



Västsvenska paketet

Sammanställning av målen

Rapport 2011:1

Dokumenttitel: Sammanställning av målen
Västsvenska paketet rapport 2011:1
Kontaktperson: Ulla-Stina Ingemarsson, 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, Göteborgsregionens kommunalförbund, 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. Utgående från Västsvenska paketets målbild tillsammans med övriga styrande mål för respektive part formuleras sedan de mer detaljerade målen för respektive åtgärd. Detta är utförande parts ansvar, men arbetet sker förstas i bred samverkan.

Ansvariga för arbetet med målstrukturen har varit Västsvenska paketets Samordningsgrupp med följande medlemmar: Mattias Andersson, Linda Billberg, Olivia Claesson, Jan Frenell, Sofia Hellberg, Carl-Anton Holmgren, Ulla-Stina Ingemarsson, Georgia Larsson, Per Lindholm, Susanne Planath, Anders Roth, Josefin Selander, Line de Verdier, Åke Wessman och Ma-Lou Wihlborg.

Göteborg november 2011

Trafikverket Region Väst

Göteborgs Stad

Västra Götalandsregionen

Göteborgregionens kommunalförbund

Region Halland

Västtrafik

Innehåll

1	Målstrukturen	6
2	Övergripande mål	8
3	Effektmål för Västsvenska paketet	9
4	Indikatorer för effektmålen	10
5	Jämförelse med parternas mål	15
5.1	Trafikverket	15
5.2	Västra Götalandsregionen och Västtrafik	18
5.3	Region Halland	21
5.4	Göteborgsregionens kommunalförbund	24
5.5	Göteborgs Stad	26
	Bilagor	27

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 rätt enighet om att åtgärderna ska baseras på en helhetssyn avseende trafiken samt att viktiga samhällsmål såsom ökad sysselsättning och 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 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 parters organisationer att effektivt utföra Västsvenska paketets åtgärder”. Den samlade målbilden för samverkansorganisationen beskrivs i samverkansorganisationens plan för genomförande².

¹ Se kapitel 2,3 och 4.

² Se ”Plan för samverkansorganisationens arbete under genomförandeskedet”, Dok 2011:1



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

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 gemensamma mål.

De övergripande målen för Västsvenska paketet är:

Större arbetsmarknadsregioner

Med hållbar regionförstoring följer ökade tillväxtmöjligheter och stärkt stabilitet på arbetsmarknaden. Västsverige ska utvecklas med förstörade, förtätade och förstärkta lokala arbetsmarknader. Exempelvis ska Göteborgs lokala arbetsmarknad år 2020 omfatta närmare 1,5 miljoner invånare.

En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken

Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum. Kärnan ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. Det innebär att stråk och regiondelscentrum till samma tidpunkt ska stärkas med minst 40 000 arbetsplatser och 90 000 boende.

En konkurrenskraftig kollektivtrafik

För att skapa en attraktiv region och uthållig tillväxt krävs en konkurrenskraftig kollektivtrafik som tar hand om 40 procent av alla resor i Göteborgsregionen jämfört med dagens knappt 25 procent.

En god livsmiljö

Västsverige ska erbjuda en god livsmiljö med frisk luft och rent vatten, lite buller och ett rikt stads- frilufts- 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 Västsvenska paketet

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.

- En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet
- Ökad andel kollektivtrafik
- 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

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

Effektmål	Större arbetsmarknadsregioner	En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken	En konkurrenskraftig kollektivtrafik	En god livsmiljö	Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
Attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet	•	•	•	•	
Ökad andel kollektivtrafik	•	•	•	•	•
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 för effektmålen

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.

När det gäller mått och ambitionsnivå för de olika indikatorerna finns det på en samlad nivå endast ett fastlagt mått och det är K2020-målet om en fördubblad andel kollektivtrafik. Detta faktum ska dock inte minska effektmålen betydelse och vikt och hindrar inte att måttasatta mål för indikatorerna formuleras för enskilda åtgärder. Tvärtom är det en av de viktigaste delarna i planeringsprocessen för enskilda åtgärder.

Nedan följer en beskrivning av indikatorerna för effektmålen och de återfinns också i tabellform i bilaga 2.

