

# Årsrapport

Västsvenska paketet 2023



# Förord

Detta dokument utgör Västsvenska paketets årsrapport och syftar till att redogöra kring aktuella händelser inom samverkansorganisationen, informera kring de största projekten inom paketet, rapportera kring det aktuella ekonomiska läget, samt redovisa de årliga och specifika uppföljningar som görs inom Västsvenska paketet.

**Samverkansorganisationen för Västsvenska paketet**

**Göteborg mars 2024**

# Innehåll

<b>Förord</b>	<b>3</b>
<b>1. Inledning</b>	<b>5</b>
<b>2. Information från samverkansorganisationen</b>	<b>6</b>
<b>3. Rapportering ekonomi</b>	<b>8</b>
3.1 Finansiering	10
3.2 Utfall och prognoser	12
<b>4. Projektinformation</b>	<b>15</b>
4.1 Västlänken	15
4.2 Knutpunkt Korsvägen	17
4.3 Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan	18
4.4 Gamlestadstorget etapp 1 och etapp 2	19
4.5 Bangårdsförbindelsen	20
4.6 Övriga åtgärder och projekt	21
<b>5. Uppföljningar inklusive utredningar och analyser</b>	<b>23</b>
5.1 Kollektivtrafik och hållbart resande	23
5.2 Biltrafik och näringslivets transporter	27
5.3 Övrig uppföljning	30
<b>6. Aktuellt framöver</b>	<b>31</b>
6.1 Utblick Västsvenska paketet	31
6.2 Utblick omvärld	31
<b>Bilaga 1. Deltagare i Politisk referensgrupp och Ledningsgrupp</b>	<b>33</b>
<b>Bilaga 2. Färdigställda projekt</b>	<b>34</b>

# 1. Inledning

Västsvenska paketet innehåller transportslagsövergripande åtgärder under en tjugofemårsperiod och är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik och Trafikverket, som också är huvudman för paketet. Samtliga åtgärder syftar till att skapa förutsättningar för att de övergripande målen för Västsvenska paketet uppnås.

De övergripande målen i Västsvenska paketet är: större arbetsmarknadsregioner, en attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken, en konkurrenskraftig kollektivtrafik, en god livsmiljö och att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

För framdrift i Västsvenska paketet drivs arbetet dels via utförande parter i avtalade projekt och dels inom den samverkansorganisation som upprättats mellan ovan nämnda parter.

Västsvenska paketet är satsningar som görs på vägar och järnvägar för tåg, bussar, spårvagnar, cyklar och bilar. Satsningarna ska bidra till att Västsverige utvecklas på ett bra och hållbart sätt. Västsvenska paketet baseras på ett medfinansieringsavtal mellan parterna på 34 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Därmed tecknas samtliga avtal i denna prisnivå och indexregleras efter hand. För finansieringsfördelning mellan parterna, [se kapitel 3.1 Finansiering](#).

Denna årsrapport beskriver vad som genomförts i det Västsvenska paketet under året som gått och innehåller övergripande ekonomisk information, information kring aktuella frågor som hanteras inom ramen för samverkansorganisationen, information om viktiga händelser från pågående projekt samt aktuella analyser och undersökningar. Sist i årsrapporten följer ett kort stycke om aktuella frågor framöver kopplade till Västsvenska paketet. Årsrapporten sammanställdes under februari-mars 2024 och omfattar verksamhetsåret 2023. Viktiga händelser som inträffat under 2024 i samband med rapportens sammanställning redovisas kortfattat i fotnotsformat.

Det osäkra omvärldsläge som nu råder har bland annat medfört stora kostnadsökningar på råvaror, insatsmaterial och drivmedel och det finns också risk för brist på vissa produkter. I dagsläget går det inte att få en fullständig bild över hur stor påverkan blir och vilka konsekvenser kostnadsökningarna kan leda till på sikt. Ett osäkert omvärldsläge påverkar projekten och innebär utmaningar av olika slag, till exempel i projektens prognosarbete.

Därför följs och analyseras utvecklingen löpande avseende påverkan på verksamheten, både på kort och lång sikt.

Samtliga belopp i detta dokument anges i 2009-års prisnivå.

## 2. Information från samverkansorganisationen

Under detta kapitel beskrivs några av de händelser och aktiviteter i korthet som genomförts under året som gått. Det kan till exempel vara uppdrag som parterna i det Västsvenska paketet genomfört eller beslut fattade i Västsvenska paketets Ledningsgrupp.

I **bilaga 1** framgår vilka som deltagit i Västsvenska paketets Styrgrupp respektive Ledningsgrupp under 2023. Utöver dessa grupperingar finns även en Samordningsgrupp och ytterligare arbetsgrupper.

### Diskussion avseende kvarvarande medel i Västsvenska paketet

Av Västsvenska paketets 34 miljarder kronor är idag cirka 30,6 miljarder kronor avtalat för genomförande av projekt. Det finns också cirka 1,7 miljarder kronor utpekade på namnsatta projekt, det vill säga förslag på konkreta åtgärder. Ytterligare cirka 1,65 miljarder kronor är ännu inte fördelade på några åtgärder, det vill säga ospecificerade medel.

Västlänken är ett helfinansierat projekt inom Västsvenska paketet, vilket innebär att en eventuell kostnadsförändring kan komma att behöva hanteras inom Västsvenska paketet, till skillnad från de projekt som delfinansieras via Västsvenska paketet.

I januari 2023 hävde Trafikverket kontraktet med AGN för etapp Haga. Trafikverket genomförde under 2023 en översyn avseende projektets tid och kostnad och den 31 augusti 2023 informerade Trafikverket parterna i Västsvenska paketet om en ny bedömd sluttid och totalkostnad för projekt Västlänken och dialog gällande hantering av Västlänkens kostnadsökning inleddes mellan Västsvenska paketets avtalsparter<sup>1</sup> under hösten 2023.

Vad avser utpekade men ännu ej avtalade projekt, pågår i nuläget ingen aktiv dialog. Det gäller följande projekt: Slakthusmotet, Gamlestadstorget etapp 2, Bangårdsförbindelsen samt Klareberg etapp 2.

### Genomförda uppdrag och beslut som fattats under 2023

Detta avsnitt redogör för några av de uppdrag som genomfördes, och beslut som fattades, under 2023.

I början av året fastställdes en rullande treårig genomförandeplan, vilken utgör budget för avtalade projekt för de kommande tre åren 2023-2025.

I enlighet med gällande avtal inom Västsvenska paketet, beslutade Ledningsgruppen i februari 2023 att påbörja en utredning avseende en indexjustering av avgiftsnivåerna i trängselskattesystemet. Efter dialog med den Politiska referensgruppen i mars

---

<sup>1</sup> Trafikverket, Göteborgsregionen, Göteborgs stad, Region Halland och Västra Götalandsregionen

beslutade Ledningsgruppen att tillsvidare senarelägga utredningen. En förskjuten utredning bedöms påverka trängsel och miljö såväl som avgiftsnivåer och den stipulerade återbetalningstiden. För mer information [se Trängselskattens intäkter och återbetalningstid](#).

Under 2023 har Göteborgs Stad färdigställt en förstudie för Bangårdsförbindelsen. Sedan avtal tecknades mellan parterna 2014 gällande planering och projektering har förutsättningarna för anläggandet av en förbindelse förändrats. Projektets beskrivning i avtalet bedömdes inte fullt ändamålsenlig sett till önskvärd stads- och resandeutveckling i området. Ledningsgruppen beslutade därför i maj 2023, efter önskemål från Göteborgs Stad, att projektering och planering av Bangårdsförbindelsen kan omfatta ett förslag som innehåller en viadukt som inte innehåller körfält för biltrafik.

Efter Trafikverkets hävning av kontraktet med entreprenören AGN avseende deletapp Haga inom Projekt Västlänken kunde Trafikverket konstatera att det inte är möjligt att öppna hela anläggningen till 2026. Trafikverket samrådde därför under våren 2023 med Ledningsgruppen inför beslut om att vidta nödvändiga åtgärder för att kunna öppna Station Centralen som en säckstation 2026-12-12. Ledningsgruppen ställde sig positiva till att Projekt Västlänken skulle genomföra dessa åtgärder. Åtgärderna är en tillfällig lösning för att hantera trafik under byggtid och kostnaden hanteras inom projektets befintliga ramar, ingen justering av projektets budget gjordes med anledning av dessa åtgärder. Genom att Station Centralen öppnas som en tillfällig säckstation 2026 nyttjas de delar som kommer att vara färdigställda inom projektet och Göteborgs Central kommer utökas från 16 till 20 spår för ankommande och avgående tåg. På så sätt möjliggörs en kapacitetsutökning i tågsystemet och trafiken kan utökas i enlighet med Västtrafiks målbild och handlingsplan.

I början av året 2023 lämnades önskemål från Styrgruppen om att se över Styrgruppens namn. Begreppet styrgrupp kan tolkas innehålla ett annat ansvar än de uppgifter Styrgruppen har i det Västsvenska paketet. Styrgruppen har i paketet en viktig roll att säkerställa politisk förankring, god samverkan inom Västsvenska paketet och att stötta ett effektivt genomförande och god måluppfyllelse för Västsvenska paketet. Ledningsgruppen beslutade den 23 mars att Styrgruppen för det Västsvenska paketet byter namn till Politisk referensgrupp.

Under året avslutades uppföljning av Marieholmstunneln och trängselskatten utifrån trafikflöden, trängsel och intäkter till följd av öppnandet av tunneln. Ledningsgruppen beslutade att godkänna rapporten och därmed är uppföljningen av Marieholmstunneln och trängselskatten avslutad. En kortare beskrivning av resultaten från utredningen redovisades i Västsvenska paketets årsrapport för år 2022. Uppföljningsrapporten återfinns i sin helhet på Trafikverkets hemsida om Västsvenska paketet.

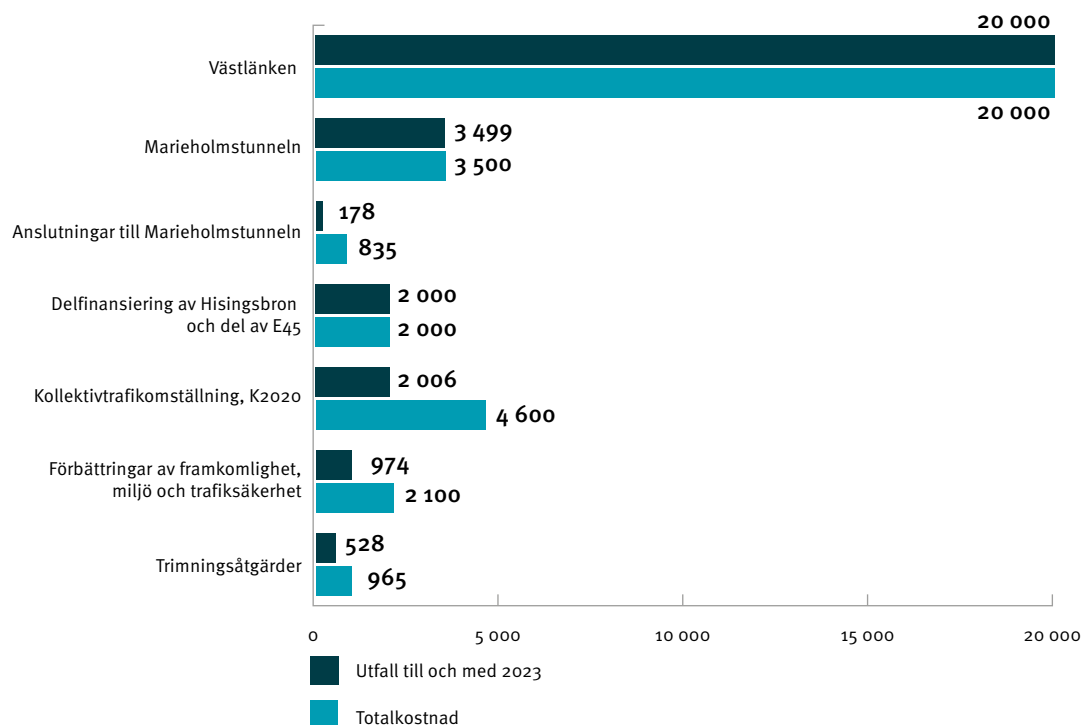
Under året har Ledningsgruppen även fattat beslut om förändringar i det projekt som omfattar pendelparkeringsåtgärder. Projektet innehåller ett stort antal åtgärder och exakt vilka åtgärder som ska ingå har inte varit fastställt från början, utan beslutas successivt av parterna. Ledningsgruppen beslutar även om kostnadsförändringar i de åtgärder som pågår inom projektet. Tillkommande åtgärder och förändringar i pågående åtgärder hanteras inom projektets befintliga budgetram.

