



Region Uppsala

# Regionalt trafikförsörjnings- program

**för Uppsala län 2020–2030**

**Bilagor**

**Kontaktpersoner**

My Larsson, kollektivtrafikstrateg

[my.larsson@regionupsala.se](mailto:my.larsson@regionupsala.se)

Trafikenheten

Trafik och samhälle



Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030  
Bilagor

## Innehåll

1.	Underlag för marknadsanalys.....	4
1.1	Utbud och resande i den avtalade trafiken.....	4
1.2	Beläggningsgrader .....	6
1.3	Konkurrensindex mellan kollektivtrafik och bil .....	9
1.4	Befolknings- och bebyggelseutvecklingen i länet.....	10
1.5	Dagens kommersiella kollektivtrafik och taximarknad .....	10
1.6	Kommersiell potential i länets kollektivtrafik.....	11
1.7	Sammanfattning av Region Uppsalas avtal för regional kollektivtrafik 2020.....	11
2.	Indikatorer för uppföljning av målen för den regionala kollektivtrafiken.....	13
	Utgångspunkter .....	13
	Tre nivåer för uppföljning.....	13
2.1	Indikatorer .....	14
	Indikator 1: Resande.....	14
	Indikator 2: Resmöjligheter .....	15
	Indikator 3: Nöjdhet .....	15
	Indikator 4: Kostnadseffektivitet .....	16
	Indikator 5: Energieffektivitet .....	16
	Indikator 6: Relevans .....	16
	Indikator 7: Produktfördel.....	16
	Indikator 8: Kunskap.....	16
	Indikator 9: Klimatpåverkan .....	17
	Indikator 10: Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning .....	17
	Indikator 11: Säkerhet .....	17
	Indikator 12: Trygghet .....	18
	Indikator 13: Kombinationsresor.....	18
3.	Hållbarhetsbedömning.....	19
3.1	Inledning .....	19
3.2	Sammanfattning .....	19
3.3	Hållbarhetsbegreppet .....	19
3.4	Metod .....	21
4.3.1	Utsortering av relevanta mål och delmål .....	21
4.3.2	Bedömningsskala.....	22
3.5	Resultat.....	22
3.5.1	Generella resultat.....	22
3.5.2	Målområde: Ett effektivt kollektivtrafiksystem.....	25

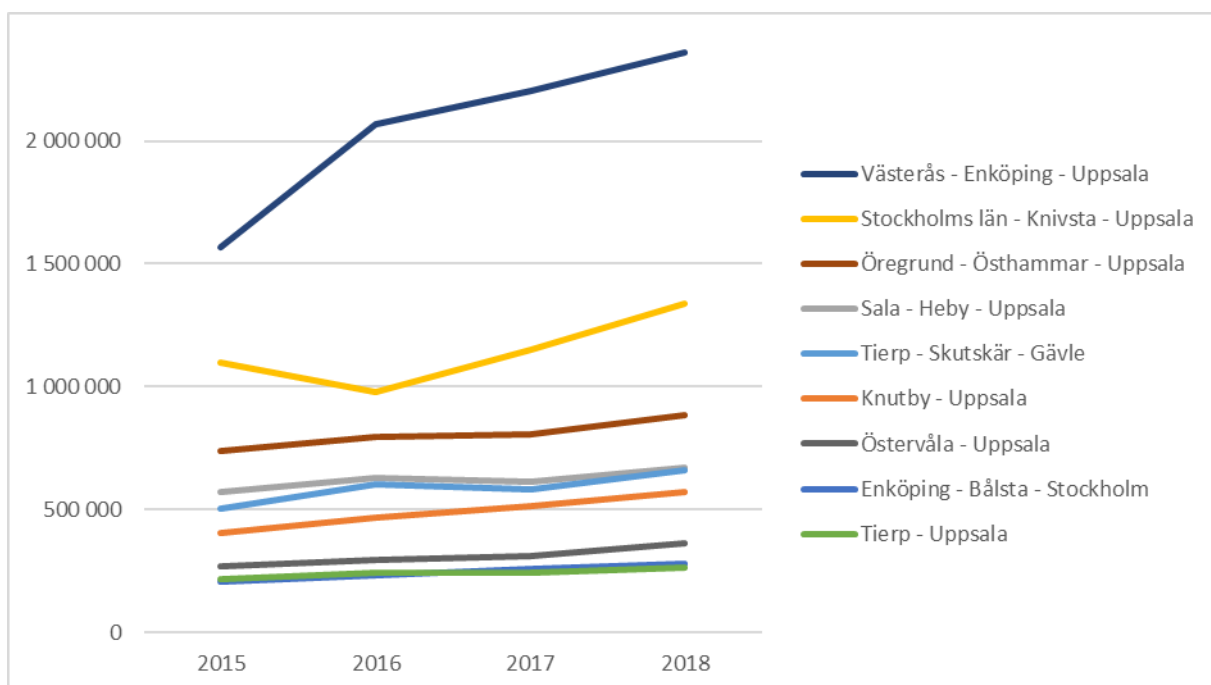
3.5.3 Målområde: Ett jämlikt kollektivtrafiksystem .....	27
3.5.4 Målområde: Ett attraktivt kollektivtrafiksystem .....	28
3.5.5 Målområde: Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön .....	30
3.5.6 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	31
3.6 Slutsatser .....	32
3.7 Utvalda mål och delmål.....	33

## 1. Underlag för marknadsanalys

### 1.1 Utbud och resande i den avtalade trafiken

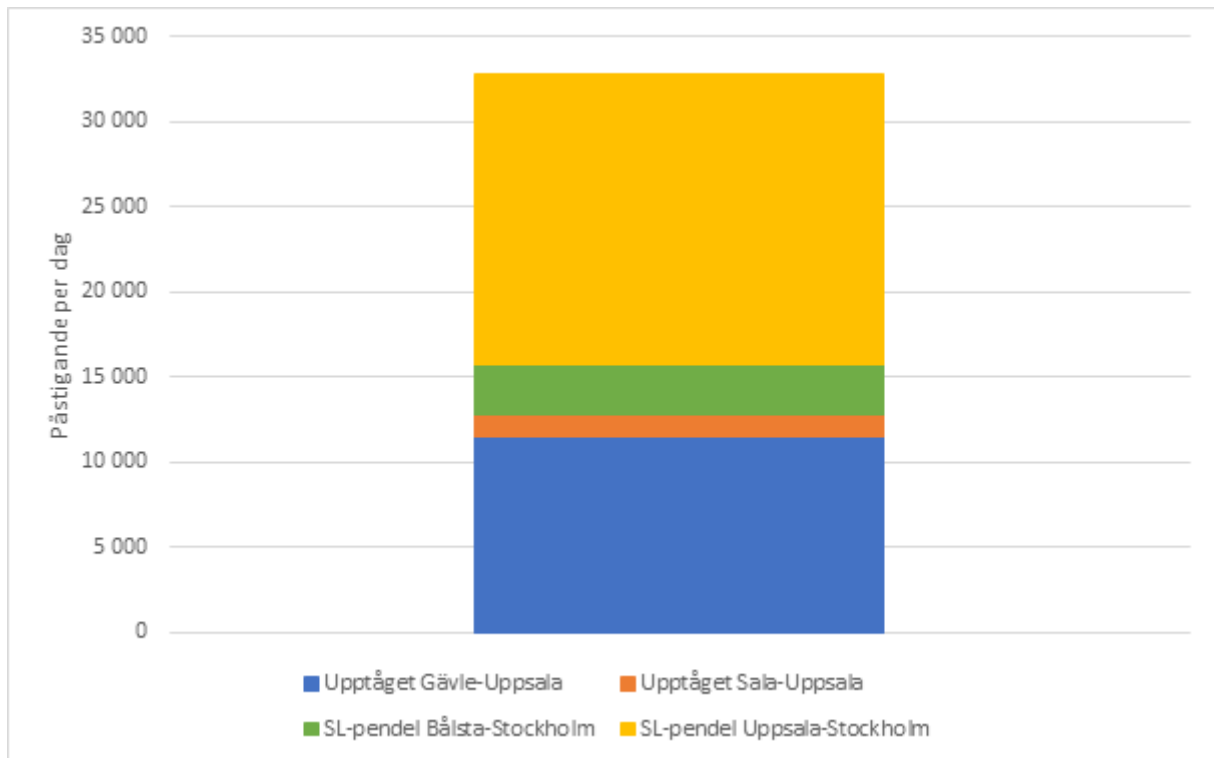
Över hälften av resorna i länets avtalade kollektivtrafik sker med stadsbussarna i Uppsala. Resandet och utbudet av kollektivtrafik i övriga länet är koncentrerat till de stråk som följer de större vägarna och järnvägar, där också merparten av länets invånare bor. Ett 20-tal linjer står för 75 procent av resorna i regionbusstrafiken och i Uppsala är det fyra stadsbusslinjer som står för mer än 50 procent av resorna. Räkningar bort resenärer med skolkort är det ungefär lika många som årligen reser med regionbussarna som med Upptåget.

Under perioden 2015–2018 syns framförallt en positiv resandeutveckling i stråket Västerås – Enköping – Uppsala. Det kan delvis förklaras med satsningar vad gäller utbud och beteendepåverkande åtgärder som genomförts inom ramen för ett samverkansprojekt med Enköpings kommun. Även stråket Arlanda – Knivsta – Uppsala uppvisar ett ökat resande. För övriga stora stråk är det mindre, men positiva förändringar.

