

Årsrapport

Västsvenska paketet 2024

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 2025

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	18
4.3 Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan	19
4.4 Gamlestadstorget etapp 1 och etapp 2	20
4.5 Bangårdsförbindelsen	21
4.6 Övriga åtgärder och projekt	22
5. Uppföljningar inklusive utredningar och analyser	25
5.1 Kollektivtrafik och hållbart resande	25
5.2 Biltrafik och näringslivets transporter	30
5.3 Övrig uppföljning	33
6. Aktuellt framöver	34
6.1 Utblick Västsvenska paketet	34
6.2 Utblick omvärld	34
Bilaga 1. Deltagare i Politisk referensgrupp och Ledningsgrupp	36
Bilaga 2. Färdigställda projekt	37

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 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 2025 och omfattar verksamhetsåret 2024. Viktiga händelser som inträffat under 2025 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. Riskerna hanteras löpande via projekten och samverkansorganisationen följer och analyserar 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 Politiska referensgrupp respektive Ledningsgrupp under 2024. 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.

Trafikverket presenterade den 31 augusti 2023 en ny bedömning av kostnad och tid för när Västlänken kan öppna för genomgående tågtrafik. Bedömningen byggde på omfattande analyser, men Trafikverket förmedlade samtidigt att det fanns kvarstående osäkerheter som skulle kunna komma att påverka tid- och kostnadsprognoserna. Exempel på osäkerheter var bland annat ännu ej upphandlade kontrakt, omstart av etapp Haga, pågående diskussioner om datum för färdigställande med entreprenören i etapp Korsvägen samt fortsatt stor osäkerhet i omvärlden. Dialog gällande hantering av Västlänkens kostnadsökning inleddes mellan Västsvenska paketets avtalsparter¹ under hösten 2023 och har pågått under 2024.

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.

Avseende projekt Marieholmstunneln har Trafikverket under 2024 genomfört en ekonomisk slutreglering som medfört en mindre kostnadsökning, vilket parterna tidigare informerats om. Slutregleringen innebär en kostnadsökning på 4 miljoner kronor utöver projektets avtalade budget och slutkostnaden för projektet blev därmed 3 504 miljoner kronor. Det kvarstår för parterna att fortsätta dialogen kring hantering av projektets kostnadsökning.

¹ Trafikverket, Göteborgsregionen, Göteborgs stad, Region Halland och Västra Götalandsregionen

Genomförda uppdrag och beslut som fattats under 2024

Detta avsnitt redogör för några av de uppdrag som genomfördes, och beslut som fattades, under 2024.

I början av året fastställdes en rullande treårig genomförandeplan, vilken utgör budget för avtalade projekt för de kommande tre åren 2024–2026.

3. Rapportering ekonomi

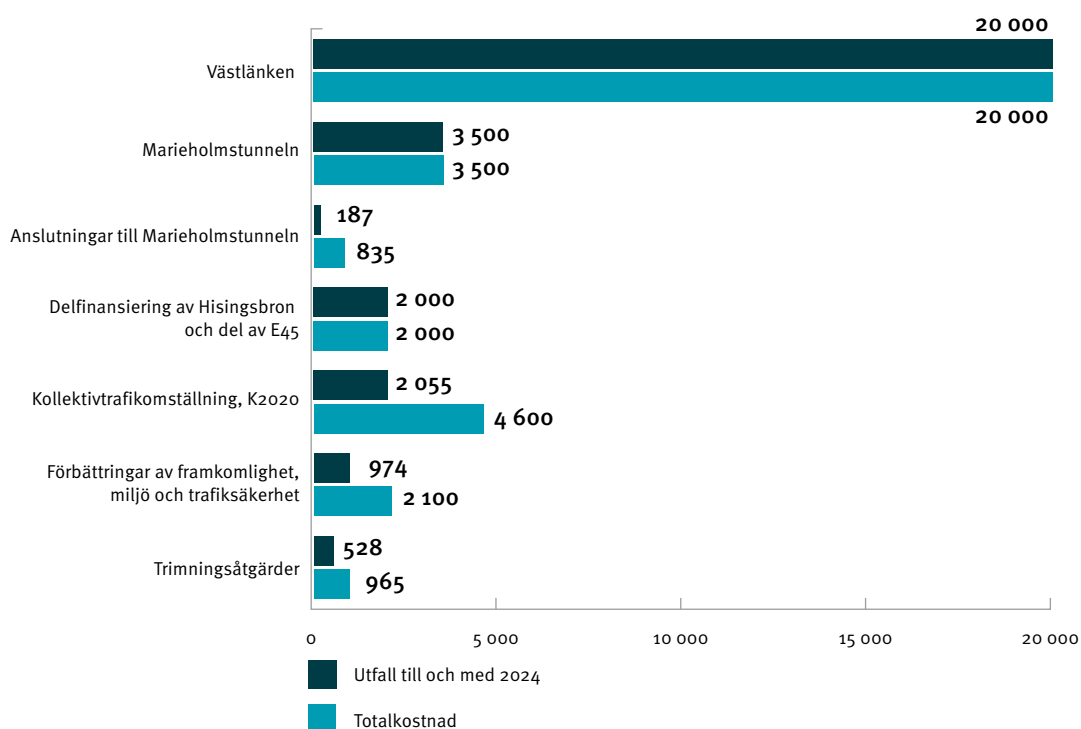
Västsvenska paketets totala budget är 34 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Avtalsparterna pekade i början av Västsvenska paketet ut tre stora projekt: Västlänken, Marieholmstunneln och Hisingsbron samt tre områden: Kollektivtrafik, Framkomlighet och Trimning. Inom dessa områden ingår medel avsatta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

I detta kapitel redovisas utfall och prognoser för respektive projekt och åtgärdsområde inom Västsvenska paketets beslutade budget. Det innebär att kostnader utöver det som avtalats för projekt Västlänken respektive Marieholmstunneln inte ingår i redovisningen för Västsvenska paketet. Däremot redovisar Trafikverket Västlänkens utfall för 2024 samt lämnar information om arbete avseende kostnadsprognoser för 2025–2026 separat nedan.

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

Totalkostnad och utfall för projekt respektive åtgärdsområde (miljoner kronor)

Diagram redovisar utfall upp till avtalad budget i Västsvenska paketet.



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.

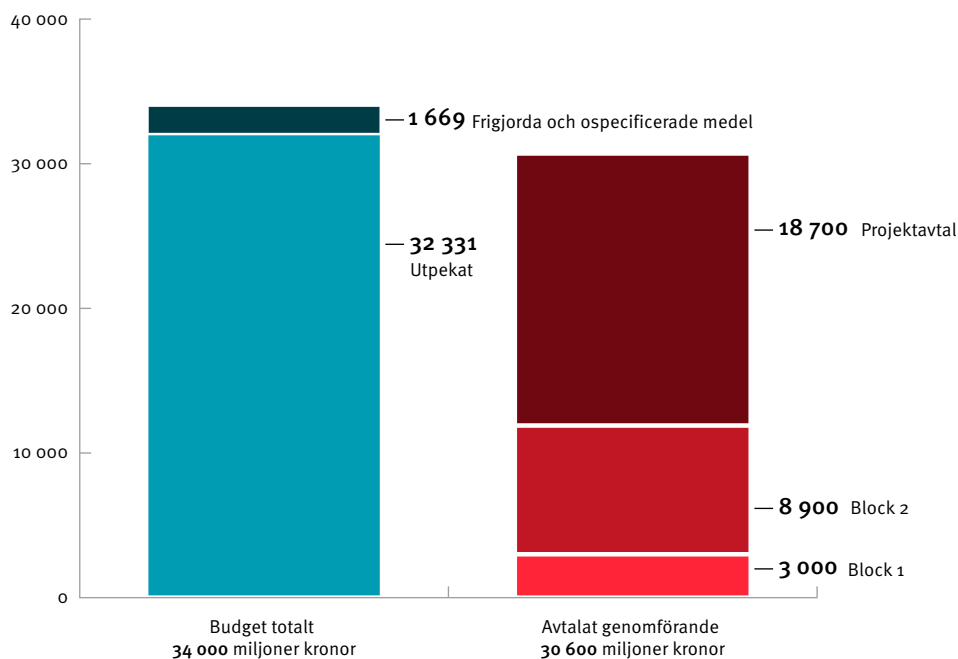
Vid utgången av 2024 fanns det utöver de ospecificerade medlen ytterligare cirka 21 miljarder kronor, som utgör frigjorda medel.

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.



