



2024-09-16

Hållbarhetsintegrering och hållbarhetsbedömning

Bilaga till remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 – Västra
Götalands kollektivtrafikstrategi

Inledning

I arbetet med att revidera gällande trafikförsörjningsprogram är hållbarhet ur dess tre dimensioner en viktig utgångspunkt. Ambitionen har varit att trafikförsörjningsprogrammet ska gå i linje med målen i Agenda 2030 och VGR:s hållbarhetsmål. Hållbarhetsaspekterna som valts ut grundar sig på lärdomar från revideringsprocessen för nuvarande trafikförsörjningsprogram samt ett löpande utvecklingsarbete med hållbarhetsintegrering/hållbarhetsbedömning inom Koncernkontoret med stöd av konsult. Hållbarhetsaspekterna beskrivs i bilaga 1.

Genom att integrera hållbarhet löpande har revideringsprocessen haft större möjlighet att påverka hållbarheten i en positiv/mindre negativ riktning än om hållbarhet endast hade bedömts i processens slutskede, då samtliga möjlighetsfönster är stängda.

Viktiga processteg och hantering i hållbarhetsintegreringen

I revideringsarbetet har viktiga processteg för hållbarhetsintegrering identifierats:

- Avgränsning och urval av hållbarhetsaspekter
- Framtagande av förutsättningsrapporten (nulägesbeskrivning)
 - o Hållbarhet har varit en utgångspunkt för vilka frågeställningar som belystes i förutsättningsrapporten
- De största "gapen" mellan nuläget och hållbarhetsaspekterna identifierades (knäckfrågor)
 - o Trafiksäkerhet, jämlikhet, tillgänglighet, delaktighet, långsiktig ekonomi i balans. Klimat ansågs vara tillräckligt omhändertaget i och med den aktualiserade miljö- och klimatstrategin samt det övergripande målet om ökat hållbart resande med ambitionen att alla resor ska vara hållbara.
- Samråd med berörda parter (exempelvis berörda myndigheter, civilsamhället, angränsande län med flera)
 - o Möjlighet för samrådsaktörer att lämna inspel kring vad de ser är av vikt gällande hållbarhet kopplat till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet
- Framtagande av förslag till strategisk inriktning
 - o Knäckfrågorna inarbetade
- Beslut i IKN och BHU om strategisk inriktning, som beskriver intentionerna/viljeinriktningen för trafikförsörjningsprogrammet
 - o Hållbarhetsbedömning utförd av Koncernkontoret, daterad 20240301
- Framtagande av remissversion av trafikförsörjningsprogrammet
 - o Knäckfrågorna inarbetade
- Beslut i IKN om remissversion av trafikförsörjningsprogrammet
 - o Hållbarhetsbedömning utförs av Koncernkontoret, daterad 20240916
- *Framtagande av förslag till trafikförsörjningsprogram efter remiss (kommande aktivitet)*

- *Hållbarhetsbedömning kommer att utföras av Koncernkontoret på den slutliga versionen av trafikförsörjningsprogrammet, inför antagande i regionfullmäktige*

Resultat av hållbarhetsbedömning av remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet

En bedömning har gjorts på hur remissförslaget till trafikförsörjningsprogrammet möjliggör kliv i en positiv riktning eller riskerar att bidra negativt, i förhållande till nuvarande trafikförsörjningsprogram (se tabell 1). Bedömningen på hållbarhetsaspekterna har gjorts utifrån en tregradig skala:

- (+) → Möjlighet för positiv påverkan
- (0) → Ingen påverkan
- (-) → Risk för negativ påverkan

Tabell 1: Hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammets remissutgåva. Bedömningen gjord av hur remissversionen påverkar hållbarhetsaspekterna i förhållande till nuvarande trafikförsörjningsprogram

Hållbarhetsaspekter	Bedömning	Kommentar
Klimat	+	Genom ökade ambitioner kring marknadsandel och hållbart resande samt borttaget mål om ökat antal resor finns potential till minskade utsläpp. Även genom fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken. Det positiva bidraget till klimatet förutsätter dock minskad biltrafik.
Biologisk mångfald	0	Genom ökade ambitioner kring marknadsandel och hållbart resande samt borttaget mål om ökat antal resor finns potential till minskade utsläpp. Även genom fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken. Det positiva bidraget till klimatet förutsätter dock minskad biltrafik. Negativt: Programmet stödjer ett fortsatt fokus på fortsatta omfattande infrastruktursatsningar.