En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet

För att uppnå målet om en mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet krävs att en lång rad faktorer samspelar och påverkar i rätt riktning. Eftersom kollektivresenärer finns överallt i transportsystemet påverkar detta mål även målen för åtgärder som i första hand inte är kollektivtrafikåtgärder. Detta gäller inte minst i byggskedet, då störningar ska minimeras för kollektivresenärer.

- Punktligheten i kollektivtrafiken ska öka. Kollektivresenärer är extra känsliga för störningar eftersom en resa ofta består av flera delresor med byten. En missad anslutning gör att effekten för resenären flerdubblas. Störningar under byggskedet ska minimeras för kollektivresenärer.
- Restid i högtrafik jämfört med friflöde ska minska. Ett av de största problemen för kollektivtrafiken i Göteborg är trängseln på spår, vägar och gator. I rusningstrafik betyder det att restiden blir mycket längre än vad tidtabellen anger. Åtgärder som gör att fordonen kan komma fram och tidtabellen kan hållas gör att kollektivtrafiken blir ett mycket mer attraktivt alternativ. Målet är garanterad framkomlighet för kollektivtrafiken.

- Restidskvoten ska minska. Restidskvot är ett mått som används för att beskriva hur fördelaktigt eller ofördelaktigt det är att resa med kollektivtrafik jämfört med bil. Restiderna räknas från dörr till dörr och en restidskvot mindre än 1 visar att det är mer fördelaktigt tidsmässigt att åka kollektivt, omvänt visar en restidskvot större än 1 att det är mindre fördelaktigt att resa kollektivt jämfört med att åka bil. I praktiken innebär det att exempelvis omledningar ska göras på ett sådant sätt att kollektivfordonen inte får större körtidsökning än vad biltrafiken får.
- Turtäthet i pendlingsstråken ska öka. Om man möjliggör en ökad turtäthet får man en mer attraktiv kollektivtrafik och också en ökad kapacitet i kollektivtrafiken. Fler fordon tar mer plats och hållplatser, vägar och spår måste dimensioneras för detta.
- Restiden ska minska. Den totala restiden bör minska för att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv. Utformningen av trafikmiljön är då av stor vikt. Exempelvis kan åtgärder som signalprioritering och noggrann utformning av busshållplatser förkorta den totala restiden.
- Sittplatskapaciteten ska öka. Den totala sittplatskapaciteten kan öka antingen genom större fordon eller högre turtäthet. Man bör vid genomförandet av åtgärderna sträva efter att möjliggöra båda dessa faktorer. Exempelvis kan dubbeldäckade eller extra långa bussar ställa krav vid dimensioneringen av trafikmiljön.
- Trafikinformationen för resenären ska förbättras. Resenären ska få relevant, tillförlitlig och lättillgänglig information för att kunna fatta beslut inför och under sin resa.
- Kvaliteten i resenärsmiljöer ska öka. Utformningen av resenärsmiljön är en viktig faktor för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett bra alternativ till bilresan. Det är resenärens totala upplevelse som ska optimeras och det finns en lång rad av delfaktorer som måste beaktas. Resenärsmiljön ska uppfattas som trygg, säker, tydlig, komfortabel, välstädd etc. inte minst i bytespunkterna. Det ska finnas bra gång- och cykelanslutningar, bra information och generellt goda förutsättningar för att göra hela resan attraktiv för alla.
- Kapacitet på pendelparkeringar ska öka. En väsentlig del av hela kollektivresan är att det finns bra och attraktiva möjligheter att parkera med både cykel och bil. De anslutande GC-vägarna ska prioriteras och tillgängligheten generellt ska vara hög. Utformningen bör göras så det är möjligt att höja kapaciteten i framtiden med ytterligare etapputbyggnader.
- Attityden till kollektivtrafik ska bli mer positiv. Attityden till kollektivtrafiken är en viktig faktor framförallt för att få bilpendlare att vilja prova att åka kollektivt. Informationen i samband med genomförande av åtgärder i Västsvenska paketet bör genomsyras av ambitionen som finns att öka attraktiviteten i kollektivtrafiken. Det är viktigt att byggprocesserna

genomförs på ett sådant sätt att man inte påverkar attityden till kollektivtrafik på ett negativt sätt.

