

# Hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet

APRIL 2017





© 2017 Trafikförvaltningen

2017-01-31

Sektion Hållbar utveckling, Trafikförvaltningen

Projektledare: Helen Maalinn

Diarienummer: TN 2015-1721

Författare: Sweco; Åsa Lindgren, Henrik Robertsson, Teresia Sibo, Jenny Widell



# Innehåll

|   |    |
|---|----|
| Sammanfattning.....                         | 5  |
| 1 Trafikförsörjningsprogrammet.....         | 7  |
| 2 Om hållbarhetsbedömningen.....            | 9  |
| 3 Hållbarhetsbegreppet.....                 | 10 |
| 4 Analysmetod för hållbarhetsbedömning..... | 12 |
| 5 Resultat från hållbarhetsbedömningen..... | 16 |
| 6 Ekonomisk bedömning.....                  | 21 |
| 7 Slutsatser.....                           | 26 |



# Sammanfattning

Visionen för den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS) 2050 är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Fyra övergripande mål definierar regionens attraktivitet:

- En tillgänglig region med god livsmiljö.
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region.
- En ledande tillväxt – och kunskapsregion.
- En resurseffektiv och resilient region.<sup>1</sup>

Landstingets regionala trafikförsörjningsprogram (TFP) är ett strategiskt dokument om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning och bygger på bland annat de nationella transportpolitiska målen och regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS). TFP innehåller långsiktiga mål, visioner och inriktningar för all kollektivtrafik, såväl den som upphandlas som den kommersiella.

De tre övergripande målen i TFP är *Ökat kollektivt resande* (med de nedbrutna målen *konkurrenskraftigt*, *tryggt* och *tillgängligt*), *Smart kollektivtrafiksystem* (med de nedbrutna målen *miljöanpassat*, *säkert* och *resurseffektivt*) samt *Attraktiv region* (med de nedbrutna målen *pålitligt*, *sammanhållet* och *tillväxtskapande*).

Syftet med hållbarhetsbedömningen av TFP är att säkerställa att de tre hållbarhetsdimensionerna (miljömässig/ekologisk, social och ekonomisk) ingår i programmet. Hållbarhetsbedömningen har genomförts under perioden för revidering av TFP, efter samrådet med aktörer och medborgare.

I hållbarhetsbedömningen har FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling använts för att analysera i hur stor utsträckning TFP bidrar till de globala målen för att därmed få ett mått på TFP:s hållbarhet. De globala målen har tolkats och anpassats för att hitta relevansen för Stockholms kollektivtrafik och TFP.

13 av de globala målen bedömdes vara relevanta för TFP. Bedömningsnivåer för i hur hög grad de nedbrutna målen i TFP bidrar till de olika globala hållbarhetsmålen har formulerats, genomsyrat processen och legat till grund för bedömningen.

Analysen visar att samtliga mål och nedbrutna mål i TFP bidrar till minst ett av de globala hållbarhetsmålen. Sammantaget ger TFP ett stort bidrag till att nå de globala hållbarhetsmålen.

I bedömningarna blir det tydligt att TFP:s nedbrutna mål; *miljöanpassat*, *resurseffektivt*, *konkurrenskraftigt* och *sammanhållande* bidrar starkt till de globala målen för hållbar utveckling. Det nedbrutna målet *miljöanpassat* bidrar mest och täcker in 12 av de 13 utvalda globala hållbarhetsmålen. Det nedbrutna målet *Konkurrenskraftigt* bidrar näst mest till en hållbar utveckling genom att täcka in 11 av de 13 globala målen. Det nedbrutna målet *Säkert* i TFP är ett av målen som bidrar minst till en hållbar utveckling genom att täcka in 4 av de utvalda 13 globala målen. Mest bidrar Trafikförsörjningsprogrammet som helhet till följande tre globala hållbarhetsmål:

- Mål 11 Hållbara städer och samhällen
- Mål 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Mål 8 Anständiga livsvillkor och ekonomisk tillväxt.

I processen har några betydelsefulla luckor blivit tydliga, gällande TFP:s bidrag till de globala målen för hållbar utveckling. Bland annat behöver målet *miljöanpassat* inkludera faktorer som klimatanpassning, biologisk mångfald och ekosystem för att täcka in ännu mer av den ekologiska hållbarhetsdimensionen. Även demokratiaspekter som inkludering och deltagande behöver förtydligas för att TFP ska bidra ännu bättre till de globala målen kring inkludering.

<sup>1</sup> <http://www.rufs.se/rufs-2050/vision-och-mal/prioriterade-atgarder/knyt-ihop-regionen/>



I den ekonomiska analysen har utgångspunkten varit att bedöma de ekonomiska konsekvenserna för de föreslagna nedbrutna målen och måltalen i TFP. Arbetet har utgått från de mål och målnivåer som finns i remissversionen av TFP samt senare föreslagna förändringar av olika måltal. För att nå målen till 2030 har exempel på åtgärder sammanställts via intervjuer med sakkunniga på Trafikförvaltningen. Dessa åtgärder har sedan använts som bas vid beskrivning av hur det har påverkat kostnadsbilden. TFP anger inte vilka åtgärder och investeringar som bör genomföras utan vilka mål som är prioriterade att nå. Vissa åtgärder innebär höga kostnader för SLL och i vissa fall är det andra aktörer (exempelvis kommuner och Trafikverket) som också behöver vidta åtgärder för att målen ska kunna nås. Flera större kommande investeringar är beslutade sedan tidigare och påverkas inte av vilka mål och målnivåer som sätts i nuvarande TFP.

Att öka kollektivtrafikens marknadsandel (av de motoriserade resorna) från en redan idag hög nivå till de målnivåer som finns i TFP, kräver kostsamma och omfattande åtgärder både från SLL och från andra aktörer. Även de nedbrutna

målen (*pålitligt, sammanhållet och tillväxtpande*) som finns inom målet Attraktiv region, är sannolikt kostsamma att åstadkomma till 2030. Mindre kostsamma åtgärder är sådana som förbättrar tryggheten inom samt på väg till eller från kollektivtrafiken. Att nå det nedbrutna målet *miljöanpassat* är inte så kostsamt givet föreslagna målnivåer samt att Trafikförvaltningen och SLL fortsätter ställa höga miljökrav i kommande upphandlingar.

En generell slutsats är att de globala målen för hållbar utveckling fungerar bra och är tillräckligt tydliga att använda som utgångspunkt vid genomförande av en hållbarhetsbedömning av ett strategiskt dokument såsom ett Trafikförsörjningsprogram. En annan slutsats är att luckor och brister i TFP har kunnat identifieras under processens gång, vilket har gett värdefull input till Trafikförvaltningens arbete med att uppdatera remissversionen av programmet.

En öppen, transparent och kompetensbaserad process skapar goda förutsättningar för att hållbarhet ska genomsyra arbetet med exempelvis strategidokument som TFP.





## 1.2 Mål i remissversionen

TFP innehåller tre övergripande mål. Inom varje mål finns nedbrutna mål och inom varje nedbrutet mål finns ett eller flera mätbara måltal. Den ekonomiska bedömningen har utgått ifrån de mätbara målen (se kapitel 6).

Målet **Ökat kollektivt resande** består av följande tre nedbrutna mål samt nedan beskrivna fokus som framgår av TFP för respektive mål:

- **Konkurrenskraftigt** – med fokus på kollektivtrafikens marknadsandel, restidskvot och andel nöjda resenärer i de olika kollektiva färdmedlen.
- **Tryggt** - med fokus på andel trygga resenärer i eller till/från kollektivtrafiken på land, på vatten, i särskild kollektivtrafik eller i regionalstågtrafiken.
- **Tillgängligt** - med fokus på tillgängliga fordon, fartyg, stationer, hållplatser och bryggor.

Målet **Smart kollektivtrafiksystem** består av följande tre nedbrutna mål:

- **Miljöanpassat** – med fokus på ökad andel förnybar energi, energieffektivisering, minskat buller samt minskade utsläpp av partiklar och kväveoxider.

- **Säkert** - Med fokus på noll-vision om att ingen ska skadas eller dödas allvarligt i kollektivtrafiken som en utgångspunkt och fokuserar på att styra mot minskat antal allvarligt skadade samt omkomna i spårtrafiken, men även i övriga trafikslag.
- **Resurseffektivt** - med fokus på Trafikförvaltningens effektivitet vad gäller kostnad, efterfrågan och utbud.

Målet **Attraktiv region** består av tre nedbrutna mål med följande fokus:

- **Pålitligt** – med fokus på gemensam planering och transparent, förutsägbarhet samt samsyn och drift(olika aktörer)
- **Sammanhållet** – med fokus på tillgänglighet till arbetsmarknad, service och rekreation med kollektivtrafik och bebyggelsestillskott nära stomnätet.
- **Tillväxtskapande** – med fokus på att möjliggöra ett hållbart ökande arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande storregion.

## 1.3 Strategiska ställningstaganden

TFP:s remissversion innehåller dessutom ett antal strategiska ställningstaganden som genomsyrar målen i målmodellen.

- **Hållbar utveckling** är utgångspunkten och genomsyrar hela TFP och samtliga mål.
- **Samverkan** mellan aktörer med olika ansvar är en grundläggande förutsättning för att skapa en kollektivtrafikresa som fungerar från dörr till dörr.
- **”Hela resan”** handlar om att resan från dörr till dörr ska fungera och upplevas smidig för alla.

- **Innovativt tänkande och arbetssätt** bör prägla alla moment från tidiga planeringen till den dagliga driften av kollektivtrafiken.
- **Normkritiskt förhållningssätt** för att främja lika rättigheter och möjligheter genom ifrågasättande av normer och dess konsekvenser.





