

INRIKTNINGSUNDERLAG FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I VÄSTRA GÖTALAND

SEPTEMBER 2020



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INLEDNING	3
2 MED HELHETEN I FOKUS	5
3 UTGÅNGSPUNKTER	6
4 INRIKTNING	7
4.1 Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland	7
4.2 Tre perspektiv som stärker en hållbar infrastrukturutveckling	9
BILAGA 1 EFFEKTIVARE GENOMFÖRANDE	13

SEPTEMBER 2020

Projektledare: Georgia Larsson, Max Falk, Aako Raoofi, Pontus Gunnäs, Anna Kronvall,
Koncernkontoret Regional utveckling
Konsulter: Andréa Palmberg, Andreas Larsson, Sweco

Den regionala transportinfrastrukturplanen refereras genomgående som Regional infrastrukturplan i handlingen.

1 INLEDNING

Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd - förbättrad tillgänglighet



Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling. Västra Götaland ska utvecklas till en väl sammanhållen region. Det förutsätter att delarna samspelar och förstärker varandra samt att de bidrar till en konkurrenskraftig helhet med hållbar tillväxt, välfärd och god miljö. En gemensam region ger fler möjlighet till arbete, utbildning, vård och omsorg, kultur och fritid. I den gemensamma regionen ingår både större arbetsmarknader med högre tillgänglighet och möjligheter för fler att utnyttja tillgångar inom till exempel kulturen. Med ambitionen att fortsatt vara Sveriges ledande transport- och logistikregion måste Västra Götaland ligga i framkant.

I inriktningsunderlaget redovisas regionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportsystemet inklusive nya kunskapsunderlag. Fokus ligger på att verka för en bättre helhet genom att eftersträva synergieffekter för ett effektivt genomförande av den regionala infrastrukturplanen. Ambitionen är att inriktningsunderlaget ska verka över tid samt ge en bra grund, ökad kunskap och en inriktning som består även inför framtida revideringar av den regionala infrastrukturplanen.

För att invånarnas vardagsresor och näringslivets transporter ska fungera tillfredställande är det viktigt att satsningar i Västra Götalandsregionen tillkommer såväl storstadsområden som landsbygden. Lika viktigt är det att omhänderta den befintliga infrastrukturen och säkerställa att kvaliteten inte försämras.

Tillgänglighet

Transportsystemet skapar tillsammans med andra områden (till exempel IT/bredband och bebyggelsestruktur) tillgänglighet till arbete, utbildning och fritid. Investeringar i en hållbar och säker infrastruktur har avgörande betydelse för näringslivets utveckling såväl i regionen som i landet som helhet. Funktionsmålet om tillgänglighet tar sikte på att transportsystemet ska vara öppet och användbart för alla, både medborgare och näringsliv (Transportpolitiska målen prop. 2008/09:93)

På regional nivå finns flera styrande dokument som beskriver transportsystemets mål och inriktningar. Västra Götalandsregionens långsiktiga utvecklingsstrategi för transportsystemet sammanställs i inriktningsunderlaget *Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland*. I systemanalysen lyfts de viktigaste funktionerna som regionens transportinfrastruktur bör tillhandahålla och utveckla för att uppfylla de mål som är satta på nationell och regional nivå.

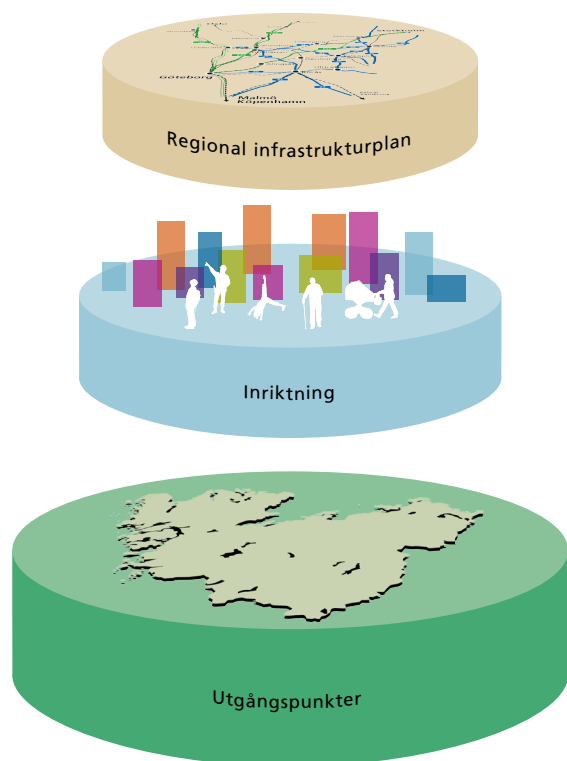
Under år 2019 har en inventering av utredningsbehovet genomförts, och inriktningsunderlaget från föregående planeringsprocess bedöms i stort vara aktuell. Det föreligger dock behov av att utveckla och förankra det regionala inriktningsunderlaget med kunskap från nya kunskapsunderlag: miljörekommendationer, trafiksäkerhetsanalys och social hållbarhet.