Ökad andel kollektivtrafik

- Andel kollektivresor ska öka. Målet för K2020 är att andelen kollektivresor³ ska öka till 40 % år 2025. År 2006 var andelen 24 %. Översiktligt innebär detta att för varje stråk ska kollektivandelen vara minst 40 %. I högtrafik innebär det en betydligt högre andel. Dessa nyckeltal bör användas i dimensionering och utformning. Det innebär att prognoserna för biltrafikens utveckling i vissa fall kan göras mer restriktiva och att kollektivsystemet ska dimensioneras så den planerade ökningen ryms.
- Andel kollektivresor i vissa stråk ska öka till över 40 %. Där underlaget för resande är högt ska kollektivandelen vara över 40 % för att kompensera för de stråk där underlaget är svagare. Underlag för bedömningarna finns i Västrafiks rapport "Dubbelt upp" och MIIT-gruppens och Trafikverkets stråkstudier. Som jämförelse kan nämnas att Stockholms stads nya miljöprogram föreslår målet att kollektivtrafiken i högtrafik ska ha 78 % av resenärerna i innerstaden och 45 % i ytterstaden.

En minskad andel biltrafik till och i regionkärnan

- Andel bilresor till och i regionkärnan ska minska. Genom att göra alternativen till bilresan mer attraktiva fås en överflyttning från biltrafiken vilket ger förbättrad framkomlighet och mindre risk för störningar. Även trängselskatten medför förbättrad framkomlighet i vägtransportssystemet för de kvarvarande trafikanterna. För åtgärderna i Västsvenska paketet betyder detta att bedömningar måste göras så att utformningen för respektive trafikslag anpassas till en sådan förändring. Göteborgs Stads mål om ett minskat *antal* bilresor gör att utformningen av transportsystemet måste anpassas så att ökande gång-, cykel- och kollektivtrafik ryms.
- Beläggingsgrad i bilar ska öka. Att arbeta för att öka antalet personer i varje bil är ett effektivt sätt att minska trängsel och miljöproblem.

Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

- Flöde av cykeltrafik ska öka. 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. Störningar under byggskedet ska minimeras för cyklister.

³ Mäts på samma sätt som i K2020, dvs. andelen resor med kollektivtrafik i förhållande till summan av bil och kollektivtrafik inom och till/från Göteborgsområdet (Göteborg, norra Mölndal, Partille och västra Härryda).

- Gångtrafiken ska öka. Liksom för cykeltrafiken är goda förutsättningar för att ta sig fram till fots är viktigt för att uppnå målen. Dels för att uppnå en god stadsmiljö men också för att gångtrafiken ofta är en del i kollektivresan. Många av resorna i bil- och kollektivtrafiken är korta, så korta att gång bör vara ett alternativ om trafikmiljön är attraktivt utformad. Exempelvis måste gångbanor och andra miljöer för gångtrafikanter utformas och dimensioneras så att man upplever det som snabbt, tryggt, enkelt och säkert att gå. Det är viktigt att i detta sammanhang sträva efter tydlig separering av gående - och cyklister inte minst av trafiksäkerhetsskäl. Störningar under byggskedet ska minimeras för gående.

Förbättrad kvaliteten för näringslivets transporter

- Transporttidsluster i vägsystemet ska minska. Ett väl fungerande transportssystem är en grundläggande förutsättning för näringslivet. Robusta godstransportstråk med effektiv samordning mellan transportslagen är av stor betydelse. Det är viktigt med hög framkomlighet för näringslivets transporter inte minst för transporterna till och från Göteborgs hamn och industrierna på Hisingen.
- Transporttidssäkerheter ska minska. Ett väl fungerande transportssystem är en grundläggande förutsättning för näringslivet. Kraven på tillförlitlighet i transportsystemen är höga därför är målet att transporttidssäkerheten för näringslivets transporter ska minska. Det är viktigt att transportörer får relevant, tillförlitlig och lättillgänglig information för att kunna fatta beslut inför och under sin transport.
- Sårbarheten i transportsystemen ska minska. Sårbarheten i transportsystemen med passager över älven i Göteborg är hög och bör minskas. Detta gäller alla transportfunktioner men är speciellt viktigt när det gäller näringslivets transporter.
- Kvaliteten för godstransporter på järnväg ska öka. Det ger förutsättningar för kombinerade transporter och en ökad andel gods på järnväg. Det är viktigt med hög framkomlighet för näringslivets transporter inte minst för transporterna till och från Göteborgs hamn där järnvägstransporterna utgör en stor andel.

