

## SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING

Sedan remissen av länsplanen har några ställningstaganden och förändringar gjorts. För det första innebär antagandeverSIONEN en utbyggnad av väg 288 Gimo-Börstil till mötesfri landsväg med hastighetsstandard 100 km/h. Dokumentet ska således läsas utifrån den inriktningen. Åtgärder kopplade till utbyggnad av fyrspar på Ostkustbanan samt kapacitetsstark kollektivtrafik är sammanförd under en gemensam rubrik, "Tillgänglighetshöjande fyrsparpaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling", vilket är korrigerat för i dokumentet.

### **Samlad effektbedömning tillhörande länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018-2029**

Denna effektbeskrivning redovisar effekter av föreliggande förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018-2029. Effektbedömningen utgår ifrån nuläget och redovisar vad åtgärderna i planen ger för positiva eller negativa effekter.

Bedömningarna i denna samlade effektbedömning kan delas upp i tre olika delar. Först görs en jämförelse av målen i planen mot valda effektkriterier. Därefter följer en bedömning av de olika åtgärderna i planen utifrån effektkriterierna. Avslutningsvis görs även en bedömning av planen som helhet utifrån de globala hållbarhetsmålen.

## **1. Kriterier för effektbedömningen**

De nationella transportpolitiska målen, tillsammans med de regionala målen för Uppsalaregionen i detta planförslag utgör grunden i effektbedömningen. De transportpolitiska målen är uppdelade i två fokusområden, ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa. Innehållet i målen har sammanfogats och grupperats till åtta kriterier. Effektbedömningen har genomförts utifrån dessa kriterier, dels för målen i länstransportplanen, och dels för de olika åtgärdsområden som medel avsätts för i planen.

De åtta bedömningskategorierna beskrivs kortfattat nedan:

### Mobilitet och tillgänglighet

Innefattar dels hur människor och gods kan transporteras lokalt/regionalt och nationellt, dels åtgärder som förbättrar tillgängligheten, d.v.s. minskar avstånden till målpunkter och/eller ger kortare restider. Det kan också vara åtgärder som öppnar upp nya transportvägar. Regionförstoring innefattas i begreppet tillgänglighet, och innebär att områden där personer kan bo och arbeta växer.

### Kvalitet

Rör främst kollektiva förbättringsåtgärder inom väg- och järnvägstrafik. Förbättringarna inbegriper exempelvis åtgärder för ökad bekvämlighet, samordning mellan trafikslag, förbättrad kommunikation, minskade köer vid städer och ökad punktlighet som leder till förhöjd tillförlitlighet för kollektivtrafiken.

### Användbarhet

Innefattar att transportsystemet ska vara tillgängligt för alla; barn, gamla, unga och människor med funktionsnedsättning. Funktionsåtgärder kan vara planskildheter vid större vägar eller järnvägar. Andra åtgärder kan vara förändring av miljöer där funktionshindrade lättare kan orientera sig eller röra sig, exempelvis taktila stråk.

### Jämställdhet

Innebär att systemet ska verka för samma transportmöjligheter för män och kvinnor. Åtgärder inom transportinfrastrukturen medför sällan några särskilda anpassningar till något av könen. Däremot visar statistiken att män använder bil mer än kvinnor för arbetspendling och reser längre sträckor, medan kvinnor i större utsträckning reser kollektivt. Därmed bidrar ett transportsystem som främst är utvecklat med hänsyn till biltrafik i större utsträckning till att öka mäns transportmöjligheter. Åtgärder som gynnar kollektivt resande underlättar i större utsträckning kvinnors geografiska tillgänglighet och möjligheter att ta del av regionförstoring.

#### Säkerhet

Innebär en ambition om att minska olycksriskerna och konsekvenserna av olyckor. Mötesfria landsvägar, separering av gång- och cykelvägar från övriga trafikleder samt cirkulationsplatser är exempel på åtgärder som ger ökad säkerhet. Även hastighetsanpassning påverkar säkerheten, där lägre hastigheter ofta medför en säkrare trafikmiljö.

#### Miljö - landskap

Innefattar påverkan på natur-, kulturmiljövärden. Intrång i form av nya sträckningar och breddningar av vägar påverkar målet negativt. Mittseparering kan medföra en ökad barriäreffekt för människor och djur medan gång- och cykelåtgärder motverkar barriäreffekter.

#### Miljö - begränsad klimatpåverkan

Innefattar utsläpp av klimatpåverkande gaser. Vägtransportsektorn bidrar till drygt en tredjedel av utsläppen av växthusgaser i Sverige (2011). Transportsektorns klimatpåverkan tenderar att minska något, bland annat tack vare ekonomiska styrmedel som gör att fossila bränslen byts ut mot förnyelsebara energikällor. Transportsystemets utformning och funktion behöver dock anpassas ytterligare för att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* ska kunna uppfyllas. Satsningar som gynnar överflyttning från väg- till järnvägstransporter samt från personbilar till kollektivtrafik och cykel, är exempel på områden där transportplanering kan medföra betydande förbättringar ur klimatsynpunkt.