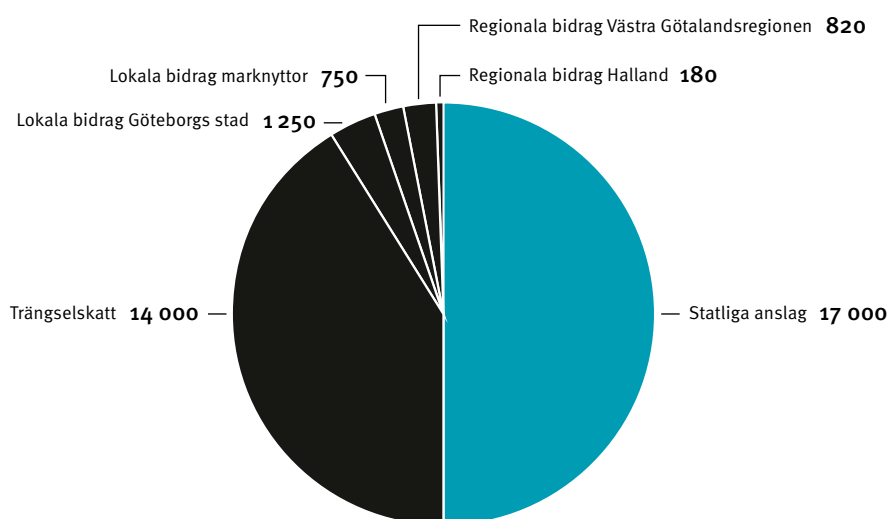
3.1 Finansiering

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.

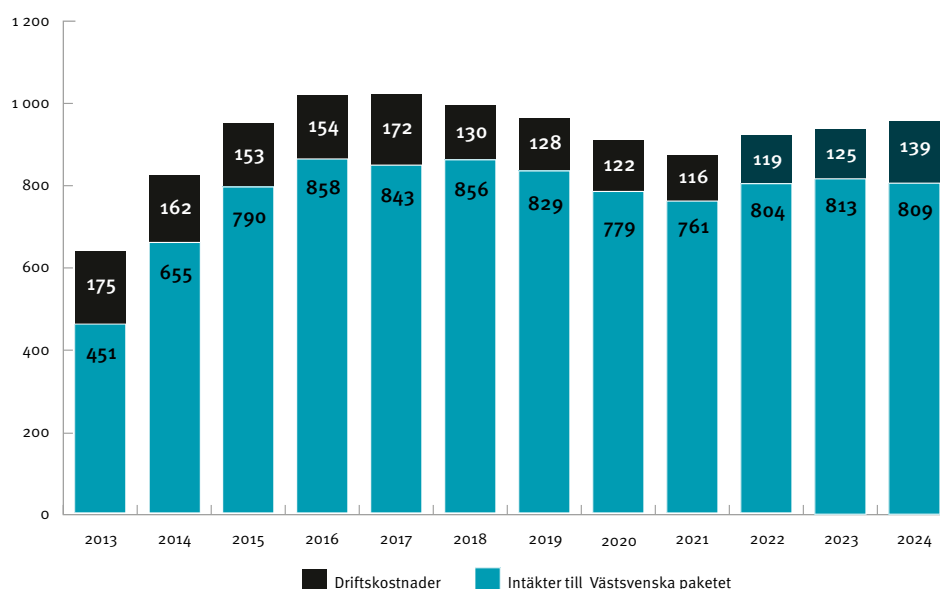
Intäkterna från trängselskatten uppgår till och med 2024 till cirka 6,8 miljarder kronor. Behovet av intäkter från trängselskatten kan minska om part beviljas EU-stöd för något av de ingående projekten. Hittills har utbetalt EU-stöd för Västsvenska paketets projekt medfört att behovet av intäkter från trängselskatt minskat med 277 miljoner kronor. Detta innebär att det efter 2024 kvarstår att finansiera cirka 7 miljarder kronor med intäkter via trängselskatt.

De totala intäkterna från trängselskatten och intäkten per trängselskattedag har ökat under 2024 jämfört med 2023. Däremot så har intäkterna till Västsvenska paketet minskat något under 2024 jämfört med föregående år, vilket beror på högre

driftskostnader. 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.

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 beslutade Ledningsgruppen att tillsvidare senarelägga utredningen. En förskjuten utredning bedöms påverka trängsel och miljö såväl som avgiftsnivåer och den stipulerade återbetalningstiden.

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.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Driftskostnader	175	162	153	154	172	130	128	122	116	119	125	139
Intäkter till Västsvenska paketet	451	655	790	858	843	856	829	779	761	804	813	809
Antal trängselskattedagar	222	221	222	228	225	222	222	224	226	228	225	221
Trängselskatt per trängselskattedag mnkr/dag	2,8	3,7	4,2	4,4	4,5	4,4	4,3	4,0	3,9	4,0	4,2	4,3

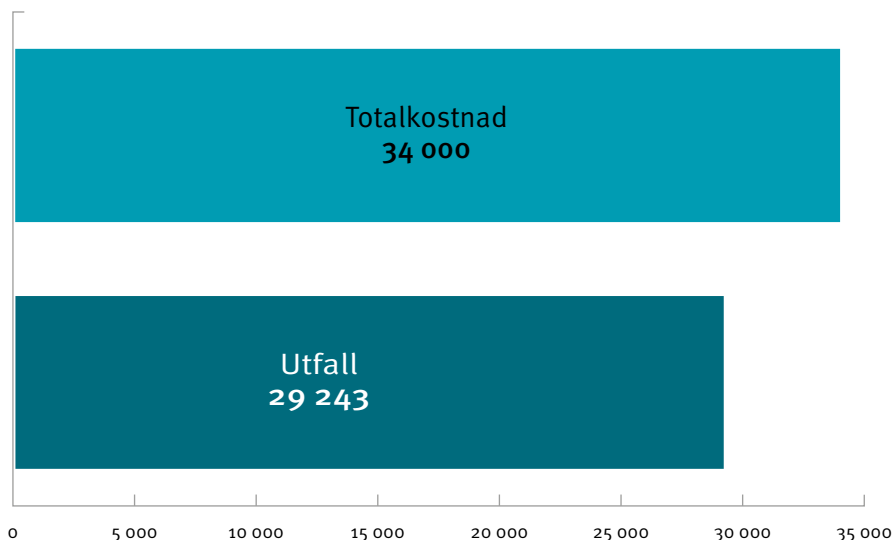
Avser faktiskt inbetalda trängselskatter och tilläggsavgifter i Göteborg²

² 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 2024 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 är uppskattningsvis ytterligare cirka 20 miljoner kronor avtalat med konsulter och entreprenörer inom de pågående projekten.

Totalkostnad och utfall (miljoner kronor)