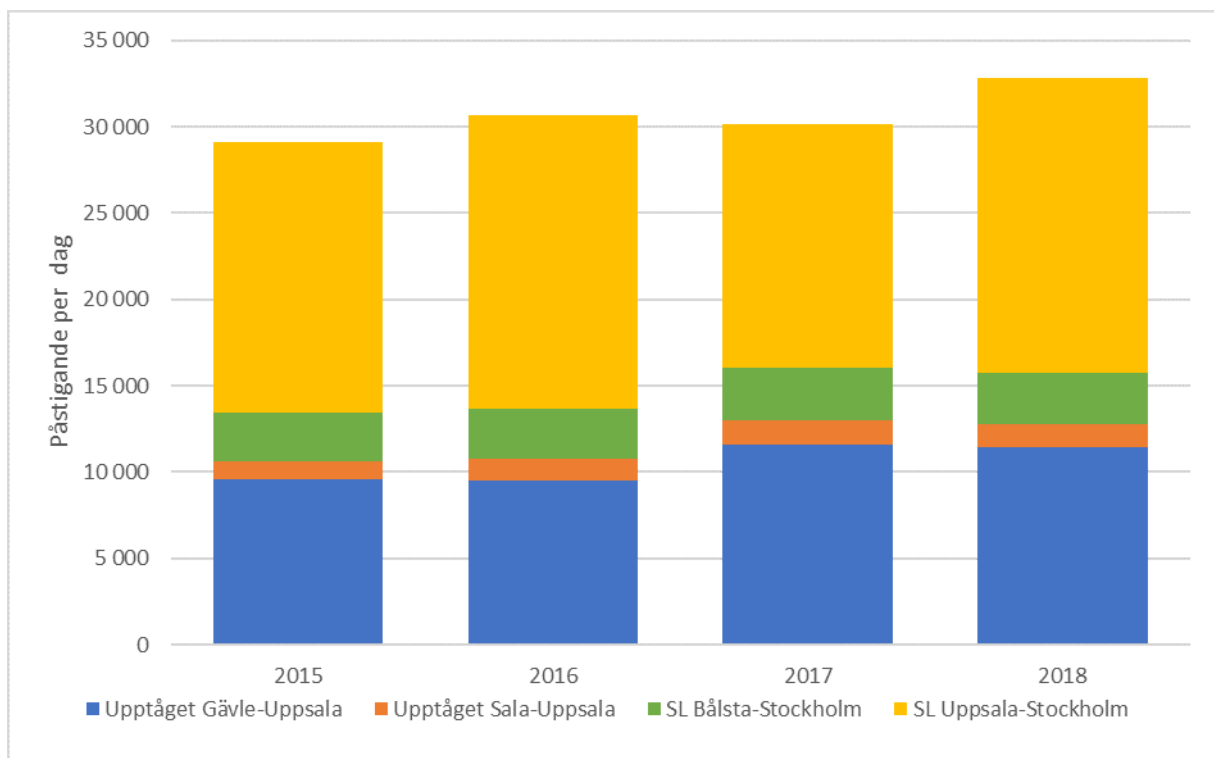


Figur 1: Resandeutvecklingen med regionbuss per stråk, 2015–2018. Källa Di/ax.

Resandet med den avtalade tågtrafiken har under samma period haft en stark resandeutveckling som till stor del speglar de satsningar på ökat utbud turtäthetsmässigt och linjemässigt som gjorts etappvis under perioden. Fördelningen i resandet på de olika tågsträckorna visas i figur 2.



Figur 2: Resandet per dag med avtalad tågtrafik 2018. Källa Di/ax och Trafikförvaltningen



Figur 3: Resandet per dag med avtalad tågtrafik 2015–2018. Källa Di/ax och Trafikförvaltningen

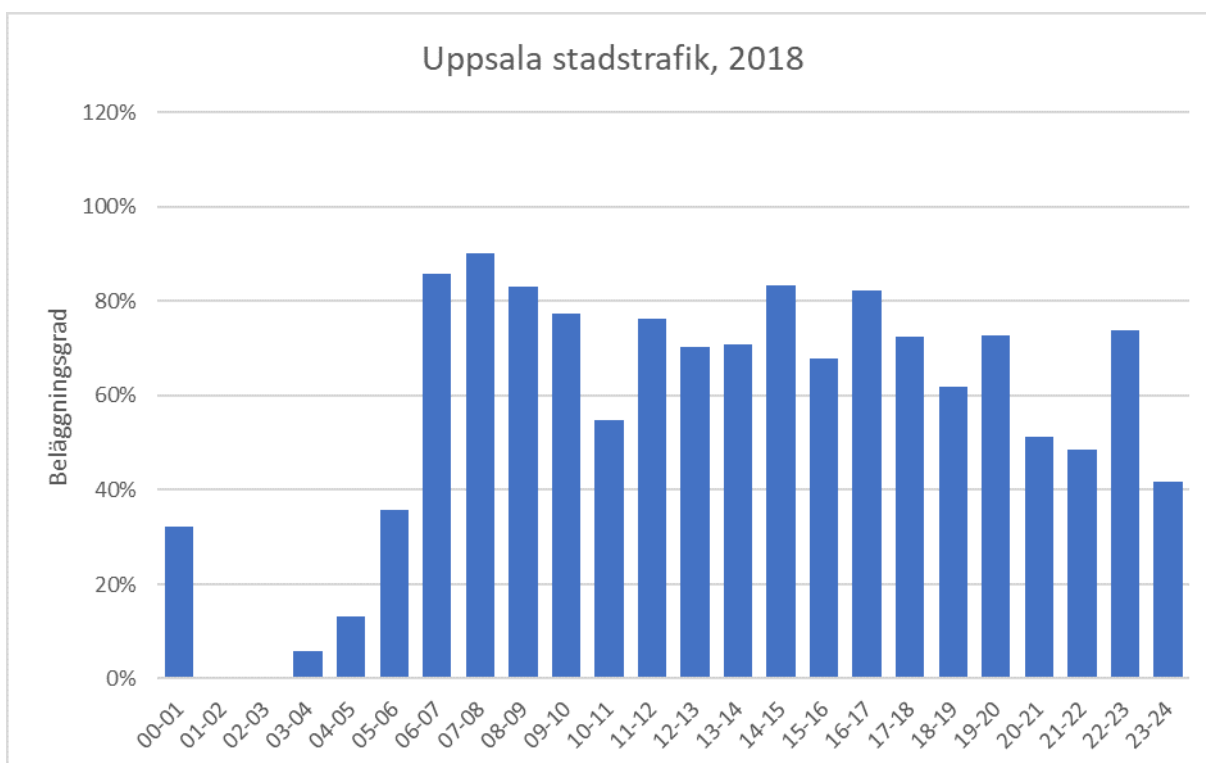
Linje	Utbud - Turkilometer per dag	Påstigande per dag
3	2 526	11 900
5	2 776	9 140
4	2 565	8 720
7	1 662	6 930
2	1 819	6 830
6	1 568	5 300
8	2 065	5 040
11	2 090	4 630
1	2 674	4 500
9	1 761	3 730
804	5 850	3 200
10	1 178	2 630
12	741	2 480
801	3 952	1 980
848	3 962	1 880
811	4 807	1 860
100	2 145	1 660
809	2 911	1 570
774	3 149	1 520
111	1 616	1 380
501	1 835	1 270
102	1 689	1 270
844	3 114	980
30	774	970
775	2 236	860
115	810	850
110	772	840
886	2 315	820
823	2 776	760
803	2 027	760

Tabell 1: De 30 UL-busslinjerna med flest resande per dag 2018.

## 1.2 Beläggingsgrader

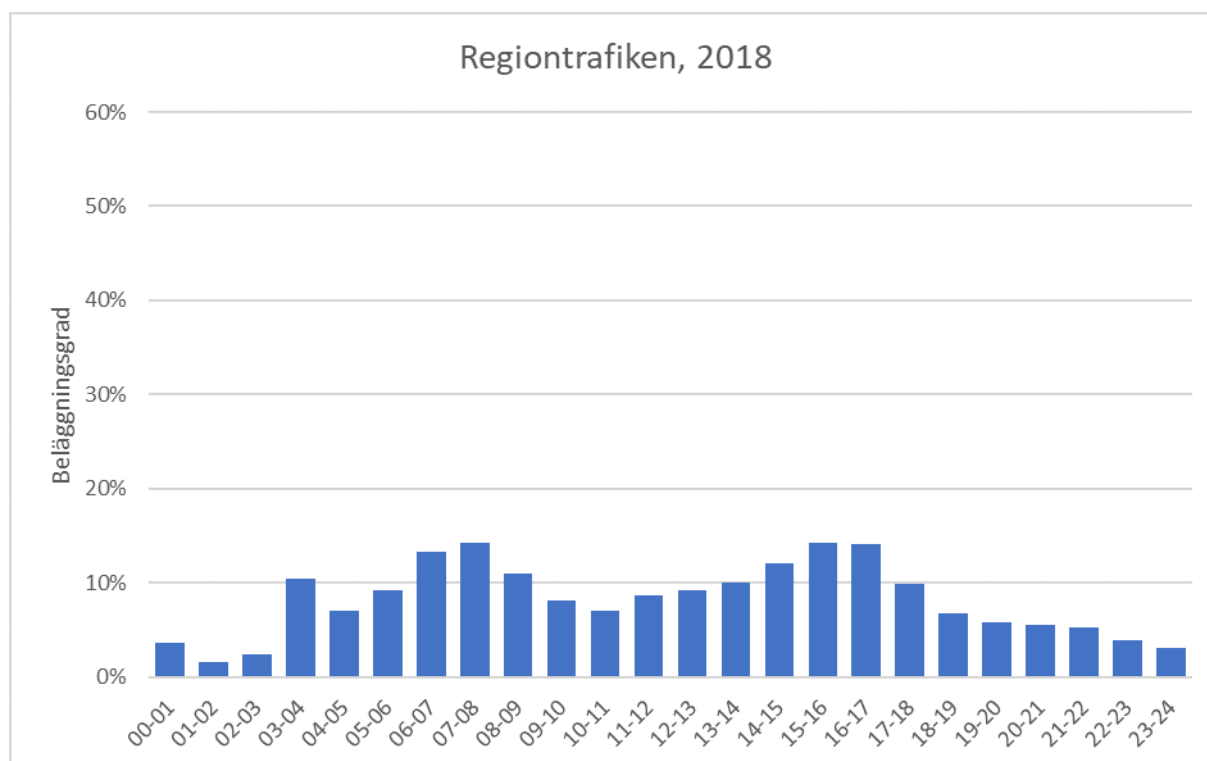
Analys av beläggingsgraden har genomförts genom att studera maxbeläggningen per tur. Maxbeläggningen är det största antal personer ombord på fordonet under en tur, i förhållande till fordonets sittplatskapacitet. Analysen är gjord på Upptåget sträckan Gävle–Uppsala, samt på en aggregerad geografisk nivå för hela regionbusstrafiken men även på aggregerad nivå i stadsbusstrafiken i Uppsala. Över dygnsperioden är beläggingsgraden i stadstrafiken som störst i morgonrusningen, men har även två toppar på eftermiddagen.





