



Västsvenska paketet- Sammanställning av målen

Rapport 2020:1

Västsvenska paketet

Dokumenttitel: Sammanställning av målen

Västsvenska paketets rapport: 2020:1

Utförande part: Parterna i Västsvenska paketet

Kontaktperson: Jörgen Einarsson, Trafikverket

Förord

Västsverige med Göteborg som kärna ska vara en attraktiv, hållbar och växande region. En viktig del för att skapa en god livsmiljö och förutsättningar för tillväxt är att utveckla kollektivtrafiken, järnvägar och vägar.

Västsvenska paketet innehåller transportslagsövergripande åtgärder under närmare 20 år och är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad, Göteborgsregionen, Västtrafik samt Trafikverket, som också är huvudman för paketet.

Detta dokument beskriver den gemensamma målbilden för Västsvenska paketet med övergripande mål, effektmål och preciseringar för relevanta indikatorer. Dessutom redogörs för sambanden med de regionala och nationella mål som utgör grunden för den gemensamma målbilden, samt kopplingen till Agenda 2030 och Klimatpolitiskt ramverk.

Måldokumentet arbetades fram år 2011 och en aktualisering påbörjades år 2019 utifrån förändringar med avseende på parternas respektive mål, Agenda 2030 och det Klimatpolitiska ramverket. Dokumentet beslutades år 2020.

Göteborg 2020-03-26

Trafikverket

Göteborgs Stad

Västra Götalandsregionen

Göteborgsregionens kommunalförbund

Region Halland

Västtrafik

Innehållsförteckning

Förord	3
1. Målstrukturen	5
Globala mål och nationella riktlinjer för hållbar utveckling.....	6
2. Övergripande mål.....	8
Större arbetsmarknadsregioner	8
En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken	8
En konkurrenskraftig kollektivtrafik.....	8
En god livsmiljö	8
Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	9
3. Effektmål	9
En kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik.....	9
Ökad andel hållbara resor.....	9
Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan	9
Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor.....	10
Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter	10
Minskade utsläpp	10
Minskat buller	11
Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv	11
4. Indikatorer	12
5. Jämförelse med parternas mål	13
5.1 Trafikverket	13
5.2 Västra Götalandsregionen och Västtrafik.....	17
5.3 Region Halland	21
5.4 Göteborgsregionen.....	25
5.5 Göteborgs Stad	27
Bilaga- förenklad bild av målstruktur	31

1. Målstrukturen

Målen för Västsvenska paketet är i grunden inga nya mål utan utgörs av en sammanställning av de av parternas mål som utgjort grunden för samverkan. De avtal som tecknats av parterna ger uttryck för avsikten att ta ett gemensamt ansvar för en samlad lösning för finansiering och genomförande av viktiga transportslagsövergripande åtgärder. Det har rått enighet om att åtgärderna ska baseras på en helhetsyn avseende trafiken samt att viktiga samhällsmål såsom ökad sysselsättning och hållbar tillväxt, minskad klimatpåverkan, effektivitet och säkerhet, ska främjas.

Målen för Västsvenska paketet ska vara överblickbara och lättförståeliga. Målen används i många sammanhang och de huvudsakliga användningsområdena är vid initiering av kommande och beslutade projekt, uppföljning och styrning under genomförandeskedet, uppföljning efter genomförande, hantering av ospecificerade potter, kommunikation samt för skapandet av gemensam grund för samverkan.

Västsvenska paketets målstruktur utgörs av fem övergripande mål, åtta effektmål samt uppföljningsbara indikatorer kopplade till effektmålen¹. Indikatorerna har karaktären att de pekar ut en önskvärd förändringsriktning. En förenklad bild av målstrukturen finns i bilaga 1.

Avtalsparterna (Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund) har alla sina respektive visioner, mål och riktlinjer. Dessa målstrukturer är naturligtvis betydligt mer omfattande än målstrukturen för Västsvenska paketet. Parternas mål innehåller fler viktiga och centrala mål exempelvis om trafiksäkerhet, användbarhet för personer med funktionsnedsättning, jämställt transportsystem, barns säkerhet och rörelsefrihet, övriga miljömål etc. Det finns dock i egentlig mening ingen motsättning mellan de olika målbilderna när det gäller åtgärderna inom Västsvenska paketet. Ambitionen med detta dokument är inte att ersätta ordinarie mål, utan istället att beskriva den gemensamma målbild som är grunden för samverkan. Som ses i kapitel 5 råder en betydande samstämmighet mellan de olika parternas målformuleringar.

Målen för de ingående åtgärderna formuleras utgående både från Västsvenska paketets mål som beskrivs i detta dokument och respektive parts egna mål och riktlinjer (se figur 1). Det sker normalt under hela genomförandeprocessen från tidiga skeden till färdigställandet i allt mer detaljerad form. I målavvägningen som sker finns självklart den avsatta kostnadsramen med som en viktig faktor.

Samverkansorganisationens mål utgår från Västsvenska paketets övergripande mål och effektmål. Det övergripande målet för samverkansorganisationen är att ”Skapa förutsättningar för medverkande parter organisationer att effektivt utföra Västsvenska

¹ Se kapitel 2,3 och 4

paketets åtgärder”. Den samlade målbilden för samverkansorganisationen beskrivs i *Plan för samverkansorganisationens arbete under genomförandeskedet*.



Figur 1 Schematisk bild över hur Västsvenska paketets målstruktur och Utförande parts mål och riktlinjer tillsammans bildar grund för ingående åtgärders målbild

Globala mål och nationella riktlinjer för hållbar utveckling

Sedan Västsvenska paketets ursprungliga måldokument togs fram år 2011 har flera lagar, regler och riktlinjer tillkommit i syfte att hantera de hållbarhetsutmaningar vi står inför idag. Intresset för hållbarhet är stort och kräver engagemang från alla samhällsaktörer, både internationellt och nationellt.