## 2 Om hållbarhetsbedömningen

Hållbarhetsbedömningar görs för att säkerställa att de tre hållbarhetsdimensionerna (social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet) genomsyrar samhällsutvecklingen och planeringen mot ett hållbart samhälle. Det är idag relevant att göra övergripande och sammanvägda bedömningar ur ett brett perspektiv av komplexa och utmanande samhällsfrågor.

En del av arbetet med att uppdatera, utvärdera och utveckla TFP är att genomföra en hållbarhetsbedömning. Syftet med hållbarhetsbedömningen är att analysera hur väl programmet bidrar till en hållbar utveckling i Stockholms region. Dessutom ska bedömningen ge input till revideringsprocessen och till framtida TFP.

Denna hållbarhetsbedömning utgår från remissversionen av TFP (juni 2016) och är planerad att bli en del av beslutsunderlaget vid fastställande av det slutgiltiga programmet. Hållbarhetsbedömningen beskriver hur TFP bidrar till att uppnå de globala hållbarhetsmålen<sup>5</sup>. I bedömningen ingår en översiktlig identifiering och beskrivning av vad som saknas i TFP:s nuvarande

målformuleringar för att i större omfattning bidra till de globala hållbarhetsmålen. Rapporten innehåller inga direkta förslag på omformuleringar av TFP:s mål och nedbrutna mål utan mer generella rekommendationer om vilka möjliga förändringar som är tänkbara inför nästa version av programmet.

Bedömningen av ekonomiska konsekvenser har utgått utifrån remissversionen av TFP, men hänsyn har även tagits till föreslagna förändringar av mål och målnivåer under processens gång. TFP innehåller inga mål som är direkt kopplade till ekonomisk hållbarhet och därför har den ekonomiska bedömningen fokuserat på att uppskatta kostnader för att nå ett antal potentiella åtgärder som kan krävas för att TFP:s nedbrutna mål och måltal ska uppnås. Kostnadsbedömningen är genomförd på en övergripande nivå och är uppdelad efter om åtgärderna ligger inom Trafikförvaltningens eller inom andra aktörers (exempelvis kommuners eller Trafikverkets) ansvarsområden.

<sup>5</sup> <http://www.globalamalen.se>



# 3 Hållbarhetsbegreppet

## 3.1 Definition

Hållbar utveckling är ett begrepp som används för att peka ut en önskvärd samhällsutveckling. Den kanske vanligast förekommande definitionen av begreppet kommer ur Bruntlandkommissionens rapport "Vår gemensamma framtid"<sup>6</sup> som publicerades 1987: "Hållbar utveckling är utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodosesina behov."<sup>7</sup> Detta har blivit en överordnad princip för FN:s arbete och ett övergripande mål för svensk politik. Begreppet brukar definieras utifrån de tre komponenterna miljömässig/ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet som, då de samspelar och stödjer varandra, förväntas leda till hållbar utveckling.

### 3.1.1 Social hållbarhet

De mänskliga rättigheterna är grundläggande och ett flertal av FN:s globala mål för hållbar utveckling visar på vad begreppet social hållbarhet innefattar.

Social hållbarhet berör människors livsvillkor i samhället, till exempel hälsa, trygghet, utbildning, rättvisa och maktutövning, samt möjligheterna att förbättra dem. Förutom det individuella perspektivet handlar det om hur förutsättningarna för dessa livsvillkor fördelar sig mellan människor.

De sociala hållbarhetsaspekterna är många och olika viktiga i olika sammanhang. Aspekter som; demokrati, diskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, segregation, socialt kapital, tillgänglighet, tillit, trygghet är viktiga i samhällsplaneringen.

### 3.1.2 Miljömässig hållbarhet

Miljömässig hållbarhet, även kallad ekologisk hållbarhet i många sammanhang, brukar beskrivas som att den sätter ramarna eller ligger till grund för de två andra hållbarhetskomponenterna (social och ekonomisk hållbarhet). Den handlar om

jordens ekosystem och att långsiktigt behålla dess önskade funktioner, till exempel produktion av mat och energi, tillhandahållande av rent vatten, klimatreglering, rekreation. I Sverige har riksdagen beslutat att arbetet mot miljömässig och ekologisk hållbarhet ska vägledas av det så kallade miljömålssystemet som består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjugofyra etappmål.

### 3.1.3 Ekonomisk hållbarhet

Det finns många förslag på hur ekonomisk hållbarhet bör definieras. I exempelvis kurslitteraturen angående lärandet om hållbar utveckling redovisar Kungliga Tekniska Högskolan<sup>8</sup> två synsätt som har sin grund i att de använt olika hållbarhetsmodeller som utgångspunkt. Den ena är aktuell för hållbarhetsbedömningen av TFP och beskrivs som:

*"En ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för den ekologiska eller sociala hållbarheten. En ökning av ekonomiskt kapital får alltså inte ske på bekostnad av en minskning i naturkapital eller socialt kapital."*



Figur 2. Social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling.

<sup>6</sup> [www.un-documents.net/our-common-future.pdf](http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf)

<sup>7</sup> PM, socialt perspektiv i RUFSS 2050, Evert Kroes

<sup>8</sup> <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/ekonomisk-hallbarhet-1.431976>

Enligt Lunds universitets Hållbarhetsforum<sup>9</sup> förs det idag ett ännu bredare resonemang där ”grön tillväxt” och ”grön ekonomi är nyckelbegrepp.

”Grön tillväxt handlar om att satsningar på till exempel miljöteknik, även ur ett traditionellt ekonomiskt perspektiv, driver på den ekonomiska utvecklingen rent allmänt och därför ökar handlingsutrymmet för hållbar utveckling på alla plan. En grön ekonomi är ett ekonomiskt system som resulterar i att människans livsbetingelser förbättras (social hållbarhet) samtidigt som miljörisiker och de ekologiska belastningarna minskar (ekologisk hållbarhet). En grön ekonomi har låga kolutsläpp, utnyttjar resurser effektivt, och är socialt inkluderande.”

Hållbarhetsfrågorna har tidigare ofta hanterats inom respektive kompetens-område för social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. I och med att de Globala hållbarhetsmålen i många fall integrerar de tre dimensionerna av hållbarhet inom respektive mål, så främjas samarbete mellan de olika disciplinerna, vilket medför ett mer nyanserat och rättvisande resultat.

### 3.1.4 Globala målen

Den 25 september 2015 enades 193 medlemsländer i FN om att anta resolution A/RES/70/1, under namnet *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Programmet/agendan innehåller 17 mål och 169 delmål, som ska ersätta millenniemålen som löpte ut 2015. Den nya agendan har 2030 som målar, därav namnet 2030-agendan. Eftersom länder världen över har en stor variation i förutsättningar kommer delmålen att anpassade till respektive lands förutsättningar. Under 2016 har arbetet påbörjats med att ta fram indikatorer så att målen blir möjliga att mäta och följa upp.

Då de globala hållbarhetsmålen nyligen är framtagna och ska täcka samtliga hållbarhetsaspekter gjordes valet att dessa är lämpliga att ha som utgångspunkt i hållbarhetsbedömningen av TFP.



Figur 3. Samtliga 17 Globala mål för hållbar utveckling.

<sup>9</sup> <http://www.hallbarhet.lu.se/om-hallbarhetsforum/vad-ar-hallbarhet>



# 4 Analysmetod för hållbarhetsbedömning

## 4.1 Generell beskrivning

Då det inte tidigare har genomförts någon hållbarhetsbedömning av ett trafikförsörjningsprogram i Sverige finns det ingen etablerad metod för hur detta ska genomföras. De senaste åren har det genomförts ett par hållbarhetsbedömningar av kommuners fördjupade översiktsplaner (exempelvis Tyresö, Järfälla och Upplands Väsby kommuner). Dessa hållbarhetsbedömningar har exempelvis utgått från de nationella miljömålen, kommunens egna miljömål, miljöbalken 6 kap 12 § och de globala målen. Ofta har dessa bedömningar haft som syfte att beskriva konsekvenser av olika framtidsscenarioer som jämförs med ett nollalternativ i kommunens översiktsplan.

I analysen har det inte gjorts någon bedömning om TFP:s mål kan nås till 2030, utan en bedömning har gjorts av huruvida de nedbrutna målen, som de är formulerat i remissversionen av TFP, bidrar till ett eller flera av de globala hållbarhetsmålen. Dessutom har en värdering av bidragets storlek och omfattning gjorts. Huvudsyftet med hållbarhetsbedömningen av TFP är således enbart att kartlägga om och i vilken grad TFP:s mål och nedbrutna mål bidrar till att nå de globala målen för en hållbar utveckling. I samband med denna kartläggning har även luckor i TFP:s målformuleringar identifierats, d.v.s. vilka mål man potentiellt kan omformulera för att TFP i större utsträckning ska bidra till de globala målen.

Analysmetoden för bedömning, har innefattat följande processteg:

1. Beslut om att använda de globala hållbarhetsmålen som bedömningsgrund.
2. Utsortering av de globala mål samt delmål som är relevanta för Stockholmsregionen och Sverige samt där Trafikförvaltningen och Landstinget har någon slags påverkansmöjlighet.
3. Kvalitetssäkring av sorteringen tillsammans med Trafikförvaltningen.
4. Framtagning av bedömningskriterier/bedömnings skala.
5. Analys:
  - Vilka TFP-mål bidrar till de globala hållbarhetsmålen och i vilken omfattning?
  - Vilka luckor finns i TFP:s mål vad gäller möjlighet att bidra till de globala hållbarhetsmålen?
6. Sammanställning och sammanfattning av resultat.

