År 2011 framhävs även *CO₂-utsläpp* tillsammans med *säkerhet* och *miljö* som ett populärt argument. År 1991 är däremot *CO₂-utsläpp* ett av de argument som sällan används, tillsammans med *vrak* och *utrymme*. De två senaste argumentet är även år 2001 sällan omnämnda. År 2011 är det istället *buller/vibration* samt *vrak* som lyfts fram i minst andel av de motioner som M lade detta år. Till sist; andelen motioner som saknar miljöargument är hög alla tre tidpunkter, jämfört med vad som visas för de andra borgerliga partierna vid respektive tidpunkt. År 1991 och 2001 var det cirka 30 % av motionerna som inte innehöll miljöargument, för att år 2011 ha minskat till knappa 20 %.

5.2.3 Jämförelse mellan de två politiska blocken

Då de två blocken jämförs hittas flera likheter. För det första kan det konstateras, sett till totalt lagda motioner av respektive block, att *miljö* och *säkerhet* utgör de två argument som omnämns oftast av båda block. År 1991 återfanns *CO₂-utsläpp* som ett av de tre argument som sällan framfördes i motioner lagda av både de borgerliga och rödgröna. Även *vrak* och *utrymme* representerade för båda blocken argument som sällan nämndes.

Då partierna i de två blocken studerades enskilt syntes också flera likheter. Argumentet *miljö* utgjorde för samtliga sju partier vid alla tre tidpunkter ett av de oftast framförda miljöargumenten. *Säkerhet* var ett annat argument som partierna ofta lyfte fram i sina motioner. V, Mp och M är de enda partier som vid någon undersökt tidpunkt haft *CO₂-utsläpp* som ett populärt argument.

Tre partier har lagt motioner som alla inkluderar miljöargument; Mp år 1991 samt V och Fp år 2011. Tre partier har även successivt minskat antalet motioner som saknar miljöargument varje tidpunkt; S, Fp och Kd. Det sistnämnda partiet satt däremot inte i riksdagen under den allmänna motionstiden 1991.

Tabell 5.4: De miljöargumenten som lyfts fram i motioner av det borgerliga blocket, i antal och andel, fördelat på respektive riksdagsparti 1991, 2001 och 2011.

Miljöargument	1991								Totalt	
	C		Fp		Kd		M			
Trängsel	5	11,9 %	6	13,3 %	-	-	4	12,9 %	15	12,7 %
Buller/Vibration	1	2,4 %	4	8,9 %	-	-	3	9,7 %	8	6,8 %
Säkerhet	15	35,7 %	22	48,9 %	-	-	13	41,9 %	50	42,4 %
Hälsa	1	2,4 %	2	4,4 %	-	-	1	3,2 %	4	3,4 %
Utrymme	1	2,4 %	-	-	-	-	-	-	1	0,8 %
Slitage	15	35,7 %	13	28,9 %	-	-	9	29,0 %	37	31,4 %
Energianvändning	2	4,8 %	7	15,6 %	-	-	3	9,7 %	12	10,2 %
CO ₂ -utsläpp	1	2,4 %	2	4,4 %	-	-	-	-	3	2,5 %
Utsläpp generellt	7	16,7 %	11	24,4 %	-	-	5	16,1 %	23	19,5 %
Vrak	-	-	1	2,2 %	-	-	-	-	1	0,8 %
Miljö	21	50,0 %	18	40,0 %	-	-	10	32,3 %	49	41,5 %
Argument saknas	9	21,4 %	8	17,8 %	-	-	9	29,0 %	26	22,0 %
2001										
Miljöargument	2001								Totalt	
	C		Fp		Kd		M			
Trängsel	5	16,1 %	5	29,4 %	14	28,0 %	8	12,3 %	32	19,6 %
Buller/Vibration	-	-	1	5,9 %	3	6,0 %	1	1,5 %	5	3,1 %
Säkerhet	12	38,7 %	8	47,1 %	34	68,0 %	16	24,6 %	70	42,9 %
Hälsa	1	3,2 %	1	5,9 %	3	6,0 %	1	1,5 %	6	3,7 %
Utrymme	-	-	-	-	2	4,0 %	-	-	2	1,2 %
Slitage	10	32,3 %	4	23,5 %	8	16,0 %	7	10,8 %	29	17,8 %
Energianvändning	-	-	-	-	6	6,0 %	3	4,6 %	9	5,5 %
CO ₂ -utsläpp	1	3,2 %	2	11,8 %	4	8,0 %	6	9,2 %	13	8,0 %
Utsläpp generellt	1	3,2 %	2	11,8 %	5	10,0 %	8	12,3 %	16	9,8 %
Vrak	2	6,5 %	-	-	1	2,0 %	-	-	3	1,8 %
Miljö	8	25,8 %	4	23,5 %	14	28,0 %	12	18,5 %	38	23,3 %
Argument saknas	4	12,9 %	2	11,8 %	6	6,0 %	22	33,8 %	34	20,9 %
2011										
Miljöargument	2011								Totalt	
	C		Fp		Kd		M			
Trängsel	2	10,5 %	3	15,0 %	3	17,6 %	1	6,3 %	9	12,5 %
Buller/Vibration	1	5,3 %	1	5,0 %	-	-	-	-	2	2,8 %
Säkerhet	9	47,4 %	12	60,0 %	12	70,6 %	9	56,3 %	42	58,3 %
Hälsa	1	5,3 %	3	15,0 %	2	11,8 %	1	6,3 %	7	9,7 %
Utrymme	1	5,3 %	-	-	-	-	1	6,3 %	2	2,8 %
Slitage	4	21,1 %	3	15,0 %	6	35,3 %	1	6,3 %	14	19,4 %
Energianvändning	4	21,1 %	1	5,0 %	-	-	1	6,3 %	6	8,3 %
CO ₂ -utsläpp	1	5,3 %	3	15,0 %	1	5,9 %	2	12,5 %	7	9,7 %
Utsläpp generellt	5	26,3 %	3	15,0 %	3	17,6 %	1	6,3 %	12	16,7 %
Vrak	1	5,3 %	2	10,0 %	-	-	-	-	3	4,2 %
Miljö	9	47,4 %	12	60,0 %	8	47,1 %	5	31,3 %	34	47,2 %
Argument saknas	3	15,8 %	-	-	1	5,9 %	3	18,8 %	7	9,7 %

5.3 Frågeställning ett, reviderad

I Tabell 5.5 och Tabell 5.6 visas resultatet från frågeställning ett då de motioner som saknar miljöargument exkluderats. Denna nya fördelning, och antal motioner, kommer att utgöra grunden för frågeställning tre; vilka åtgärder som lyfts fram i motionerna som är miljömotiverade.

5.3.1 Det rödgröna blocket

Gällande antalet motioner läggs fortfarande flest år 2011 och 2001 läggs minst antal motioner. V:s, S:s och Mp:s förändringar har varit få och av mindre karaktär. Totalt sett dominerar fortfarande *vägtrafik* för samtliga år. Andelen motioner som inkluderar detta transportslag har ökat för samtliga tre tidpunkter. *Järnväg* behåller fortfarande andraplatsen som det transportslag som lyfts fram näst flest gånger i motionerna. Dock har dess andel vid samtliga tre tidpunkter minskat. En skillnad är att *cykel* år 1991 nämns i lika många motioner som *buss*, där de senare transportslaget förekom oftare innan de motioner som saknades miljöargument exkluderades.

Då de tre olika partierna undersöks separat framkommer att då alla motionerna lagda av Mp år 1991 och V år 2011 innehåller miljöargument, har ingen förändring skett för partierna vid dessa tidpunkter.

Tabell 5.5: De transportslag som lyfts fram i motioner av det rödgröna blocket, i antal och andel, fördelat på respektive riksdagsparti då motioner som saknar miljöargument exkluderats 1991, 2001 och 2011.

Transportslag	1991						Totalt	
	V		S		Mp			
<i>Buss</i>	1	4,2 %	3	7,1 %	2	9,5 %	6	6,9 %
<i>Cykel</i>	1	4,2 %	3	7,1 %	2	9,5 %	6	6,9 %
<i>Vägtrafik</i>	12	66,7 %	28	66,7 %	11	52,4 %	51	58,6 %
<i>Järnväg</i>	16	50,0 %	16	38,1 %	13	61,9 %	45	51,7 %
Antal motioner	24		42		21		87	
Transportslag	2001						Totalt	
	V		S		Mp			
<i>Buss</i>	1	20,0 %	8	22,2 %	-	-	9	18,0 %
<i>Cykel</i>	1	20,0 %	2	5,6 %	2	22,2 %	5	10,0 %
<i>Vägtrafik</i>	4	80,0 %	22	61,1 %	7	77,8 %	33	66,0 %
<i>Järnväg</i>	4	80,0 %	9	25,0 %	2	22,2 %	15	30,0 %
Antal motioner	5		36		9		50	
Transportslag	2011						Totalt	
	V		S		Mp			
<i>Buss</i>	2	33,3 %	-	-	2	13,3 %	4	4,2 %
<i>Cykel</i>	-	-	4	5,3 %	2	13,3 %	6	6,3 %
<i>Vägtrafik</i>	2	33,3 %	49	65,3 %	4	30,8 %	55	57,3 %
<i>Järnväg</i>	5	83,3 %	34	45,3 %	11	73,3 %	50	52,1 %
Antal motioner	6		75		15		96	

I Tabell 5.5 framkommer även att för V år 1991 och 2001 har samtliga motioner som lagts i kategorierna *buss* och *cykel* varit miljömotiverade, likväl år 2011. Så har även varit fallet för Mp. För S föll en motioner bort år 1991 och 2011 för transportslaget *buss*. De socialdemokratiska motioner som rörde *cykel* var dock miljömotiverade samtliga år, och 2001 innehöll även alla *buss* miljöargument. Inga markanta procentuella skillnader går att utläsa för dessa två transportslag.

Inga signifikanta procentuella skillnader har heller uppstått gällande *vägtrafik* och *järnväg*, med ett undantag. För V ökade andelen motioner hänförliga till *vägtrafik* och andelen motioner som berörde *järnväg* minskade procentuellt år 1991. Utmärkande var en procentuell minskning för motioner som benämnde *järnväg* från 70 % till 50 %. År 2001 utgjorde *vägtrafik* och *järnväg* två lika stora poster. Andelen motioner som behandlar *vägtrafik* ökar vid samtliga tre tidpunkter för S, och *järnväg* minskar sin andel. Mp uppvisade en liten reduktion för andelen motioner som benämnde *vägtrafik* år 2001, medan transportslagets andel istället ökade 2011.

5.3.2 Det borgerliga blocket

Inte heller i Tabell 5.6 kan några större förändringar utläsas för de borgerliga partierna, jämfört Tabell 5.2, då motioner utan miljöargument exkluderats.

När motionerna summeras är *vägtrafik* fortfarande det dominerande transportslaget varje år. Denna har stärkt sin andel 1991, men minskade något år 2001 och 2011. *Järnväg* behåller fortfarande andraplatsen som det transportslag som omnämns näst flest gånger i antalet motioner. För de två första tidpunkterna – 1991 och 2001 – ökade *järnvägens* andel, om än ytterst marginellt. År 2011 skedde istället en reduktion av dess andel. *Buss* ökar andelen samtliga tre tidpunkter. Även *cykels* andel har ökat procentuellt år 1991 och 2011, medan år 2001 visade ett oförändrat resultat. Efter att motioner som saknade miljöargument exkluderats, lades fortfarande flest motioner 2001 och minst antal motioner år 2011.

Då partierna undersöks på enskild nivå är det endast Fp som uppvisar oförändrats resultat för samtliga transportslag år 2011. Detta eftersom samtliga motioner som Fp lagt detta år innehöll miljöargument. Vidare var samtliga motioner som berörde *buss* och *cykel* år 1991, samt *järnväg* år 2001, miljömotiverade. *Järnväg* som ökade år 1991, visade en större procentuell förändring än *vägtrafik* som minskade ytterst marginellt.

Samtliga motioner för *buss* och *cykel* som lades av C år 1991, 2001 och 2011 innehöll miljöargument. Detta var även fallet för M. Procentuellt sett skedde en ökning för *buss* år 1991 i de motioner som lagts av M. Kd är det enda parti som lagt en motion inom kategorin *buss* och *cykel* som inte varit miljömotiverade. Detta inträffade år 2001. Dock innehöll de två motioner som behandlade *cykel* år 2011 miljöargument.

Gällande *vägtrafik* och *järnväg* för partierna har procentuella öknings- och minskningar skett, men få har varit av utmärkande karaktär. Det som kan nämnas är att *vägtrafik* ökade sin andel för M år 1991 från 74,2 % till 86,4 %. Då *järnväg* minskade detta år, men inte i samma omfattning, förstärkte transportslaget *vägtrafik* sin andel ytterligare.

Tabell 5.6: De transportslag som lyfts fram i motioner av det borgerliga blocket, i antal och andel, fördelat på respektive parti då motioner som saknar miljöargument exkluderats 1991, 2001 och 2011. .

Transportslag	1991								Totalt	
	C		Fp		Kd		M			
<i>Buss</i>	2	6,1 %	3	8,1 %	-	-	4	18,2 %	9	9,9 %
<i>Cykel</i>	1	3,0 %	1	2,7 %	-	-	-	-	2	2,2 %
<i>Vägtrafik</i>	26	78,8 %	32	86,5 %	-	-	19	86,4 %	77	83,7 %
<i>Järnväg</i>	15	45,5 %	10	27,0 %	-	-	11	50,0 %	36	39,1 %
Antal motioner	33		37		-		22		92	
Transportslag	2001								Totalt	
	C		Fp		Kd		M			
<i>Buss</i>	4	14,8 %	-	-	4	9,1 %	3	7,0 %	11	8,5 %
<i>Cykel</i>	1	3,7 %	-	-	3	6,8 %	-	-	4	3,1 %
<i>Vägtrafik</i>	23	85,2 %	15	100 %	37	84,1 %	37	86,0 %	112	86,8 %
<i>Järnväg</i>	3	11,1 %	4	26,7 %	13	29,5 %	6	14,0 %	26	20,2 %
Antal motioner	27		15		44		43		129	
Transportslag	2011								Totalt	
	C		Fp		Kd		M			
<i>Buss</i>	-	-	-	-	-	-	1	7,7 %	1	1,5 %
<i>Cykel</i>	1	6,3 %	2	10,0 %	2	12,5 %	4	30,8 %	9	13,8 %
<i>Vägtrafik</i>	11	68,8 %	14	70,0 %	10	62,5 %	8	61,5 %	43	66,2 %
<i>Järnväg</i>	6	37,5 %	9	45,0 %	4	25,0 %	2	15,4 %	21	32,3 %
Antal motioner	16		20		16		13		65	

5.3.3 Jämförelse mellan de två politiska blocken

Då en jämförelse nu sker mellan Tabell 5.5 och Tabell 5.6 har inga större skillnader uppvisats, jämfört med hur denna jämförelse såg ut då motioner utan miljöargument även var inräknade. Totalt, då de motioner som lagts av respektive block jämförs, utgör *vägtrafik* fortfarande det dominerande transportslaget följt av *järnväg* samtliga år. *Buss* utgör även vid denna jämförelse det tredje största transportslaget, men nu med två undantag – år 2001 då *cykel* omnämns oftare, vilket även var fallet innan, samt att *buss* och *cykel* lyfts fram lika ofta av det rödgröna blocket år 1991.