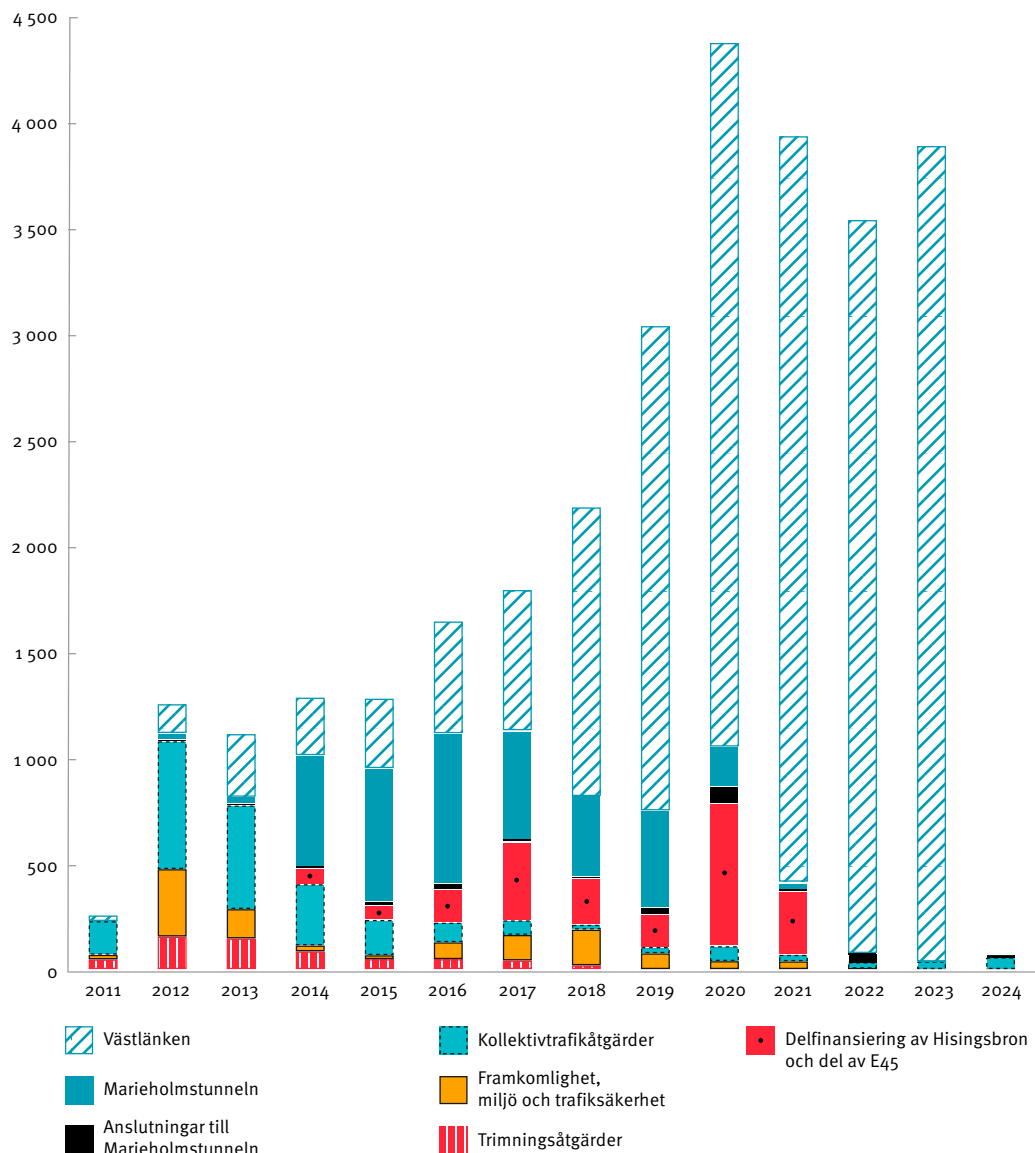


I början av Västsvenska paketet genomfördes ett stort antal mindre projekt vars syfte var att förbättra för kollektivtrafiken inför införandet av trängselskattesystemet. Några exempel på dessa projekt är körfält för kollektivtrafik, bussgator, gång- och cykelvägar, pendelparkeringar för bil och cykel 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 2011–2024 framgår av nedanstående diagram. För mer information kring de projekt som hittills färdigställts inom Västsvenska paketet, se [bilaga 2](#).

Projekt Västlänkens budget har förbrukats till och med årsskiftet 2023/2024. För projekt Västlänken redovisar Trafikverket ett utfall för 2024 på 3 538 miljoner kronor, vilket inte ingår i tabellen.

Utfall kostnader 2011–2024 (miljoner kronor)

Diagram och tillhörande tabell redovisar utfall upp till avtalad budget i Västsvenska paketet.



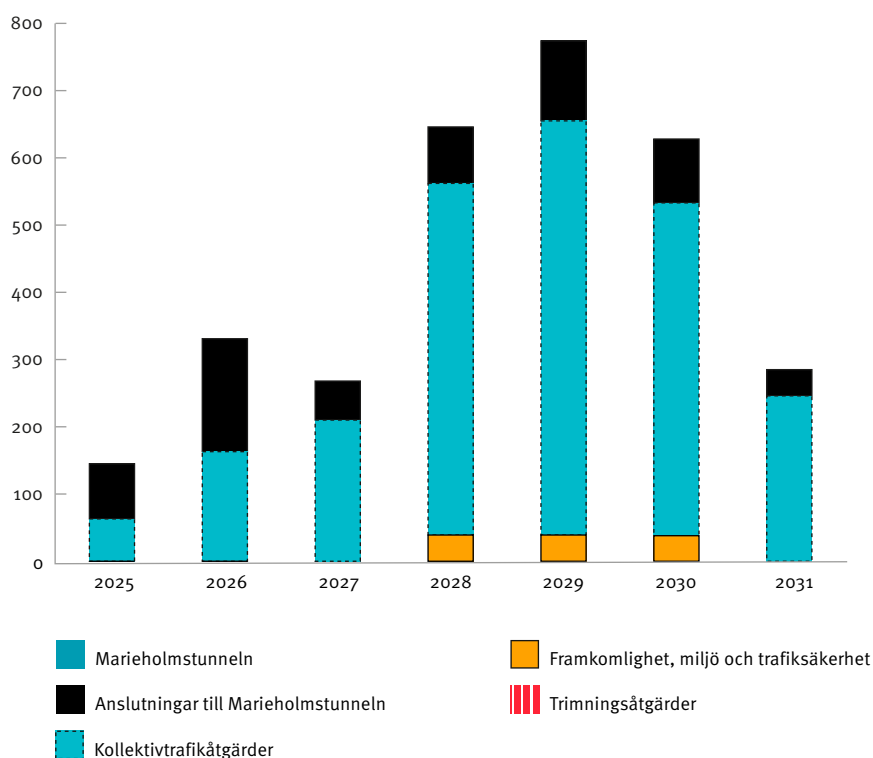
År	Trimningsåtgärder	Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet	Kollektivtrafiksåtgärder	Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45	Anslutningar till Marieholmstunneln	Marieholmstunneln	Västlänken	Summa
2011	39	15	152		0	0	20	226
2012	147	312	598		1	23	130	1 212
2013	138	132	483		3	59	290	1 106
2014	77	21	283	67	5	516	266	1 235
2015	40	12	160	61	12	623	322	1 230
2016	40	73	86	148	23	703	522	1 595
2017	34	114	62	364	10	503	657	1 745
2018	11	162	16	212	3	414	1 359	2 178
2019	0	68	23	147	27	450	2 284	2 999
2020	0	31	64	666	72	184	3 321	4 339
2021	0	30	24	293	12	19	3 519	3 898
2022	0	3	23	41	5	4	3 460	3 536
2023	0	0	30		4	2	3 850	3 886
2024	0	0	49		10	0		59

Kostnadsprognoser från 2025 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.

Avseende projekt Västlänken har Trafikverket ännu inte uppdaterat kostnadsprognoser då analys och fördjupad granskning genomförs bland annat i några av kontrakten för Västlänken.

Prognos kostnader 2025–2031 och framåt (miljoner kronor)

Diagram och tillhörande tabell redovisar prognos för projekt med avtalad och utpekad budget i Västsvenska paketet.



	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Trimningsåtgärder	0	0					
Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet				39	39	38	
Kollektivtrafiksåtgärder	63	163	210	523	616	495	246
Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45							
Anslutningar till Marieholmstunneln	82	168	58	84	119	95	39
Marieholmstunneln	0						
Västlänken							

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.



Västlänkens linjesträckning och etappindelning

Västlänken syftar till att möjliggöra genomgående tåglinjer i Göteborg och därmed avlasta sackstationen 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, ökande tillväxtmöjligheter och stärkt stabilitet på arbetsmarknaden.

Trafikverket genomförde under 2023 en översyn av tid och kostnad med anledning av att kontraktet hävdes med entreprenören för etapp Haga och i augusti 2023 informerade Trafikverket parterna i Västsvenska paketet om en ny bedömd sluttid och totalkostnad för hela projekt Västlänken. När det gäller tid för färdigställande av hela Västlänken så förmedlades ett spann mellan åren 2029 till 2032, med en trolig trafikstart 2030. Den bedömning som Trafikverket presenterade 2023 avseende Västlänkens totalkostnad och färdigställandetid gäller tillsvidare, men då osäkerheter fortfarande kvarstår pågår arbete med översyn.

Aktuellt under året

Under år 2024 har det fortsatt varit stort fokus på att slutföra de arbeten som är kopplade till ett delvis öppnande av Västlänken som innebär att Station Centralen får ytterligare en säckstation för region- och pendeltåg i december år 2026. Detta tillför ökad kapacitet i järnvägssystemet och innebär att Göteborgs Centralstation kan trafikeras med avsevärt fler tåg än idag.

Övergripande vad gäller framdriften under år 2024 har arbetet löpt på bra och flera viktiga milstolpar har uppnåtts. En stor del av produktionsvolymen har genomförts och projektet börjar bli klart med flera av de större och kostnadsdrivande arbetsmomenten som berör öppnandet av station Centralen, det vill säga etapperna Kvarnberget och Centralen. Även för etapp Korsvägen har det varit god framdrift under året medan det för etapp Haga kvarstår omfattande arbeten men dessa har nu kunnat påbörjas då flera av entreprenörerna är på plats.

