



Naturskyddsföreningen
Stockholms län

Ge oss kraft
att förändra.
Pg.90 1909-2

Förslag till

Kollektivtrafikstrategi för Stockholmsregionen 2022-2050





Bakgrund, Syfte, Avgränsning

Bakgrund

Kollektivtrafikens andel av det motoriserade transportarbetet för Stockholmsregionens invånare är endast 25% medan biltrafiken svarar för 75% räknat på antal personkilometer¹. Kollektivtrafiken är mest utnyttjad vid resor till, från och inom Region-centrum (Stockholm stad, Solna, Sundbyberg).

Den historiska utvecklingen i Regionen har varit stabil, med ca 20% ökning både av antalet förvärvsarbetande, antal påstigande i kollektivtrafik-en och antalet registrerade personbilar åren 2010-2019.

Resandet idag

"En normal vinterdag reser Stockholmsregionens invånare motsvarande över 22 miljoner personkilometer" med kollektivtrafiken². (SL och regionen 2019).

Det totala antalet resande uppgår till 6,4 miljarder personkilometer/år. (Körsträckor 2019, Trafikanalys, mer likt ett normalår än 2020-2022). Stockholmsregionens invånares resor med personbilar motsvarar 13,6 miljarder fordonskilometer/år (Körsträckor 2019, Trafikanalys) vilket omräknat i personkilometer (beläggningsgrad 1,41 enligt Trafikanalys) blir $1,41 \times 13,6 = 19,1$ miljarder personkilometer/år. Summa transportarbete för bil och kollektivtrafik 2019 är då 25,5 miljarder personkilometer/år.

Kollektivtrafikens och biltrafikens respektive marknadsandelar (oräknat gång- och cykeltrafik) motsvarar med detta sätt att räkna då 25 respektive 75 procent. Personbilstrafikens koldioxidutsläpp var 2019 ca fem gånger högre än busstrafikens och 35 gånger högre än spårtrafikens mätt i CO₂/personkilometer (Jämför färdmedel - bil, flyg, tåg och buss. Trafikverket 2021).

Regionens prognoser och beslutade satsningar

Fram till 2050 beräknas befolkningen i Stockholms län öka med 42 procent enligt RUFSS markanvändning. I kombination med att medelinkomsterna ökar beräknas därmed biltrafiken att öka. Exakta siffror på detta redovisas inte i RUFSS men enligt effektbedömningen i RUFSS antas transportarbetet öka med ca 50 procent för perioden 2015-2050, vilket motsvarar ytterligare 12,8 miljarder personkilometer. I *Kollektivtrafikplan 2050* skriver Regionen: "Den kraftiga befolkningsökningen gör det extra utmanande att öka kollektivtrafikandelen, inte minst utifrån de extra kapacitets- och investeringsbehov som det skapar."²⁾

Priset på SL:s månadskort har under åren 2010-2019 ökat med 36% (SL och regionen 2019), medan konsumentprisindex ökat 10%, varav transporter i allmänhet 13% (SCB). Relativt sett har alltså resandet i kollektivtrafiken prismässigt missgynnats på ett avsevärt sätt.

Syfte

Syftet med denna strategi är att ge stöd för aktiviteter som kan

- erbjuda bättre och billigare kollektivtrafik till alla
- eliminera utsläppen av växthusgaser från trafiken
- höja effektiviteten i transportarbetet och minska trafikarbetet³⁾
- förhindra en ökad bilism och låta kollektivtrafiken ta över den förväntade ökningen av transportarbetet

Avgränsningar

Fokus ligger på Region Stockholm. För utvecklingen av de åtgärder som behöver utföras i framtiden svarar regionfullmäktige vad avser kollektivtrafikens utbyggnad, drift och finansiering, samt regionplanering. Regionens kommuner påverkar också genom sin stadsplanering, parkeringsmöjligheter mm, liksom Trafikverket för investeringar, drift och underhåll av transportinfrastrukturen.

Alla dessa myndigheter och organisationer måste förändra sin inriktning och genomföra åtgärder enligt ovanstående syfte. Kollektivtrafiken och dess relation till bilismen påverkas också av befolkningstillväxten, den ekonomiska utvecklingen etc. samt statens skatte- och bidragspolitik. Detta innefattar t.ex. drivmedels- och elskatter, eventuell kilometerskatt, bilskatt (bonus/malus), förmånsvärden, avdragsrätt för resor.