### 3. Rapportering ekonomi

Västsvenska paketets totala budget är 34 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Avtalsparterna pekade i början av Västsvenska paketet ut tre stora projekt: Västlänken, Marieholmstunneln och Hisingsbron samt tre områden: Kollektivtrafik, Framkomlighet och Trimning. Inom dessa områden ingår medel avsatta för ett antal åtgärder, vilka avtalas löpande under Västsvenska paketets genomförandetid.

Nedan diagram visar fördelning av kostnaderna inom ovan nämnda utpekade projekt och områden.

**Totalkostnad och utfall för projekt respektive åtgärdsområde (miljoner kronor)**





Av Västsvenska paketets 34 miljarder kronor finns idag cirka 32,33 miljarder kronor utpekade på namnsatta projekt, det vill säga förslag på konkreta åtgärder. Dessa projekt avtalas successivt allt eftersom åtgärderna blir aktuella i tid. Cirka 1,65 miljarder kronor är ännu inte fördelade på några åtgärder, det vill säga ospecificerade medel. I takt med att risker hanteras och under förutsättning att avtalade projekt löper på enligt budget kan dessa medel komma att användas till ytterligare åtgärder. Fördelning av medel till ytterligare åtgärder är i nuläget inte aktuellt.

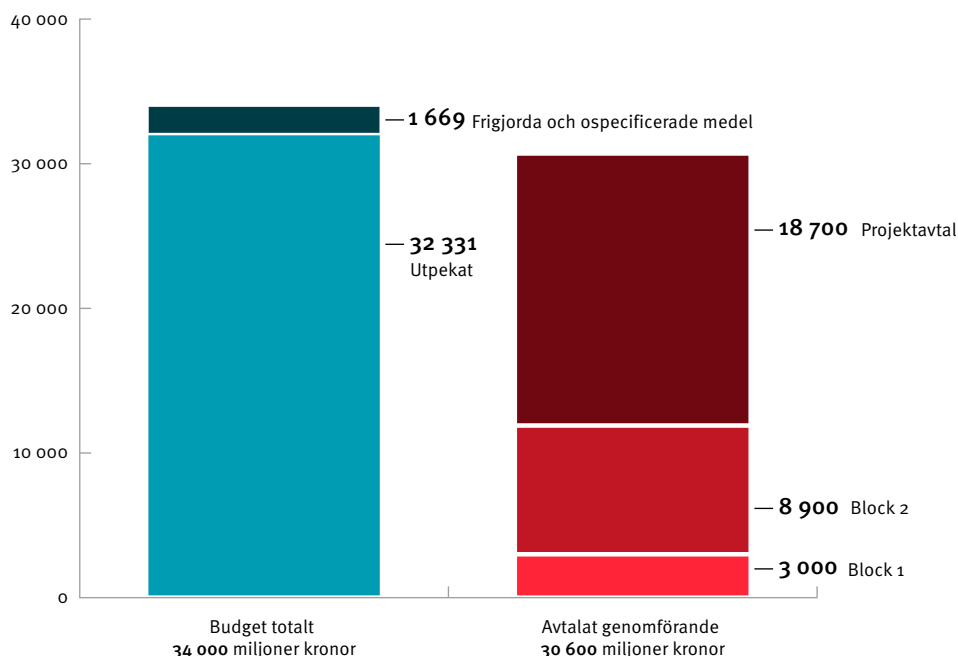
Vid utgången av 2023 fanns det utöver de ospecificerade medlen ytterligare cirka 21 miljoner kronor, som utgör frigjorda medel.

Block 1 "Avtal om genomförande av Block 1 med tillägg till avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige" och Block 2 "Avtal om genomförande av Block 2 samt förlängning av avtal om genomförande av Block 1 mm" tecknades 2011 respektive 2014. Avtalen utgör samlingsnamn för de arbeten som har genomförts eller som pågår inom ramen för dessa avtal.

Från 2017 och framåt tecknas istället projektavtal för de projekt som ingår i Västsvenska paketet. Detta är resultatet av det Paraplyavtal som tecknades 2017 och innehåller övergripande bestämmelser för genomförandet av det Västsvenska paketet.

#### Totalbudget samt avtalat för genomförande (miljoner kronor)

Stapel 1 visar totalbudget och stapel 2 visar hittills avtalat.



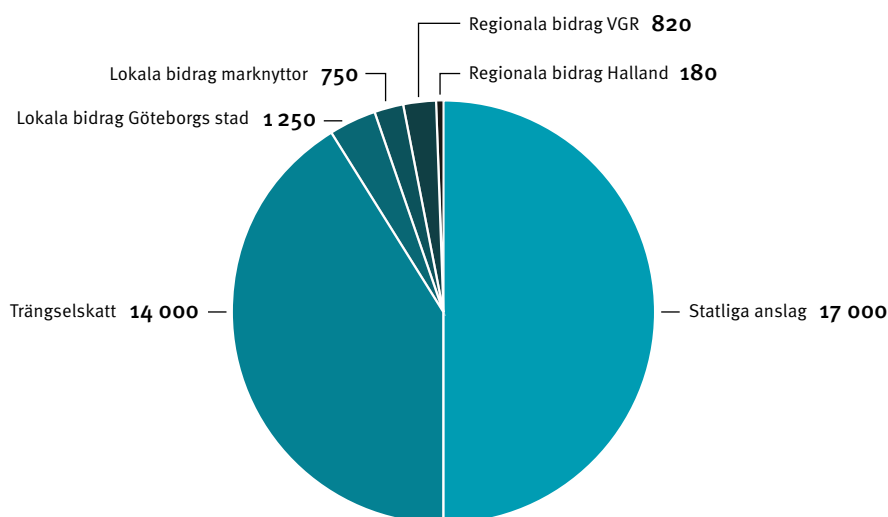
### 3.1 Finansiering

Finansiering av Västsvenska paketets kostnader om 34 miljarder kronor sker enligt en övergripande fördelning. Denna innebär att staten står för hälften av kostnaden och att den andra hälften bygger på lokal och regional medfinansiering i form av trängselskatt, marknyttor och bidrag från lokalt och regionalt håll.

Staten bidrar med 17 miljarder kronor, Göteborgs kommun med 1,25 miljarder kronor, Region Halland och Västra Götalandsregionen med sammanlagt 1 miljard kronor. 750 miljoner kronor kommer från lokalt bidrag avseende marknyttor. Trängselskatten bidrar med 14 miljarder kronor och räknas som en regional medfinansiering.

Finansieringsfördelningen framgår i nedanstående diagram.

**Finansieringsfördelning (miljoner kronor)**



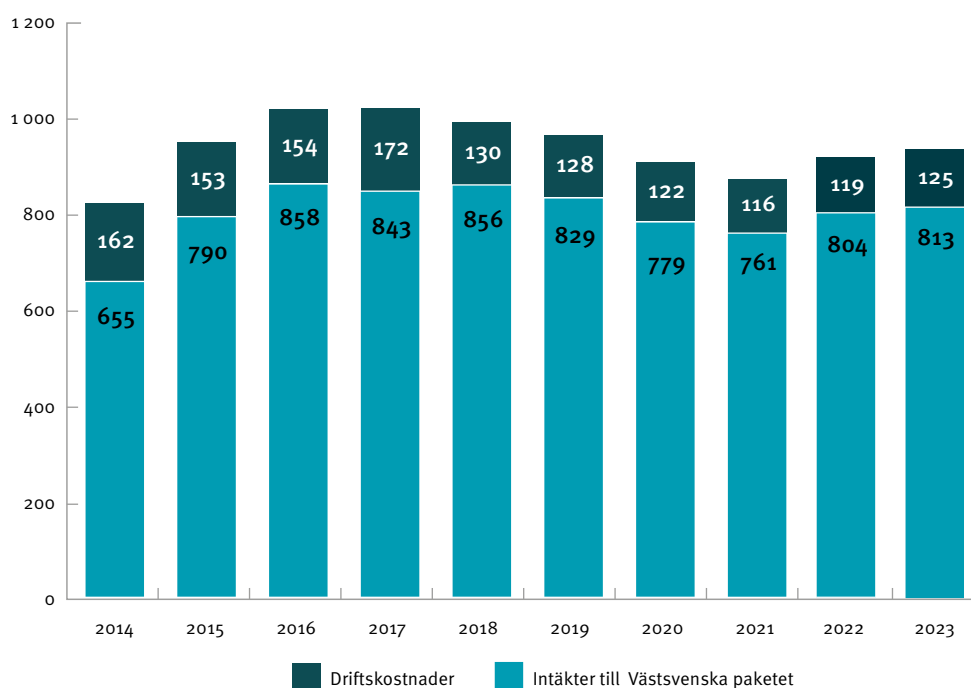
#### Trängselskattens intäkter och återbetalningstid

Trängselskattens syfte, förutom att minska trängsel och förbättra miljön, är att utgöra regional och lokal medfinansiering samt bidra med intäkter till Västsvenska paketet. Intäkter från trängselskatten, efter avdrag för kapitalkostnader och kostnader för trängselskattesystemets drift, ska bidra med 14 miljarder kronor till Västsvenska paketet över 25 år, vilket är den beräknade återbetalningstiden. Dessa intäkter går till att finansiera de projekt som ingår i Västsvenska paketet.

Intäkterna från trängselskatten uppgår till och med 2023 till cirka 6,4 miljarder kronor. Behovet av intäkter från trängselskatten kan minska om part beviljas EU-stöd för något av de ingående projekten. Hittills har utbetalt EU-stöd för Västsvenska paketets projekt medfört att behovet av intäkter från trängselskatt minskat med 196 miljoner kronor. Detta innebär att det efter 2023 kvarstår att finansiera cirka 7,4 miljarder kronor med intäkter via trängselskatt.

Under 2023 har intäkterna från trängselskatten ökat jämfört med 2022, vilket bland annat beror på att bilresandet i Göteborg börjar närmar sig de nivåer som var innan pandemin, [se kapitel 5.2 Biltrafik och näringslivets transporter](#). Trafikverkets bedömning är att den beräknade återbetalningstiden på 25 år klaras, detta under förutsättning att trängselskatten inflationsuppräknas enligt avtal. Justering av avgifterna utifrån konsumentprisindex har inte tidigare genomförts utan avgiftsnivåerna är kvar på samma nivå som den 1 januari 2015.