Även om antalet motioner totalt sett har förändrats vid denna jämförelse då de motioner som saknar miljöargument exkluderats, så har detta inte påverkat vilket år då de två blocken lade flest respektive minst motioner. Detta är således oförändrat.

När de olika partierna studeras enskilt, lägger fortfarande S och de fyra borgerliga partierna motioner där *vägtrafik* lyfts fram i störst andel motioner vid samtliga tre tidpunkter. För V och Mp, undantagsvis år 2001 för det senare nämnda partiet, lyfts *järnväg* fortfarande fram i minst 50 % av motionerna. Detta är även oförändrat för M 1991.

5.4 Frågeställning tre

Frågeställning tre behandlar hur fördelning av olika åtgärder ser ut, då motioner utan miljöargument exkluderats.

5.4.1 Det rödgröna blocket

Totalt, då motionerna summerats som de tre partierna lagt, ses att *markanvändning* samt *reglering och prissättning* är de åtgärder som omnämns i flest motioner. År 1991 och 2011 är *markanvändning* populärast, följt av *reglering och prissättning*. Förhållandet är det omvända år 2001. Utmärkande är den klara dominansen *markanvändning* har år 1991. Detta år nämndes även *teknologi* ofta, nästan i en tredjedel av de motioner som lades, för att därifrån minska successivt. *Teknologi* utgör den tredje största kategorin vid samtliga tidpunkter, med undantag för år 2001 då *information* lyfts fram oftare. *Beteendeförändring* framförs istället i minst antal motioner, och nämns inte över huvud taget år 2001.

Sett till de olika partierna separat, nämns *markanvändning* av V i minst 80 % av motionerna som läggs samtliga tre tidpunkter. Denna åtgärd dominerar överlägset, med undantag för år 2011 då *reglering och prissättning* har en lika stor andel – 83,3 % vilket motsvarade fem motioner. Utmärkande är även åtgärden *teknologi* som inkluderades i 60 % av de motioner som lades av V år 2001. Relativt sett ökade åtgärden mer än dubbelt så mycket mellan år 1991 och 2001 för att sedan minska och omfatta exakt hälften av motionerna som lades år 2011. *Teknologi* var år 2001 inte alls lika framträdande i motioner lagda av S och Mp.

Beteendeförändring är den åtgärd som partierna sällan lyfter fram. Denna åtgärd lyftes endast fram i en motion av V och i två motioner av Mp år 1991. År 2011 nämns *beteendeförändring* i en motion, av Mp. S blir således det enda partiet som inte lyft fram åtgärden någon gång. *Information* nämns däremot år 2001 av S, och omfattar nästan en femtedel av dessas motioner, medan de övriga två partierna inte lyfter fram den alls. *Informations* andel år 2001 är även det högsta noterade värdet för denna åtgärd. År 1991 och 2011 framförs däremot *information* som åtgärd av samtliga partier.

Tabell 5.7: De åtgärder som lyfts fram i motioner lagda av det rödgröna blocket, i antal och andel, fördelat på respektive riksdagsparti då motioner som saknar miljöargument exkluderats 1991, 2001 och 2011.

Åtgärd	1991						Totalt	
	V		S		Mp			
Teknologi	7	29,2 %	9	21,4 %	11	52,4 %	27	31,0 %
Reglering och prissättning	8	33,3 %	17	40,5 %	12	57,1 %	37	42,5 %
Markanvändning	21	87,5 %	28	66,7 %	16	76,2 %	65	74,7 %
Information	2	8,3 %	1	2,4 %	3	14,3 %	6	6,9 %
Beteendeförändring	1	4,2 %	-	-	2	9,5 %	3	3,4 %
2001								
Åtgärd	2001						Totalt	
	V		S		Mp ²			
Teknologi	3	60,0 %	8	22,2 %	2	22,2 %	13	26,0 %
Reglering och prissättning	2	40,0 %	19	52,8 %	4	44,4 %	25	50,0 %
Markanvändning	4	80,0 %	14	38,9 %	3	33,3 %	21	42,0 %
Information	-	-	7	19,4 %	-	-	7	14,0 %
Beteendeförändring	-	-	-	-	-	-	-	-
2011								
Åtgärd	2011						Totalt	
	V		S ³		Mp			
Teknologi	3	50,0 %	14	18,7 %	4	26,7 %	21	21,9 %
Reglering och prissättning	5	83,3 %	29	38,7 %	8	53,3 %	42	43,8 %
Markanvändning	5	83,3 %	42	56,0 %	10	66,7 %	57	59,4 %
Information	1	16,7 %	4	5,3 %	2	13,3 %	7	7,3 %
Beteendeförändring	-	-	-	-	1	6,7 %	1	1,0 %

5.4.2 Det borgerliga blocket

I Tabell 5.8 tydliggörs vilka åtgärder som de borgerliga partierna framfört i sina motioner år 1991, 2001 och 2011. Då de motioner som lades av de fyra borgerliga partiernas summeras är de två mest omnämna åtgärderna år 2001 och 2011 *markanvändning* samt *reglering och prissättning*. År 1991 var andelen som *markanvändning* utgjorde överlägsen de andra åtgärderna då 76,1 % av de motioner som lades detta år lyfte fram denna åtgärd. Detta år framfördes *teknologi* som åtgärd något oftare än *reglering och prissättning*. *Teknologi* minskade sedan markant till 2001 för att sedan öka igen. År 2001 var det istället *reglering och prissättning* som lyftes fram i flest motioner. *Information* visade en positiv utveckling och ökade mellan år 1991 och 2001, för att sedan nästan halveras till år 2011. *Beteendeförändring* är den åtgärd som omnämns minst antal gånger vid alla tre tidpunkter, och framförs år 2011 inte i en enda motion.

Då de fyra borgerliga partierna studeras separat utläses för C att *markanvändning* klart dominerade år 1991, då åtgärden återfanns i över 80 % av motionerna. Även år 2001 och 2011 var *markanvändning* den åtgärd som omfattades av flest motioner. År 2001 var dock skillnad mellan *markanvändning* och *reglering och prissättning* mycket liten. *Beteendeförändring* har inte lyfts fram som åtgärd i någon av C:s motioner under de tre åren. M nämner endast denna åtgärd i en motion år 2001.

² Ej klassificerbar: MJ223 och T459.

³ Ej klassificerbar: MJ250.

Tabell 5.8: De åtgärder som lyfts fram i motioner lagda av det borgerliga blocket, i antal och andel, fördelat på respektive riksdagsparti då motioner som saknar miljöargument exkluderats 1991, 2001 och 2011.

Åtgärd	1991								Totalt	
	C		Fp		Kd		M ⁴			
Teknologi	7	21,2 %	10	27,0 %	-	-	10	45,5 %	27	29,3 %
Reglering och prissättning	4	12,1 %	15	40,5 %	-	-	7	31,8 %	26	28,3 %
Markanvändning	28	84,8 %	24	64,9 %	-	-	18	81,8 %	70	76,1 %
Information	2	6,1 %	4	10,8 %	-	-	3	13,6 %	9	9,8 %
Beteendeförändring	-	-	1	2,7 %	-	-	-	-	1	1,1 %

Åtgärd	2001								Totalt	
	C		Fp		Kd ⁵		M ⁶			
Teknologi	3	11,1 %	1	6,7 %	7	15,9 %	-	-	11	8,5 %
Reglering och prissättning	13	48,1 %	9	60,0 %	17	38,6 %	30	69,8 %	69	53,5 %
Markanvändning	14	51,9 %	8	53,3 %	24	54,5 %	14	32,6 %	59	45,7 %
Information	5	18,5 %	5	33,3 %	7	15,9 %	2	4,7 %	19	14,7 %
Beteendeförändring	-	-	1	6,7 %	2	4,5 %	1	2,3 %	4	3,1 %

Åtgärd	2011								Totalt	
	C		Fp		Kd		M			
Teknologi	3	18,8 %	4	20,0 %	3	18,8 %	2	15,4 %	12	18,5 %
Reglering och prissättning	6	37,5 %	8	40,0 %	5	31,2 %	9	69,2 %	28	43,1 %
Markanvändning	8	50,0 %	12	60,0 %	9	56,3 %	3	23,1 %	32	49,2 %
Information	1	6,3 %	2	10,0 %	1	6,3 %	1	7,7 %	5	7,7 %
Beteendeförändring	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Vidare går det att utläsa att, liksom för C, lyfter M fram åtgärden *markanvändning* i över 80 % av motionerna år 1991. Därefter representerade *teknologi* följt av *reglering och prissättning* två ofta nämna åtgärder. Den sistnämnda åtgärder framträdde starkast i motionerna som lades av M år 2001 och 2011, då den framkom i nästan 70 % av alla motioner med miljöargument. Åtgärden *teknologi* gick från att omnämnas i 45,5 % av motionerna år 1991 till att inte nämnas alls som åtgärd år 2001.

År 1991 och 2011 är *markanvändning* följt av *reglering och prissättning* de åtgärder som oftast lyfts fram i motioner lagda av Fp. Ordningen blir den omvända år 2001 – *reglering och prissättning* är vanligare än *markanvändning*. *Information* representerar detta år en stor andel av åtgärder som återkommer i motionerna, mer precist återkommande i en tredjedel av motionerna med miljöargument. Alla åtgärder går att återfinna i Fp:s motioner fram till tidpunkten 2011, då *beteendeförändring* för första gången inte lyfts fram som en åtgärd. *Beteendeförändring* mer än dubblerade sin andel mellan år 1991 och 2001, men sett till antalet motioner skedde ingen förändring, för att sedan inte nämnas alls år 2011.

För Kd är det åtgärder som syftar till *markanvändning* och *reglering och prissättning* som nämns oftast i motioner med miljöargument. Både år 2001 och 2011 omfattar *markanvändning* mer än 50 % av motionerna. *Information* och *beteendeförändring* lyfts båda

⁴ Ej klassificerbar: T216.

⁵ Ej klassificerbar: T282 och T431.

⁶ Ej klassificerbar: T455.

fram i motioner år 2001, varpå åtgärden *information* sedan mer än halverat sin andel år 2011 och *beteendeförändring* återfinns inte alls detta år.

5.4.3 Jämförelse mellan de två politiska blocken

Då Tabell 5.7 och 5.8 jämförs återfinns flera likheter mellan blocken. Totalt sett, är det *markanvändning* som nämns i flest antal motioner år 1991 och 2011, medan *reglering och prissättning* tog förstaplatsen år 2001. Antalet motioner som *teknologi* oftast lyftes fram i var år 1991 för båda block. Totalt sett framgår även likheten att samtliga partier inom de två olika blocken har vid en av de undersökta tidpunkterna utlämnat en och samma åtgärd. Denna åtgärd utgörs av *beteendeförändring* i båda fallen; för det rödgröna blocket år 2001 och för de borgerliga partierna 2011.

Då partierna studeras enskilt framgår att för både S och Fp var *markanvändning* den åtgärd som nämndes i störst andel motioner år 1991 och 2011, för att år 2001 istället omfattas av näst flest motioner efter *reglering och prissättning*. S visar även upp en likhet med C; båda partier har uteslutit *beteendeförändring* i samtliga motioner vid de tre undersökta tidpunkterna. Dessutom kan det utläsas vid jämförelse av de två tabellerna att inget parti har benämnt *beteendeförändring* som åtgärd vid alla tre tidpunkter, i Kd:s fall vid båda två tidpunkter.

En skillnad som kan utläsas mellan de två blocken är att samtliga borgerliga parti har behandlat åtgärden *information* vid alla tre tidpunkter (Kd vid de två relevanta tidpunkterna), medan detta inte gällde de rödgröna partierna. Endast S lyfter fram *information* som en återkommande åtgärd.

6 Analys

I detta kapitel genomförs en analys där det empiriska resultatet diskuteras i relation till den teoretiska referensramen samt det fjärde kapitlet *Sveriges riksdag och svensk transportpolitik*. Dock bör det tydliggöras att delar av den teoretiska referensramen inte är applicerbar kombinerat med det resultat som erhöles i studien. Detta eftersom studien som utförts är av en kartläggande karaktär och således sker ingen fördjupning i motionernas innehåll. Det kan också påpekas att motionerna, då dess utformning och omfattning kan variera kraftigt, inte alltid hade gett all den information som skulle behövts för att en analys skulle kunna utföras i samtliga fall. Den teori som presenteras i det andra kapitlet har i detta fall ändå varit relevant och nödvändig då den har ökat vår förståelse samt att teorin i kombination med det resultat som vi erhållit kan ligga till grund för och inspirera vidare forskning. När den teoretiska referensramen samt kapitel fyra jämfördes med resultatet ansåg vi dock nedanstående förhållanden som framträdande.

6.1 Mandatfördelning i relation med antal motioner

Nedan räknas mandatet för regerande parti(-er) samt eventuella samarbetspartier ihop för respektive år. Samtidigt räknas även dessa partiers totala antal lagda motioner ihop. Dessa siffror används för att se om det finns ett mönster i antalet motioner som läggs beroende på om partierna är i opposition eller ej.

År 1991 var det en jämn fördelning av mandatet i riksdagen, S och V innehade 177 av mandatet, vilket är 50,7 %. Samtidigt lade dessa partier 81 av 220 motioner, 36,8 %. År 2001 hade det rödgröna blocket tillsammans 190 av mandatet, vilket är 54,4 %. Dessa partier lade under 2001 61 av de 224 motionerna, vilket är 27,2 %. 2011 hade de borgerliga partierna tillsammans 173 av mandatet i riksdagen, vilket är 49,6 %, alltså ingen majoritet. Partierna lade under 2011 72 av de 180 motionerna, vilket är 40 %.