Minskade utsläpp

Det är viktigt att transportsystemen utformas så att rese- och transportbehoven kan tillgodoses 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. 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.

- Antal personer som exponeras för NO₂ över miljö kvalitetsnormen respektive 20 µg/m³ ska minska. Under byggskedet ska miljökrav ställas på byggmetoder, arbetsfordon och maskiner.
- Partiklar PM10 ska minska. Höga partikelhalter i utomhusluften är ett stort hälsoproblem och omfattas av miljö kvalitetsnormer. Partikelhalter i tunnlar ska beaktas. Under byggskedet ska miljökrav ställas på byggmetoder, arbetsfordon och maskiner.
- Koldioxidutsläpp i tätort och region ska minska. Förutom en omställning till mer energieffektiva transportsystem krävs också en övergång till fossilfria bränslen. Sveriges fordonsflotta ska vara oberoende av fossila bränslen år 2030. Ett minskat trafikarbete med fossila bränslen medför att koldioxidutsläppen minskar. Under byggskedet ska miljökrav ställas på byggmetoder, arbetsfordon och maskiner vad gäller energieffektivitet och koldioxidutsläpp.

Minskat buller

- Uppmätt buller ska minska. För att minska ohälsa bör antalet personer som utsätts för trafikbuller minska. Detta ligger inom ramen för miljö kvalitetsmålet ”En god bebyggd miljö”. 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

- Kvaliteten i stads- och andra tätortsmiljöer ska öka. Utformningen av infrastrukturobjekt ska i möjligaste mån bidra till frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv både genom sin gestaltning och genom att minimera intrång. Därigenom bidrar man till miljö målet ”En god bebyggd miljö”.
- Härdgjord yta ska minimeras. Utformningen av infrastrukturobjekt ska göras så att omfattningen av härdgjord yta 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 långsiktigt 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 miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Bland miljömålen finns målet "En god byggd 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 minskas 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 järnvägstransport området och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. 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 kollektiva persontrafiken.

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"> • Funktionsmålet – Tillgänglighet Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder • Ska ha väl fungerande rutiner, arbetsätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande (Inst. § 2.11) • Ska medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet (Inst. § 2.13) 	Större arbetsmarknadsregioner
<ul style="list-style-type: none"> • Funktionsmålet – Tillgänglighet Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder • Ska medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet (Inst. § 2.13) 	En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
<ul style="list-style-type: none"> • Funktionsmålet – Tillgänglighet Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras (precisering av funktionsmålet) • Ska verka för kollektivtrafikens utveckling (Inst. § 2.12) 	En konkurrenskraftig kollektivtrafik
<ul style="list-style-type: none"> • Hänsynsmålet - Säkerhet, miljö och hälsa Bidra till att miljö kvalitetsmålet <i>Begränsad klimatpåverkan</i> nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. • 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. 	En god livsmiljö
<ul style="list-style-type: none"> • Funktionsmålet – Tillgänglighet Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften 	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; Fyrbodalsregionen, Göteborgsregionen, Sjuhäradsregionen och Skaraborgsregionen 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.

Tillväxtprogrammet för Västra Götaland består av ett regionövergripande program samt fyra delregionala för Fyrbodalsregionen, Göteborgsregionen, Sjuhäradsregionen och Skaraborgsregionen. Målet för programmet är att Västra Götaland ska vara en attraktiv och väl sammanhållen internationell konkurrenskraftig region. Ett av tre huvudområden i programmet är att utveckla infrastrukturen eftersom detta är avgörande för att stå sig i den internationella konkurrensen och skapa starkare utveckling i Fyrbodalsregionen, Göteborgsregionen, Skaraborgsregionen och Sjuhäradsregionen.