Transporteffektivt samhälle

Utveckling mot ett mer transporteffektivt samhälle innebär att trafikarbetet, och därigenom utsläppen och övrig miljöpåverkan, kan minska utan att tillgängligheten försämras. Detta åstadkoms bl.a. genom transporteffektiv samhällsplanering, universell utformning, tillgång till effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik, samordnade godstransporter, överflyttning till mindre energiintensiva transportsätt och fordon, ökad fyllnadsgrad, ökad möjlighet till längre och tyngre tåg, ökad möjlighet till längre och tyngre lastbilar där överflyttning till järnväg och sjöfart inte är ett realistiskt alternativ, ruttoptimering, ökad användning av digitala lösningar och innovativa lokala och regionala transport- och mobilitetslösningar. I vissa fall kan transporter kortas eller ersättas helt. Utveckling och användning av teknisk infrastruktur för virtuella möten och distansarbete är också ett exempel på hur trafikarbetet kan minska utan att tillgängligheten försämras (Klimatpolitiska handlingsplanen prop. 2019/20:65).

Transportinfrastruktur är inget ändamål i sig, utan ett verktyg för att möjliggöra andra värden som exempelvis tillgänglighet till arbetstillfällen vilket stödjer näringslivets behov/konkurrenskraft. Tidigare planer har i huvudsak beskrivits utifrån olika åtgärdsområden som utvecklar infrastrukturen. Ambitionen nu är att tydligare sätta infrastrukturen i sitt sammanhang - hur den bidrar till ett transporteffektivt samhälle.

Nedanstående figur (se Figur 1) syftar till att illustrera komplexiteten av de förutsättningar som styr utvecklingen av den regionala transportinfrastrukturen.



Den översta plattformen representerar den regionala planen och dess syfte i form av förbättrad tillgänglighet.

(Konkretiseras i arbetet med åtgärdsplaneringen)

I den mittersta plattformen redovisas regionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportsystemet. Utgångspunkten för arbetet är systemanalysen som tillsammans med nya kunskapsunderlag ska ge en tydligare inriktning.

(Se kapitel 3. Inriktning)

I basen finns nationella och regionala ramverk i form av lagar, förordningar, mål och strategier.

(Se kapitel 2. Utgångspunkter)

Figur 1. Illustration över komplexiteten av de förutsättningar som styr utvecklingen av den regionala transportinfrastrukturen.

2 MED HELHETEN I FOKUS

Den regionala infrastrukturplanen är ett verktyg för att utveckla tillgängligheten för både gods- och persontransporter.

Utgångspunkten är att transportslagen ska komplettera varandra för att på ett optimalt sätt stödja efterfrågat transportbehov, stärka näringslivets förutsättningar och uppfylla de transportpolitiska målen.

Utvecklingen av infrastrukturen ska stödja

- Godstransporter: att vara en internationellt och nationellt ledande hållbar logistikregion med utvecklad intermodalitet
- Persontransporter: andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Baserat på systemanalysens målsättningar och utifrån de nya kunskapsunderlagen föreslås transportinfrastrukturen utvecklas utifrån följande principer:

- Regional infrastrukturplan ska bidra till det nationella klimatmålet
- Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen
- Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen med ett regionalt etappmål omräknat utifrån Västra Götalands förutsättningar

Det övergripande målet för den regionala infrastrukturplaneringen är:

Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd - förbättrad tillgänglighet.

Planeringen ska göras utifrån ett helhetsfokus som möjliggör synergieffekter vid val av åtgärder, vilket kan beskrivas som att tillgängligheten ska förbättras på klimatets villkor samt bidra till goda livsmiljöer i stad och land. Hur möjliga synergier kan uppnås behöver beaktas från problemformulering och alternativgenerering till fastställande av planen.

