

Årsrapport

Västsvenska paketet 2020

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 2021

Innehåll

Förord	3
1. Inledning	5
2. Information från samverkansorganisationen	6
3. Rapportering ekonomi	8
3.1 Finansiering	10
3.2 Utfall och prognoser	12
4. Projektinformation	15
4.1 Västlänken	15
4.2 Knutpunkt Korsvägen	17
4.3 Marieholmstunneln	17
4.4 Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan	18
4.5 Hisingsbron inklusive del av nedsänkning E45	19
4.6 Gamlestadstorget etapp 1 och etapp 2	21
4.7 Övriga åtgärder	22
5. Uppföljningar inklusive utredningar och analyser	24
5.1 Kollektivtrafik och hållbart resande	24
5.2 Biltrafik och näringslivets transporter	29
5.3 Övrig uppföljning	33
6. Aktuellt framöver	34
6.1 Utblick Västsvenska paketet	34
6.2 Utblick omvärld	34
Bilaga 1	36

1. Inledning

Västsvenska paketet innehåller transportslagsövergripande åtgärder under en tjugoårsperiod 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 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 2021.

Sedan början av 2020 pågår en pandemi till följd av Covid-19 som har påverkat verksamheten i Västsvenska paketet och de ingående projekten. I detta dokument kommer pandemins påverkan beskrivas under respektive kapitel.

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 2020. Utöver dessa grupperingar finns även en Samordningsgrupp och ytterligare arbetsgrupper.

Genomförda uppdrag och beslut som fattades under 2020

Detta avsnitt redogör för några av de uppdrag som genomfördes samt de beslut som fattades under 2020.

I början av året fastställdes en rullande treårig genomförandeplan, vilken utgör budget för avtalade projekt för de kommande tre åren 2021-2023.

Under 2020 avslutades arbetet med att aktualisera det dokument som beskriver Västsvenska paketets övergripande mål och effektmål men också det dokument som redogör för hur Samverkansorganisationen arbetar för att bidra till att den gemensamma målbilden uppfylls, det vill säga en Genomförande- och uppföljningsplan. Det togs även fram en ny struktur för årsrapport för Västsvenska paketet.

Inom Västsvenska paketets budgetram finns det ofördelade medel. De består bland annat av medel som inte fördelats ut på projekt. Medel kan även bli tillgängliga från projekt vilka inte nyttjar sin tilldelade budgetram. Under 2020 fanns det cirka 300 miljoner kronor tillgängliga för fördelning på nya åtgärder. Under 2019 tog parterna fram riktlinjer med förutsättningar och bedömningsgrunder som ska gälla vid förslag på nya projekt med finansiering från Västsvenska paketet och i februari 2020 fastställdes ett inriktningsbeslut som beskrev vilka typer av nya åtgärder som skulle kunna vara aktuella för finansiering från Västsvenska paketet. Fram till och med sommaren 2020 pågick en utlysningssprocess där parterna i Västsvenska paketet fick möjlighet att spela in förslag till nya åtgärder. Under hösten pågick ett partsgemensamt prioriteringsarbete och ett gemensamt förslag till nya åtgärder togs fram.¹

Under året har dokument Plan för Samverkansorganisationen uppdaterats. Dokumentet beskriver samverkansorganisationen, den organisation som upprättats mellan parterna, och redogör för fördelning av ansvar och arbetsuppgifter under Västsvenska paketets genomförande.

¹ Ledningsgruppen godkände i januari 2021 PM Nya åtgärder (daterat 2021-01-15). Det gemensamma förslaget till nya åtgärder kan därmed förankras hos respektive part och därefter ska avtal om genomförande tecknas mellan parterna.

Slakthusmotet är ett nytt mot i anslutning till Gamlestaden. Motet är tänkt att fungera som ersättning för av- och påfarter till E45 som rivits för att möjliggöra Marieholmsförbindelsen samt för att avlasta framtida Gamlestaden från trafik. Göteborgs stad har tagit fram ett förslag till utformning och funktion för projektet och Trafikverket, som föreslås bli utförande part, har därefter närmare studerat tid, kostnad och innehåll. Kostnaden för förslaget täcks inte av den tidiga planeringsram som finns för åtgärden inom Västsvenska paketet. Fortsatta diskussioner krävs gällande bland annat kostnad, avgränsningar och finansiering.

Under 2020 beviljades Västlänkens deletapp Kvarnberget cirka 22 miljoner euro i EU-stöd från CEF (Fonden för ett sammanlänkat Europa). Utbetalning från EU görs till Riksgälden. Enligt avtal i Västsvenska paketet ska EU-stöd som tillfaller projekt inom Västsvenska paketet tillgodoräknas parterna genom att 50 procent av bidragsbeloppen krediteras Trafikverkets ordinarie statliga anslag och 50 procent krediteras trängselskatteanslaget. Med denna uppdelning fördelas cirka 11 miljoner euro till trängselskatteanslaget, vilket i dagsläget motsvarar en något snabbare finansiering genom trängselskatten med cirka 1,5 månader.

Under året beslutades att tilldela Projekt 601 Klareberg etapp 1 ytterligare 2 miljoner kronor, vilket innebär att projektet nu totalt tilldelats 27 miljoner kronor. Beslutet om att tilldela ytterligare medel fattades då det fanns en risk att den sista ingående åtgärden inom projektet, en ny lokalgata mellan Ellesbovägen och Kärravägen på del av Klarebergsvägen, annars behövt prioritera bort arbeten som anses väsentliga för en bra slutprodukt. Syftet med projektet är en förbättrad framkomlighet för näringslivets transporter och förbättrad trafiksäkerhet.

Som en följd av pandemin har samverkansorganisationen (Styrgrupp-, Lednings- respektive Samordningsgrupp) för Västsvenska paketet, liksom samhället i stort, ställt om så att verksamheten under året genomförts digitalt. Pandemin har föranlett parterna att följa dess effekter såväl hos respektive organisation som Västsvenska paketets projekt samt effekterna på trängselskatt avseende trafikflöden, intäkter och återbetalningstid.

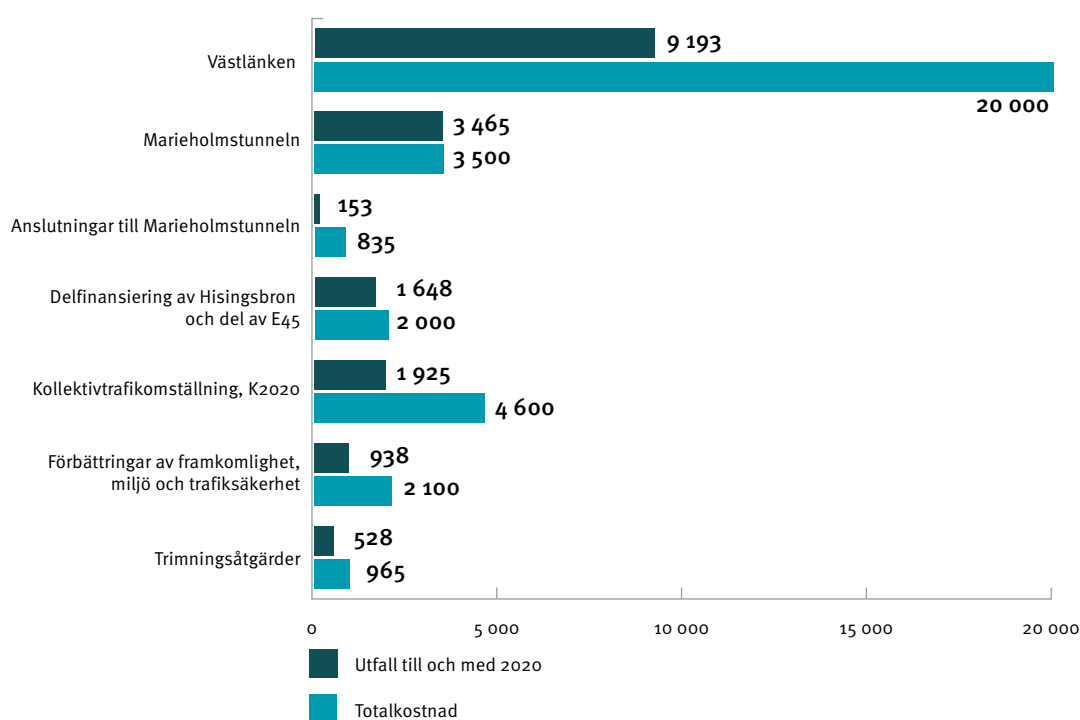
3. Rapportering ekonomi

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.

Pandemin har inneburit utmaningar av olika slag för projekten. De ekonomiska effekterna är i sin helhet fortfarande svåra att bedöma, men en kontinuerlig uppföljning sker. En utmaning för projekten har varit att i prognosarbetet kunna ta hänsyn till pandemins eventuella påverkan, vilket resulterat i likväl tidigareläggningar som senareläggningar hos en del av projekten.

Nedan bild visar fördelning av kostnaderna inom dessa utpekade projekt och områden.

