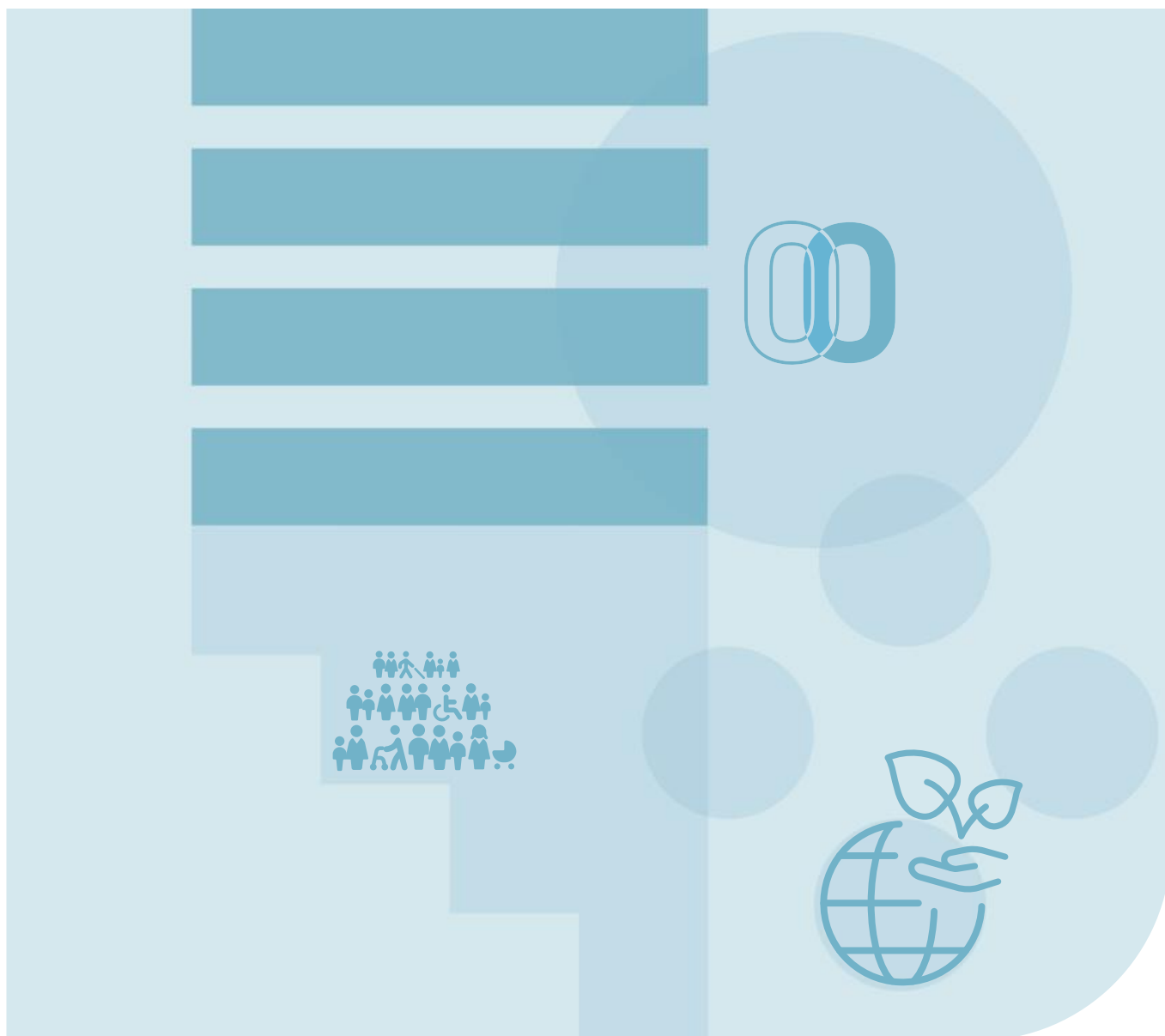




Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

maj 2024



Dokumentnamn: Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland
Diarienummer: RS 2023-04619
Beslutad av: Regionstyrelsen 2024-06-04
Kontaktperson: Max Falk, Anna Kronvall, Anna Möller, Aako Raofi