Regionens varierade geografiska och demografiska förutsättningar innebär att olika åtgärdscombinationer behöver göras på olika platser, med olika tyngd för respektive inriktning, för att nå en hög måluppfyllelse. Till exempel sker det stora antalet olyckor på det mindre vägnätet, oftast i landsbygds- miljö, medan potential för överflyttning till kollektivtrafik främst gäller starka pendlingsstråk och stadsmiljöer.

Utifrån erfarenhet av genomförandet av regional infrastrukturplan behöver kommande åtgärdsplanering anpassas så att känsligheten mot underförbrukning av medel minskar (se bilaga 1).

Just nu pågår stora teknikskiften, elektrifiering, digitalisering och autonoma fordon, som kommer att påverka transportsystemet. Därmed behöver flexibiliteten i planen öka så att infrastrukturutvecklingen följer samhällsutvecklingen.

TRANSPORTSYSTEM

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

GODSTRANSPORTER

Att vara en internationellt och nationellt ledande hållbar logistikregion med utvecklad intermodalitet

PERSONTRANSPORTER

Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland



Regional infrastrukturplan ska bidra till det nationella klimatmålet



Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen



Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen med ett regionalt etappmål omräknat utifrån Västra Götalands förutsättningar.

Figur 2. Mål för den regionala infrastrukturplaneringen.

3 UTGÅNGSPUNKTER

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet stöds av två huvudmål: funktionsmålet (tillgänglighet) och hänsynsmålet (säkerhet, miljö och hälsa), se Figur 3. Regeringen bedömer att för att det övergripande transportpolitiska målet, samt klimatmålet, ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.

Utöver klimatutmaningen är utarmningen av biologisk mångfald den största miljöutmaningen just nu. Effekter för biologisk mångfald ska beaktas vid planering och utformning av infrastrukturåtgärder.

Agenda 2030

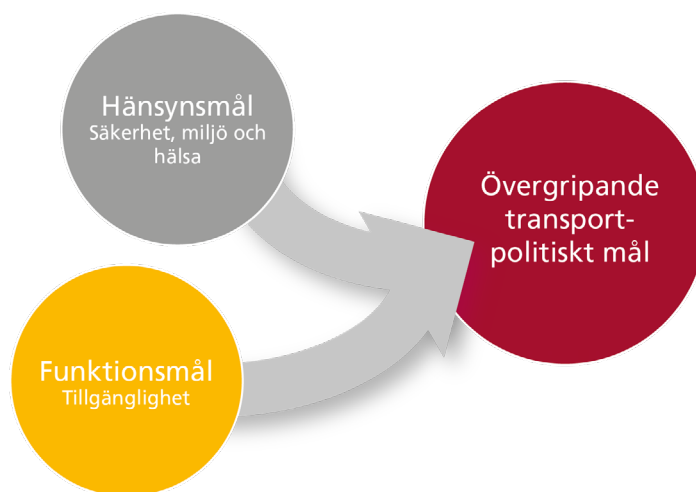
FN:s agenda 2030 och dess 17 globala mål (med 169 delmål) omfattar alla politiska områden och delaktighet och engagemang på regional nivå är centralt. Mer information om de globala målen finns [här](#).



Klimatlagen

Klimatlagen är en av tre delar inom ett klimatpolitiskt ramverk som trädde i kraft i januari 2018. De andra delarna är nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Klimatmålet innebär att Sverige år 2045 inte ska ha några ”nettoutsläpp” av växthusgaser, för att därefter uppnå ”negativa utsläpp”.

De transportpolitiska målen utgör ramen för framtagandet den regionala planen. Nationella utgångspunkter är även Agenda 2030 och Klimatlagen, se faktarutor. Regionens *Vision det Goda Livet* utgör grunden för regionens strategiska inriktningar. *Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland*, som bland annat pekar ut de viktigaste funktionerna i regionens transportinfrastruktur, utgör basen för inriktningsunderlaget tillsammans med de beslutade dokument som ligger till grund för denna. Andra beslutade utgångspunkter som berör transportinfrastrukturen är den *Regionala utvecklingsstrategin*, *Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om* och *Trafikförsörjningsprogram*.