Policyn behandlar endast dessa områden där storstadsregionens förutsättningar skiljer ut sig och kan motivera andra förslag än för resten av landet.

1). Om man ska diskutera hur transportarbetet ser ut med olika marknadsandelar för kollektivtrafik och biltrafik måste man reda ut om man talar om antal resande, det som SL kallar antal påstigande, eller om man talar om antal personkilometer. När regionen i *Kollektivtrafikplanen* talar om procentandelar så handlar det om antal resande. Men det finns också statistik från Trafikanalys för antal personkilometer för kollektivtrafiken, och för bilar i regionen så redovisar Trafikanalys antal fordonskilometer som genom att multipliceras med medelbeläggningen i bilarna kan omvandlas till antal personkilometer. När det handlar om åtgärder ur ett klimatperspektiv som kan öka energieffektiviteten och därmed bidra till minskade koldioxidutsläpp så är det i första hand antalet personkilometer och inte antalet resande som spelar roll.

2). "De delar av länet som är uppbyggda runt tunnelbanesystemet klarar den ökade efterfrågan på ett bra sätt, tack vare de omfattande investeringar som är beslutade att genomföras inom tunnelbanan. I pendeltågssystemet bedöms en förhållandevis omfattande trängsel uppstå framöver centralt i systemet med de trafikeringsplaner som finns idag. Också de primära systemen för tvärresor centralt i regionen blir hårt belastade och får kapacitetsproblem på långa sträckor. Den ökade belastningen i de radiella stråken uppstår även i de sektorerna som försörjs med buss. En ökad efterfrågan på resor medför behov av kraftigt ökad busstrafikering i stråk där trafiken redan är högfrekvent med existerande trängsel, bland annat från Tyresö, Haninge och Värmdö". (*Kollektivtrafikplan 2050, Remissupplaga*)

3). Något förenklat uttryckt så betyder transportarbetet antalet kilometer som personer (eller gods) ska transporteras och trafikarbetet betyder antalet fordonskilometer som det innebär. Att minska trafikarbetet innebär att man minskar antalet bilar (eller tåg) som behövs för att transportera människor (eller gods) samma sträcka. För att minska trafikens klimatpåverkan måste man utföra samma transportarbete med mindre trafikarbete. En minskning av trafikarbetet innebär också en ytterligare energieffektivisering av transportsektorn utöver den energieffektivisering vi nu ser med elmotorn.



Utsläppsmålet

För att uppnå klimatmålet för transportsektorn krävs nollutsläpp, energieffektiva fordon och energieffektiva transportlösningar bland annat genom minskat trafikarbete.

Nollutsläpp

Sverige har beslutat om nollutsläpp från transportsektorn - undantaget flyget - från 2045. Förbränningsmotorn innebär fortsatt höga koldioxidutsläpp oavsett om den laddas med fossilbränslen, bio-bränslen eller en blandning av dessa. En fullständig elektrifiering är framtiden för vägtrafiken, och den bör inträffa långt före 2045 eftersom utsläppsminskningarna är mer värda ju tidigare de sker. EU-kommissionen

har i *Fit for 55* föreslagit stegvis skärpta krav på utsläppsnivåerna för privatbilar och lätta lastbilar och ett slutdatum för försäljning av bilar med förbränningsmotorer 2035.⁴⁾

Så länge det finns bensin- eller dieslbilar kvar i trafik i regionen kan satsningar på kollektivtrafiken motiveras med att varje fordonskilometer i en privatbil med förbränningsmotor innebär ett CO₂-utsläpp på ca 130g/fordonskilometer eller 92g/personkilometer. 19,1 miljarder personkilometer motsvaras av 1,76 miljoner ton CO₂/år. Om det värderas enligt hittills högsta pris för EU ETC utsläppsrätter på ca 1000 kronor (96 Euro) så motsvarar det för Stockholmsregionens en samhällskostnad på $1,76 \times 1000 = 1,76$ miljarder/år.

4). EU-kommissionen har i *Fit for 55* föreslagit stegvis skärpta krav på utsläppsnivåerna för nya privatbilar och lätta lastbilar och ett slutdatum för försäljning av bilar med förbränningsmotorer 2035, och det har nu också tagits av EU parlamentet och rådet: - ett mål för 2035 för EU:s hela fordonspark på en minskning med 100 % av målet som gäller 2021

Effektivitetsmålet

”Elektrifieringen är en samhällsomställning inom flera sektorer som kommer att kräva nya fordon, ny elproduktion, mer elnät, fler elektrolysörer med mera. För att skapa hållbarhet i detta måste resurseffektivitet genomsyra omställningen. Genom att använda resurser mer effektivt är det möjligt att minska flera av utmaningarna som kommer med elektrifieringen, som exempelvis ökat markanspråk och råvaruförsörjning. Det är viktigt att säkerställa att en minskad energianvändning i ett led inte medför en ökad resursanvändning i ett annat” (Energimyndigheten: *Framtidens elektrifierade samhälle*).