Totalkostnad och utfall för projekt respektive åtgärdsområde (miljoner kronor)



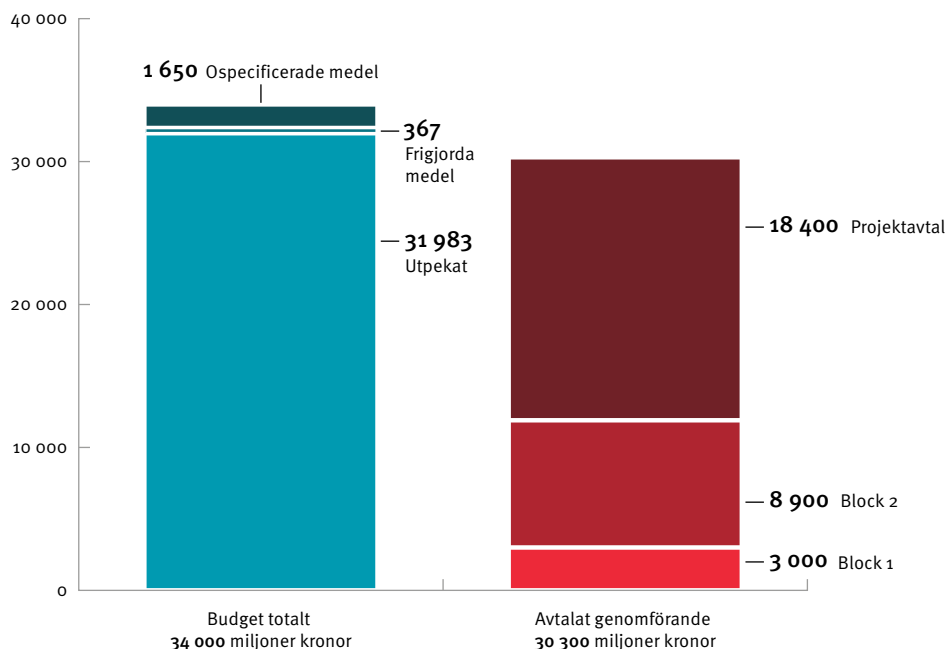
Av Västsvenska paketets 34 miljarder kronor finns idag 32 miljarder kronor utpekade på namnsatta projekt, det vill säga förslag på konkreta åtgärder. Dessa projekt avtalas successivt allt eftersom åtgärderna blir aktuella i tid. Cirka 1,65 miljarder kronor är ännu inte fördelade på några åtgärder. I takt med att risker hanteras och under förutsättning att avtalade projekt löper på enligt budget kan dessa medel komma att användas till ytterligare åtgärder. Vid utgången av 2020 fanns det utöver detta 367 miljoner kronor i medel, vilka kan anses vara frigjorda medel. Under 2020 har parterna arbetat fram ett gemensamt förslag till nya åtgärder för 300 miljoner kronor, vilka föreslås finansieras av dessa frigjorda medel.² Under slutet av 2020 fördes en diskussion mellan parterna kring delfinansiering av Brunnbo station.³

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 m.m. – som det står i avtalets namn" 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.



² Ledningsgruppen godkände 2021-01-15 framtagna förslag, vilket därmed skickats för vidare förankring hos parterna.

³ Ledningsgruppen beslutade 2021-01-15 att tilldela Projekt 302 Delfinansiering av E6.21 Lundbyleden, delen Hjalmar Brantingsmotet-Ringömotet, inklusive Kvillemotet 40 miljoner kronor för delfinansiering av Brunnbo station.

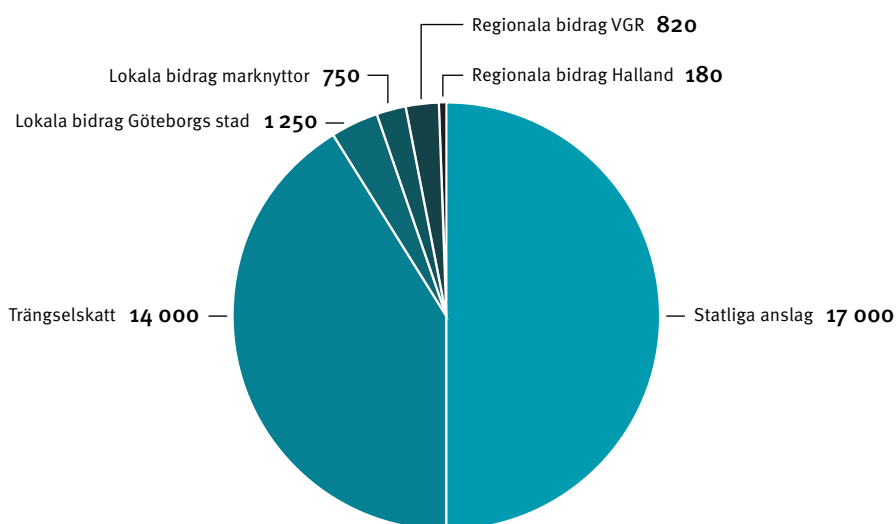
3.1 Finansiering

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, exploateringsintäkter och bidrag från lokalt och regionalt håll.

Staten bidrar med 17 miljarder kronor, Göteborgs Stad med 1,25 miljarder kronor, Region Halland och Västra Götalandsregionen (VGR) 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)



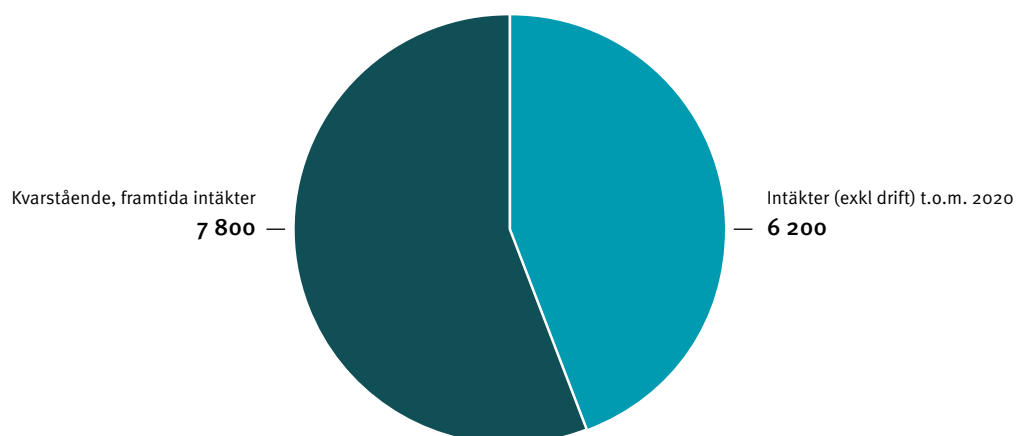
Trängselskattens intäkter och återbetalningstid

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.

Pandemins påverkan på bilresandet i Göteborg ([se kapitel 5.2 Biltrafik och näringslivets transporter](#)) medförde att intäkterna från trängselskatten minskade med cirka 50 miljoner kronor (i löpande prisnivå ⁴) 2020 jämfört med 2019. Det motsvarar en minskning med cirka 6 procent och Trafikverkets bedömning är att den beräknade återbetalningstiden på 25 år klaras, med marginal, trots intäktsbortfallet under 2020.

⁴ Löpande prisnivå innebär de faktiska priser som gällde vid en viss tidpunkt och redovisas utan hänsyn till inflation.

Lokal och regional medfinansiering via trängselskatt (miljoner kronor 2009 års prisnivå)



Intäkter från trängselskatten (miljoner kronor i löpande prisnivå)



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Driftskostnader	175	162	153	154	172	130	128	122
Intäkter till Västsvenska paketet	451	655	790	858	843	856	829	779
Antal trängselskattedagar	222	221	222	228	225	222	222	224
Trängselskatt per trängselskattedag mnkr/dag	2,8	3,7	4,2	4,4	4,5	4,4	4,3	4,0

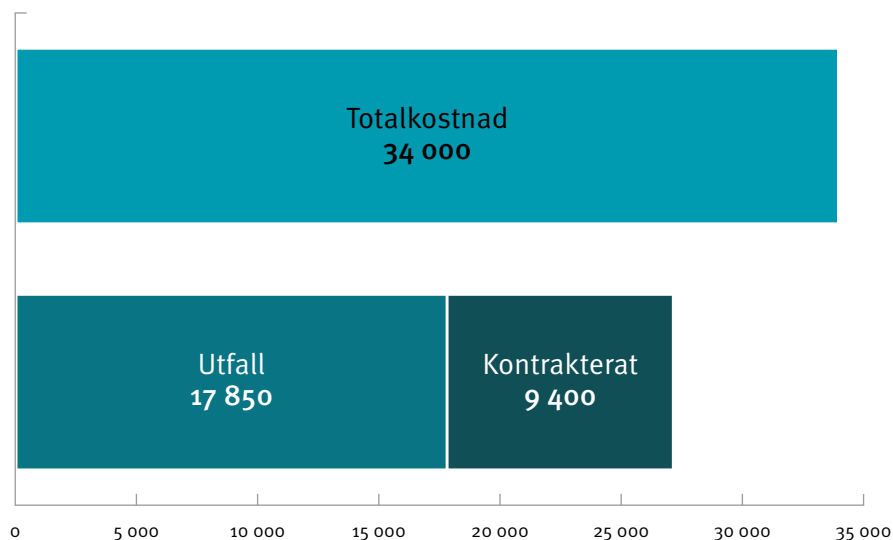
Avser faktiskt inbetalda trängselskatter och tilläggsavgifter i Göteborg⁵

⁵ Trafikverket tilldelas årligen anslagsmedel avseende trängselskatterna via budgetpropositionen i förväg. Skillnaden mellan tilldelade anslag och faktiska trängselskatteintäkter justeras två år i efterhand. Trafikverket har alltså under dessa år tilldelats andra belopp, som korrigeras mellan åren.