Figur 3. De transportpolitiska målen.

4 INRIKTNING

4.1 REGIONAL SYSTEMANALYS FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I VÄSTRA GÖTALAND

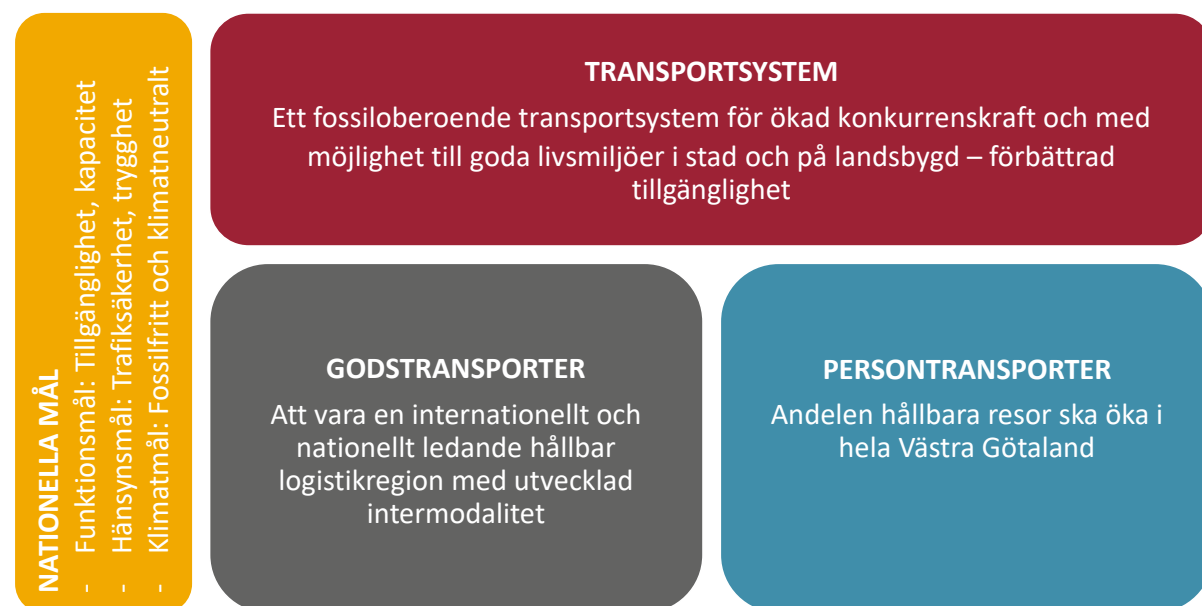


På regional nivå finns flera styrande dokument som beskriver transportsystemets mål och inriktningar. Västra Götalandsregionens långsiktiga utvecklingsstrategi för transportsystemet sammanställs i inriktningsunderlaget *Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland*. Systemanalysen beslutades av regionstyrelsen år 2016 och utgör basen för det nya inriktningsunderlaget. Därtill läggs tre perspektiv kopplade till de transportpolitiska hänsynsmålen och Agenda 2030, som ska genomsyra hela planeringen; trafiksäkerhet, klimat & miljö samt ett inkluderande transportsystem. För dessa tre områden har fördjupade kunskapsunderlag tagits fram i tre separata PM.

Målbilden för transportsystemets utveckling i Västra Götaland illustreras i nedanstående figur (se Figur 4). De övergripande målen är formulerade utifrån kategorierna: Transportsystem, Godstransporter och Persontransporter. De nationella målen som systemanalysen tar avstamp i är de transportpolitiska målen.

En aktualisering av systemanalysen har gjorts och förslag till ändringar av två övergripande målformuleringar föreslås. Första ändringen gäller transportsystemmålet där förslaget är att byta ”ökad tillgänglighet för alla” till ”förbättrad tillgänglighet”. Den andra ändringen gäller persontransportmålet där förslaget är att byta ”en effektiv kollektivtrafik för hållbar pendling och ökat kollektivt resande samt för att stärka regionens kärnor” till ”andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland” i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet. Ett viktigt bidrag för att nå persontransportmålet är genomförandet av strategierna Målbild tåg 2035 och Målbild Koll2035 (Kollektivtrafikprogram för stomnätet Göteborg, Mölndal och Partille), som är en del av Trafikförsörjningsprogrammet i Västra Götaland.