Agenda 2030

År 2015 enades FNs medlemsländer om 17 globala mål för en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling.² Målen går under namnet Agenda 2030 och har som utgångspunkt att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor, främja fred och rättvisa samt lösa klimatutmaningen.³

Transportsektorn är avgörande för att vi ska nå ett hållbart samhälle och för första gången ingår transportsektorn i FNs mål, inte som ett eget område utan integrerad i flera delmål. Aspekter som är relevanta för transportsystemet relaterar bland annat till hälsa, energieffektivitet och klimat, förlust av ekosystem och biologisk mångfald. Även aspekter som säkerhet, trygghet, jämställdhet, god tillgänglighet och användbarhet för alla grupper i samhället ingår.⁴

² <https://fn.se/vi-gor/utveckling-och-fattigdomsbekampning/vanliga-fragor-och-svar-om-agenda-2030/>

³ <https://www.globalamalen.se/>

⁴ Målbild 2023

Klimatpolitiskt ramverk

Ett viktigt steg i arbetet för en hållbar utveckling togs år 2017 då Sveriges Riksdag beslutade om ett nationellt klimatpolitiskt ramverk med intentionen att styra mot en tydlig riktning i den svenska klimatpolitiken. Det klimatpolitiska ramverket har kommit att utgöra en viktig klimatreform i svensk historia då nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd togs fram. Klimatlagen redogör för de bestämmelser som finns gällande hur regeringen ska bedriva det klimatpolitiska arbetet.⁵ Sverige har exempelvis för första gången en lag som innefattar att varje regering har en skyldighet att föra klimatpolitik baserat på de klimatmål som riksdagen tagit fram. Vidare möjliggör klimatreformen för näringsliv och samhälle att på lång sikt genomföra de förändringar som behövs för ett hållbart samhälle.

Västsvenska paketet, Agenda 2030 och Klimatpolitiskt ramverk

För att nå en hållbar utveckling krävs insatser och medverkande från flera samhällsaktörer, bland annat myndigheter, regioner, kommuner, näringsidkare och ideella verksamheter.

Västsvenska paketets övergripande mål går i enlighet med Agenda 2030 och det Klimatpolitiska ramverket. Mål 11 i Agenda 2030 *Hållbara städer och samhällen*, syftar till att uppnå en hållbar stadsutveckling. Detta kan exempelvis nås via hållbar planering och byggnation av infrastruktur, transportsystem och offentliga platser, vilket är en viktig förutsättning för att utveckla hållbara städer i framtiden. Målet har nära koppling till flera av Västsvenska paketets övergripande mål till exempel större arbetsmarknadsregioner, konkurrenskraftig kollektivtrafik och en god livsmiljö. Även mål 9 från Agenda 2030 *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur* kan kopplas med Västsvenska paketets övergripande mål, vad gäller förbättrad kollektivtrafik och kvalitet för näringslivets transporter. Västsvenska paketets samtliga mål syftar i stort till att bidra till ett mer hållbart transportsystem i Västsverige.

Likväl går Klimatmålen inom det Klimatpolitiska ramverket i linje med Västsvenska paketets övergripande mål som syftar till att uppnå en god livsmiljö med minskade utsläpp och ett transporteffektivt samhälle där resor och transporter görs klimatsmart, energieffektivt och säkert. Detta går i enlighet med Klimatmålen inom det Klimatpolitiska ramverket som säger att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045. Exempelvis ska utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010⁶.

⁵ Klimatlag 2017:720

⁶ <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/>

Transportsystemet har en avgörande betydelse för att nå det hållbara samhället 2030 och bidrar till att ett flertal av de 17 mål som ingår i Agenda 2030 kan uppfyllas. De åtgärder som genomförs inom ramen för Västsvenska paketet syftar till att bidra till att Västsvenska paketets övergripande mål uppnås. Detta måldokument, med hänsyn till Agenda 2030 och det Klimatpolitiska ramverket, utgör förutsättning för planering av nya åtgärder.

2. Övergripande mål

De övergripande målen för Västsvenska paketet har formulerats gemensamt av de samverkande parterna. De övergripande målen tar sin utgångspunkt både i de mål som är beslutade i regionala och kommunala politiska församlingar och också i de nationella transportpolitiska målen som är beslutade av riksdagen. I kapitel 5 redovisas en jämförelse mellan parternas respektive mål och Västsvenska paketets övergripande mål. Vidare går Västsvenska pakets övergripande mål även i riktning med Agenda 2030 och det Klimatpolitiska ramverket.

De övergripande målen för Västsvenska paketet är:

Större arbetsmarknadsregioner

Med en hållbar regional utveckling följer ökade tillväxtmöjligheter och stärkt stabilitet på arbetsmarknaden. Västsverige ska utvecklas med förstorade, förtätade och förstärkta lokala arbetsmarknader.

En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken

Västsverige, med Göteborg som en attraktiv kärna, ska utvecklas längs starka och tydliga stråk.

En konkurrenskraftig kollektivtrafik

För att skapa en attraktiv region och hållbar tillväxt krävs en konkurrenskraftig och tillgänglig kollektivtrafik som tar hand om en större andel av det totala resandet och som svarar mot det framtida ökade resandebehovet.

En god livsmiljö

Västsverige ska erbjuda en god livsmiljö med frisk luft och rent vatten, lite buller och ett rikt stads- friluftsliv- och vardagsliv.

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

Näringslivet är beroende av effektiva transporter för både personer och gods. Eftersom Göteborg är ett viktigt nav för näringslivets transporter finns särskilt fokus på långväga godstransporter med såväl nationell som internationell inriktning. Sårbarheten i transportsystemen med passager över Göta älv ska minska.

3. Effektmål

För att konkretisera målbilden och fånga de mest väsentliga faktorerna som bidrar till de övergripande målen har åtta effektmål formulerats. Åtgärderna som ingår i Västsvenska paketet ska bidra till uppfyllandet av effektmålen för att därigenom ge en utveckling i riktning mot de övergripande målen. Effektmålen gäller såväl i byggskedet som efter åtgärdens färdigställande. Det är viktigt att minimera störningar under byggskedet för gång, cykel och kollektivtrafik, samt för näringslivets transporter.

En kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik

För att uppnå målet om en mer kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik krävs en rad åtgärder i transportsystemet i de av Västsvenska paketet utpekade stråken.

Stomnätet i Göteborgsområdet ska utvecklas för att stödja en hållbar region- och stadsutveckling, underlätta ett enkelt vardagsliv och öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Detta innebär ökad kapacitet i kollektivtrafiksystemet och kortare restider i stomnätet.

Ökad andel hållbara resor

Målet är att resandet i kollektivtrafiken ska nå en ökad marknadsandel. En stor ökning av antalet resor behöver ske i stadstrafiken för att nå en högre marknadsandel för hållbart resande och understödja utvecklingen av attraktiva städer. Målbilden är att resandet med tåg skall öka kraftigt. Då krävs stora satsningar på infrastruktur och ett ökat utbud. Resandet med tåg ska öka kraftigt för att kunna lyfta över längre bilresor till kollektivtrafiken. Cykling och samåkning är andra delar i hållbart resande och konkurrerar inte med kollektivtrafiken.

Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan

Genom att bland annat göra alternativen till bilresan mer attraktiva kan en överflyttning till mer yteffektiva transportslag ske. Det skapar förutsättningar för förbättrad framkomlighet och ökad robusthet i transportsystemet. Minskad biltrafik får även positiva effekter i form av minskat buller, minskade utsläpp och ökade möjligheter till stadsutveckling. I regionkärnan är förutsättningarna för minskad biltrafik särskilt gynnsamma, då utbudet med

kollektivtrafik är stort och avstånden till målpunkter är relativt korta, vilket skapar möjlighet till fler gång- och cykelresor.

Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

Goda förutsättningar för att ta sig fram med färdmedlet cykel är viktigt för att uppnå målen. Många av resorna i såväl bil- som kollektivtrafiken är korta, så korta att gång eller cykel bör vara ett alternativ om trafikmiljön är attraktivt utformad. Ambitionen att förbättra förutsättningarna för att välja cykel som färdmedel ska genomsyra såväl utformning som genomförande av åtgärderna. Exempelvis måste cykelbanor, korsningar och cykelparkeringar utformas och dimensioneras så att cykel blir ett snabb, tryggt, enkelt och säkert färdmedel.

Ett finmaskigt gatunät för gående ger fler vägval och större variation. Det skapar också fler och mer integrerade allmänna platser i staden och fler offentliga rum. Bättre strukturella förutsättningar för att förflytta sig i staden ger också underlag för rikare och mer dynamiskt stadsliv på fler platser.

Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter

Ett väl fungerande transportssystem är en grundläggande förutsättning för näringslivet. Robusta godstransportstråk med förutsättningar för effektiv samordning mellan transportslagen är av särskilt stor betydelse. God framkomlighet för näringslivets transporter är av vikt, såväl för tunga transporter till och från Göteborgs hamn och industrierna i Västsverige, som för varudistribution i de centrala delarna av regionkärnan. Förbättrad kvalitet, genom minskade restider och minskad restidsosäkerhet, framförallt under högtrafik, stärker regionens attraktivitet för näringslivet.

Minskade utsläpp

Det är viktigt att transportsystemet utformas i samspel med övrig samhällsplanering för att uppnå ett transporteffektivt samhälle, samt att resor och transporter görs klimatsmart, energieffektivt och säkert. En förutsättning för att nå målet om minskade utsläpp är bland annat ökad andel cykel och gång, ökad andel kollektivtrafik, minskad andel biltrafik samt att godstransporterna blir mer energieffektiva och minskar sina utsläpp. Elektrifieringen av fordon måste öka och fler behöver använda bioenergi. Även vid byggande av infrastruktur genereras utsläpp och stora mängder energi och andra resurser förbrukas. För att uppnå effekter på miljömålen krävs ett konsekvent miljöarbete där livscykelperspektiv beaktas i planering och projektering, miljökrav ställs i upphandling och mobility management används i byggskedet.

Minskat buller

Buller är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. Trenden pekar på att allt fler utsätts för sådana störningar till följd av att allt fler människor flyttar till bullerstörda miljöer. Höga bullernivåer kan leda till stressrelaterade symptom men ökar också risken för att drabbas av hjärt- och kärlsjukdomar vilket innebär stora samhällsekonomiska kostnader. Trafikbuller uppkommer dels från motorljudet, dels från friktionen mellan däck och vägbana.

Antalet personer som utsätts för trafikbuller bör minska. För åtgärderna i Västsvenska paketet innebär detta att utformningen i detta avseende ska göras omsorgsfullt så att antalet bullerstörda minimeras eller minskas. Bullerstörningar i byggskedet ska minimeras

Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv

Känslan av trygghet, det vill säga att kunna, vilja och våga röra sig fritt i staden under dygnets alla timmar, har stor betydelse för stadens attraktionskraft. Genom att utforma välskötta och överblickbara gaturum i god kontakt med omgivningen, där det är lätt att orientera sig, skapas platser där människor gärna vill vara.

Genom att knyta samman idag osammanhängande gator till längre gatustråk, kantade av större målpunkter, läks staden samman rent fysiskt, vilket också har en positiv social inverkan.

Arvet från en tid då det fanns gott om plats att bygga på och då trafikplaneringsidealet byggde på separering av trafikslagen har lett till att många platser har en överdimensionerad infrastruktur vilket har skapat barriäreffekter. Det finns möjlighet att skapa täta stadsmiljöer genom att släppa infrastrukturen till byggnader och skapa stadsgator av trafikleder.

I bilden nedan framgår att varje enskilt effektmål bidrar till flera av de övergripande målen.

Övergripande mål	Större arbetsmarknadsregioner	En attraktiv kärna och utveckling längs huvudsåken	En konkurrenskraftig kollektivtrafik	En god livsmiljö	Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
Effektmål					
En kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik	•	•	•	•	
Ökad andel hållbara resor	•	•	•	•	•
Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan		•	•	•	•
Snabba, trygga enkla gång- och cykelresor		•	•	•	
Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter		•			•
Minskade utsläpp		•		•	
Minskat buller		•		•	
Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv		•		•	

Figur 2 Schematisk bild över hur varje enskilt effektmål bidrar till de övergripande målen

4. Indikatorer

När övergripande mål och effektmål ska omsättas och användas vid planering och genomförande av åtgärder krävs en process av konkretisering, precisering och avvägning av målnivåer. I realiteten görs detta i samspel med omvärlden och i en stegvis process med allt mer detaljerade mål. I målavvägningen som sker finns också den avsatta kostnadsramen med som en viktig faktor. Det centrala i sammanhanget är att de övergripande målen och effektmålen lägger grunden för processen och att de inte tappas bort under planering, genomförande och färdigställande. Till hjälp vid precisering av detaljerade mål för Västsvenska paketets ingående åtgärder har ett antal av de viktigaste indikatorerna valts ut. Förenklat kan man säga att en åtgärd, för att bidra till effektmålen, bör påverka indikatorerna i önskad riktning. Omvänt bör ingen av åtgärderna i Västsvenska paketet ha en negativ inverkan på någon indikatorns utveckling. Detta gäller såväl effekter av byggskedet som åtgärdens effekter efter färdigställandet.

Nedan följer exempel på indikatorer som kan användas för att följa upp effektmålen. Fler exempel på indikatorer och förteckning över de uppföljningar som genomförs återfinns i en separat uppföljningsplan för det Västsvenska paketet.

En kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik

- Punktligheten i kollektivtrafiken ska öka.
- Restidskvoten ska minska
- Kapacitet och beläggningen på pendelparkeringar ska öka

Ökad andel hållbara resor

- Antal delresor i kollektivtrafiken ska öka
- Andel kollektivtrafikresor ska öka

En minskad andel biltrafik till och i regionkärnan

- Flöde av bilresor till och i regionkärnan ska minska
- Belägningsgrad i bilar ska öka

Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

- Flöde av cykeltrafik ska öka
- Gångtrafiken ska öka

Förbättrad kvaliteten för näringslivets transporter

- Restiderna för näringslivets transporter ska minska
- Restidsosäkerheterna för näringslivets transporter ska minska

Minskade utsläpp

- Halten kvävedioxid (NO₂) ska minska
- Koldioxidutsläpp (CO₂) ska minska

Minskat buller

- Uppmätt buller ska minska

Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv

- Kvaliteten i stads- och andra tätortsmiljöer ska öka
- Hårdgjord yta ska minimeras

5. Jämförelse med parternas mål

I detta kapitel redovisas övergripande kopplingar som finns mellan parternas respektive mål och Västsvenska paketets mål. Under målformuleringsarbetet har parterna ”burit med sig” sina respektive målbilder in i arbetet och det har funnits stor enighet i synen på målformuleringar.

5.1 Trafikverket

De nationella transportpolitiska målen antogs av riksdagen år 2009. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Bland miljömålen finns målet ”En god bebyggd miljö”.

För att uppfylla funktions- och hänsynsmålen har man föreslagit preciseringar:

Funktionsmål - Tillgänglighet

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Hänsynsmålet - Säkerhet, miljö och hälsa

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa.

- Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

De transportpolitiska målen ligger till grund för Trafikverkets arbete och man hänvisar till dem i både instruktion och regleringsbrev. Under instruktionens rubrik ”Uppgifter” finns bland annat följande punkter:

1 § Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken.

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

2 § Trafikverket ska...

11. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande,

12. verka för kollektivtrafikens utveckling, samt

13. medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet.

3 § Trafikverket ska samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. De åtgärder som vidtas ska på ett effektivt sätt bidra till måluppfyllelsen.

En jämförelse mellan de mål Trafikverket arbetar efter och målen för Västsvenska paketet kan illustreras enligt nedan.

Trafikverket	Västsvenska paketet
<ul style="list-style-type: none"> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder (<i>Funktionsmålet – Tillgänglighet</i>). Ska ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande (<i>Transportpolitiska målen Inst. § 2.11</i>). Ska medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet (<i>Transportpolitiska målen Inst. § 2.13</i>). 	Större arbetsmarknadsregioner
<ul style="list-style-type: none"> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder (<i>Funktionsmålet – Tillgänglighet</i>). Ska medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet (<i>Transportpolitiska målen Inst. § 2.13</i>). 	En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
<ul style="list-style-type: none"> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras (<i>precisering av Funktionsmålet – Tillgänglighet</i>). Ska verka för kollektivtrafikens utveckling (<i>Transportpolitiska målen Inst. § 2.12</i>). 	En konkurrenskraftig kollektivtrafik
<ul style="list-style-type: none"> Bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen (<i>Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa</i>). Bidra till att övriga miljö kvalitetsmål uppnås och till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemet är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål (<i>Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa</i>). 	En god livsmiljö
<ul style="list-style-type: none"> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften (<i>Funktionsmålet – Tillgänglighet</i>) 	Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

5.2 Västra Götalandsregionen och Västtrafik

”Vision Västra Götaland - Det goda livet” - antogs 2005 och är en vision för Västra Götalandsregionen. Visionen togs fram i samverkan mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna genom de fyra kommunförbunden; Fyrbodalen, Göteborgsregionen, Sjuhäradsregionen och Skaraborg och består av tre delar:

- **Hållbar utveckling** med dess tre dimensioner, ekonomisk, social och miljömässig som ska samverka och förstärka varandra.
- **Fyra generella perspektiv**, den gemensamma regionen, jämställdhet, integration och internationalisering. Ett viktigt inslag här är att det ska vara en region med korta avstånd och attraktiva lokala arbetsmarknader.
- **Fem fokusområden** varav Infrastruktur och kommunikationer med hög standard är ett av dessa. Här är centrala inslag att infrastrukturen ska vara hållbar och konkurrenskraftig och att kollektivtrafiken bidrar till en rundare region genom ökad tillgänglighet till arbetsmarknader och utbildning.

Kopplat till ”Vision Västra Götaland - Det goda livet” finns fyra måldokument som ska bidra till att uppfylla visionen. Ett av måldokumenterna är det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP).

Den **regionala utvecklingsstrategin** (RUS), VG2020, är det gemensamma styrdokumentet och vägvisare för hela Västra Götalands utveckling. Arbete med en ny RUS för perioden 2020- 2030 pågår där syftet är att peka ut i vilken riktning Västra Götaland ska utvecklas till 2030. Under våren 2020 skickas strategin ut på remiss och beslut tas på regionfullmäktiges första möte 2021.

Syftet är att skapa en samlad bild över regionens tillgångar, möjligheter och utmaningar och vad vi gemensamt prioriterar att kraftsamla kring. Strategin syftar till att ytterligare stärka Västra Götaland som en attraktiv, ansvarsfull och internationellt konkurrenskraftig kunskapsregion. Strategin kan omfatta flera olika områden som till exempel utveckling av näringslivet, trafik och infrastruktur, miljö och delaktighet. Den regionala utvecklingsstrategin utgör grunden till andra program och strategier på lokal och regional nivå.

Västra Götalandsregionen har som uppdrag från regeringen ansvar för att upprätta en **länsplan** för den regionala transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Planen innefattar investeringar främst för regionala vägar och kollektivtrafikanläggningar på det regionala vägnätet. Det regionala vägnätet utgörs av riksvägar och primära länsvägar. Drift och underhåll på det regionala vägnätet ansvarar Trafikverket för. Den regionala transportinfrastrukturplanen (länsplanen), som styrs av politiska beslut tagna på både nationell och regional nivå, avser perioden 2018 – 2029. Det övergripande transportpolitiska

målet är att säkerställa en samhällsekonomisk, effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringsliv i hela landet.