#### Intäkter från trängselskatten (miljoner kronor i löpande prisnivå)



Tabell nedan visar årliga intäkter från trängselskatten, fördelat på driftskostnader och intäkter till Västsvenska paketet. Antal trängselskattedagar varierar från år till år, vilket påverkar intäkter och är något att ta hänsyn till vid jämförelse mellan åren. Ett år med många trängselskattedagar ger högre intäkter och år med färre antal trängselskattedagar ger lägre intäkter. För jämförelse mellan åren bör därför hänsyn tas till antal trängselskattedagar och i tabellen redovisas även trängselskatt i miljoner kronor per trängselskattedag.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Driftskostnader	162	153	154	172	130	128	122	116	119	125
Intäkter till Västsvenska paketet	655	790	858	843	856	829	779	761	804	813
Antal trängselskattedagar	221	222	228	225	222	222	224	226	228	225
Trängselskatt per trängselskattedag mnkr/dag	3,7	4,2	4,4	4,5	4,4	4,3	4,0	3,9	4,0	4,2

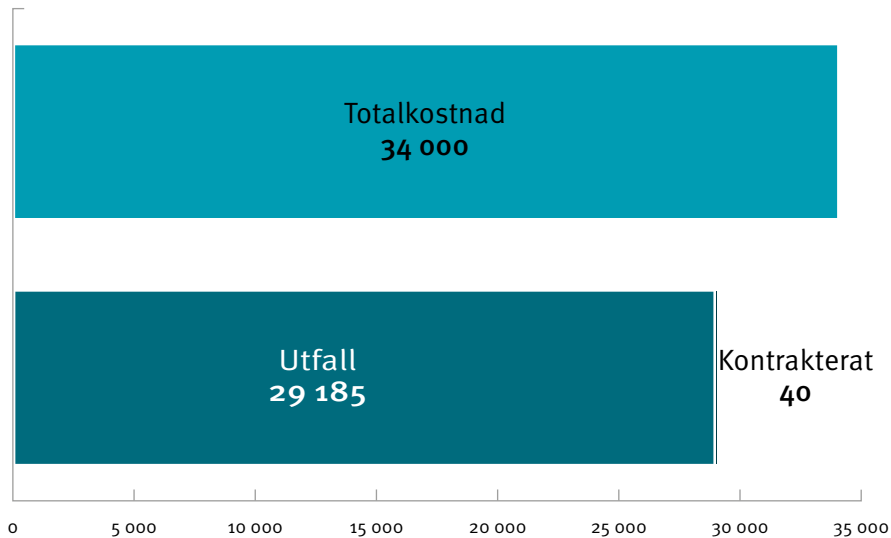
Avser faktiskt inbetalda trängselskatter och tilläggsavgifter i Göteborg<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Trafikverket tilldelas årligen anslagsmedel avseende trängselskatterna via budgetpropositionen i förväg. Skillnaden mellan tilldelade anslag och faktiska trängselskattintäkter justeras två år i efterhand. Trafikverket har alltså under dessa år tilldelats andra belopp, som korrigeras mellan åren.

## 3.2 Utfall och prognoser

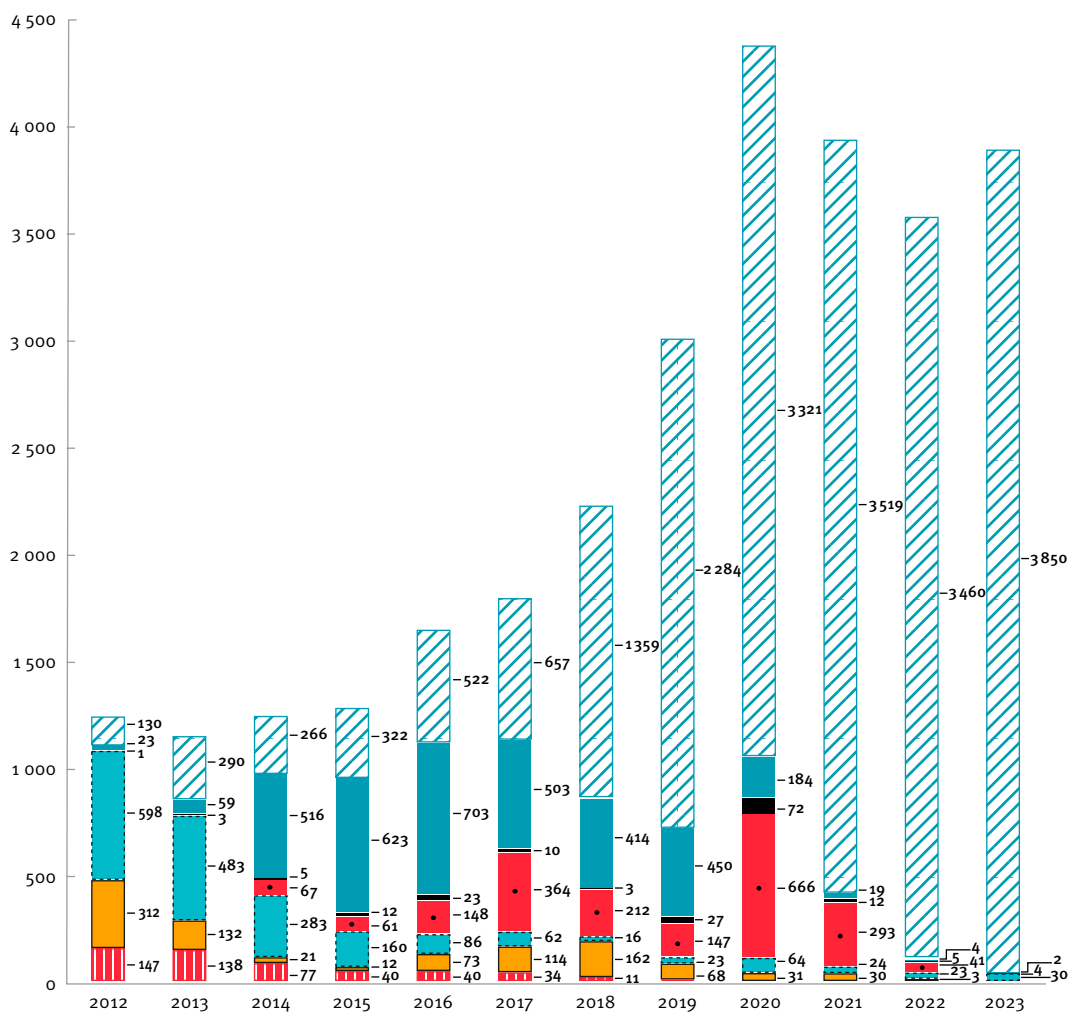
Till och med 2023 uppgår upparbetade kostnader inom Västsvenska paketet till cirka 29,2 miljarder kronor, vilket innebär att cirka 86 procent av Västsvenska paketets totala budget (34 miljarder kronor) är förbrukad. Utöver utfallet finns ytterligare cirka 40 miljoner kronor avtalat med konsulter och entreprenörer, det vill säga kontrakterat inom de pågående projekten.

**Totalkostnad samt utfall och kontrakterat (miljoner kronor)**



I början av Västsvenska paketet genomfördes ett stort antal mindre projekt vars syfte var att förbättra för kollektivtrafiken inför införandet av trängselskattesystemet. Några exempel på dessa projekt är körfält för kollektivtrafik, bussgator, gång- och cykelvägar, pendelparkeringar för bil och cykel samt förlängda plattformar. Efter att arbetet med Västlänken, Marieholmstunneln och Hisingsbron kommit igång har verksamhetsvolymen successivt ökat och var som högst 2020. De årsvisa utfallen för åren 2011-2023 framgår av nedanstående diagram.

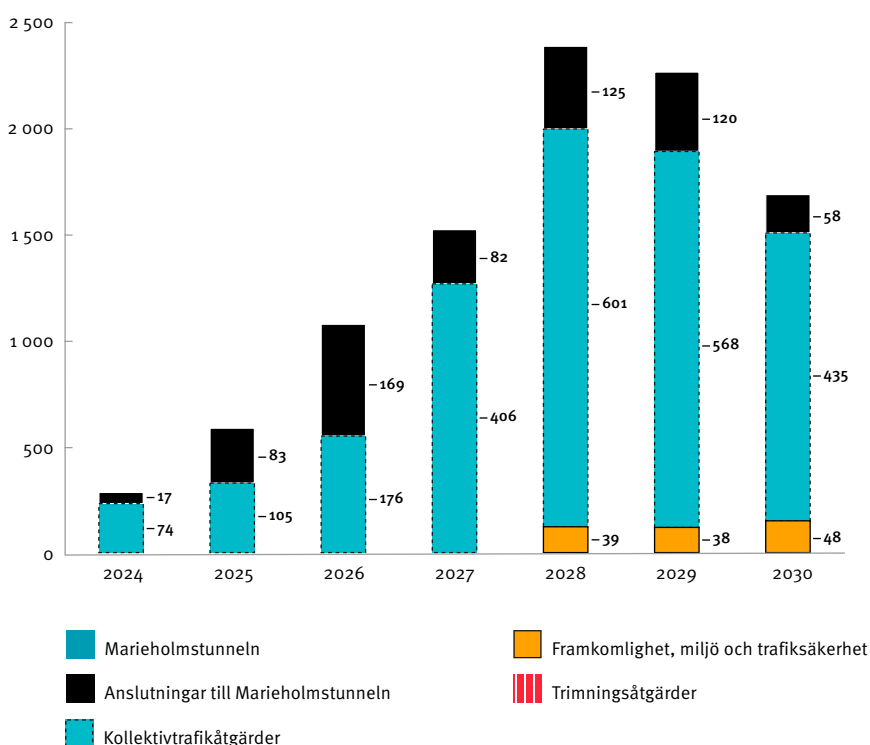
## Utfall kostnader 2012–2023 (miljoner kronor)



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Trimningsåtgärder	147	138	77	40	40	34	11	0	0	0	0	0
Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet	312	132	21	12	73	114	162	68	31	30	3	0
Kollektivtrafikåtgärder	598	483	283	160	86	62	16	23	64	24	23	30
Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45			67	61	148	364	212	147	666	293	41	
Anslutningar till Marieholmstunneln	1	3	5	12	23	10	3	27	72	12	5	4
Marieholmstunneln	23	59	516	623	703	503	414	450	184	19	4	2
Västlänken	130	290	266	322	522	657	1 359	2 284	3 321	3 519	3 460	3 850
<b>Summa</b>	<b>1 212</b>	<b>1 106</b>	<b>1 235</b>	<b>1 230</b>	<b>1 595</b>	<b>1 745</b>	<b>2 178</b>	<b>2 999</b>	<b>4 339</b>	<b>3 898</b>	<b>3 536</b>	<b>3 886</b>

Kostnadsprognoser från 2024 och framåt framgår av nedanstående diagram. De närmsta årens låga kostnadsvolymer kan bland annat förklaras av att pågående projekt befinner sig i ett tidigt skede med planering och projektering. Kostnadsvolymen ökar när fler projekt går in i produktionsskede från 2026 och framåt. Utifrån att Västsvenska paketet har avsatt 20 miljarder kronor till projekt Västlänken beaktas inte ny bedömning av totalkostnad för projektet i prognosen och dialog pågår mellan parterna i Västsvenska paketet kring hur kostnadsökningen ska hanteras. Trafikverket redovisar Västlänkens nya kostnadsprognoser för åren 2024–2025 i en separat tabell nedan.

#### Prognos kostnader 2024–2030 och framåt (miljoner kronor)



	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Trimningsåtgärder	0	0					
Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet					39	38	48
Kollektivtrafiksåtgärder	74	105	176	406	601	568	435
Anslutningar till Marieholmstunneln	17	83	169	82	125	120	58
Marieholmstunneln	0	0					

Då projekt Västlänkens budget har förbrukats till och med årsskiftet 2023/2024 redogör Trafikverket i nedanstående tabell för Västlänkens nya kostnadsprognoser. Det finns fortfarande osäkerheter som kan komma att påverka prognoserna, exempelvis upphandling av nya entreprenörer för etapp Haga, för mer information [se 4.1 Västlänken](#).

Projekt	Ny totalprognos 2010–2032	2024	2025
Västlänken	24 100 – 27 100	1 819	1 496

## 4. Projektinformation

Nedan följer en kort beskrivning om de större pågående projekten inom Västsvenska paketet samt de viktigaste aktuella händelserna under det gångna året.