Just nu pågår stora teknikskiften, elektrifiering, digitalisering och AI, som kommer att påverka transportsystemet. Denna utvecklings påverkan på resmönster och godstransporter behöver följas noga och kommande planer vara tillräckligt flexibla för att möta de förändrade förutsättningarna.



Figur 4. Uppdaterade mål i Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Utifrån ovanstående mål har funktionsmål för infrastrukturen formulerats och dessa ligger till grund för de prioriterade funktionerna (se Figur 5).

De prioriterade funktionerna beskriver de delar av regionens transportsystem som behöver utvecklas för att nå de nationella och regionala målen och är indelade i kategorier som speglar målen.

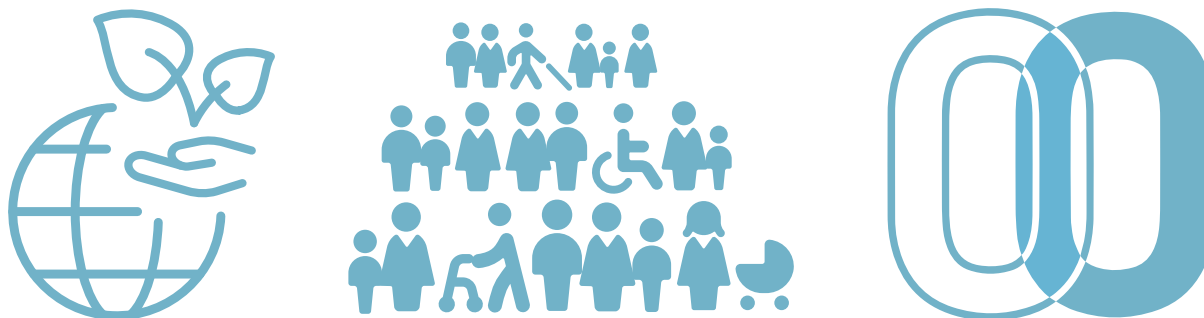
Funktionsmål och prioriterade funktioner ska uppnås samtidigt som förutsättningarna för minskad klimatpåverkan, ett inkluderande transportsystem och förbättrad trafiksäkerhet möjliggörs.

TRANSPORTSYSTEM
<p>Funktionsmål: En tillförlitlig och stark infrastruktur som möjliggör hållbara transporter, arbete och boende i hela regionen</p>
<p>Prioriterade funktioner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ett robust och tillförlitligt transportsystem • Effektiv rörlighet genom att varje transportslag nyttjas på bästa sätt för både stad och landsbygd
GODSTRANSPORTER
<p>Funktionsmål: Effektiva, hållbara och välfungerande transportkedjor med fortsatt utvecklad sjöfart och hamnverksamhet</p>
<p>Prioriterade funktioner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg • Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land • God tillgänglighet för Vänersjöfarten
PERSONTRANSPORTER
<p>Funktionsmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivt och hållbart resande i starka stråk mellan regionala och interregionala knutpunkter • Storregional/nationell arbetsmarknad med närhet till internationella affärer
<p>Prioriterade funktioner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Välfungerande och tillgänglig arbets- och studiependling • Förbättrad tillgänglighet till noder för näringsliv och turism • Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats

Figur 5. Funktionsmål och prioriterade funktioner i Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

4.2 TRE PERSPEKTIV SOM STÄRKER EN HÅLLBAR INFRASTRUKTURUTVECKLING

Sedan den regionala planen antogs år 2018 har nya fördjupade kunskapsunderlag tagits fram. Respektive kunskapsunderlag beskrivs som utmaningar i detta kapitel och har symboliskt illustrerats i Figur 6 nedan.



Figur 6. Illustration för de fördjupade kunskapsunderlagen: Klimatutmaning, Social utmaning och Trafiksäkerhetsutmaning

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi som tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

1.

Tänk om

2.

Optimera

3.

Bygg om

4.

Bygg nytt

För att nå en större effekt skulle åtgärder inom steg 1 och 2 utifrån Trafikverkets fyrstegsmodell kunna bidra, se faktaruta. Tyvärr medger inte regelverket att medel i regional infrastrukturplan får nyttjas till steg 1 och 2 åtgärder som fristående åtgärder, utan endast i samband med större ombyggnadsprojekt. Här behöver kommuner och region arbeta gemensamt för att komplettera den regionala planen och genomföra åtgärder som gynnar en omställning till hållbara transporter.