Korrelationskoefficienten när dessa siffror analyseras blir mycket starkt negativ, -0,99976. Detta innebär att ju större andel av mandatet som regerande parti(-er) samt eventuella samarbetspartier tillsammans har desto mindre benägna blir de att lägga motioner. Eller omvänt, ju färre mandat oppositionen har, desto mer benägna blir de att föra fram nya förslag. Om denna företeelse beror på att de partier som har makten anser sig ha tillräckligt inflytande över transportpolitiken eller om drivande av transportpolitiska motioner helt enkelt inte längre anses angeläget låter vi vara osagt. Dock bör tydliggöras att uträkningen av korrelationskoefficienten gjorts på tre variabler, detta kan bidra till att värdet blir så pass starkt då små förändringar i dessa kan få stort genomslag.

6.2 Koldioxidens andel

I den teoretiska referensramen var vår avsikt att nämna ett stort antal argument, som kunde ligga till grund för klassificeringsmallen. Detta innebar att vi avstod från att fördjupa oss ytterligare i specifika problem, då det hade lett till att detta avsnitt blivit alltför omfattande. I litteraturen observerades dock att utsläpp fick mycket uppmärksamhet, i synnerhet utsläpp av koldioxid. Detta fokus avspeglades dock inte i motionerna.

När summeringen av V, S och Mp genomförs är argumentet *CO₂-utsläpp* bland den tre minst förekommande under 1991, under 2001 har dess andel ökat så att det nu ligger i mittskiktet. 2011 har argumentets andel minskat något igen, men det hamnar dock ej bland de tre minst nämnda argumenten.

När förekomsten av argumentet studeras på samma vis för C, Fp, Kd och M, är andelen visserligen ökande, men ändå konstant låg (under 10 %). Även här tillhörde det de tre minst förekommande argumenten under 1991.

När specifika partier undersöks visar det sig att argumentet koldioxid ökade sin andel kraftigt i V:s motioner, från strax över tre procent till över hälften. Vad som dock bör uppmärksammas är att antalet motioner var betydligt fler under 1991, och förändringen i absoluta tal är mer blygsam. S använder koldioxid som argument mer sällan än genomsnittet, i relativa tal, men här observeras en ökning mellan alla år. En stor andel av Mp:s motioner nämner koldioxidutsläpp under samtliga år, men den högsta andelen nåddes under 2001.

I C:s motioner har koldioxiden en svag roll under alla tre år, att trenden ser ökande ut, beror endast på att antalet motioner totalt har minskat. Sett i absoluta tal har argumentets roll varit konstant, det har framförts i en motion varje år. För Fp ökade andelen motioner med koldioxid som argument både i absoluta och relativa tal mellan 1991 och 2011. Kd, som inte satt med i riksdagen under den allmänna motionstiden 1991, minskade andelen koldioxidargument, mellan 2001 och 2011. M använde inte koldioxidutsläpp alls som argument under 1991, mellan 2001 och 2011 ökade användningen.

Sammanfattningsvis finns det ingen tydlig trend att urskilja, för de flesta partierna har andelen ökat, men inte för alla. Koldioxid har förts fram som argument relativt sällan.

När analysen sker per block, så uppvisas dock en minskande trend i användandet av detta argument för de rödgröna partierna. Under 1991 var det på delad tredjeplats bland de mest använda argumenten. Även 2001 innehades en tredjeplats, dock långt efter de två vanligaste argumenten. För de borgerliga partierna skiljer sig resultatet markant. Här uppvisas inte samma trend, utan lägsta värdet var under 2001. Under 1991 och 2011 var det fjärde vanligaste argument.

6.3 Kombination av åtgärder

I litteraturen pekas på att kombination av olika typer av åtgärder bör ske för att nå bästa resultat. Specifikt rekommenderas att *prissättning och reglering* bör kombineras med *markanvändning*. Men även *information* spelar en viktig roll, då detta förenklar vid implementering av övriga åtgärder. Därutöver kan *beteendeförändring* förbättra effekten av andra åtgärder.

Det faktum att antalet åtgärder är större än antalet motioner som inkluderades, när motioner utan miljöargument räknats bort, talar för att flera åtgärder nämns i samma motion. Detta behöver dock inte innebära att alla åtgärder som nämns i en viss motion har samma syfte. Vissa motioner är långa, där kan ett stort antal förslag tas upp, vilket innebär att åtgärderna som föreslås inte är menade att användas i kombination med varandra.

6.4 Allmänhetens acceptans

I teorin har *information* och *beteendeförändring* lyfts fram som viktigt, då detta kan bidra till att allmänheten förstår och accepterar åtgärderna vilket underlättar implementeringen. Dessutom kan effekterna av andra åtgärder, såsom *teknologi*, förbättras när de utförs i kombination med förändrat beteende. Dessa åtgärder har dock fått begränsat med utrymme i motionerna.

När summeringen av resultaten för respektive block studeras visar det sig att *information* varit den näst minst föreslagna åtgärden och *beteendeförändring* den minst föreslagna åtgärden för de rödgröna partierna under alla undersökta år. Ingen trend ses i användandet av åtgärden, den högsta andelen var under 2001. *Beteendeförändring* uppvisade marginella resultat, under 2001 saknades åtgärden helt, och under 1991 och 2011 låg andelen under 4 %. Även det borgerliga blockets användning av *information* som föreslagen åtgärd uppvisade en topp under 2001, som visade sig räcka till en tredje plats bland åtgärderna. *Beteendeförändring* var den minst föreslagna åtgärden under alla år, och saknades helt under 2011.

Sett till hur viktigt författarna tycker att dessa åtgärder verkar vara, känns vårt faktiska resultat oerhört svagt. Teorin visar på att det är svårt att påverka beteendet, men detta borde om något vara ytterligare en anledning till att börja driva beteendeförändring, snarare än en anledning till att fullkomligt strunta i det, eftersom processen borde påbörjas så snart som möjligt.

Att allmänheten accepterar åtgärder kan bidra till att åtgärderna blir politiskt accepterade, och det faktum att dessa åtgärder inte föreslås kan bero på att det helt enkelt inte upplevs finnas en tillräcklig allmän acceptans för beteendeförändring i syfte att uppnå en hållbar utveckling.

6.5 Anpassad markanvändning

I teorin framhölls att markanvändningsåtgärder dels handlar om att planera samhället på ett mindre transportkrävande sätt och dels om anpassning av *markanvändningen* för mer miljövänliga transportmedel, samt att det huvudsakliga syftet med dessa åtgärder är att minska bilanvändningen. För att analysera detta mer noggrant hade det krävts att vi gått in djupare på vilka markanvändningsåtgärder som föreslås. Detta har vi inte gjort, då vi anser att det omfattningsmässigt ligger utanför vår studie. De markanvändningsåtgärder som vi har registrerat kan både vara till bilens fördel och nackdel, för det har varit typen av åtgärd som legat i vårt intresse. Vad som dock kan sägas är att *markanvändning* har visat sig vara en dominerade föreslagen åtgärd, endast under 2001 var reglering och prissättning starkare, ett fenomen som visade sig gälla för båda blocken. Dessa två åtgärds-kategoriers dominans gentemot övriga åtgärder är än mer uppseendeväckande.

Även om det inte ingår i det empiriska materialet, har vi observerat att en stor del av dessa åtgärder handlat om upprustning och utbyggnad av vägar och järnvägar, medan samhällsplanering i princip är helt frånvarande. Minskad bilanvändning har vi upplevt sällan är syfte med de föreslagna åtgärderna. Att samhällsplanering som åtgärd i transportpolitiska motioner upplevs som frånvarande, behöver inte betyda att förslag i enlighet med litteraturen, det vill säga att utforma samhället med alla nödvändiga faciliteter nära tillhands, inte finns. Men däremot har fokus på transporter saknats, vilket tyder på en brist på förståelse för hur stor påverkan detta kan ha för en hållbar utveckling med minskat behov av miljövänliga transporter. Tillgänglighet är ett vanligt förekommande argument, men det är dubbelriktat, då det kan innebära mindre avstånd till faciliteter och därmed mindre behov av transporter, men också förbättrade möjligheter att resa på längre avstånd och därmed incitament för ökade transporter.

6.6 De transportpolitiska målen

Då resultat erhöles kunde trots studiens kartläggande karaktär, aspekter hänförbara till de transportpolitiska målen utläsas. Detta var framförallt utmärkande och påtagligt för miljöargumentet *säkerhet*. Även aspekterna ”tillgänglighet”, ”effektivitet” och ”en god miljö” kommer att benämnas nedan.

6.6.1 Säkerhet

1988 och 1998 års transportpolitiska mål bestod av ett övergripande mål, samt fem delmål. Båda år utgjorde *säkerhet* ett av dessa delmål. Nollvisionen trädde dessutom i kraft ett år innan de transportpolitiska målen 1998. *Säkerhet* berörs även i 2009 års transportpolitiska mål, då den utgör en central aspekt i ”hänsynsmålet”. Att minska antalet personer som skadas allvarligt eller till och med avlider till följd av en trafikolycka betonas i samtliga fall. Då innehållet i motionerna inte studeras djupgående, kan det därför inte utläsas om exempelvis barnens säkerhet är särskilt prioriterat eller huruvida de uppsatta målen att minska olyckorna till en viss nivå har uppnåtts. Men vad som är tydligt i de motioner som läggs är att aspekten *säkerhet* är viktig, då den framförs ofta jämfört andra argument.

Redan år 1991 nämns *säkerhet* i en stor andel av de motioner som det rödgröna blocket lägger och tio år senare har dess andel ökat ytterligare. Endast *miljö* lyfts fram oftare som argument av blocket dessa två tidpunkter. År 2011 har *säkerhet* tagit förstaplatsen och lyfts fram i nästan hälften av de rödgrönas motioner. Sett till partierna separat är det dock endast S som anger *säkerhet* som det populäraste argumentet samtliga tre tidpunkter. För Mp tillhör istället detta argument mellanskiktet, då de finns miljöargument som lyfts fram klart oftare liksom att det finns argument som brukas i mindre utsträckning. Även i V:s motioner är *säkerhet* vanligen omnämnt som argument, men inte i samma omfattning som för S.

För det borgerliga blocket syns en tydligare trend, gällande *säkerhet* som ett populärt och ofta framlyft argument. Samtliga tre tidpunkter är det detta miljöargument som lyfts fram i oftast motionerna. Precis som för det rödgröna blocket är *säkerhets* andel av motionerna stor, och nämns år 2011 i nästan 60 % av det borgerliga blockets motioner. Även sett till partierna separat är detta det mest omnämnda argument för Kd och M. För C och Fp framhävs det också som ett viktigt argument, då det tillhör topp tre över de mest populära argumenten samtliga tidpunkter.

Det kan utläsas att för båda blocken har *säkerhet* haft en positiv utveckling och ökat sin betydelse, särskilt år 2011 jämfört med år 2001. Ökningarna mellan tidpunkterna 1991 och 2001 var mer blygsamma.

6.6.2 Tillgänglighet

De transportpolitiska målen 1988 och 1998 behandlar bägge aspekten ”tillgänglighet” i ett delmål, där näringslivet och medborgarnas förmåga att kunna förflytta sig betonas. Beroende på vart i landet en person befinner sig varierar kraven på tillgänglighet, och hänsyn måste tas när aktiviteter lokaliseras till olika platser. Tillgänglighet innefattas även i 2009 års transportpolitiska mål, under funktionsmålet. Transportsystemet spelar en viktig roll i att skapa tillgänglighet, tillsammans med IKT. År 2009 nämns även att förbättringar måste ske så att fler kan välja cykel, kollektivtrafik och gång.

Tillgänglighetsaspekten är i detta fall inte lika enkel att hänföra resultatet som *säkerhet* ovan. Åtgärden *markanvändning* blir relevant i detta sammanhang, då det i denna kategori innefattas utformning av transportsystemet i form av nybyggnation samt underhåll av befintlig infrastruktur. *Markanvändning* har för samtliga partier under de tre olika tidpunkterna varit

bland de två mest nämnda åtgärderna och har i många fall visat en överlägsen dominans. Dock kan inte parallellen dras fullt ut att tillgängligheten därmed har ökat. Tillgängligheten kan visserligen ha ökat för vissa delar av landet. Men ökade resurser till ett visst projekt eller en viss del av landet innebär även att andra delar får minskade resurser. En tillgänglighetsförbättring för en plats kan följas av att tillgängligheten minskar för en annan. Det enda som med säkerhet kan konstateras är åtgärdens popularitet, och att vi noterat att många av de motioner som tillfaller denna kategori omfattar nybyggnation eller upprustning av infrastruktur.

Gällande förbättringar så att fler ska kunna välja cykel, kollektivtrafik och gång ses att andelen motioner som nämner *cykel* och *buss* har minskat till år 2011 för det rödgröna blocket. Särskilt för S har motionerna som nämner *buss* minskat kraftig. Procentuellt sett har *cykel* mer än dubblerats för V, men sett till antalet motioner utgör denna ökning endast en enda motion.

För det borgerliga blocket minskade *buss* till år 2011 då M var det endast borgerliga partiet som nämnde detta transportslag. *Cykel* ökade sin andel betydligt och visar år 2011 en högsta notering för andelen motioner transportslaget benämns i. Även då partierna studerades separat ökade *cykels* andel för samtliga borgerliga partier.

Bortsett från de borgerliga partiernas ökade fokus på cykel, har inga signifikanta insatser gjorts för mer miljövänliga transportslagen med hänsyn till hur fördelning av motioner på de olika transportslagen ser ut.

6.6.3 Effektivitet

”Effektivitet” består av ett eget delmål och nämns även under delmålet ”en hög transportkvalitet” i 1998 års transportpolitiska motioner. I båda delmål betonas att resursutnyttjandet måste ske effektivt. Detta innefattar både en satsning på ny och befintlig infrastruktur. *Markanvändning* har som ovan konstaterats varit en populär, och i många fall dominerande åtgärd. Ett likartat resonemang skulle kunna föras kring aspekten ”effektivitet” som för ”tillgänglighet”. Både förbättringar och försämringar i effektivitet är resultatet av hur resurser fördelas till olika projekt. Bortsett från *markanvändnings* popularitet och koppling till begreppet ”effektivitet”, är det svårt att dra slutsatser kring detta delmål med hänsyn till vår studies karaktär. Det som dock kan nämnas är att år 1998 finns även ett etappmål som rör bärighetsstandaren på svenska vägar och järnvägar. Detta etappmål blir applicerbart på motioner lagda år 2001 och kan hänföras till miljöargumentet *slitage*.