Hushållning med naturresurser	+	Genom ökade ambitioner kring marknadsandel och hållbart resande samt borttaget mål om ökat antal resor finns potential till resurseffektivitet. Även genom fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken, eftersom elen är mer energieffektiv som drivmedel. Det positiva bidraget förutsätter dock minskad biltrafik och totalt resande. Användning av elbatterier i kollektivtrafiken är mer resurseffektiv, men produktionen av elbatterier är förknippad med utmaningar.
Luftkvalitet	0	Genom ökade ambitioner kring marknadsandel och hållbart resande samt borttaget mål om ökat antal resor finns potential till minskade utsläpp av partiklar från däck och förbättrad luftkvalitet. Även genom fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken. Det positiva bidraget förutsätter dock minskade mängder motoriserad trafik.
Buller	+	Elektrifiering (vid lägre hastigheter) och potential för överflyttning.
Tillgänglighet	+	Nytt övergripande mål med fokus på tillgänglighet. Mer fokus på hela resan (kombinationsresor, vägen till och från hållplats, förbättringar för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre). Viss utökning av utbudet i vissa relationer.
Jämlikhet	+	Ökat fokus på barn och unga, ökat utbud i glesare geografier. Mål om jämlikhet. Mål om sociala analyser möjliggör med medvetna beslut. Fortsatt fokus på arbets- och studiependling riskerar att grupper som inte arbetar eller studerar glöms bort. Mål om självfinansieringsgrad beräknas ha påverkan på priset.
Delaktighet	+	Involvering av barn och unga i processen för framtagandet. Delaktighet finns med som prioriterad åtgärd.
Fysisk aktivitet	+	Ökade ambitioner kring hållbart resande (gång, cykel och kollektivtrafik) och integrering mellan cykel och kollektivtrafik genom tydligare kopplingar till Strategisk plan för ökad cykling.
Trafiksäkerhet	+	Utveckla samverkan kring trafiksäkerhet samt VGR:s/ Västtrafiks egna arbete kring trafiksäkerhet.

God ekonomisk hushållning (resurseffektivitet)	+	Programmet beskriver vidareutvecklat arbete kring FOI för ökad resurseffektivitet, arbete med smarta och nya lösningar som kompletterar kollektivtrafiken.
Långsiktig ekonomi i balans	+	Ingen stor ambitionsökning mer än på marginalen. Återhållsamt program i sin grund. Remissförslaget lägger större fokus på balansen mellan intäkter och kostnader. Detta för att möjliggöra framtida satsningar på kollektivtrafiken men också för att få ut mer måluppfyllnad och nytta för investerade medel.

Bilaga 1 – Beskrivning av valda hållbarhetsaspekter

Klimat

Koldioxid och andra växthusgaser som släpps ut i atmosfären gör att det globala klimatet blir varmare. Förbränning av fossila bränslen, som till exempel olja, kol och fossilgas för el och värme, i industriprocesser och för transporter svarar för det största bidraget till klimatförändringen både i Sverige och världen i stort (Sveriges miljömål, 2023).

Transporter står för en fjärdedel av de totala utsläppen i Västra Götaland (Klimat 2030 strategiska vägval, 2020). Vad gäller de direkta utsläppen som Västra Götalandsregionen genererar, står kategorin resor och transporter för 34 procent (Klimatbokslut, 2021).

Centrala ansatser i arbetet för att minska utsläppen från transportsektorn (Sveriges miljömål):

- Transporteffektivare samhälle där trafikarbete med energiintensiva trafikslag minskar.
- Energieffektivisering av fordon gör att det trafikarbete som kvarstår använder mindre mängd energi.
- Omställning från fossila drivmedel till förnybara drivmedel och elektrifiering.

Om trafikarbetet minskar, minskar även mängden buller och utsläpp av hälsopåverkande luftföroreningar. Det leder till att stadsmiljöer förbättras, det ger förbättrad hälsa och gör att behov av markutrymme för transportinfrastruktur minskar (Etappmålet för Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter).

Biologisk mångfald

Ekosystem på land såsom skogar, våtmarker, torrmarker och berg utgör livsmiljöer för miljontals arter samtidigt som de renar luft och vatten. Markförstöring, påverkan på landskapet genom nybyggnation av exempelvis väg eller järnväg, samt avskogning leder till ökade halter av växthusgaser och påverkar både klimatet, samt djurs möjlighet till överlevnad negativt. I anslutning till transportinfrastrukturen finns även livsmiljöer där växter och djur vistas, såsom vägkanter, bangårdar och alléer. Dessa behöver beaktas i planeringen av infrastrukturen, samt i dess förvaltning.