### 4.1 Västlänken

En ny järnvägsförbindelse genom de centrala delarna av Göteborg omfattar en cirka 8 km lång järnvägsanläggning, varav cirka 6,6 km i tunnel, samt tre nya fyrspårsstationer för pendel- och regiontåg; vid Göteborgs Central, vid Haga och vid Korsvägen.

Västlänken syftar till att möjliggöra genomgående tåglinjer i Göteborg och därmed avlasta säckstationen från pendel- och regionaltåg. De nya stationerna kommer att avlasta den lokala kollektivtrafikens spårvagnar och bussar och möjliggör en utökad pendel- och godstågstrafik. Resultatet blir en tätare och en mer flexibel trafikering, kortare restider, färre byten och högre kapacitet. Med Västlänken kommer risk för störningar att minska kraftigt. Projektet är en viktig förutsättning för att järnvägssystemet i Västsverige långsiktigt ska kunna utvecklas och med det bidra till en hållbar regional utveckling, ökande tillväxtpotentialer och stärkt stabilitet på arbetsmarknaden.

#### Aktuellt under året

I januari 2023 hävde Trafikverket kontraktet med AGN för etapp Haga. Trafikverket genomförde under 2023 en översyn avseende projektets tid och kostnad och den 31 augusti 2023 informerade Trafikverket parterna i Västsvenska paketet om en ny bedömd sluttid och totalkostnad för projekt Västlänken. När det gäller tid för färdigställande av hela Västlänken så är Trafikverkets bedömning ett spann mellan åren 2029 till 2032, med en trolig trafikstart 2030.

Det har under året varit ett stort fokus på arbeten för att möjliggöra ett öppnande av Station Centralen för region- och pendeltåg i december år 2026. Detta sker genom att driftsätta delsträckan Olskroken – Centralen – Kvarnberget, vilket tillför kapacitet i järnvägssystemet och innebär att Göteborgs Centralstation kan trafikeras med avsevärt fler tåg än idag.

Under år 2023 har framdriften i övrigt varit god inom de flesta etapperna och flera viktiga milstolpar har uppnåtts. En stor del av produktionsvolymen har nu genomförts och projektet börjar bli färdiga med flera av de större och kostnadsdrivande arbetsmomenten. För etapp Haga kvarstår fortsatt omfattande arbeten, vilka kan återupptas först när projektet fått nya entreprenörer på plats.

Inom etapp Centralen är allt bergarbete klart, i princip allt schaktarbete utfört och cirka 80–85 procent av allt betongarbete har genomförts. Byggnationen av bron över E6 genomfördes på ett välplanerat sätt och projektet har arbetat aktivt med att minimera påverkan på trafiken och omgivningen. Då stora delar av betongkonstruktionerna är

färdiga har arbetet nu påbörjats med installationer (exempelvis vatten- och avloppsledningar, ventilation och el) och inredning (exempelvis hissar och rulltrappor). De första rulltrapporna och hissarna har kommit på plats och är monterade. Stora ytor av entreprenadområdet lämnades vid årsskiftet tillbaka till Göteborgs stad och Jernhusen, som tar över och fortsätter den planerade stadsutvecklingen i området. Under året tilldelades etappen även priset Sweden Green Building Awards för årets mest hållbara och innovativa infrastrukturprojekt. I juni arrangerades dessutom tillsammans med entreprenören öppet hus för allmänheten där intresset var stort.

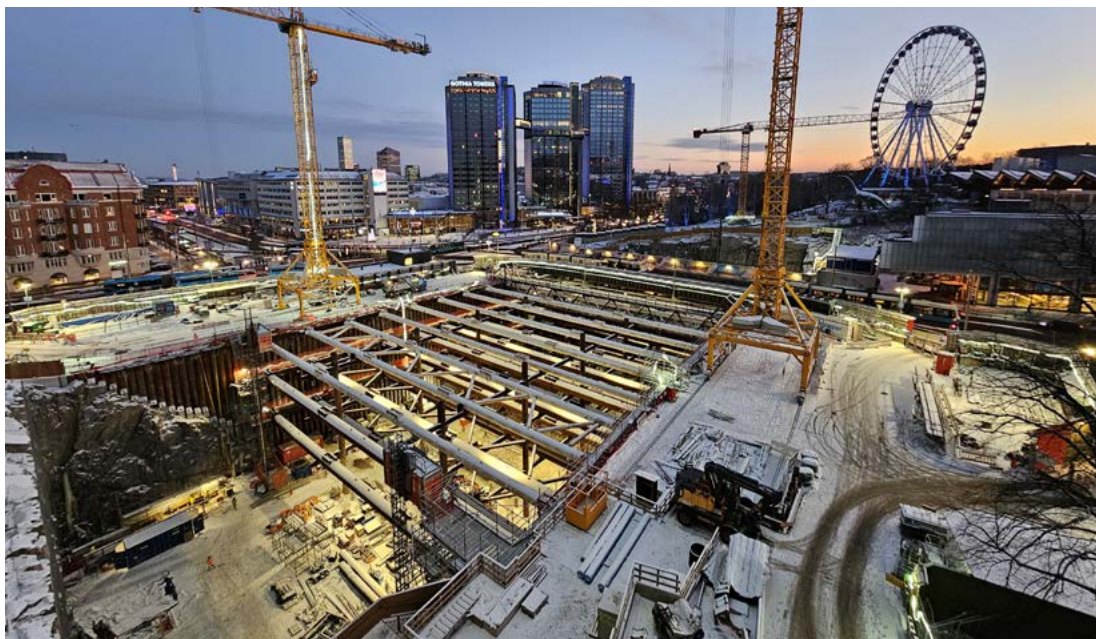
Inom etapp Kvarnberget blev allt schakt- och bergarbete klart liksom merparten av betonggjutningarna. Entreprenören har även påbörjat installationsarbeten. Framdriften påverkades av att entreprenören AGN genomgår en rekonstruktion samtidigt som man ska bedriva produktion, vilket har inneburit att etappen blivit försenad med ett par månader och slutbesiktning är framflyttad till maj 2024.

Inom etapp Haga hävde Trafikverket kontraktet med huvudentreprenören i slutet av januari 2023 på grund av att man bedömde att entreprenören inte skulle klara av att leverera enligt kontraktet. En direktupphandlad skyddsentreprenör har under året arbetat med att säkra arbetsplatsen samt skapa förutsättningar för kommande entreprenader. Parallellt med detta har projektet arbetat intensivt med att anpassa sin organisation till de nya förutsättningarna samt med att ta fram förfrågningsunderlag för upphandling av nya entreprenörer som ska slutföra kvarvarande arbeten. Etappen är nu uppdelad i fyra geografiska entreprenader och en installationsentreprenad och förfrågan har skickats ut för delarna Rosenlund och Otterhällan.

Inom etapp Korsvägen har produktionen pågått i alla delar med mindre till måttliga avvikelser mot tidplan. Cirka 90 procent av bergarbetena och 95 procent av schaktarbetena har genomförts, men majoriteten av betongarbetena kvarstår. Under sommaren 2023 genomfördes markförstärkningsarbeten i Almedal, vilket innebar trafikstopp på Västkustbanan. Det är aktuellt med markförstärkningsarbeten vid ett flertal tillfällen under kommande år. Nästa stora tågavstängning blir under år 2025. Arbetet genomförs inför kommande byggnation av de två järnvägsspår som kommer utgöra kopplingen mellan Västlänken och Västkustbanan. Arbetena löpte på bra och spåren lämnades tillbaka i god tid inför trafikpåsläppet. Entreprenören har även monterat en provisorisk akvedukt i Mölndalsån, så att Västlänkens passage kan genomföras utan påverkan på Mölndalsåns flöde. Under hösten arrangerades dessutom, tillsammans med entreprenören, öppet hus inom etappen för allmänheten där intresset var stort.

Inom BEST-entreprenaden, det vill säga den entreprenad som ska bygga Västlänkens järnvägsanläggning, har arbetet delats upp i två delar och därmed genomförs två separata upphandlingar. Under året skickades den första upphandlingen ut på förfrågan och en entreprenör tilldelades kontraktet, dock har den blivit överprövad och ligger nu hos Kammarrätten och besked inväntas om den kommer att tas upp till prövning. Under tiden planeras för alternativa lösningar om en överprövning skulle dra ut på tiden.





Etapp Korsvägen. Foto: Trafikverket

Läs mer om Västlänken på Trafikverkets hemsida.

[www.trafikverket.se/vastlanken](http://www.trafikverket.se/vastlanken)

## 4.2 Knutpunkt Korsvägen

Nya Korsvägen blir en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt, där resandet med region- och pendeltåg genom Västlänken, spårvagnar, bussar, bilar och cyklar samverkar på ett funktionellt sätt. I projektet ingår en förnyad gatustruktur i anslutning till denna knutpunkt, som en del i områdets stadsförnyelse. Planeringen och utformningen av trafik- och stadsmiljöerna har i högre utsträckning inriktats mot ett minskat bilberoende och ett ökat vardagsresande till fots, med cykel och med kollektivtrafiken. Korsvägen spelar en central roll för möjligheterna att åstadkomma ett tätare och attraktivare Göteborg, ett rikare stadsliv och större hållbarhet i resandet.

### Aktuellt under året

Trafikverkets arbete med Västlänken på platsen pågår för fullt och åtgärd Knutpunkt Korsvägen är i skede projektering. Arbetet med produktionsplanering har pågått under året. I nuläget antas återtagande av ytor från Västlänken, och därmed möjligheter för start av produktion till 2026. Det finns dock osäkerheter kring när projektet kan färdigställas men byggtiden uppskattas till ungefär tre år. Samverkansdialog med Trafikverket och Västfastigheter pågår. Under året har projektet beslutat att det blir en cirkulationsplats i södra delen av projektområdet samt att ingången till cykelparkeringsgaraget kommer att vara placerad söder ut.

Läs mer om Korsvägen på Göteborgs stads hemsida.

<https://goteborg.se/projektkorsvagen>

### **4.3 Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan**

Lundbyleden är en viktig länk i Göteborgs övergripande vägnät och en av de främsta lederna till hamnen, Torslanda och Öckerö. Den är en av de mest belastade trafiklederna i Göteborg. Pågående och planerade förtätningar av bostäder, handel och andra verksamheter längs älvstranden och i Backaområdet ställer stora krav på leden som huvudstråk såväl för nationell som för regional och lokal trafik. För att anpassa Lundbyledens utformning mot Marieholmstunneln, möta en omfattande exploatering av Backaplan och Östra Hisingen samt säkra framkomligheten byggs Lundbyleden om mellan Brantingsmotet och Ringömotet. I projektet ingår byggandet av en ny trafikplats, Kvillemotet. Bohusbanan byggs ut till dubbelspår mellan Kville bangård och Minelundsvägen med planskild korsning vid Backavägen och Lillhagsvägen och en ny tågstation byggs vid Brunnsbo. Stationen i Brunnsbo tillsammans med utbyggnaden till dubbelspår innebär bland annat bättre pendlingsmöjligheter, koppling till stadstrafiken samt minskad störningskänslighet på både Bohusbanan och Hamnbanan.

För att uppnå samordningsfördelar organiseras de olika ingående delarna i ett gemensamt projekt med Trafikverket och Göteborgs stad som huvudaktörer.

#### **Aktuellt under året**

Trafikverket och Göteborgs Stad har under 2023 tillsammans kommit överens om att göra en uppdelning av entreprenaden som ett led i att göra projektet mer attraktivt på marknaden. Inriktningen är för närvarande att projektet delas in i fyra utförandeentreprenader; två markanläggningsprojekt inklusive konstbyggnader samt två järnvägsprojekt. Beslutet fattades utifrån ett omfattande analysarbete samt dialog med entreprenörer.

Detaljprojektering för framtagande av förfrågningsunderlag har pågått även under 2023 och utskick för prekvalificering av de två mark- och broentreprenaderna skedde under hösten 2023 och utvärdering av dessa beräknas ske under januari/februari 2024.