#### Miljö - hälsa

Innefattar påverkan på människors hälsa med avseende på luftkvalitet och buller. Transportsektorn bidrar till ohälsa genom bland annat bullerspridning och luftföroreningar. Utöver de utsläpp av förorenande ämnen som förbränningen av fossila drivmedel medför, utgör även partiklar som uppkommer vid slitage av vägbanan hälsorisker vid inandning. Vägtrafikens effekter kan minskas genom bland annat överflyttning av vägtransporter till järnväg. Även förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter bidrar till minskat buller och luftföroreningar, framför allt i tätorter. Ökad användning av gång- och cykelvägar kan även i ett bredare samhällligt perspektiv bidra till en bättre hälsa genom att ge goda förutsättningar för vardagsmotion.

## 2. Mål och bedömningsmatris

Målmatrisen i *Tabell 1* nedan, visar hur de nationella transportpolitiska målen, samt målen i denna plan, sammanfaller med de åtta valda bedömningskriterierna för denna effektbedömning. Vissa mål kan ha liten påverkan inom många olika områden, vilket kan försvåra gränsdragningen mellan grupperna. Denna sammanställning visar de tydligaste kopplingarna mellan mål och kategorier och ska ses som en vägledning snarare än en tydlig klassificering.

Tillsammans täcker de nationella transportpolitiska målen alla bedömningskategorier. Det är tydligt att de har olika inriktningar, där funktionsmålet har störst bäring inom kategorierna mobilitet och tillgänglighet, kvalitet, jämställdhet och säkerhet medan hänsynsmålen i större utsträckning är inriktade på säkerhets- och miljöinriktade frågor. Skulle man dela upp de nationella målen i

sina tolv delmål kan man se att ett särskilt stort fokus ligger inom områdena mobilitet och tillgänglighet, användbarhet, jämställdhet och säkerhet.

Målen i Länstransportplanen grundar sig på de nationella transportpolitiska målen, gemensamma mål för Östra Mellansverige som tagits fram inom ramen för samarbetet En bättre sits, samt mål för den regionala utvecklingsstrategin som antogs i februari 2017. Alla mål berör i olika utsträckning någon eller några av de åtta bedömningskategorierna.

Matrisen i *Tabell 1* visar att målen huvudsakligen fokuserar på aspekterna tillgänglighet, användbarhet, jämställdhet, men även på klimatpåverkan. Däremot berör inget av målen direkt aspekterna trafiksäkerhet eller landskap.

*Tabell 1:* Matris med sammanställning över måls och strategiers samband med bedömningskategorier.

| MÅL   | Mobilitet & tillgänglighet | Kvalitet | Användbarhet | Jämställdhet | Säkerhet | Miljö - landskap | Miljö - klimatpåverkan | Miljö - hälsa |
|---|----------------------------|----------|--------------|--------------|----------|------------------|------------------------|---------------|
| <b>Nationella transportpolitiska mål</b>  |                            |          |              |              |          |                  |                        |               |
| Funktionsmålet  | x                          | x        | x            | x            | x        |                  |                        |               |
| Hänsynsmålet  |                            |          |              |              | x        | x                | x                      | x             |
| <b>Mål i länstransportplanen</b>  |                            |          |              |              |          |                  |                        |               |
| <i>Ett hållbart transportsystem</i>   |                            |          |              |              |          |                  |                        |               |
| 1. Bidra till att antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020 och kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska fördubblas till år 2030. (Bas: år 2006)  | x                          |          | x            | x            |          |                  | x                      | x             |
| 2. Bidra till att andelen kombinationsresor kollektivtrafikcykel fördubblas till år 2030 jämfört med 2016.  | x                          | x        | x            | x            |          |                  | x                      | x             |
| 3. Bidra till att cykeltrafikens färdmedelsandel ökar med tio procentenheter till år 2030 jämfört med 2016.   |                            |          | x            | x            |          |                  | x                      | x             |
| 4. Bidra till att utsläppen av växthusgaser minskar med minst 40 procent till år 2020 jämfört med år 1990. Till 2040 ska utsläppen vara minst 80 procent lägre än år 1990 i enlighet med miljömålsberedningens slutförslag. |                            |          |              |              |          |                  | x                      | x             |
| <i>Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem</i>  |                            |          |              |              |          |                  |                        |               |
| 5. Bidra till att den regionala och storregionala tillgängligheten ökar, och att upp till 1 000 000 arbetsplatser nås med kollektivtrafik inom 60 minuter från länets prioriterade stråk.                                   | x                          | x        | x            | x            |          |                  |                        |               |
| 6. Bidra till att bibehålla det statliga vägnätets funktion och tillgängliga kollektivtrafikens bytespunkter.   | x                          | x        | x            | x            |          |                  |                        |               |
| 7. Bidra till effektiva och hållbara godstransporter till, från, genom och inom Uppsala län.  | x                          |          |              |              |          |                  | x                      |               |
| <i>Ett ökat bostadsbyggande</i>   |                            |          |              |              |          |                  |                        |               |
| 8. Bidra till förbättrade förutsättningar för ökat bostadsbyggande.   | x                          | x        | x            | x            |          |                  |                        |               |