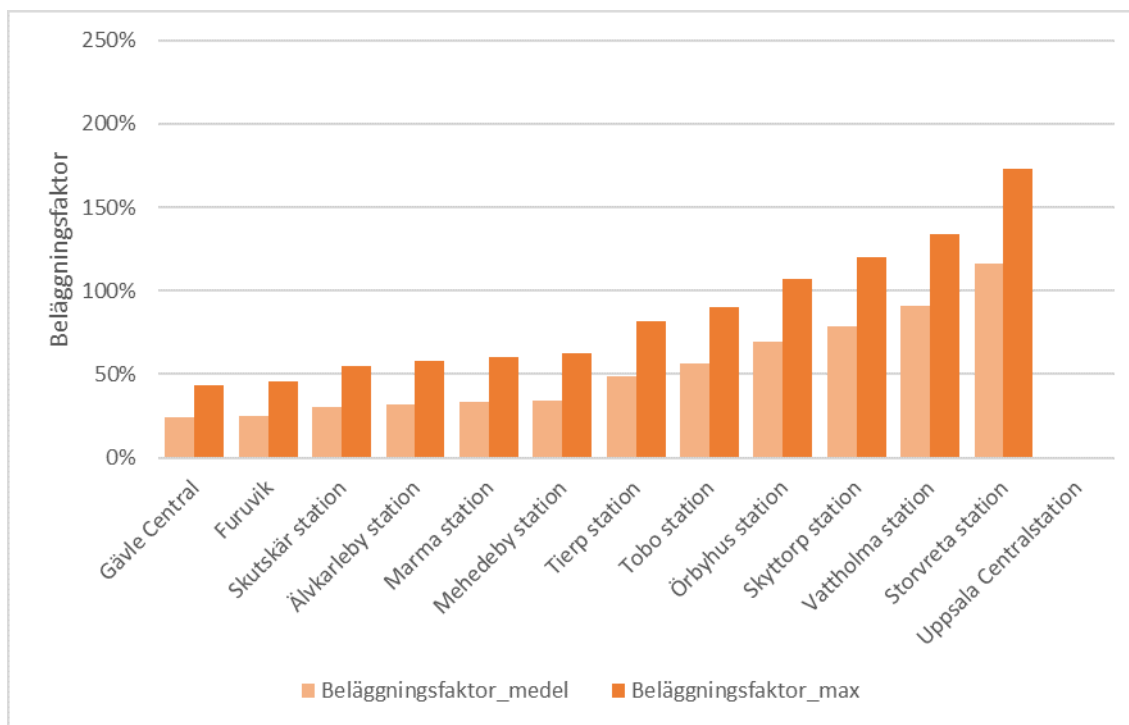
Figur 4: Maxbeläggingsgraden för stadstrafiken i Uppsala 2018 vardagar.

Över dygnsperioderna är beläggingsgraden i regionbusstrafiken jämnare fördelad. Det är endast ett fåtal turer som trafikeras fullsatta och den totalt sett låga beläggingsgraden förklaras till stor del av att resandet i regionbusstrafiken är relativt enkelriktat, med en tydlig pendlingsriktning in mot Uppsala på morgonen och ut från staden på eftermiddagen.

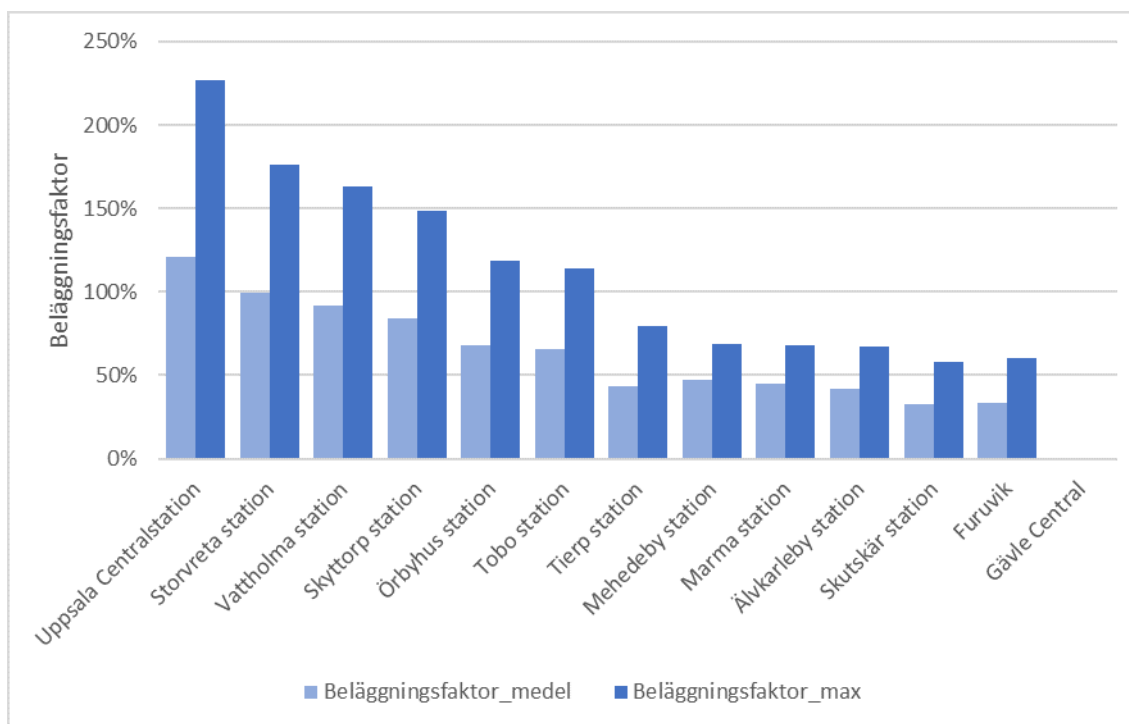


Figur 5: Beläggingsgrad i Regionbusstrafiken 2018

Upptåget mellan Gävle och Uppsala har en generellt hög beläggning. Under morgon och eftermiddag på vardagar måste ståplats utnyttjas under en del av turerna och i samtliga dygnsperioder finns avgångar som är fullsatta eller upplevs fullsatta, med undantag för morgontid helger.



Figur 6: Medel- och maxbeläggingsgrader för Uptåget Gävle–Uppsala i morgonrusningen.



Figur 7: Medel- och maxbeläggingsgrader för Uptåget Uppsala–Gävle i eftermiddagsrusningen.

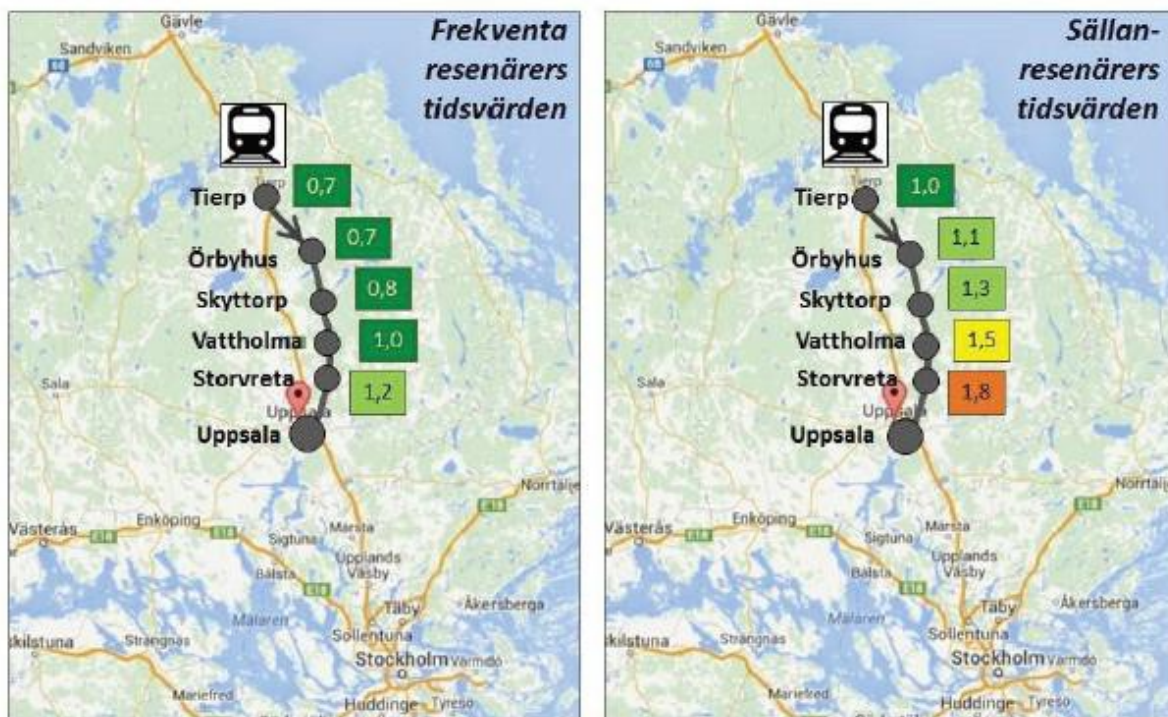
### 1.3. Konkurrensindex mellan kollektivtrafik och bil

Genom en modell, som bygger på schablonvärden som Trafikverket tagit fram för att kunna kvantifiera resenärernas värdering av resans olika moment har konkurrensindex mellan kollektivtrafik och bil beräknats i ett antal stråk i länet. Är index över ett (1) innebär det att genomsnittsresenären uppfattar kollektivtrafiken som mindre attraktiv än bilen. Analysen omfattar två kategorier av kollektivtrafikresenärer, de som reser frekvent och de som reser sällan.

Kollektivtrafikens konkurrenssituation gentemot bilen är, enligt de frekventa kollektivtrafikresenärerna, mycket god. Många anser att kollektivtrafikens fördelar väger tyngre än biltrafikens fördelar. Den goda konkurrenssituationen för kollektivtrafiken beror också på att det finns ett stort utbud av kollektivtrafik i länet. Det innebär att det finns många resmöjligheter som i sin tur ger relativt korta vänte- och bytestider för resenärerna, vilket gör det mer fördelaktigt att resa kollektivt.

Kollektivtrafikens konkurrenssituation gentemot bilen är, för de som mer sällan reser med kollektivtrafik, överlag god. Särskilt i resrelationer i större stråk. I resrelationer mellan andra områden har kollektivtrafiken en dålig konkurrenssituation gentemot bilen. Anledningen till att konkurrenssituationen är sämre bland sällanresenärer än frekvente resenärer är att sällanresenärerna har andra tidsvärderingar som gör kollektivtrafiken mindre attraktiv jämfört med bilen. I de större stråken är dock konkurrenssituationen god, detta beror på att det finns ett stort utbud av kollektivtrafik där. Det innebär att restiden med kollektivtrafiken kan bli relativt kort när vänte- och bytestider är korta.