Byggstart planeras under 2024 och färdigställande under 2029/2030.

**Läs mer om Lundbyleden på Trafikverkets hemsida.**

[www.trafikverket.se/lundbyleden-brunnsbostation](http://www.trafikverket.se/lundbyleden-brunnsbostation)

**Läs mer om Kvilleleden/Gator i Backaplan på Göteborgs stads hemsida.**

<https://goteborg.se/projektbackaplan>

## 4.4 Gamlestadstorget etapp 1 och etapp 2

Gamlestadstorget är idag en viktig bytespunkt för pendlingstrafik mellan Göteborg och Trollhättan samt viktig knutpunkt för stadens kollektivtrafikresenärer med bland annat sex spårvagnslinjer. Men det är också en plats med mycket biltrafik, ett nordsydligt stråk i Gamlestadsvägen och ett östvästligt i Artillerigatan-Slakthusgatan.

Projekt Gamlestaden består av två etapper. Etapp 1 omfattar ombyggnader av spårvägsspår i området runt Gamlestadens Fabriker och Gamlestadstorget på södra och norra sidan av Säreån. Syftet är att skapa en sammanhållen lokal och regional knutpunkt för kollektivtrafik. I etapp 1 ingår även ett stort antal byggnadsverk såsom påldäck, broar och gång- och cykeltunnlar. I projektet byggs två gång- och cykelbroar över Säreån och en ny spårvägsbro. Nytt kajområde ingår på Säreåns norra sida samt ytskikt på samtliga allmänna platser. Det frigörs även mark för förtätning av stadsdelen med bostäder och verksamheter i ett läge som har mycket god försörjning av kollektivtrafik.

Etapp 2 har uppdraget att skapa en sammanhängande, tät urban kvartersstruktur som ansluter till den nya knutpunkten där region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar och cyklar sammanstrålar på ett funktionellt sätt. I denna etapp rivs nuvarande vägbro och Artillerigatan samt Gamlestadsvägen byggs om till gator med stadskaraktär. I området har tidigare staden Nya Lödöse legat och under projektet har mycket information om Göteborgs tidiga historia kunnat grävas fram.

### **Aktuellt under året**

Etapp 1, vilken är färdigställd och vars finansiering från Västsvenska paketet är avslutad, har förstärkt Gamlestadstorgets roll som knutpunkt i Göteborgs stad. Inom och i anslutning till området för etapp 1 pågår byggnation av det återstående kvarteret vid Gamlestads torg. Inom etapp 2<sup>3</sup> har projektet arbetat med förberedelser inför projektavtalsförhandling avseende genomförande. Arbetet med att färdigställa genomförandestudie och ta fram en projektkalkyl har pågått samt arbete med hantering av skyfallsfrågor. Gällande fortsatt inriktning för planering och genomförande för portföljen Gamlestaden är frågan under behandling av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i Göteborg. Portföljen Gamlestaden består av fler detaljplaner utöver Gamlestaden etapp 2.

---

<sup>3</sup> Projektet har tidigare tilldelats medel för projektering. För byggnation kommer nytt avtal behöva tecknas mellan parterna.



Visionsbild för Gamlestads torg etapp 2, framtagen av White arkitekter

**Läs mer om Gamlestaden på Göteborgs stads hemsida.**

<https://goteborg.se/projektgamlestaden>

## 4.5 Bangårdsförbindelsen

Projektet innebär en ny gatuförbindelse med bro över bangården öster om Centralstationen i Göteborg. Förbindelsen ska vara en koppling mellan stadsdelarna Stampen och Gullbergsvass för kollektivtrafik, gång, cykel och biltrafik samt frigöra Drottningtorget – Nils Ericsonsplatsen från genomgående trafik.

Bangårdsförbindelsen är en del i arbetet att få till en stark regionkärna i Göteborg, genom att bidra till en sammanhållen stadskärna. Förbindelsen ska utformas och placeras för att klara av morgondagens kollektivtrafik och bidra till att skapa ett tillgängligt, attraktivt och tryggt område kring Göteborgs Centralstation. En viktig uppgift är att knyta samman berörda stadsdelar genom att minska bangårdens barriäreffekt.

Det exakta läget och utformningen av Bangårdsförbindelsen bestäms i det kommande arbetet.

### **Aktuellt under året**

Förstudien för Bangårdsförbindelsen har under året färdigställts och varit ute på remiss. Två huvudalternativ, vid Åkareplatsen respektive vid Odinsplatsen, är framarbetade och sammanställning av remissvar pågår. En rekommendation om fortsatt inriktning kommer att presenteras till stadsbyggnadsnämnden under våren 2024. Efter att stadsbyggnadsnämnden har fattat beslut kommer kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i Göteborg behöva behandla inriktningsbeslutet innan en genomförandestudie kan påbörjas.

**Läs mer om Bangårdsförbindelsen på Göteborgs stads hemsida.**

<https://goteborg.se/bangardsforbindelsen>

## 4.6 Övriga åtgärder och projekt

Nedan följer en kort beskrivning om några övriga åtgärder och projekt som pågår inom Västsvenska paketet

### Pendelparkeringar

Under året har planering och projektering pågått av ett tiotal pendelparkeringsåtgärder, främst med fokus på cykelparkeringsplatser. Genomförandet av pendelparkeringsplatser för bil och cykel vid Hönö Pinan och Skra bro har fortsatt under året och de båda pendelparkeringarna bedöms kunna öppna under 2024. Pendelparkeringen vid Skra bro är en del i omdaning av området där nya flerbostadshus, småhus, förskolor och ett nytt närcentrum ska byggas. Pendelparkeringen placeras i anslutning till den ombyggda busshållplatsen.



Pågående arbete med pendelparkering vid Skra bro. Foto: Ingemar Karlsson, Göteborgs Stad

För mer information avseende pendelparkeringar [se kapitel 5.1 Kollektivtrafik och hållbart resande](#).

### Gång- och cykelbro över Göta Älv

En gång- och cykelbro över Göta Älv kommer att förbinda expanderande delar av Hisingen med centrala staden på fastlandssidan. Projektet har en avtalad medfinansiering från Västsvenska paketet om 24 miljoner kronor till arbetet med genomförandestudien. Kommunfullmäktige fattade under 2021 inriktningsbeslut som innebär en utpekad placering mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj och en maximal projektram om 900 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Under 2023 har arbetet med genomförandestudien fortsatt och detaljplanearbetet har startat upp. En ny gång- och cykelbro kan, om inga överklaganden sker av miljödom eller detaljplan, öppna för användning någon gång under perioden 2031–2033.

Läs mer om Gång- och cykelbron på Göteborgs stads hemsida.

<https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/centrum/gang--och-cykelbro-packhuskajen---hugo-hammars-kaj>

### **Plattformsförlängningar på Bohusbanan**

Projektet omfattar plattformsförlängning vid stationerna Ytterby, Kode, Stora Höga, Svenshögen och Ljungskile och syftar till att möjliggöra för trafikering med längre tåg och därmed fler resande på Bohusbanan. Under året har framtagande av funktionsutredning pågått i syfte att säkerställa genomförbarheten av utbyggnation av plattformsförlängningar samt få en fördjupad bild kring kostnader. Bedömningen är att arbetet med framtagande av anläggnings-specifika krav järnväg kan påbörjas under våren 2024.

Projektet har en fast delfinansiering om 80 miljoner kronor från Västsvenska paketet och Västra Götalandsregionen har för avsikt att hantera övrig erforderlig finansiering inom Regional plan för Västra Götaland. Detta under förutsättning att kostnaden för projektet ligger i nivå med tidigare framtagen grov kostnadsbedömning. En fördjupad bild kring kostnader bedöms finnas framme under våren 2024.

### **Förbigångsspår vid Lekarekulle**

Projektet omfattar ett förbigångsspår för godståg i Lekarekulle och syftar till att möjliggöra en tätare trafikering på Västkustbanan. Under året har arbete med framtagande av anläggnings-specifika krav järnväg pågått.

Projektet har en fast delfinansiering om 12 miljoner kronor från Västsvenska paketet och Trafikverket och Region Halland tecknade under 2023 en överenskommelsen om samfinansiering för hantering av övrig erforderlig finansiering.

### **Omloppsnära uppställning i Alingsås och Kungsbacka**

Projektet omfattar signalåtgärder för att skapa fler platser för omloppsnära uppställning av tåg i Alingsås och Kungsbacka. Syftet är att skapa ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande på Västra Stambanan respektive Västkustbanan. Under året har arbete med framtagande av anläggnings-specifika krav järnväg pågått.

### **Längre hållplatstak Korsvägen**

Projektet omfattar åtta stycken nya större hållplatstak och väderskydd för buss- och spårvagnshållplatsen vid Korsvägen. Syftet är att förbättra kapaciteten för kollektivtrafiken samt att öka kvalitén i resenärsmiljön. Under året har arbete med framtagande av systemhandling pågått och det har varit ett stort fokus på samordning mellan Västfastigheter, Trafikverket och Göteborgs Stad.

## 5. Uppföljningar inklusive utredningar och analyser

Målstrukturen för det Västsvenska paketet består av övergripande mål, effektmål och indikatorer. Effektmålen avser att fånga de mest väsentliga faktorerna som bidrar till de övergripande målen. Indikatorerna har kopplats till effektmål och är av karaktären att de pekar ut en önskvärd förändringsriktning.

Nedan följer resultat avseende ett antal indikatorer, vilka följts upp under 2023. Det kan dock vara svårt att isolera effekten av de åtgärder som ingår i Västsvenska paketet. Dels pågår en omfattande stadsutveckling, satsningar på infrastruktur i Västsverige och renoveringsarbeten. Pandemin Covid-19 ses fortsatt ha en påverkan på vägsystemet i form av förändrat beteende och resmönster.

### 5.1 Kollektivtrafik och hållbart resande

Åtgärderna i Västsvenska paketet ger förutsättningar för att skapa en förbättrad och utökad kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen och Region Halland. Genom att mäta antalet delresor<sup>4</sup> som görs, punktlighet, andel hållbara resor samt utvecklingen av pendelparkeringar, går det att följa utvecklingen över åren.

#### Antal delresor

Det kollektiva resandet minskade stort under 2020 och 2021, till följd av pandemin, och var fortsatt lågt under 2022 men för 2023 ses en ökning för samtliga trafikslag. Sammantaget över året gjordes 319 miljoner delresor med Västtrafik inom Västra Götalandsregionen och Kungsbacka kommun, detta innebär en ökning av kollektivtrafikresandet med 7 procent jämfört med 2022. Inom Göteborgsregionen ses en ökning av kollektivtrafikresandet med 8 procent. Vid jämförelse med före pandemin, 2019, ses en minskning på 10 procent.