Slitage visade sig var ett något populärare argument för det borgerliga blocket och dessa partier, än för de rödgröna. Detta argument har varken nämnts ofta eller sällan i motioner lagda av det rödgröna blocket år 2001. Inte heller för partierna separat har argumentet inkluderats bland de tre mest nämnda år 2001, eller vid de två andra tidpunkterna. *Slitage* har för det borgerliga blocket varit det tredje mest nämnda argumentet år 1991 och 2011, men just vid tidpunkten 2001 hade argumentet en fjärdeplats. För partierna separat tillhörde dock *slitage* topp tre år 2001 för alla partier utom M.

6.6.4 En god miljö

I 1988 års transportpolitiska mål innefattade delmålet ”en god miljö” att transportrelaterade utsläpp måste reduceras liksom bullernivåerna i tätorter. Även energianvändningen lyftes fram i detta delmål. För de motioner som lades av det rödgröna blocket år 1991 lyftes miljöargumentet *utsläpp generellt* fram som ett av de tre mest nämnda argumenten. Dock kan det tilläggas att *CO₂-utsläpp* år 1991 var ett av de minst omnämnda miljöargumenten. *Buller/vibration* var ett argument som omtalades i låg utsträckning, medan *energianvändning*

tillhörde mellanskiktet. Då partierna studeras på enskild nivå nämner V *CO₂-utsläpp* som ett av de populäraste argumenten, medan S istället har *CO₂-utsläpp* som ett av de minst omnämnda. S och Mp nämner istället *utsläpp generellt* till topp tre där Mp även inkluderar *energianvändning*.

Totalt för det borgerliga blocket tillhör miljöargumentet *CO₂-utsläpp* ett av de minst onämnda år 1991, vilket även visade sig vara fallet för M. *Utsläpp generellt* nämndes i nästan en femtedel av blocket motioner, och föll precis utanför topp tre. Även för C föll *utsläpp generellt* precis utanför de topp tre nämnda argumenten, och *buller/vibration* prioriteras inte av partiet. För Fp och M tillhörde istället *buller/vibration*, *utsläpp generellt* och *energianvändning* mellanskiktet. Dessa miljöargument lyftes därmed varken fram ofta eller sällan i motioner.

Sammanfattningsvis för år 1991 lyfte de rödgröna partierna fram *utsläpp generellt* i större utsträckning än de borgerliga partierna, där detta argument varken ses som populärt eller ett sällan omnämnt miljöargument. *Buller/vibration* sett till varje parti visade sig också i stor utsträckning hänföras till mellanskiktet för miljöargumenten. Endast Mp nämner år 1991 *energianvändning* ofta i motionerna, tillsammans med *utsläpp generellt*. Detta parti är således delmålet ”en god miljö” närmast, då miljöargumenten som lyftes fram i motionerna används som en indikator.

År 1998 hade det i de transportpolitiska målen införts specifika nivåer för koldioxidutsläppen. Att transporterna inte skulle försämra människans hälsa lyftes fram tillsammans med en minskning av utsläppen som transporterna medför.

Totalt för de motioner som lades av det rödgröna blocket år 2001 tillhörde *utsläpp generellt*, liksom föregående tidpunkt, de tre mest nämna miljöargumenten. *CO₂-utsläpp* tillhörde mellanskiktet för det rödgröna blocket. Sett till partierna separat nämnde framförallt V, men även Mp, *CO₂-utsläpp* ofta i motionerna. Då V detta år inte nämnde *utsläpp generellt* alls i sina motioner, kan det som tidigare antas att de blivit mer specifika i miljömotiveringen. S omtalade inte detta argument i någon större utsträckning, men lyfte däremot fram *utsläpp generellt* som de tredje mest nämna argumentet. Dock bör det tilläggas att antalet motioner som lades av V och Mp var väsentligt mindre till antalet än S.

Det borgerliga blocket framförde inte *CO₂-utsläpp* och *utsläpp generellt* i någon större utsträckning. Sett till andelen lyftes dessa argument av det rödgröna blocket fram i dubbelt så många motioner. För M var dock *utsläpp generellt* år 2001 de tredje mest nämnda miljöargumentet, men procentuellt sett omfattade detta endast 12,3 % av motionerna. C omtalade inte dessa två argument i någon större utsträckning, medan argumenten tillföll mellanskiktet för Fp och Kd.

Slutligen ges *hälsa* en mer central roll i 2009 års transportpolitiska mål, där det lyfts fram i hänsynsmålet.

För det rödgröna blocket minskade *hälsa* som ett omnämnt argument i motionerna år 2011. S nämnde inte argumentet i någon större utsträckning och för V var det första gången som *hälsa* användes som argument i en motion. För det borgerliga blocket ökade argumentet *hälsa* procentuellt år 2011, där ökningen utgjordes av en motion. Gällande argumentets popularitet kan det hänföras till mellanskiktet av argument. Sett till partierna separat visar dock inget parti benägenhet att använda argumentet i någon större utsträckning. Sammanfattningsvis kan det konstateras att *hälsa* inte haft någon större roll i de motioner som lades år 2011, trots att aspekten fått en mer central roll i de transportpolitiska målen.

7 Slutdiskussion

I detta avslutande kapitel återupprepas först syftet med studien för att sedan besvara respektive frågeställning kortfattat. Därefter följer slutsatser och kapitlet avslutas med förslag på vidare forskning.

Vi har genom denna uppsats belyst hur attityden kring miljö och hållbarhet har förändrats inom svensk transportpolitik. Syftet var att undersöka utvecklingen i vad som lyftes fram och drevs av respektive politiskt parti, inte vad som beslutades. Detta ämnade vi att göra genom att jämföra de transportrelaterade motionerna som framlagts, med tio års mellanrum, år 1991, 2001 och 2011.

7.1 Övergripande resultat och analys för respektive frågeställning

Nedan besvaras kortfattat de frågeställningar som fungerade som utgångspunkt för denna studie. Då vi här inte kommer återge de tabeller som ingår i empirin, hänvisas istället till kapitel fem.

7.1.1 Frågeställning ett

Första frågeställningen syftade till att studera hur många transportpolitiska motioner som lagts respektive år, med hänsyn till respektive politiskt parti och transportslag.

År 2001 lade det borgerliga blocket 163 motioner, vilket var det högsta antalet motioner som blocket lagt. Detta år visade det rödgröna blocket en lägsta notering, med endast 61 lagda motioner. År 2011 lades flest motioner av de rödgröna, 108 till antalet. Denna tidpunkt var den som de borgerliga partierna lades minst motioner. När korrelationskoefficienten räknades ut visade det sig att den blev starkt negativ, $-0,99976$. Detta innebär att det finns ett starkt samband mellan antal mandat och benägenhet att lägga motioner. Ju större andel av mandaten som innehas, desto färre motioner läggs.

Vägtrafik nämndes oftast i motioner vid samtliga tre tidpunkter för båda politiska blocket, följt av *järnväg*. År 1991 och 2001 utgjorde *buss* det tredje mest omnämnda transportslaget, men år 2011 lyfte de båda blocken fram *cykel* oftare. Då partierna studeras separat visade det sig att vid samtliga tidpunkter lyfte de borgerliga partierna och S fram *vägtrafik* i störst andel motioner. Mp och V lyfte år 1991 och 2001 fram *järnväg* i flest motioner. Sett till partierna nämndes *buss* och *cykel* i liten utsträckning. Endast för C och M har *buss* respektive *cykels* andel varit större än *järnvägens*.

Med andra ord har ingen större utveckling skett gällande transportslagens fördelning; de miljövänligare transportslagen framförs fortfarande i färre antal motioner.

7.1.2 Frågeställning två

I frågeställning två låg intresset i vilka miljöargument som lyfts fram i motionerna, samt om det finns en överensstämmelse mellan dessa och de transportpolitiska målen

Båda de politiska blocken lyfter ofta fram *miljö* och *säkerhet* i motionerna. Det rödgröna blocket framför även *utsläpp generellt* år 1991 och 2001. *Vrak* och *utrymme* är miljöargument som sällan uppmärksammas, och år 1991 tillhörde även *CO₂-utsläpp* dessa argument. År 2001 och 2011 utgör även *buller/vibration* de tre argument som sällan nämns.

Sett till respektive parti visade sig även då *miljö* vara ett populärt argument vid alla tre tidpunkter. *Säkerhet* nämndes också i stor utsträckning. *CO₂-utsläpp* har endast framförts

bland de tre mest populära argumenten vid tre tillfällen; V och Mp år 2001 samt M år 2011. Mp är de enda partierna som lyfte fram *energianvändning* som ett ofta omnämnt argument.

Resultatet både avviker från och stämmer överrens med litteraturen beroende på vart fokus ligger. Koldioxidutsläpp ges stort utrymme i forskningen, med detta avspeglas inte i de motioner som lagts. För de flesta av partierna har användning av argumentet ökat något, men inte för alla. Därför kan ingen direkt trend påvisas. Argumentet *säkerhet* har visat sig anses som viktigt då det är ett vanligt förekommande argument och då dess andel har ökat för varje tidpunkt. *Säkerhet* ingår bland de transportpolitiska delmålen år 1988 och 1998, samt ges en central roll i hänsynsmålet 2009. Detta argument är ett av få som är direkt hänförbart till, samt avspeglas i, de transportpolitiska målen.

7.1.3 Frågeställning tre

Den tredje frågeställningen syftar till att undersöka vilken sorts åtgärder som föreslås i motionerna.

Markanvändning nämndes av båda politiska blocken i flest motioner 1991 och 2011. Denna åtgärd har ofta dominerat. År 2001 framfördes *reglering och prissättning* oftast. Dessa två åtgärder är de som lyfts fram i störst utsträckning. De åtgärder som föreslås inom området för *markanvändning* samklangar inte med vad teorin fokuserar på, varken i syfte eller i karaktär. Enligt teorin ska syftet vara att minska bilanvändningen, men detta upplevdes sällan vara fallet. Fokus på transporter i kombination med samhällsplanering upplevs ha saknats.

Teorin uppmanar till att åtgärder ska kombineras för att bästa resultat skall nås. Särskilt *markanvändning* tillsammans med *reglering och prissättning* framförs. Då antalet föreslagna åtgärder varit större än antalet lagda motioner, tyder detta på att flera åtgärder kan ha föreslagits i samma motion. Detta behöver dock inte betyda att meningen är att åtgärderna ska kombineras, eftersom en motion kan ha flera olika syften. Då *markanvändning* och *reglering och prissättning* framförts oftast har detta troligen skett i kombination med andra åtgärder, men om det är varandra går inte att svara på.

År 1991 lyftes *teknologi* ofta fram av båda blocken. För det rödgröna blocket minskade *teknologi* därefter successivt sin andel. De borgerliga visade inte på samma utveckling utan lägsta noteringen visade sig under 2001 för samtliga partier. *Information* och *beteendeförändring* har inte nämnts i någon större utsträckning. Dock framfördes *information* som den tredje mest nämnda åtgärden år 2001 av det borgerliga blocket. Då partierna studerades separat framgick att varken C eller S lyft fram *beteendeförändring* som en åtgärd.

Implementering av åtgärder underlättas av att allmänheten har förståelse och därigenom accepterar dessa. *Information* och *beteendeförändring* lyfts fram i teorin som viktigt för att detta skall uppnås. Därutöver kan andra åtgärder, såsom *teknologi*, få förbättrad effekt i kombination med *beteendeförändring*. Med tanke på att *information* och framförallt *beteendeförändring* nämns i så pass låg utsträckning, verkar inte detta fått genomslag.

7.2 Slutsatser

En av de slutsatser som kan dras utifrån vårt resultat är att det inte skett någon större utveckling de senaste 20 åren med hänsyn till de frågeställningar vi har utgått från. *Vägrafik* har dominerat som det transportslag som ligger i fokus i motionerna, följt av *järnväg*. Någon trend går inte att urskilja för de undersökta åren, utan dess respektive andel har pendlat. *Cykel* och *buss* har samsats om jumboplatsen. När det gäller argument så är det samma argument

som fortfarande dominerar för båda block; det vill säga *säkerhet* och icke-specificerad *miljö*. *Vrak* och *utrymme* är de två argument som nämns i minst utsträckning för båda block vid samtliga tre tidpunkter, med undantag för det borgerliga blocket år 2011 då *buller/vibration* och *utrymme* var svagast. Inte heller i åtgärderna har någon vidare utveckling kunnat urskiljas. *Markanvändning* tillsammans med *reglering* och *prissättning* har varit de klart dominerande åtgärderna under alla tre år, medan *information* och *beteendeförändring* sällan har föreslagits som åtgärder.

Utan att ha grund för detta, är det inte helt omotiverat att tro att det finns ett glapp mellan forskningen och vad som appliceras på allmänheten. Med andra ord skulle detta betyda att forskningen ligger betydligt längre fram än vad som framgår i de transportpolitiska motionerna, eftersom allmänheten inte accepterar forskningen fullt ut ännu. I teorin nämndes att allmänhetens acceptans driver politisk acceptans, och om inte allmänheten har accepterat forskningsläget ännu gör inte politiken det heller enligt detta resonemang. Detta skulle kunna vara förklaringen till ovanstående slutsats, det vill säga att anledningen till att utvecklingen var så pass begränsad är att politiken ligger många år efter forskningen. Detta är dock svårt att bekräfta utan att vara inläst på vilken forskning som lyfter fram för kanske 30-40 år sedan.

Ovanstående resonemang skulle även kunna förklara vad som i analysen uppmärksammades om att vissa områden, som i litteraturen lades mycket fokus på eller omnämndes som viktigt, fick relativt begränsat genomslag i undersökningen. Detta är fallet för exempelvis *CO₂-utsläpp*, som visserligen ökade successivt för det borgerliga blocket, men hade en konstant låg andel. För de rödgröna var situationen annorlunda som hade en generellt högre andel *CO₂-utsläpp* som argument, jämfört de borgerliga. Men här syntes inte samma ökande trend. Även *beteendeförändring* är ett bra exempel på detta fenomen då teorin lyfte fram det som ”ett måste för att uppnå verklig förändring”, vilket inte speglades i vårt resultat där dess andel var marginell under alla år. Därutöver kan det betonas att de syften med åtgärderna som föreslogs i de undersökta motionerna sällan upplevdes stämma överens med de syften som teorin lyfte fram med samma åtgärder.