### 3. Effektbedömning av åtgärdsgrupper

I bedömningsmatrisen nedan värderas de olika åtgärdsgrupperna med hänsyn till de åtta valda bedömningskategorierna. Samtliga åtgärdsgrupper bedöms utifrån nuläge och redovisar om åtgärden får positiv, negativ eller obetydlig/obestämd påverkan/effekt. Det finns tre olika bedömningsnivåer, för teckenförklaring se rutan nedanför tabellen.



| Åtgärder      | Avsatt budget [milj. kr] | Mobilitet och tillgänglighet | Kvalitet | Användbarhet | Jämställdhet | Säkerhet | Miljö - klimatpåverkan | Miljö - hälsa | Miljö - landskap |
|---------------|--------------------------|------------------------------|----------|--------------|--------------|----------|------------------------|---------------|------------------|
| <b>Totalt</b> | <b>1657</b>              |                              |          |              |              |          |                        |               |                  |

\*bedömningen av namnsatta brister har gjorts i ett spann, från möjliga positiva till möjliga negativa effekter då fördelningen av medel mellan olika typer av brister ännu ej är fastställd.

|  |   |
|--|---|
|  | Åtgärden bedöms ge positiva effekter                |
|  | Åtgärden bedöms i ökande grad ge negativa effekter  |
|  | Åtgärden bedöms ge obetydliga eller oklara effekter |

## 4. Namnsatta objekt

### 4.1 Väg 288 Gimo-Börstil med två olika hastighetsalternativ

I genomförd åtgärdsvalsstudie finns två åtgärdsalternativ för väg 288 Gimo-Börstil, ett där dagens huvudsakliga hastighetsbegränsning 80 km/h behålls, och ett där hastighetsbegränsningen höjs till 100 km/h. I båda alternativen ingår ett flertal kollektivtrafikåtgärder, såsom ombyggnad av busshållplatser och bytespunkter samt utbyggnad av gång- och cykelväg mellan Gimo och Hökhuvud. Dessutom ingår säkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder såsom vänstersvängfält. I alternativet där hastighetsbegränsningen höjs till 100 km/h ingår även utbyggnad av 2+1 väg vilket innebär mer omfattande vägbreddningsåtgärder.

De viktigaste effekterna av dessa åtgärder bedöms ligga inom kategorierna mobilitet och tillgänglighet, säkerhet samt påverkan på klimat och landskap. Genom att förbättra framkomligheten uppnås restidsvinster och transporter inom regionen blir effektivare. Möjligheterna till snabbare pendling inverkar positivt på regionförstoring. Investeringar i väg 288 bidrar till att Östhammar knyts bättre till Uppsala, Arlanda, Stockholm. Vägen utgör därmed en länk av stor vikt för regionen inte bara för arbetspendling utan också för turismen.

Väg 288 trafikeras av Upplands lokaltrafik från Uppsala upp mot Öregrund och Östhammar. För att gynna kollektivtrafiken föreslås även åtgärder för tillgänglighetsanpassning vid busshållplatser (exempelvis bushållplatser med väderskydd eller cykelparkeringar i anslutning till hållplatserna). Dessa åtgärder bidrar positivt till transporterens kvalitet.

Vid höjd hastighetsbegränsning ökar utsläppen från vägtransporterna, vilket bidrar negativt till aspekten klimatpåverkan. Även trafikbuller ökar med förhöjd hastighet vilket tillsammans med ökade utsläpp till luft medför negativ påverkan inom kriteriet miljö-hälsa. I de fall breddning och utbyggnad av väg sker, tas tidigare obebyggd mark i anspråk vilket generellt får negativa effekter på landskapet.

### 4.2 Väg 55 med två delsträckor (Enköping-Litslena och Kvarnbolund-Örsundsbro)

Åtgärder som planeras inom riksväg 55 syftar huvudsakligen till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Ombyggnad till mötesfri landsväg (2+1 körfält) samt ökad högsta hastighetsbegränsning från 90 km/h till 100 km/h. Föreslagna åtgärder inbegriper även ny gång och cykelväg längs hela

sträckningen. Effekterna av dessa åtgärder omfattar ökad tillgänglighet, regionförstoring, ökad säkerhet. Förhöjningen av trafiksäkerheten på vägen bedöms enligt Trafikverkets kalkyl över samhällsekonomiska kostnader<sup>1</sup> medföra tydliga samhällsekonomiska vinster, främst tack vare minskat antal olyckor.

Negativa effekter på klimatet genom ökad trafikmängd samt hastighet bedöms väga tyngre än möjliga positiva effekter som utbyggnaden av ny gång- och cykelväg.

Samtidigt trafikeras sträckan även av många busstransporter på sträckan Enköping - Uppsala, vilket medför att åtgärderna även gynnar kollektivtrafiken. Tillgänglighetseffekterna för både personbils-, gods- och busstransporter blir stora då vägen fungerar som en genande länk över Mälaren mot söder och väster.

De negativa effekter på landskap som beskrevs för väg 288 kan även appliceras på väg 55.