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	1
2	Om dokumentet	2
3	Utgångspunkter	3
4	Inriktning	5
4.1	Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030.....	5
4.1.1	Förutsättningar och utmaningar för att knyta samman Västra Götaland	6
4.2	Tre perspektiv som stärker en hållbar infrastrukturutveckling.....	7
4.2.1	Klimat- och miljöutmaning: en transportinfrastrukturutveckling som bidrar till de nationella och regionala miljömålen.....	8
4.2.2	Social utmaning: ett inkluderande transportsystem	9
4.2.3	Trafiksäkerhetsutmaning: en regional infrastrukturplanering som bidrar till nollvisionen...10	
4.3	Samlad inriktning för infrastrukturen i Västra Götaland	11

1 Sammanfattning

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 bidra till den regionala utvecklingsstrategin och uppfylla de transportpolitiska målen. Västra Götalandsregionen som planupprättare har rådighet över den regionala infrastrukturplaneringen. Mål och principer (se figur 1 nedan) fokuserar på den regionala infrastrukturplanen, men de mål och viljeinriktningar som ges uttryck för i denna strategiska inriktning gäller även som utgångspunkt för Västra Götalands ambitioner för den nationella transportinfrastrukturen.

Det övergripande målet för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland är:

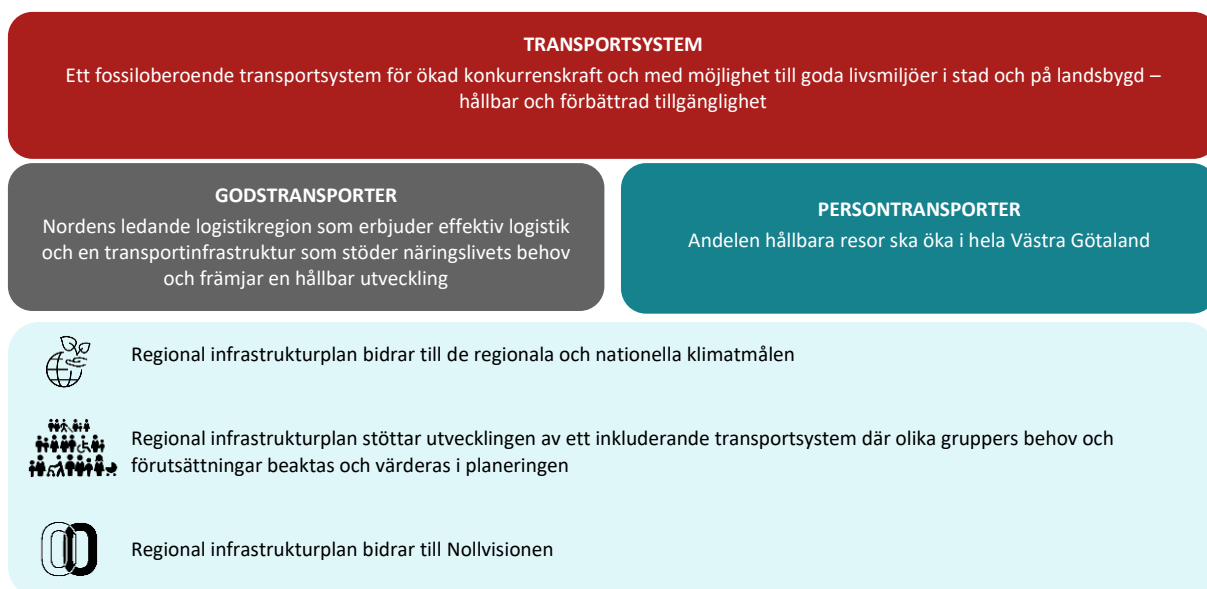
- Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – hållbar och förbättrad tillgänglighet

Utvecklingen av infrastrukturen ska stödja:

- Godstransporter: Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och främjar en hållbar utveckling
- Persontransporter: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Baserat på regionala målsättningar och framtagna kunskapsunderlag ska transportinfrastrukturen utvecklas utifrån följande principer:

- Regional infrastrukturplan bidrar till de regionala och nationella klimatmålen
- Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen
- Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen



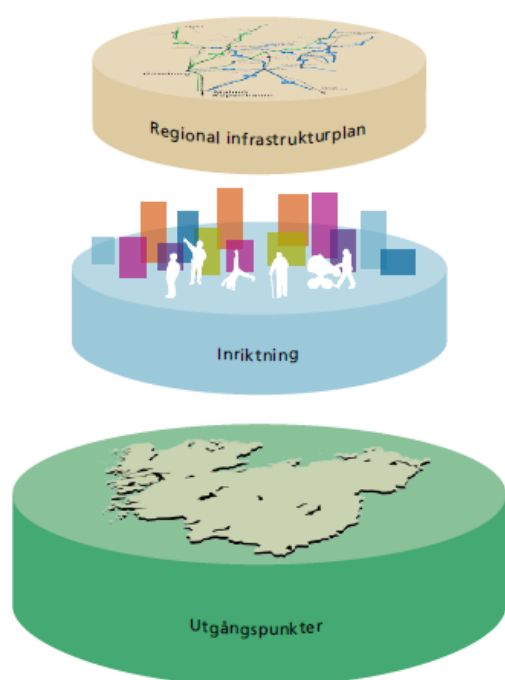
Figur 1. Mål för den regionala infrastrukturplaneringen.

2 Om dokumentet

Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling. Västra Götaland ska utvecklas till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Ett Västra Götaland som ställer om är robust och sammanhållet, jämlikt och öppet samt fossiloberoende och cirkulärt. Den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland beskriver Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för hur transportinfrastrukturen ska utvecklas för att bidra till att uppnå denna målsättning. Under år 2023 har en genomlysning av den strategiska inriktningen från föregående planeringsprocess genomförts och dokumentet har uppdaterats.

Ambitionen är att den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland ska verka över tid samt ge en bra grund, ökad kunskap och en inriktning som består även inför framtida revideringar av den regionala infrastrukturplanen. De mål och viljeinriktningar som ges uttryck för i denna strategiska inriktning gäller även som utgångspunkt för Västra Götalands ambitioner för den nationella transportinfrastrukturen.

Nedanstående figur (se figur 2) syftar till att illustrera de förutsättningar som styr utvecklingen av den regionala transportinfrastrukturen. Vid val av åtgärder i den regionala infrastrukturplaneringen behöver hänsyn tas till dels den strategiska inriktning som beskrivs i detta dokument, men även till de ramverk som ligger till grund för planeringen på nationell och regional nivå i form av lagar, förordningar, mål och strategier.



Den översta plattformen representerar den regionala infrastrukturplanen 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 – den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.
(Se kapitel 4. Inriktning)

I basen finns nationella och regionala ramverk i form av lagar, förordningar, mål och strategier.
(Se kapitel 3. Utgångspunkter)

Figur 2. Illustration över de förutsättningar som styr utvecklingen av den regionala transportinfrastrukturen.



3 Utgångspunkter

De transportpolitiska målen utgör ramen för framtagandet den regionala infrastrukturplanen. Nationella utgångspunkter är även Agenda 2030 och Klimatlagen, se faktarutor.

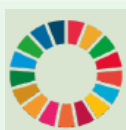
Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transporteffektivt samhälle kan ses som ett förtydligande av vägen mot de transportpolitiska målen och ett medel för att nå dem.

Det övergripande målet stöds av två huvudmål: funktionsmålet (tillgänglighet) och hänsynsmålet (säkerhet, miljö och hälsa). 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".

Vision om det Goda Livet utgör grunden för Västra Götalandsregionens strategiska inriktningar. Västra Götalandsregionen har fyra måldokument som anger mål som ska bidra till att uppfylla visionen. Flera av måldokumenterna har Västra Götalandsregionen tagit fram tillsammans med kommuner, kommunalförbund och andra berörda parter. De fyra måldokumenterna är *Kulturstrategi Västra Götaland*, *Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland*, *Strategi för omställningen av hälso- och sjukvården i Västra Götalandsregionen* samt *Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland*. Vid infrastrukturplaneringen är den regionala utvecklingsstrategin och trafikförsörjningsprogrammet viktiga utgångspunkter.