Under hela processens gång har arbetsmöten/workshops hållits med representanter från Trafikförvaltningen samt experter inom hållbarhetens tre dimensioner. Arbetet har genomförts i nära samarbete med reviderings- och samrådsprocessen för att säkerställa att resultatet från hållbarhetsbedömningen, såsom eventuella luckor, i möjligaste mån skulle kunna omhändertas i processen och påverka TFP.



## 4.2 Steg 1-3: Utsortering och kvalitetsssäkring

Då de globala hållbarhetsmålen nyligen är framtagna och har tagits fram med ambitionen att täcka samtliga hållbarhetsaspekter har dessa ansetts vara lämpliga att använda som utgångspunkt i hållbarhetsbedömningen. Dessutom har Trafikförvaltningen sedan 2009 varit med i FN:s Global Compact med dess 10 principer som har tydlig koppling till de globala hållbarhetsmålen. De globala målen specificerar vad många länder anser behövs för att uppnå en hållbar utveckling och tidsätter nödvändiga åtgärder. En tolkning av de globala målen relevans i Sverige, Stockholmsregionen och kollektivtrafiken har gjorts inom ramen för arbetet.

I arbetet med hållbarhetsbedömningen av TFP har 4 av de 17 globala hållbarhetsmålen bedömts inte vara aktuella för programmet. Dessa mål är nr 1 Ingen fattigdom, nr 2 Ingen hunger, nr 4 God

utbildning för alla och nr 17 Genomförande och globalt partnerskap. Orsaken till att dessa fyra mål exkluderades var att dessa riktar sig främst till utvecklingsländer samt att målen i sig ligger utanför Trafikförsörjningsprogrammets syfte och påverkansområde. Mål 17 Genomförande och globalt partnerskap skulle eventuellt kunna ingå, men kopplar mer till de strategiska ställningstagandena och inte direkt till TFP:s mål. I bilden nedan är de fyra exkluderade globala målen skuggade.

Inom de 13 utvalda globala målen har 38 delmål bedömts vara relevanta för trafikförvaltningen, TFP och Stockholmsregionen. Bilaga 1 innehåller en lista på de utvalda globala målen och delmålen.



Figur 4. De skuggade globala målen för hållbar utveckling har exkluderats i bedömningen.



## 4.3 Steg 4: Bedömningskala

Nedanstående bedömningskala i fem steg, har utarbetats under arbetsprocessen och ligger till grund för analys och bedömning.

Bedömningssteg ”Ej relevant” har använts i de fall när TFP:s mål inte ger något bidrag till det globala målet och där det heller inte är rimligt och relevant att en koppling bör finnas. Exempelvis TFP:s mål om *säkert* bidrar inte till det globala målet nr. 6 *Rent vatten och sanitet*, och ett sådant bidrag är heller inte relevant.

Bedömningssteget ”Lucka” har använts när TFP-målet potentiellt skulle kunna bidra till det globala målet, men där något bidrag inte har kunnat identifieras, så som TFP-målet är formulerat för närvarande. Exempelvis skulle TFP:s nedbrutna mål *säkert* kunna bidra till det globala målet 5 *Jämställdhet* om det formulerades och breddades till att innefatta alla former av våld.

Bedömningssteget med ett plustecken (+) används då det finns ett svagt bidrag till ett visst globalt hållbarhetsmål eller där bidraget sker via något annat mål (så kallad indirekt koppling).

Exempelvis TFP:s mål *tryggt* bidrar i liten grad till det globala målet 5 *Jämställdhet* eftersom trygghet påverkar kvinnors ökade möjligheter att delta i arbetslivet.

Två plustecken (++) betyder att ett visst TFP-mål bidrar direkt (men lite) eller indirekt (och mycket) till det globala hållbarhetsmålet. Exempelvis bidrar TFP-målet *tillgängligt* till bättre hälsa och välbefinnande via ett ökat kollektivt resande.

Tre plustecken (+++) innebär att TFP-målet bidrar direkt och mycket till det globala hållbarhetsmålet. Exempelvis det nedbrutna TFP-målet *sammanhållet* bidrar direkt till det globala målet 11 *Hållbara städer och samhällen* eftersom en sammanhållen region via lokalisering av arbete och bostäder (i kombination med goda kollektiva förbindelser) har direkt bidrag till hållbara städer och samhällen.

Tabell 1. Bedömningskala för hållbarhetsbedömningen.

| Ej relevant   | Lucka   | +  | ++  | +++  |
|---|---|--|---|--|
| TFP-målet är inte relevant för det globala hållbarhetsmålet | TFP-målet saknar koppling till det globala hållbarhetsmålet | TFP-målet bidrar antingen <b>Indirekt</b> (via något annat mål) <b>eller Direkt, men lite</b> till det globala målet | TFP-målet bidrar antingen <b>Direkt eller Indirekt</b> (via något annat mål) men mycket till det globala hållbarhetsmålet | TFP-målet bidrar <b>direkt</b> och <b>mycket</b> till globala hållbarhetsmålet |



## 4.4 Steg 5-6: Bedömning, analys och sammanställning

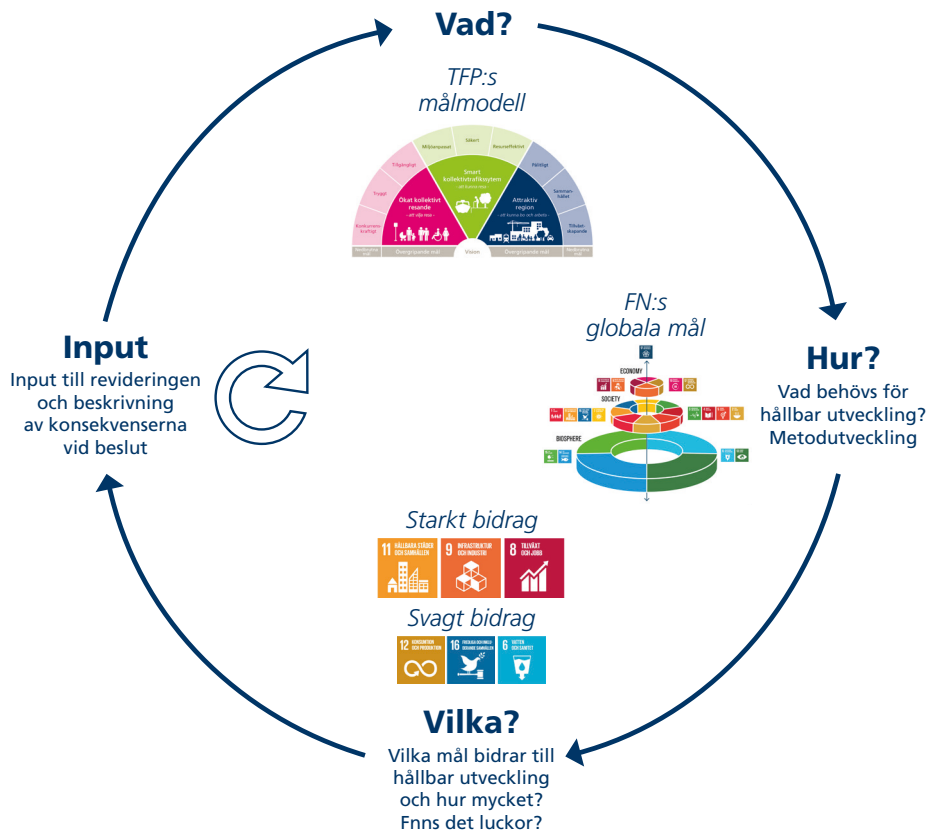
I bedömningen speglades varje nedbrutet mål i TFP (9 stycken, se kapitel 2) mot de globala målens 38 delmål (se bilaga 1). Totalt har således 342 (9x38) bedömningar genomförts. För varje bedömning ställdes frågan ”Bidrar TFP:s nedbrutna mål X till att nå det globala delmålet Y?”. Svaret blev då antingen ja eller nej. Om svaret blev ja, bedömdes hur starkt bidraget var, d.v.s. huruvida målet skulle tilldelas ett, två eller tre plus-tecken. Var svaret nej så gjordes en bedömning av huruvida det var fråga om en brist (d.v.s. det borde eller skulle kunna finnas en koppling) vilket ledde till bedömningen ”lucka” eller om det kunde anses vara irrelevant att ett bidrag till det globala målet saknades, vilket i så fall ledde till bedömningen ”ej relevant”.

Vissa bedömningar har varit svåra att genomföra. En orsak till detta är att det finns ett starkt

samband mellan vilken slags åtgärd som vidtas för att nå målen i TFP och hur starkt bidraget blir till det globala hållbarhetsmålet i fråga. TFP är ett strategidokument med få åtgärder beskrivna. I analysen behövdes därmed vissa antaganden genomföras för att bedömningen skulle vara genomförbar.

Det är viktigt att ha i åtanke att syftet med hela denna hållbarhetsbedömning inte är att TFP på sikt ska förändras för att kunna spegla de globala målen, utan att undersöka om TFP som helhet bidrar till att nå hållbarhetsmålen.

Resultatet från processen med hållbarhetsbedömningen har av Trafikförvaltningen använts till revideringen av remissversionen av TFP samt till andra processer/verksamheter som pågår inom organisationen.



Figur 5. Processen har genomförts av delarna; Vad?, Hur?, Vilka mål? och Input till den fortsatta processen i illustrationen.

# 5 Resultat från hållbarhetsbedömningen

## 5.1 Generella resultat

En slutsats från arbetet med hållbarhetsbedömningen är att samtliga mål och nedbrutna mål i TFP bidrar till minst ett av de globala hållbarhetsmålen. Sammantaget ger TFP ett stort bidrag till att nå de globala hållbarhetsmålen.