#### 4.3 Tillgänglighetshöjande fyrsparpaket kopplat till bostadsbyggande och samhällsutveckling

Förslaget omfattar medfinansiering av tillgänglighetshöjande åtgärder med kollektivtrafik, gång och cykel till nya stationer i Bergsbrunna och Alsike samt för en knutpunkt för kollektivtrafiken i Uppsala södra/ Bergsbrunna. En förutsättning för genomförandet av förslaget är att fyrspar byggs ut mellan Uppsala/Arlanda /Skavstaby och att medel avsätts i nationell plan 2018-2029. Resurser ur denna pott kan även användas till stationsåtgärder vid andra stationer, såsom längs sträckan Uppsala-Gävle.

Åtgärderna bedöms ge positiva effekter inom flertalet av de undersökta bedömningskategorierna. Genom att fler får möjlighet att resa med tåg ökar tillgången till ett transportslag som är tillgängligt för människor med olika förutsättningar, snabbt och effektivt, som möjliggör smidigare arbetspendling mellan Uppsala och närliggande orter samt som medför lägre klimatutsläpp än motordrivna fordon.

Däremot förutsätter åtgärderna utbyggnad till fyrspar med nya stationer, vilket bedöms påverka landskapsbilden negativt.

Medel ska också användas till byggande av kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala stad. Bedömningen av konsekvenserna från denna typ av åtgärder sammanfaller i stort sett med fördelarna som beskrivs under rubriken *Åtgärder för förstärkt kollektivtrafik på väg*. Åtgärder inom järnvägsnätet medför dessutom i större utsträckning positiva konsekvenser för mobilitet och tillgänglighet, i ett regionalt och interregionalt perspektiv.

#### 4.4 Muddring i Hargs hamn

Åtgärden syftar till att vidga befintlig farled, så att djupgående fartyg tillåts användas i hamnen. Dessutom föreslås åtgärder för ombyggnad av hamnområdet (lastkajer och vändytor) till en kapacitet som motsvarar hanteringen av större fartyg.

Genom att öppna upp för större fartyg som medför mindre bränsleförbrukning per ton last kan de relativa luftutsläppen från transporterna minska. Vidare skulle behovet av vägtransporter på längre sikt kunna minska, då större skepp idag endast kan tas emot vid Stockholm eller Norrköping och deras last transporteras vidare med lastbil. Ifall transportmängden totalt sett ökar, exempelvis genom att nya verksamheter anläggs, kan åtgärden på längre sikt medföra ökade utsläpp till luft.

Fördjupningen av farleden skulle enligt Trafikverkets genomförda SEB dessutom innebära något mindre risk för trafikolyckor. Muddringen och utbyggnaden av hamnen kräver betydande ingrepp i närliggande miljö och bedöms påverka landskapet negativt.

---

<sup>1</sup> Trafikverket, 2015. Åtgärdsvalsstudie för Rv 55 Enköping - Litslena, VMN012.

## 5. Namnsatta brister

Medel som avsätts för namnsatta brister kan omfatta olika typer av åtgärder inom både kollektivtrafik, gång- och cykel, väg och trafiksäkerhet. De namnsatta bristerna omfattar åtgärder som bedöms kosta mer än 25 miljoner. Namnsatta brister indelas i två delar, en samlad pott för brister inom kollektivtrafik, gång- och cykel, väg och trafiksäkerhet, och en pott som specifikt inriktar sig på kapacitetsstark kollektivtrafik inom Uppsala stad.

### 5.1 Brister som behöver åtgärdas

#### *Inriktning väg*

Namnsatta brister inom väg sammanfaller i stor utsträckning med åtgärderna i de två tidigare beskrivna vägåtgärderna (väg 288 och väg 55). Här omfattas generellt åtgärder med fokus på tillgänglighet och säkerhet, men även i viss utsträckning utbyggnad av cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder. Åtgärder som gynnar kollektivtrafiken genom exempelvis förbättrade kopplingar till regional tåg- och busstrafik, bedöms få positiva effekter både ur jämställdhetssynpunkt och med hänsyn till kategorin användbarhet. Vidare har åtgärder i form av planskilda korsningar positiva effekter på tillgänglighet, användbarhet och säkerhet.

Brister som har getts prioritet 1 har bedömts som de mest centrala för regionförstoring och väntas få positiva effekter på utvecklingen av arbetsmarknaden i regionen.

I den utsträckning som åtgärderna medför förhöjda hastighetsgränser i stadsmiljö påverkas miljön för oskyddade trafikanter negativt. Vidare kan detta indirekt medföra en ökad användning av bil, med negativa effekter på luftkvalitet och ökad klimatpåverkan. Genom att skapa en effektivare infrastruktur för vägtransporter skapas både möjligheter för utveckling, regionförstoring och ökad tillgänglighet, samtidigt som ett ökat användande av vägtransporter medför negativ miljöpåverkan, både med hänsyn till klimat, hälsa och landskap.

#### *Åtgärder för förstärkt kollektivtrafik på väg*

Medel som tilldelas kollektivtrafikåtgärder kommer att användas till åtgärder som på olika sätt höjer kvaliteten och attraktiviteten av resor med buss. Exempel på åtgärder kan avse utbyggnad av särskilda kollektivtrafikkörfält, pendlarparkeringar, bättre anslutningar för buss, handikappsanpassning, hållplatsåtgärder och stationsåtgärder.