Transportinfrastrukturen har en negativ påverkan på den biologiska mångfalden, genom att den:

- agerar som barriär för djur
- orsakar påkörning av djur som kan leda till trafikdöd
- påverkar dess omgivning negativt pga. buller, ljus, salt och andra föroreningar från trafiken
- kan orsaka biotopförlust
- kan påverka spridningen av invasiva arter

Transportinfrastrukturen kan, trots den negativa påverkan som kan orsakas, planeras på så sätt att livsmiljöerna kring infrastrukturen, såsom vägkanter, fyller funktioner som är positiva för den biologiska mångfalden. Det kan handla om att skapa multifunktionella sidoområden som exempelvis har en dämpande funktion avseende buller eller renar och filtrerar tungmetaller.

Hushållning med naturresurser

En långsiktig god hushållning är själva kärnan i en hållbar utveckling. Naturresurser utgörs av de råvaror som kan tas från naturen och där ändliga naturresurser skall nyttjas

försiktigt så att tillgången säkras för framtiden. Idag finns cirka 7,7 miljarder människor på jorden, år 2050 kommer det finnas cirka 9,7 miljarder. För att alla ska kunna leva ett gott liv behöver resurserna fördelas rättvist och användas på ett sådant sätt att de inte överskrider jordens ekologiska gränser. Dagens resursutnyttjande är också starkt sammankopplat med spridningen av farliga kemikalier. Idag finns uppemot 60 000 kemiska ämnen på världsmarknaden. Av totala volymen kemikalier som omsätts inom EU beräknas över 60 % vara hälsofarlig. För att bidra till Agenda 2030 målet om hållbar konsumtion och produktion krävs att Västra Götalandsregionen har resurseffektiva och giffria flöden av material över hela livscykeln. Genom VGR:s verksamheter strömmar stora materialflöden av plast, textil, metall, glas, papper, livsmedel, läkemedel och energibärande (som diesel, bensin, naturgas och biogas).

Luftkvalitet

Luft definieras här som emissioner av trafikrelaterade luftföroreningar och deras påverkan på luftkvaliteten, det vill säga koncentrationen av luftföroreningar i utomhusluften. Luftföroreningar är gaser och partiklar i luften som har en negativ påverkan på människans hälsa och/eller miljön.

Transportsektorns hälsopåverkande utsläpp domineras av vägtrafikens avgasutsläpp samt slitagepartiklar. Sjöfartens utsläpp har totalt sett en relativt liten hälsopåverkan, men i närheten av farleder och i hamnar kan utsläppen bidra till förhöjda halter av kväveoxider och partiklar. Luftfartens påverkan på hälsan är begränsad då de helt dominerande utsläppen sker på hög höjd och i de områden där människor normalt inte vistas. Utsläppen från järnvägstrafik har i stort en mycket liten betydelse för halter i utomhusluft men kan lokalt på enskilda överdäckade eller underjordiska stationsmiljöer i storstäderna ha betydande påverkan på människors hälsa. En enskild bana som elektrifieras kan också ha viss betydelse för de lokala utsläppen.

Buller

Buller har negativ påverkan på vår hälsa. Transportsystemet är en källa till buller och bör beaktas noggrant i en tid av förtätning. Buller kan exempelvis minskas genom val av tystare transporter, åtgärder i infrastrukturen som bullerplank, förtätning av grönområden och god stadsplanering.

Avseende buller anses negativ miljöpåverkan uppstå när boende utsätts för buller från vägtrafik- eller järnvägstrafik med ljudnivåer överstigande de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021 för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. Avseende vibrationer och stomljud anses negativ miljöpåverkan uppstå när bostäder eller vårdlokaler utsätts för störning från väg- eller järnvägstrafik med nivåer överstigande de riktvärden som Trafikverket anger i riktlinje TDOK 2014:1021.

Tillgänglighet

Tillgänglighet kan definieras som möjligheten att ta del av något som är antingen eftersträvat eller behövt, såsom utbildning, service, kultur och arbete.

Tillgänglighet kan åstadkommas på tre sätt, genom nära lokalisering (rumsligt nära), genom rörlighet (tidsmässigt nära) och virtuellt, via internet (virtuellt nära i tid och rum). Delarna påverkar också varandra, till exempel påverkar den rumsliga närheten behovet av fysisk mobilitet. Tillgänglighet är transportsystemets grundläggande nytta och ett medel för att uppnå sociala hållbarhetsmål som ökad jämlikhet, jämställdhet delaktighet, trafiksäkerhet, fysisk aktivitet och trygghet.