Energieffektiva fordon

Elektrifieringen av transportsektorn måste genomföras som en del av energieffektiviseringen av alla delar av samhället. Elmotorn är mellan 3 och 4 gånger energieffektivare än förbränningsmotorn. Inblandning av bibränslen i bensin eller diesel med biobränslen är kontraproduktivt och gör skillnaden ännu större på grund av att produktionen av biodrivmedel kräver en betydande insats av elenergi. Det inbegriper givetvis också bussarna.

Energieffektivisering genom minskat trafikarbete

Det räcker inte med nollutsläpp från alla fordon i regionen, transportarbetet i regionen måste fram till 2050 också ske med minskad energi- och resursanvändning. Det betyder minskat resande och att bilresor ersätts av andra sätt att förflytta sig i regionen - till exempel gående, cyklande och med kollektivtrafiken.

Genom minskat trafikarbete frigörs sedan elenergi till andra sektorer i samhället som är viktiga för att minska landets koldioxidutsläpp. Framför allt till industriell verksamhet, tillverkning av fossilfritt stål till exempel, som till skillnad från transportsektorn i stället har ökade behov av elenergi för att nå nära nollutsläpp före 2050.





Kollektivtrafiken bör ta hela ökningen av transportarbetet

När kollektivtrafiken, dvs pendeltåg, tunnelbanor och bussar, ska ta över hela ökningen av transportarbetet behövs en ytterligare kapacitetsökning på 12,3 miljarder personkilometer, dvs en ökning från dagens 6,4 till 18,7 miljarder personkilometer (motsvarande en marknadsandel på ca 50%, mätt i personkilometer/år). En stor utbyggnad av tunnelbanan är beslutad och arbete pågår, men det krävs givetvis fler och kraftfulla åtgärder än vad Kollektivtrafikplanen innehåller.⁵⁾

Åtgärder som i första hand utnyttjar befintliga resurser och inte får innebära investeringar i utsläppstung infrastruktur eller ianspråktagande av jordbruks- eller skogsmark. För att möjliggöra detta krävs en ny prioritering av hur spår och vägar nyttjas, en annan fördelning av det tillgängliga utrymmet mellan bilarna och kollektivtrafiken.

När spårtrafik ersätter bilen

Störst effekt för klimatet ger det om man kan ersätta långa resor med bil med energieffektiva kollektivresor med tunnelbana och framför allt pendeltåg. När spårtrafiken tar över transportarbetet från bilarna minskar trafikarbetet och därigenom energiförbrukningen radikalt i transportsektorn. Ett fullsatt pendeltåg med plats för 1200 passagerare ersätter 860 bilar. En satsning på utökad tillgång till spårkapacitet i Stockholms-

regionen är kanske ett bättre sätt att minska både transportsektorns koldioxidutsläpp och energiförbrukning än att sammanbinda Stockholm, Göteborg och Malmö med nya höghastighetståg. "Att prioritera kapacitetsstark kollektivtrafik inom storstadsregionerna får sannolikt en bättre klimateffekt än satsningar på höghastighetståg mellan dem" skriver FFF-utredningen 2013.

En fortsatt utbyggnad av spårkapaciteten för pendeltågen ingår bland de diskuterade åtgärderna i Kollektivtrafikplan 2050. Spårkapaciteten föreslås öka från 16 tåg/timme idag till 20 tåg/timme 2030 och därefter till 24 tåg/timme 2050. För att snabbt ha möjlighet att ta över den långväga biltrafiken i regionen och därmed minska utsläppen bör pendeltågen prioriteras så att ny spårkapacitet finns på plats med 24 tåg/timme senast 2030. Om det betyder nya styrsystem, som visserligen visat sig dyra när de installerats i tunnelbana, så har de fördelen att inte bidra till ianspråktagande av värdefull mark eller till stora koldioxidutsläpp på grund av vägar, broar, tunnlar.