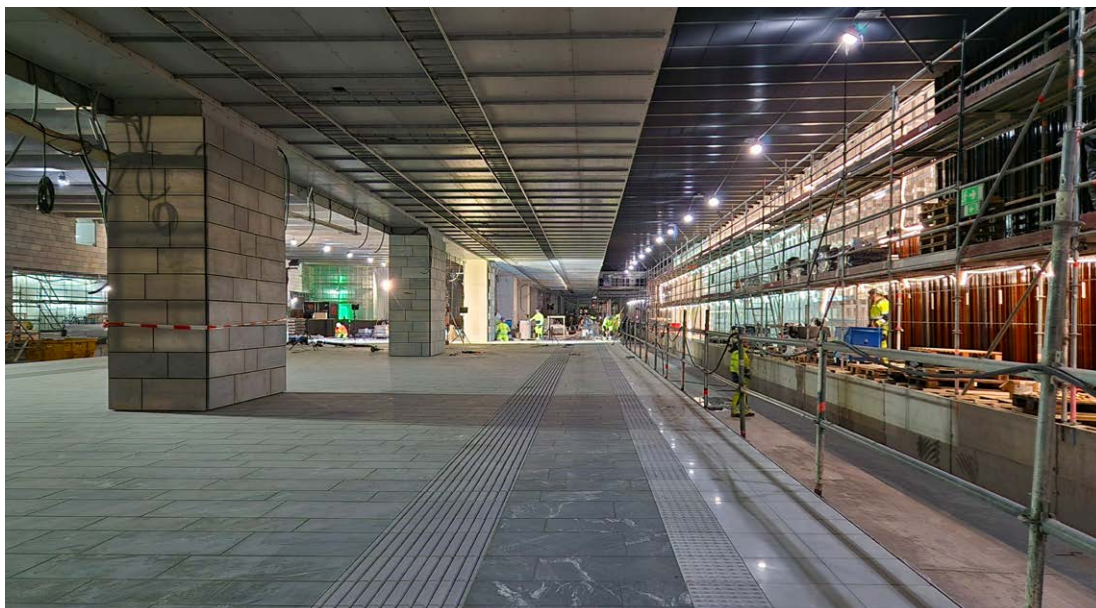
Inom etapp Centralen har alla berg- och schaktarbeten färdigställts och i princip allt betongarbete. Under året färdigställdes montage av konstverket bLINK som placerats på den nybyggda bron som går över E6. Detaljplan norr om Nordstan vann laga kraft vilket innebar att arbetet med de västra entrébyggnaderna kunde påbörjas. I övrigt har arbeten med stomkompletteringar exempelvis innertak, invändiga dörrar och trappor pågått liksom övriga installationsarbeten. Efter sommaren anlätade Trafikverket externa revisorer för att utreda orsakerna till att kostnaderna kraftigt ökat jämfört med lämnade prognoser. Entreprenaden är en av flera entreprenader inom Trafikverket som valts ut för granskning av externa revisorer på grund av den höga faktureringen.

Inom etapp Kvarnberget genomfördes slutbesiktningen av anläggningen den 3 juli 2024, som resulterade i ett antal reståtgärder. Den 11 juli 2024 lämnade entreprenören AGN arbetsområdet utan att ha åtgärdat de restpunkter som identifierades vid besiktningen. Majoriteten av dessa åtgärdades inom den skyddsentreprenad som upphandlades i samband med att AGN lämnade arbetsområdet. Arbete med kvarstående restpunkter fortsätter under 2025. Den 1 november uppnåddes en milstolpe då en stor del av etappens markytor överlämnades till Göteborgs stad.

Inom etapp Haga har det pågått ett intensivt arbete med upphandling av nya entreprenörer. Under året har tre entreprenörer tilldelats kontrakt inför färdigställande av etapp Haga och det gäller deletapp Rosenlund, Vasastan samt Otterhällan. Det har även varit fokus på att förbereda inför upphandlingen av installationsentreprenaden och Stora Hamnkanalen som planeras ske under våren 2025.

För etapp Korsvägen är i stort sett allt berg uttaget både för stationen och tunneln. Vid station Korsvägen har betongarbetena påbörjats och under året har bland annat arbetet med betongpelarna i östra samt västra delen av stationen färdigställts. I Almedal har det varit fokus på att bli klara med mark- och betongarbeten så att BEST-entreprenaden kan påbörja arbeten inför inkopplingen av de permanenta järnvägsspåren som planeras sommaren 2025. Spåren kommer att utgöra kopplingen mellan Västlänken och Västkustbanan. Trafikverket och entreprenören har tidigare inte varit överens om tidplanen, men i oktober 2024 verifierade entreprenören att entreprenaden kan färdigställas år 2030. Liksom för entreprenören i Centralen har granskning pågått av entreprenören i Korsvägen av de externa revisorer som anlitats på grund av onormalt höga kostnadsökningar. Under april tilldelades etapp Korsvägens entreprenör arbetsmiljöpriset med motiveringen att de genom enkla mått utvärderat och synliggjort kvaliteten på sin uppföljning av arbetsområdets arbetsmiljö.

Inom BEST-entreprenaden, det vill säga den entreprenad som ska bygga Västlänkens järnvägsanläggning, har arbetet delats upp i två delar. För del 1, det vill säga den entreprenad som ska bygga järnvägsanläggningen genom tunneln mellan Olskroken och Kvarnberget samt vid Almedal, tecknades kontrakt den 11 juni 2024. Under året har planering för genomförandet pågått och arbeten med kabeldragning har påbörjats inom Centralens område. I Almedal har arbeten pågått med husgrunder till teknikhusen. Parallellt har planering pågått inför upphandling av del 2, vilket omfattar den entreprenad som ska bygga färdigt järnvägsanläggningen genom etapperna Haga och Korsvägen.



Etapp Centralen, stationsutrymme. Foto: Trafikverket

Läs mer om Västlänken på Trafikverkets hemsida.

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 2028. Det finns dock osäkerheter kring när projektet kan färdigställas men byggtiden uppskattas till ungefär tre år. Samverkansdialog med Trafikverket och Västfastigheter pågår.

Läs mer om Korsvägen på Göteborgs stads hemsida.

<https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/centrum/vastlanken/korsvagenomradet>

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

Under 2024 har projekteringen av den första etappen färdigställts och under hösten tecknades kontrakt med en entreprenör. Etappen omfattar arbeten på gata och järnväg norr om Lundbyleden.

Även för etapp 2 har projektering färdigställts. Etappen omfattar ombyggnad av Lundbyleden mellan Brantingsmotet och Ringömotet samt arbeten på järnväg mellan Lundbyleden och Kville bangård. I november publicerades förfrågningsunderlaget och tilldelning beräknas ske under april 2025. Kopplat till etapp 2 har även arbete med alternativa utformningar, främst gällande Leråkersmotet, genomförts och analys påbörjades kring det senast framtagna förslaget.

För etapp 3, vilken omfattar BEST-entreprenaden på del av Bohusbanan, har slutleverans av projektering skett. Upphandling av entreprenör planeras under 2025/2026.

För etapp 4, vilken omfattar BEST-arbeten för provisorier, provisoriskt spår och flytt av plankorsningar, har projekteringen färdigställts. I november publicerades förfrågningsunderlaget och tilldelning beräknas ske under april 2025.

Projektet planeras öppna för trafik 2029/2030.

Läs mer om Lundbyleden på Trafikverkets hemsida.

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 2³ 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.

Läs mer om Gamlestaden på Göteborgs stads hemsida.

<https://goteborg.se/projektgamlestaden>

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



Visionsbild för Gamlestadstorg etapp 2, framtagen av White arkitekter

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. 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

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i september 2024 att föreslå kommunfullmäktige att ge exploateringsnämnden i uppdrag att tillsammans med berörda förvaltningar, fortsätta planering för en bangårdsförbindelse med följande inriktningar. Viadukten ska vara placerad vid Odinsplatsen, ta hänsyn till framtida struktur i Gullbergsvass, inrymma gång-, cykel-, och busstrafik, den totala investeringskostnaden ska inrymmas inom Västsvenska paketets utpekade medel för projektet samt att Bangårdsförbindelsen ska kunna tas i drift senast 15 år efter kommunfullmäktiges planeringsbeslut.