Västra Götalandsregionen ansvarar för den regionala infrastrukturplaneringen och arbetet sker i nära samarbete med kommunalförbunden. Inför den nu gällande planen togs ett regionalt inriktningsunderlag fram och utgångspunkterna för detta arbete var bland annat Vision Västra Götaland och de transportpolitiska målen. Fem väsentliga utmaningar för att nå en ökad tillväxt och bättre miljö beskrivs i underlaget:

- Möjligheterna till regionförstoring måste nyttjas bättre i Västsverige, med bättre infrastruktur finns goda möjligheter till större arbetsmarknader.
- Globaliseringen gör det angeläget att vi har en god internationell tillgänglighet med särskilt Göteborgs hamn och Landvetters flygplats som viktiga transportnoder.
- Efterfrågan på järnvägskapacitet för både gods- och persontrafik växer kraftigt i Västra Götaland.
- Kollektivtrafikens konkurrenskraft behöver förbättras och antalet resor behöver fördubblas.
- Det finns stora brister i det regionala vägnätet både när det gäller standard och länkar till de stora stråken.

För kollektivtrafiken så har Västra Götalandsregionen och de 49 kommunerna (Västtrafiks nuvarande ägare) formulerat sju övergripande mål:

1. Västtrafiks marknadsandel och antalet kollektiva resor ska öka.
2. Västtrafik ska bidra till att skola, arbete, service och fritidsaktiviteter inom och utanför Västra Götaland blir mer tillgängliga för invånarna.
3. Västtrafik ska verka för att utveckla de långväga resmöjligheterna så att Västra Götaland blir "rundare".
4. Västtrafik ska öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionshinder och arbeta för en samordning av allmän och särskild kollektivtrafik.
5. Västtrafik ska utforma kollektivtrafiken så att jämställdhet mellan könen främjas, det vill säga så att både kvinnors och mäns resandebehov tillgodoses.
6. Västtrafik ska erbjuda trafik med god miljöanpassning.
7. Invånarna ska vara mycket nöjda med Västtrafik. Kollektivtrafiken ska uppfattas som det bästa sättet att tillgodose resbehov och uppnå "nollvision".

Från den 1 januari 2012 kommer Västra Götalandsregionen att vara ensam ägare av Västtrafik efter skatteväxling och samtidigt bli regional kollektivtrafikmyndighet i enlighet med den nya kollektivtrafiklagen. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att ta fram ett Regionalt trafikförsörjningsprogram (ska vara färdigt oktober 2012) och inom ramen för detta arbete formuleras nya mål för Västtrafik.

En jämförelse mellan Västra Götalandsregionens vision och målbilder och målen för Västsvenska paketet kan illustreras enligt nedan.

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. • En region med kortare avstånd – attraktiva lokala arbetsmarknader med ökad tillgänglighet till arbete, utbildning och sociala kontakter med mera. • Växtkraft och långsiktigt positiv befolkningsutveckling i de fyra regiondelarna – Göteborgsregionen, Sjuhärad, Skaraborg och Fyrbodal. • 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. 	Större arbetsmarknadsregioner
<ul style="list-style-type: none"> • En region där delarna samspelar och förstärker varandra för högre tillväxt, välfärd och ett rikt kulturliv. 	En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
<ul style="list-style-type: none"> • Kollektivtrafiken har ett konkurrenskraftigt utbud som en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem med hög tillgänglighet. • Kortare restider ökar tillgängligheten till arbetsmarknader och utbildning, både i och kring Västra Götaland, vilket gör regionen rundare (det gemensamma Västra Götaland). 	En konkurrenskraftig kollektivtrafik
<ul style="list-style-type: none"> • Kollektivtrafik som ger flest invånare nya möjligheter till arbete och minskar utsläppen mest prioriteras. • Infrastrukturutbyggnad tar hänsyn till natur- och kulturmiljöer, bidrar till bättre bebyggelsemiljöer och beaktar både kvinnors och mäns värderingar. 	En god livsmiljö
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur och transportsystem ger invånare och företag bra utvecklingsmöjligheter 	Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

5.3 Region Halland

Region Hallands utvecklingsstrategi – Halland - Bästa livsplatsen - antogs 2005 och kan sammanfattas enligt nedan.