Det nedbrutna målet *miljöanpassat* bidrar till 11 av de 13 utvalda globala hållbarhetsmålen och det nedbrutna målet konkurrenskraftigt bidrar till 12 av de 13 utvalda globala hållbarhetsmålen. Dessa två nedbrutna mål i TFP kan därför anses vara mest centrala för att bidra till de globala hållbarhetsmålen.

Sammantaget bidrar TFP:s mål starkast till de globala målen 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*, 9 *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur* och 11 *Hållbara städer och samhällen*. Samtliga nio nedbrutna mål bidrar till dessa tre globala mål, vilket till stor del förklaras med att dessa tre globala mål ligger närmast de områden som ingår i TFP.

En majoritet av TFP:s nedbrutna mål bidrar direkt men främst indirekt till de globala hållbarhetsmålen 5 *Jämställdhet* och 10 *Minskad ojämlikhet*.

### Mål Trafikförsörjningsprogram

#### Smart kollektivtrafiksystem

Miljöanpassat  
Säkert  
Resurseffektivt

#### Ökat kollektivt resande

Konkurrenskraftigt  
Tryggt  
Tillgängligt

#### Attraktiv region

Pålitligt  
Sammanhållet  
Tillväxtskapande

### FN:s Globala mål för hållbar utveckling

3. Hälsa och välbefinnande
5. Jämställdhet
6. Rent vatten och sanitet
7. Hållbar energi för alla
8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
10. Minskad ojämlikhet
11. Hållbara städer och samhällen
12. Hållbar konsumtion och produktion
13. Bekämpa klimatförändringen
14. Hav och marina resurser
15. Ekosystem och biologisk mångfald
16. Fredliga och inkluderande samhällen

Figur 6. Kopplingar mellan TFP:s mål och globala mål för hållbar utveckling.





Flera av målen och de nedbrutna målen i TFP skulle med fördel kunna formuleras om så att de får en tydligare koppling till de globala hållbarhetsmålen formuleringar för att därmed på ett tydligare sätt kunna bidra till en ökad hållbarhet.

De globala hållbarhetsmål som har identifierats ha minst koppling till TFP och där bidraget till måluppfyllelse är lägst är 6 *Rent vatten och sanitet* och 15 *Ekosystemet och biologisk mångfald*. Bidraget är även lågt för 12 *Hållbar produktion och konsumtion*, 7 *Hållbar energi för alla* och 16 *Fredliga och inkluderande samhällen*. Orsaken till att kopplingen är liten är främst att dessa globala mål ligger en bit utanför TFP:s påverkansområden, men även att de berör övergripande målsättningar (t.ex. 16 *Fredliga och inkluderande samhällen*) som heller inte nämns i TFP.

I många av de globala målen ingår texter som knyter an att målet ska gälla för alla i samhället samt om texter om deltagande och inkludering. Dessa ord används inte i samma utsträckning i

TFP:s målformuleringar, även om det sannolikt är avsikten med TFP:s mål.

Den sociala aspekten jämställdhet finns inte som ett eget mål i TFP. Jämställdhet ingår indirekt i flera av TFP:s mål som bidrar till flera av de globala delmålen.

I det globala delmålet 3a *Hälsa och välbefinnande* nämns tobak. SLL har åtagit sig att främja tobaksfria miljöer även inom kollektivtrafiken, vilket bör återspeglas i TFP.

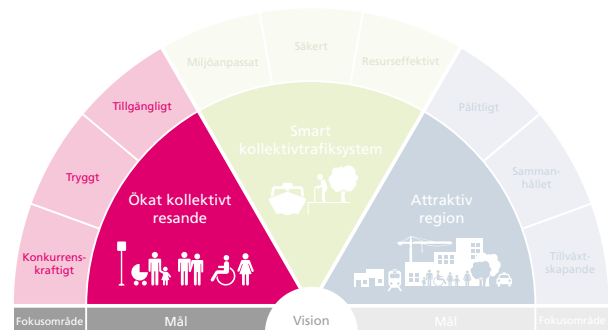
Det globala målet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt* syftar bland annat till att verka för en inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt. I TFP saknas mål för en ansvarsfull upphandling som omfattar hela leverantörskedjan, gällande samtliga produkter som används i kollektivtrafiken. Därmed bidrar inte TFP direkt till målet om anständiga arbetsvillkor. Landstinget har generella regler kring detta i sin uppförandekod, men dessa generella regler nämns inte i beskrivning av målen i TFP eller i de strategiska ställningstagandena.

## 5.2 Målet Ökat kollektivt resande och dess nedbrutna mål

De nedbrutna målen inom det övergripande målet *ökat kollektivt resande* bidrar indirekt till det globala hållbarhetsmålet 3 *Hälsa och välbefinnande*.

Det globala hållbarhetsmålet 5 *Jämställdhet* syftar till att uppnå jämställdhet och förbättra kvinnors och flickors egenmakt i samhället. Inom det övergripande målet *ökat kollektivt resande* finns inget nedbrutet mål som direkt nämner jämställdhet. Men ökad tillgänglighet, ökad trygghet, ökad marknadsandel, förbättrad restidskvot och ökad nöjdhet bidrar till att kvinnor (och män) har ökade möjligheter att delta i arbetslivet och i förlängningen innebär detta en ökad jämställdhet/jämlighet. TFP:s mål nedbrutna mål inom ökat kollektivt resande bidrar till det globala målet om jämställdhet, men om jämställdhetsaspekten skulle lyftas tydligare i TFP skulle bidraget till det globala målet om jämställdhet bli större.

Syftet med det globala målet 7 *Hållbar energi för alla* är att säkerställa tillgång till tillförlitlig,



hållbar och modern energi. Det nedbrutna TFP-målet *konkurrenskraftigt* bidrar till detta globala hållbarhetsmål i hög grad, eftersom ett ökat nyttjande av kollektivtrafik som ersättning för biltrafik ger en förbättrad energieffektivitet i samhället.

Det globala hållbarhetsmålet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt* har ett delmål (8.8) som anger att arbetstagarnas rättighet ska skyddas via bland annat en trygg och säker



arbetsmiljö. I TFP:s nedbrutna delmål om *trygghet* nämns enbart resenärer och inte anställda inom kollektivtrafiken. Eftersom anställda inte nämns, bidrar inte detta TFP mål till det globala målet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*. De nedbrutna målen inom det övergripande målet *ökat kollektivt resande* bidrar indirekt till det globala hållbarhetsmålet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*.

Samtliga nedbrutna delmål inom det övergripande målet *ökat kollektivt resande* bidrar indirekt till det globala delmålet 9. *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*.

Det globala delmålet 10.2 under målet 10 *Minskad ojämlikhet* syftar bland annat till att personer oavsett ålder, kön, ursprung och ekonomisk ställning ska bli inkluderade i sociala, ekonomiska och politiska livet. I TFP:s mål om *konkurrenskraftigt* nämns inte om och hur förbättringar ska

fördelas jämnt. En konkurrenskraftig kollektivtrafik kan bidra till att alla grupper i samhället ges möjlighet att delta i det sociala, ekonomiska och politiska livet. TFP:s mål nedbrutna mål inom ökat kollektivt resande bidrar till det globala målet om jämställdhet, men om jämlikhetsaspekten skulle lyftas tydligare i TFP skulle bidraget till det globala målet om jämlikhet bli större. I TFP:s strategiska ställningstagande ingår delar som kopplar an till minskad ojämlikhet.

I det globala hållbarhetsmålet 11 *Hållbara städer och samhällen* finns flera delmål som direkt kopplar an till de nedbrutna målen *konkurrenskraftigt*, *tryggt* och *tillgängligt*. Dessa nedbrutna mål bidrar mycket till det globala delmålen inom mål 11.

Det övergripande målet ökat kollektivt resande bidrar även indirekt till det globala målet 16 *Fredliga och inkluderande samhällen*.

### 5.3 Målet Smart kollektivtrafiksystem och dess nedbrutna mål

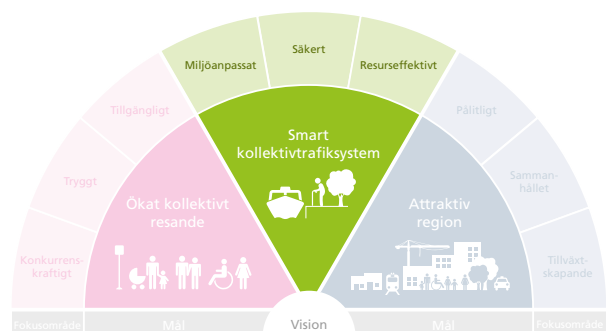
De nedbrutna målen *miljöanpassat* och *säkert* bidrar direkt till det globala målet 3. *Hälsa och välbefinnande*.

Det globala målet 6 *Rent vatten och sanitet* syftar till att säkerställa tillgång till rent vatten. I TFP:s nedbrutna mål *miljöanpassat* saknas specifika mål gällande kollektivtrafikens påverkan på land och sjö inom vattenområdet. Därmed bidrar inte TFP direkt till målet om rent vatten och sanitet.

Det nedbrutna delmålet *miljöanpassat* bidrar till det globala målet 7. *Hållbar energi för alla*.

Delmål 8.4 under det globala målet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt* handlar om resurseffektivitet i konsumtion och produktion och om att sträva efter att bryta samband mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring. Varken TFP:s nedbrutna mål *miljöanpassat* eller *resurseffektivt* behandlar sambandet mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring.

Målet smart kollektivtrafik och dess nedbrutna mål bidrar till det globala målet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*.