På regional nivå finns flera styrande dokument som beskriver transportsystemets mål och inriktningar. **Regional systemanalys** för transportinfrastrukturen i Västra Götaland togs fram under 2016, och utgör ett underlag för den regionala planen. I systemanalysen, som är ett inriktningsdokument, pekas de viktigaste funktionerna för regionens transportinfrastruktur ut som sedan ligger till grund för planen.

I systemanalysen formuleras mål utifrån tre kategorier:

- **Transportsystem**

Ett fossiloberoende transportsystem med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – ökad tillgänglighet för alla.

- **Godstransporter**

Att vara en internationellt och nationellt ledande hållbar logistikregion med utvecklad intermodalitet för alla transportslag.

- **Persontransporter**

En effektiv kollektivtrafik för hållbar pendling och ökat kollektivt resande samt för att stärka regionens kärnor.

Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken. Programmet för perioden 2021-2026 innehåller även förutsättningar, både demografiska och ekonomiska samt en beskrivning av ansvar och roller för kollektivtrafiken i Västra Götaland. Dessa mål utgör också uppdraget till Västtrafik. Nya trafikförsörjningsprogrammet är ute på remiss och beslut tas på regionfullmäktiges första möte 2021.

Programmet har ett övergripande mål och tre målområden för kollektivtrafikens utveckling. Det övergripande målet är att ”Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland” med mål för år 2025 och år 2035.

De tre målområdena ”God geografisk tillgänglighet”, ”Enkel, trygg och inkluderande kollektivtrafik” och ”Låg miljöpåverkan” har följande mål fram till år 2025:

- Andelen hållbara resor i Västra Götaland ska vara minst 42 procent.

Mål år 2035:

- Andelen hållbara resor i Västra Götaland ska vara minst 50 procent.

Delmålen kompletteras med strategier som preciserar hur de övergripande målen ska nås och sätter också mål på en mer detaljerad nivå. Strategier som har relevans för de satsningar som sker inom ramen för Västsvenska paketet är bland andra:

- Målbild Tåg 2035, kompletterad med Västtågsutredningen (nya stationer)
- Målbild Koll 2035 - kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille
- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland
- Pris- och sortimentstrategi

Västra Götalandsregionen	Västsvenska paketet
<ul style="list-style-type: none"> • Väl fungerande hållbara arbetsmarknader med hög sysselsättning som bidrar till en uthållig tillväxt och välfärd (<i>Det goda livet</i>). • En region med kortare avstånd – attraktiva lokala arbetsmarknader med ökad tillgänglighet till arbete, utbildning och sociala kontakter med mera (<i>Det goda livet</i>). • Växtkraft och långsiktigt positiv befolkningsutveckling i de fyra regiondelarna Göteborgs-regionen, Sjuhärad, Skaraborg och Fyrbodal (<i>Det goda livet</i>). • Investeringar i infrastrukturen som främjar en hållbar tillväxt, god tillgänglighet till och inom Västra Götaland samt ger hög säkerhet och en positiv utveckling i regionens olika delar (<i>Det goda livet</i>). 	<p>Större arbetsmarknadsregioner</p>
<ul style="list-style-type: none"> • En region där delarna samspelar och förstärker varandra för högre tillväxt, välfärd och ett rikt kulturliv (<i>Det goda livet</i>). • Stödja en hållbar region- och stadsutveckling (<i>Koll 2035</i>). 	<p>En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Kollektivtrafiken har ett konkurrenskraftigt utbud som en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem med hög tillgänglighet (<i>Det goda livet</i>). • Kortare restider ökar tillgängligheten till arbetsmarknader och utbildning, både i och kring 	<p>En konkurrenskraftig kollektivtrafik</p>

<p>Västra Götaland, vilket gör regionen rundare - det gemensamma Västra Götaland (<i>Det goda livet</i>).</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturutbyggnad som tar hänsyn till natur- och kulturmiljöer, bidrar till bättre bebyggelsemiljöer och beaktar både kvinnors och mäns värderingar (<i>Det goda livet</i>). • Sociala konsekvenser beaktas systematiskt i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken (<i>Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor</i>). • Skapa förutsättningar för ökad och säker cykling (<i>Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029, Strategi för ökad cykling</i>). • Mål år 2025: <ul style="list-style-type: none"> - Utsläppen av CO² per personkilometer i kollektivtrafiken ska ha minskat med minst 85 procent jämfört med år 2006. - Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska vara minst 35 procent. (<i>Trafikförsörjningsprogrammet</i>) 	<p>En god livsmiljö</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Västra Götaland är Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och regionens utveckling på ett sätt som värnar hållbarhet, hela regionen och samhällsekonomisk effektivitet (<i>Godstransportstrategi för Västra Götaland</i>). 	<p>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften</p>

5.3 Region Halland

Region Hallands utvecklingsstrategi – *Halland - Bästa livsplatsen* - antogs 2005 och kan sammanfattas i tre punkter.

- **Här förverkligar vi boendrömmar**

Alla kan hitta sin oas, nära havet, i det öppna landskapet, vid skogen, nära insjön eller i den levande staden. Affärer, service och kultur. Det är nära till allt – överallt.

- **Här bygger vi företag med kunskap**

Mångfald av kunskap och erfarenheter skapar kreativa miljöer som sjuder av idéer. Idéer blir till företag.

- **Här skapar vi fördelar av läget**

Halland, ett kraftfält mellan två större tillväxtregioner. Nära kontinenten. Vår goda utveckling skapas i samspel med andra – i när och fjärran

I Halland finns starka samband mellan den goda livsmiljön och regionens utveckling. I vår strategi är god hälsa, bra miljö, god välfärd, jämställdhet mellan kvinnor och män och hög tillgänglighet viktiga förutsättningar för att vi ska nå vår vision för *Halland – Bästa livsplatsen*.

Regionens *Tillväxtstrategi* förtydligar utvecklingsstrategin. Mål för *Tillväxtstrategin* i Halland är: Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014. Tre mål, åtta strategiska val och 30 prioriteringar har identifierats för att Halland ska bli en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region.

De tre målen är:

- Hög attraktivitet
- Stark konkurrenskraft
- Fler i arbete

Region Hallands deltagande i och finansiering av Västsvenska paketet har sin utgångspunkt i att Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods, såväl korta som långa sträckor.

Tillväxtstrategins prioriteringar inom målet hög attraktivitet är:

- Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut.
- Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm.