Jämlikhet

Jämlikhet talar om människors lika värde, oavsett etnisk tillhörighet, sexualitet, funktionsnedsättning, utbildning, ekonomi, ålder och kön med mera. Det innefattar bland annat att alla människor har lika rättigheter enligt lagen, men handlar också om ekonomisk jämlikhet, till exempel lika tillgång till arbete, utbildning och sjukvård. Jämlikhet innebär också lika möjligheter och skyldigheter i samhället i sin helhet. I ett jämlikt transportsystem beaktas förutsättningarna, värderingarna och prioriteringarna hos alla människor.

Det handlar i planeringen av transportsystemet om makt och inflytande, likabehandling och likvärdig tillgång till resmöjligheter och dagliga aktiviteter. Hur vi beaktar människors olika förutsättningar, värderingar och prioriteringar i planeringen av transportsystemet kan se lite olika ut beroende på vilket planeringsskede vi befinner oss i. I prioriteringen mellan olika investeringar, åtgärder, lokaliseringsalternativ och liknade bör vi ställa oss frågan: vilka gynnas av ett visst alternativ och vilka missgynnas? Människors olika förutsättningar och rättigheter behöver också beaktas i senare skeden, till exempel i planering av nästa tidtabell och trafikutbud eller i utformning av en hållplats.

Delaktighet

Sett i ett samhällsligt perspektiv är det centralt att människor känner att de är delaktiga i samhället, annars uppstår utanförskap och känslor av maktlöshet. Brist på makt och möjligheter att påverka har ett starkt samband med ohälsa.

Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Normen i transportplaneringen är att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige. Denna grupp har stor makt över transportplaneringen. Grupper som har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är bland annat barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomisk svaga grupper och personer bosatta utanför större tätorter. Äldres delaktighet i samhället minskar generellt med ålder. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och vilka som känner sig delaktiga.

Fysisk aktivitet

En viktig hälsoaspekt rör transportsystemets möjlighet att skapa förutsättningar för en mer fysiskt aktiv livsstil för människor. Inom ramen för transportsystemet handlar det om aktivt resande, som främst består av gång och cykel men även kollektivtrafik. En överflyttning av bilresor till aktivt resande ger positiva hälsovinster genom ökad fysisk aktivitet. Förbättrad tillgänglighet till rekreations- och motionsaktiviteter i regionen kan också ha positiv påverkan på folkhälsan.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet handlar om att skapa ett säkert transportsystem där ingen på sikt ska dödas eller allvarligt skadas, inklusive fallolyckor och suicid. Att människor dör i transportsystemet är ett globalt folkhälsoproblem. Med Nollvisionsarbetet som ledstjärna, bör arbetet prioriteras till väg- och bantrafiken eftersom det är där den stora majoriteten av skadade och dödade sker (Transportpolitiska hänsynmålet, 2021).

FN:s globala hållbarhetsmål (11.2) och Trafikverket (2019) slår fast att utbyggnad av kollektivtrafiken är en väg till förbättrad trafiksäkerhet. Särskild uppmärksamhet bör riktas på behoven hos människor i utsatta situationer till exempel kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.

Centrala ansatser för att öka trafiksäkerheten kopplad till kollektivtrafiken är att:

- Arbeta för en överflyttning från privatbilism till kollektivtrafik.
- Öka andelen resor som sker med gång- och cykel
- Minska trafikarbetet med motoriserade fordon
- Lägre hastigheter samt minska hastighetsöverträdelser

God ekonomisk hushållning/ resurseffektivitet

Enligt kommunallagen ska en regions budget upprättas så att intäkterna överstiger kostnaderna. För att uppnå god ekonomisk hushållning på lång sikt räcker dock inte ett resultat på eller precis över noll. Ett överskott behövs exempelvis för att inflationssskydda det egna kapitalet och för att finansiera investeringar och pensionsutbetalningar. Ekonomiska marginaler behövs också för att möta konjunkturer, klara oväntade kostnader och genomföra utvecklingsinsatser. En viktig förutsättning för god ekonomisk hushållning är att bygga upp ekonomiska resurser under gynnsamma år (exempelvis genom avsättning till resultatutjämningsreserven) för att klara år med vikande ekonomi.

Långsiktig ekonomi i balans

För en hållbar ekonomisk utveckling krävs en långsiktigt hanterbar nettokostnadsutveckling. I praktiken innebär det att takten för nettokostnaderna inte ska överstiga prognoserna för intäkter från skatter, generella statsbidrag och kommunalekonomisk utjämning.