Samtliga nedbrutna delmål inom det övergripande målet smart kollektivtrafiksystem bidrar indirekt till det globala delmålet 11. *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*.

TFP:s nedbrutna mål inom smart kollektivtrafik (främst det nedbrutna målet *miljöanpassat*) bidrar mycket till det globala målet 11 *Hållbara städer och samhällen*.

Syftet med det globala målet 12 *Hållbar konsumtion och produktion* är att främja hållbara konsumtions- och produktionsmönster. Exempelvis delmål 12.5 handlar om att minska



mängden avfall genom bland annat att förebygga, återanvända och återvinna avfall. I TFP:s nedbrutna mål *resurseffektivt* nämns inget direkt om t.ex. avfallshantering, återvinning och hushållning vid konsumtion och produktion av infrastruktur och fordon. Därmed bidrar TFP:s mål indirekt till målet om hållbar konsumtion och produktion. Om TFP:s mål om resurseffektivitet skulle breddas till att även omfatta att naturresurser ska användas och återvinnas effektivt skulle målet bidra i större utsträckning till det globala målet.

Det globala målet 13 *Bekämpa klimatförändringen* syftar till att vidta åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess

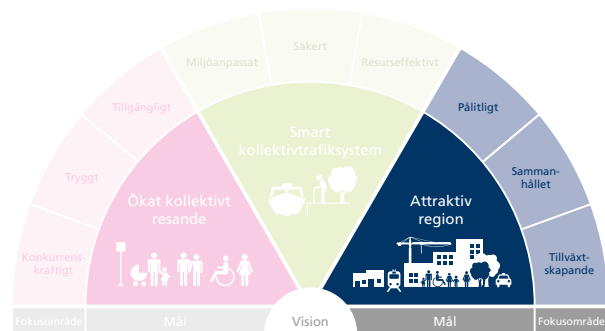
konsekvenser. TFP:s nedbrutna mål *miljöanpassat* omfattar måttal om ökad andel förnybar energi samt energieffektivisering, vilket bidrar till att bekämpa klimatförändringar och alltså har ett positivt bidrag till globala mål 13. Dock finns inte något mål i TFP som kopplar till klimatanpassning, vilket lyfts i ett eget delmål till mål 13 *Bekämpa klimatförändringen*.

Det globala målet 15 *Ekosystemet och biologisk mångfald* syftar till att återställa och främja ett hållbart nyttjande av naturmiljön. I TFP:s mål *miljöanpassat* nämns inte det som omfattas av det globala hållbarhetsmålet nr. 15.

## 5.4 Målet Attraktiv region och dess nedbrutna mål

Syftet med det globala hållbarhetsmålet 5 *Jämställdhet* är att uppnå jämställdhet och förbättra kvinnors och flickors egenmakt. I TFP:s nedbrutna mål *tillväxtskapande* nämns inte kvinnor specifikt och därmed saknas den sociala aspekten jämställdhet i målet. En generell ökad tillväxt bidrar sannolikt även till kvinnors möjligheter att delta i arbetslivet, vilket indirekt kan bidra till det globala hållbarhetsmålet om jämställdhet. Om jämställdhetsaspekten skulle lyftas tydligare i TFP skulle bidraget till det globala målet om jämställdhet bli större, exempelvis skulle jämlikt kunna vara ett eget nedbrutet mål inom attraktiv region.

De globala målen 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*, 9 *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur* samt 11 *Hållbara städer och samhällen* berör många ämnen som knyter an till TFP:s nedbrutna mål *samhället* och därmed bidrar indirekt och direkt till dessa globala hållbarhetsmål. I TFP:s mål saknas formuleringar som fokuserar på rättvisa, ”för alla” och långsiktighet. Om sådana formuleringar skulle inkluderas i TFP:s nedbrutna mål *samhället* skulle målet bidra i högre grad till samtliga



ovanstående globala mål (8, 9 och 11).

Det globala delmålet 11.2 behandlar tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transporter för alla. I TFP:s mål *Attraktiv region* och dess nedbrutna mål berörs delar av detta globala delmål, men målen skulle kunna kompletteras med mål som kopplar till exempelvis ”ekonomiskt överkomliga transporter” så skulle TFP:s nedbrutna mål i större omfattning bidra till det globala delmålet.



## 5.5 De strategiska ställningstagandena

I många av de globala målen lyfts målsättningar kring människors hälsa. Detta är ett ämne som inte är direkt i fokus i Trafikförvaltningens TFP, men är ett viktigt ämnesområde för SLL. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv skulle de strategiska ställningstagandena kunna ha ett tydligare folkhälsofokus och då bidra mer till de globala målen för hållbar utveckling.

Det globala delmålet 12.7 (under mål 12 *Hållbar konsumtion och produktion*) syftar till att främja hållbara offentliga upphandlingsmetoder. I TFP saknas strategiska ställningstaganden som behandlar hållbara upphandlingsmetoder.

Syftet med det globala delmålet 12.8 är att säkerställa att människor har information och medvetenhet som behövs för hållbar utveckling. I TFP saknas mål eller strategiska ställningstaganden för att via information och kommunikation förbättra möjligheten för val som gynnar en hållbar utveckling. Även det globala delmålet 13.3 (under mål 13 *Bekämpa klimatförändringen*) berör ämnet utbildning och medvetenhet gällande klimatförändringar, klimatanpassning och dess konsekvenser.



# 6 Ekonomisk bedömning

## 6.1 Ekonomisk bedömning av Trafikförsörjningsprogrammets mål

Den ekonomiska bedömningen har inledningsvis utgått från remissutgåva av TFP. I den utgåvan saknades en del uppgifter och Trafikförvaltningen har under hösten 2016 genomfört ett arbete med att revidera ett antal mål. Den ekonomiska bedömningen har delvis använt de mål som sannolikt ska gälla framöver.

Utifrån Trafikförvaltningens definition av hållbar utveckling ska ekonomin ses som ett medel för att genomföra åtgärder och skapa samhällsnytta, och att nå målen om ekologisk och social hållbarhet. Trafikförvaltningen har även mål om ”budget i balans” och att skattesubventioneringsgraden inte ska ändras utan ligga kvar på 50 procent.

Vid en bedömning av ekonomiska konsekvenser är det viktigt att utgå ifrån att alla verksamheter har ekonomiska ramar och därmed begränsningar. Det innebär också att prioriteringar mellan åtgärder kommer att behövas göras. I denna ekonomiska bedömning ingår inget resonemang kring de samhällsekonomiska kostnaderna.

Det finns många åtgärder som på kort sikt

kostar pengar, men som på längre sikt kan innebära att de totala kostnaderna minskar (givet samma verksamhet). Dessa typer av åtgärder är oftare svårare att genomföra på grund av att de enskilda budgetåren inte möjliggör överflyttningar till kommande budgetår. Det kan innebära att en åtgärd som är en kostnad år 1 och en besparing först efter år 5 inte genomförs. Dessutom är åtgärders långsiktiga effekter till sin natur svårbedömda vilket än mer försvårar vissa åtgärder. Det är viktigt att planera för långsiktiga mål då åtgärder för att nå sociala och ekologiska effekter ofta tar tid innan de får effekt.

Den ekonomiska bedömningen av TFP har skett utifrån två olika områden. Dels har de ekonomiska konsekvenserna för landstinget för att nå mål och måltal för upphandlad trafik identifierats och beskrivits och dels har de ekonomiska konsekvenserna för övriga aktörer bedömts. Övriga aktörers kostnader är inte en del av Trafikförvaltningens kostnader och ingår enbart i bedömningen som en jämförelse av var kostnaderna i huvudsak ligger, dvs. hos SLL eller hos andra aktörer.

## 6.2 Hänsyn till beslutade åtgärder

Fram till år 2030 (målår i TFP) är redan några stora infrastrukturprojekt beslutade enligt gällande planer och överenskommelser i bland annat Stockholmsförhandlingarna och Länsplanen. Dessa åtgärder bidrar till att TFP:s mål kan nås under perioden och i bedömningarna har detta

beaktats. Oavsett redan beslutade investeringar kommer det krävas att ytterligare åtgärder för att nå uppsatta mål, vilket kräver ytterligare stora investeringar.



## 6.3 Processen

För att nå målen till 2030 har exempel på åtgärder identifierats i samband med intervjuer av sakkunniga på Trafikförvaltningen. En beskrivning av hur dessa åtgärder påverkar kostnadsbilden har gjorts för TF och eller SLL samt för andra aktörer som berörs, exempelvis kommuner eller Trafikverket.

Det är viktigt att påpeka att sannolikheten för att nå de mål som är satta till 2030 inte har bedömts.

De exakta kostnaderna för att nå målen i TFP är svåra att bedöma och skulle dessutom omfattas av många osäkerheter. Därför har kostnaderna bedömts i jämförelse med varandra (baserat på underlaget och intervjumaterial) utifrån en tregradig skala, där nivå tre motsvarar de mest kostsamma åtgärderna för antingen SLL eller övriga aktörer och nivå ett motsvarar de minst kostsamma åtgärderna.

En annan viktig aspekt är att TF/SLL har olika möjligheter för åtgärdens genomförande beroende på vilket trafikslag inom SL-trafiken som det handlar om. Exempelvis har Trafikförvaltningen större möjlighet att påverka tidhållning för tunnelbanetrafik jämfört med tidhållning för

busstrafik och pendeltågstrafik (där tidhållningen beror på även andra parterers åtgärder som Trafikverket, kommuner, m.fl.).