När busstrafik ersätter bilar

När stombusstrafiken ersätter bilar så minskar också trafikarbetet om bussarna får likartade villkor som spårtrafiken⁶⁾. Det kräver att alla huvudgator i Stockholms



innerstad och de tätbebyggda delarna av övriga kommuner möbleras om så att stombusstrafiken och andra viktiga linjesträckningar får helt ostörda egna och kontinuerliga bussfiler med BRT-standard på bekostnad av biltrafiken, samtidigt som trafiksignaler prioriteras om där så inte redan skett för att ge företräde för bussarna.

Bussarna tar över från bilarna genom en omdisponering av befintlig gatumark, bland annat genom att all parkering försvinner från dessa gator. Lastplatser för yrkestrafiken, som det kan behövas fler av, flyttas till angränsande tvärgator. Att bussarna prioriteras i innerstadsmiljön betyder också att expressbussar inte fastnar i stillastående köer när de når Stockholms city eller andra knutpunkter. Samma ommöbleringar ska också genomföras på alla radiella infartsleder så att stombussar/expressbussar även där får generösa helt egna kontinuerliga bussfiler. Bland annat på bekostnad av den biltrafik som från 2030, när Förbifart Stockholm är färdigbyggd, inte längre behöver ges lika stor plats på de radiella infartsvägarna utan kan hänvisas till Förbifart Stockholm.

För att dubblera antal turer på alla huvudgator i innerstaden eller på infartslederna krävs inte mer gatumark, ett fördubblat antal bussar, eller d:o busschaufförer. Eftersom bussarna framförs i helt egna kontinuerliga bussfiler kommer man att kunna minska omloppstiderna radikalt, och därmed öka turtätheten och minska restiderna. Stombussar med BRT-standard är en flexiblere lösning än spårvagnar och innebär mindre omfattande anläggningsarbeten och därmed mindre klimatpåverkan.

Eftersom biltrafiken idag svarar för 75% av det motoriserade transportarbetet i regionen, och kollektivtrafiken är mest utnyttjad till och från Regioncentrum finns ett behov av att tillgodose också behovet av tvärförbindelser i kollektivtrafiken. Resor på tvärs skapar idag långa restider pga bristande linjenät. Populariteten för Tvärbanan visar potentialen för överflyttning till kollektivtrafik för dessa resor. Undersökningar av bilisternas resmönster bör kunna ge underlag för planering av ett nät av täta tvärförbindelser med buss, där busstrafiken prioriteras med signalreglering och/eller egna körfält.

5) "Med beslutade åtgärder fram till år 2030 och styrmedel samt markanvändning enligt RUFSS 2050 förväntas kollektivtrafikens marknadsandel öka med 3 procentenheter jämfört med år 2015. På lång sikt, mot år 2050, bedöms beslutade åtgärder endast räcka till att öka marknadsandelen med 1 procentenhet. Det tyder på avsaknad av tillräckligt med styrmedel och kollektivtrafikåtgärder". (Kollektivtrafikplan 2050, Remissupplaga)

6) "Det finns behov av förbättrad framkomlighet för expressbussarna för att kunna utveckla en attraktiv och resurseffektiv trafik med tätare avgångar. Hög prioritet och eget utrymme kan öka kapaciteten för personresor längs flera av länets hårdast trafikerade gator och vägar och samtidigt avlasta det radiella spårnätet. Det finns även behov av utvecklad kapacitet i terminaler och depåer för att kunna ta hand om ett ökat turutbud". (Kollektivtrafikplan 2050, Remissupplaga)



Varför kommer bilisterna att välja kollektivtrafiken?

Det räcker inte med ett ökat utbud av spårtrafik och busstrafik. För att den utbyggda kollektivtrafiken också ska väljas av regionens invånare måste den uppfattas som överlägsen biltrafiken på flera sätt.

Snabbare och billigare än bilen

Många uppfattar idag bilen som ett mera "bekvämt" sätt att resa. Man kan ofta resa dörr-till-dörr, trots trängsel i trafiken går ofta det snabbare. Detta beror också på om kollektivresan innebär byte(n). En del resenärer vill undvika trånga tåg/bussar, och kontakt med främmande människor. Bagage, barnvagnar, rollatorer kan också utgöra hinder.

Resekostnaderna kan också uppfattas som en nackdel. Se ovan beträffande kostnadsutvecklingen för biljetter jämfört med bilkostnader. Problemet är också att för den som redan äger en bil är de fasta kostnaderna redan tagna och marginalkostnaden för resor blir högre i kollektivtrafiken än för bilen (i framtiden beroende på energiprisernas utveckling och eventuell kilometer-skatt).