Utöver ovanstående måldokument finns även ett antal strategiska dokument som har koppling till infrastrukturen och ska beaktas i arbetet med den regionala infrastrukturplanen. *Västra Götalandsregionens hållbarhetsmål 2030*, *Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om*, strategier och målbilder till *Trafikförsörjningsprogrammet* så som *Målbild Tåg 2035*, *Målbild Koll2035* och *kollektivtrafikplaner för stadstrafiken*. Utöver dessa finns det också strategiska inriktningsdokument för godstransporter och cykel.

Transportinfrastruktur är inget ändamål i sig, utan ett verktyg för att möjliggöra andra värden som exempelvis tillgänglighet till arbetstillfällen vilket stödjer näringslivets behov/konkurrenskraft.

Ambitionen är att tydligare sätta infrastrukturen i sitt sammanhang - hur den ska utvecklas för att stödja ett transporteffektivt samhälle.

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 infrastrukturplanen.

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)

Transporteffektivt samhälle

Utveckling mot ett mer transporteffektivt samhälle innebär att trafikarbetet, och därigenom utsläppen och övrig miljöpåverkan, kan minska samtidigt som tillgängligheten förbättras. Detta åstadkoms bland annat genom:

- Minskat antal resor genom t.ex. virtuella möten, möjlighet till längre och tyngre fordon
- Kortare avstånd mellan målpunkter genom transporteffektiv samhällsplanering
- Överflyttning från energiintensiva fordon till energieffektiva fordon
- Ökad fyllnadsgrad i fordon genom effektivare användning av kapaciteten



4 Inriktning

4.1 Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030

Alla som bor och verkar i Västra Götaland ska ha möjlighet att leva ett gott liv. Nyckeln till Västra Götalands långsiktiga attraktivitet och konkurrenskraft är vår gemensamma förmåga att vara innovativa och ställa om till ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart samhälle. Den regionala utvecklingsstrategin pekar ut riktningen för vårt gemensamma arbete för Västra Götalands utveckling. Strategin består av ett mål, fyra långsiktiga prioriteringar och fyra tvärsektoriella kraftsamlingar (se figur 3 nedan).

Strategins mål pekar ut riktningen fram till 2030 och handlar om behovet av att ställa om Västra Götaland till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Målet konkretiserar vad en sådan omställning innebär ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv.

De långsiktiga prioriteringarna beskriver de fyra viktigaste områdena för gemensamma insatser för att klara omställningen till ett hållbart och

konkurrenskraftigt samhälle. En av dessa är att knyta samman Västra Götaland och där har infrastrukturen en viktig roll.

Ett öppet, sammanhållet och fossiloberoende Västra Götaland är ett transporteffektivt samhälle där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig samhällsplanering. Det för med sig att det finns goda möjligheter att pendla till utbildning och arbete samt att tillgången till service och kultur utvecklas. Västra Götaland verkar i en global omvärld. Förutsättningarna för en stark region ökar genom att infrastrukturen utvecklas regionalt, nationellt och internationellt.

Alla orter och platser i Västra Götaland binds samman i ett nätverk av funktioner med digital och fysisk infrastruktur, både inom och utanför länets och landets gränser, där en helhet skapas av platser som utvecklas utifrån sina respektive förutsättningar och möjligheter.



Figur 3. Regionala utvecklingsstrategins mål, långsiktiga prioriteringar och kraftsamlingar.