Nedan presenteras ett antal övergripande tänkbara åtgärder som skulle kunna vidtas för att nå de nedbrutna målen i TFP. Det finns givetvis även andra åtgärder och val av åtgärd bestäms både utifrån gällande budgetramar samt utifrån åtgärdens bedömda effekt vid ett visst specifikt tillfälle och en viss plats. Detta gör att val av åtgärd för att nå ett mål kan växla över tid.

När olika åtgärder ska genomföras kan det uppstå målkonflikter. Ett exempel är att om bulleråtgärder sker genom hastighetsreducering i kollektivtrafiken medför det att målet om konkurrenskraftigt påverkas genom att kollektivtrafiken riskerar att blir mindre attraktiv och konkurrenskraftig. Ett annat exempel är att kundnöjdheten kan minska om bilister tvingas över till kollektivtrafiken p.g.a. av trängselskatt eller åtgärder som försvårar för bilister (de har då inte själva valt sitt färd sätt). Generellt sett är det få åtgärdsförslag som ger målkonflikter.



Tabell 2. Beskrivning av tänkbara åtgärder för att nå TFP:s mål nedbrutna och måltal till år 2030.

| Ökat kollektivt resande     |   |
|-----------------------------|---|
| Konkurrenskraftigt          | <p><b>Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka:</b> Mobility managementåtgärder, informationskampanjer, bilbegränsade åtgärder såsom trängselskatt, färre p-platser etc. samt allmänna utbudsökningar i befintlig kollektivtrafik.</p> <p><b>Restidskvot mellan stadskärnor ska minska:</b> Investeringar som gynnar resandet i tvärlid i Stockholm, Bättre framkomlighet ska eftersträvas.</p> <p><b>Nöjda resenärer på land och vatten samt i särskild kollektivtrafik ska hållas eller förbättras:</b> allmänna utbudsökningar och högre kvalitet i befintlig kollektivtrafik (t.ex. snabba resor, turtäthet, tidhållning, trafikinformationen) samt åtgärder i infrastrukturen.</p> |
| Tryggt                      | <p><b>Andelen trygga resenärer i kollektivtrafiken ska öka:</b> Mer bemanning, underhåll av fordon och stationer, utformning av kundmiljöer och ökad information för t.ex. barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning.</p> <p><b>Andelen trygga resenärer till/från kollektivtrafiken ska öka:</b> Åtgärder i stadsmiljö (t.ex. belysning), bemanning, mm.</p>  |
| Tillgängligt                | <p><b>Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt ska möjliggöras:</b> Fysiska åtgärder på stationer och i fordon/fartyg, förbättrad trafikinformation om hela resan.</p>  |
| Smart kollektivtrafiksystem |   |
| Miljöanpassat               | <p><b>Förnybar energi:</b> Fortsätt ställa krav vid upphandlingar på förnybara drivmedel, elektrifiering samt byt ut oljedrift i fastigheter.</p> <p><b>Energieffektivisering:</b> Bättre framkomlighet i trafiken, krav vid upphandling, samt förbättrad energieffektivitet i fastigheter.</p> <p><b>Minskat buller:</b> Tystare fordon, åtgärder på spåren, hastighetsbegränsningar och bullerreducerande åtgärder i fastigheter.</p> <p><b>Minskade utsläpp:</b> Ställ krav på maxålder, medelålder samt Euroklass på fordon i trafikupphandlingar.</p>  |
| Säkert                      | <p><b>Minska olyckor och dödsfall:</b> Skyddsåtgärder kring stationer, passager i plan, mer stängsel, larmsystem, utbildning av personal som arbetar i utsatta områden för att förhindra olyckor.</p>   |
| Resurseffektivt             | <p><b>Kostnadsutveckling (snitt per år) ska inte öka mer än index och resandeutveckling:</b> Anpassning av busstorlek, antal vagn set och turtäthet samt beläggningsgrad (pkm/sittplatskm).</p>   |
| Attraktiv region            |   |
| Pålitligt                   | <p><b>Ökad pålitlig gällande kollektivtrafiken i respektive kommun:</b> Dialog, samplanering, samverkan.</p>  |
| Sammanhållen bebyggelse     | <p><b>Bebyggelsestillskott inom gångavstånd från stomnätet:</b> underhåll och kapacitetsförbättringar för stomnätet.</p>  |
| Nå nya arbetsmarknader      | <p><b>Ökad möjlighet att nå nya arbetsmarknader i länet:</b> Underhåll och investering i infrastruktur, utbudsförbättringar, lokalisering av bostäder och arbetsplatser.</p>  |



## 6.4 Resultat

I tabellen nedan redovisas resultaten av den ekonomiska kostnadsanalysen i denna hållbarhetsbedömning. Bedömningen omfattar i huvudsak mål kring den upphandlade trafiken och inte den kommersiella trafiken (som även ingår i TFP). Det är också viktigt att påpeka att i bedömningen är

målen isolerade från varandra vilket kan innebära att bedömningen inte tar hänsyn till att vissa mål kan ha en positiv påverkan på andra mål. Däremot har målkonflikter hanterats enligt beskrivningen ovan.

Tabell 3. Bedömda kostnader för att nå de nedbrutna målen i TFP (en tregradig skala, där nivå (●●●) motsvarar de mest kostsamma åtgärderna för antingen SLL eller övriga aktörer och nivå (●) motsvarar de minst kostsamma åtgärderna, (0) motsvarar ingen kostnad och (-) motsvarar ingen bedömd kostnad).

| Nedbrutna mål i TFP     | Måltal i de nedbrutna målen                    | Kostnader SLL | Kostnader andra |
|-------------------------|--|---------------|-----------------|
| Konkurrenskraftigt      | Marknadsandel                                  | ●●●           | ●●●             |
|                         | Restidskvot                                    | ●●●           | ●●●             |
|                         | Nöjda resenärer                                | ●             | ●               |
| Tryggt                  | Trygga resenärer i kollektivtrafik             | ●●●           | ●               |
|                         | Trygga resenärer till och från kollektivtrafik | ●             | ●●●             |
| Tillgängligt            | Tillgängliga fordon                            | ●●●           | ●               |
|                         | '- och bytespunkter                            | ●●●           | ●               |
| Miljöanpassat           | Förnybar energi                                | ●             | 0               |
|                         | Energieffektivisering                          | ●●            | 0               |
|                         | Minskat buller                                 | ●●●           | ●               |
|                         | Minskade utsläpp                               | ●             | -               |
| Säkert                  | Minskat antal svårt skadade och omkomna        | ●●●           | ●●●             |
| Pålitligt, Sammanhållet | Pålitlig planering                             | ●             | ●               |
|                         | Sammanhållen planering                         | ●●●           | ●●●             |
|                         | '- nå nya arbetsmarknader                      | ●●●           | ●●●             |





I bedömningen har kunskap om åtgärdernas kostnader i dagsläget varit utgångspunkt. År 2030 kan exempelvis skatteregler, subventioner, bränslepriser och teknikutveckling medföra att kostnadsbilden är annorlunda mot idag. Många omvärldsfaktorer såsom exempelvis ännu kraftigare befolkningstillväxt i länet gör att målen blir mer kostsamma att uppnå.

Att öka kollektivtrafikens marknadsandel (av de motoriserade resorna) från en redan idag hög nivå kräver kostsamma åtgärder. Det krävs omfattande åtgärder från både SLL och andra aktörer. De åtgärder som föreslås är sådana som påverkar restider, utbudsökningar, åtgärder för att höja komfort och åtgärder som minskar bilismens konkurrenskraft (vilket kan uppfattas som en påtryckning istället för lockande åtgärder som komfort och restidesförbättringar är).

Även målen som finns inom *Attraktiv region* är sannolikt kostsamma att åstadkomma till 2030. Mycket av detta påverkas av hur samverkan sker mellan kommuner och SLL. I dessa fall har SLL inte lika stora möjligheter att på egen hand klara uppsatta mål, då det krävs att andra aktörer strävar mot samma mål. Det kan tillkomma kostnader för andra aktörer, vilket i så fall ska stämmas av mot deras respektive ramar och andra mål.

Målet om *säkerhet* kommer att omformuleras i den slutgiltiga versionen av TFP till att vara mer av en vision om noll omkomna och skadade

i kollektivtrafiken. Att nå ett fullständigt säkert kollektivtrafiksystem berör många delar av kollektivtrafiksystemet och kringliggande områden (information, bevakningssystem, fordon, infrastruktur) och därför bedöms det vara mycket kostsamt att nå uppsatta mål.

Att nå målet om att samtliga fordon och hållplatser är helt tillgänglighetsanpassade till år 2030 bedöms vara kostsamt eftersom det finns en så stor fordonspark samt ett stort antal hållplatser och stationer i länet. Det bedöms finnas ett antal platser där det även krävs investeringar i kringliggande infrastruktur för att nå tillgänglighetsmålet.

Mindre kostsamma åtgärder är sådana som förbättrar tryggheten inom samt till och från kollektivtrafiken. Det kan handla om belysning, information och ökad bemanning. Att nå ökad trygghet till och från hållplatser och stationer medför kostnader för ansvarig kommun.

Att nå det nedbrutna målet om *miljöanpassat* är inte så kostsamt, delvis pga. att målet avseende andelen förnybart drivmedel nästan är uppnått. Däremot är det viktigt att Trafikförvaltningen och SLL fortsätter ställa höga miljökrav i kommande upphandlingar. Mål gällande minskade bullernivåer bedöms vara kostsamma att nå samtidigt som staden förtätas och kollektivtrafikutbudet ökar.