Nämnden beslutade även att i det fortsatta planeringsarbetet, studera vidare, de fysiska förutsättningarna för framtida spårvagnstrafik, antingen direkt eller som kompletterande tillbyggnad i senare skede samt möjligheten att skapa mer gena kopplingar och flacka ramper för befintliga cykelstråk.

Efter beslut i stadsbyggnadsnämnden kommer ärendet beredas för beslut i kommunstyrelsen samt kommunfullmäktige i Göteborgs Stad och efter beslut i kommunfullmäktige kan genomförandestudie och detaljplaner 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. Genomförandet av pendelparkeringsplatser för bil och cykel vid Hönö Pinan och Skra bro färdigställdes och öppnades under 2024. Även pendelparkering för bil vid Olofstorp och cykelplatser på fem ytterligare orter färdigställdes under året.

Under 2024 har totalt 223 bilplatser färdigställts och 428 cykelplatser. Två av platserna, Hönö Pinan och Olofstorp, har försetts med parkeringsledningssystem för att informera trafikanter om antal lediga pendelparkeringsplatser.



Foto Olofstorps pendelparkering som färdigställdes under 2024. Fotograf Jörgen Tranemyr

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

Gång- och cykelbro över Göta Älv

Projektet är en gång- och cykelbro över Göta älv som 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. Under 2024 har arbetet med genomförandestudie och miljödomsprocessen fortsatt, samrådet för detaljplanen för bron har avslutats och framtagande av samrådshandling pågår. Kommunfullmäktige fattade under 2021 inriktningsbeslut som innehöll en placering mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj med en maximal projektram om 900 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Genomförande av projektets innehåll bedöms nu till 1 200 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Ärendet om utökad projektram planeras att hanteras av Göteborgs Stads kommunstyrelse och kommunfullmäktige under 2025. 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 våren fastställdes funktionsutredningen, vars syfte är att säkerställa genomförbarhet samt få en fördjupad bild kring kostnader. Under året har framtagande av anläggningsspecifika krav järnväg (AKJ) pågått och därefter fastställts. AKJ tas fram i syfte att beskriva krav på projektet avseende trafikering, miljö, teknisk funktion vid byggnation och driftsskede, samt krav på teknisk dokumentation och funktionskrav på den färdiga anläggningen. Nästa steg i processen är att påbörja projektering.

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. Den översiktliga kostnadsbilden som togs fram inom arbetet med funktionsutredningen visar en totalkostnad som endast marginellt överstiger tidigare framtagen grov kostnadsbedömning. Projektets finansiering bedöms därmed vara säkrad och projektet kommer därför att gå vidare till nästa skede. Det kvarstår dock osäkerheter utifrån att projektet befinner sig i ett tidigt skede.

Förbigångsspår vid Lekarekulle

Projektet omfattar ett förbigångsspår för godståg i Lekarekulle och syftar till att möjliggöra en tätare trafikering på Västkustbanan. Under året har framtagande av anläggningsspecifika krav järnväg (AKJ) fortsatt och sedan fastställts. Därefter påbörjades under hösten arbete med genomlysning av tid, kostnad och innehåll (TKI säkring) av projektet.

Trafikverket planerar att införa ett EU-gemensamt signalsystem kallat ERTMS (European Rail Traffic Management System) i hela landet. Vid planering och byggande av förbigångsspår behöver hänsyn tas till ERTMS-projektets tidplan.

Projektet har en fast delfinansiering om 12 miljoner kronor från Västsvenska paketet.

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 framtagande av anläggningsspecifika krav järnväg (AKJ) fortsatt och sedan fastställts. Därefter har arbete med genomlysning av tid, kostnad och innehåll (TKI säkring) av projektet inletts.

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 systemhandling färdigställts och arbete inletts med framtagande av en ny kalkyl. Det har även varit ett fortsatt stort fokus på samordning mellan Västfastigheter, Trafikverket och Göteborgs Stad inom projektering och tidplanering.

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 2024. 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. En påverkan på vägsystemet i form av förändrat beteende och resmönster kan ses efter pandemin Covid-19.

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 delresor⁴ 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 pandemin och de efterföljande åren och har ännu inte under 2024 återhämtat sig till nivåerna före pandemin. Sammantaget över året gjordes 325 miljoner delresor med Västtrafik inom Västra Götalandsregionen och Kungsbacka kommun, vilket innebär en ökning på 2 procent jämfört med 2023. Resorna med tåg och båt ökade med 13 respektive 6 procent under 2024 jämfört med 2023. Inom Göteborgsregionen syns ingen skillnad i antal delresor jämfört med föregående år.

Pandemin påverkar i stor utsträckning den tidigare trenden om ett ökat resande, vilket redovisas närmare under Resandeutveckling 2019–2024.

Vid jämförelse med före pandemin, 2019, ses en minskning på 10 procent.

Resandeutveckling Västra Götaland och Kungsbacka kommun

Trafikslag	Miljoner delresor 2024	Förändring jämfört med 2023	Förändring jämfört med 2019
Buss	170	2%	-9%
Båt	7	6%	-18%
Tåg	22	13%	-9%
Spårvagn	125	-2%	-10%
Anropsstyrd trafik	2	-9%	18%
Totalt	325	2%	-10%

Resandeutveckling Göteborgsregionen

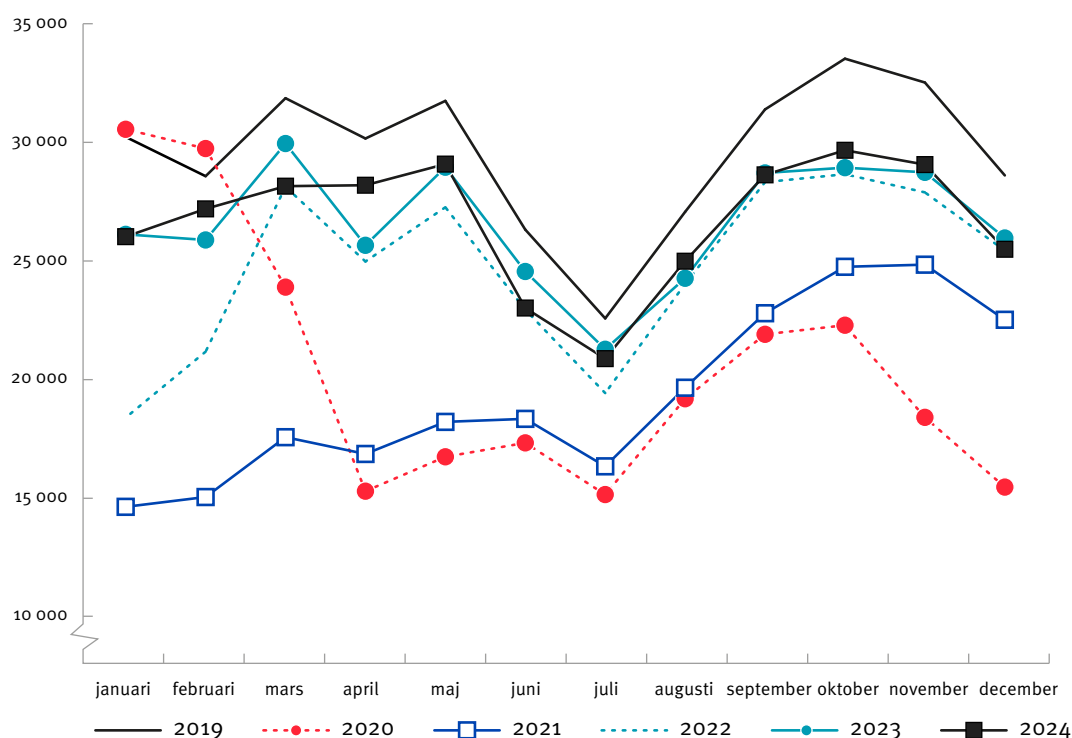
Trafikslag	Miljoner delresor 2024	Förändring jämfört med 2023	Förändring jämfört med 2019
Totalt	273	0%	-10%

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

Resandeutveckling 2019–2024

Resandeutvecklingen har under 2020 till början av 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. Efter det har resandet fortsatt att öka och ligger efter 2024 på drygt 92 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 kollektivtrafikslag utvalda.