#### Resandeutveckling Västra Götaland och Kungsbacka kommun

Trafikslag	Miljoner delresor 2023	Förändring 2022-2023	Förändring 2019-2023
Buss	166	8%	-9%
Båt	6	3%	-18%
Tåg	20	6%	-9%
Spårvagn	127	7%	-10%
Anropsstyrd trafik	2	3%	18%
<b>Totalt</b>	<b>319</b>	<b>7%</b>	<b>-10%</b>

#### Resandeutveckling Göteborgsregionen

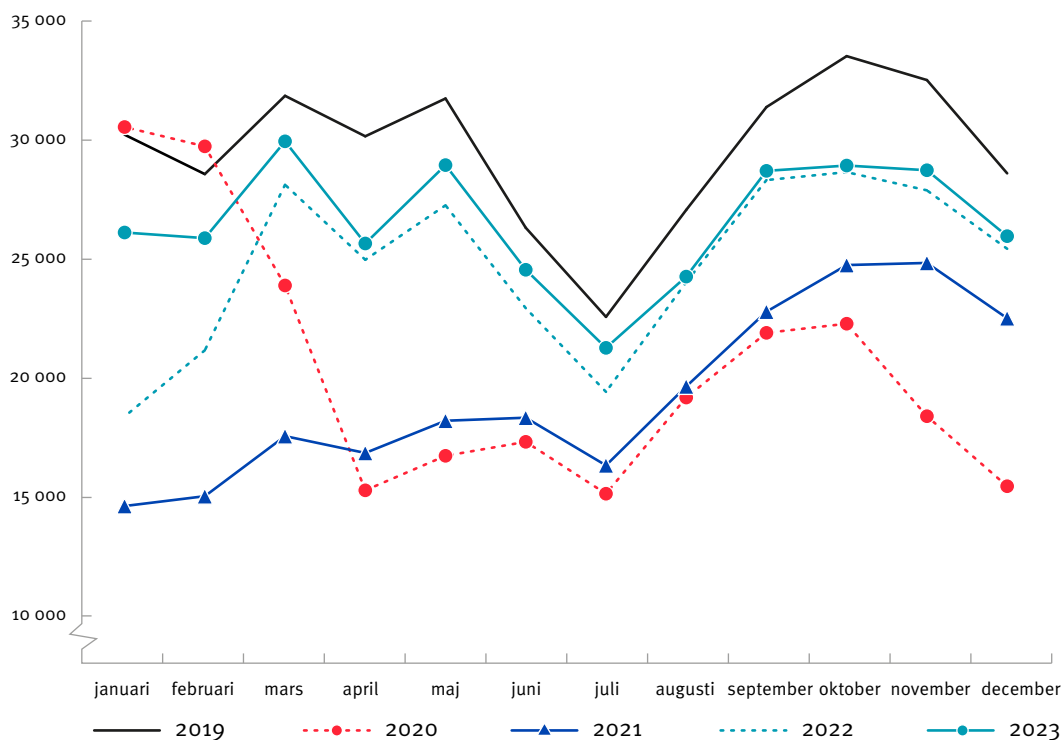
Trafikslag	Miljoner delresor 2023	Förändring 2022-2023	Förändring 2019-2023
<b>Totalt</b>	<b>273</b>	<b>8%</b>	<b>-10%</b>

<sup>4</sup> Delresor definieras som antal påstigande, en person kan därigenom räknas två eller fler gånger under sin resa genom att byten förekommer.

## Resandeutveckling 2019–2023

Resandeutvecklingen har under 2020 till 2022 varit starkt påverkad av pandemin och restriktioner kring resande, vilket framgår tydligt i statistiken. I januari och februari 2020, innan pandemin inträffade, såg kollektivtrafiken en liten ökning jämfört med 2019. Under april och maj 2020 minskade antalet resor med närmare 50 procent och har i varierande grad varit fortsatt låga under hela pandemin. I slutet av 2021 började resorna öka igen för att sedan minska tillfälligt under januari och februari 2022 på grund av omfattande smittspridning av virusvarianten omikron. Efter det har resandet fortsatt öka och för 2023 ses en ökning med 7 procent jämfört med 2022. Resandet ligger efter 2023 på ca 90 procent av resandet jämfört med 2019.

### Miljoner delresor per månad



## Punktlighet

Punktlighet inom kollektivtrafiken mäts med hjälp av Västtrafiks realtidssystem för nästan all trafik och anses utgöra en viktig faktor i pålitligheten för kollektivtrafiken. Punktligheten beräknas genom att jämföra den planerade restiden, "tidtabellstid", med den faktiska restiden. Västtrafik har sedan 2019 tillgång till den faktiska restiden på samtliga linjer inom trafikslagen buss och spårvagn. För Västsvenska paketet och för jämförbarhet med tidigare uppföljning, är redovisning av nedanstående linjestreckningar utvalda.

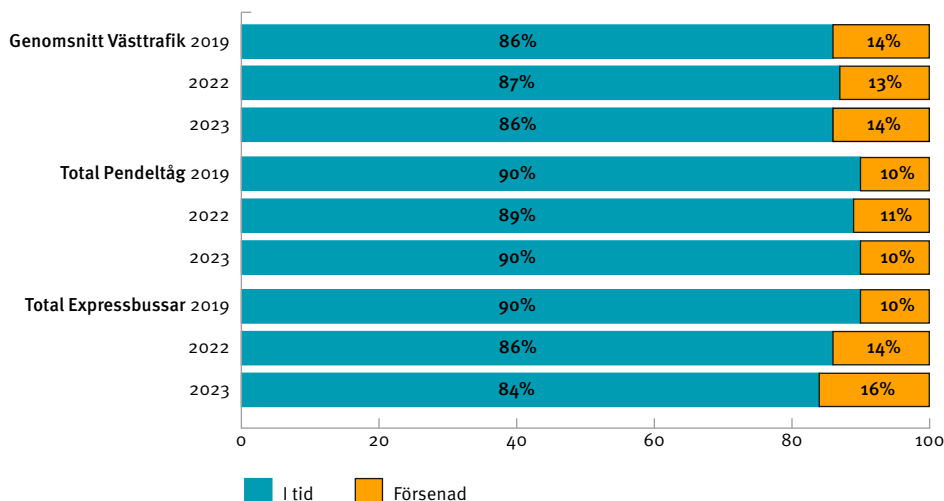


I genomsnitt är andelen förseningar 2023 ungefär på samma nivåer som 2019. Generellt kan sägas att expressbussar har en något högre andel försenade turer jämfört med pendeltåg men att variationen mellan åren är låg.

Statistiken avser samtliga utförda turer under 2023 och avser punktlighet vid ankomst till sluthållplats.

### Punktlighet för kollektivtrafik (andel %)

Försenad innebär mer än 3 minuter efter tidtabellstid för expressbussar och för tåg 4 minuter.



### Andel hållbara resor ska öka

Göteborgs Stad följer årligen upp trafik- och resandeutvecklingen för resor till fots, med cykel, kollektivtrafik och med bil avseende vardagsdygn. Färdmedelsfördelningen baseras på samtliga resor till, från och inom Göteborg. Samtliga resänderen ingår, det vill säga inte bara resor till och från arbetet.

Uppföljning av trafik- och resandeutvecklingen görs med hjälp av data från mätstationer för cyklar, trängselskattesnittet för bilar och från Västtrafiks kundräkningssystem för kollektivtrafik. För resor till fots har resandet till och med 2019 antagits öka i takt med befolkningsutvecklingen. Under 2020-2022 har utvecklingen av resor till fots istället bedömts baserat på olika externa undersökningar och datakällor. För 2023 användes flöden vid mätplatser i Göteborg där gående mäts kontinuerligt tillsammans med en bedömning av hur resandet utvecklats totalt.

År 2023 uppskattas antalet resor totalt ha ökat med 3 procent jämfört med år 2022. Under 2023 ligger det totala resandet fortfarande på något lägre nivåer än 2019. Resor till fots, med kollektivtrafik och bil ses ha ökat, medan resor med cykel har minskat jämfört med 2022.

För resor till fots ses en ökning med 3 procent från 2022 till 2023. Cykelresorna minskade med 4 procent under 2023 jämfört med 2022. Det finns databortfall från många mätplatser, vilket innebär en osäkerhet i uppskattningen av cykelutvecklingen.

Resorna med kollektivtrafiken ökade med 7 procent 2023 jämfört med 2022 sett till buss, båt och spårväg. Resor med buss står för drygt hälften av resor inom kollektivtrafiken, och är även det fordonsslag som ökade mest mellan 2022–2023. Men även resor inom båt och spårväg ökade jämfört med tidigare år. I Västra Götaland och Kungsbacka kommun ses kollektivtrafikresandet ha ökat med 7 procent, [se Antal delresor](#).

### Uppskattad förändring i resor till, från och inom Göteborg per färdstätt

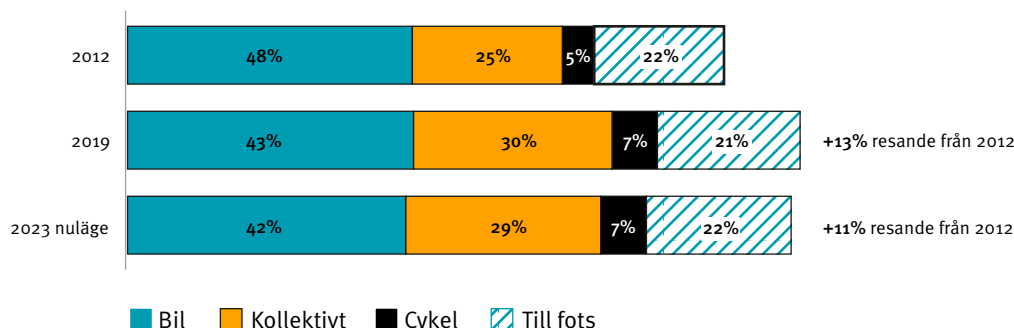
Uppskattad förändring avser hela vardagsdygn.

Färdmedel	Förändring 2022–2023	Förändring 2019–2023
Till fots	+ 3 %	+ 1 %
Cykel	- 4 %	+ 1 %
Kollektivtrafik	+ 7 %	- 2 %
Bil	+ 3 %	- 3 %
<b>Totalt resande</b>	<b>+ 3 %</b>	<b>- 1 %</b>

Baserat på de uppskattade förändringarna för respektive färdstätt beräknas antalet resor och färdmedelsfördelningen. Sett till den totala färdmedelsfördelningen för 2023 utgör resor till fots 22 procent, resor med cykel 7 procent, resor med kollektivtrafik 29 procent och resor med bil 42 procent.

### Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning (andel %)

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning 2012, 2019 och 2023 för resor på vardagar till, från och inom Göteborg. Staplarnas bredd visar på antalet resor med olika färdstätt och siffrorna i staplarna på andel av resor med färdstättet (procent). I diagrammet redovisas även förändringen i antalet resor gentemot 2012.



Befolkningen i Göteborg och dess kranskommuner ökade med cirka 14 procent från år 2012 till 2023, vilket är en viktig faktor när resandeutveckling och färdmedelsfördelning studeras.

### Kapacitet och beläggning på pendelparkeringar

Västtrafik har inte genomfört någon kapacitets- och beläggningsinventering av pendelparkeringar under 2023. Detta till följd av att Västtrafik fattade beslut om att kapacitets- och beläggningsinventeringen endast genomförs vartannat år. Det innebär att nästa inventering sker 2024. Under 2022 inventerades totalt cirka 10 300 pendelparkeringsplatser för bil. Den genomsnittliga beläggningsgraden för dessa platser uppgick då till 68 procent.

## 5.2 Biltrafik och näringslivets transporter

Biltrafiken mäts i antalet passerande fordon på ett vägavsnitt under en viss tidsperiod. Alla beräkningar avser vardagsdygn och innehåller inte trafiken under helger och röda dagar.

Under 2023 har arbete fortsatt med ett antal större bygg- och underhållsprojekt som bedöms ha påverkat trafikflödena i Göteborg. Pågående projekt kan även ha påverkat tillgången till data, vilken påverkan det får på uppföljningen av biltrafiken kommenteras nedan.