4.2.1 KLIMATUTMANING: TRANSPORTINFRASTRUKTURUTVECKLINGEN SKA BIDRA TILL DET NATIONELLA KLIMATMÅLET



I systemanalysens utgångspunkt för transportsystemet som helhet lyfts ett fossiloberoende transportsystem fram, vilket är ett långsiktigt mål. Att minska koldioxidutsläppen i den omfattning som skulle motsvara det regionala transportarbetets totala koldioxidutsläpp är inte möjligt även om hela planen skulle innehålla åtgärder för kollektivtrafik, gång/cykel och samfinansiering av järnväg. Infrastrukturens utveckling är en av flera pusselbitar för omställningen till ett fossiloberoende transportsystem.

Investeringar i transportinfrastrukturen bidrar därför främst till klimatomställningen genom att i huvudsak föreslå satsningar som bidrar till eller passar in i ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen, samt genom att bygga och underhålla infrastruktur med så liten klimatpåverkan som möjligt. Omställning av drivmedel, teknikutveckling för energieffektivitet, bebyggelseplanering och andra styrmedel krävs för att nå klimatmålet.

För att den regionala planen ska gå i riktning mot minskat koldioxidutsläpp förutsätts att åtgärder som gynnar överflyttning till mer hållbara transportslag prioriteras i högre grad, där de geografiska förutsättningarna medger detta.

Detta kan exempelvis vara åtgärder som underlättar effektivare logistik för godstransporter, intermodalitet och beteendeförändringar för mer hållbara resval samt åtgärder som snabbar upp teknik-/bränsleskiftet.

Sveriges mål för transportsystemet

Växthusgasutsläpp från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

Den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet, men målet ska beaktas vid varje val/utförande av åtgärd för att säkerställa minskad klimatpåverkan för planen som helhet.

Koppling till regional infrastrukturplan

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av den regionala infrastrukturplanen för åren 2018-2029 är genomförd.

De miljöaspekter som behandlas är kopplade till de nationella miljökvalitetsmålen och sorterade under fokusområdena Klimat, Hälsa och livskvalitet, Landskap samt Resurser tillgängliga för människan. Av de fyra fokusområdena är det främst inom fokusområde Klimat som den regionala planen medför risk för påverkan. Inom övriga områden bedöms planen totalt sett bidra positivt eller ha viss potential att bidra positivt.

Med anledning av att den regionala planen motverkar möjligheten till uppfyllelse av klimatmålen har planens miljöeffekter följts upp på uppdrag av regionfullmäktige. Resultatet finns sammanställt i PM Uppdaterad analys av miljöeffekter, samt rekommendationer inför kommande revidering av regional infrastrukturplan. Analysen av miljöeffekterna överensstämmer i stort med slutsatserna i MKB. Rekommendationer i ovanstående PM:

- Inled nästa planrevidering med en övergripande diskussion om syftet med regionalplan och hur den kan förhålla sig till regionala och nationella klimatmål och klimatlagen
- Tillämpa de fyra arbetssätten inom Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om
- Integrera på ett tydligare sätt arbetet med klimat- och miljöeffektbedömning i själva planprocessen och inför politiska ställningstaganden
- Fortsätt att betona fyrstegsprincipen i genomförandet av planen och prioritera åtgärder som bidrar till att minska klimatutsläppen
- Ta fram mer underlag för åtgärder som minskar klimatpåverkan av transportsystemet, t.ex. trafiksäkerhetsåtgärder på väg som samtidigt bidrar till reducerade klimatutsläpp och attraktiva samhällen
- Verka för att förbättra underlag för uppföljning av kommande planer för att möjliggöra systematisk uppföljning
- Arbeta med påverkansåtgärder gentemot nationell nivå

Fokus framåt

För regional infrastrukturplan föreslås följande:

Regional infrastrukturplan ska bidra till det nationella klimatmålet.

4.2.2 SOCIAL UTMANING: ETT INKLUDERANDE TRANSPORTSYSTEM



Transportsystemet har en viktig roll att skapa förutsättningar för invånarna att delta i samhället genom att tillgängliggöra dess platser och aktiviteter. Enligt propositionen om de transportpolitiska målen behöver transportsystemet tillgodose både näringslivets och medborgarnas skiftande behov av välfungerande resor och transporter. Behoven skiftar över länet, geografiskt, mellan stad och landsbygd, mellan kvinnor och män, personer med funktionsnedsättning, olika grupper i samhället och varierar även över tid.