Med tanke på litteraturen som studerades, hade ett annat resultat förväntats. Vi trodde att vi skulle få se en större överensstämmelse med litteraturen i vilka argument och åtgärder som lyfts fram. Om inte detta skulle infinna sig, trodde vi att det skulle ske en utveckling mot vad som lyfts fram i teorin. Ingen av dessa förväntningar uppfylldes. Fokus på koldioxid var klart mindre än förväntat, detsamma gäller beteendeförändring som åtgärd. Kanske ligger förklaringen i Geerlings och Steads (2003) resonemang kring att forskningen fokuserat på *vad* som ska implementeras snarare än *hur* det ska implementeras. Detta kan ha lett till att politikerna inte vågat föreslå de åtgärder som forskningen framhäver, då de inte vetat hur de ska förhålla sig till dessa eller hur allmänheten kommer reagera.

Vad gäller åtgärderna framträdde *markanvändning* ofta i motionerna, men det som till viss del förvånade var dess överlägsna dominans för vissa parti och tidpunkter. Självklart har det sätt som vi valt att utforma klassificeringsmallen på haft en påverkan, och beroende på vad som väljs att inkludera i åtgärden *markanvändning* så kan det erhållna resultatet variera. Dock vill vi ändå betona att underhåll och byggnation av ny infrastruktur, särskilt relaterad till väg, upplevdes av oss som en vanligen återkommande åtgärd i motionerna. Även om ramen för vad som skulle inkluderas i *markanvändning* stramades åt, tror vi fortfarande att *markanvändning* som åtgärd skulle visa en dominans. Att väglobbyisterna i Sverige har en signifikant starkare position än järnvägslobbyisterna, kan till viss del utgöra en av de faktorer som kan ge en förklaring till resultatet. Att bilen är intimt förknippad med en känsla av frihet och att Sverige är ett land med långa geografiska avstånd, kan dessutom stärka vårt

resonemang och ytterligare bekräfta vårt resultat. En annan förklarande faktor skulle kunna vara att det svenska vägnätet är så pass stort att det finns ett betydande behov av underhåll och inte bara nybyggnation.

Sett till våra slutsatser finns det anledning att tro att om denna undersökning skulle genomföras låt säga 30 år framåt i tiden, skulle den teori som vi grundar oss på sannolikt få större genomslag än vad den fick i vår undersökning. Antagligen skulle både argument och åtgärder ligga mer i linje med forskningen idag än vad dagens argument och åtgärder gör. Det går dock inte att veta när denna eftersläpning skulle minska så att forskningen och den faktiskt förda politiken ligger mer i linje med varandra.

7.3 Förslag på vidare forskning

Eftersom denna typ av studie inte genomförts tidigare, blev undersökningen av kartläggande karaktär. Under arbetets gång upptäcktes flertalet intressanta infallsvinklar och möjligheter för fördjupning. Redan i avgränsningarna avskrev vi oss från att göra en jämförelse av partiernas uttryckta politik och den faktiskt förda politiken. Detta hade dock varit intressant att undersöka vidare. Vad av deras uttalade politik visar sig faktiskt i motionerna? Vilken typ av frågor säger sig partiet vara intresserade av utan att det får genomslag i de motioner som läggs?

En annan möjlighet är att fördjupa sig i en av åtgärderna, exempelvis *markanvändning*, och undersöka mer specifikt vilka typer av markanvändningsåtgärder som föreslås. Själva har vi undersökt frekvensen, men djupare analys av åtgärderna lämnar vi till framtida forskare. Sannolikt hade detta lett till intressanta resultat.

Vidare skulle det vara intressant att göra en liknande longitudinell studie som vår där avspeglingen av de transportpolitiska målen i de transportpolitiska riksdagsmotionerna undersöks fullt ut. Återigen skulle olika argument kunna utgöra fokus, men utan avgränsningar kring inriktning på motionen mer än att den ska vara transportpolitisk.

Avslutningsvis skulle vår utarbetade analysmetod även kunna tillämpas för liknande studier inom andra politiska områden.

Referenslista

Tryckta källor

- Banister, D. (2005a) "Overcoming barriers to the implementation of sustainable transport", i Rietveld, P., Stough, R. R., (eds. 2005) *Barriers to Sustainable Transport*. Abingdon, Spon Press, sid. 54-68.
- Banister, D. (2005b) *Unsustainable Transport: City Transport in the new century*. Abingdon, Routledge.
- Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* **15**, 73-80.
- Banister, D., Pucher, J., Lee-Gosselin, M. (2007) "Making Sustainable Transport Politically and Publicly Acceptable: Lessons from the EU, USA and Canada", i Rietveld, P., Stough, R. R. (eds. 2007) *Institutions and Sustainable Transport: Regulatory Reforms in Advanced Economies*. Cheltenham, Edward Elgar, sid. 17-50.
- Black, W. R. (2010) *Sustainable Transportation: Problems and solutions*. New York, The Guilford Press.
- Bryman, A. (2011) *Samhällsvetenskapliga metoder*, upplaga 2. Malmö, Liber.
- Christiansen, P. M., Rommetvedt, H. (1999) From Corporatism to Lobbyism? – Parliaments, Executives, and Organized Interests in Denmark and Norway. *Scandinavian Political Studies* **22**, 195–220.
- Edquist, E. (2009) *Jämställdhet – en färdväg till bättre miljö? En studie om sambandet mellan jämställdhet och miljö i svensk transportpolitik*. Kandidatuppsats i statsvetenskap, Göteborgs Universitet.
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Wängnerud, L. (2007) *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Stockholm, Norstedts Juridik.
- Falkemark, G. (2006) *Politik, mobilitet och miljö – Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*. Riga, Gidlunds förlag.
- Fälting, L. (1995) Högtflygande planer i debatten om Arlanda 1946. *Working papers in transport and communication history* 1995:4. Ekonomisk-historiska institutionen, Uppsala Universitet.
- Geerlings, H., Stead, D. (2003) The integration of land use planning, transport and environment in European policy and research. *Transport Policy* **10**, 187-196.
- Greene, D. L., Wegener, M. (1997) Sustainable Transport. *Journal of Transport Geography* **3**, 177-190.
- Gudmundsson, H., Höjer, M. (1996) Sustainable development principles and their implications for transport. *Ecological Economics* **19**, 269-282.
- Koger, G. (2003) Position-Taking and Cosponsorship in the U.S. House. *Legislative Studies Quarterly* **28**, 225-246.

Liljegren, E. (1998) Den stora förvirringen – Partipolitik och bilintressen i riksdagsbehandlingen av bilskattnas utformning 1922-1939. *Working papers in transport and communication history* 1999:5. Licentiatuppsats i ekonomisk historia, Uppsala Universitet.

Marshall, S. (2000) The Potential Contribution of Land Use Policies Towards Sustainable Mobility through Activation of Travel Reduction Mechanisms. *Innovation: The European Journal of Social Sciences* 1, 63-79.

Nijkamp, P. (1994) Roads toward environmentally sustainable transport. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 4, 261-271.

Patel, R., Davidsson, B. (2011) *Forskningsmetodikens grunder*, upplaga 4:1. Lund, Studentlitteratur.

Regeringens proposition 1987/88:50 *Regeringens proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet*. Kommunikationsdepartementet, Stockholm.

Regeringens proposition 1997/98:56 *Regeringens proposition 1997/98:56 – Transportpolitik för en hållbar utveckling*. Kommunikationsdepartementet, Stockholm.

Regeringens proposition 2008/09:93 *Regeringens proposition 2008/09:93 – Mål för framtidens resor och transporter*. Näringsdepartementet, Stockholm.

Regeringens proposition 2009/10:155 *Regeringens proposition 2009/10:155 – Svenska miljömål för ett effektivare miljöarbete*. Miljödepartementet, Stockholm.

Rodrigue, J-P., Slack, B., Comtois, C. (2001) “The paradoxes of Green Logistics” i Brewer, A.M., Button, K.J., Hensher, D.A. (eds. 2001) *The Handbook of Logistics and Supply-Chain Management*”, Handbooks in Transport #2, London, Elsevier.

Stead, D. (2008) Institutional aspects of integrating transport, environment and health policies. *Transport Policy* 15, 139-148.

Stough, R. R., Rietveld, P. (2005) “Institutional dimensions of sustainable transport”, i Rietveld, P., Stough, R. R. (eds. 2005) *Barriers to Sustainable Transport*. Abingdon, Spon Press, sid. 1-18. Ö

Ubbels, B., Verhoef, E., (2005) “Barriers to transport pricing”, i Rietveld, P., Stough, R. R. (eds. 2005) *Barriers to Sustainable Transport*. Abingdon, Spon Press, sid. 69-93.

Öberg, P.O., Svensson, T., Christiansen, P. M., Nørgaard, A. S., Rommetvedt, H., Thesen, G. (2011) Disrupted exchange and declining corporatism: Government authority and interest group capability in Scandinavia. *Government and Opposition* 46, 365-391.

Motioner

Motioner år 1991

Från motion 1990/91:T553 *En järnväg mellan Karlskoga och Örebro* till och med motion 1990/91:T927 – *Transportstöd för Norrland*, se Bilaga 1.

Motioner år 2001

Från motion 2001/02:Sk406 – *Koldioxidneutrala drivmedel* till och med motion 2001/02:T455 – *Infrastrukturen i Stockholm*, se Bilaga 2.

Motioner år 2011

Från motion 2011/12:T351 – *Obligatorisk drogtestning och nollvision i trafiken* till och med motion 2011/12:T453 – *Stängsel för att skilja renar och vägar åt*, se Bilaga 3.

Skriftlig mail-korrespondens

Stenborg, D. (2012) Informationsenheten Riksdagsförvaltningen. Mailkontakt den 16 april, 2012.

Elektroniska källor

EC (2001) *EU:s Vitbok ” Vitbok - Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”*. Hämtad 30 mars, 2012 från <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52001DC0370:SV:HTML>

Riksdagen (2011) *Beslut om lagar*. Hämtad den 19 april, 2012 från <http://www.riksdagen.se/sv/Sa-funkar-riksdagen/Riksdagens-uppgifter/Beslut-om-lagar/>

Riksdagen (2012a) *Följdmotion*. Hämtad den 19 april, 2012 från <http://www.riksdagen.se/sv/Sa-funkar-riksdagen/Ordbok/foljdmotion/>

Riksdagen (2012b) *Fristående motion*. Hämtad den 19 april, 2012 från <http://www.riksdagen.se/sv/Sa-funkar-riksdagen/Ordbok/fristaende-motion/>

Riksdagen (2012c) *Allmän motionstid*. Hämtad den 19 april, 2012 från <http://www.riksdagen.se/sv/Sa-funkar-riksdagen/Ordbok/allman-motionstid/>

SCB (1989) *Allmänna valen 1988. Del 1, Riksdagsvalet den 18 september 1988*. Hämtat den 4 maj, 2012 från http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Historisk_statistik/_Dokument/Valstatistiken/Valstatistik%20Allman%20valen%201988%20Del%201%20Riksdagsvalet.pdf

SCB (1999) *Allmänna valen 1998. Del 1, Riksdagsvalet den 20 september 1998*. Hämtat den 4 maj, 2012 från http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Historisk_statistik/_Dokument/Valstatistiken/Valstatistik%20Allman%20valen%201998%20Del%201%20Riksdagen.pdf

SCB (2011) *Allmänna valen 2010. Del 1, Riksdagsvalet den 19 september 2010*. Hämtat den 4 maj, 2012 från http://www.scb.se/statistik/_publikationer/ME0104_2010A01p_BR_ME01BR1101.pdf

Bilagor

Bilaga 1 – Transportpolitiska motioner år 1991

Vänsterpartiet och Centerpartiet

Motion 1990/91:T533 – *En järnväg mellan Karlskoga och Örebro*

Vänsterpartiet, Centerpartiet och Folkpartiet

Motion 1990/91:T234 – *Infrastrukturen i Södertälje, m.m.*

Vänsterpartiet, Centerpartiet, Folkpartiet och Moderaterna

Motion 1990/91:T318 – *En ny nord-sydlig stamväg genom Bergslagen och Örebro län*

Centerpartiet och Moderaterna

Motion 1990/91:T561 – *Tågtrafiken till Vårgårda*

Centerpartiet, Folkpartiet och Moderaterna

Motion 1990/91:T204 – *Förbättrad infrastruktur i Värmland*

Vänsterpartiet

Motion 1990/91:T221 – *Järnvägssatsningar i Dalarna och begränsad flygtrafik*

Motion 1990/91:T223 – *Lag om rätt för kommuner att ta ut bilavgift*

Motion 1990/91:T224 – *Statligt stöd till automatisk spårbana*

Motion 1990/91:T234 – *Infrastrukturen i Södertälje, m.m.*

Motion 1990/91:T235 – *Godstransporterna i Västerbotten*

Motion 1990/91:T241 – *Finansiering av infrastruktur*

Motion 1990/91:T249 – *En ny transportpolitik*

Motion 1990/91:T225 – *Snabbtågen*

Motion 1990/91:T333 – *Den s.k. Bergslagsdiagonalen*

Motion 1990/91:T353 – *Cykelpolitik*

Motion 1990/91:T363 – *Den s.k. Bergslagsdiagonalen*

Motion 1990/91:T367 – *Statsbidrag till utbyggnad av spårvagnsbanvallar i Norrköping*

Motion 1990/91:T422 – *Terrängfordon och farkoster till sjöss och i luften*

Motion 1990/91:T433 – *Automatiska spårbilar*

Motion 1990/91:T520 – *Upprustning av banan Boden-Haparanda m.m.*

Motion 1990/91:T522 – *Upprustning av Blekinge kustbana*

Motion 1990/91:T524 – *SJs rabattsystem*

Motion 1990/91:T530 – *Västerdalsbanan*

Motion 1990/91:T535 – *Järnvägen Gävle-Avesta/Krylbo-Örebro*

Motion 1990/91:T544 – *Järnvägstrafiken på sträckan Mjölby-Hallsberg*

Motion 1990/91:T545 – *Snabbtågens uppehåll i Hallsberg*

Motion 1990/91:T546 – *Järnvägssatsningar i Västerbotten*

Motion 1990/91:T547 – *Bevarande av inlandsbanan*

Motion 1990/91:T552 – *Persontrafik på järnväg mot övre Norrland*

Motion 1990/91:T555 – *SJ-verkstaden i Luleå*

Motion 1990/91:T920 – *Transportutvecklingsbidrag inom det regionalpolitiska stödet*