Särskild fokus läggs på åtgärder som utvecklar ett komplett transportsystem där resor med olika transportslag kan kombineras på ett smidigt sätt. Transporter med kollektivtrafik kan nyttjas av både gamla och unga, med eller utan körkort. De positiva effekterna inom kategorierna användbarhet, kvalitet och jämställdhet som dessa åtgärder medför bedöms därmed inkludera och gynna en stor andel av befolkningen, med spridning över olika samhällsskikt. Vidare höjs i flera fall trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Ett tydligare hela-resan perspektiv och högre tillförlitlighet underlättar arbetspendlingen från kringliggande småorter i länet till de större tätorterna. Därmed skapas positiva effekter på den lokala arbetsmarknaden i länet.

Genom att åtgärderna gör kollektivtrafiken mer attraktiv, ökar förutsättningarna för att fler ska åka kollektivt istället för med privatbilar, vilket kan medföra positiva effekter med hänsyn till klimatpåverkan och luftkvalitet.

#### *Åtgärder som gynnar gång och cykel*

De medel som avses i potten för gång/cykelåtgärder kommer i första hand att användas för att genomföra den cykelstrategi som för närvarande är under framtagande (väntas antas under hösten 2017). Föreslagna åtgärder syftar till att förbättra standarden på cykelvägnätet, knyta samman cykelstråk och höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En direkt effekt av ökad cykeltrafik är att detta transportslag bidrar till vardagsmotion, vilket medför positiva effekter ur ett

folkhälsoperspektiv. Hälsovinster med ökad andel cyklister bidrar till att satsningar inom cykelinfrastruktur är samhällsekonomiskt lönsamma. Åtgärderna inom denna pott bedöms vidare få positiva effekter inom användbarhet, jämställdhet och säkerhet. Investeringar i cykelinfrastruktur kan användas av majoriteten av befolkningen oavsett ålder och samhällsskikt och bidrar starkt till ökad tillgänglighet och användbarhet av transportinfrastrukturen. Cykelvägar används även ofta som transportleder för funktionshindrade personer.

Eftersom transporter med cykel inte medför några utsläpp, har ökad cykeltrafik positiva effekter ur klimatsynpunkt.

#### *Åtgärder för ökad trafiksäkerhet*

Åtgärder som höjer trafiksäkerheten berör bland annat korsningar, trafikplatser, sidoräcken och sidoområdesåtgärder och fördelas mellan olika trafikslag.

En säkrare trafikmiljö ger främst positiva effekter inom kategorin trafiksäkerhet. Även användbarheten av transportsystemet ökar då det i större utsträckning blir tillgängligt för barn, äldre och funktionshindrade, vars möjligheter att nyttja ett otryggt transportsystem är särskilt begränsade. Åtgärderna omfattar ofta ökat ianspråktagande av mark, vilket ger risk för vissa negativa effekter på natur och landskap.

#### 5.2 Åtgärdsområden

Denna pott innefattar liksom *Namnsatta brister* medel som fördelas till ett antal olika åtgärdstyper. Åtgärderna som omfattas här bedöms kosta mindre än 25 miljoner att genomföra, och fördelas mellan kollektivtrafik, gång och cykel samt trafiksäkerhet.

Bedömningen av konsekvenser från åtgärderna inom denna pott sammanfaller i princip med konsekvenserna som beskrivs för åtgärdskategorierna kollektivtrafik på väg, gång och cykel samt trafiksäkerhet under *Namnsatta brister*, varvid de inte beskrivs igen i detta avsnitt. Den främsta skillnaden är att åtgärderna inom denna pott blir av mindre storlek och får mer lokal betydelse.

## 6. Övrigt

Två mindre potter som inte funnits med i tidigare Länstransportplan och som ligger under kategorin övrigt är Steg 1- och 2-åtgärder samt Regional utveckling.

#### 7.1 Steg 1- och 2-åtgärder

Dessa åtgärder syftar på att minska behovet av fysiska åtgärder såsom ombyggnad eller utbyggnad av infrastruktur genom att påverka behovet av transporter och val av transportsätt. Exempel på åtgärder kan vara informationskampanjer för ökad användning av cykel eller kollektivtrafik eller åtgärder som medför effektivare utnyttjande av infrastrukturen.

Åtgärder som syftar till att minska behovet av nya infrastruktursatsningar, och istället främja en överflyttning från bil till kollektivtrafik eller cykel medför positiva effekter inom både sociala och miljömässiga aspekter. En överflyttning från bilanvändning till kollektivtrafik eller cykel minskar utsläppen av växthusgaser och buller och medför ökad tillgänglighet. De positiva effekter som beskrivs under avsnitten *Kollektivtrafik* samt *Gång och cykel* gäller även för *Steg 1- och 2-åtgärder*. Dessa åtgärder utgör vidare ett viktigt komplement till övriga åtgärder för kollektivtrafik eller gång- och cykel, då de syftar till att öka användningen av dessa transportmedel.