3.2 Utfall och prognoser

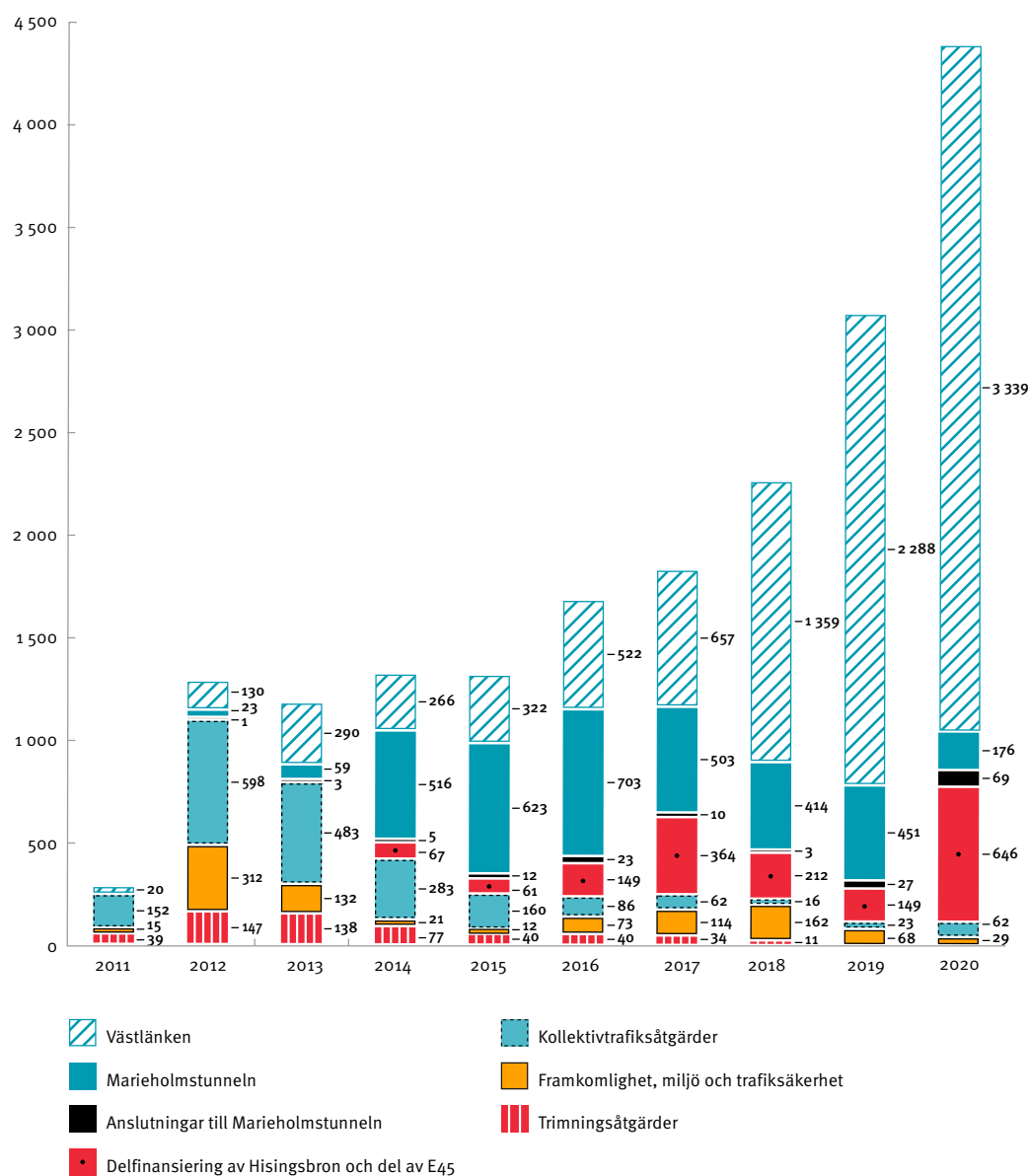
Till och med 2020 uppgår upparbetade kostnader inom Västsvenska paketet till 17,85 miljarder kronor, vilket innebär att cirka 53 procent av Västsvenska paketets totala budget (34 miljarder kronor) är förbrukad. Utöver utfallet finns ytterligare cirka 9,4 miljarder kronor avtalat med entreprenörerna, 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 har hittills varit som högst 2020. De årsvisa utfallen för åren 2011-2020 framgår av nedanstående diagram.

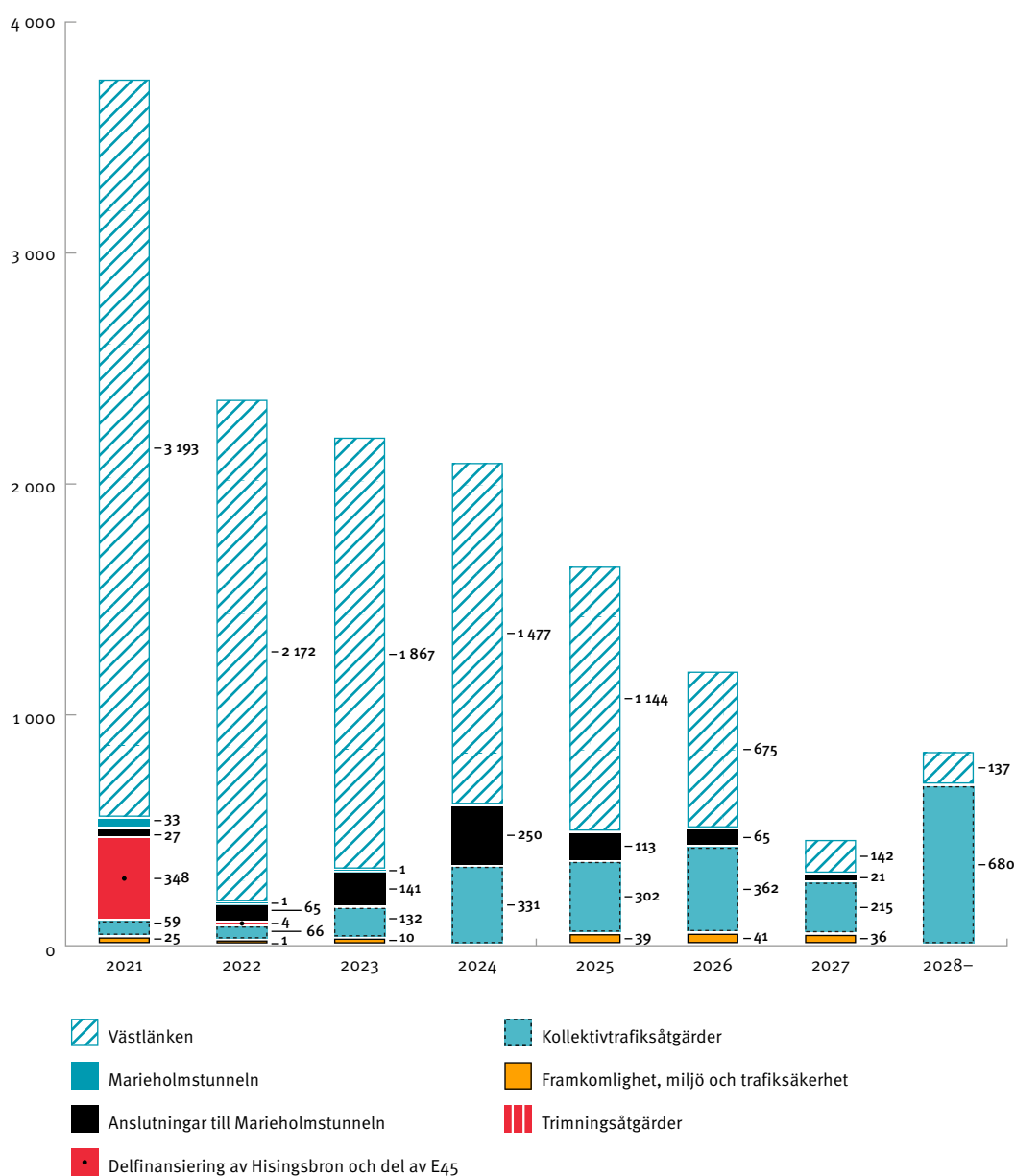
Utfall kostnader 2011-2020 (miljoner kronor)



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Västlänken	20	130	290	266	322	522	657	1 359	2 288	3 339
Marieholmstunneln	0	23	59	516	623	703	503	414	451	176
Anslutningar till Marieholmstunneln	0	1	3	5	12	23	10	3	27	69
Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45				67	61	149	364	212	149	646
Kollektivtrafiksåtgärder	152	598	483	283	160	86	62	16	23	62
Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet	15	312	132	21	12	73	114	162	68	29
Trimningsåtgärder	39	147	138	77	40	40	34	11	0	0

Även de närmsta årens kostnadsvolymer kommer att präglas av att de största projekten befinner sig i en intensiv byggfas. Kostnadsprognoser från 2021 och framåt framgår av nedanstående diagram.⁶

Prognos kostnader 2021-2028 och framåt (miljoner kronor)



	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Västlänken	3 193	2 172	1 867	1 477	1 144	675	142	137
Marieholmstunneln	33	1	1					
Anslutningar till Marieholmstunneln	27	65	141	250	113	65	21	
Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45	348	4						
Kollektivtrafiksåtgärder	59	66	132	331	302	362	215	680
Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet	25	1	10	0	39	41	36	
Trimningsåtgärder	0	0	0					

6 I prognoserna finns inte det gemensamma förslaget till nya åtgärder inkluderat, då dessa har ännu inte beslutats av parterna. De ospecificerade medlen på 1,65 miljarder kronor är inte heller inkluderade.

4. Projektinformation

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

Pandemin har inneburit utmaningar av olika slag för projektens genomförande. Som tidigare nämnts under [kapitel 3. Rapportering ekonomi](#) har det varit en utmaning för projekten att prognosticera pandemins påverkan på tidigare bedömda tidplaner med mera. Även resurssättning har varit en utmaning då många av projekten är beroende av utländsk arbetskraft och pandemin inneburit begränsning i in- och utresor över landets gränser. Konsekvenserna av pågående pandemi är svåra att bedöma, men respektive projekt följer kontinuerligt upp eventuell påverkan.

4.1 Västlänken

En ny järnvägsförbindelse genom de centrala delarna av Göteborg omfattar en cirka 8 kilometer lång järnvägsanläggning, varav cirka 6,6 kilometer 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 trafikerings, 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, ökade tillväxtmöjligheter och stärkt stabilitet på arbetsmarknaden.

Aktuellt under året

Under 2020 har produktionen haft god framdrift inom samtliga deletapper. Inom deletapp Centralen startade sprängningsarbetet med bergtunneln under Skansen Lejonet och här har man kommit halvvägs vid slutet av 2020. Under våren blev den första tunneldelen klar och både golv, väggar och tak är nu på plats. En viktig milstolpe för deletapp Centralen var överlämnandet av området vid Kanaltorget till projekt Hisingsbron.