### Betalstationer

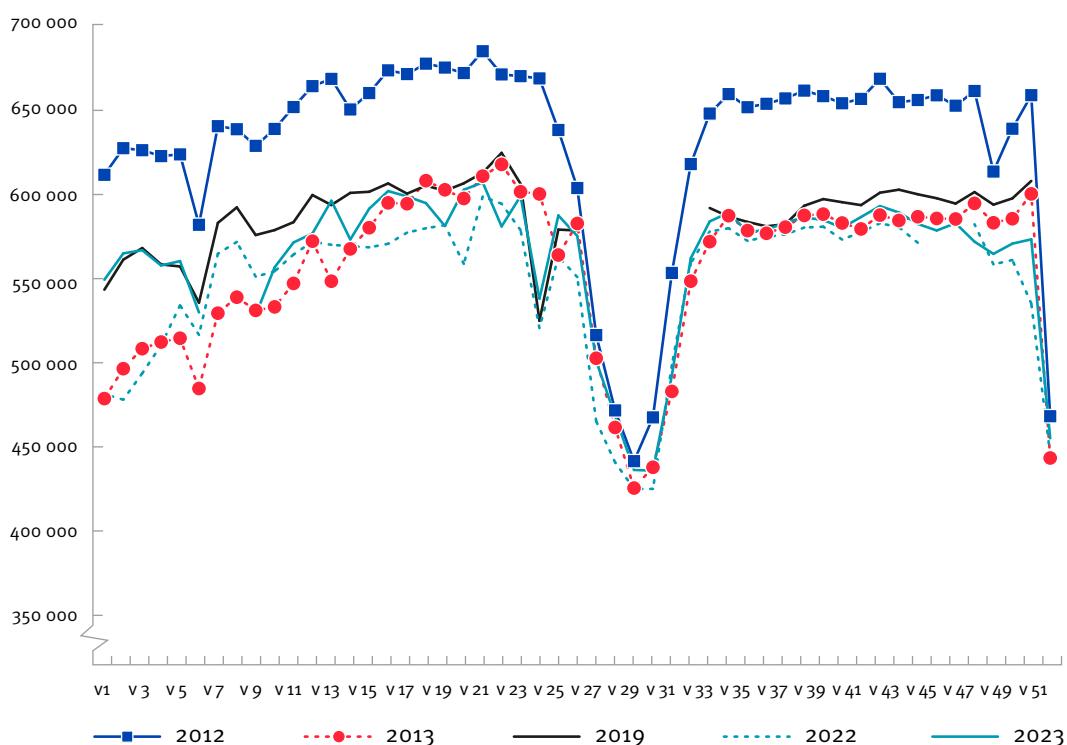
Biltrafiken över betalstationssnittet är fortsatt lägre än 2019, detta beror sannolikt på förändrat resmönster till följd av pandemin. Flödena under betalperioden är cirka 2 procent lägre under 2023 jämfört med 2019 och vid jämförelse mellan 2023 och 2022 ses att biltrafiken har ökat med 3 procent. Biltrafiken genom betalstationerna sett över hela dygnet har ökat med 3 procent mellan 2022 och 2023, [se Andel hållbara resor](#).

Biltrafikflödet genom betalstationerna under betalperioden var under 2023 cirka 11 procent lägre än innan införandet av trängselskatt, 2012. I diagrammet nedan redovisas trafikflöden över betalstationsnittet under betalperioden. I mätningarna för år 2019-2023 finns visst bortfall som har hanterats genom beräkningar. För 2022 saknas data för vecka 46 och 47. För 2023 saknas data för vecka 8 och 9 samt för två betalstationer. Under våren 2023 tillkom en betalstation, vilken saknar data. Dessa bortfall bedöms ha en marginell påverkan på resultatet.

Arbetet i Tingstadstunneln ses fortsatt ha en påverkan på vägsystemet. Resenärer gör andra ruttval och passerar troligen fler betalstationer än innan arbetet. Även skredet i Stenungsund, E6, ses ha en påverkan på vägsystemet.

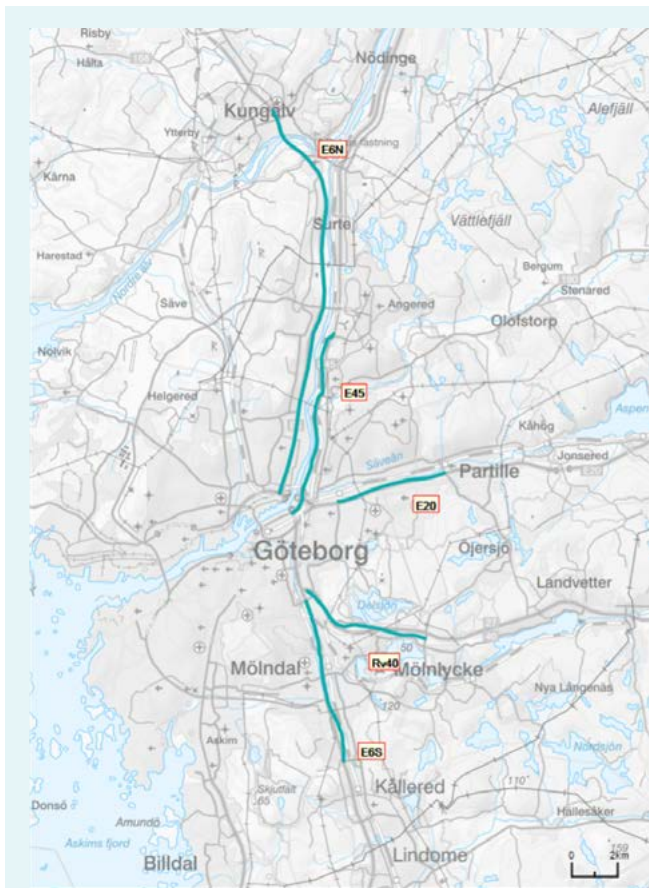
### Trafikflöden i betalstationer under betalperioden (antal fordon)

Genomsnittligt antal passerande fordon klockan 06.00–18.30 under vardagsdygn.



## Restider och restidsosäkerheter

Restider och restidsosäkerheter följs upp på utvalda sträckor som bedöms ha stor betydelse för näringslivets transporter.



**E6N**, Kungälvsmotet

– Ringömotet

**E45**, Agnesbergsmotet

– Gullbergsmotet

**E20**, Partillemotet

– Munkebäcksmotet

**Rv40**, Mölnlyckemotet

– Kallebäcksmotet

**E6S**, Torrekullamotet

– Kallebäcksmotet

Kartbild över utvalda sträckor.

De stora lederna in och ut mot Göteborg är på grund av trängsel känsliga för störningar. Ett stillastående fordon kan snabbt leda till köbildningar och därmed längre restid. För resenären innebär det svårigheter att i förväg veta hur lång tid en resa kommer att ta. Med minskad trängsel får resenären en säkrare resa. Detta är viktigt för såväl bil- som kollektivtrafik och för näringslivets transporter.

Restider beräknas med hjälp av Trafikverkets restidssystem Stress, på de stora infartsledningarna in mot Göteborg under förmiddagens högtrafik, klockan 6-9, samt under lågtrafik, klockan 9-15. Mätningarna har gjorts under veckorna 39-42 där det i [diagrammet Trafikflöden i betalstationer under betalperioden](#) kan ses att trafikvolymerna under betalperioden är jämförbara med tidigare år.

Som mått på osäkerheten i restider mellan olika dagar (vid samma tid på dygnet) beräknas två mått utöver medianrestiden: 15-percentilen samt 85-percentilen. Skillnaden mellan 15-percentil och

**Median** – restiderna sorteras efter antal minuter, medianen är mittvärdet.

**15-percentil** – gränsen mellan de nedersta 15 procenten med kortast restider och de resterande 85 procenten.

**85-percentil** – gränsen mellan de översta 15 procenten med längst restider och de resterande 85 procenten.

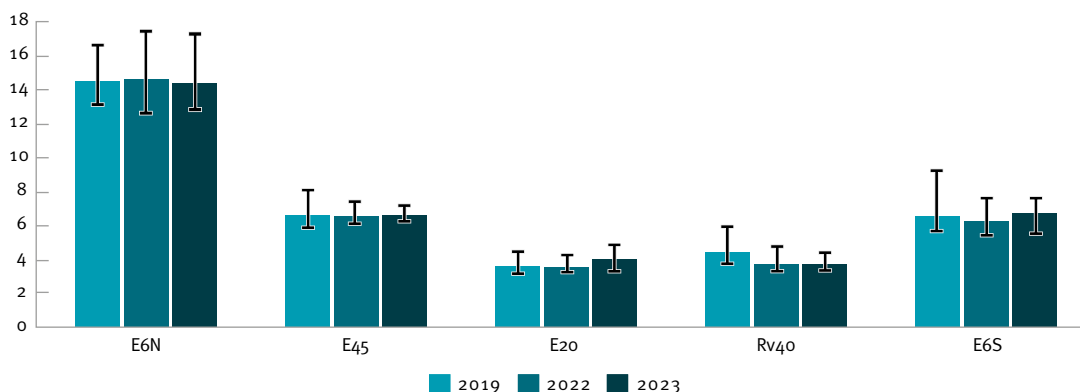
85-percentil talar om hur osäkra restiderna är: ju närmare de ligger varandra, desto mindre är restidsosäkerheten.

Sträckorna är inte jämförbara med varandra, bland annat eftersom de mätta sträckorna är olika långa. Det är enbart möjligt att jämföra var sträcka för sig mellan olika mättillfällen. Generellt gäller sambandet att en minskad trafikvolym ger kortare restid och mindre restidsosäkerhet, och tvärtom vid ökad trafikvolym.

Restiderna under förmiddagens högtrafik har ökat på E45, E20 och E6S, minskat för E6N och är oförändrat för Rv 40 jämfört med 2022. Restidsosäkerheten har minskat för samtliga leder förutom för E20 där den har ökat. Detta kan förklaras med reinvesteringen i Tingstadstunneln som påbörjades under 2022 och som har gett en påverkan främst för trafiken på E6N.

### Restider Infartsleder – Förmiddagstrafik (minuter)

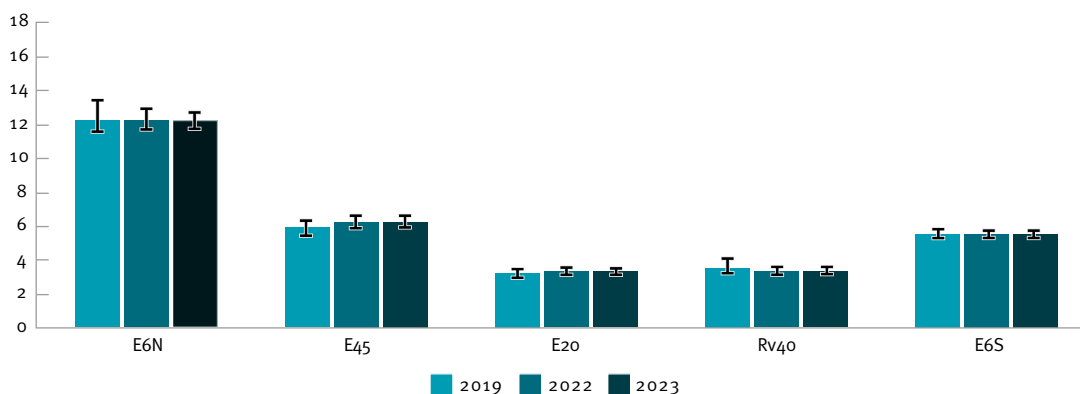
Blå staplar avser medianrestid (50-percentilen) under vardagsförmiddagens rusningstrafik 06.00–09.00 (minuter). Svarta staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.



Under lågtrafik ses restiderna för 2023 vara oförändrade för samtliga leder jämfört med 2022. Restidsosäkerheten har minskat för E6N, E45 och E20 medan den är oförändrad för Rv 40 och E6S.