- Som underlag för planeringen av transportinfrastruktur åren 2018-2029 tog Halland fram en systemanalys. I den sammanfattas de viktigaste förutsättningarna för framtiden:
- Tillväxten i Sydvästsverige ger ett ökat transportbehov och en ökad transportefterfrågan i Halland
- Ett hållbart transportsystem kräver utvecklade former för samplanering
- Västkuststråket är det mest prioriterade stråket i Halland – ställer krav på kapacitetshöjande åtgärder och robusthet
- Behov av flera insatser för att öka det hållbara resandet
- Behov av ytterligare insatser för att minska transportsektorns miljö- och klimatpåverkan

Med dessa förutsättningar som grund formulerades följande prioriteringar i infrastrukturplanen för åren 2018-2029 med koppling till Västsvenska paketet:

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter

Det är tågtrafiken, både gods- och persontrafiken, i nord-sydlig riktning som är viktigast och som ger Halland bra tillväxtmöjligheter. Den nord-sydliga dimensionen är också viktigast för godstrafiken på väg.

Halland har också ett *trafikförsörjningsprogram* gällande åren 2016-2019. Programmet tar sin utgångspunkt i att Halland växer och det långsiktiga och övergripande målet för kollektivtrafikens utveckling är att kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Det övergripande målet för den operativa och mer kortsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland är att resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt.

Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring.

I *Tillväxtstrategin* poängteras vikten av Västkustbanan och även i *Trafikförsörjningsprogrammet* framhävs banans betydelse för arbets- och studiependling men också för Hallands utveckling i stort. Västkustbanan är det viktigaste stråket för Hallands utveckling och restiden bör därför minska mellan orterna utmed banan. Västkustbanan ska trafikeras av tågtrafik som tillgodoser behovet av både arbets- och studiependling det vill säga de regionala resorna, och fjärresor, de interregionala resorna. Regionaltågtrafiken mellan Halmstad och Göteborg bör successivt byggas ut med fler turer i takt med att resbehovet ökar. En flexibilitet i resandet bör kunna erbjudas för att möta morgondagens alltmer

utspridda resmönster. Införandet av en ny regionalstågslinje norrut från Varberg och Kungsbacka mot Göteborg kan äga rum tidigast år 2026 när Västlänken och Varbergstunneln är klara.

Region Halland	Västsvenska paketet
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Skapa strategiska allianser.</i> Vi ska dra nytta av vårt läge genom att samarbeta över gränser och öppna oss ännu mer mot omvärlden. Halland är beroende av att samarbetet över länsgränsen utvecklas. Länsgränsen får inte i något sammanhang utgöra hinder för funktionella lösningar oavsett om det handlar om planeringen av välfärdssystemen eller arbetet för en högre tillväxt (<i>Regional utvecklingsstrategi</i>). • <i>Öka Hallands tillgänglighet.</i> Genom ett gynnsamt geografiskt läge och bra kommunikationer har Halland en tillgänglighet som är unik för Sverige. Halland har som del av det tätbefolkade sydvästra Sverige stor möjlighet att skapa trafiksystem med mycket hög kvalitet. Med bra vägar, järnvägar, hamnar, modern flygplats och bra kollektivtrafik ska vi öka utbytet mellan de halländska kommunerna och med omvärlden (<i>Regional utvecklingsstrategi</i>). • <i>Hög attraktivitet/Halland – en region med god tillgänglighet.</i> Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm (<i>Tillväxtstrategin</i>). • Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik (<i>Regional infrastrukturplan 2018-2029</i>). 	<p>Större arbetsmarknadsregioner</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Halland, en region som erbjuder attraktiva och socialt hållbara mötesplatser, boende- och livsmiljöer.</i> Stadsmiljöer med mötesplatser som främjar hälsa, företagsamhet, innovationer och kultur (<i>Tillväxtstrategin</i>). • <i>Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer.</i> Både stad och land är viktiga för den regionala utvecklingen. Ett fokus på att skapa mer attraktiva miljöer och förbättrad tillgänglighet i städer och på landsbygden kan påverka inflyttningen positivt (<i>Regional infrastrukturplan 2018-2029</i>). 	<p>En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken</p>

<ul style="list-style-type: none"> • <i>En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling.</i> Utvecklingen av kollektivtrafiken ska fokuseras till kollektivtrafikstråken där det finns förutsättningar för att kollektivtrafiken långsiktigt kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter., parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter och framkomlighetsåtgärder för busstrafiken (<i>Regional infrastrukturplan 2018-2029</i>). • Nya stationer på Västkustbanan ska vara knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Stationer med möjlighet till förbigång krävs så att en uppgradering till 250 km/h kan ske (<i>Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling Halland 2035</i>). • Dagens regionaltågstrafik (Öresundstågen) bör successivt byggas ut med fler turer och längre tåg i takt med att resbehovet ökar (<i>Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling Halland 2035</i>). 	<p>En konkurrenskraftig kollektivtrafik</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Vårda den halländska miljön.</i> Miljöbelastningen på Halland är stor. Följderna av försurning och övergödning kan på sikt bli ett hot mot Hallands goda livskvalitet och attraktionsvärde. Vi ska genom ett bra miljöarbete lägga grunden för en långsiktigt positiv utveckling. Halland ska vara en föregångare i arbetet för en ekologiskt hållbar utveckling (<i>Hallands regionala utvecklingsstrategi</i>). • <i>Halland, en region som erbjuder attraktiva och socialt hållbara mötesplatser, boende- och livsmiljöer.</i> Kultur för ett socialt hållbart samhälle. En koldioxidneutral ekonomi och hållbar resurshantering. Insatser för förnyelsebar energi och fossilfria transporter (<i>Tillväxtstrategin</i>). 	<p>En god livsmiljö</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Strategi för att stimulera entreprenörskap, innovationer och tillväxtområden.</i> Vi ska stimulera entreprenörskap och nyföretagande. I skolan och arbetslivet ska vi främja kreativiteten – att både finna nya idéer och få dem förverkligade. Tillsammans med en högklassig rådgivning och en effektiv kapitalförsörjning skapar vi fler och växande företag. Ett ökat kunskapsinnehåll och innovationer är våra viktigaste konkurrensmedel (<i>Regional utvecklingsstrategi</i>). • <i>Strategi för att skapa balans mellan näringsliv och utbildning.</i> Vi ska verka för att utbildningssystemet skapar goda förutsättningar för entreprenörskap och 	<p>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften</p>

<p>näringslivsutveckling (<i>Regional utvecklingsstrategi</i>).</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Hög attraktivitet.</i> Planering utifrån långsiktiga infrastrukturbehov för att stärka det regionala näringslivet (<i>Tillväxtstrategin</i>). • <i>Ett robust transportsystem för näringslivets transporter.</i> Ett robust transportsystem är en avgörande faktor för näringslivets konkurrenskraft, eftersom det underlättar transportplaneringen och innebär en ökad flexibilitet (<i>Regional infrastrukturplan 2018-2029</i>). 	
---	--

5.4 Göteborgsregionen

Göteborgsregionens (GR) förbundsstyrelse antog 2006 mål- och strategidokumentet *Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regionalstruktur*. En uppdatering skedde 2013 till *Hållbar tillväxt – mål och strategier med fokus på regional struktur*. I dokumentet identifieras följande fyra mål- och strategiområden som viktiga i arbetet med att utveckla regionens struktur för att skapa gemensamma förutsättningar för hållbar tillväxt.