Inom deletapp Kvarnberget har ytterligare arkeologiska fynd hittats i form av sex skepp. Efter vårens arbeten med att dokumentera dessa fynd kunde man under sommaren inleda markförstärkningsarbeten för tunneln och innan året var slut hade man gjutit 8100 kalkcementpelare i det södra arbetsområdet. Under hösten planerades för den andra etappen av Götatunnelns förstärkningsarbeten och arbetena kunde påbörjas enligt plan den 28 december 2020.⁷

⁷ I januari 2021 erhöll projekt Västlänken besked från Mark- och miljödomstolen om godkänd dispens gällande bullrande arbeten. Detta beslut överklagades sedan av Länsstyrelsen till Mark- och miljööverdomstolen, vilket innebär att projekt Västlänken inte kunde ta tidigare beslut från Mark- och miljödomstol i anspråk. Det innebär att förstärkningsarbeten i Götatunneln därmed förlängs till den 20 augusti 2021 (jämfört med 4 juni).

Under våren 2020 påbörjades drivning⁸ av Västlänkens huvudtunnel vid Otterhällan inom deletapp Haga. En viktig milstolpe var de arbeten som behövde göras under sommarens spårvägsavstängning och bland annat gjöts den första delen av tunneltaket till station Haga. Arbetet genomfördes under två dygn av mer än 60 personer som arbetade i skift för att slutföra arbetet i tid. Arbetstunneln från Linnéplatsen nådde i slutet av året fram till Västlänkens huvudtunnel där bergdrivningen nu går framåt.

I deletapp Korsvägen blev man klar med arbetstunneln under Liseberg och även den tunnel som går i närheten av Chalmerstunneln. Dessutom har sprängningsarbeten inletts för stationsrummet under Liseberg. Under sommaren 2020 förvandlades Korsvägen i grunden. För att kunna bygga den underjordiska stationen för Västlänken flyttades all trafik över på en tillfällig bro som kommer gå över det djupa schaktet som ska grävas ut. Den här trafiklösningen planeras att gälla fram till 2024, då Trafikverket lämnar tillbaka marken till Göteborg Stad, som sedan får skapa framtidens knutpunkt. Under hösten kunde Västtrafiks tillfälliga resecentrum invigas för att ge plats åt Korsvägens fortsatta arbeten med stationsutrymmet.

Ett förberedande arbete har genomförts i Almedal vilket inneburit att spåren för Västkustbanan och Kust till kustbanan flyttats för att få plats med Västlänkens tunnelmynning. Detta var ett mycket komplicerat arbete i en trafikerad järnvägsanläggning vilket genomfördes under sommaren 2020.

I samarbete med Skatteverket och leverantörerna har ett system och arbetssätt utvecklats som gör att projektet säkerställer seriösa underentreprenörer. Detta arbete ingår i att skapa ”Rena jobb” och gör att projektet sparar både tid och pengar. Arbetssättet innebär en förenklad och effektiviserad kontroll av underentreprenörerna vilket har uppskattats av Skatteverket och erfarenheterna sprids till andra projekt inom Trafikverket.



Vy över Korsvägen med schakt för den underjordiska stationen. Foto: NCC

Läs mer om Västlänken på Trafikverkets hemsida.

www.trafikverket.se/vastlanken

⁸ Att spränga och bygga en tunnel kallas tunneldrivning

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

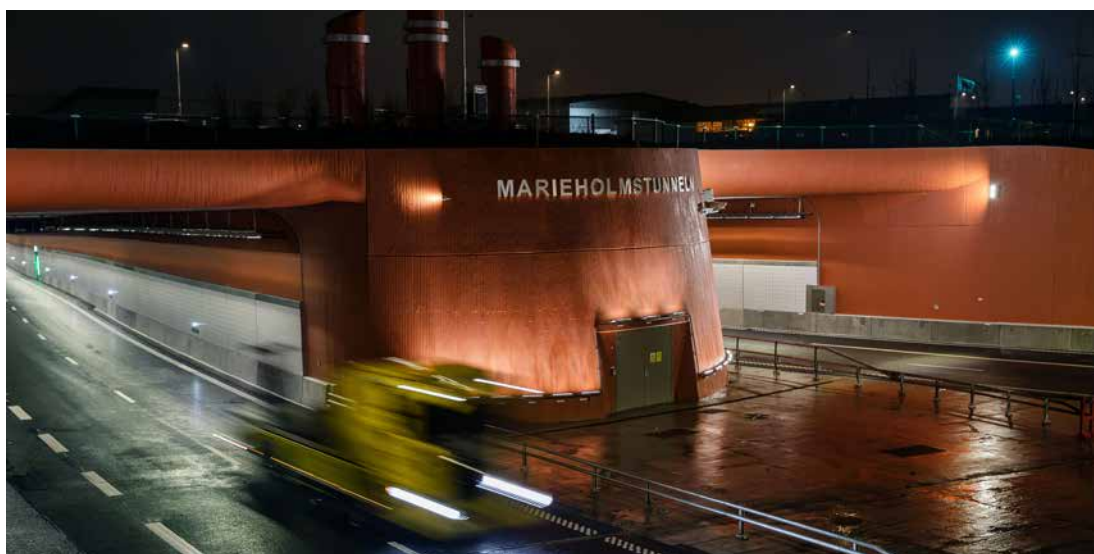
Projektet har under 2020 arbetat med att förbereda och planera kommande projekteringsarbete. Detta har inneburit att projektet har fokuserat på utformning och gestaltning av projektområdet och även förutsättningarna för projektets genomförande. Utöver de i projektet ingående delarna har även möjligheten att bygga den så kallade Lisebergslänken⁹ studerats.

Läs mer om Korsvägen på Göteborgs stads hemsida.

<https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/korsvagen/>

4.3 Marieholmstunneln

En ny vägtunnel byggs under Göta älv norr om Tingstadstunneln. Tunneln beräknas bli knappt 500 meter lång och får tre körfält i vardera riktningen. Marieholmstunneln ingår i kärnan av regionens vägsystem. Projektet syftar till att överbygga den barriär som Göta älv utgör samt det kapacitetsproblem som finns kring Tingstadstunneln. Med en ny älvförbindelse minskar sårbarheten i nuvarande vägsystemet samtidigt som trafiksäkerhet, miljö och den regionala utvecklingen främjas. Tillgängligheten till Norra Älvstranden, till Göteborgs hamn och till industrierna på västra Hisingen förbättras vilket även stärker den internationella konkurrenskraften.



Marieholmstunneln. Foto: Paul Björkman

⁹ Lisebergslänken är en koppling mellan Örgrytevägen och Södra vägen, vilken möjliggör för resande mellan Sahlgrenska och Östra sjukhuset utan att behöva byta spårvagn.

Aktuellt under året

Den 16 december 2020 öppnade Marieholmstunneln med sina två nya trafikplatser och en ny tunnel under älven. Marieholmstunneln knyter samman fastlandet och Hisingen och skapar nya tillväxtmöjligheter i regionen. Nu blir det enklare för invånarna att pendla och för näringslivet görs mer plats för transporter.

Under sista året blev den nya trafikplatsen Tingstad klar, E6:an breddades, det byggdes en ny gång- och cykelbana och en ny bullerskyddsskärm sattes upp längs E6:an mellan Tingstad och Bäckebol. I tunneln installerades el, belysning, trafiksystem och mycket annat.

Förbindelsen invigdes digitalt med ett livesant quiz direkt från Marieholmstunneln. Ina Lundström, komiker, krönikör och radiopratare, höll i quizzet tillsammans med Stein Kleiven, projektchef. Vinnarna fick en exklusiv promenad genom tunneln precis innan den öppnade för trafik.

Projekt Marieholmstunneln har en budget på 3,5 miljarder kronor och projektet bedöms inrymmas i befintlig budget.

Läs mer om Marieholmstunneln på Trafikverkets hemsida.

<https://www.trafikverket.se/vastsvenskapaketet>

4.4 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, Kvilemotet. Bohusbanan byggs ut till dubbelspår mellan Kville bangård och Minelundsvägen med planskild korsning vid Backavägen och Lillhagsvägen och en ny tågstation byggs vid Brunnsbo. För att uppnå samordningsfördelar organiseras de olika ingående delarna i ett gemensamt projekt med Trafikverket och Göteborgs stad som huvudaktörer.

Aktuellt under året

Sedan februari 2020 gör projektet en omstart, där Trafikverket och Göteborgs Stad ser över projektets kostnader. Projektering pågår parallellt med förberedelser inför ny entreprenadupphandling. Vi planerar att påbörja entreprenaden under 2022 och slutföra den under 2027.

Läs mer om Lundbyleden på Trafikverkets hemsida.