I en delrapport från arbetet med kunskapsunderlaget *Relationen mellan transportinfrastruktur och sociala aspekter av hållbarhet* beskrivs och analyseras den sociala dimensionen av hållbarhet för det regionala transportsystemet. Analysen tyder på att grupper som barn och unga, kvinnor, äldre och ekonomiskt svaga, av olika skäl, har mindre möjlighet att ta del av den tillgänglighet som möjliggörs av investeringar i transportinfrastrukturen. Analysen lyfter även att ovanstående grupper generellt transporterar sig mer med kollektivtrafik och cykel, samt gör fler kortare resor än starkare socioekonomiska grupper.

Samtidigt konstateras att bilen i många fall är det enda alternativet för att kunna ta del av samhällets resurser, speciellt i geografiska områden som ligger utanför de starka kollektivtrafikstråken.

Koppling till regional infrastrukturplan

Investeringar i cykel- och kollektivtrafik samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser i regional infrastrukturplan är goda exempel som bidrar till social hållbarhet. Det finns behov av ytterligare studier för att ge en tydligare inriktning för framtida åtgärdsval.

För att bidra till förbättrad tillgänglighet behövs samverkan mellan ett flertal aktörer för att skapa ökad tillgänglighet till stråk, funktioner och knutpunkter.

Fokus framåt

Förutsättningar för att kunna delta i samhället på ett tryggt och trafiksäkert sätt bör förbättras för olika grupper och utifrån geografiska förutsättningar. Följande rekommendationer lyfts för att hantera de sociala aspekterna av hållbarhet i den regionala planen från beslutsfattande till genomförande:

- Fortsatt bygga kunskap kring den sociala dimensionen inom transportsystemet
- Säker och trygg tillgänglighet till funktioner med särskild betydelse för barn och unga
- Gång och cykel samt kollektivtrafik är fortsatt prioriterade transportslag

För att den regionala planen ska utvecklas mot att bättre koppla infrastrukturinvesteringar mot de sociala dimensionen föreslås ambitionen vara:

Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen

Vad är barnkonventionen?

Barnkonventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med egna rättigheter, inte föräldrars eller andra vuxnas ägodelar. Den innehåller 54 artiklar som alla är lika viktiga och utgör en helhet, men det finns fyra grundläggande principer som alltid ska beaktas när det handlar om frågor som rör barn:

2

Alla barn har samma rättigheter och lika värde

3

Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn

6

Alla barn har rätt till liv och utveckling

12

Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad

4.2.3 TRAFIKSÄKERHETSUTMANING: REGIONAL NOLLVISION



Regeringens målsättning ”nollvisionen” innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det nuvarande etappmålet innebär att antalet omkomna och allvarligt skadade ska halveras respektive minskas med 25 procent mellan år 2007 och 2020. Sedan framtagandet av nollvisionen har antalet omkomna och allvarligt skadade minskat, dock inte i den takt som behövs för att nå etappmålet enligt gällande tidplan.

I en delrapport från arbetet med kunskapsunderlag *Trafiksäkerhetsutveckling 2009–2018*, beskrivs och analyseras trafiksäkerhetssituationen i Västra Götaland. Analyserna visar att en majoritet av alla allvarliga olyckor i Västra Götaland sker på det regionala vägnätet. Cirka hälften av olyckorna med omkomna och allvarligt skadade på regionala vägnätet sker på de lågtrafikerade vägarna, särskilt på det så kallade mindre vägnätet (vägnummer högre än 500). Det mindre vägnätet är mycket omfattande och består av cirka 900 mil väg.

Samtidigt konstateras att den största andelen allvarligt skadade i trafikolyckor är oskyddade trafikanter (gående och cyklister). Antalet omkomna och svårt skadade har minskat på det kommunala vägnätet. Samma positiva utveckling noteras inte på det regionala vägnätet. Västra Götalandsregionen har höga ambitioner för en ökad cykling vilket återspeglas i *Strategi för ökad cykling i Västra Götaland*. I strategin är trafiksäkerhetshöjande åtgärder prioriterade.