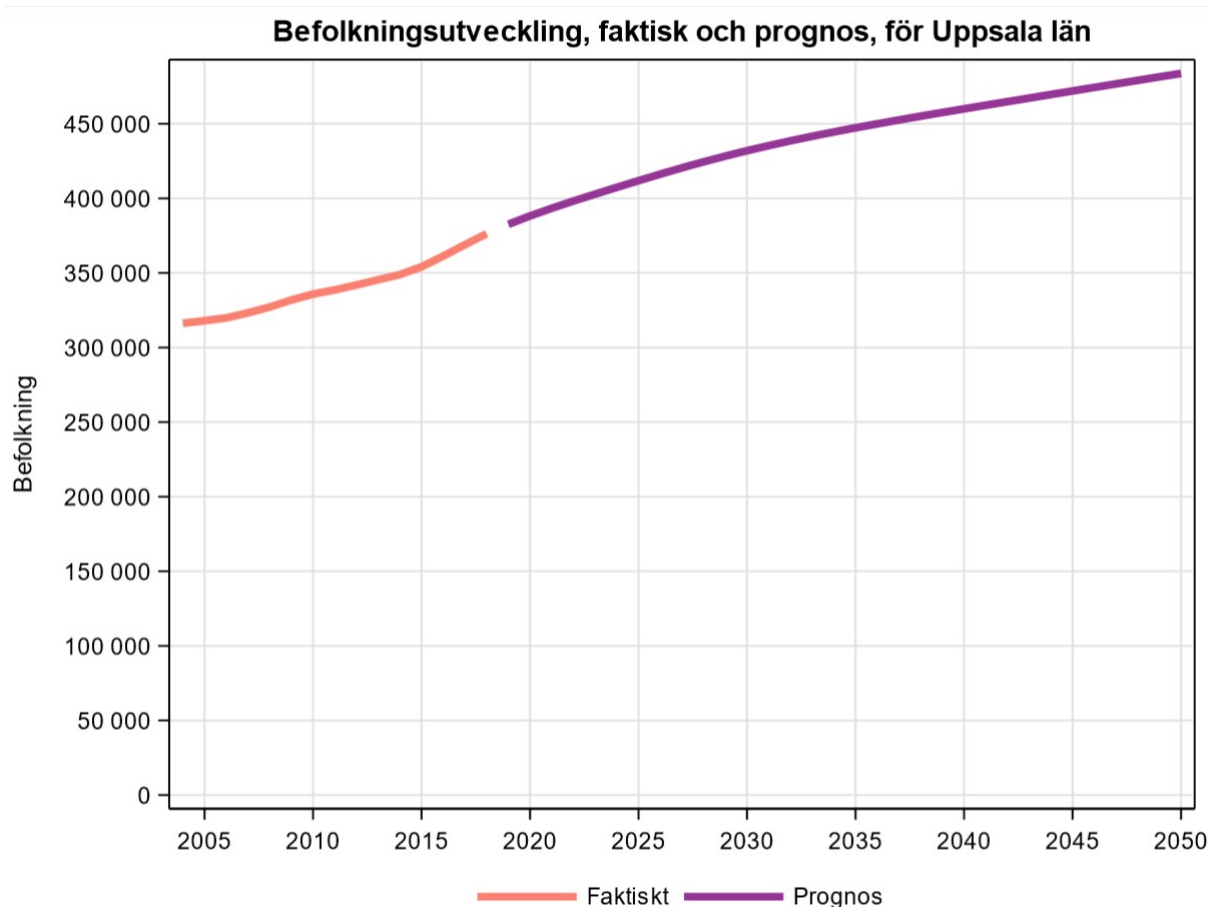
Figuren nedan visar värden för Upptåget på sträckan Tierp–Uppsala, men slutsatsen är generell för de flesta stråken i länet. Kollektivtrafikens konkurrenskraft är större på längre sträckor. Ju närmare Uppsala resan börjar desto svårare blir det för kollektivtrafiken att konkurrera mot bilen. Detta beror på att väntetiden och tiden det tar att ta sig till hållplatsen/stationen utgör en större andel av den totala restiden, jämfört med för längre resor.



#### 1.4. Befolknings- och bebyggelseutvecklingen i länet

Länsanalys befolkningsprognos för perioden 2019–2050<sup>1</sup> visar på en fortsatt hög befolkningstillväxt i kommunerna Uppsala, Knivsta, Enköping och Håbo. I dessa kommuner finns stora utbyggnadsplaner, exempelvis Södra staden och Bergsbrunna i Uppsala, centrala Bålsta och förtätning i Enköping och Knivsta. I länets norra kommuner Heby, Tierp, Östhammar och Älvkarleby tyder prognosen på en utveckling, men även i dessa kommuner pågår eller planeras bebyggelseutveckling som kan påverka prognosen. Det är sannolikt att befolkningsutvecklingen kommer att se annorlunda ut än prognosen antyder.

Befolkningsutvecklingen för länet som helhet tyder på att Region Uppsala kommer att fortsätta växa och tillgänglighet till goda kollektivtrafikförbindelser kan vara avgörande för utvecklingen framöver.



Figur 8: Befolkningsutvecklingen i Uppsala län 2019–2050

#### 1.1 Dagens kommersiella kollektivtrafik och taximarknad

SJ är den största kommersiella operatören i länet med ett betydande utbud av tågtrafik för det vardagliga resandet. Med det finns även andra tågoperatörer som erbjuder ett mindre antal avgångar i veckan. Den kommersiella tågtrafiken finns i stråken Gävle–Tierp–Uppsala–Stockholm,

<sup>1</sup> Länsanalys befolkningsutveckling för perioden 2019–2050, Region Uppsala

(Dalarna)–Sala–Uppsala och Västerås–Enköping–Bålsta–Stockholm. Kommersiell busstrafik finns i mindre omfattning och främst i stråken Gävle–Uppsala–Stockholm och Västerås–Enköping–Arlanda.

Region Uppsala bedömer att det finns en relativt stabil taximarknad i länet som tillgodoser behoven. Antalet taxibilar per 1000 invånare har legat relativt stabilt under de senaste åren på 1,56 till 1,57<sup>2</sup>. Knivsta och Älvkarleby kommuner sticker ut och har en låg siffra jämfört med övriga kommuner i länet, men både Knivsta och Älvkarleby ligger nära andra kommuner med höga siffror. Även Östhammars kommun har en låg siffra jämfört med övriga kommuner i länet.

### 1.5. Kommersiell potential i länets kollektivtrafik

Det är svårt att bedöma den kommersiella potentialen i den befintliga UL-trafiken. Det beror delvis på att det är mycket svårt att fördela intäkterna per linje då många resor innefattar ett eller flera byten mellan linjer. Det går inte heller att förenklat säga att turer med hög beläggning är kommersiellt gångbara, eftersom resenärerna kräver en viss flexibilitet och förväntar sig att kunna välja från fler avgångar under dagen, även om de i de flesta fallen reser med en specifik avgång.

Utifrån fördelningen i användandet av enkelbiljetter, multibiljetter och månadskort går det inte heller att se någon tendens till ett relativt sett större användande av enkelbiljetter på någon linje. Detta skulle i så fall kunna indikera en högre betalningsvilja för just den linjen.

En kvalificerad bedömning utifrån befintligt underlag och erfarenhet pekar på kommersiella möjligheter för produkter som bidrar till upplevelse av minskad restid, till exempel högre komfort. Direktlinjer till stora målpunkter är en annan möjlig nisch, liksom produkter som kombinerar flera tjänster såsom kollektivtrafik, bilpool och cykeluthyrning. Region Uppsala har för avseende att tillsammans med intresserade trafikföretag fördjupa marknadsanalysen i samband med att myndigheten står inför upphandling och beslut om allmän trafikplikt.

### 1.6 Sammanfattning av Region Uppsalas avtal för regional kollektivtrafik 2020 **Avtal om regional tågtrafik**

Motpart: Transdev Sverige AB (överföring pågår från Transdev Uppland)

Trafikens omfattning: Upptåget Gävle–Uppsala samt Uppsala–Upplands Väsby och Sala–Uppsala. Under 2019 fanns 11+3 tåg (11 Reginor och 3 X11:or)

Avtalstyp: Incitamentsavtal (ca 20% resandeincitament)

Avtalstid: Juni 2011 – dec 2021 (Sala–Uppsala fr o m dec 2012)

#### **Avtal om stadstrafik Uppsala**

Motpart: Gamla Uppsala Buss AB

Trafikens omfattning: Stadsbusstrafiken i Uppsala stad samt tre regionbusslinjer, ca 160 fordon

Avtalstyp: Bruttoavtal i egen regi

---

<sup>2</sup>Trafikanalys 2018

Avtalstid: Avtalet löper ut i juni 2022. Om avtalet inte sägs upp senast vid tidtabellsskiftet 2021 så förläng det i ytterligare ett trafikår, dvs till tidtabellsskiftet i december 2024.

#### **Avtal om regionbusstrafik**

Motpart: Nobina Sverige AB

Trafikens omfattning: Huvuddelen av länets regiontrafik, ca 173 fordon

Avtalstyp: Incitamentsavtal (ca 20% resandeincitament)

Avtalstid: Juni 2012– juni 2022

#### **Avtal om landsbygds- och tätortstrafik (två separata avtal med lika villkor)**

Motpart: Sambus AB

Trafikens omfattning: Landsbygds- och tätortstrafik i Enköping och Bålsta, ca 17 fordon

Avtalstyp: Incitamentsavtal (ca 5% resandeincitament)

Avtalstid: Juni 2012– juni 2017 Option på upp till 5 års förlängning. Optionen har utlösts och avtalet löper ut juni 2022.

#### **Avtal om landsbygdstrafik**

Motpart: Mohlins bussar

Trafikens omfattning: Landsbygdstrafik och skollinjer, exkl Enköping och Bålsta, ca 90 fordon

Avtalstyp: Produktionsavtal

Avtalstid: januari 2021–juni 2029, möjligt förlängning 2+2 år

Gällande avtal, 2020: KR Trafik AB. Förlängd avtalstid på grund av upphandlingsprocess, från december 2019 till december 2020. Se info om avtal i föregående Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län.

#### **Samverkansavtal pendeltågstrafik till Uppsala och Bålsta**

Motpart: Trafikförvaltningen SLL, trafiken utförs av Stockholmståg

Trafikens omfattning: Arlanda–Uppsala samt Bro–Bålsta

Avtalstid: Samverkansavtalet går ut i juni 2022.

## 2. Indikatorer för uppföljning av målen för den regionala kollektivtrafiken

### Utgångspunkter

Ambitionen i detta arbete har varit att identifiera ett hanterbart antal indikatorer, som går att följa genom befintliga data eller till exempel via Kollektivtrafikbarometern.