4.1.1 Förutsättningar och utmaningar för att knyta samman Västra Götaland

Västra Götalands storlek och diversitet är både en tillgång och utmaning. Storleken skapar en bredd av möjligheter, men innebär samtidigt en utmaning i att knyta samman geografien. Invånarna i Västra Götaland bor relativt utspritt över länets yta samtidigt som arbetsplatser och utbildningsinstitutioner ligger mer koncentrerat. Västra Götalands Ortsstruktur med många småorter med litet befolkningsunderlag är en utmaning för såväl kollektivtrafikförsörjning som för olika typer av serviceutbud. Västra Götaland brottas liksom Sverige i stort med en ojämn geografisk utveckling till nackdel för orter med längre pendlingsavstånd till lokala arbetsmarknader. I delar av länet får offentliga aktörerna allt svårare att säkra välfärdsuppdraget i och med bristande tillgänglighet, vikande service och attraktivitet.

Förutsättningarna för att resa hållbart är beroende av invånarnas geografiska tillgänglighet till olika platser. Länet har olika förutsättningar som skapar behov av olika typer av lösningar som är hållbara och resurseffektiva. Tillgång till bredband ger förutsättningar för digital tillgänglighet, att resor kan undvikas samt att arbete och service kan utföras på distans. Pendlingen är till stor del enkelriktad in mot regionens fem pendlingsnav, speciellt mot Göteborg, vilket skapar en obalans i trycket på befintlig transportinfrastruktur och kollektivtrafik. Behovet av förbättringar i järnvägsnätet och kollektivtrafiken i Västra Götaland är stort. I takt med att kollektivtrafiken utökas påverkas även behovet av ytor för terminaler och större bytespunkter runt om i regionen, framför allt i Göteborg. Potentialen är stor att öka gång och cykelresorna för kortare vardagsresor och cykelinfrastrukturen behöver utvecklas i hela regionen. Trafiksäkerheten behöver förbättras för alla transportslag.

Västra Götaland har en framträdande roll som logistikcentrum och en strategisk position längs godstransportstråk som är viktiga ur ett europeiskt och nationellt perspektiv. I länet ligger också Göteborgs hamn och flera internationellt beroende företag. Godstransporterna på väg ökar. Hållbara transporter och en robust transportinfrastruktur, både nationellt och internationellt, med god tillgänglighet till terminaler och hamnar i Västra

Götaland och nationellt behövs för Västra Götalands utveckling i stort och som logistikcentrum.

Just nu pågår stora tekniksiften, elektrifiering, digitalisering och AI, som kommer att påverka transportsystemet. Denna utvecklingspåverkan på resmönster och godstransporter behöver följas noga. Dessutom kan ökad samhällsberedskap och stärkt civilt försvar samt behovet av klimatanpassning ställa nya krav på transportsystem. Därmed behöver kommande infrastrukturplaner vara tillräckligt flexibla för att möta de förändrade förutsättningarna.

Koppling till regional infrastrukturplan

Den regionala infrastrukturplanen ska bidra till det goda livet i Västra Götaland och skapa förutsättningar för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin.

Fokus framåt

För regional infrastrukturplan gäller följande övergripande mål för hela transportsystemet samt att infrastrukturplaneringen ska stödja målen för gods- respektive persontransporter.

Transportsystemet

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

Godstransporter

Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och främjar en hållbar utveckling

Persontransporter

Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland



4.2 Tre perspektiv som stärker en hållbar infrastrukturutveckling

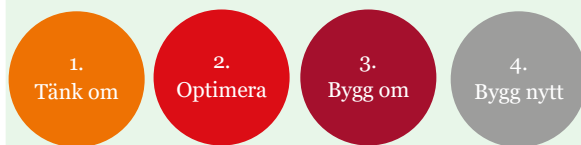
Nya kunskapsunderlag med koppling till planeringen av transportinfrastrukturen tas kontinuerligt fram. Tre perspektiv kopplade till de transportpolitiska hänsynsmålen och Agenda 2030 som ska genomsyra infrastrukturplaneringen är; trafiksäkerhet, klimat och miljö samt ett inkluderande transportsystem. För dessa tre områden har fördjupade kunskapsunderlag tagits fram i tre separata PM. Kunskapen från dessa underlag beskrivs som utmaningar i detta kapitel (se figur 4).