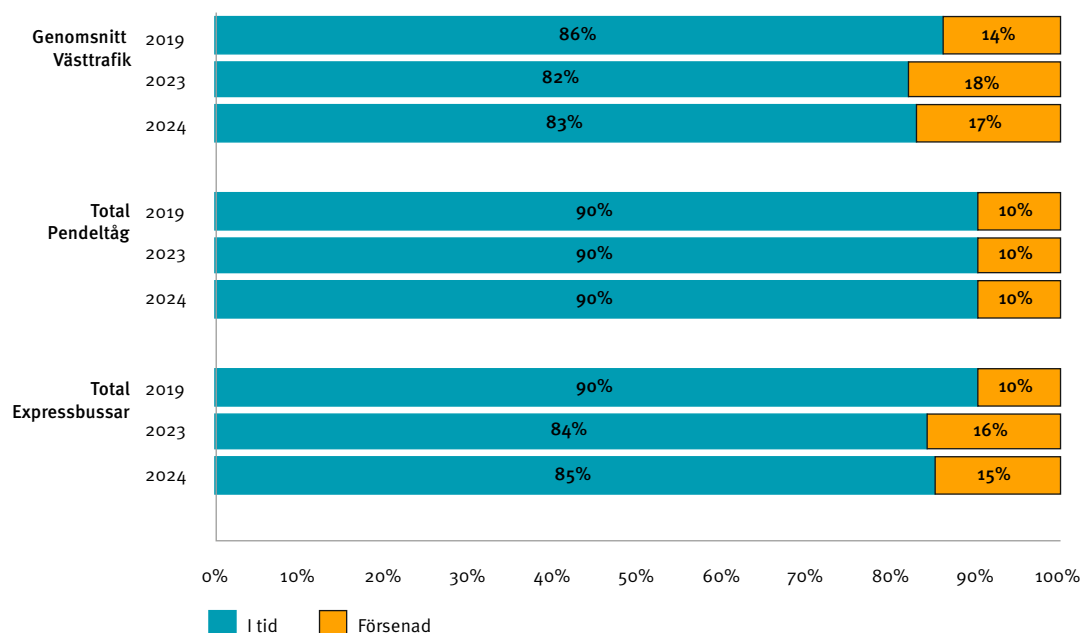
I genomsnitt är andelen förseningar 2024 ungefär på samma nivåer som 2023⁵, vilket innebär en lägre punktlighet än 2019. Generellt kan sägas att expressbussar har en något högre andel försenade turer jämfört med pendeltåg men att variationen mellan åren är låg.

Statistiken avser samtliga utförda turer under 2024 och avser punktlighet vid ankomst till sluthållplats.

⁵ I samband med framtagande av Årsrapport 2024 upptäcktes det att genomsnitt Västtrafik för åren 2022 och 2023 redovisats felaktigt i tidigare årsrapporter. Istället för Västtrafiks samtliga utförda turer har ett genomsnitt för pendeltåg och expressbussar redovisats, vilket korrigerats i Årsrapport 2024.

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, och samma metod användes för 2024. 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 2024 uppskattas antalet resor totalt ha ökat med 1 procent jämfört med år 2023. Under 2024 ligger det totala resandet fortfarande på något lägre nivåer än 2019. Resor till fots, med cykel och bil ses ha ökat, medan resor med kollektivtrafik har minskat något jämfört med 2023.

För resor till fots ses en ökning med 1 procent från 2023 till 2024. Cykelresorna ökade med 4 procent under 2024 jämfört med 2023. Det pågår många vägarbeten i staden som påverkar cyklisternas vägval, vilket försvårar uppskattningen av cykelutvecklingen.

Resorna med kollektivtrafiken är nästintill oförändrade 2024 jämfört med 2023 sett till buss, båt och spårväg. Resor med spårvagn står för drygt hälften av resor inom kollektivtrafiken i Göteborg. Resor med båt och buss har ökat med 6 respektive 2 procent i jämförelse med 2023, medan resor med spårvagn minskat med 2 procent.

Bilutvecklingen för 2024 är baserad på data från Transportstyrelsens trängselskattesnitt och består av totala antalet fordonspassager vid samtliga trängselskatteportaler under betaltid. Detta värde indexeras sedan för att se utveckling i jämförelse med föregående år. Enligt denna metod ökade bilresandet i Göteborg med ungefär 1 procent jämfört med 2023. Trots att det totala resandet ökar är vi inte tillbaka på samma nivå som innan pandemiåren.

Ovan metod skiljer sig från den som presenteras i kapitel [5.2 Biltrafik och näringslivets transporter](#).

I Västra Götaland och Kungsbacka kommun ses kollektivtrafikresandet ha ökat med 2 procent, [se Antal delresor](#).

Uppskattad förändring i resor till, från och inom Göteborg per färd sätt

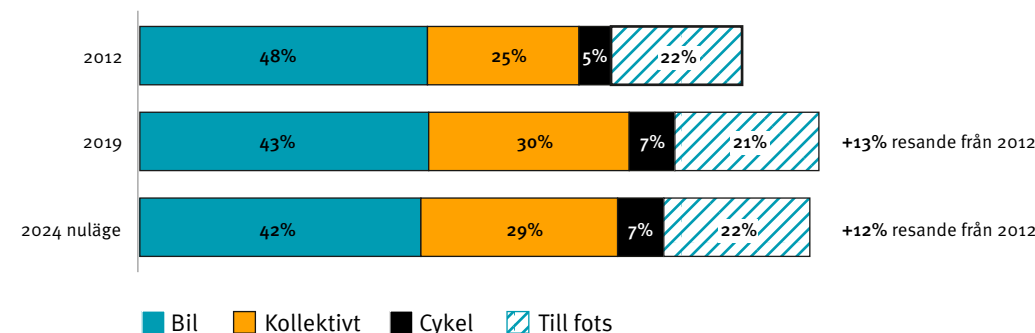
Uppskattad förändring avser hela vardagsdygn.

Färdmedel	Förändring 2023–2024	Förändring 2019–2024
Till fots	+ 1 %	+ 2 %
Cykel	+ 4 %	+ 5 %
Kollektivtrafik	- 0,3 %	- 3 %
Bil	+ 1 %	- 1 %
Totalt resande	+ 1 %	- 0,4 %

Baserat på de uppskattade förändringarna för respektive färd sätt beräknas antalet resor och färdmedelsfördelningen. Sett till den totala färdmedelsfördelningen för 2024 utgör resor till fots 22 procent, resor med cykel 7 procent, resor med kollektivtrafik 29 procent och resor med bil 42 procent. Färdmedelsfördelning är densamma som för 2023.

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning (andel %)

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning 2012, 2019 och 2024 för resor på vardagar 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 i antalet resor gentemot 2012.



Befolkningen i Göteborg och dess kranskommuner ökade med cirka 14 procent från år 2012 till 2024, vilket är en viktig faktor när resandeutveckling och färdmedelsfördelning studeras.

Kapacitet och beläggning på pendelparkeringar

Västtrafik har under 2024 genomfört kapacitets- och beläggninginventering av pendelparkeringar. Under 2024 inventerades totalt 10 540 pendelparkeringsplatser för bil. Den genomsnittliga beläggningsgraden för dessa platser uppgick då till 60 procent.

Detta innebär en minskning i beläggningsgrad jämfört med 2022 då genomsnittet var cirka 68 procent. Beläggningsgraden är fortfarande lägre än 2019, då den uppgick till 80 procent, vilket tyder på en kvarstående effekt från pandemin.

Under 2024 har metoden för mätning av pendelparkering förändrats jämfört med tidigare år. Västtrafik använder nu flygfoton från helgfria vardagar för att mäta kapacitet och beläggning istället för manuella räkningar på plats. Det ska inte ha någon påverkan i noggrannheten i mätningarna men ungefär hälften av pendelparkeringarna har räknats på måndagar och fredagar. Tidigare år har detta undvikits då det ofta är något lägre beläggning på måndagar och fredagar, vilket skulle kunna vara en del av förklaringen till minskningen som noteras jämfört med tidigare år. Ytterligare en förklaring till att beläggningsgraden har minskat från 2022 kan vara den nya zonindelningen.

Vid en beläggningsgrad från cirka 80 procent finns det generellt endast ströplatser kvar på parkeringsytan och resenären kan behöva leta efter parkeringsplats. Parkeringen kan därmed uppfattas som fullbelagd.

En analys per parkering visar att antalet parkeringar med en beläggningsgrad över 80 procent har ökat från 47 stycken 2022 till 48 stycken 2024. Det är främst parkeringar med tillgång till stort kollektivtrafikutbud som ofta är fullbelagda, exempelvis tågstationer eller större busshållplatser i strategiska kollektivtrafikstråk.