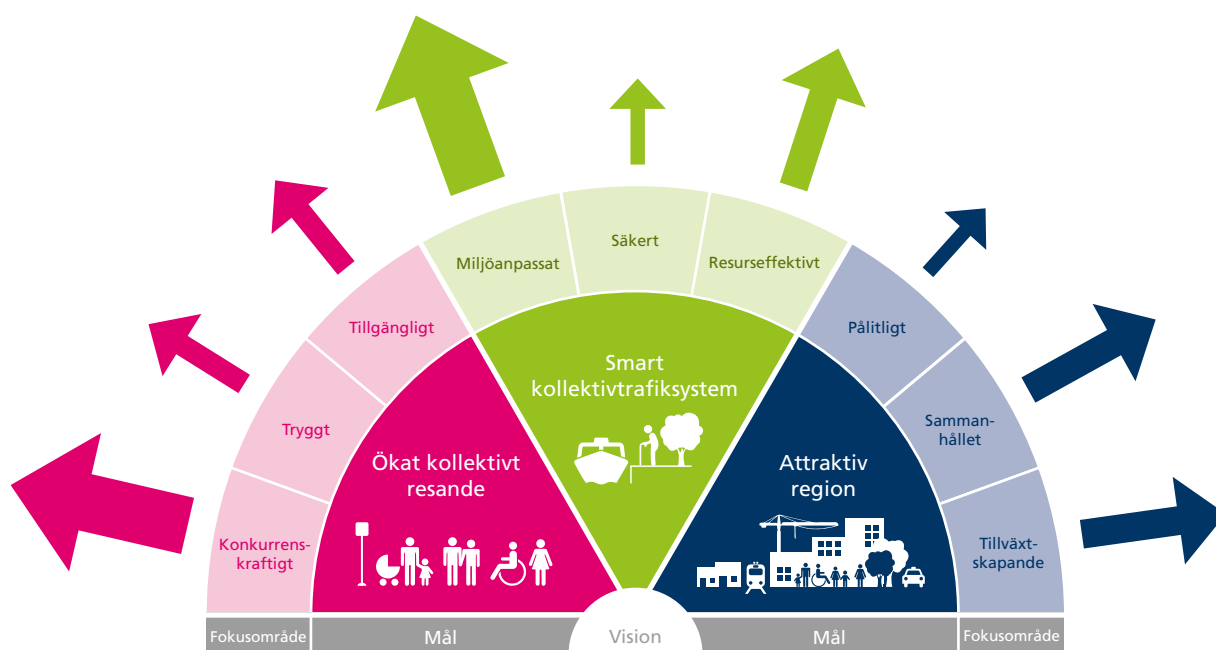
# 7 Slutsatser

## 7.1 TFP:s bidrag till de globala hållbarhetsmålen

Samtliga mål och nedbrutna mål i TFP bidrar till minst ett av de globala hållbarhetsmålen. Sammantaget ger TFP ett stort bidrag till att nå de globala hållbarhetsmålen.

Det nedbrutna TFP-målet *miljöanpassat* bidrar till 11 av de 13 utvalda globala hållbarhetsmålen och det nedbrutna TFP-målet *konkurrenskraftigt* bidrar till 12 av de 13 utvalda globala

hållbarhetsmålen. Dessa två nedbrutna mål i TFP är mest centrala för att ge bidrag till de globala hållbarhetsmålen. Om målet om miljöanpassat skulle breddas så att det även omfatta klimatanpassning och biologisk mångfald skulle bidraget till de globala målen om hållbar utveckling bli större.



Figur 7. Illustrationen visar i hur stor utsträckning de olika målen bidrar till de globala målen.



TFP:s mål bidrar mest till de globala målen 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*, 9 *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*, 10 *Minskad ojämlikhet* och 11 *Hållbara städer och samhällen*. Nästan samtliga nio nedbrutna mål bidrar till dessa fyra globala mål.

Målet *Attraktiv region*, med de tillhörande nedbrutna målen *tillväxtskapande*, *sammanhållet* och *pålitligt* är svåra att enkelt koppla till de globala målen för hållbar utveckling. Dessa mål skulle kunna omformuleras och då få en tydligare koppling till 11 *Hållbara städer och samhällen*. I hållbarhetsanalysen blir de nedbrutna målen *sammanhållet* och *tillväxtskapande* ibland svåra

att separera eftersom de är formulerade på liknande sätt.

Den sociala aspekten *trygghet* är ett tydligt utpekat nedbrutet mål som prioriteras i TFP, men flera av de andra sociala aspekterna behöver utvecklas och förtydligas bl.a. jämställdhet.

I analysen av det globala målet 7 *Hållbar energi för alla* blir det tydligt att TFP saknar mål kring forskning, innovation och ny teknik. Detta skulle kunna infogas i exempelvis de nedbrutna målen *miljöanpassat*, *resurseffektivt* och *konkurrenskraftigt*, men kanske framförallt inom de strategiska ställningstagandena.

Tabell 4. Sammanställning av vilka TFP-mål som bidrar till vilka globala mål för hållbar utveckling. Bedömningskalan visas under sammanställningen.

| Globala hållbarhetsmål             | 3.    | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. | 11. | 12. | 13. | 14. | 15. | 16 |
|------------------------------------|-------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| <b>Ökat kollektiv resande</b>      |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| Konkurrenskraftigt                 |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| Tryggt                             |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| Tillgängligt                       |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| <b>Smart kollektivtrafiksystem</b> |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| Miljöanpassat                      |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| Säkert                             |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| Resurseffektivt                    |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| <b>Attraktiv region</b>            |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| Pålitligt                          |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| Sammanhållet                       |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| Tillväxtskapande                   |       |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |    |
| Ej relevant                        | Lucka |    |    | +  |    |    | ++  |     |     | +++ |     |     |    |



För att TFP ska tydligt bidra till ett mer deltagande och inkluderande samhälle behöver det perspektivet förtydligas i TFP. Även om TFP målet *miljöanpassat* bidrar mest till de globala målen skulle mål kopplat till klimatanpassning samt tillägg om exempelvis ekosystemtjänster och biologisk mångfald behöva införas i TFP för att täcka in den miljömässiga/ekologiska hållbarheten.

I hållbarhetsbedömningen blir det tydligt att TFP-målet *Ökat kollektivt resande* har en

grundläggande, central funktion och i många fall ökar bidraget till de globala målen via ett ökat kollektivt resande.

Inga av TFP:s nedbrutna mål motverkar något av de globala hållbarhetsmålen, utan samtliga går i samma riktning. Vissa av TFP:s nedbrutna mål överlappar varandra. Målkonflikter skulle kunna förekomma, men beror på vilka åtgärder som väljs för att uppnå de nedbrutna målen.

## 7.2 Ekonomisk bedömning

Att nå olika mål är ofta förknippat med kortsiktiga kostnader innan resultaten bär frukt på lång sikt. Detta kräver samordning av hur målen kan och bör sättas, men också en långsiktig planering av verksamheten och dess övergripande funktion. I vissa fall kräver målen väldigt omfattande kostnader, som inte alla kan hanteras inom gällande budgetramar. Det får inte förhindra att målen sätts, här handlar det om att lyfta områden som kanske behöver omfattas av politiska ställningstagande och som ska hanteras utanför de ramar som finns.

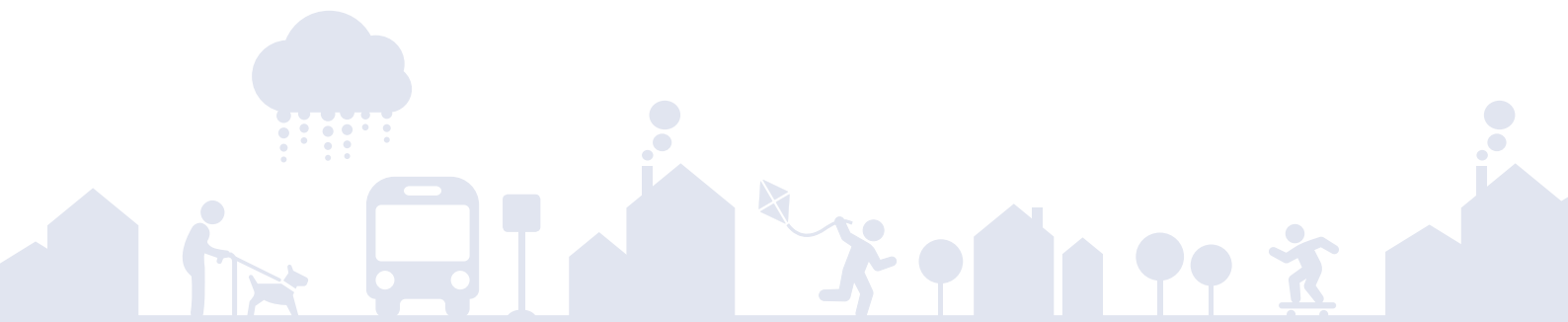
I de mål som är satta inom ramen för TFP finns både enklare och mindre kostsamma åtgärder, samt mål som kräver stora investeringar som SLL har rådighet över, men också ofta tillsammans med andra aktörer. I vissa fall kommer vissa åtgärderna leda till målkonflikter och de behöver därför ses över och antingen prioriteras eller omprövas om det finns andra sätt att nå målen.

Att öka kollektivtrafikens marknadsandel (av de motoriserade resorna) från en redan idag hög

nivå kräver kostsamma åtgärder. Det krävs omfattande åtgärder från både SLL och andra aktörer. Även målen som finns inom attraktiv region är sannolikt kostsamma att åstadkomma till 2030. Mycket av detta påverkas av hur samverkan sker mellan kommuner och SLL.

Att nå ett fullständigt säkert kollektivtrafiksystem (nollvisionen) berör många delar av kollektivtrafiksystemet och kringliggande områden (information, bevakningssystem, fordon, infrastruktur) och därför bedöms att det är mycket kostsamt att nå uppsatta mål.