Socialdemokraterna

- Motion 1990/91:N408 – *Biobränslen och alternativa drivmedel i transportsystemet*
- Motion 1990/91:N432 – *Ombyggnad av dieseldrivna fordon till etanoldrift*
- Motion 1990/91:Sk655 – *Differentierade miljöavgifter*
- Motion 1990/91:Sk716 – *Fordonsskatten*
- Motion 1990/91:T201 – *Hargshamns järnvägs- och vägförbindelser*
- Motion 1990/91:T217 – *Den transportpolitiska utvecklingen i Skåne*
- Motion 1990/91:T222 – *Infrastrukturella satsningar i skogslänens inland*
- Motion 1990/91:T226 – *Infrastrukturstärkande insatser i Östergötland*
- Motion 1990/91:T227 – *Godstrafiken i Värmland*
- Motion 1990/91:T228 – *Infrastruktursatsningar för Norrbotten*
- Motion 1990/91:T237 – *Kommunikationerna i Jämtlands län*
- Motion 1990/91:T257 – *Vägtrafikens och bilismens kostnader*
- Motion 1990/91:T310 – *Väginvesteringar i södra Sverige*
- Motion 1990/91:T313 – *Nissastigen genom Gislaved och Smålandsstenar*
- Motion 1990/91:T315 – *Upprustning av vägarna 49 och 195*
- Motion 1990/91:T324 – *Utbyggnad av väg E 18*
- Motion 1990/91:T325 – *Ökade väganslag till Kalmar län*
- Motion 1990/91:T329 – *En ny vägförbindelse i Bergslagen*
- Motion 1990/91:T345 – *Ökad cykeltrafik*
- Motion 1990/91:T346 – *Riksväg 50*
- Motion 1990/91:T349 – *Vägnätet i Värmlands län*
- Motion 1990/91:T352 – *Vägnätet i Södermanland*
- Motion 1990/91:T359 – *Europaväg 18 Köping-Arboga*
- Motion 1990/91:T360 – *Anslag till vägar i Östergötlands län*
- Motion 1990/91:T402 – *Utmärkning av lastfordon m.m.*
- Motion 1990/91:T404 – *Säkrare skoltransporter*
- Motion 1990/91:T405 – *Regler för användning av biltelefon*
- Motion 1990/91:T406 – *Stänkskydd på personbilar*
- Motion 1990/91:T414 – *Besiktning av äldre bilar vid överlåtelse*
- Motion 1990/91:T416 – *Minskning av mörkerolyckor*
- Motion 1990/91:T417 – *Ökad satsning på fordonskontroll på väg*
- Motion 1990/91:T434 – *Åtgärder för sänkta hastigheter*
- Motion 1990/91:T436 – *Tidigare kontrollbesiktning av tunga fordon*
- Motion 1990/91:T437 – *En cykelhjälskampanj bland skolbarn*
- Motion 1990/91:T504 – *Persontrafik på sträckan Örebro-Avesta och Krylbo-Gävle*
- Motion 1990/91:T509 – *Upprustning av länsjärnvägarna i Kalmar län*
- Motion 1990/91:T513 – *En utbyggd och upprustad västkustbana*
- Motion 1990/91:T516 – *Järnvägssatsningar i Älvsborgs län*
- Motion 1990/91:T523 – *Järnvägarna i Värmlands län*
- Motion 1990/91:T526 – *Tågtrafiken Mjölby-Motala-Hallsberg*
- Motion 1990/91:T527 – *Inlandsbanans framtid*
- Motion 1990/91:T529 – *En riksbangård i Hässleholm*
- Motion 1990/91:T531 – *Utbyggnad av Götalandsbanan*
- Motion 1990/91:T539 – *Bergslagspendeln*
- Motion 1990/91:T540 – *Tågtrafik i Bergslagen*
- Motion 1990/91:T541 – *Mälarbanan*
- Motion 1990/91:T553 – *Upphandling av olönsam järnvägstrafik*
- Motion 1990/91:T557 – *Persontrafiken på sträckan Gävle-Avesta-Örebro*

Motion 1990/91:T901 – *Överlaster och uppbörden av överlastavgifter*
Motion 1990/91:T906 – *Kollektiv beställningstrafik*
Motion 1990/91:T909 – *Riksfärdtjänsten*
Motion 1990/91:T910 – *Kollektivtrafik för funktionshindrade*

Miljöpartiet

Motion 1990/91:Jo715 – *Pant på bildäck*
Motion 1990/91:Jo797 – *Aktionsplan mot buller*
Motion 1990/91:N343 – *Alvarmotorer*
Motion 1990/91:Sk652 – *Lokal och regional bensinskatt*
Motion 1990/91:Sk717 – *Accis för att stimulera köp av bensinsnåla bilar*
Motion 1990/91:T203 – *Trafikpolitiken*
Motion 1990/91:T206 – *Cykling*
Motion 1990/91:T207 – *Väg och bil*
Motion 1990/91:T231 – *Miljön i Göteborg*
Motion 1990/91:T236 – *Kommunikationerna i Värmland*
Motion 1990/91:T238 – *Trafiken i Västernorrland*
Motion 1990/91:T240 – *Trafiken i Dalarna*
Motion 1990/91:T258 – *Västkustbanans utbyggnad, m.m.*
Motion 1990/91:T412 – *Trafiksäkerhet*
Motion 1990/91:T435 – *Lokala hastighetsbestämmelser*
Motion 1990/91:T508 – *Järnvägspolitiken*
Motion 1990/91:T512 – *Inlandsbanan*
Motion 1990/91:T536 – *Södra Vänerbanan*
Motion 1990/91:T558 – *S.k. försöksjärnvägar m.m.*
Motion 1990/91:T560 – *Villkoren för spårbunden trafik i glesbygd*
Motion 1990/91:T915 – *Utveckling av hyrbilssystem*

Centerpartiet

Motion 1990/91:N458 – *Alternativa motorbränslen*
Motion 1990/91:Sk301 – *Avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats*
Motion 1990/91:Sk327 – *Beskattning av bilförmån*
Motion 1990/91:Sk328 – *Beskattningsreglerna för bilförmån*
Motion 1990/91:Sk400 – *Avdrag för arbetsresor*
Motion 1990/91:Sk654 – *Beskattningen av vissa transportfordon*
Motion 1990/91:T202 – *Investeringar för framtida välstånd - satsning på infrastruktur*
Motion 1990/91:T242 – *Infrastrukturen inom kommunikationsområdet för Gävleborgs län*
Motion 1990/91:T255 – *Kommunikationerna i Värmland och norra Dalsland*
Motion 1990/91:T309 – *Vägförbindelsen Norrköping-Västerås-Gävle*
Motion 1990/91:T311 – *Vägnätet i Västmanlands län*
Motion 1990/91:T314 – *Landsbygdens vägar*
Motion 1990/91:T316 – *Vägarna i Skaraborgs län*
Motion 1990/91:T322 – *Länsväg 181 Falköping-Vårgårda*
Motion 1990/91:T327 – *Väglagen m.m.*
Motion 1990/91:T337 – *Det gotländska vägnätet*
Motion 1990/91:T347 – *Vägarna i Älvsborgs län*
Motion 1990/91:T351 – *Säkerheten vid vägarbete*
Motion 1990/91:T357 – *Trafikpolitik för Jämtlands län*
Motion 1990/91:T361 – *Det mindre vägnätet*
Motion 1990/91:T368 – *Extra väganslag till Kalmar län*

Motion 1990/91:T369 – *Riksväg 23-138-34 som genomfartsled genom Smålands inland*
Motion 1990/91:T379 – *Vägarna i Västernorrlands län*
Motion 1990/91:T426 – *Trafiksäkerhet*
Motion 1990/91:T445 – *Körkortsutbildningen*
Motion 1990/91:T501 – *Inlandsbanan*
Motion 1990/91:T502 – *Mälarbanan m.m.*
Motion 1990/91:T503 – *Bergslagspendeln*
Motion 1990/91:T505 – *Snabbtåg Stockholm-Sundsvall*
Motion 1990/91:T510 – *En ny järnvägsförbindelse i sydöstra Sverige*
Motion 1990/91:T514 – *Tågtrafiken på bandelen Falköping - Nässjö*
Motion 1990/91:T528 – *Snabbtåg utefter Norrlandskusten, m.m.*
Motion 1990/91:T532 – *Dubbelspår på västkustbanan*
Motion 1990/91:T543 – *Västerdalsbanan*
Motion 1990/91:T549 – *Snabbtåg på stambanan*
Motion 1990/91:T562 – *Snabbtåg efter Norrlandskusten m.m.*
Motion 1990/91:T926 – *Transportstöd till Västerbergslagen m.m.*

Folkpartiet

Motion 1990/91:Jo706 – *Höjd skrotningspremie*
Motion 1990/91:Jo725 – *Höjd skrotningspremie för bilar*
Motion 1990/91:Jo818 – *Miljön i Stockholms län*
Motion 1990/91:N343 – *Alvarmotorn*
Motion 1990/91:N419 – *Etanolfabrik i Västmanland*
Motion 1990/91:N433 – *Etanolframställning i Norrköping*
Motion 1990/91:Sk398 – *Förmånsbeskattningen av bil*
Motion 1990/91:Sk686 – *En samlad översyn av bilåkandets kostnader i olika delar av landet*
Motion 1990/91:Sk687 – *Beskattningen av traktortåg*
Motion 1990/91:T208 – *Kommunikationerna i Västmanland*
Motion 1990/91:T220 – *Trafikens infrastruktur*
Motion 1990/91:T234 – *Infrastrukturen i Södertälje, m.m.*
Motion 1990/91:T239 – *Kommunikationerna i Västerbotten*
Motion 1990/91:T250 – *Infrastrukturen i Uppsala län*
Motion 1990/91:T267 – *Trafik och miljö*
Motion 1990/91:T301 – *Utbyggnad av E 6 genom Bohuslän*
Motion 1990/91:T318 – *En ny nord-sydlig stamväg genom Bergslagen och Örebro län*
Motion 1990/91:T319 – *Vägarna*
Motion 1990/91:T320 – *Vägnätet i Västernorrland*
Motion 1990/91:T321 – *Riksväg 41 mellan Berghem och Kinna*
Motion 1990/91:T338 – *Bättre vägar i västra Västmanland och Dalarna*
Motion 1990/91:T341 – *Minskad användning av vägsalt*
Motion 1990/91:T342 – *Plastdubb*
Motion 1990/91:T358 – *Förbifart vid Gislaved*
Motion 1990/91:T366 – *Förbifart vid Eksjö*
Motion 1990/91:T370 – *En plan för kommunikationerna i Västerdalälvens dalgång*
Motion 1990/91:T375 – *Säkerheten på vintervägar*
Motion 1990/91:T376 – *Bättre vägunderhåll i Östergötland*
Motion 1990/91:T409 – *Förenklad vägskyltning*
Motion 1990/91:T411 – *Körkortsindragning på grund av hastighetsöverträdelse*
Motion 1990/91:T413 – *Mobiltelefon i tätortstrafik*
Motion 1990/91:T420 – *Förenklad bilprovning*

Motion 1990/91:T421 – *Besiktningintervallen för bilar med kort körsträcka*
Motion 1990/91:T424 – *Trafiksäkerheten*
Motion 1990/91:T427 – *Reflexer i trafiken*
Motion 1990/91:T431 – *Trafiksäkerhetsarbetets rationalisering och samordning*
Motion 1990/91:T438 – *Veteranbilar och amatörbyggen*
Motion 1990/91:T507 – *Spårbunden trafik*
Motion 1990/91:T521 – *Bottniabanan*
Motion 1990/91:T556 – *Vissa trafikpolitiska frågor*
Motion 1990/91:T559 – *Järnvägssatsning i Herrljunga*
Motion 1990/91:Ub222 – *Mopedkörkortsutbildningen i skolan*

Moderaterna

Motion 1990/91:Sk335 – *Tjänstebilsbeskattningen*
Motion 1990/91:T209 – *Infrastrukturen i östra Sverige*
Motion 1990/91:T210 – *Renmassakern på väg och järnväg i Norrbotten*
Motion 1990/91:T211 – *En bättre infrastruktur*
Motion 1990/91:T216 – *Prioritering mellan investeringar i olika trafikslag*
Motion 1990/91:T248 – *Förbättringar av transportnätet i Stockholmsområdet*
Motion 1990/91:T253 – *Bilismen*
Motion 1990/91:T266 – *Trafikproblem i Göteborgsområdet*
Motion 1990/91:T304 – *Utbyggnad av vägnätet i Västmanland*
Motion 1990/91:T326 – *Vägunderhåll*
Motion 1990/91:T331 – *Färdigställande av länsväg 181*
Motion 1990/91:T339 – *Vägen till Landvetter*
Motion 1990/91:T356 – *Vägförhållandena i Älvsborgs län*
Motion 1990/91:T362 – *Väghållningens finansiering*
Motion 1990/91:T372 – *Riksväg 41*
Motion 1990/91:T377 – *Vägarna i Roslagen*
Motion 1990/91:T401 – *Högsta tillåtna hastighet på motorvägar*
Motion 1990/91:T415 – *Fartgränserna i Sverige och EG*
Motion 1990/91:T425 – *Trafiksäkerhet*
Motion 1990/91:T429 – *Spårbilssystem som medel att underlätta trafiksituationen och förbättra miljön i våra större städer*
Motion 1990/91:T440 – *Trafiksäkerheten*
Motion 1990/91:T515 – *Bergslagspendeln*
Motion 1990/91:T519 – *Snabbtågförbindelsen Stockholm-Göteborg*
Motion 1990/91:T525 – *Kust-till-Kustbanan*
Motion 1990/91:T537 – *Järnvägsinvesteringar i Mälardalenregionen m.m.*
Motion 1990/91:T538 – *Norra stambanan*
Motion 1990/91:T542 – *Inlandsbanan*
Motion 1990/91:T927 – *Transportstöd för Norrland*