Visionen: Halland – Bästa livsplatsen

Här förverkligar vi bodrömmar

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

Grundläggande förutsättningar

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*.

Övriga strategiska dokument

Att Region Halland deltar i Västsvenska infrastrukturpaketet har sin utgångspunkt i prioriteringen av kuststråket och av Västkustbanan som har gjorts både i åtgärdsplaneringens systemanalys för Halland och i den Regionala infrastrukturplanen för Halland 2010-2021. Utifrån ett kollektivtrafikperspektiv stöds deltagandet i Västsvenska paketet av målformuleringarna i Hallands kollektivtrafikstrategi bland annat i formuleringen att vi ska utveckla kollektivtrafiken i de stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda samt att tågtrafiken ska vara stommen i kollektivtrafiksystemet.

Region Halland	Västsvenska paketet
<p><i>Ur Regional utvecklingsstrategi</i></p> <p>Skapa strategiska allianser</p> <p>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.</p> <p>Öka Hallands tillgänglighet</p> <p>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.</p>	<p>Större arbetsmarknadsregioner</p>
<p><i>Ur kollektivtrafikstrategin</i></p> <p>Den övergripande strategin för utveckling av kollektivtrafiken bygger på ”koncentration till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda”.</p>	<p>En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken</p>
<p><i>Ur kollektivtrafikstrategin</i></p> <p>Mål för Hallands kollektivtrafik</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öka Hallands tillgänglighet • Ökad andel kollektiva resor • Ökad regional tillgänglighet med kollektivtrafik • Vidgad arbetsmarknad och bättre pendlingsmöjligheter. 	<p>En konkurrenskraftig kollektivtrafik</p>

<p><i>Ur Regional utvecklingsstrategi</i></p> <p>Vårda den halländska miljön</p> <p>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.</p>	<p>En god livsmiljö</p>
<p><i>Ur Regional utvecklingsstrategi</i></p> <p>Strategi för att stimulera entreprenörskap, innovationer och tillväxtområden</p> <p>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.</p> <p>Strategi för att skapa balans mellan näringsliv och utbildning</p> <p>Vi ska verka för att utbildningssystemet skapar goda förutsättningar för entreprenörskap och näringslivsutveckling.</p>	<p>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften</p>

5.4 Göteborgsregionens kommunalförbund

Göteborgsregionens (GR) förbundsstyrelse antog 2006 mål- och strategidokumentet "Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regionalstruktur". I dokumentet identifieras följande fem mål- och strategiområden som viktiga i arbetet med att utveckla regionens struktur för att skapa gemensamma förutsättningar för uthållig 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 bo, leva och verka i Göteborgsregionen
- skapa en stark och långsiktig hållbar regional struktur som utgår från storstadens möjligheter
- utveckla en långsiktig hållbar infrastruktur med en attraktiv kollektivtrafik
- fördjupa samarbetet ytterligare mellan alla inblandade aktörer

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.

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

Göteborgsregionens kommunalförbund	Västsvenska paketet
<ul style="list-style-type: none">• Göteborgs lokala arbetsmarknad ska år 2020 omfatta närmare 1,5 miljoner invånare.• Befolkningsökningen inom Göteborgsregionen ska vara minst 8000 invånare per år.	Större arbetsmarknadsregioner

<ul style="list-style-type: none"> • Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum. • Kärnan ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. Det innebär att stråk och regiondelscentrum till samma tidpunkt ska stärkas med minst 40 000 arbetsplatser och 90 000 boende. • 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. • 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. 	<p>En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken</p>
<ul style="list-style-type: none"> • K2020 ska vara genomförd senast 2020. Minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik 2025. • 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. 	<p>En konkurrenskraftig kollektivtrafik</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Stads- och andra tätortsmiljöer ska utformas så att de inbjuder till ett rikt stads- och vardagsliv. • Livsmiljön ska värnas från skadlig påverkan – alla ska tillförsäkras ren luft och friskt vatten. 	<p>En god livsmiljö</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Hamnbanan ska vara utbyggd i nytt läge senast 2020. 	<p>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften</p>

5.5 Göteborgs Stad

Göteborg är en av de 13 kommunerna i Göteborgsregionens kommunalförbund. Målbilder och visioner som GR har fastlagt gäller självklart också Göteborgs Stad och återfinns i de strategiska måldokument som beskrivits i föregående avsnitt.