Uppföljning av indikatorerna sker årligen, det kan dock finnas skäl att följa upp och rapportera vissa indikatorer tätare eller mer sällan.

Indikatorerna ska, som namnet antyder, ge en indikation på åt vilket håll utvecklingen går. Måttal ska dock anges för de indikatorer där sedan tidigare uttalade politiska mål finns: Fossilfri busstrafik år 2020 och fördubblat resande med kollektivtrafiken (innebärande 61 miljoner resor).

Indikatorer som rör miljö och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kan med fördel särredovisas, med hänvisning till att lagstiftningen ställer särskilda krav kring dessa områden. Mål inom miljöområdet redovisas delvis också via andra uppföljningssystem inom Region Uppsala.

Följande målgrupper och faktorer/indikatorer att följa identifierades initialt, med grund ibland annat trafikförsörjningsprogrammets remissversion och SKL:s Öppna jämförelser för kollektivtrafik:

#### **Politiker**

Resande, kostnadseffektivitet, resmöjligheter, beläggning, marknadsandel, fossilfrihet, nöjdhet, pålitlighet, relevans.

#### **Regionala tjänstemän**

Resande, energiförbrukning, kostnadseffektivitet, utsläpp av partiklar, fossilfrihet, restidskvoter, kunskap, tillgänglighetsanpassade hållplatser, marknadsandel, nöjdhet, relevans.

#### **Kommuner**

Resmöjligheter (tillgänglighet till kommuncentrum), tillgänglighetsanpassade hållplatser, utsläpp av partiklar, resande, nöjdhet, närhet till hållplats.

#### **RKM grannlän**

Regionförstoring, resmöjligheter.

### Tre nivåer för uppföljning

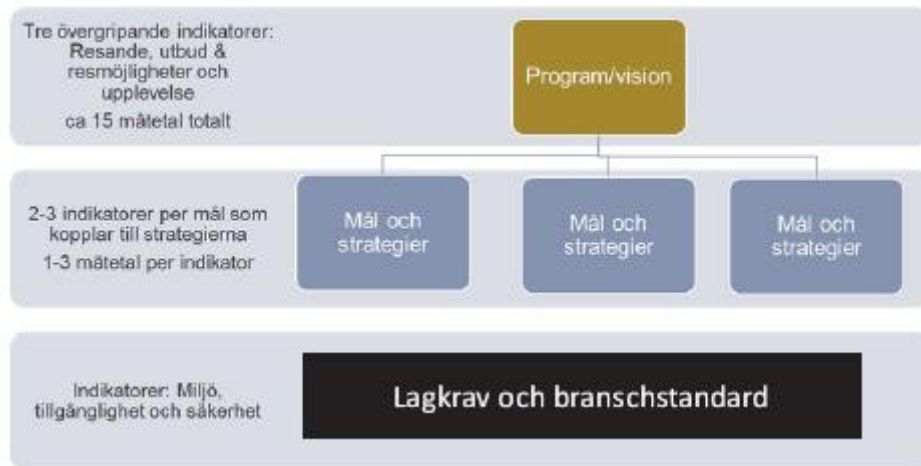
Flertalet av de indikatorer som är relevanta att följa är allmängiltiga och har bäring på samtliga tre mål. Indikatorerna följer en struktur där ett mindre antal indikatorer kopplar mer direkt till respektive mål och ett större antal ligger på en nivå ovanför målen, på programnivå.

Indikatorer på programnivå kan sägas följa en generell utveckling för kollektivtrafiken inom några bredare områden, såsom resande, utbud och upplevelse. De mätetal som följs på programnivå bör inte vara för nischade. De kan däremot med fördel brytas ner och måttal sättas i den löpande verksamhetsplaneringen i samband med att särskilda insatser planeras.

Kopplat till trafikförsörjningsprogrammets mål anges indikatorer som har mer direkt bäring på respektive mål, även om de inte gör anspråk på att motsvara och följa upp respektive mål i sin helhet. Valet av indikatorer på målnivå sätter dock fokus på några av de utpekade strategierna, som alltså kan förväntas medföra en positiv utveckling för dessa indikatorer.

Indikatorer som rör miljö och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning redovisas för sig. Detta med hänvisning till att lagstiftningen ställer särskilda krav kring dessa områden. Även en indikator som rör området säkerhet redovisas på detta sätt.

Figuren nedan visar den ovan redovisade strukturen, med indikatorerna på målnivån uppdelade på trafikförsörjningsprogrammets tre övergripande mål.



Figur 10: Struktur för indikatorer

## 2.1 Indikatorer

Indikator 1: Resande

### **Mätetal 1: Totalt antal resor**

Mäts som totalt antal påstigande under aktuellt helår. Källa: Dilax och Trafikförvaltningen.

Önskad utveckling: Ska öka i enlighet med fördubblingsmålet till 61,0 miljoner resor år 2020

Nuläge: 50,3 miljoner påstigande

### **Mätetal 2: Antal resor per invånare**

Mäts som antal påstigande under aktuellt helår delat med antalet invånare i länet i december månad aktuellt helår. Källa: Dilax och SCB.

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: 134 resor per invånare och år

### **Mätetal 3: Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet**

Mäts som andelen resor med kollektivtrafik av det totala resandet med kollektivtrafik och bil (inkl. passagerare). Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka i enlighet med fördubblingsmålet till 36 procent år 2030.

Underlag för basåret 2006 saknas för att kunna beräkna målvärdet för 2030 på regional nivå, då Kollbardata finns tillgängligt först från och med 2010. Enligt uppgifter från Svensk kollektivtrafik (baserat på Trafikanalys resvaneundersökning) låg dock det nationella genomsnittet 2006 på 18 procent.

Nuläge: 31 procent



## Indikator 2: Resmöjligheter

### **Mätetal 4: Tillgänglighet till storregional kärna**

Mäts som andel av länets invånare som med kollektivtrafik når Uppsala, Stockholm, Västerås eller Gävle inom 60 minuter med minst 10 dubbelturer per vardagsdygn. Källa: SCB Mona, Rebus, Google Maps API

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Under framtagande

### **Mätetal 5: Tillgänglighet till kommuncentrum**

Mäts som andel av länets invånare som med kollektivtrafik når sitt eget kommuncentrum inom 30 minuter med minst 10 dubbelturer per vardagsdygn. Källa: SCB Mona, Rebus, Google Maps API

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Under framtagande

### **Mätetal 6: Tillgänglighet till centrala Uppsala**

Mäts som andel av invånarna i Uppsala stad som med kollektivtrafik når centrala staden inom 15 minuter med minst 10 dubbelturer per vardagsdygn. Källa: SCB Mona, Rebus, Google Maps API

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Under framtagande

## Indikator 3: Nöjdhet

### **Mätetal 7: Sammanfattande nöjdhet bland allmänheten**

Mäts som andelen av samtliga svarande (länsinvånare) som instämmer i påstående (angett svarsalternativ 4 eller 5, nöjd eller mycket nöjd) på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med UL". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: 53 procent

### **Mätetal 8: Sammanfattande nöjdhet resenärerna**

Mäts som andelen av de som reser minst en gång i månaden och som instämmer i påstående (angett svarsalternativ 4 eller 5, nöjd eller mycket nöjd) på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med UL". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: 61 procent

### **Mätetal 9: Nöjdhet med senaste resan**

Andel, (resor en gång/månad eller mer) som angett svarsalternativ 4 eller 5 på frågan "Om du tänker på din senaste resa med UL, hur nöjd var du med den". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: 79 procent

Indikator 4: Kostnadseffektivitet

**Mätetal 10: Entreprenadkostnad per passagerarkilometer**

Mäts som förhållandet mellan summan av kollektivtrafikens entreprenadkostnader och summan av passagerarkilometer. Källa: Dilax och Årsredovisning, Trafik och samhälle

Önskad utveckling: Ska minska

Nuläge: 2,6 kr/passagerarkilometer

Indikator 5: Energieffektivitet

**Mätetal 11: Energiförbrukning**

Mäts som antal förbrukade KWh per fordonskilometer (buss)". Källa: Frida

Önskad utveckling: Ska minska

Nuläge: 3,82 KWh/fordonskilometer

Indikator 6: Relevans

**Mätetal 12: Användbarhet**

Andel som instämmer (svarsalternativ 4 eller 5) i påståendet "Jag kan använda UL för de flesta resor jag gör". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge:

Grupp	Instämmer (%)
Allmänhet	50
Kund	68
<b>Åldersgrupper</b>	
15–25 år	68
26–64 år	47
65+ år	42
<b>Kön</b>	
Man	43
Kvinna	56

Indikator 7: Produktfördel

**Mätetal 13: Enkelhet**

Mäts som andel (åker en gång/månad eller mer) som instämmer i påståendet "Det är enkelt att åka med UL". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Allmänhet: 62 procent  
Kund: 73 procent

Indikator 8: Kunskap

**Mätetal 14: Kännedom och information om utbudet**

Mäts som andel som instämmer i påståendet "För de flesta resor jag gör vet jag hur jag kan åka med UL". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Allmänhet: 71 procent  
Kund: 84 procent

**Mätetal 15: Kännedom och information om färdbevis**

Mäts som andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa UL:s biljetter och kort". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Allmänhet: 71 procent  
Kund: 74 procent

**Mätetal 16: Information om förändringar**

Mäts som andel som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Allmänhet: 54 procent  
Kund: 56 procent

Indikator 9: Klimatpåverkan

**Mätetal 17: Andel fossilfritt bränsle i busstrafiken**

Mäts som andelen fordonskilometer i busstrafiken som körs med förnybara drivmedel. Källa: Frida

Önskad utveckling: Ska öka i enlighet med målet om 100 % fossilfri kollektivtrafik år 2020.

Nuläge: 82,4 procent (buss)

Indikator 10: Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

**Mätetal 18: Tillgängliga fordon**

Mäts som andelen fullt tillgängliga fordon (avser ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop). Källa: Frida

Önskad utveckling: Ska öka och i enlighet med mål i TFP vara 100 % senast år 2020.

Nuläge: 94,9 procent

**Mätetal 19: Tillgängliga bytespunkter**

Mäts som andelen fullt tillgängliga bytespunkter eller hållplatser. Källa: Trafik och samhälle

Önskad utveckling: Ska öka (hållplatser) och i enlighet med mål i TFP vara 5 procent år 2020 och 20 procent år 2030.