Beläggning på bilparkering sorterat per stråk

Stråk	Antal inventerade platser 2024	Beläggningsgrad 2024	Antal inventerade platser 2022	Beläggningsgrad 2022	Antal inventerade platser 2019	Beläggningsgrad 2019
E20/ Alingsåspendeln	1440	59%	1565	70%	1891	81%
E45/Alependeln/ NVB ⁶	1012	65%	1000	68%	1101	85%
E6N/Bohusbanan	2044	68%	2014	71%	2004	77%
E6S/ Kungsbackapendeln	2264	51%	2264	67%	2069	83%
Rv40/Boråsbanan	1059	65%	1061	58%	1376	83%
Väg 155	1226	55%	995	55%	942	76%
Väg 158	592	69%	798	79%	726	79%
Väg 190	903	51%	632	73%	561	77%
Summa	10540	60%	10329	68%	10670	80%

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 2024 har arbete fortsatt med ett antal större pågående bygg- och underhållsprojekt som bedöms ha påverkat trafikflödena i Göteborg.

Betalstationer

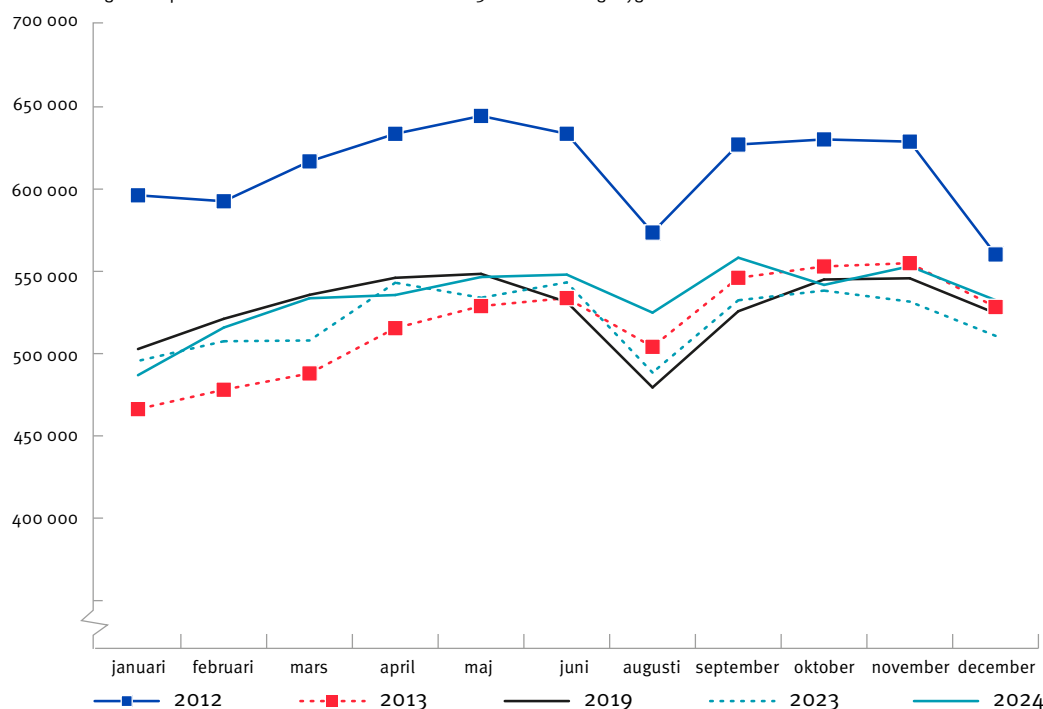
Biltrafiken över betalstationssnittet har återhämtat sig till de nivåer som var innan pandemin. Flödena under betalperioden är cirka 1 procent högre under 2024 jämfört med 2019 och vid jämförelse mellan 2024 och 2023 ses att biltrafiken har ökat med cirka 3 procent.

Uppföljningen är baserad på data från Transportstyrelsen avseende antal skattepliktiga passager och omfattar de fordon som är ålagda att betala trängselskatt. Passager genom kontrollstationer omfattas inte av uppföljningen. Uppföljningsmetoden skiljer sig jämfört med tidigare år på grund av underlagsdata inte kan inhämtas på samma sätt som tidigare. Årets uppföljning visar på en differens jämfört med uppföljning i tidigare årsrapporter, vilket beror på ändrad uppföljningsmetod och innebär att årets uppföljningsresultat inte till fullo kan jämföras med resultat för tidigare år.

Biltrafikflödet genom betalstationerna under betalperioden var under 2024 cirka 13 procent⁷ lägre än innan införandet av trängselskatt, 2012. I diagrammet nedan redovisas trafikflöden över betalstationssnittet under betalperioden.

Trafikflöden i betalstationer under betalperioden (antal fordon)

Genomsnittligt antal passerande fordon klockan 06.00–18.30 under vardagsdygn.



7 I Västsvenska paketets Årsrapport 2023 visade uppföljning av biltrafikflödet genom betalstationerna under betalperioden att flödet 2023 var cirka 11 procent lägre än innan införandet av trängselskatt, 2012.

Restider och restidsosäkerheter

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



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 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 procenten.

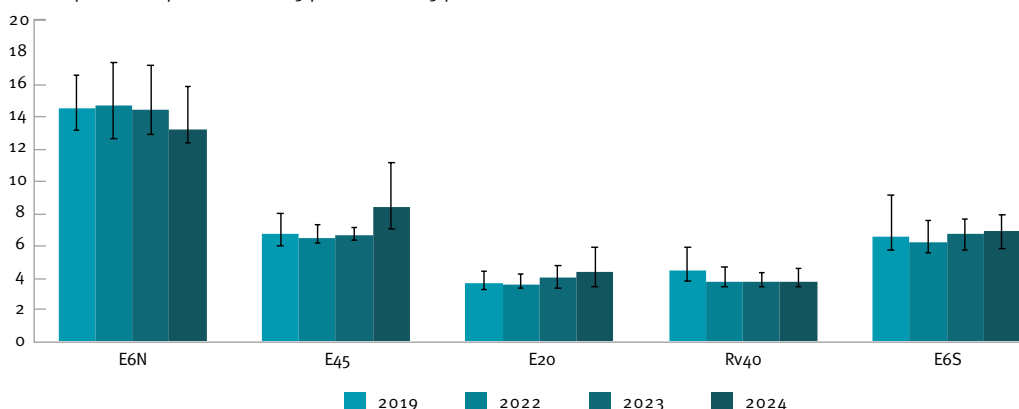
85-percentil talar om hur osäkra restiderna är: ju närmare de ligger varandra, desto mindre är restidsosäkerheten.

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 högt trafik har ökat på E45, E20 och E6S, minskat för E6N och är oförändrat för Rv 40 jämfört med 2023. Restidsosäkerheten har ökat för samtliga leder förutom för E6N där den har minskat. Att restiden och restidsosäkerheten minskar på E6N kan förklaras av att Tingstadstunneln den 18 maj 2024 öppnade efter drygt två års underhållsarbete. Att restiden och restidsosäkerheten ökar på E45 kan förklaras av trimningsåtgärder som genomfördes på E6 och E45 i samband med Tingstadstunnelns öppnande, vilka initialt fick en stor påverkan på framkomligheten på E45.

Restider Infartsleder – Förmiddagstrafik (minuter)

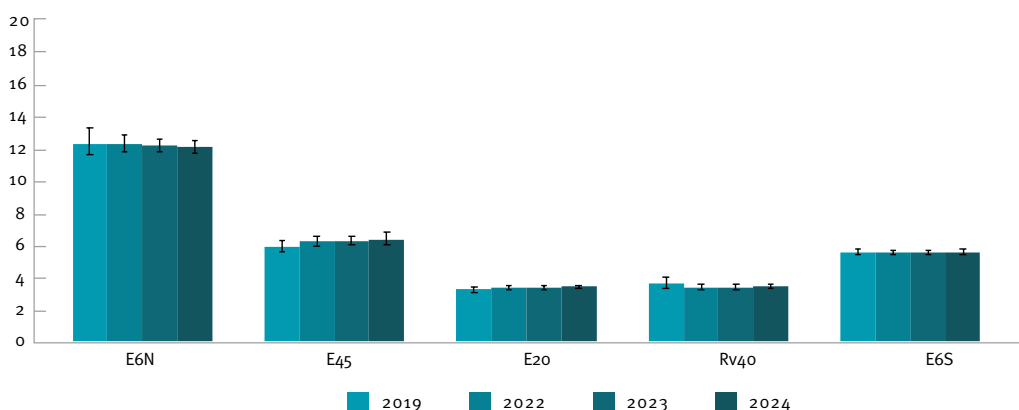
Blå staplar avser medianrestid (50-percentilen) under vardagsförmiddagens rusningstrafik 06.00–09.00 (minuter). Svarta staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.