Tryggheten i samt till och från kollektivtrafiken bedöms också innebära en del investeringar. Det kan handla om belysning, information och mer bemanning. Att nå det nedbrutna målet om miljöanpassat är mindre kostsamt eftersom målet nästan är uppnått. Det bedöms att mål gällande minskade bullernivåer kommer att vara mer kostsamma att nå samtidigt som staden förtätas och kollektivtrafikutbudet ökar.



### 7.3 Lärdomar från processen

Under processen har flera lärdomar dragits. Metodutvecklingen att använda de globala målen för hållbar utveckling som hållbarhetskompass vid arbetet med hållbarhetsbedömningen har bidragit till en stor förståelse och förankring av de globala målen. I vridandet och vändandet på de Globala målen och de strategiska ställningstagandena i TFP har det blivit tydligt att de strategiska ställningstagandena har en mycket viktig övergripande roll och behöver exempelvis illustreras tydligare i programmet som genomsyrande faktorer.

Den öppna och transparenta processen har bidragit till att luckor och brister i både TFP och de globala målen för hållbar utveckling har blivit tydliga. Slutsatsen kring att använda de globala målen för en hållbar utveckling är att målen är förvånansvärt konkreta och fullt möjliga att använda för att bedöma hållbarhet. Under hösten 2016 har FN tagit fram indikatorer för de globala målen för hållbar utveckling och dessa kommer troligtvis ytterligare förenkla och fördjupa analyser av detta slag.

Att integrera den ekonomiska aspekten i de ekologiska och sociala aspekterna har varit en stor utmaning i analysen. Både på grund av en pågående metodutveckling för att integrera de tre hållbarhetsaspekterna, men även för att TFP inte innehåller mål formulerade i ekonomiska termer. Även i de globala hållbarhetsmålen är målgällande ekonomiska aspekterna inte lika tydligt beskrivna jämfört med mål som berör ekologiska och sociala aspekter.

En framgångsfaktor från processen har varit att arbetet har tillåtits att omväxlande zooma ut i ett större sammanhang och zooma in igen för att fokusera på olika begrepp och detaljer. Detta har hjälpt till att skapa konsensus i arbetsgruppen så att en gemensam bedömning lättare har kunnat göras.

I revideringen eller framtagande av centrala inriktnings-/styrande dokument som exempelvis TFP bör hållbarhetsaspekterna genomsyra hela processen för att säkerställa verksamhetens bidrag till en hållbar utveckling.



## Bilaga 1. Utvalda globala hållbarhetsmål och delmål

Tabell 1. Bedömningskala för hållbarhetsbedömningen.

| Mål   | Delmål (paragraf)*  |
|---|---|
| <b>3. Hälsa och välbefinnande</b>                         | 3.a Stärka genomförandet av Världshälsoorganisationens ramkonvention om tobakskontroll i alla länder, där så är lämpligt.   |
|   | 3:6 Halvera antalet dödfall och skador i trafikolyckor.   |
|   | 3:9 Väsentligt minska döds- och sjukdomsfall till följd av skadliga kemikalier samt föroreningar och kontaminering av luft, vatten och mark.  |
| <b>5. Jämställdhet</b>                                    | 5:2 Avskaffa alla former av våld mot alla kvinnor och flickor i det offentliga och privata rummet.  |
|   | 5:4 Erkänna och värdesätta obetalt omsorgs- och hushållsarbete genom att tillhandahålla offentliga tjänster, infrastruktur och socialt skydd.   |
|   | 5:5 Tillförsäkra kvinnor fullt och faktiskt deltagande och lika möjligheter till ledarskap på alla beslutsnivåer i det politiska, ekonomiska och offentliga livet.  |
| <b>6. Rent vatten och sanitet</b>                         | 6.3 Förbättra vattenkvaliteten genom att bl.a. minska föroreningar och väsentligt öka återvinningen och en säker återanvändning globalt.  |
|   | 6.4 Till 2030 väsentligt effektivisera vattenanvändningen inom alla sektorer samt säkerställa hållbara uttag och en hållbar försörjning med sötvatten för att angripa vattenbristen och väsentligt minska det antal människor som lider av vattenbrist.   |
|   | 6.6 Senast 2020 skydda och återställa de vattenrelaterade ekosystemen, däribland berg, skogar, våtmarker, floder, akviferer och sjöar.  |
| <b>7. Hållbar energi för alla</b>                         | 7.a Till 2030 stärka det internationella samarbetet för att underlätta tillgång till forskning och teknik inom ren energi, inklusive förnybar energi, energieffektivitet samt avancerad och renare fossilbränslebaserad teknik, samt främja investeringar i energiinfrastruktur och ren energiteknik. |
|   | 7.2 Till 2030 väsentligen öka andelen förnybar energi i den globala energimixen   |
|   | 8.4 Till år 2030 ska de utvecklade länderna gå i täten för att bryta det negativa sambandet mellan ekonomisk tillväxt och   |
| <b>8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt</b> | 8.4 Till år 2030 ska de utvecklade länderna gå i täten för att bryta det negativa sambandet mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring genom ett mer effektivt utnyttjande av de globala resurserna.   |
|   | 8.5 Senast 2030 uppnå full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla kvinnor och män, inklusive ungdomar och personer med funktionsnedsättning, samt lika lön för likvärdigt arbete.   |
|   | 8.7 Vidta omedelbara och effektiva åtgärder för att avskaffa tvångsarbete, modernt slaveri och människohandel och säkra att de värsta formerna av barnarbete, inklusive rekrytering och användning av barnsoldater, förbjuds och upphör. Avskaffa alla former av barnarbete senast 2025.              |
|   | 8.8 Skydda arbetstagarnas rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare, inklusive arbetskraftsinvandrare, i synnerhet kvinnliga migranter, och människor i otrygga anställningar.  |

\* För vissa paragrafer är den ursprungliga texten förkortad. Se globalamalen.se för helt fullständiga texter.



| Mål  | Delmål (paragraf)*   |
|--|--|
| <b>9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur</b> | 9.1 Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.  |
|  | 9.4 Till 2030 rusta upp infrastrukturen, med effektivare resursanvändning och fler rena och miljövänliga tekniker och industriprocesser.   |
| <b>10. Minskad ojämlikhet</b>                              | 10:2 Till 2030 möjliggöra och verka för att alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, ras, etnicitet, ursprung religion eller ekonomiska eller annan ställning, blir inkluderade i det sociala, ekonomiska och politiska livet.  |
|  | 10:3 Säkerställa lika möjligheter och minska förekomsten av ojämlika utfall, bland annat genom att avskaffa diskriminerande lagstiftning, politik och praxis och främja lagstiftning, politik och åtgärder av lämpligt slag i detta hänseende.   |
| <b>11. Hållbara städer och samhällen</b>                   | 11.a Främja positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.  |
|  | 11.b Till 2020 väsentligen öka antal städer och samhällen som antar och genomför integrerade strategier och planer för inkludering, resurseffektivitet, begränsning av och anpassning till klimatförändringarna och motståndskraft mot katastrofer.  |
|  | 11.2 Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer. |
|  | 11.6 Till 2030 minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet.  |
| <b>12. Hållbar konsumtion och produktion</b>               | 12.2 Senast 2030 uppnå en hållbar förvaltning och ett effektivt nyttjande av naturresurser.  |
|  | 12.4 Senast 2020 uppnå miljövänlig hantering av kemikalier och alla typer av avfall under hela deras livscykel, i enlighet med överenskomna internationella ramverket, samt avsevärt minska utsläppen av dem i luft, vatten och mark i syfte att minimera deras negativa konsekvenser för människors hälsa och miljön.                                       |
|  | 12.5 Till 2030 väsentligt minska mängden avfall genom åtgärder för att förebygga, minska, återanvända och återvinna avfall.  |
|  | 12.7 Främja hållbara offentliga upphandlingsmetoder, i enlighet med nationell politik och nationella prioriteringar.   |
|  | 12.8 Senast 2030 säkerställa att människor överallt har den information och medvetenhet som behövs för en hållbar utveckling och livsstilar i harmoni med naturen.   |
| <b>13. Bekämpa klimatförändringen</b>                      | 13.1 Stärka motståndskraften mot och förmågan till anpassning till klimatrelaterade faror och naturkatastrofer i alla länder.  |
|  | 13.2 Integrera klimatåtgärder i politik, strategier och planering på nationell nivå.   |
|  | 13.3 Förbättra utbildning, medvetenhet och den mänskliga och institutionella kapaciteten vad gäller begränsning av klimatförändringar  |

\* För vissa paragrafer är den ursprungliga texten förkortad. Se globalamalen.se för helt fullständiga texter.



| Mål  | Delmål (paragraf)*  |
|--|---|
| <b>14. Hav och marina resurser</b>             | 14.1 Till 2025 förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet från landbaserad verksamhet, inklusive marint skräp och tillförsel av näringsämnen. |
| <b>15. Ekosystem och biologisk mångfald</b>    | 15.1 Till 2020 bevara, återställa och hållbart använda ekosystem på land och i sötvatten och deras ekosystemtjänster.   |
|  | 15.9 Senast 2020 integrera ekosystemens och den biologiska mångfaldens värden i nationella och lokala planerings- och utvecklingsprocesser.                                   |
| <b>16. Fredliga och inkluderande samhällen</b> | 16.7 Säkerställa ett lyhört, inkluderande, deltagandebaserat och representativt beslutsfattande på alla nivåer.   |

\* För vissa paragrafer är den ursprungliga texten förkortad. Se [globalamalen.se](http://globalamalen.se) för helt fullständiga texter.