Nuläge: Under framtagande

Indikator 11: Säkerhet

**Mätetal 20: Säkerhet fordon**

Mäts som andelen bussar som uppfyller säkerhetskraven avseende de parametrar som finns tillgängliga. Källa: Frida

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge:

Grupp	Trafikslag Buss (%)
Alkolås	84,7
Brandsläckning i motorrum	99,6
Bälten (regionbuss)	100

Indikator 12: Trygghet

**Mätetal 21: Upplevd trygghet**

Mäts som andel som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att åka med UL". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge:

Grupp	Instämmer (%)
Allmänhet	70
Kund	76
<b>Åldersgrupper</b>	
15–25 år	73
26–64 år	67
65+ år	73
<b>Kön</b>	
Man	68
Kvinna	71

Indikator 13: Kombinationsresor

**Mätetal 22:** Andel kombinationsresor med cykel-kollektivtrafik där resenären lämnar/hämtar cykel vid hållplats. Metod för uppföljning är under framtagande.

Önskad utveckling: Ska öka

### 3. Hållbarhetsbedömning

#### 3.1 Inledning

Denna hållbarhetsbedömning av Region Uppsalas trafikförsörjningsprogram har gjorts utifrån FN:s globala hållbarhetsmål – ett internationellt ramverk och täcker samtliga dimensioner av hållbarhet, ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet.

Syftet med hållbarhetsbedömningen är att kartlägga om och i vilken grad trafikförsörjningsprogrammets målområden och strategier bidrar till att nå de globala hållbarhetsmålen. I samband med bedömningen har även luckor till hållbarhetsmålen och delmålen kartlagts. Luckor innebär att TFP-målet eller strategin har potential att bidra till ett eller flera globala hållbarhetsmål eller delmål, men inte gör det i nuvarande formulering.

Utifrån resultatet av hållbarhetsbedömningen av trafikförsörjningsprogrammet har Region Uppsala identifierat fördelar med att till nästa framtagande av regionalt trafikförsörjningsprogram involvera de globala hållbarhetsmålen i formulering av mål och strategier i ett tidigt skede. I och med att detta program är en revidering av Trafikförsörjningsprogrammet 2016 har mål och strategier i programmet inte förändrats.

De globala hållbarhetsmålen och delmålen har sorterats och anpassats för Uppsalas kollektivtrafik och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

#### 3.2 Sammanfattning

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län bidrar till nästan alla globala hållbarhetsmål som valts ut som relevanta (12 av 13). Programmet bidrar starkast och mest aktivt till hållbarhetsmålen som handlar om att tillgängliggöra kollektivtrafiken för fler i allmänhet, geografiskt och för olika grupper.

Nästan alla strategier i programmet bidrar, men svagt, till de globala hållbarhetsmålen 3. *God hälsa*, 6. *Rent vatten* 7. *Hållbar energi för alla* och 14. *Hav och marina resurser*. Anledningen till att bidraget är svagt beror på att programmet inte explicit verkar för att bidra till målens innebörd, vilket gör effekten av strategierna osäker.

Programmet bedöms inte motverka några av de relevanta globala hållbarhetsmålen.

Trafikförsörjningsprogrammet hade kunnat bidra starkare till fler av de globala hållbarhetsmålen och delmålen om hållbarhetsperspektivet tagits med i formuleringarna av målområdena och strategierna för programmet.

Trafikförsörjningsprogrammet inkluderar inte strategier om att vidta åtgärder för att minska våld i anslutning till kollektivtrafiken. Genom att inkludera strategier om att göra hållplatser och gång- och cykelvägar tryggare kan programmet bidra till ytterligare tre delmål 5.2 *utrota våld mot kvinnor*, 16.1 *minska våldet i världen* och 16.2 *skydda barn mot utnyttjande och våld*.

#### 3.3 Hållbarhetsbegreppet

För Region Uppsala är kollektivtrafiken ett verktyg för att skapa en mer hållbar samhällsutveckling i regionen. Den kan bland annat främja ökad tillgänglighet och inkludering, fler arbetstillfällen och minskad miljö- och klimatpåverkan. Hållbarhet inom kollektivtrafiken

handlar om hur den kan bidra till en långsiktig och positiv samhällsutveckling ur ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv både i Region Uppsala och i regionens värdekedjor.

Region Uppsalas definition av social, ekologisk och ekonomisk hållbar utveckling är<sup>3</sup>:

**Ekonomiskt hållbar utveckling:** Skapa tillgänglighet till arbete och utbildning genom pendling, underlätta för företag att etablera sig och rekrytera rätt arbetskraft samt trygga möjligheterna att leva och verka i länets olika delar.

**Socialt hållbar utveckling:** Göra samhället, i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid, tillgängligt för så många som möjligt. Bidra till människors välbefinnande genom bättre hälsa och göra det möjligt att i en växande region se ett minskande antal trafikolyckor.

**Miljömässigt hållbar utveckling:** Göra det möjligt att bibehålla människors tillgänglighet och samtidigt begränsa klimatpåverkan. Skapa robusthet i transportsystemet och skapa förutsättningar för goda livsmiljöer genom att begränsa den yta som krävs för transportererna.

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att hållbar utveckling ska fungera som en ledstjärna i arbetet med kollektivtrafiksystemet och vara en pågående process snarare än en målsättning eller vision.

Agenda 2030, FN:s globala hållbarhetsmål (figur 1) är ett internationellt ramverk som lanserades 2015 och som visar hur vi ska nå en hållbar utveckling 2030. Den ligger allt oftare till grund för exempelvis hållbarhetsanalyser av organisationer, kommunala program och projekt. Anledningen är att det är en agenda som är gemensam för alla länder och den visar helhetsperspektivet av hållbarhet (de sociala, ekologiska och ekonomiska perspektiven). Helhetsperspektivet gör att analyser kan göras utifrån de tre perspektiven samtidigt och risken för suboptimering minimeras.

De globala hållbarhetsmålen har legat till grund i hållbarhetsbedömningen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län.



Figur 1: FN:s Globala Hållbarhetsmål

<sup>3</sup> Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030, kapitel 1.1 *Tillgänglighet och hållbar utveckling – kollektivtrafikens sammanhang*

### 3.4 Metod

I den aktuella analysen har en bedömning gjorts kring huruvida trafikförsörjningsprogrammets målområden och strategier bidrar till ett eller flera av de globala hållbarhetsmålen och delmålen. Vidare har en värdering av bidragets omfattning gjorts. Huvudsyftet med hållbarhetsbedömningen har således varit att kartlägga om och i vilken grad trafikförsörjningsprogrammets målområden och strategier bidrar till att nå de globala hållbarhetsmålen. I samband med bedömningen har även luckor till de globala hållbarhetsmålen och delmålen kartlagts, vilket har inneburit att den specifika strategin som analyseras har potential att bidra till ett visst hållbarhetsmål men gör inte det med nuvarande formulering.

Hållbarhetsbedömningen har identifierat rekommendationer kring bland annat hur trafikförsörjningsprogrammets strategier skulle kunna bidra starkare till flera av de globala hållbarhetsmålen genom omformuleringar och vilka hållbarhetsmål som vore relevanta för att aktivt bidra till i nästa version av trafikförsörjningsprogrammet.

Metoden för hållbarhetsbedömningen har innefattat följande steg:

1. Utsortering av de globala hållbarhetsmål samt delmål som bedöms som relevanta för kollektivtrafiken i Sverige och således trafikförsörjningsprogram i allmänhet.
2. Framtagande av bedömningsskala
3. Kvalitetssäkring av utsorteringen och bedömningsskalan
4. Analys kring:
  - Vilka målområden och strategier i trafikförsörjningsprogrammet som bidrar till de relevanta hållbarhetsmålen och i vilken omfattning.
  - Vilka luckor som finns i trafikförsörjningsprogrammets målområden och strategier vad gäller att bidra till de globala hållbarhetsmålen.
  - Huruvida någon av strategierna aktivt motverkar något av de globala hållbarhetsmålen.
5. Kvalitetssäkring av analysen
6. Sammanställning och sammanfattning av resultatet

#### 3.4.1 Utsortering av relevanta mål och delmål

De globala hållbarhetsmålen fångar upp mycket av det som är relevant att beakta för en organisation, i ett projekt eller i styrdokument ur ett hållbarhetsperspektiv. Agenda 2030 är därför lämplig att använda som underlag i en hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet.

En bedömning av de globala målens relevans för Sverige, kollektivtrafiken och således ett trafikförsörjningsprogram har gjorts inom ramen för arbetet och vissa mål och delmål har därmed bedömts som irrelevanta för trafikförsörjningsprogrammet (figur 2). Målen *1. Ingen fattigdom*, *2. Ingen hunger* och *4. God utbildning för alla* har valts bort framför allt på grund av att de är mer aktuella i utvecklingsländer där det finns en utbredd fattigdom och där många barn inte går i skolan. Mål *17 Genomförande och globalt partnerskap* har också valts bort då den handlar om globala partnerskap och samarbeten med utvecklingsländer. Sammanlagt har 13 globala hållbarhetsmål (av 17) och 37 delmål (av 169) identifierats som relevanta för ett trafikförsörjningsprogram och således för den aktuella hållbarhetsbedömningen.

Några delmålsformuleringar har kortats ner så att enbart de delar av delmålen som bedöms som relevanta analyseras i hållbarhetsbedömningen.



Figur 2: globala hållbarhetsmål som har bedömts som relevanta för ett trafikförsörjningsprogram

### 3.4.2 Bedömningskala

Trafikförsörjningsprogrammets målområden och strategier har bedömts mot de utvalda globala hållbarhetsmålen och delmålen utifrån en bedömningskala (tabell 1). Bedömningssteget *”Ej relevant”* innebär att ett globalt hållbarhetsmål inte är relevant för en specifik strategi i programmet. Bedömningssteget *”Motverkar”* innebär att målområden eller strategier i programmet aktivt motverkar något av de globala hållbarhetsmålen. *”Lucka”* innebär att en strategi potentiellt skulle kunna bidra till ett globalt mål eller delmål, men där något bidrag inte har kunnat identifieras så som strategin är formulerad i programmet.

*”Bidrar svagt”* innebär att ett målområde eller en strategi bidrar svagt till ett hållbarhetsmål eller delmål eller att bidraget är osäkert av olika anledningar. *”Bidrar starkt”* innebär att ett målområde eller en strategi bidrar starkt till ett hållbarhetsmål eller delmål, exempelvis om innebörden av en strategi är formulerad på ett sätt som kopplar explicit till ett hållbarhetsmål eller delmål.