Restidsfaktorn ska påverkas positivt till kollektivtrafikens fördel genom:

- Tätare tågtrafik
- Utbyggd tunnelbana i Stockholm
- Bättre framkomlighet för bussar genom separata körfält i innerstad och på infartsleder samt tätare avgångar
- Komplettering av tvärförbindelser genom spårvägs- och busslinjer
- Fler cykelparkeringar vid stationer och knutpunkter och fler och bättre cykelvägar
- Reserverade körfält för kollektivtrafik innebär också sämre framkomlighet för bilar och därmed längre restider för bilister

Var ska resurserna komma ifrån?

Beräkningar av den framtida utvecklingen av biljettpriserna är svåra att göra eftersom utvecklingen av resandet är svår att överblicka. Pandemin har förändrat resmönster genom bland annat ökat hemarbete och färre sociala kontakter. Även om en återgång till tidigare beteenden inte är sannolik, kan 2019 användas som utgångspunkt för beräkningar. Det året var SL:s biljettintäkter 8,8 miljarder kronor, medan regionens subvention av kollektivtrafiken var av samma storleksordning, motsvarande 10% av regionens totala intäkter.

För att möjliggöra lägre biljettpriser i kollektivtrafiken behöver antaganden göras för:

- Ökande befolkning, fler resande, höjd kapacitet
- Kostnadsutveckling och produktivitet (snabbare trafikflöde)
- Möjlighet att höja trängselskatten (intäkterna påverkas av sämre framkomlighet och höjd trängselskatt i sig)
- Omfördelning av skatteuttaget inom transportsektorn

Önskvärt vore en snabb prissänkning följt av en prisutveckling nära inflationen. Sverige kan studera förändringar som gjorts i andra länder för att öka kollektivresandet och minska biltrafiken. Tyskland har t.ex. experimenterat med ett respass för all lokaltrafik, alla regionala tåg och bussar i hela landet för cirka 100 kr/månad under sommaren. Resultatet har varit minskad biltrafik jämfört med 2019, och 40% fler resande med tåg. Miljön har förbättrats och beroendet av rysk olja minskat.

Även om bilkörning kommer att bli billigare genom övergång till eldrift kan svenska staten behöva skydda sina intäkter genom någon form av kilometerskatt, vilket kan utformas så att den styr mot minskad privatbilism. Till exempel kan kilometerskatten efter 2030–2035 differentieras så att även privatbilar med el- eller vägmotorer drabbas av en stegvis ökande kostnad per kilometer, yrkestrafiken kanske av en annan och något

lägre skattesats medan kollektivtrafiken helt befrias från kilometerskatt. Men skattesystemet kan också differentieras efter olika regionala förutsättningar där skatteuttaget drabbar privatbilismen hårdare i storstadsregioner och i stället gynnar kollektivtrafiken.

Finansiering

Med ett annat perspektiv än dagens har staten genom den framtida kilometerskatten alla möjligheter att styra över fördelningen av samhällets resurser från privatbilismen till den gemensamma samhällsfunktion som en allmänt tillgänglig kollektivtrafik innebär. Regionerna kan ges möjlighet att styra användningen av trängsel-skatter, kommunerna kan redan idag styra över hur miljözoner kan etableras och genom sitt planmonopol reglera användningen av gatumarken inklusive tillgång och priser när det gäller parkeringsplatser.



Stockholmsregionen 2050

15-minutersstaden

I flera länder i världen diskuteras utformning av städers transportsystem för minskade koldioxidutsläpp och därigenom även renare luft. I Frankrike har exempelvis en metod utarbetats som har namngivits 15-minutersstaden.

15-minutersstaden innebär att fotgängare och cyklister kan ta sig runt i en stad som innehåller de flesta faciliteter som en stad behöver inom en radie på cirka 15 minuter. Inom 15-minutersstaden finns det bland annat affärer, arbetsplatser, parker, skolor, sjukhus och träningsmöjligheter. Faktum är att stadsplanerare har börjat skissa på hur till och med tio och fem minuters städer skulle kunna se ut och fungera.

En av flera förespråkare av 15minuters-staden är Paris borgmästare Anne Hidalgo. Hon har sedan tidigare aktivt arbetat med att minimera mängden koldioxidutsläpp orsakade av bilavgaser i staden Paris. Bland annat arrangeras en bilfri dag i Paris varje år i september. Denna bilfria dag visar resultat på 20 % sänkning av mängden kväveoxidutsläpp. Under Covid- pandemin har Hidalgo arbetat allt mer strategiskt för att Paris ska bli en klimatvänligare stad varav en av strategierna är just 15-minutersstaden.