<https://www.trafikverket.se/E621-Lundbyleden/>

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

<https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/backaplan/>

4.5 Hisingsbron inklusive del av nedsänkning E45

Hisingsbron

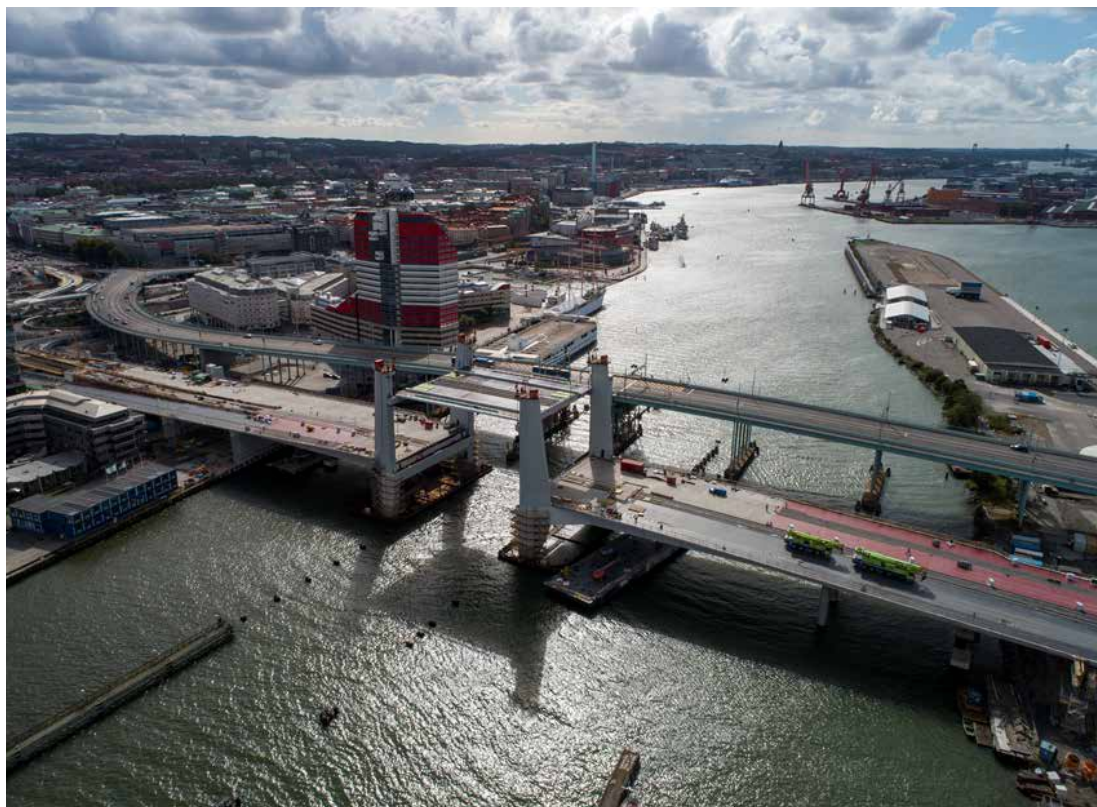
Hisingsbron ska ersätta den nuvarande älvförbindelsen Göta Älvbron som har en begränsad livslängd. Den öppningsbara bron får en segelfri höjd på 12 meter. Bron utformas med sex körfält varav två är för kollektivtrafik (spårvagn, buss) och övriga körfält är för buss och bil. Dessa fyra körfält utformas med en flexibilitet som säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet över tid. Dessutom ingår dubbelriktade gång- och cykelbanor på var sida med vistelseytor på bronns västra sida. På ömse sidor av älven anläggs kopplingar med god framkomlighet för cykeltrafik till andra stråk, exempelvis Hamnstråket på södra sidan och Lindholmsallén på den norra. I projektet ingår även att riva Göta Älvbron när Hisingsbron tagits i bruk.

Aktuellt under året

Hisingsbron har under 2020 fått sin färdiga siluett med de fyra karakteristiska pylonerna. Allt stålmontage har i princip färdigställts under året och mot slutet av året pågick främst belägnings- samt installationsarbeten. Delar av montagearbetet kvarstår och kommer att färdigställas i samband med att den gamla Göta älvbron tas ur bruk under sommaren 2021. Projektet har under 2020 fortsatt arbeta efter en snäv tidsplan, som har sitt ursprung från försenade stålleveranser under främst 2019. Projektet håller den uppsatta tidsplanen och vägtrafiken beräknas kunna starta under våren 2021 och spårtrafiken i slutet av sommaren 2021.

Läs mer om Hisingsbron på Göteborgs stads hemsida.

<https://stadsutveckling.goteborg.se/hisingsbron>



Hisingsbron. Foto: Patrik van Meer, Göteborgs Stad

Nedsänkning av E45

Väg E45 i centrala Göteborg, där det idag kör cirka 50 000 fordon per dygn, håller på att sänkas ner cirka 6 meter. Ombyggnaden pågår på en sträcka på cirka 800 meter, mellan Lilla Bommen och Marieholm och halva sträckan kommer dessutom att överdäckas till en tunnel. På så sätt kan staden växa på ovansidan och på så sätt förs vattnet och staden närmare varandra. Dessutom är tunneln en förutsättning för den nya Hisingsbron. Nedsänkningen och överdäckningen leder också till förbättrad trafiksäkerhet och minskat buller. Det kommer också att vara lättare för alla trafikanter att förflytta sig i området eftersom väg E45 varit som en barriär mellan city och området längs älven.



Visionsbild överdäckning E45. White arkitekter

Aktuellt under året

Projektets framdrift har gått enligt plan under 2020. Gjutningarna av Gullbergstunnels södra tunnelrör har färdigställts inklusive ramptunnlarna. Merparten av alla installationer i tunneln färdigställdes samt flertalet funktionstester. Sedan Falutorgsmotet trafikerats i augusti har trafikflödet till och från Gullbergsstrand flutit på bra och trafiksäkerheten ökat. Under hösten har stort fokus lagts på planering inför kommande permanent trafikföring av hela tunneln inklusive Stationsmotet, vilket är en komplex samordning då trafikriktning byts i en redan trafikerad del av tunneln.

Projekt Hisingsbron inklusive nedsänkning av E45 delfinansieras från Västsvenska paketet med 2 miljarder kronor och kostnader utöver det finansieras av Göteborgs stad. Den beräknade totalkostnaden är cirka 3,7 miljarder kronor och projektet planeras vara färdigställt 2021.

Läs mer om nedsänkningen av E45 på Trafikverket hemsida.

<https://www.trafikverket.se/e45lillabommenmarieholm>

Läs mer om nedsänkningen av E45 på Göteborgs Stads hemsida.

<https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/e45/>



Nedsänkning av E45. Foto: Kasper Dudzik

4.6 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 Sæveån. 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 Sæveån och en ny spårvägsbro. Nytt kajområde anläggs på Sæveåns norra sida samt byggnation av ytskikt genomförs 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 2¹⁰ 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 kunna grävas fram.

¹⁰ Projektet har tidigare tilldelats medel för projektering. Dialog avseende projektavtal för byggnation beräknas påbörjas under 2021.



Visionsbild för Gamlestads torg etapp 2, framtagen av White arkitekter

Aktuellt under året

Arbetet med exploateringarna har förskjutits i tid med anledning av pandemin. En direkt följd effekt är att det planerade hotellet inte blir av och tomten kommer att läggas ut till försäljning under 2021. Byggandet av det återstående kvarteret vid Gamlestads torg beräknas komma igång under 2021. Etapp 1 har förstärkt Gamlestadstorgets roll som knutpunkt och Göteborgs stad har under 2020 färdigställt stadens första större cykelparkeringsgarage i anslutning till knutpunkten. Inom etapp 2 har projektet arbetat med förberedelser inför kommande projektavtalsförhandlingar avseende genomförande. Arbetet med att färdigställa genomförandestudie och ta fram en projektkalkyl pågick.

Läs mer om Gamlestaden på Göteborgs stads hemsida.

<https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/gamlestaden/>

4.7 Övriga åtgärder

Under året har det bland annat pågått genomförande av busskörfält på väg 158 mellan Hovås och Brottkärr och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Klarebergsmotet på E6. Byggnation har pågått av nytt kollektivtrafikkörfält på E6 över Nordreälvbron i samband med omfattande underhålls- och förstärkningsarbeten. Ett antal pendelparkeringar har även färdigställts under 2020, totalt cirka 270 bilplatser och cirka 480 cykelplatser, för mer information [se kapitel 5.1 Kollektivtrafik och hållbart resande](#).

Aspen station som förstärkts med 152 nya cykelplatser.



Aspen station. Foto: Jesper Kropp Axelsson

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

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 2020. Det kan dock vara svårt att isolera effekten av de åtgärder som ingår i Västsvenska paketet, då resultatet har påverkats av pandemin Covid-19. Samtidigt pågår en omfattande stadsutveckling och övriga satsningar på infrastruktur i Västsverige.

Under 2020 beslutades en ny Genomförande- och uppföljningsplan för Västsvenska paketet, vilket innebär att en del indikatorer ersattes. För kapitel 5 innebär det att vissa indikatorer följs upp för första gången 2020 och kan därför vara svåra att jämföra med tidigare år eftersom data i vissa fall saknas. Kommande år, 2021 och framåt, avser en jämförelse och djupare analyser göras för resultatet.

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 delresor¹¹ som görs, punktlighet, restidskvot, andel hållbara resor samt utvecklingen av pendelparkeringar, går det att följa utvecklingen över åren.

Antal delresor

Det kollektiva resandet har minskat stort under 2020, till följd av pandemin. Sammantaget över året gjordes 246 miljoner delresor med Västtrafik inom Västra Götalandsregionen och Kungsbacka kommun, detta innebär en minskning på 31 procent jämfört med tidigare år. Även inom Göteborgsregionen ses en minskning på 31 procent, vilken särredovisas nedan. I stort sett har samtliga trafikslag en liknande procentuell minskning, där resandet med spårvagn och tåg har den största minskningen.

Pandemins påverkan gör att effekter av åtgärder inom såväl kollektivtrafiken generellt som inom Västsvenska paketet blir svåra att följa upp. Pandemin påverkar i stor utsträckning den tidigare trenden om ett ökat resande, vilket redovisas närmare under Resandeutveckling 2016-2020.

¹¹ Delresor definieras som antal påstigande, en person kan därigenom räknas två eller fler gånger under sin resa genom att byten förekommer.