#### 7.2 Regional utveckling

Åtgärder för regional utveckling kommer att syfta till att stärka effekterna för regional utveckling. Fokus för den regionala utvecklingsstrategin ligger på befolkningstillväxt, utveckling inom näringslivet, men även på sociala värden som utbildning, hälsa och sysselsättning. Visst fokus i planen ligger på tillgänglighet till kollektivtrafik samt gång och cykelvägar. Utifrån tillgängliga underlag i länstransportplanen är svårt att avgöra vilka specifika åtgärder som kan omfattas, men



Åtgärderna innebär troligtvis en satsning på strategiska stråk för utveckling inom regionen vilket främst innebär en satsning på vägar.

Därmed medför satsningar inom denna pott främst positiva konsekvenser inom kategorierna för ökad mobilitet och tillgänglighet inom regionen samt kvalitet på transportinfrastrukturen. Samtidigt kan de medföra negativa konsekvenser inom aspekterna hälsa och miljö genom att ökad vägtrafik medför ökat buller, att mer mark tas i anspråk samt att utsläpp till luft ökar.

## 7. Samlad effektbedömning

Med en inriktning där en stor andel av medlen satsas inom kollektivtrafiken, gång- och cykelvägar samt trafiksäkerhet medför länstransportplanen betydande fördelar inom transporters kvalitet, användbarhet samt miljöpåverkan. Här finns en tydlig anknytning till regionala mål om ökat antal resande med kollektivtrafik.

Även om en övervägande del av de namnsatta objekten utgör vägåtgärder som gynnar biltrafiken, omfattar åtgärderna längs vägarna även kollektivtrafikåtgärder och utbyggnad av gång- och cykelvägar. De namnsatta objekten som medför ökad målstandard på vägar bedöms medföra negativ påverkan inom de tre miljörelaterade bedömningsaspekterna, genom att utsläpp till luft samt buller från trafiken bedöms öka samt att mer mark tas i anspråk. Den bedömningskategori inom vilken planen bedöms medföra mest negativ påverkan är miljö-landskap. Den negativa miljöpåverkan beror på att många av åtgärderna innebär ianspråktagande av ny mark samt att barriärer skapas i naturen. Dessa negativa effekter är svåra att undvika vid utbyggnad av transportinfrastruktur.

Medel som avsätts inom namnsatta brister och åtgärdsområden kommer till stor del att nyttjas till åtgärder som gynnar andra transportslag än bilen, vilket medför positiva effekter inom merparten av de undersökta kategorierna. Effekterna ligger därmed i linje med målen om att fördubbla antalet resor med kollektivtrafik samt öka antalet kombinationsresor med kollektivtrafik och cykel. Investeringar som förhöjer tillgängligheten till och attraktiviteten hos järnvägstransporter och kollektivtrafik på väg ligger i linje med de regionala målen om regionförstoring, och minskad klimatpåverkan. Samtidigt medför utbyggnad av järnvägsinfrastruktur negativa effekter på landskapet, främst i form av barriärer, bulleremissioner samt ianspråktagande av mark.

Generellt kan sägas att ökad mobilitet och tillgänglighet samt förhöjd säkerhet bedöms bli genomgående effekter av många av de föreslagna åtgärderna. Säkerhet i trafiken prioriteras därmed även om inget av de regionala målen fokuserar på denna fråga.

## 8. Matris över planens åtgärder i förhållande till nationella och regionala målen

I Tabell 3 nedan sammanställs bedömningen av planens bidrag till uppfyllnad av de nationella och regionala transportmål som tagits hänsyn till i denna effektbeskrivning.

Tabell 3: Bedömningsmatris för planens bidrag till uppfyllnad av nationella och regionala transportmål

| MÅL                                      | Bidrar planen till att uppfylla målet? | Kommentar  |
|--|--|--|
| <b>Nationella transportpolitiska mål</b> |  |  |
| Funktionsmålet                           | Ja                                     | Planen bidrar till att öka tillgängligheten inom regionen och till kringliggande regioner. Det finns ett tydligt fokus på ökad tillgänglighet för resenärer som väljer att använda andra transportslag än bilen. |