Bilaga 2 – Transportpolitiska motioner år 2001

Vänsterpartiet, Miljöpartiet, Centerpartiet och Folkpartiet

Motion 2001/02:Sk406 – *Koldioxidneutrala drivmedel*

Miljöpartiet, Centerpartiet och Folkpartiet

Motion 2001/02:MJ445 – *Interimsbeslut om miljöklassning av diesel*

Motion 2001/02:Sk435 – *Definition av bränslen*

Folkpartiet, Kristdemokraterna och Moderaterna

Motion 2001/02:T357 – *Infrastrukturen i Göteborg*

Vänsterpartiet

Motion 2001/02:MJ444 – *Tillståndsprovning av väg- och järnvägsbyggen*

Motion 2001/02:Sk376 – *Bilreseavdraget för arbetsresor*

Motion 2001/02:T334 – *Infrastrukturen i sydöstra Sverige*

Motion 2001/02:T393 – *Rese- och transportkostnader i glesbygd*

Motion 2001/02:T396 – *Nolltaxa i kollektivtrafiken*

Motion 2001/02:T461 – *Infrastruktursatsningar*

Socialdemokraterna

Motion 2001/02:MJ346 – *Bildäck*

Motion 2001/02:MJ361 – *Miljöklassning av alternativa drivmedel samt diesel*

Motion 2001/02:MJ386 – *Avyttring av skrotbilar*

Motion 2001/02:MJ408 – *Miljöklassning av bilar*

Motion 2001/02:N295 – *Transportbidrag*

Motion 2001/02:Sk407 – *Skatteväxling för transporter*

Motion 2001/02:Sk475 – *Skatten på etanolbaserade drivmedel*

Motion 2001/02:T300 – *Transport i Västsverige*

Motion 2001/02:T305 – *Kollektivtrafik i Stockholmsområdet*

Motion 2001/02:T329 – *Nya kollektivtrafiksystem*

Motion 2001/02:T341 – *Dubbelspår mellan Mjölby och Hallsberg*

Motion 2001/02:T342 – *Nyköpings- och Östgötalänkarna*

Motion 2001/02:T343 – *Riksväg 50, förbifart Motala*

Motion 2001/02:T344 – *Kostnad för körkort*

Motion 2001/02:T350 – *Grusvägar*

Motion 2001/02:T353 – *Snabbtåg från Halland till Stockholm*

Motion 2001/02:T363 – *Lag om användande av cykelhjälm*

Motion 2001/02:T368 – *Samåkning*

Motion 2001/02:T369 – *Trevägs korsningar*

Motion 2001/02:T377 – *Infrastrukturen i Sörmland*

Motion 2001/02:T379 – *Timmerbilar med tung last*

Motion 2001/02:T380 – *Statsbidrag till enskilda vägar*

Motion 2001/02:T381 – *Tydligare bestämmelser för cyklister*

Motion 2001/02:T384 – *Ostkustbanans tåg förseningar*

Motion 2001/02:T389 – *Kinnekullebanan*

Motion 2001/02:T397 – *Buss säkerhet*

Motion 2001/02:T401 – *Säkerhet på bussar*

Motion 2001/02:T403 – *Kostnader för körkortsutbildning*

Motion 2001/02:T413 – *Godsbana på sträckan Håstad-Åkarp*

Motion 2001/02:T414 – *Väg E 6 mellan Vellinge och Trelleborg*
Motion 2001/02:T415 – *21-årsgränsen för bussförare*
Motion 2001/02:T418 – *Hastighetsbekämpning och ökad säkerhet i trafiken*
Motion 2001/02:T424 – *Järnvägssäkerhet*
Motion 2001/02:T425 – *Inriktningen på trafiksäkerhetsarbetet*
Motion 2001/02:T432 – *Haparandabanan*
Motion 2001/02:T433 – *Väg mellan Ritsem och Skjommen*
Motion 2001/02:T434 – *Vägnätet i Jämtlands län*
Motion 2001/02:T435 – *Glesbygdens möjligheter till godstransporter*
Motion 2001/02:T440 – *Investeringsbidrag till kollektivtrafikens infrastruktur*
Motion 2001/02:T441 – *Körkorts utbildning*
Motion 2001/02:T456 – *Turist- och beställningstrafik med buss*
Motion 2001/02:T457 – *En konkurrenskraftig kollektivtrafik*
Motion 2001/02:Ub515 – *Körkortsundervisning*
Motion 2001/02:Ub525 – *Körkortsutbildning i skolan*

Miljöpartiet

Motion 2001/02:MJ223 – *Utsläppsmål och avgasfria bilar*
Motion 2001/02:MJ510 – *Miljöklassning för teknikutveckling av renare drivmedel*
Motion 2001/02:N220 – *Vätgasdrivna fordon*
Motion 2001/02:T315 – *Ökat cyklande*
Motion 2001/02:T371 – *Virkestransporter på järnväg*
Motion 2001/02:T459 – *Förbifart Stockholm*
Motion 2001/02:T460 – *Cyklar på tåg*

Centerpartiet

Motion 2001/02:MJ211 – *Bortforslande av bilar och höjd bilskrotningspremie*
Motion 2001/02:MJ259 – *Bilskrotningspremien*
Motion 2001/02:MJ451 – *Skador på enskilda skogsbilvägar*
Motion 2001/02:Sk216 – *Differentierad fordonsskatt*
Motion 2001/02:Sk262 – *Momsbefrielse av körkortsutbildning*
Motion 2001/02:Sk312 – *Fordonsskatt för bussar*
Motion 2001/02:T209 – *Rusta riksväg 70*
Motion 2001/02:T211 – *Miljövänliga alternativ till vägsaltet*
Motion 2001/02:T215 – *Persontrafik mellan Nyköping/Oxelösund och Flen*
Motion 2001/02:T235 – *E22 genom Östergötland*
Motion 2001/02:T236 – *Ombyggnad av riksväg 51*
Motion 2001/02:T250 – *Vägstandarden i Örebro län*
Motion 2001/02:T251 – *Trafikpolitik för att nå nollvisionen*
Motion 2001/02:T254 – *Körkorts- och trafikutbildning*
Motion 2001/02:T267 – *Enskilda vägar*
Motion 2001/02:T268 – *Vägar i Degerfors-Karlskogaregionen*
Motion 2001/02:T269 – *Bälte i skolbussar*
Motion 2001/02:T270 – *Trafikfarliga vägar*
Motion 2001/02:T278 – *Resande och pendling mellan Uppland och Gävleborg*
Motion 2001/02:T279 – *Minibussar och trafiksäkerhet*
Motion 2001/02:T317 – *Det allmänna vägnätet*
Motion 2001/02:T385 – *Gångtrafikanter*
Motion 2001/02:T386 – *Trafiksäkerhet*
Motion 2001/02:T426 – *Vägsalt*

Motion 2001/02:T447 – *Sveriges vägnät*
Motion 2001/02:T452 – *Tågtunnel i Göteborg*
Motion 2001/02:T453 – *Vägstandarden i Värmland*
Motion 2001/02:Ub282 – *Trafikkunskap och körkortsundervisning*

Folkpartiet

Motion 2001/02:N325 – *Möjligheterna i Värmland/Dalsland*
Motion 2001/02:Sk388 – *Beskattning av förmånsvärde på personbil*
Motion 2001/02:T213 – *Sänkt åldersgräns för traktorkörkort*
Motion 2001/02:T243 – *Förbud mot tomgångskörning*
Motion 2001/02:T249 – *Alkolås*
Motion 2001/02:T286 – *Trafiksäkerhet*
Motion 2001/02:T291 – *E 4 i Uppland*
Motion 2001/02:T319 – *En ny förbifart vid Söderköping*
Motion 2001/02:T370 – *Riksväg 40*
Motion 2001/02:T430 – *Värmlands infrastruktur*
Motion 2001/02:T463 – *Trafikpolitiken*
Motion 2001/02:T464 – *Äldre bilförare*
Motion 2001/02:T469 – *Underlättat körkortstagande*

Kristdemokraterna

Motion 2001/02:MJ306 – *Äldre bilar*
Motion 2001/02:MJ313 – *Kommunerna och bilskrottningskostnaderna*
Motion 2001/02:MJ328 – *Alternativa drivmedel*
Motion 2001/02:MJ423 – *Bilen och miljön*
Motion 2001/02:Sk293 – *Differentierad drivmedelsskatt*
Motion 2001/02:Sk353 – *Differentierad drivmedelsskatt*
Motion 2001/02:Sk405 – *Skatten på dieslbilar*
Motion 2001/02:T221 – *Samordning för tågresenärer*
Motion 2001/02:T264 – *Motorväg*
Motion 2001/02:T263 – *Ekonomisk körstil*
Motion 2001/02:T265 – *Infrastrukturen i Östergötland*
Motion 2001/02:T266 – *Cykling*
Motion 2001/02:T273 – *Vägprojekt i Uppsala län*
Motion 2001/02:T282 – *Europakorridoren*
Motion 2001/02:T283 – *Riksväg 40*
Motion 2001/02:T284 – *Rikskupongsystem för kollektivtrafiken*
Motion 2001/02:T285 – *Väganslagen i Jönköpings län*
Motion 2001/02:T288 – *Stambanan*
Motion 2001/02:T289 – *Kommunikationer i Skaraborgsområdet*
Motion 2001/02:T290 – *Infrastrukturen i Västra Götaland*
Motion 2001/02:T293 – *Körkort för äldre*
Motion 2001/02:T295 – *Dalslands vägar*
Motion 2001/02:T296 – *Hälsokontroller för äldre bilförare*
Motion 2001/02:T297 – *Motorvägsstandard på R 40*
Motion 2001/02:T298 – *Uppsala resecentrum*
Motion 2001/02:T302 – *Mopedkörning*
Motion 2001/02:T303 – *Trafiksäkerhet på motorvägar*
Motion 2001/02:T306 – *Motorväg mellan Mehedeby och Uppsala*
Motion 2001/02:T311 – *Utbyggnad av E 20*

Motion 2001/02:T312 – *Jämtlands vägnät*
Motion 2001/02:T313 – *MC och vajerräcken*
Motion 2001/02:T324 – *Vägnätet i Västerbotten*
Motion 2001/02:T326 – *Infrastrukturen i Skåne*
Motion 2001/02:T330 – *Järnvägar i Uppsala län*
Motion 2001/02:T355 – *Stockholmsregionens infrastruktur*
Motion 2001/02:T360 – *Kvinnor och transporter*
Motion 2001/02:T364 – *Centrumtunnel i Göteborg*
Motion 2001/02:T365 – *Mobiltelefon i trafiken*
Motion 2001/02:T366 – *Ny vägförbindelse över Göta älv*
Motion 2001/02:T405 – *Villkorlig körkortsåterkallelse*
Motion 2001/02:T422 – *Information om högerregeln*
Motion 2001/02:T423 – *Trafiksäkerhet*
Motion 2001/02:T431 – *Säkerhet i skolskjutsarna*
Motion 2001/02:T436 – *GPS-utrustning på bussar*
Motion 2001/02:T437 – *Väginvesteringar i Västra Götaland*
Motion 2001/02:T450 – *Kommunikationer, utgiftsområde 22*
Motion 2001/02:T470 – *Åkerinäringen*
Motion 2001/02:Ub230 – *Billigare körkort*
Motion 2001/02:Ub333 – *Körkortsutbildning i gymnasieskolan*

Moderaterna

Motion 2001/02:Fi230 – *Bensin- och fordonsskatt*
Motion 2001/02:Fi242 – *Drivmedelsskatten*
Motion 2001/02:Fi271 – *Sänkt dieselskatt*
Motion 2001/02:Fi272 – *Dieselskatt*
Motion 2001/02:Fi278 – *Bensinskatten*
Motion 2001/02:MJ303 – *Miljöanpassade bilar*
Motion 2001/02:MJ319 – *Koldioxidneutrala drivmedel*
Motion 2001/02:MJ334 – *Miljöklassning av drivmedel*
Motion 2001/02:MJ342 – *Dieselmotorer*
Motion 2001/02:MJ411 – *Miljöklassning av bilar*
Motion 2001/02:Sk202 – *Skattefrihet för stulen bensin*
Motion 2001/02:Sk203 – *Sänkning av bensinskatten*
Motion 2001/02:Sk204 – *Dieselskatten*
Motion 2001/02:Sk215 – *Bensinskatten*
Motion 2001/02:Sk226 – *Ändrad bilförmånsbeskattning*
Motion 2001/02:Sk231 – *Bensinskatten*
Motion 2001/02:Sk244 – *Åkerinäringens konkurrensvillkor*
Motion 2001/02:Sk248 – *Dieselskatten*
Motion 2001/02:Sk267 – *Fordonsskatt på dieselbilar*
Motion 2001/02:Sk285 – *Beskattning av bilismen*
Motion 2001/02:Sk289 – *Bensinskatten*
Motion 2001/02:Sk314 – *Vägavgifter*
Motion 2001/02:Sk347 – *Dieselbilar som miljöfordon*
Motion 2001/02:Sk418 – *Svensk åkerinäring*
Motion 2001/02:Sk448 – *Sänkt fordonsskatt på dieselbilar*
Motion 2001/02:T204 – *Åldersgräns för rätt att köra moped*
Motion 2001/02:T205 – *Alkolås*
Motion 2001/02:T206 – *Vägarna i Dalarna*

Motion 2001/02:T208 – Åkeribranschens problem
Motion 2001/02:T214 – Stoppsignal på skolbussar
Motion 2001/02:T216 – Väjningsplikt vid övergångsställe
Motion 2001/02:T220 – Hastighet på motorvägar
Motion 2001/02:T222 – MC-ljus
Motion 2001/02:T226 – Överlastavgifter
Motion 2001/02:T227 – Olyckor med äldre personer i trafiken
Motion 2001/02:T228 – A-traktorer
Motion 2001/02:T231 – Körkortsutbildningen
Motion 2001/02:T234 – Åldergränsen för att få köra moped
Motion 2001/02:T238 – Enskilda vägar
Motion 2001/02:T239 – Järnvägspolitiken
Motion 2001/02:T244 – Citytunneln och järnvägsinfrastrukturen i Öresundsregionen och i södra Sverige
Motion 2001/02:T257 – Enskilda vägar
Motion 2001/02:T258 – Citytunneln
Motion 2001/02:T262 – Återkallande av körkort
Motion 2001/02:T261 – Europakorridoren
Motion 2001/02:T272 – Skånsk infrastruktur
Motion 2001/02:T274 – Hastighetsgränser
Motion 2001/02:T275 – Skyltningen i trafikmiljön
Motion 2001/02:T280 – Tågtrafiken till och från Gävleborgs län
Motion 2001/02:T281 – Nollvisionen
Motion 2001/02:T287 – Hallandsåstunneln
Motion 2001/02:T307 – Parkeringsböter
Motion 2001/02:T308 – Dalarnas vägnät
Motion 2001/02:T309 – Riksväg 77
Motion 2001/02:T310 – E 4:an vid Örkelljunga
Motion 2001/02:T316 – Vägnätet i Kalmar län
Motion 2001/02:T321 – Det enskilda vägnätet
Motion 2001/02:T345 – Vägtrafiken och miljön
Motion 2001/02:T346 – Inskränkningar av rätten att övningsköra med ungdomar
Motion 2001/02:T358 – Säkerhetsbälte
Motion 2001/02:T412 – Säkerhet i skolbussar
Motion 2001/02:T420 – Släpvagnsvikter
Motion 2001/02:T421 – Svealandsbanan
Motion 2001/02:T455 – Infrastrukturen i Stockholm