Resandeutveckling Västra Götaland och Kungsbacka kommun

Trafikslag	Miljoner delresor 2020	Förändring jämfört med 2019
Buss	130	-29%
Båt	6	-26%
Tåg	14	-34%
Spårvagn	95	-33%
Anropsstyrd trafik	1	-24%
Totalt	246	-31%

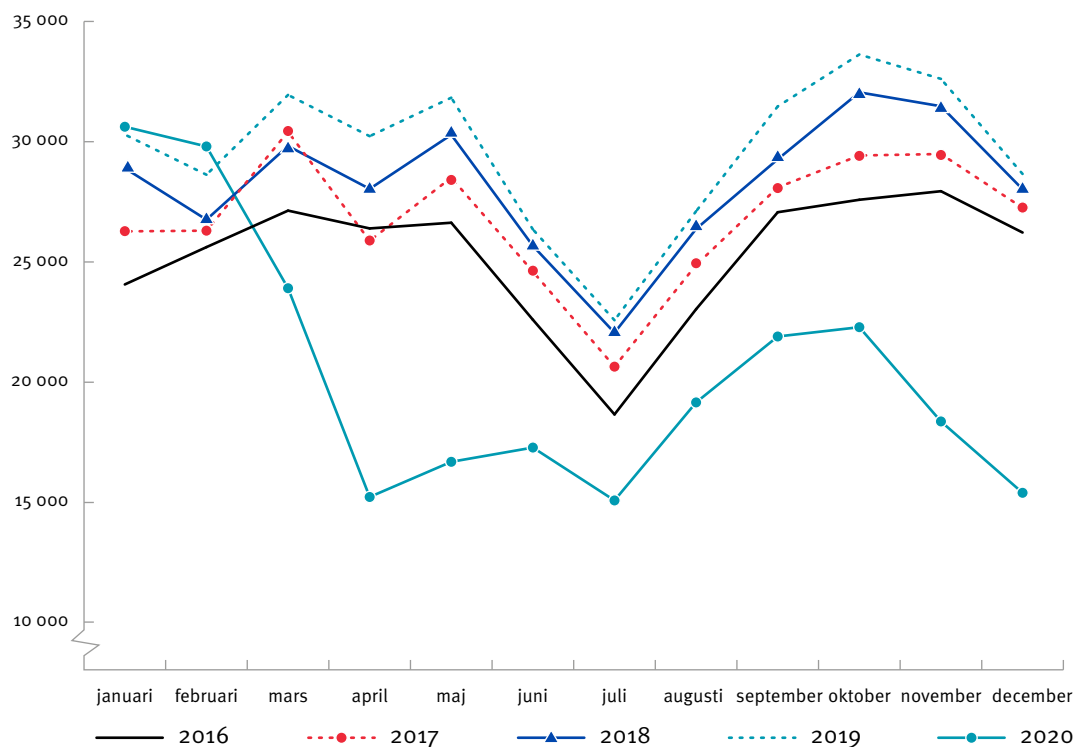
Resandeutveckling Göteborgsregionen

Trafikslag	Miljoner delresor 2020	Förändring jämfört med 2019
Totalt	208	-31%

Resandeutveckling 2016-2020

Resandeutvecklingen har under 2020 varit starkt påverkad av pandemin och restriktioner kring resande, vilket framgår tydligt i statistiken. I januari och februari, innan pandemin inträffade, såg kollektivtrafiken en liten ökning jämfört med 2019. Under april och maj hade antalet delresor istället minskat med närmare 50 procent. I september och oktober ökade resandet något jämfört med tidigare månader. Detta motsvarade dock fortfarande en resandeminskning mot föregående år på cirka 30 procent. I slutet av året minskade resandet återigen med 50 procent jämfört med motsvarande period föregående år.

Miljoner delresor per månad



Punktlighet

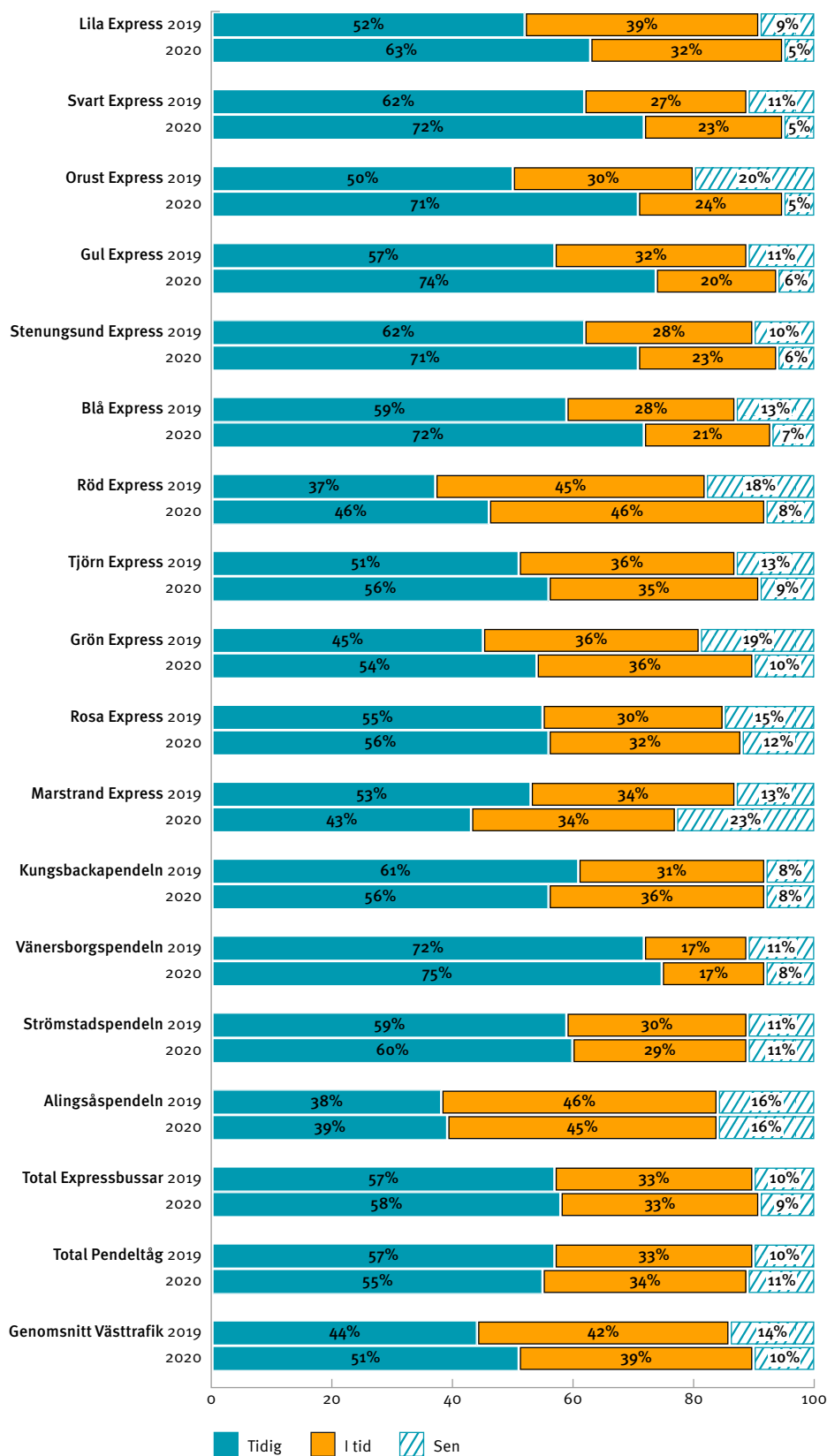
Punktlighet inom kollektivtrafiken mäts med hjälp av Västtrafiks realtidssystem för nästan all trafik och anses utgöra en viktig faktor i pålitligheten för kollektivtrafiken. Punktligheten beräknas genom att jämföra den planerade restiden, "tidtabellstid", med den faktiska restiden.

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 linjesträckningar utvalda. Expressbussar samt pendeltåg till och från Göteborg har en något lägre respektive något högre andel försenade turer.

Pandemin har inneburit en förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken genom minskat antal resenärer samt minskade trafikflöden, vilket kan ses i diagrammet Trafikflöden i betalstationer under betalperioden. Generellt har antalet försenade turer minskat något i jämförelse med tidigare år.

Statistiken avser samtliga utförda turer under 2020 och avser punktlighet vid ankomst till sluthållplats.

Punktligghet för kollektivtrafik (andel %)



"Tidig" är definierad som 30 sekunder eller mer innan tidtabellstid, "I tid" inom 30 sekunder innan tidtabellstid till 3 minuter efter tidtabellstid samt "Sen" som mer än 3 minuter efter tidtabellstid. Tåg är undantaget och räknas +4 minuter för att anses vara i tid.

Andel hållbara resor ska öka

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

Uppföljningen av trafik- och resandeutvecklingen görs med hjälp av data från mätstationer för cyklar, trängselskattesnittet för bilar och från Västtrafiks kundräkningssystem. För resor till fots har resandet till och med 2019 antagits öka i takt med befolkningsutvecklingen. För 2020 har utvecklingen av resor till fots istället bedömts baserat på externa undersökningar.¹²

År 2020 uppskattas den totala minskningen av resor jämfört med år 2019 till drygt 16 procent, vilket får genomslag i samtliga färdmedel utom cykel, som ökat. Allra mest minskade resorna med kollektivtrafiken, 31 procent. Resor till fots uppskattas ha minskat med cirka en fjärdedel.

Uppskattad förändring i resor per färd sätt mellan 2019 och 2020

Uppskattad förändring avser hela vardagsdygn.