GR vill:

- stimulera en fortsatt befolkningstillväxt och samtidigt ta vara på de möjligheter en fortsatt regionförstoring ger
- stärka de kvaliteter som gör att vi vill leva och verka i, samt besöka Göteborgsregionen
- skapa en stark och långsiktigt hållbar regional struktur som utgår från storstadsområdets möjligheter
- utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem med en attraktiv kollektivtrafik

Dokumentet överensstämmer med intentionerna i *Vision Västra Götaland - Det goda livet*. Förbundsstyrelsen antog 2008 *Strukturbilden för Göteborgsregionen*. Strukturbilden är en överenskommelse om att GR gemensamt tar ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar.

GR har sedan 2019 också en av förbundsfullmäktige godkänd Strategisk inriktning 2020-2023. Den pekar ut sex utmaningar GR behöver fokusera på inom områden där vi ser att regionalt samarbete kan göra stor skillnad. Till utmaningarna ges exempel hur arbetet hänger ihop med de globala målen för hållbar utveckling. I samma dokument framgår också att GR står bakom Västra Götalandsregionens VG2020 och Klimat 2030.

En jämförelse mellan de målbilder GR fastställt och målen för Västsvenska paketet kan illustreras enligt nedan.

Göteborgsregionen	Västsvenska paketet
<ul style="list-style-type: none"> Göteborgs lokala arbetsmarknad ska år 2030 omfatta närmare 1,75 miljoner invånare (<i>Hållbar tillväxt</i>). Befolkningsökningen inom Göteborgsregionen ska vara minst 10 000 invånare per år (<i>Hållbar tillväxt</i>). 	<p>Större arbetsmarknadsregioner</p>
<ul style="list-style-type: none"> Göteborgsregionen ska utvecklas enligt strukturbilden med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum (<i>Hållbar tillväxt</i>). Kärnan ska stärkas med ytterligare 45 000 boende och 60 000 arbetsplatser till 2030. Det sammanhängande stadsområdet, huvudstråken och kustzonens större tätorter ska till samma tidpunkt stärkas med 135 000 boende och 50 000 arbetsplatser (<i>Hållbar tillväxt</i>). Kärnans utveckling är av central betydelse för hela Göteborgsregionens utveckling. Det är en gemensam uppgift att verka för att skapa en attraktiv och lättillgänglig regional kärna (<i>Hållbar tillväxt</i>). Huvudstråken utgör ryggraden i Göteborgsregionen och ska stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga. Utvecklingen av huvudstråken ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågtrafik (<i>Hållbar tillväxt</i>). 	<p>En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken</p>
<ul style="list-style-type: none"> Minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik 2025 (<i>Hållbar tillväxt</i>). Det redan utbyggda stadsområdet ska kompletteras när möjligheter ges. Utvecklingen ska baseras på en attraktiv lokal kollektivtrafik med god anslutning till de överordnade stråken i ett antal utpekade knutpunkter (<i>Strukturbild för Göteborgsregionen</i>). 	<p>En konkurrenskraftig kollektivtrafik</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Stads- och tätortsmiljöer ska utformas så att de inbjuder till ett rikt vardagsliv med ett gott boende och attraktiva mötesplatser (<i>Hållbar tillväxt</i>). • Livsmiljöerna ska värnas från skadlig påverkan – alla ska tillförsäkras ren luft och friskt vatten (<i>Hållbar tillväxt</i>). 	En god livsmiljö
<ul style="list-style-type: none"> • Hamnbanan ska vara utbyggd senast 2020 (<i>Hållbar tillväxt</i>). 	Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

5.5 Göteborgs Stad

Göteborgs stads mål är tagna från Översiktsplan för Göteborg (2009), Göteborgs Stads miljöprogram 2013–2020 aktualiserat 2018, samt Målbild Koll2035 Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille (2018). Samtliga dokument är antagna i Göteborgs stads kommunfullmäktige.

Kort sammanfattning av dokumenten följer nedan.

Översiktsplan för Göteborg

Översiktsplanen är kommunens långsiktiga vision om hur stadens mark- och vattenområden ska användas och om hur bebyggelsen ska utvecklas. Den fungerar som en samlad framtidsbild och är ett verktyg för att sätta enskilda beslut i ett större perspektiv. Så blir det tydligt att varje beslut som fattas inom stadsutveckling också måste fungera på lång sikt. Just nu pågår arbetet med en ny översiktsplan.

Utgångspunkten är att stärka Göteborgs unika tillgångar, såväl byggda miljöer som natur- och kustområden. Göteborg ska vara en stad där det goda livet är möjligt för alla både nu och i framtiden. Stadens infrastruktur ska kunna nyttjas effektivt och trafikens miljöpåverkan minimeras. Göteborg ska vara ett starkt regioncentrum där konkurrenskraft förenas med omsorg om det lokala livet. Segregation ska vändas till integration och alla ska kunna vara med och påverka sin egen och stadens framtid.

Göteborgs Stads miljöprogram 2013–2020 Aktualiserat 2018

Göteborg ska vara en föregångare inom miljöområdet och en av världens mest progressiva städer i att åtgärda klimat- och miljöproblem. Göteborgs miljömål utgår från de nationella miljö kvalitetsmålen. De flesta av de lokala miljömålen och delmålen gäller till år 2020 medan andra har längre perspektiv. Flera av målen är svåra att nå och det krävs kraftfulla åtgärder för att nå dem.