Koppling till regional infrastrukturplan

I regional infrastrukturplan finns medel för trafiksäkerhetshöjande åtgärder både på de kommunala och regionala vägnäten. Trafiksäkerhet har en central roll i genomförandet av beslutade åtgärder, och ingår även i effektbedömning inför beslut om infrastrukturinvesteringar. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är ofta av betydelse för såväl gods- som persontransporter.

Fokus framåt

Att förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikanter är viktigt, och har bäring på flera av de globala målen i Agenda 2030. Med stöd i kunskapsunderlaget ges följande rekommendationer:

- Öka kunskapen om, samt prioritera, trafiksäkerhetsåtgärder för det lågtrafikerade vägnätet
- Fortsatt satsning på trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter

Ambitionen för den regionala planen föreslås följa den nationella nollvisionens målsättning. Regeringen har en ny högre ambition med ett etappmål enligt faktaruta. Ett regionalt etappmål föreslås enligt nedan:

Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen med ett regionalt etappmål omräknat utifrån Västra Götalands förutsättningar.

Regeringens höjda ambitionsnivå för arbetet med trafiksäkerhet

13 februari 2020

Etappmålet innehåller en halvering av antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten, och luftfarten. Även antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras, och dessutom ska antalet allvarligt skadade inom samtliga trafikslag minska med minst 25 procent. Målet ska vara uppfyllt till 2030. Därmed omfattas alla trafikslag av målet, som även är tidsatt.

BILAGA 1 EFFEKTIVARE GENOMFÖRANDE

Ambitionen är att inriktningsunderlaget ska verka över tid och ge en bra grund, ökad kunskap och en inriktning som består även inför framtida revideringar av den regionala infrastrukturplanen.

Under genomförandet av regional infrastrukturplan tenderar de namngivna objekten att dra ut på tiden. Detta påverkar hur mycket av det årliga anslaget som förbrukas. Trots en medveten ökning och tidigareläggning av mindre, mer flexibla, åtgärder underförbrukar planen. Upparbetningen motsvarar cirka 85 procent av budget. Vårt att notera är att tidsförlängningar ofta medför att objekt ökar i kostnad.

Planen innehåller investeringar främst för regionala vägar och kollektivtrafikanläggningar. Åtgärder över 25 mnkr beslutas i samband med revidering av planen, vilket normalt sker vart fjärde år. För ett bättre genomförande har det varit positivt att löpande kunna ta beslut om mindre åtgärder (under 25 mnkr) mellan revideringarna. Detta belopp har allt oftare visat sig skapa begränsningar då många (även relativt små) åtgärder tenderar att överstiga angiven nivå. En höjd beloppsgräns bedöms önskvärd för att underlätta genomförandet. En eventuell förändring av detta belopp kan dock tidigast ske i samband med nästa revidering av nationell transportinfrastrukturplan.

Kommande plan bör anpassas så att känsligheten mot underförbrukning av medel minskar, och att flexibiliteten ökar för att planen ska kunna följa samhällsutvecklingen.

Vid de senaste revideringarna har ambitionen varit att lämna de sista fyra åren öppna för att på så sätt möjliggöra en mer flexibel och anpassningsbar hantering av åtgärderna. Syftet har också varit att hålla planen aktuell och inte vara låst i tolv år gamla beslut. Detta har dock visat sig minska möjligheterna till att hålla igång produktionen då det inte finns något alternativt objekt att tillgå när pågående objekt blir senarelagda. Att helt ”fylla” planen med namngivna åtgärder innebär samtidigt att eventuella framtida behov att ändra inriktning blir svårare. En avvägning behöver göras i kommande åtgärdsplanering avseende namngivna åtgärder.

Ett annat alternativ kan vara att öka med fler flexibla, mindre, åtgärder/åtgärdsplaner som är lättare att anpassa. Även mindre åtgärder tar relativt lång tid att starta upp, men är samtidigt mindre resurskrävande. Det blir därmed enklare att starta upp nya åtgärder om pågående åtgärder skulle stanna av.

Sannolikt är en kombination av både fler namngivna åtgärder och en utökning av åtgärdsplaner bästa sättet att göra planen mer robust.

RAPPORTEN KAN LADDAS NER PÅ
WWW.VGREGION.SE/REGIONALPLAN



Regionutvecklingssekretariatet, Box 1091, 405 23 Göteborg