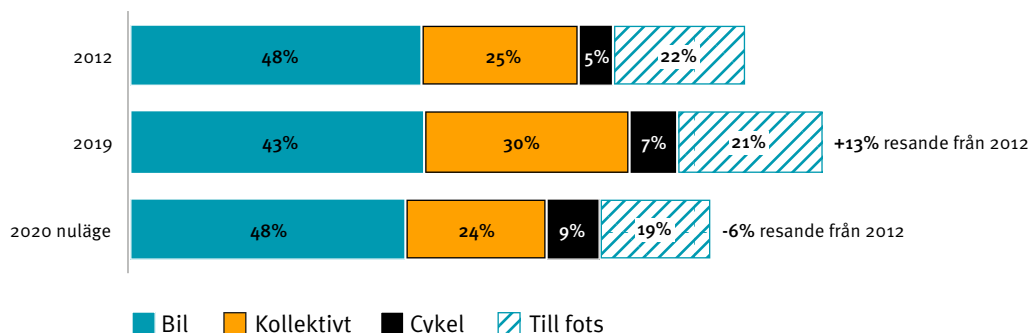
Färd sätt	Förändring
Resor till fots*	-24%
Cykel	+8%
Kollektivtrafik	-31%
Bil	-6%
Totala resandet*	-16%

*Resor till fots är antagen utifrån olika mätningar vilket även påverkar det totala resandet

Baserat på de uppskattade förändringarna för respektive färd sätt beräknas antalet resor och en färdmedelsfördelning. Sett till den totala färdmedelsfördelningen för 2020 utgör resor till fots 19 procent, resor med cykel 9 procent, resor med kollektivtrafik 24 procent och resor med bil 48 procent. Det innebär att andelen hållbara resor har minskat, i och med att av de resor som faktiskt gjordes var en större andel med bil. Trots detta kan effekterna på trängsel och utsläpp antas var positiva eftersom antalet resor med bil minskade.

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning (andel %)

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning 2012, 2019 och 2020 för resor till, från och inom Göteborg. Staplarnas bredd visar på antalet resor med olika färd sätt och siffrorna i staplarna på andel av resor med färd sättet (procent). I diagrammet redovisas även förändringen gentemot 2012.



Befolkningen i Göteborg och dess kranskommuner ökade med drygt 10 procent från år 2012 till 2019, vilket är en viktig faktor när resandeutveckling och färdmedelsfördelning studeras.

Kapacitet och beläggning på pendelparkeringar

Under 2020 har det inom Västsvenska paketet färdigställts totalt cirka 270 pendelparkeringsplatser för bil och cirka 480 platser för cykel. Dessa nya platser för bilar har bland annat byggts vid: Angered C, Hästebäck, Delsjömotet, Sollebrunn busstation, Eriksdal och Stora Höga station.

Nya platser för cykel har bland annat byggts vid: Aspen station, Stenungsund station, Ytterby station, Rävlanda station, Henån och Björkö Grönevik.

Västtrafik har, till följd av pandemin, inte genomfört någon kapacitet- och beläggningsmätning inom Göteborgsregionen under 2020.

5.2 Biltrafik och näringslivets transporter

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

Under 2020 har, förutom pandemin, ett antal större bygg- och underhållsprojekt pågått som också 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

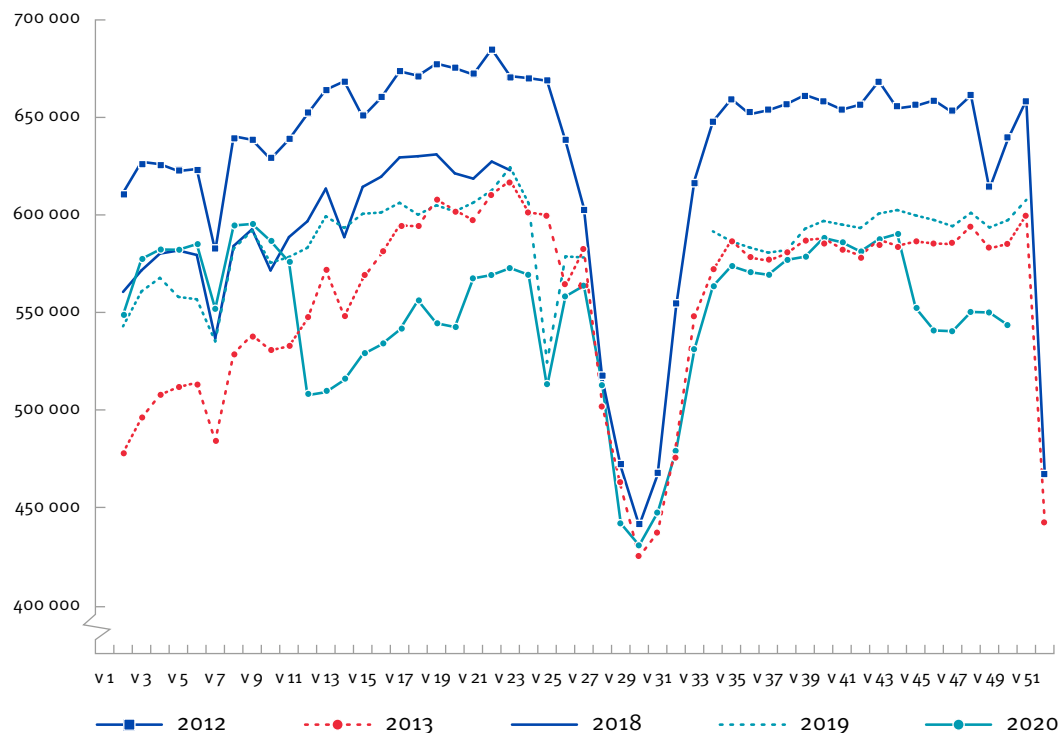
Till följd av pandemin har biltrafiken över betalstationssnittet minskat påtagligt jämfört med 2019. Flödena under betalperioden¹³ är cirka 5 procent lägre under 2020 jämfört med 2019. Särskilt påtaglig var minskningen under våren, från mars till juni, samt från november till årets slut. I mars infördes nationella riktlinjer beträffande bland annat arbete på distans, och i november skärptes dessa riktlinjer, något som syns i flödesstatistiken.

¹³ Vardagar mellan klockan 06:00–18:30

Biltrafikflödet genom betalstationerna under betalperioden var under 2020 cirka 13-14 procent lägre än innan införandet av trängselskatt, 2012. I diagrammet nedan redovisas trafikflöden över betalstationssnittet under betalperioden. I mätningarna för 2019 och 2020 finns visst bortfall som har hanterats genom beräkningar. För 2018 saknas data för vecka 24 och framåt.

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 infartslederna 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. Utifrån nedanstående mätningar är det därför svårt att dra slutsatser utifrån pandemins påverkan på restider och restidsosäkerheter för helåret 2020.

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

Median – restiderna sorteras efter antal minuter, medianen är mittenvärdet.

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

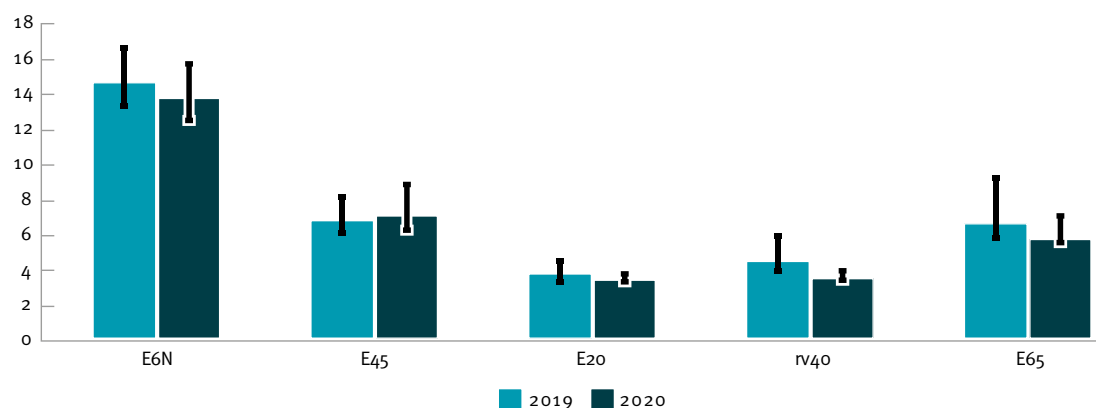
85-percentil – gränsen mellan de översta 15 procenten med längst restider och de resterande 85.

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 tvärt om vid ökad trafikvolym.

Restiderna under förmiddagens högtrafik har för samtliga leder, förutom E45, under 2020 minskat jämfört med 2019. Restidsosäkerheten ses ha minskat för E6N, E20, rv40 och E6S medan den ökat för E45.

Restider Infartsleder – Förmiddagstrafik (minuter)

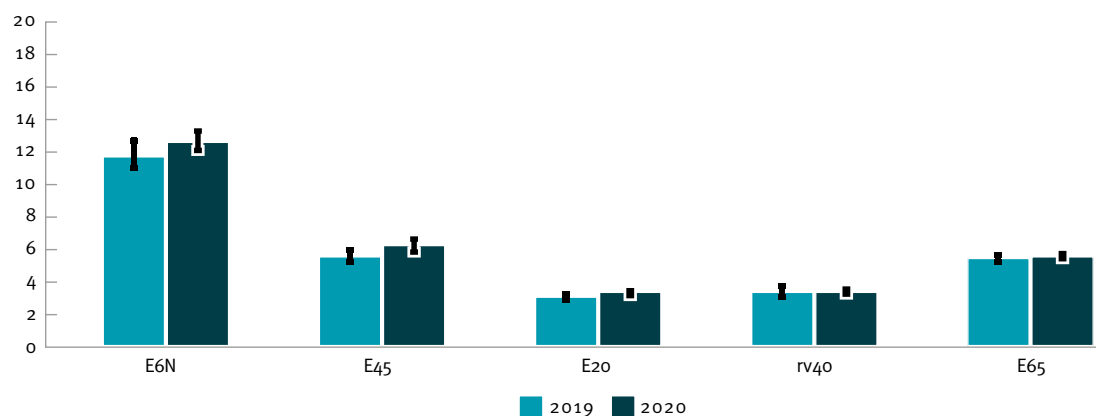
Blå staplar avser medianrestid (50-percentilen) under vardagsförmiddagens rusningstrafik 06.00–09.00 (minuter). Svarta staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.



Under lågtrafik ses restiderna ha ökat något för samtliga leder under 2020 jämfört med 2019. Restidsosäkerheterna har minskat för samtliga leder förutom för E45 där det syns en viss ökning.