Under lågtrafik ses restiderna för 2024 ha ökat för E45, E20 och Rv40 men den är oförändrad för E6S. På E6N har restiden minskat, vilket kan förklaras av öppnandet av Tingstadstunneln. Restidsosäkerheten har ökat för E6S och E45 medan den är oförändrad för E6N, E20 och Rv 40.

Restider Infartsleder – Lågtrafik (minuter)

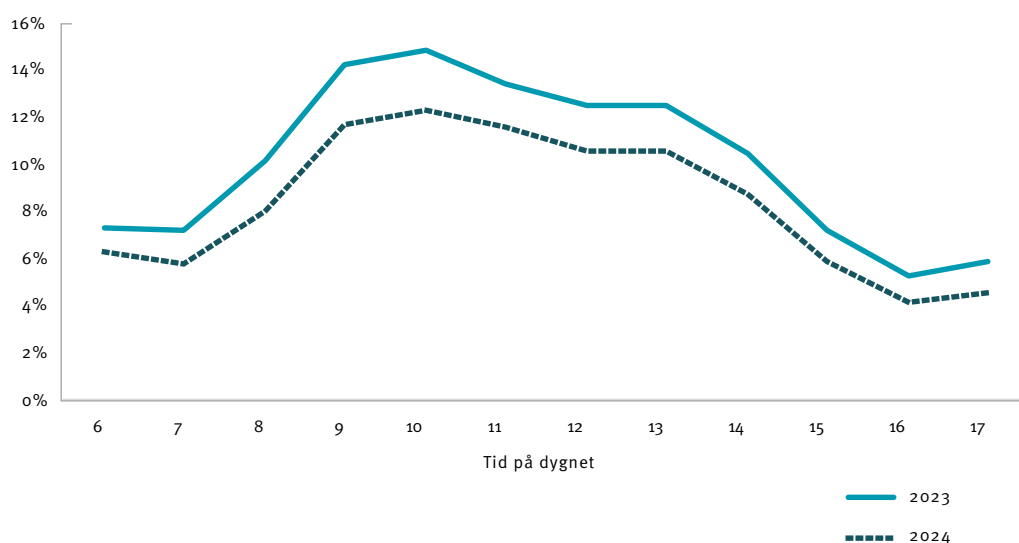
Blå staplar avser medianrestid (50-percentilen) under vardagens lågtrafik 09.00–15.00 (minuter). Svarta staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.



Andelen lastbilar av den totala fordonstrafiken är cirka 6 procent under förmiddagens högtrafik och stiger till 12 procent under lågtrafik och sjunker sedan igen under eftermiddagen. Cirka 63 procent av den totala lastbilstrafiken sker under lågtrafik, sett till hela dygnet, varav 45 procent sker mellan kl 9–15.

Uppföljningen för 2023 omfattar data från följande platser: Rv40 (Delsjömotet), E6N (Klareberg), E6S (Åbromotet), E20 och E45. För 2024 saknas data för både riktningar på E6 vid Klareberg samt i södergående riktning för E6 vid Åbromotet. Att lastbilsandelen är lägre i årets uppföljning beror på att det är en större andel lastbilstrafik på E6 jämfört med övriga stråk.

Lastbilsandel Infartsleder vardagar (andel %)



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 2024 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 framöver belysts. Vid framtagandet av denna årsrapport pågår fortfarande dialog kring vilka aktiviteter som kan bli aktuella.

Av gällande avtal inom Västsvenska paketet framgår att en indexjustering av avgiftsnivåerna i trängselskattesystemet ska genomföras med hänsyn till inflation. Något beslut är ännu inte fattat kring när processen ska påbörjas. För mer information se [Trängselskattens intäkter och återbetalningstid](#).

Uppstart av projekt under 2025

Nedan följer en kort beskrivning om kommande större projekt inom Västsvenska paketet.

Under 2025 är det aktuellt att påbörja projekt 417 Spårväg i Allén. Åtgärden är ny spårväg från Hagakyrkan och längs med Alléstråket till Åkareplatsen. Sträckan är totalt cirka 2 kilometer. Åtgärden har 60 miljoner kronor avtalat för genomförandestudie samt delfinansiering av projektering. Göteborgs Stad är utförande part.

6.2 Utblick omvärld

Under detta avsnitt omnämns faktorer som, direkt eller indirekt, kan komma att påverka det Västsvenska paketet under 2025 och framåt.

Osäkert omvärldsläge

Det råder fortfarande ett osäkert omvärldsläge med geopolitiska spänningar. En konjunkturmässig försvagning i Sverige förstärker den osäkra situationen.

Göteborg – Borås

Under våren 2024 fick Länsstyrelsen i uppdrag av regeringen att sondera förutsättningarna för en överenskommelse om ny järnväg mellan Göteborg och Borås med bredare stöd. Efter flera regionala dialoger kom parterna den 19 juni överens om en gemensam inriktning för den nya järnvägen. Senare under sommaren gjordes en kompletterande överenskommelse där några delar fördjupades och förtydligades, bland dem medfinansieringen. Trafikverket tog sedan fram ett avtal för parterna att skriva på. I december var avtalet signerat av samtliga regionala parter, vilket var en viktig förutsättning för Trafikverkets fortsatta planering.

Motivet till dubbelspårsutbyggnaden mellan Göteborg och Borås är att förbättra arbetspendlingen och kopplingen till Landvetter flygplats. 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 genomför en åtgärdsvalsstudie för att analysera och föreslå en framtida utformning och funktion av säckbangården Göteborg C. Trafikverket har sammanställt en rapport, vilken har skickats på remiss.

När Västlänken öppnar för trafik kommer stora trafiksystemförändringar att ske. Västlänken kommer att innebära en dryg halvering av dagens trafikmängd till säckbangården, vilket ger möjlighet till omDispositionering och ombyggnation av säckbangården. Det behöver även säkerställas att Göteborg C på lång sikt klarar av att hantera framtida efterfrågan av tågtrafik och längre tåg. Den framtida utformningen och de fysiska förutsättningarna för framtida järnvägsanläggning är även viktiga att klargöra i förhållande till bland annat pågående stadsutveckling och bangårdsförbindelsen.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar hur säckbangården ska utformas för att möta framtida behov avseende efterfrågan på tågtrafik och långa tåg. Utformningsförslaget ger även en bild av vilket utrymmesbehov framtida järnvägsanläggning har och de fysiska förutsättningarna för stadsutvecklingen i området klargörs.

Nationell plan 2026–2037

Den 15 januari 2024 redovisade Trafikverket ett inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037. Samtidigt som Trafikverket redovisade underlaget till regeringen, gick det på extern remiss.

Regeringen presenterade under hösten 2024 infrastrukturpropositionen med ekonomiska ramar för den kommande nationella planen och länsplanerna. Riksdagen fattade i december beslut om de ekonomiska ramarna i enlighet med regeringens förslag.

Efter riksdagens beslut om propositionen får Trafikverket ett regeringsuppdrag att ta fram ett förslag till ny nationell plan, vilket innebär att planrevideringsarbetet formellt kan påbörjas. Uppdraget, som ges i form av ett direktiv, anger centrala utgångspunkter för arbetet.

Trafikverket redovisar ett planförslag till regeringen som samtidigt går på extern remiss. Remissynpunkter lämnas till regeringen.

Regeringen fattar beslut om planens slutgiltiga utformning. Regeringen arbetar för att under 2026 kunna besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Bilaga 1. Deltagare i Politisk referensgrupp och Ledningsgrupp

Politisk referensgrupp

Nedan framgår ordinarie medlemmar och ersättare för 2024

Trafikverket	Ordförande Lennart Kalander
Göteborgs stad	Josef Akar 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 2024

Trafikverket	Ordförande Jörgen Einarsson
Göteborgs stad	Magnus Sigfússon
Region Halland	Erik Hansson
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. Tabellen redovisar kostnad upp till avtalad budget i Västsvenska paketet.

Projekt-nummer	Projektnamn	Utförande part	Genomförande-period	Kostnad (mnkr)
201	Marieholmsstunneln	Trafikverket	2011–2020	3 500
304*	E6 Tingstadsmotet-Backadalsmotet	Trafikverket	2014–2020	47
305	ITS Marieholmsstunnelns 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	356
404	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, pendelparkeringar Notering: 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	890
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
Summa:				8 939,3

* 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