Kommunfullmäktige har antagit 12 lokala miljömål med tillhörande 36 delmål. Målen har sin utgångspunkt i de 16 nationella miljömålen, av vilka Göteborgs Stad valt ut de mål som är viktigast för Göteborgssamhället. Målen är i möjligaste mån formulerade som tillståndsmål, det vill säga ett gränsvärde eller en kvalitet som ska uppnås. Målen pekar ut vilket tillstånd vi strävar efter och ska precisera den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling för Göteborg.

De 12 miljömålen är:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Ingen övergödning
6. Levande sjöar och vattendrag
7. Grundvatten av god kvalitet
8. Hav i balans samt levande kust och skärgård
9. Ett rikt odlingslandskap och myllrande våtmarker
10. Levande skogar
11. God bebyggd miljö
12. Ett rikt växt- och djurliv

Målbild Koll2035 - Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille

Målbild Koll2035 är Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun gemensamma målbild för hur stadstrafikens stornät behöver utvecklas fram till 2035. Målbilden utgör planeringsinriktning för kollektivtrafikens utveckling i stadstrafikområdet. Den kan ses som en fördjupning och vidareutveckling av K2020 och har status som kollektivtrafikprogram i de tre kommunerna.

Målbild Koll2035 har godkänts av respektive parts fullmäktige under 2018

För att nå målen i Målbild Koll2035 anges i Samverkansavtal för Stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille (februari 2019) att Stadstrafikforum ska ”bereda och ta fram förslag till handlingsplan och prioriteringar för hur stadstrafiken ska utvecklas”. Avtalet anger vidare att ”handlingsplanen ska följa samma fyraåriga tidscykel som Trafikförsörjningsprogrammet. Planen ska inkludera tydliga målsättningar, beskriva process, organisation och

finansieringsansvar för genomförande och uppföljning av uppsatta mål. Beslut om handlingsplan tas av respektive parts fullmäktige”. I enlighet med detta upprättas nu en första handlingsplan för åren 2020–2024, med utblick mot 2035.

Trafikstrategi för en nära storstad

Trafiknämnden Göteborgs stad har även antagit en trafikstrategi 2014 som är vägledande för hur Staden tänker kring investeringar i infrastruktur. Trafikstrategin fokuserar på tre områden – resor, stadsrum och gods transporter – som har stor betydelse för att Göteborg ska nå uppsatta mål och skapa livskvalitet, konkurrenskraft och en hållbar utveckling. De tre områdena ska bland annat svara på hur vi skapar ett lättillgängligt regioncentrum, hur vi bidrar till mer attraktiva stadsmiljöer samt hur vi bidrar till att befästa Göteborg som Nordens logistikcentrum.

Göteborgs Stad	Västsvenska paketet
<ul style="list-style-type: none"> • Max 30 minuter mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller viktiga målpunkter (<i>Målbild Koll2035</i>). 	Större arbetsmarknadsregioner
<ul style="list-style-type: none"> • Trafiksystemet kompletteras för att knyta ihop stadsdelar och leda trafiken förbi med minsta möjliga trafikstörning (<i>Översiktsplan 2009</i>). • Staden förtätas och de strategiska knutpunkterna utvecklas för att minska behovet av att resa med bil (<i>Översiktsplan 2009</i>). 	En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
<ul style="list-style-type: none"> • Max 30 minuter mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller viktiga målpunkter (<i>Målbild Koll2035</i>). • Det tar max 15 minuter till City från alla tyngdpunkter och längs stråken in mot City (<i>Målbild Koll2035</i>). • Restiden är densamma oavsett tidpunkt under huvuddelen av dygnet (<i>Målbild Koll2035</i>). • Kollektivtrafiken har fler bytespunkter i centrala Göteborg (<i>Målbild Koll2035</i>). • Prioritera kollektivtrafik och cykeltrafik vid konkurrens om utrymmet (<i>Översiktsplan 2009</i>). 	En konkurrenskraftig kollektivtrafik

<ul style="list-style-type: none"> • Fotgängare är prioriterade kring alla bytespunkter och tillgängligheten för cyklisterna är god (<i>Målbild Koll2035</i>). • De fysiska barriäreffekterna ska minimeras (<i>Målbild Koll2035</i>). • De upplevda barriäreffekterna ska minimeras (<i>Målbild Koll2035</i>). • Bullerstörningar från kollektivtrafiken ska successivt minska (<i>Målbild Koll2035</i>). • Stomnätet ska bidra till en tilltalande och funktionell stadsmiljö där många vill vistas (<i>Målbild Koll2035</i>). • Hållplatsmiljöer och anslutande gång- och cykelvägar upplevs som trygga (<i>Målbild Koll2035</i>). • God ljudmiljö (<i>Göteborgs Stads miljöprogram 2013–2020</i>). • Minskade utsläpp av kväveoxider till luft (<i>Göteborgs Stads miljöprogram 2013–2020</i>). • Minskade utsläpp av koldioxid till 2020 (<i>Göteborgs Stads miljöprogram 2013–2020</i>). • Lägre halter av partiklar (<i>Göteborgs Stads miljöprogram 2013–2020</i>). 	<p>En god livsmiljö</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Snabbt förbättra och utveckla tillgängligheten till Göteborg (<i>Översiktsplan 2009</i>). • Minimera den tunga trafiken genom centrala Göteborg (<i>Översiktsplan 2009</i>). • Skapa god framkomlighet för godstransporter på land och till sjöss. Godstrafiken leds i största möjliga utsträckning bort från de centrala delarna (<i>Översiktsplan 2009</i>). 	<p>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.</p>

Bilaga- förenklad bild av målstruktur

Västsvenska paketets övergripande mål

Större arbetsmarknadsregioner

En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken

En konkurrenskraftig kollektivtrafik

En god livsmiljö

Kvaliteten för näringslivets transporter ska förbättras

EFFEKTMÅL

- En kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik
- Ökad andel hållbara resor
- Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan
- Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor
- Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter
- Minskade utsläpp
- Minskat buller
- Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv

För att uppfylla målen ska vi öka:

- Andel hållbara resor
- Kollektivtrafikens punktlighet
- Kvaliteteten
- Kvalitet i resenärsmiljöer
- Trafikinformationen
- Antalet pendelparkeringar
- Andelen kollektivresor
- Samåkning
- Cyklister och gående

För att uppfylla målen ska vi minska:

- Restiden
- Förseningar i kollektivtrafikens högtrafik
- Köerna på vägarna
- Störningarna på vägarna
- Sårbarheten
- Andelen bilresor
- Koldioxidutsläpp
- Utsläpp av kvävedioxid och partiklar
- Buller från trafik



Västsvenska paketet

www.vastsvenskapaketet.se