I Göteborgs Stad används stadens budget för att kommunicera majoritetens mål under en mandatperiod (nuvarande period är 2010-2014). I den av kommunfullmäktige antagna budgeten för 2012 beskrivs en hållbar utveckling i tre dimensioner där trafikfrågorna faller under den ekologiska dimensionen. Om trafiksystemet sägs att:

”Göteborg Stad ska planera trafikmiljön efter barnens villkor. De är särskilt utsatta som gående. Vi tror på en modern transportfilosofi som utgår från ett hållbarhetsperspektiv och ger förutsättningar för nya sociala rörelsemönster som är mer jämlika. En väl utbyggd kollektiv- och cykeltrafik ska vara basen i Göteborgs framtida infrastruktur. Det ska vara enkelt och tryggt att cykla för vuxna och barn. Bilen har sin plats även i framtidens Göteborg men den måste användas med större omsorg och i så hög grad som möjligt drivas av klimatneutrala bränslen.”

I underliggande kapitel pekas prioriterade mål ut, varav flera har bäring på målen i det Västsvenska paketet. I kapitel Trafik skrivs: ”Biltrafiken ska minska till förmån för resande med kollektivtrafik och cykel.” I kapitel Klimat och miljö anges målet: ”Förbrukningen av fossila bränslen ska minska.”

På kommunstyrelsens uppdrag pågår ett arbete med att ta fram en trafikstrategi för ett hållbart Göteborg. Den beräknas vara klar under 2013. Här kommer målen för regionen och staden att konkretiseras.

Göteborgs Stad	Västsvenska paketet
• Uttrycks genom GR	Större arbetsmarknadsregioner
• Uttrycks genom GR	En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
• Biltrafiken ska minska till förmån för resande med kollektivtrafik och cykel	En konkurrenskraftig kollektivtrafik
• Förbrukningen av fossila bränslen ska minska	En god livsmiljö
• Uttrycks genom GR	Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

Bilagor

Bilaga 1 Målstruktur, förenklad bild

Bilaga 2 Indikatorer i tabellform

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

EFFEKTIVMÅL

- › En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet
- › Ökad andel kollektivtrafik
- › 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:

- › Kollektivtrafikens punktlighet och turtäthet
- › Sittplatskapaciteten
- › 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 i tätort och region
- › Utsläpp av kvävedioxid och partiklar
- › Buller från trafik

Bilaga 2

	Påverkan efter färdigställande	Påverkan under genomförande
En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet		
Punktligheten i kollektivtrafiken ska öka		
Restid i högtrafik jämfört med friflöde ska minska		
Restidskvoten ska minska		
Turtäthet i pendlingsstråken ska öka		
Restiden ska minska		
Sittplatskapaciteten ska öka		
Trafikinformationen för resenären ska förbättras		
Kvaliteten i resenärsmiljöer ska öka		
Kapacitet på pendelparkeringar ska öka		
Attityden till kollektivtrafik ska bli mer positiv		
Ökad andel kollektivtrafik		
Andel kollektivresor ska öka		
Andel kollektivresor i vissa stråk ska öka till över 40 %		
En minskad andel biltrafik till och i regionkärnan		
Andel 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		
Transporttidsförluster i vägsystemet ska minska		
Transporttidsosäkerheter ska minska		
Särbarheten i transportsystemen ska minska		
Kvaliteten för godstransporter på järnväg ska öka		
Minskade utsläpp		
Antal personer som exponeras för NO ₂ över miljö kvalitetsnormen respektive 20 µg/m ³ ska minska		
Partiklar PM10 ska minska		
Koldioxidutsläpp i tätort och region 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		

www.vastsvenskapaketet.se