Tabell 1: Bedömningskala


## 3.5 Resultat

### 3.5.1 Generella resultat

Trafikförsörjningsprogrammet har följande målområden och strategier (tabell 2):

Tabell 2: målområden och strategier i Trafikförsörjningsprogrammet

Målområden	Strategier
------------	------------



Ett effektivt kollektivtrafiksystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minska den faktiska restiden i de huvudsakliga resandestråken.</li> <li>Verka för en kollektivtrafiknormativ samhällsplanering.</li> <li>Utveckla tågtrafiken</li> <li>Verka för en jämnare fördelning övertrafikdygnet</li> </ul>
Ett jämlikt kollektivtrafiksystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utveckla resmöjligheterna på landsbygden och i de mindre orterna</li> <li>Tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter</li> <li>Skapa bättre förutsättningar för resande utanför pendlingstopparna</li> <li>Verka för ökat medborgarinflytande i kollektivtrafiken</li> </ul>
Ett attraktivt kollektivtrafiksystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minska den upplevda restiden</li> <li>Gör det enkelt att göra rätt för sig i kollektivtrafiken</li> <li>Höj medborgarnas kunskap om de kollektiva resmöjligheterna</li> <li>Förhöj integrationen med andra färdmedel</li> </ul>
Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön	<ul style="list-style-type: none"> <li>Öka kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet</li> <li>Utfasning av fossila drivmedel i kollektivtrafiken till år 2022</li> <li>Minskning av koldioxider, kväveoxider och partiklar från kollektivtrafiken ska minska</li> </ul>
Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter</li> <li>Tillgänglighetsanpassning av fordon</li> <li>Tillgänglighetsperspektiv vid beslut om allmän trafikplikt, trafikinformation och kommunikation</li> </ul>

En bedömning av trafikförsörjningsprogrammets målområden och strategier mot de globala hållbarhetsmålen visar att programmet bidrar till tolv av de tretton globala hållbarhetsmålen som bedömts som relevanta för ett trafikförsörjningsprogram.

### Hållbarhetsmål och delmål som programmet bidrar mest frekvent till

Nedan presenteras vilka relevanta globala hållbarhetsmål och delmål som Region Uppsalas trafikförsörjningsprogram bidrar mest frekvent till, i mindre utsträckning till och inte till. De globala hållbarhetsdelmålen är något omformulerade så att kopplingen till kollektivtrafiksystem och det som har bedömts blir tydligare.

De mål och delmål som flesta strategier i trafikförsörjningsprogrammet bidrar till är (tabell 3):

Tabell 3: globala hållbarhetsmål och delmål som Programmet bidrar mest frekvent till

Mål	Delmål
3. Hälsa och välbefinnande	3.6 Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken  3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av föroreningar och kontaminering av luft, vatten och mark
6. Rent vatten och sanitet för alla	6.3 Förbättra vattenkvaliteten samt öka återvinning
7. Hållbar energi för alla	7.2 Öka andelen förnybar energi i världen
11. Hållbara städer och samhällen	11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla  11.6 Minska städernas miljöpåverkan
14. Hav och marina miljöer	14.1 Minska föroreningarna i haven  14.3 Minska havsförsurning

Programmet bidrar mer eller mindre frekvent till nästan alla relevanta delmål i de globala hållbarhetsmålen ovan, dock inte till delmål 6.4 om effektiv vattenanvändning då inga av strategierna berör åtgärder om att effektivisera vattenanvändningen inom kollektivtrafiken. Programmet bidrar inte heller till vissa delar av de globala hållbarhetsdelmålen, exempelvis delen i delmål 6.3 om att öka återvinningen av vatten.

### Övriga hållbarhetsmål och delmål som programmet bidrar till

Programmet bidrar mindre frekvent till följande mål och delmål (tabell 4):

Tabell 4: globala hållbarhetsmål och delmål som programmet bidrar till i låg utsträckning

Mål	Delmål
8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt	8.5 Full sysselsättning 8.6 Främja ungas anställning, utbildning och praktik 8.9 Främja gynnsam och hållbar turism
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur	9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastruktur 9.4 Uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet
10. Minskad ojämlikhet	10.2 Främja social, ekonomisk och politisk inkludering 10.3 Säkerställa lika rättigheter för alla och utrota diskriminering
12. Hållbar konsumtion och produktion	12.2 Hållbar förvaltning och användning av naturresurser 12.4 Ansvarsfull hantering av kemikalier och avfall 12.5 Minska mängden avfall markant
13. Bekämpa klimatförändringarna	13.1 Stärk motståndskraft mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer 13.3 Öka kunskap och kapacitet för att hantera klimatförändringar
15. Ekosystem och biologisk mångfald	15.5 Skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer 15.9 Integrera ekosystem och biologisk mångfald i nationell och lokal förvaltning
16. Fredliga och inkluderande samhällen	16.7 Säkerställ ett lyhört, inkluderande och representativt beslutsfattande

Andra delmål som identifierats som relevanta för de globala hållbarhetsmålen som presenteras i tabell 4 berörs dock inte av programmet, exempelvis 8.4 om att förbättra resurseffektiviteten i konsumtion och produktion. Trafikförsörjningsprogrammet innefattar inte strategier eller mål om att köpa in produkter med hög miljöprestanda. Programmet täcker inte heller exempelvis delmål 16.1 om att minska våldet i världen, genom att exempelvis skapa trygga hållplatser, gång- och cykelvägar.

### Luckor mot de globala hållbarhetsmålen och delmålen

För strategierna Verka för ökat medborgarinflytande och Höj medborgarnas kunskap om de kollektiva resmöjligheterna har luckor identifierats mot delmålen 5.5. och 10.2 (tabell 5) då strategierna har potential att bidra till dessa men inte gör det i nuläget så som strategierna är beskrivna.





Figur 3: globala hållbarhetsmål som har bedömts som relevanta för ett trafikförsörjningsprogram

### Hälsa, förnybar energi och utsläpp

Alla strategier i detta målområde bidrar till de Globala hållbarhetsmålen 3. *Hälsa och välbefinnande*, 6. *Rent vatten och sanitet för alla*, 7. *Hållbar energi för alla* och 14. *Hav och marina miljöer*. Anledningarna är att strategierna kan leda till minskat bilåkande och därmed lägre utsläpp till luft, sjöar, grundvatten och hav, färre trafikolyckor samt ökad andel förnybar energi i Region Uppsala

Strategin *Minska den faktiska restiden i de huvudsakliga resandestråken* bedömas bidra starkare till mål 7 eftersom strategin innebär både effektivare energianvändning och har potential att minska bilberoendet.

### Tillgänglighet, luftföroreningar och regionala utvecklingsplaner

Samtliga strategier bidrar även mer eller mindre till mål 11 *Hållbara städer och samhällen* och delmålen om att tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla och om att minska städernas miljöpåverkan kopplat till luftföroreningar. För att strategin ska bidra starkt till detta mål krävs det att Region Uppsala aktivt ser till att *alla*, oavsett ålder, kön eller funktionsvariation får ökad tillgång till kollektivtrafiken.

Strategin *Utveckla tågtrafiken* bidrar starkt till mål 11 och delmålet om att främja en regional utvecklingsplan då den Regionala satsningen "En bättre sats" innebär en regional utvecklingsplan för kollektivtrafiken.

### Ökad sysselsättning

Två av strategierna, *Minska den faktiska restiden i de huvudsakliga resandestråken* och *Utveckla tågtrafiken*, bidrar till mål 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt* genom att underlätta för vuxna och unga, särskilt de som bor på landsbygden och de mindre orterna, att skaffa sig jobb eller praktikplats.

### Minskad ojämlikhet

Strategin *Verka för jämnare fördelning över trafikdygnet* kan bidra till mål 10 *Minskad ojämlikhet*, då mindre trängsel kan innebära att personer med funktionsvariation, rörelsehindrade eller äldre lättare kan åka kollektivt när det är mindre trångt i tågen och på bussarna. Bidraget bedöms som svagt då programmet inte lyfter detta som en möjlighet i strategin och för att effekten är osäker.

## Ekonomi

Målområdet har genom samtliga strategier möjlighet att leda till ökad lönsamhet för Region Uppsala då kostnaden per resenär blir lägre och kollektivtrafiken mer attraktiv och tillgänglig för fler. Som tidigare nämnts i detta kapitel kan två av strategierna leda till ökad sysselsättning, vilket stärker ekonomin i Uppsala Region i stort.

### 3.5.3 Målområde: Ett jämlikt kollektivtrafiksystem

Målområdet, *Ett jämlikt kollektivtrafiksystem* och tillhörande strategier (tabell 2), handlar om att utveckla resmöjligheterna på landsbygden och de mindre orterna, tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter, skapa bättre förutsättningar för resande utanför pendlingstopparna och verka för ökat medborgarinflytande.

En översikt av hållbarhetsbedömningen för detta målområde redovisas i tabell 8. Färgerna i cellerna på översta raden i tabellen representerar färgerna för respektive globalt hållbarhetsmål.

Tabell 8: hållbarhetsbedömning av målområdet Ett jämlikt kollektivtrafiksystem

Globala hållbarhetsmål	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Målområde: Ett jämlikt kollektivtrafiksystem													
Utveckla resmöjligheterna på landsbygden och de mindre orterna													
Tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter													
Skapa bättre förutsättningar för resande utanför pendlingstopparna													
Verka för ökat medborgarinflytande													



Figur 4: globala hållbarhetsmål som har bedömts som relevanta för ett trafikförsörjningsprogram

## Hälsa, förnybar energi och utsläpp

Genom att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för fler (unga, äldre, personer med funktionsvariationer och personer som bor på landet eller i mindre orter) bidrar de flesta strategierna till målen 3. *God hälsa och välbefinnande*, 6. *Rent vatten och sanitet för alla*, 7. *Hållbar*



Förhöj integrationen med andra färdmedel



Figur 5: globala hållbarhetsmål som har bedömts som relevanta för ett trafikförsörjningsprogram

### Hälsa, förnybar energi och utsläpp

Genom att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och informationen om kollektivtrafiken mer tillgänglig bidrar samtliga fyra strategier till de globala hållbarhetsmålen 3. *Hälsa och välbefinnande*, 6. *Rent vatten och sanitet för alla*, 7. *Hållbar energi för alla* och 14 *Hav och marina resurser*. Anledningarna är att strategierna kan leda till minskat bilåkande och därmed lägre utsläpp till luft, sjöar, grundvatten och hav, färre trafikolyckor samt ökad andel förnybar energi i Region Uppsala.