Arbetet med att förändra Paris till en 15-minutersstad har mötts av en hel del kritik från yrkesarbetande i staden. Taxichaufförer, Uber-förare och andra professionella som har behov av bil i arbetet har kritiserat planen för att skapa en mängd hinder för dem att kunna genomföra sina arbeten. Tid och logistik har nämnts som de främsta anledningarna till kritik. Av de som uppger att tid är en av nackdelarna bakom 15-minuters staden är det framför allt att de upplever att det kommer att ta lång tid för dem att ta sig till och från arbetet samt för resor under arbetstid. De logistikproblem som nämns är att de som reser med bil kommer att behöva ta omvägar för att komma fram till destinationen.

Fördelar med en 15-minutersstad uppges vara en allmer stressfri miljö, renare luft, minskat antal respiratoriska sjukdomar som exempelvis astma och KOL samt minskat utsläpp av kemiska föroreningar. Avgaser från bilar hamnar på andra plats och uppgår till 35% av de emissioner som har störst sannolikhet att orsaka cancer enligt Världshälsoorganisationen (WHO).

En studie arrangerad av *moveBuddha* genomförd i USA granskade antal städer i USA med potential att bli 15-minutersstäder. Undersökningen utgick från en 10-gradig skala där det maximala antalet poäng var 10. Poängsättande områden var pendlingsbarhet, social

och fysisk hälsa, barnomsorg/utbildning, sjukvård, säkerhet och prisvärda hushåll. Miami ansågs vara den staden i USA med störst potential till att kunna bli en 15-minutersstad.

Möjligheten att bege sig till en närliggande park alldeles innan arbetsdagens början är önskvärdt för många. Samtidigt som en 15-minutersstad kan medföra en mängd hälsofördelar med bland annat renare luft och minskad stress. För att på riktigt kunna åtnjuta de fördelar som en 15-minutersstad kan medföra behöver faktorer som ålder, social status, tillgänglighet och livsstil tas med i beräkningen vid stadsplaneringen.

De gående, cyklande, och träden

När huvudgatorna i de tätbyggda, urbana delarna av regionen (som Stockholms innerstad och men också till exempel Sundbyberg) töms på parkerade bilar för att få helt ostörda egna och kontinuerliga bussfiler, så ska även cykelstråk och trottoar breddas och tillsammans med bussarna ta över gaturummen. Den täta staden behöver också flera träd samt markbeläggningar där regnvatten kan infiltrera, och det betyder att utrymmet för parkerade bilar även i andra gatumiljöer måste reduceras succesivt.

Klimatråtsutredningen

Klimatråtsutredningen⁷⁾ slutbetänkande presenterades den 18 maj med förslag till ändringar av lagstiftningen inom tre områden: främja bidrag till klimatomställningen, underlätta byggande av elnät och ett transporteffektivt samhälle.

Stockholm 2022-11-25

Klimatgruppen/Naturskyddsföreningens länsförbund i Stockholms län

Camilla Bonnevier Ngabissio, Björn Sveréus, Lasse Vretblad, Agnita Wörn

Utredningen föreslår att ett antal tillägg ska göras till gällande lagstiftning. Det ska bland annat "införas ett tillägg i 1 § förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur som anger att den nationella planen ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås", om "länsplaner för regional transportinfrastruktur som anger att länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till och passa in i ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar i syfte att bidra till att de transportpolitiska målen uppnås," och "Genom tillägg i 4 § förordningen om en nationell plan för transportinfrastruktur och i 4 § förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska planupprättaren bedöma om tidigare beslutade men ännu inte byggstartade infrastrukturobjekt följer den inriktning som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen."

Klimatråtsutredningens förslag till ändringar av lagstiftningen kommer om de genomförs i praktiken att innebära krav på omDispositioner av samhällets resurser från biltrafik till kollektivtrafik så som vi föreslår i denna kollektivtrafikstrategi. Bland annat kan då region Stockholm med stöd av utredningen stoppa Tvärförbindelse Södertörn som har en budget på 18 miljarder statliga kronor för att investera de pengarna i kollektivtrafiken.

7). SOU 2022:21 Utredningens förslag – transporteffektivt samhälle