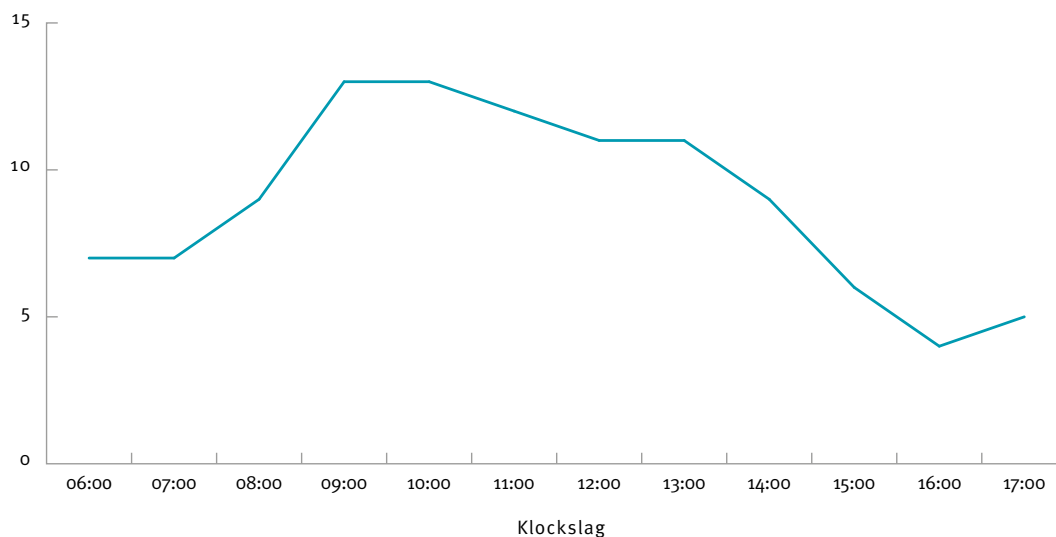
Restider Infartsleder – Lågtrafik (minuter)

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



Att restiden och restidsosäkerheten minskat något under högtrafiken på förmiddagen och ökat något under lågtrafik kan bero på pandemins påverkan på resmönster. Det är dock svårt att dra några konkreta slutsatser kring detta.

Lastbilsandel Infartsleder vardagar (andel %)



Andelen lastbilar av den totala fordonstrafiken är cirka 7 procent under förmiddagens högtrafik och stiger till 11 procent under lågtrafik och sjunker sedan igen under eftermiddagen. Cirka 65 procent av den totala lastbilstrafiken sker under lågtrafik, sett till hela dygnet, varav 46 procent sker mellan klockan 9-15.

Då den största andelen lastbilstrafik sker under lågtrafik innebär det för näringslivets transporter att de generellt 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

Marieholmstunneln

Marieholmstunneln invigdes den 16 december 2020. Resor genom Marieholmstunneln är belagda med trängselskatt. Utifrån tidigare prognoser gjordes bedömningen att ungefär 40 000 fordon skulle komma att använda Marieholmstunneln varje dag. Ungefär 75 000 fordon bedömdes vara kvar i Tingstadstunneln. Det innebär att fördelningen mellan de två tunnlarna procentmässigt skulle vara cirka 65 respektive 35 procent. Enligt de första uppföljningarna som gjorts efter Marieholmstunnelns öppnande kan konstateras att cirka 30 000 fordon använder Marieholmstunneln varje dag. Det bedöms dock finnas potential för ytterligare överflyttning av biltrafik från Tingstadstunneln, då en viss andel av fordon fortsätter att använda Tingstadstunneln även då Marieholmstunneln är ett genare och snabbare vägval, sannolikt av gammal vana. Ytterligare uppföljning av Marieholmstunnelns effekter avseende bland annat trafikflöden, restider och trängselskatteintäkter kommer att göras under 2021, och presenteras i en särskild uppföljningsrapport samt i nästa årsrapport. Det finns vissa omständigheter som behöver beaktas inom ramen för uppföljning, bland annat omfattande avstängningar av större vägar, vilket kan påverka såväl flöden som trängsel. Vidare behöver effekten av pandemin på bland annat resande med olika färdmedel studeras.

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 omnämns några av de aktiviteter som samverkansorganisationen bedömer kommer att inträffa med start under 2021.

Nya projekt inom Västsvenska paketet

Under 2021 kommer arbete med framtagande av projektavtal för nya åtgärder att pågå. Projektavtal bedöms finnas framme hos parterna för beslut till halvårsskiftet 2021.

Projektavtal Gamlestaden etapp 2

Projektet har tidigare tilldelats medel för projektering och under 2021 kan det bli aktuellt för parterna att inleda dialog kring avtal om byggnation.

Slakthusmotet

Förslag till nytt Slakthusmot är framtaget av Göteborgs Stad. Den för projektet utpekade summan inom Västsvenska paketet är inte tillräcklig för att finansiera det framtagna förslaget. Diskussioner förs inom Västsvenska paketet kring hur finansiering av nytt Slakthusmot kan omhändertas.

6.2 Utblick omvärld

Under detta avsnitt omnämns faktorer som, direkt eller indirekt, kan komma att påverka det Västsvenska paketet under 2021 och framåt. Det kan exempelvis röra sig om ansökan om finansiering av åtgärder eller påverkan på projekt inom Västsvenska paketet.

Nationell- respektive regional planrevidering

Revidering av nationell- respektive regional plan för transportinfrastruktur sker vanligtvis med fyraårsintervaller. Den senaste revideringen ägde rum 2018.

Regeringens direktiv till Trafikverket att ta fram ett förslag till ny nationell plan förväntas under första halvåret 2021.

Den 30 oktober 2020 redovisade Trafikverket inriktningsunderlaget för planperioden 2022–2033/37. Nästa steg i planeringsprocessen är att regeringen lägger fram en infrastrukturproposition med ekonomiska ramar för den kommande nationella planen och länsplanerna. Det är riksdagen som fattar beslut om de ekonomiska ramarna. Därefter ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett planförslag.

Pandemi Covid-19

Under framtagandet av årsrapporten för 2020 pågår fortfarande pandemin till följd av viruset Covid-19. Effekterna av pandemin under 2021 och kommande år är i skrivande stund svåra att överblicka, men kan komma att påverka projekt inom Västsvenska paketet. Att följa pandemins långsiktiga effekter gällande resandeutvecklingen och färdmedelsfördelning är fortsatt angeläget för Västsvenska paketet.

Nya trafikförsörjningsprogram i Halland och Västra Götaland

Ett nytt trafikförsörjningsprogram 2021-2025 för Halland¹⁴ antogs i december 2020. Programmet beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken perioden 2021-2025 och med utblick mot 2040-2050. Ett nytt mål har tillkommit: kollektivtrafikens marknadsandel ska vara minst 30% år 2030.

Under 2021 kommer ett nytt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland¹⁵ antas för 2021-2025. Programmet har ett övergripande mål och tre målområden för kollektivtrafikens utveckling. Det övergripande målet är att ”Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland med ambitionen att alla resor ska vara hållbara”.

Pandemin har förändrat förutsättningarna för kollektivtrafiken med ett stort resande- och intäktsbortfall. Med anledning av det osäkra läget har målnivåerna för Västra Götalandsregionen justerats. Målet är att successivt återgå till nivåerna som var före pandemin. Ett revideringsarbete påbörjas när ett nytt ”normalläge” är etablerat och nya resandemönster går att analysera på årsbasis.

Nya regionala cykelplaner i Halland och Göteborgsregionen

Den regionala cykelplanen för Halland¹⁶ beslutades av regionfullmäktige i juni 2020. Den innehåller två delar; en strategisk del som beskriver fokusområden och åtgärder för att åstadkomma en ökad cykling samt en del med prioriterade gång- och cykelobjekt.

Göteborgsregionens cykelplan¹⁷ antogs av förbundsstyrelsen i september 2020. Cykelplanen har tagits fram av Göteborgsregionens 13 medlemskommuner och innehåller bland annat mål, utvecklingsprinciper samt utpekade stomcykelstråk med inbördes prioritering.

Handlingsplan koll2035

En handlingsplan i syfte att förverkliga målbild Koll2035¹⁸ har antagits av Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndal Stad och Partille kommun med syfte att ge en helhetsbild över vilka större investeringar och utredningar som är möjliga att påbörja och/eller genomföra under tidsperioden 2020–2024.

¹⁴ <https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/kollektivtrafik/>

¹⁵ <https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/sa-styrs-kollektivtrafiken/trafikforsorjningsprogrammet/>

¹⁶ <https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/cykeln-som-mojliggorare-for-ett-hallbart-halland/>

¹⁷ <https://goteborgsregionen.se/GR/toppmenyn/detta-jobbar-gr-med/miljo-och-samhallsbyggnad/trafik-och-infrastruktur/cykel.html>

¹⁸ <https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/sa-styrs-kollektivtrafiken/trafikforsorjningsprogrammet/kollektivtrafikplaner-for-stadstrafiken/goteborg-molndal-partille-stadstrafik/>

Bilaga 1

Styrgrupp

Nedan framgår ordinarie medlemmar och ersättare

Trafikverket	Ordförande Lennart Kaland
Göteborgs stad	Klas Eriksson och Hampus Magnusson
Region Halland	Gösta Bergenheim och Per Stané Persson
Göteborgsregionen	Miguel Odhner och Axel Josefson
Västra Götalandsregionen	Johnny Magnusson och Helen Eliasson
Västtrafik	Peter Hermansson och Per Tenggren

Ledningsgrupp

Nedan framgår ordinarie medlemmar

Trafikverket	Ordförande Jörgen Einarsson
Göteborgs stad	Magnus Sigfússon
Region Halland	Åse Allberg
Göteborgsregionen	Maria Sigroth
Västra Götalandsregionen	Ulrika Bokeberg
Västtrafik	Roger Vahnberg

Västsvenska paketet
trafikverket.se/vastsvenskapaketet