Då strategierna inte handlar om att aktivt bidra till ökad hälsa, ökad andel förnybar energi eller minskade utsläpp till vatten och luft, bedöms bidraget vara osäkert och därmed svagt. Det gäller dock inte strategin *Förhöj integrationen med andra färdmedel*. Den bedöms bidra starkt till mål 3 *Hälsa och välbefinnande* av två anledningar:

1. Den bidrar till delmål 3.4 *Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa* genom att främja resenärernas användning av cykel, vilket inte bara kan minska utsläppen från kollektivtrafiken, utan också öka fysisk och mentalhälsa.
2. Dessutom bidrar till delmål 3.6 *Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken*, genom att verka för säkrare gång- och cykelvägar.

### Tillgänglig kollektivtrafik

Samtliga strategier bidrar även i större eller mindre utsträckning till mål 11 *Hållbara städer och samhällen*. Strategierna *Gör det enkelt att göra rätt för sig i kollektivtrafiken* och *Förhöj medborgarnas kunskap om de kollektiva resmöjligheterna* bidrar till delmål 11.2 *Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla* då förenklade biljettlösningar och kunskapshöjande insatser om kollektivtrafiken gör att de som annars inte brukar åka kollektivt får större möjlighet att göra det. Delmålet kräver att kollektivtrafiken blir mer tillgänglig för kvinnor och män, unga och äldre samt personer med funktionsvariationer. Inga av indikatorerna i detta målområde innebär dock att uppföljning görs specifikt på dessa grupper och därför bidrar strategierna försiktigt starkt till detta mål.

### Ökad sysselsättning och turism

Strategierna *Gör det enkelt att göra rätt för sig i kollektivtrafiken* och bidrar också till mål 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt* och delmålet 8.9 *Främja gynnsam och hållbar turism* då strategin bland annat syftar till att utveckla betalkanalerna och kommunikationen kring kollektivtrafiken för att underlätta för resenärer som kommer till länet som besökare. Strategin *Förhöj integrationen med andra färdmedel* bidrar också till mål 8 och eftersom samarbeten med företag inom bilpool och cykelservice bidrar till delmålen 8.5 *full sysselsättning* och 8.6 *främjandet av ungas anställning och praktik*.

### Målgruppsanpassad kommunikation

I strategin *Förhöj medborgarnas kunskap om de kollektiva resmöjligheterna* står det att kommunikationen ska anpassas utifrån var invånarna bor, dock bör kommunikationen även anpassas till de som inte är svensktalande, till de med funktionsvariationer samt till äldre. Dessa anpassningar nämns varken i målet eller strategin men skulle kunna inkluderas och därför bedöms det finnas en lucka till hållbarhetsmålet 10 *Minskad ojämlikhet*.

### Ekonomi

Målområdet leder till en mer attraktiv kollektivtrafik, vilket leder till fler resenärer och större intäkter till kollektivtrafiken. Dessutom leder målområdet till ökad sysselsättning i Uppsala län.

### Övrigt

Hade aktiva åtgärder för att minska utsläpp till luft varit inkluderade i målområdets strategier hade det bidragit starkare till flera av de globala hållbarhetsmålen.

#### 3.5.5 Målområde: Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön

En översikt av hållbarhetsbedömningen för detta målområde redovisas i tabell 10. Färgerna i cellerna på översta raden i tabellen representerar färgerna för respektive globalt hållbarhetsmål.

Globala hållbarhetsmål:	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Målområde: Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön													
Öka kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet													
Utfasning av fossila drivmedel till år 2022													
Minskning av koldioxider, kväveoxider och partiklar från kollektivtrafiken													

Tabell 10: Hållbarhetsbedömning av målområdet Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön





### Miljömässig hållbarhet

Strategierna i detta målområde bidrar till flera av de globala hållbarhetsmålen. Anledningarna är att strategierna kan leda till minskat bilåkande och därmed ge lägre utsläpp till luft, sjöar, grundvatten och hav samt ökad andel förnybar energi. Strategierna bidrar även starkt till mål 11 då det bidrar till minskade luftföroreningar i städerna. Potential finns för detta målområde att bidra starkare till flera av de globala målen och delmålen genom tydligare formuleringar i framtagande av nästa trafikförsörjningsprogram.

#### 3.5.6. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

En översikt av hållbarhetsbedömningen för detta målområde redovisas i tabell 10. Färgerna i cellerna på översta raden i tabellen representerar färgerna för respektive globalt hållbarhetsmål.

Globala hållbarhetsmål:	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Målområde: Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning													
Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter													
Tillgänglighetsanpassning av fordon													
Tillgänglighetsperspektiv i beslut om allmän trafikplikt, trafikinformation och kommunikation													

Tabell 11: hållbarhetsbedömning av målområdet Ett jämlikt kollektivtrafiksystem



### Inkludering och tillgänglig kollektivtrafik

Samtliga strategier bidrar till de globala hållbarhetsmålen 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, 10. Minskad ojämlikhet och 11. Hållbara städer och samhällen eftersom strategierna främjar social, ekonomisk och politisk inkludering, minskar diskriminerande praxis av personer med funktionsvariationer och säkerställer att fler får större tillgång till kollektivtrafik.

### 3.6 Slutsatser

#### Bidrar till de flesta hållbarhetsmålen

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län bidrar till nästan alla globala hållbarhetsmål som valts ut som relevanta (12 av 13). Programmet bidrar starkast och mest aktivt till hållbarhetsmålen som handlar om att tillgängliggöra kollektivtrafiken för fler i allmänhet både geografiskt och för olika grupper (äldre, barn och personer med funktionsvariationer).

Nästan alla strategier i programmet bidrar, men svagt, till de globala hållbarhetsmålen 3. *God hälsa*, 6. *Rent vatten* 7. *Hållbar energi för alla* och 14. *Hav och marina resurser*. Anledningen till att bidraget är svagt beror på att programmet inte explicit verkar för att bidra till målens innebörd, vilket gör effekten av strategierna osäker. Samma anledning gäller de flesta andra hållbarhetsmål där bidraget bedöms som svagt.

Programmet bedöms inte aktivt motverka några av de relevanta globala hållbarhetsmålen.

#### Potential att stärka bidraget till de globala hållbarhetsmålen

Trafikförsörjningsprogrammet hade kunnat bidra mycket starkare till fler av de globala hållbarhetsmålen om hållbarhetsperspektivet tagits med i formuleringarna av målområdena och strategierna.

#### Luckor till de globala hållbarhetsmålen

I strategin har ett par luckor till de globala hållbarhetsmålen identifierats. Strategin *Verka för ökat medborgarinflytande* innefattar inte aktiva åtgärder för att säkerställa fullt deltagande av kvinnor i beslutsfattande (relaterar till hållbarhetsmålet mål 5 *Jämställdhet*). Att aktivt inkludera kvinnor i medborgardialoger är relevant för denna strategi men åtgärden saknas i formuleringen. Genom att i






strategin inkludera åtgärder för att säkra kvinnors möjlighet till inflytande skulle strategin bidra till mål 5, vilket nu inte är fallet.









Ett annat exempel är en lucka i strategin *Höj medborgarnas kunskap om de kollektiva resmöjligheterna*. I strategin står det att kommunikationen ska anpassas utifrån var invånarna bor, dock bör kommunikationen även anpassas till de som inte är svensk- eller engelsktalande, till de med funktionsvariationer och äldre. Detta nämns inte i indikatorerna eller i strategin och därför bedöms det finnas en lucka till hållbarhetsmålet *10 Minskad ojämlikhet (delmål 10.2 Främja politisk inkludering)*. Genom att i strategin inkludera åtgärder för att anpassa kommunikationen till flera grupper skulle strategin bidra till mål 10.

### 3.7 Utvalda mål och delmål

Tabell 10 visar vilka globala hållbarhetsmål och delmål som valts ut som relevanta för kollektivtrafik i Sverige och således för Hållbarhetsbedömningen av Region Uppsalas trafikförsörjningsprogram. Några delmål är nedkortade i sin formulering, för att visa på vilka delar av delmålen som bedömts som relevanta och som därmed ingått i analysen. Sammanlagt valdes 13 av 17 mål och 38 av 169 delmål ut för att ingå i hållbarhetsbedömningen.

Tabell 10: utvalda globala hållbarhetsmål och delmål

Mål	Delmål				
	3.3 Bekämpa smittsamma sjukdomar	3.4 Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa	3.6 Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken	3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av föroreningar	
	5.1 Utrota diskriminering av kvinnor och flickor	5.2 Utrota våld mot och utnyttjande av kvinnor och flickor	5.5 Säkerställ fullt deltagande för kvinnor i ledarskap och beslutsfattande	5.c Skapa lagar och handlingsplaner för jämställdhet	
	6.3 Förbättra vattenkvalitet och öka återvinning	6.4 Effektivisera vattenanvändning en			
	7.2 Öka andelen förnybar energi i världen	7.3 Fördubbla ökningen av energieffektivitet			8.9 Främja gynnsam och hållbar turism
	8.4 Förbättra resurseffektiviteten i konsumtion och produktion	8.5 Full sysselsättning	8.6 Främja ungas anställning, utbildning och praktik	8.8. Skydda arbetstagarnas rättigheter och främja trygg och säker arbetsmiljö för alla	

	<p>9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastruktur</p>	<p>9.2 Främja inkluderande och hållbar industrialisering [ex. hos Region Uppsalas leverantörer]</p>	<p>9.4 Uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet</p>		
	<p>10.2 Främja social, ekonomisk och politisk inkludering</p>	<p>10.3 Säkerställa lika rättigheter för alla och utrota diskriminering</p>			
	<p>11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla</p>	<p>11.3 Inkluderande och hållbar urbanisering</p>	<p>11.6 Minska städernas miljöpåverkan</p>	<p>11.A främja nationell och regional utvecklingsplanering</p>	
	<p>12.2 Hållbar förvaltning och användning av naturresurser</p>	<p>12.4 Ansvarsfull hantering av kemikalier och avfall</p>	<p>12.5 Minska mängden avfall markant</p>		
	<p>13.1 Stärk motståndskraft mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer</p>	<p>13.3 Öka kunskap och kapacitet för att hantera klimatförändringar</p>			
	<p>14.1 Minska föroreningarna i haven</p>	<p>14.3 Minska havsförsurningen</p>			
	<p>15.5 Skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer</p>	<p>15.9 Integrera ekosystem och biologisk mångfald i nationell och lokal förvaltning.</p>			
	<p>16.1 Minska våldet i världen</p>	<p>16.2 Skydda barn mot övergrepp, utnyttjande, människohandel och våld.</p>	<p>16.7 Säkerställ ett lyhört, inkluderande och representativt beslutsfattande</p>		