Bilaga 3 – Transportpolitiska motioner år 2011

Centerpartiet och Folkpartiet

Motion 2011/12:T351 – *Obligatorisk drogtestning och nollvision i trafiken*

Centerpartiet och Moderaterna

Motion 2011/12:Sk395 – *Beskattning av syntetiska drivmedel*

Vänsterpartiet

Motion 2011/12:Sk428 – *Miljöanpassad vägtrafik*

Motion 2011/12:T211 – *Arlandabanan*

Motion 2011/12:T419 – *Trafiksnål samhällsplanering*

Motion 2011/12:T458 – *Järnvägstrafik*

Motion 2011/12:T459 – *Sammanhållen järnväg och kollektivtrafik*

Motion 2011/12:T476 – *Hållbara malmtransporter*

Socialdemokraterna

Motion 2011/12:MJ250 – *Möjligheter till en modern trafiksäker bruksbil*

Motion 2011/12:MJ294 – *Införande av bilskrotningspremie*

Motion 2011/12:MJ462 – *Skrotningspremie på bilar*

Motion 2011/12:N333 – *Långsiktigt hållbart transportstöd över tid*

Motion 2011/12:N360 – *Satsningar på biogasteknik*

Motion 2011/12:Sk221 – *Syntetiska drivmedel*

Motion 2011/12:Sk254 – *Trängselskatt och utsläppsmängder*

Motion 2011/12:Sk303 – *Färdsättsneutralt reseavdrag*

Motion 2011/12:T204 – *Säkrare trafikmiljö för mc-förare*

Motion 2011/12:T205 – *Underlättande av tågstopp på mindre orter*

Motion 2011/12:T206 – *Utredning av höghastighetsbanor*

Motion 2011/12:T207 – *Användning av mobiltelefon vid bilkörning*

Motion 2011/12:T208 – *Vinterdäck*

Motion 2011/12:T212 – *Åtgärder för trafiksäkerhet*

Motion 2011/12:T216 – *Järnvägen i Östergötland*

Motion 2011/12:T220 – *Botniabanans koppling till det nationella järnvägsnätet*

Motion 2011/12:T221 – *Ägaransvar och registrerings skyltar på motorcyklar*

Motion 2011/12:T228 – *Vinterdäck som standard*

Motion 2011/12:T229 – *Reflexvästar i bilar*

Motion 2011/12:T230 – *Tågtrafik till Östhammar*

Motion 2011/12:T244 – *Övergivna fordon i naturen*

Motion 2011/12:T245 – *Fartkameravarnare*

Motion 2011/12:T292 – *Komplett dubbelspår på sträckan Hallsberg-Degerön*

Motion 2011/12:T293 – *Användning av säkerhetsbälte*

Motion 2011/12:T295 – *Tidigareläggning av byggstart för riksväg 50 Medevi-Brattebro*

Motion 2011/12:T299 – *Fast förbindelse mellan Gotland och Fårö*

Motion 2011/12:T301 – *Finansiering av infrastrukturen*

Motion 2011/12:T302 – *Järnvägsnätet i Bergslagen*

Motion 2011/12:T303 – *Osäkrad last*

Motion 2011/12:T306 – *Första hjälpen i turistbussar och i kollektivtrafiken*

Motion 2011/12:T307 – *Kontroll av däck*

Motion 2011/12:T315 – *Upprustning av Mittbanan*

Motion 2011/12:T316 – *Upprustning av E14*

Motion 2011/12:T317 – *Infrastrukturen i Jämtlands län*

Motion 2011/12:T318 – *Viskadalsbanan*
Motion 2011/12:T319 – *E22*
Motion 2011/12:T320 – *Infrastruktursatsningar i Uppsala län*
Motion 2011/12:T321 – *Mobiltelefon i trafiken*
Motion 2011/12:T323 – *Registreringsskyltar fram på motorcyklar*
Motion 2011/12:T324 – *Utbyggnad av hamnbanan i Göteborg*
Motion 2011/12:T334 – *Förbättrad standard på länsväg 211 Borensberg-Kvarn*
Motion 2011/12:T335 – *Riksväg 68*
Motion 2011/12:T339 – *Tre vägprojekt i Dalarna*
Motion 2011/12:T357 – *Norrbotniabanan*
Motion 2011/12:T360 – *Behovet av dubbelspår på Ostkustbanan*
Motion 2011/12:T361 – *Ambulansförarens utbildning*
Motion 2011/12:T365 – *E22*
Motion 2011/12:T366 – *Ägaransvar vid automatisk hastighetsövervakning*
Motion 2011/12:T367 – *Användning av mobiltelefon vid bilkörning*
Motion 2011/12:T368 – *Två viktiga järnvägar i Dalarna*
Motion 2011/12:T369 – *Godstrafiken på Bergslagsbanan*
Motion 2011/12:T370 – *Bergslagspendeln*
Motion 2011/12:T371 – *Inlandsbanan som ett fungerande transportalternativ*
Motion 2011/12:T375 – *Dubbelspår på Ostkustbanan*
Motion 2011/12:T376 – *Cykelhjälm*
Motion 2011/12:T377 – *Bättre förutsättningar för cyklister*
Motion 2011/12:T378 – *Omdragning av E4 genom Västerbotten och Västernorrland*
Motion 2011/12:T379 – *Vinterdäck*
Motion 2011/12:T381 – *Behovet av Norrbotniabanan*
Motion 2011/12:T384 – *Hastighetsbegränsning utanför förskolor*
Motion 2011/12:T386 – *Mobilanvändning vid bilkörning*
Motion 2011/12:T388 – *Fyrhjulingar*
Motion 2011/12:T389 – *E20 som fyrfältsväg*
Motion 2011/12:T390 – *Infrastruktur i södra Sverige*
Motion 2011/12:T392 – *Ostlänken*
Motion 2011/12:T409 – *Europakorridoren*
Motion 2011/12:T410 – *Huvudstadens infrastruktur*
Motion 2011/12:T411 – *Infrastrukturen i Blekinge*
Motion 2011/12:T412 – *Från fossilberoende till förnybart*
Motion 2011/12:T415 – *Registreringsskyltar på mopeder*
Motion 2011/12:T418 – *Infrastrukturen i Norrbotten*
Motion 2011/12:T421 – *Europakorridoren*
Motion 2011/12:T423 – *Utbyggnad av E4:an förbi Ljungby till motorvägsstandard*
Motion 2011/12:T424 – *Infrastrukturen i Skåne*
Motion 2011/12:T426 – *Säkerhetsmärkning av cykelbarnstolar och ekerskydd*
Motion 2011/12:T427 – *Kinneullebanan*
Motion 2011/12:T443 – *Europaväg 45*
Motion 2011/12:T444 – *Dubbelspår mellan Herrljunga och Uddevalla*
Motion 2011/12:T445 – *Tillväxt i Dalsland*
Motion 2011/12:T461 – *Järnväg och väg för tillväxt i Kalmar län*
Motion 2011/12:T462 – *Bohusbanan*
Motion 2011/12:T463 – *Transporter vid gruvdrift*
Motion 2011/12:T464 – *E18*
Motion 2011/12:T465 – *Fyrspår Tomteboda-Kalhäll*

Motion 2011/12:T466 – *Ny mötesstation sträckan Västerås-Fagersta*
Motion 2011/12:Ub472 – *Trafikkunskap i skolan*

Miljöpartiet

Motion 2011/12:MJ456 – *Bullerfrågan*
Motion 2011/12:N260 – *En långsiktig biogasstrategi*
Motion 2011/12:Sk298 – *Förändrat reseavdrag*
Motion 2011/12:T202 – *Järnvägstrafiken till Sälen*
Motion 2011/12:T224 – *Biljetthanteringen för tågresenären*
Motion 2011/12:T225 – *Dubbelspår mellan Falun och Borlänge*
Motion 2011/12:T275 – *Avskaffande av cykeltullen på Ölandsbron*
Motion 2011/12:T276 – *Förbifart Stockholm och regionens kollektivtrafik*
Motion 2011/12:T277 – *Ostkustbanan*
Motion 2011/12:T288 – *Bohusbanan och Lysekilsbanans framtid*
Motion 2011/12:T289 – *Norrbotniabanan*
Motion 2011/12:T341 – *Byggande av infrastruktur för höghastighetståg*
Motion 2011/12:T342 – *Ökad järnvägskapacitet mellan Norrköping och Linköping med Ostlänken och upprustning av länsbanorna Linköping-Västervik samt Linköping-Kalmar*
Motion 2011/12:T343 – *En ny tågordning*
Motion 2011/12:T344 – *Mer gods på spåren*
Motion 2011/12:T456 – *Cykelfrämjande åtgärder*

Centerpartiet

Motion 2011/12:MJ325 – *Skrotningspremie*
Motion 2011/12:MJ326 – *Biogas som framtidens bränsle*
Motion 2011/12:MJ420 – *Samordning vid exploatering och anläggning av ny infrastruktur*
Motion 2011/12:MJ428 – *Skogsbilsvägar som miljöinvestering*
Motion 2011/12:Sk432 – *Undanta elbilar från trängselskatt*
Motion 2011/12:T312 – *Dubbelspårig ostkustbana*
Motion 2011/12:T428 – *Lagen om A-traktorer*
Motion 2011/12:T430 – *Automatiska transportsystem i stadsmiljö*
Motion 2011/12:T433 – *Ådalsbanan mellan Nyland och Långsele*
Motion 2011/12:T435 – *E20 – motorväg mellan Stockholm och Göteborg*
Motion 2011/12:T438 – *Riksväg 55*
Motion 2011/12:T439 – *Tjustbanan och riksväg 35 mellan Västervik och Linköping*
Motion 2011/12:T440 – *Synfältskrav för att ta körkort*
Motion 2011/12:T441 – *Hållbara finansieringsmöjligheter för Norrbotniabanan*
Motion 2011/12:T450 – *Inlandsbanan*
Motion 2011/12:T451 – *Transportsystem anpassat för besöksnäringarna*
Motion 2011/12:T473 – *Enskilda vägar*
Motion 2011/12:T475 – *Fler gång- och cykelvägar för miljön, hälsan och säkerheten*

Folkpartiet

Motion 2011/12:MJ254 – *Minskning av omgivningsbullret*
Motion 2011/12:MJ263 – *Återinförande av bilskrotningspremie*
Motion 2011/12:Sk208 – *Beskattning av syntetiska drivmedel*
Motion 2011/12:T214 – *Fortsatt arbete för att uppnå hög trafiksäkerhet vid skolorna*
Motion 2011/12:T248 – *Övergivna fordon utmed vägarna*
Motion 2011/12:T258 – *Norrbotniabanan*
Motion 2011/12:T265 – *Tågstopp i Åsbro*

Motion 2011/12:T270 – *Trafikstörningars reglering med utsläppsrätter*
Motion 2011/12:T272 – *Södertörns infrastruktur*
Motion 2011/12:T332 – *Cykling*
Motion 2011/12:T333 – *Tillväxtsatsningar i Stockholms län och på Gotland*
Motion 2011/12:T352 – *Alkobommar för nyktrare trafik*
Motion 2011/12:T395 – *En trafiksäkrare riksväg 26 (Nissastigen)*
Motion 2011/12:T397 – *Utbyggnad av riksväg 40 till motorväg och två-plus-ett-väg*
Motion 2011/12:T404 – *Från Molnby till Arlanda*
Motion 2011/12:T405 – *Järnvägsförbindelse till Kapellskär*
Motion 2011/12:T406 – *Utbyggnad av Stockholms tunnelbana*
Motion 2011/12:T408 – *Kommunikationerna i Roslagen*
Motion 2011/12:T452 – *E20 – motorväg mellan Stockholm och Göteborg*

Kristdemokraterna

Motion 2011/12:MJ312 – *Skrotningspremie för tunga lastbilar*
Motion 2011/12:Sk201 – *Tjänstecykel*
Motion 2011/12:T203 – *Körkortskrav för elmotorcyklar*
Motion 2011/12:T209 – *Resemöjligheter för barn på tåg*
Motion 2011/12:T231 – *Sydöstra Sveriges infrastruktur*
Motion 2011/12:T232 – *Tillgängligheten i kollektivtrafiken*
Motion 2011/12:T237 – *Norrbotniabanan*
Motion 2011/12:T259 – *Riksväg 26*
Motion 2011/12:T260 – *Infrastruktursatsningar för cykling*
Motion 2011/12:T267 – *Vinterdäck på lastbilar*
Motion 2011/12:T291 – *Södra stambanan*
Motion 2011/12:T313 – *Yrkeskompetens för blåljusförare*
Motion 2011/12:T327 – *E20-stråket*
Motion 2011/12:T328 – *Alkolås*
Motion 2011/12:T330 – *Inlandsbanan*
Motion 2011/12:T353 – *Prioritering av länsväg 288*
Motion 2011/12:T399 – *Satsa på Södra stambanan och Ostlänken*
Motion 2011/12:T449 – *E20 – motorväg mellan Stockholm och Göteborg*

Moderaterna

Motion 2011/12:Sk413 – *Skatteregler för cyklar*
Motion 2011/12:T246 – *Förbud mot att bygga nya plankorsningar*
Motion 2011/12:T280 – *Framtidens drivmedel*
Motion 2011/12:T281 – *Flaskhalsar i trafiken*
Motion 2011/12:T283 – *Säkrare val för cyklisterna*
Motion 2011/12:T308 – *Träningscyklisterna*
Motion 2011/12:T338 – *Villkor för cykling*
Motion 2011/12:T345 – *Användandet av dubbdäck*
Motion 2011/12:T348 – *Husbilar och husvagnar med låg lastförmåga*
Motion 2011/12:T349 – *Översyn av friktionsdäcksanvändandet sommartid*
Motion 2011/12:T396 – *Vinterdäckskrav för tung trafik*
Motion 2011/12:T401 – *Likhet inför lagen i trafiken*
Motion 2011/12:T403 – *Överklaganden av infrastrukturprojekt*
Motion 2011/12:T431 – *Grön skylt för miljöbilar*
Motion 2011/12:T453 – *Stängsel för att skilja renar och vägar åt*