| MÅL   | Bidrar planen till att uppfylla målet? | Kommentar   |
|---|--|---|
| Hänsynsmålet  | Ja                                     | I sin helhet bedöms planen bidra positivt till målet genom ökad trafiksäkerhet och ökade förutsättningar för gång och cykeltransporter. Vissa åtgärder bidrar dock till ökad klimatpåverkan.  |
| <b>Mål i länstransportplanen</b>  |  |   |
| <i>Ett hållbart transportsystem</i>   |  |   |
| 1. Bidra till att antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020 och kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska fördubblas till år 2030. (Bas: år 2006)  | Ja                                     | Förutsättningar för ökad kollektivtrafik ges, dock har inga beräkningar på ökad andel kollektivtrafik gjorts i denna bedömning.   |
| 2. Bidra till att andelen kombinationsresor kollektivtrafik-cykel fördubblas till år 2030 jämfört med 2016.   | Ja                                     | Flera åtgärder som pengar avsätts för omfattar åtgärder för kombinationsresor.  |
| 3. Bidra till att cykeltrafikens färdmedelsandel ökar med tio procentenheter till år 2030 jämfört med 2016.   | Ja                                     | Förutsättningar för ökad användning av cykel ges, dock har inga beräkningar på ökad andel gjorts i denna bedömning.   |
| 4. Bidra till att utsläppen av växthusgaser minskar med minst 40 procent till år 2020 jämfört med år 1990. Till 2040 ska utsläppen vara minst 80 procent lägre än år 1990 i enlighet med miljömålsberedningens slutförslag. | Delvis                                 | Många av åtgärderna i planen möjliggör för minskningar av transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Hur stor överflyttningen från bilanvändning till kollektivtrafik eller cykel blir avgörande för hur stor den faktiska effekten av åtgärderna blir. Åtgärder som medför ökad högsta hastighetsbegränsning på vägarna motverkar målet. |
| <i>Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem</i>  |  |   |
| 5. Bidra till att den regionala och storregionala tillgängligheten ökar, och att upp till 1 000 000 arbetsplatser nås med kollektivtrafik inom 60 minuter från länets prioriterade stråk.                                   | Ja                                     | Flera åtgärder, särskilt de som avser järnvägstransporter, bidrar till regionförstoring och ökad tillgänglighet med kollektivtrafik.  |
| 6. Bidra till att bibehålla det statliga vägnätets funktion och tillgängliggöra kollektivtrafikens bytestpunkter.   | Ja                                     | För flera åtgärder sker samfinansiering mellan kommunal, regional, och nationell nivå.  |
| 7. Bidra till effektiva och hållbara godstransporter till, från, genom och inom Uppsala län.  | Ja                                     | Framförallt investeringar i hamnen och inom järnvägsnätet bidrar positivt till målet.   |
| <i>Ett ökat bostadsbyggande</i>   |  |   |
| 8. Bidra till förbättrade förutsättningar för ökat bostadsbyggande.   | Delvis                                 | Framförallt åtgärden för en ny pendlarstation Bergbrunna möjliggör för nya bostadsetableringar som får god tillgång till kollektivtrafik.   |

## 9. Matris över planens bidrag i förhållande till de globala hållbarhetsmålen

År 2015 antogs i samband med FN-toppmötet i New York 17 globala hållbarhetsmål. Målen omfattar ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet och tar ett helhetsgrepp över de hållbarhetsutmaningar som världen står inför. De delas in i 169 delmål som konkretiserar inom vilka områden åtgärder är viktigast. Målen är universella och gäller både höginkomst- och låginkomstländer.




Av de 17 globala hållbarhetsmålen bedöms 11 mål bedömts vara av relevans för länstransportplanen för Uppsala län. Vissa svaga kopplingar skulle kunna hittas till alla målen, men en avgränsning har gjorts för att hålla bedömningarna konkreta och direkta, varvid 6 mål har lyfts bort. Avgränsningen gjordes i







workshopform där hållbarhetsmålen och dess delmål diskuterades i förhållande till innehållet i länstransportplanen. Följande mål bedömdes som relevanta och har tagits med i denna SEB:


- Mål nr 3: Hälsa och välbefinnande
- Mål nr: 5: Jämställdhet
- Mål nr 6: Rent vatten och sanitet
- Mål nr 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
- Mål nr 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Mål nr 10: Minskad ojämlikhet
- Mål nr 11: Hållbara städer och samhällen
- Mål nr 12: Hållbar konsumtion och produktion
- Mål nr 13: Bekämpa klimatförändringarna
- Mål nr 14: Hav och marina resurser
- Mål nr 15: Ekosystem och biologisk mångfald

I tabellen nedan presenteras bedömningen av huruvida genomförandet planen bidrar till att uppfylla de globala hållbarhetsmålen eller inte.

Tabell 4: Måloppfyllnad – internationella hållbarhetsmålen

| Internationella hållbarhetsmålen  | Bidrar planen till att uppfylla målet?  | Kommentar   |
|---|---|---|
|  <p><b>3</b><br/>Hälsa och välbefinnande</p> | <p><i>Säkerställa att alla kan leva ett hälsosamt liv och verka för alla människors välbefinnande i alla åldrar</i></p> <p>Ja, bidrag till delmål 3.4 och 3.6</p> | <p>Länstransportplanen bidrar till målet genom att avsätta pengar för trafiksäkerhetsåtgärder i syfte att minska antalet dödsfall och skador i trafikolyckor. Vidare bidrar planen till möjligheter till ökat cyklande inom regionen. Det finns bevisade positiva samband mellan vardagsmotion, exempelvis via cykelpendling, och ökat välbefinnande samt bättre hälsa.</p>   |
|  <p><b>5</b><br/>Jämställdhet</p>            | <p><i>Uppnå jämställdhet, och alla kvinnors och flickors egenmakt</i></p> <p>Ja, bidrag till delmål 5.1</p>   | <p>Planen bidrar positivt till delmålen genom tydliga satsningar på kollektivtrafik. Kollektiva transportmedel används i större utsträckning av kvinnor och bidrar därmed till att öka kvinnors tillgänglighet i samhället.</p>   |
|  <p><b>6</b><br/>Rent vatten och sanitet</p> | <p><i>Säkerställa tillgång till och hållbar vatten- och sanitetsförvaltning för alla</i></p> <p>Ja, bidrag till delmål 6.3</p>                                    | <p>Genom satsningar på kollektivtrafik samt gång- och cykel, som medför lägre utsläpp av ämnen som påverkar luft och vattenmiljö, möjliggör planen för att utsläppen från transportsektorn ska minska. De positiva effekterna kan bli olika stora beroende av hur många som väljer att åka kollektivt eller med cykel framför bilen. Åtgärder som höjer trafiksäkerheten bidrar också till målet genom att riskerna för olyckor där föroreningar spills ut och påverkar grundvattnet minskar.</p> |