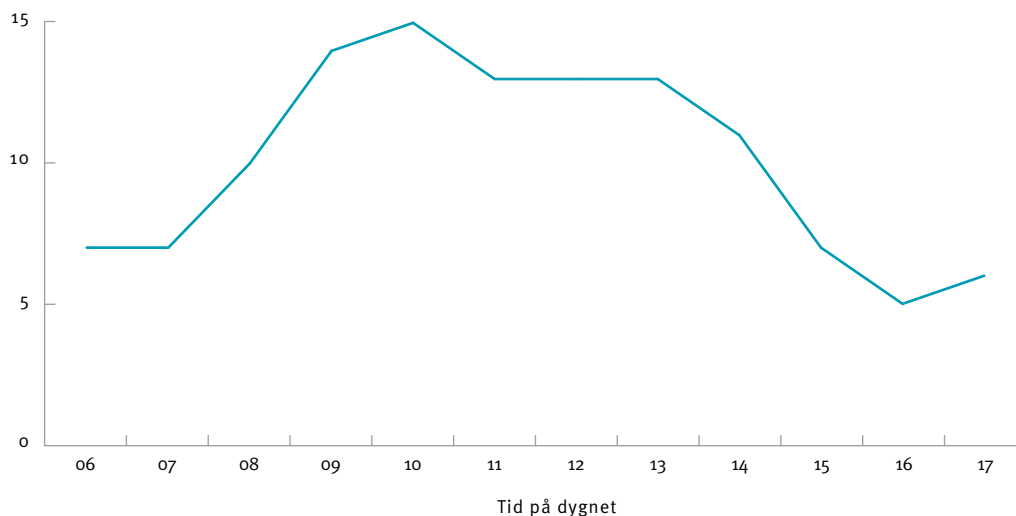
### Restider Infartsleder – Lågtrafik (minuter)

Blå staplar avser medianrestid (50-percentilen) under vardagens lågtrafik 09.00-15.00 (minuter). Svarta staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.



Restiden har både under högtrafik och lågtrafik gått tillbaka till i princip samma nivåer som 2019.

### Lastbilsandel Infartsleder vardagar (andel %)



Andelen lastbilar av den totala fordonstrafiken är cirka 8 procent under förmiddagens högtrafik och stiger till 12 procent under lågtrafik och sjunker sedan igen under eftermiddagen. Cirka 61 procent av den totala lastbilstrafiken sker under lågtrafik, sett till hela dygnet, varav 39 procent sker mellan klockan 9-15.

Då den största andelen lastbilstrafik sker under lågtrafik innebär det för näringslivets transporter att majoriteten inte påverkas i stor utsträckning av de något längre restiderna som inträffar under högtrafik. Därmed har näringslivets transporter generellt bättre förutsättningar än övrig vägtrafik att i förväg veta hur lång tid en resa kommer att ta.

## 5.3 Övrig uppföljning

Utöver de indikatorer som följs upp årligen kan behov föreligga att genomföra ytterligare undersökningar och analyser, exempelvis kopplat till projekt. Det kan handla om före- och eftermätningar av färdigställda åtgärder där exempelvis påverkan på trafikflöden studeras.

För 2023 finns inga projektspecifika uppföljningar att redovisa.

## 6. Aktuellt framöver

Detta kapitel innehåller ett urval av aktuella och kommande frågor kopplade till det Västsvenska paketet.

### 6.1 Utblick Västsvenska paketet

Under detta avsnitt har, i tidigare årsrapporter, några av de aktiviteter som samverkansorganisationen bedömt kunna inträffa kommande år belysts. Vid framtagandet av denna årsrapport pågår fortfarande dialog kring vilka aktiviteter som kan komma att bli aktuella under 2024.

### 6.2 Utblick omvärld

Under detta avsnitt omnämns faktorer som, direkt eller indirekt, kan komma att påverka det Västsvenska paketet under 2024 och framåt.

#### Osäkert omvärldsläge

Även om covid-19 deklarerades som en inte längre allmän- och samhällsfarlig sjukdom av Folkhälsomyndigheten i april 2022, har dess långsiktiga effekter fortsatt påverka Västsvenska paketet. Pandemins inverkan på projektmedlemmar, projektgenomförande, färdmedelsfördelning och enskilda resebeteenden har under de senaste två åren blivit tydligare, särskilt i ljuset av gradvis återhämtning och anpassning till en post-pandemiskt samhälle.

Rysslands anfallskrig mot Ukraina, som inleddes den 24 februari 2022, fortsätter att ha betydande konsekvenser för säkerhetssituationen i Sverige, Europa och globalt 2024. Under 2023 påbörjade Sverige en ansökan till Nato vilken förväntas slutföras under 2024 vilken kan påverka vilka infrastruktursatsningar som bedöms nödvändiga på ett generellt plan i Sverige. De ekonomiska följderna av konflikten, såsom störningar i handelsflöden och prisökningar på råvaror, har fortfarande en betydande inverkan på världsekonomin.

Sverige har under 2023 med fortsättning in i 2024 rört sig mot en lågkonjunktur som lett till ekonomisk avmattning med ökad arbetslöshet som följd.

I detta skede, 2024, börjar en tydligare bild av omvärldslägets långsiktiga konsekvenser framträda, men osäkerheten kvarstår till följd av att det också blivit en ekonomisk avmattning generellt. Dessa osäkerheter påverkar Västsvenska paketets projekt på flera sätt, bland annat genom ökade materialkostnader och potentiellt förändrade kapitalkostnader. Det kommer fortsatt krävas noggrann planering och uppföljning för att hantera kommande komplexa och dynamiska utmaningar.

## **Göteborg – Borås**

Under hösten fattade regeringen beslut om att Trafikverket ska återstarta planläggningen för ny järnväg Göteborg – Borås. Motivet till dubbelspårsutbyggnaden mellan Göteborg och Borås är att förbättra arbetspendlingen och kopplingen till Landvetter flygplats. En viktig utgångspunkt i regeringens beslut är att åtgärdskostnaden för staten inte får överskrida den tidigare beräknade totalkostnaden för projektet, samt att genomförandet av åtgärderna kan ske så kostnadseffektivt och snabbt som möjligt. För att komma framåt i planläggningen på ett bra och effektivt sätt krävs stabila planeringsförutsättningar kring genomförbarhet, järnvägens utformning och finansiering. Trafikverket inledde under hösten samtal med berörda parter gällande utformning och finansiering och dialog pågår fortsatt.

Öppnandet av Västlänken innebär att flera av Västtrafiks tåglinjer med slutstation Göteborg ombildas till genomgående linjer som kopplas ihop i Västlänken. När tåglinjerna ska bindas samman genom Västlänken kommer det inte finnas tillräckligt med tåg söderut som kan kopplas ihop med tåg som går norrut från Göteborg. En ny järnväg mellan Göteborg och Borås kommer att komplettera Västlänken genom att möjliggöra att fler tåg som går söderut kan kopplas samman med tåg som går norrut. Därigenom ökar den samlade kapaciteten i pendeltågssystemet genom en koppling mellan Västlänken och Sveriges tredje största pendlingsstråk.

## **Åtgärdsvalsstudien för Göteborg C**

Trafikverket återupptar arbetet med åtgärdsvalsstudien för Göteborg C. Studiens syfte är bland annat att ta fram förslag på hur en framtida bangård kan anpassas till bland annat längre tåg.

Förutsättningar avseende bangårdens framtida utformning påverkar även projekt Bangårdsförbindelsens förutsättningar, [se 4.5 Bangårdsförbindelsen](#). Åtgärdsvalsstudien för säckbangården och förstudien för bangårdsförbindelsen har dock haft löpande dialog och nära samarbete kring frågan. Trafikverket har formulerat ett PM kring utrymmesmässiga krav, vilka förstudien har förhållit sig till.

## **Inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastrukturplaneringen**

Den långsiktiga planeringsprocessen inleds med att regeringen ger Trafikverket ett direktiv att ta fram ett inriktningsunderlag. Normalt inleds en ny planeringsprocess vart fjärde år. Huvudsyftet med inriktningsunderlaget är att ge regeringen ett underlag till en kommande infrastrukturproposition. Inriktningsplaneringen omfattar bedömning av ekonomiska ramar och ger vägledning för prioritering av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen. I inriktningsunderlaget beskrivs möjliga långsiktiga inriktningar för transportsystemets utveckling med övergripande beskrivningar av åtgärder och deras konsekvenser för infrastrukturen och måluppfyllelse. Inriktningsunderlaget tas fram utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv och fyrstegsprincipen är vägledande.

Den 15 juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026 - 2037<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Den 15 januari 2024 redovisade Trafikverket uppdraget till regeringen. Samtidigt gick underlaget på extern remiss.



# Bilaga 1. Deltagare i Politisk referensgrupp och Ledningsgrupp

## Politisk referensgrupp

### Nedan framgår ordinarie medlemmar och ersättare för 2023

Trafikverket	Ordförande Lennart Kalander
Göteborgs stad	Gustav Öberg och Jonas Berg Bejmyr
Region Halland	Gösta Bergenheim och Per Persson
Göteborgsregionen	Magdalena Sundqvist och Merjem Maslo
Västra Götalandsregionen	Helén Eliasson och Lars Holmin
Västtrafik	Bijan Zainali och Kent Lagrell

## Ledningsgrupp

### Nedan framgår ordinarie medlemmar för 2023

Trafikverket	Ordförande Jörgen Einarsson
Göteborgs stad	Magnus Sigfússon
Region Halland	Erik Hansson (ersattes av Ann Mårtensson aug – okt)
Göteborgsregionen	Maria Sigroth
Västra Götalandsregionen	Sofia Hellberg
Västtrafik	Roger Vahnberg

## Bilaga 2. Färdigställda projekt

Tabellen nedan redogör för de projekt som hittills färdigställts inom Västsvenska paketet. De påbörjade projektens hittills upparbetade kostnader ingår inte i tabellen.

Projekt-nummer	Projektnamn	Utförande part	Genomförande-period	Kostnad (mnkr)
201*	Marieholmstunneln	Trafikverket	2011-2020	3 499
304*	E6 Tingstadsmotet-Backadalsmotet	Trafikverket	2014-2020	47
305	ITS Marieholmstunnelns anslutningar	Trafikverket	2019-2020	55
401	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, järnvägsnätet	Trafikverket	2010-2014	325
402*	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, statligt vägnät	Trafikverket	2010-2018	452
403*	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, kommunala anläggningar	Göteborgs Stad	2012-2018	349
404	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, pendelparkeringar <b>Notering:</b> Projekt 413 Pendelparkeringar Block 2 pågår fortfarande	Västtrafik	2012–2016	86
405	Gamlestadstorget, etapp 1	Göteborgs Stad	2012-2015	475
406	Kollektivtrafikåtgärder, projektering	Trafikverket	2012-2013	0,5
410	Kollektivtrafikåtgärder Block 2, statligt vägnät	Trafikverket	2015-2021	65
411	Kollektivtrafikåtgärder med anslutande gång- och cykelåtgärder, övriga kommuners anläggningar	Övriga kommuner	2015-2020	15
412	Hållplats Chalmers	Göteborgs Stad	2014-2015	60
501	Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45	Göteborgs Stad	2014-2022	2 000
601	E6.20 Klarebergsmotet, etapp 1	Trafikverket	2010-2021	35
602*	Vädermotet-Syrhåla inklusive Sörredsmotet	Trafikverket	2011-2022	889
603	Förbättring av framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet, projektering	Trafikverket	2013	0,8
604	Delfinansiering av Säröleden, delen Hovåsmotet-Brottkärr	Trafikverket	2015-2021	49
701	Trimningsåtgärder inför trängselskatten, statligt vägnät	Trafikverket	2010-2013	82
702	Trimningsåtgärder inför trängselskatten, Göteborgs Stads gatunät	Göteborgs Stad	2012-2015	144
703	Trimningsåtgärder inför trängselskatten, övriga kommuners gatunät	Övriga kommuner	2012-2016	50
704	Trafikinformation och samordnad trafikledning	Parterna**	2011-2018	109
705	Nya Vägvanor	Parterna**	2012-2018	64
706*	Kommunikation, utvärdering, analys m.m.	Parterna**	2011-pågående	79
707	Trimningsåtgärder, projektering och genomförande	Parterna**		0
<b>Summa:</b>				<b>8 930,3</b>

\* Mindre arbeten och/eller ekonomisk slutreglering kvarstår. Kostnaden och/eller genomförandeperiod kan därmed komma att förändras något.

\*\* Med parterna avses parterna i Västsvenska paketet: Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad, Göteborgsregionen, Västtrafik samt Trafikverket

**Västsvenska paketet**  
[trafikverket.se/vastsvenskapaketet](https://trafikverket.se/vastsvenskapaketet)