Figur 4. Illustration för de fördjupade kunskapsunderlagen: Klimat- och miljöutmaning, Social utmaning och Trafiksäkerhetsutmaning

Fyrstegsprincipen

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



För att nå en större effekt skulle åtgärder inom steg 1 och 2 utifrån Trafikverkets fyrstegsprincip 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 Västra Götalandsregionen arbeta gemensamt för att komplettera den regionala infrastrukturplanen och genomföra åtgärder som gynnar en omställning till hållbara transporter.



4.2.1 Klimat- och miljöutmaning: en transportinfrastrukturutveckling som bidrar till de nationella och regionala miljömålen

Transportinfrastrukturens utveckling är en av flera pusselbitar för omställningen till ett fossiloberoende transportsystem, och har en förutsättningsskapande roll för utveckling till ett mer transporteffektivt samhälle. För att åstadkomma ett transporteffektivt samhälle krävs utöver infrastrukturplanering ett antal styrmedel och en markanvändning som stödjer utvecklingen.

Enskilda infrastrukturinvesteringar har en begränsad påverkan på koldioxidutsläpp. Investeringar i transportinfrastrukturen bidrar främst till klimatomställningen genom att i huvudsak prioritera satsningar som bidrar till eller passar in i ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen. Byggnad och underhåll av infrastruktur är andra faktorer som påverkar koldioxidutsläppen.

Omställning av drivmedel, teknikutveckling för energieffektivitet, bebyggelseplanering och andra styrmedel krävs för att nå klimatmålet.

För att den regionala infrastrukturplanen 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. Exempelvis 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/utformning av åtgärd för att säkerställa minskad klimatpåverkan för infrastrukturplanen som helhet.

Koppling till regional infrastrukturplan
En hållbarhetskonsekvensbedömning (HKB) av den regionala infrastrukturplanen för åren 2022–2033 är genomförd. Det är främst genom effekter på klimat och biologisk mångfald som den regionala infrastrukturplanen kan medföra risk för negativ påverkan.

Fokus framåt

Utifrån medskicken från tidigare planrevideringar, samt de framtagna kunskapsunderlagen har följande rekommendationer utvecklats för det fortsatta arbetet med integrering av klimataspekten i infrastrukturplaneringen:

- Integrera på ett tydligare sätt arbetet med klimat- och miljöeffektbedömning i infrastrukturplaneringen och inför politiska ställningstaganden
- Använd en tydlig metodik för att göra satsningar för transporteffektivitet i alla geografier med rätt fokus beroende på lokala förutsättningar.
- Fokus på att paketera mindre åtgärder till större åtgärds paket där det finns förutsättningar.
- Välj en kombination av åtgärder, så att olika transportslag kompletterar varandra.
- Ta fram mer underlag för åtgärder som minskar klimatpåverkan av transportsystemet, t.ex. trafiksäkerhetsåtgärder på väg som samtidigt bidrar till attraktiva samhällen och reducerade klimatutsläpp
- Verka för att förbättra underlag för uppföljning av planens effekter

För den regionala infrastrukturplanen gäller följande princip:

Regional infrastrukturplan bidrar till de regionala och nationella klimatmålen.



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 varierar 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, 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.

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.

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde.
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.
- Alla barn har rätt till liv och utveckling.
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

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 där olika gruppers behov av transporter får betydelse för planeringen.

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 infrastrukturplanen från beslutsfattande till genomförande:

- På ett tydligare sätt arbeta med integreringen av den sociala dimensionen av transportsystemet
- Säker och trygg tillgänglighet till funktioner med särskild betydelse för barn och unga
- Gång och cykel samt kollektivtrafik är prioriterade transportslag

För den regionala infrastrukturplanen gäller följande princip:

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

4.2.3 Trafiksäkerhetsutmaning: en regional infrastrukturplanering som bidrar till nollvisionen

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 minska med 25 procent till år 2030 där utgångsvärden är medelvärden av utfallen år 2017–2019. Sedan framtagandet av nollvisionen har antalet omkomna och allvarlig 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. Senare underlag finns i Trafikverkets rapport *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Region Väst 2022* vilken inte håller samma detaljeringsgrad som den tidigare analysen, men resultaten pekar i samma riktning. 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 gående och cyklist. 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.