| Internationella hållbarhetsmålen   | Bidrar planen till att uppfylla målet?   | Kommentar   |
|--|--|---|
|  <p><b>8</b><br/>Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt</p>  | <p><i>Verka för en inkluderande och långsiktigt hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla.</i></p> <p>Delvist bidrag till delmål 8.4 och 8.5</p> | <p>Förbättrad resurseffektivitet ifall transportsektorn i allt större grad övergår från personbilstransporter till kollektiva transporter samt gång- och cykel. Åtgärderna i planen gynnar dock även personbilstransporter. Genom åtgärder för kortare restider med både bil och kollektivtrafik blir fler arbetsplatser tillgängliga inom pendlingsavstånd, vilket kan bidra till att sänka arbetslösheten.</p>              |
|  <p><b>9</b><br/>Hållbar industri, innovationer och infrastruktur</p> | <p><i>Bygga upp en motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering och främja innovation</i></p> <p>Ja, bidrag till delmål, 9.1 och 9.4</p>                        | <p>Tyngdpunkten i planen, med satsningar för ökad trafiksäkerhet, kollektivtrafik samt cykel, bidrar till ekologisk och social hållbarhet. Planen bidrar till vidare till målet genom att verka för en ökad tillgänglighet som omfattar grupper i samhället med olika förutsättningar.</p>  |
|  <p><b>10</b><br/>Minskad ojämlikhet</p>                             | <p><i>Minska ojämlikheten inom och mellan länder</i></p> <p>Ja, bidrag till delmål 10.2</p>  | <p>Planen bidrar till en inkluderande transportsektor anpassad för att kunna nyttjas av alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, ras, etnicitet, ursprung religion eller ekonomisk ställning. Detta görs genom åtgärder för säkra, gång- och cykelvägar, separerade från övrig trafik, samt genom satsningar för att utveckla samt öka attraktiviteten hos kollektivtrafik.</p>                              |
|  <p><b>11</b><br/>Hållbara städer och samhällen</p>                 | <p><i>Städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara</i></p> <p>Ja, bidrag till delmål 11.2, och kanske 11.6</p>   | <p>Planen bidrar till att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten, och hållbarheten inom transportsystemet. Genom att fler får möjlighet att åka kollektivt möjliggörs även en minskning av personbilsanvändandet vilket kan medföra minskade luftutsläpp i städerna.</p>  |
|  <p><b>13</b><br/>Bekämpa klimatförändringen</p>                    | <p><i>Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser</i></p> <p>Delvis bidrag till målet i helhet</p>  | <p>Det görs tydliga satsningar i planen på åtgärder som långsiktigt minskar utsläppen av växthusgaser. Flera åtgärder i planen gynnar dock även personbilstransporter vilket ger negativ påverkan på målet. Satsningar på nya tekniker och infrastruktur för elfordon tas inte upp i planen.</p>  |
|  <p><b>14</b><br/>Hav och marina resurser</p>                       | <p><i>Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt i syfte att uppnå en hållbar utveckling</i></p> <p>Ja, bidrag till delmål 14.1</p>   | <p>Investering i att hargs hamn kommer långsiktigt att medföra minskade utsläpp av närande ämnen från transprotutsläpp, både genom att större skepp medför lägre utsläpp, och genom att ökad kapacitet kan innebära en överföring av transporter från lastbil till färja. Investeringar som möjliggör för minskad personbilsanvändning kan medföra minskningar av utsläpp till luft som bidrar till övergödning av haven.</p> |

| Internationella hållbarhetsmålen   | Bidrar planen till att uppfylla målet?  | Kommentar   |
|--|---|---|
|  <p><b>Ekosystem och biologisk mångfald</b></p> | <p><i>Skydda, återställa och främja ett hållbart nyttjande av landbaserade ekosystem, hållbart bruka skogar, bekämpa ökenspridning, hejda och vrida tillbaka markförstörelsen samt hejda förlusten av biologisk mångfald</i></p> <p>Påverkar delmål 15.1 och 15.5</p> | <p>Genomförandet av länsplanen medför både positiv och negativ inverkan på målet. Genom att främja transportmedel med lägre miljöpåverkan (buss, tåg, gång och cykel) minskar luftutsläpp och störningar från transportsektorn och dess effekter på ekosystemen.</p> <p>Byggande av ny infrastruktur kan medföra intrång i naturmiljöer och habitatförluster, trafiksäkerhetshöjande åtgärder som körfältsseparering med mitträcke skapar barriärer som försvårar djurs vandringsmönster.</p> |