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.

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
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gående och cyklist

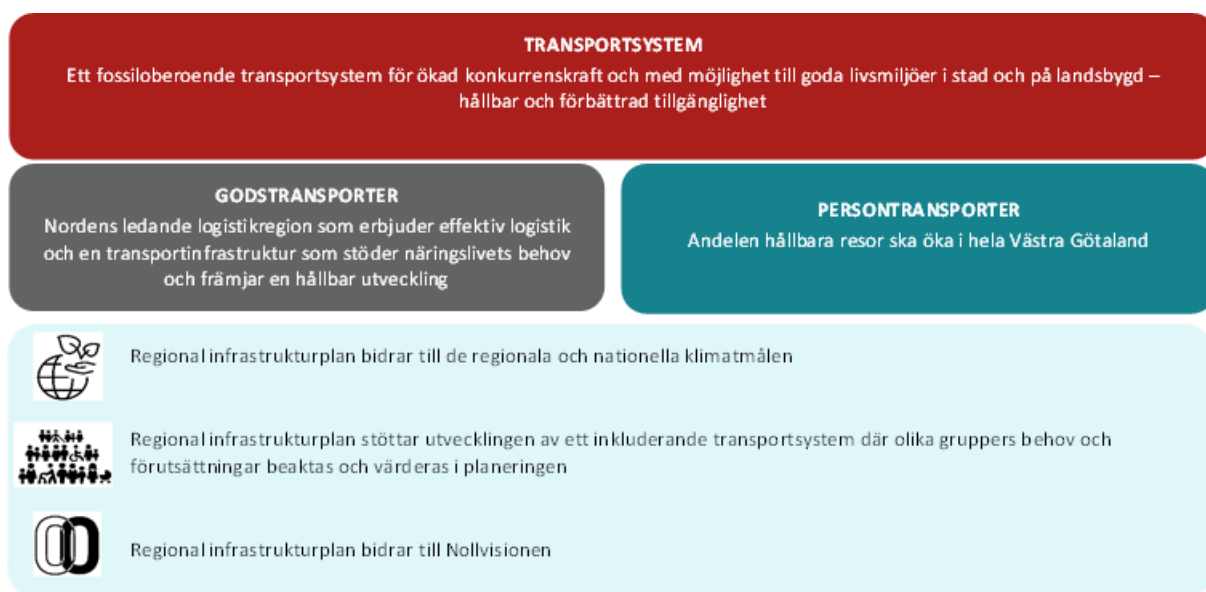
För den regionala infrastrukturplanen gäller följande princip:

Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen.

4.3 Samlad inriktning för infrastrukturen i Västra Götaland

Den regionala infrastrukturplanen ska bidra till det goda livet i Västra Götaland och skapa förutsättningar för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin.

Infrastrukturplaneringen ska även utifrån de transportpolitiska hänsynsmålen och Agenda 2030 bidra till utveckling inom de tre perspektiven; trafiksäkerhet, klimat och miljö samt ett inkluderande transportsystem. Den samlade strategiska inriktningen för infrastrukturen i Västra Götaland presenteras i nedanstående målstruktur (se figur 5 nedan).



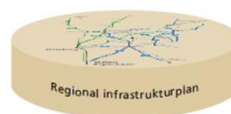
Figur 5. Mål för den regionala infrastrukturplaneringen.



Nationella och regionala ramverk i form av lagar, förordningar, mål och strategier utgör basen och utgångspunkter för infrastrukturplaneringen.



Den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, detta dokument, beskriver Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för hur infrastrukturen ska utvecklas och är ett stöd vid planeringen.



Västra Götalandsregionen har inom det regionala utvecklingsuppdraget ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan. Den regionala infrastrukturplanen utgör en del av den nationella infrastrukturplanen och regeringen fastställer de ekonomiska ramarna. Normalt sett sker en revidering av infrastrukturplanerna vart fjärde år och planerna omfattar en tolvårsperiod. Den strategiska inriktningen ska vid varje revidering vara vägledande vid framtagandet av den regionala infrastrukturplanen.