

Årsrapport

Västsvenska paketet 2021

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 april 2022

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 Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan	17
4.4 Hisingsbron inklusive del av nedsänkning E45	18
4.5 Gamlestadstorget etapp 1 och etapp 2	20
4.6 Övriga åtgärder	21
5. Uppföljningar inklusive utredningar och analyser	23
5.1 Kollektivtrafik och hållbart resande	23
5.2 Biltrafik och näringslivets transporter	27
5.3 Övrig uppföljning	31
6. Aktuellt framöver	35
6.1 Utblick Västsvenska paketet	35
6.2 Utblick omvärld	35
Bilaga 1	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 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 2022.

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 eventuella 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 2021. Utöver dessa grupperingar finns även en Samordningsgrupp och ytterligare arbetsgrupper.

Genomförda uppdrag och beslut som fattades under 2021

Detta avsnitt redogör för några av de uppdrag som genomfördes, och beslut som fattades, under 2021.

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

Under hösten 2020 pågick ett partsgemensamt prioriteringsarbete och ett gemensamt förslag togs fram till fördelning av de 300 miljoner kronor som då fanns tillgängliga för nya åtgärder. I januari 2021 godkände Ledningsgruppen fördelningen av medlen. Det gemensamma förslaget till nya åtgärder förankrades hos respektive part under våren 2021. Parallellt med förankringsprocessen tog parterna gemensamt fram Projektavtal Finansiering av nya åtgärder med start 2021, vilket i december undertecknades av parterna. Projektavtalet omfattar 10 stycken projekt och några exempel på åtgärder som ingår i projektavtalet är pendelparkeringsåtgärder, gång- och cykelåtgärder samt ett flertal kollektivtrafikåtgärder. För två av de ingående projekten, Plattformsförlängningar på Bohusbanan och Förbigångsspår vid Lekarekulle, kommer fortsatta diskussioner att krävas då projekten får en fast delfinansiering från Västsvenska paketet och resterande del inte ingår i Trafikverkets förslag till nationell plan 2022–2033.

Slakthusmotet är en ny trafikplats i anslutning till Gamlestaden. Trafikplatsen 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. Under år 2021 har arbete utförts med att närmare studera de förslag som är framtagna.

Under året beslutades att tilldela Projekt 601 Klareberg etapp 1 ytterligare 8,5 miljoner kronor, vilket innebär att projektet nu totalt tilldelats 35,5 miljoner kronor. Beslutet om att tilldela ytterligare medel fattades då bland annat brister i förfrågningsunderlag medfört ökade kostnader. Syftet med projektet är en förbättrad framkomlighet för näringslivets transporter och förbättrad trafiksäkerhet.

Ledningsgruppen beslutade i januari 2021 att tilldela Projekt 302 Delfinansiering av E6.21 Lundbyleden 40 miljoner kronor för delfinansiering av Brunnsbo station. Beslutet om att tilldela medel fattades bland annat då åtgärden bedöms ge gemensamma nyttor för parterna inom Västsvenska paketet och att det finns stora fördelar med att utföra åtgärden samordnat med projekt Lundbyleden.

I mars 2021 beslutades att omfördela cirka 23 miljoner kronor från Projekt 402 Kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät till Projekt 413 Pendelparkeringar. Omfördelningen avser pendelparkering för cykel och bil i stråket väg 155. De pendelparkeringar som berörs är: Amhult, Hönö Pinan och Batterivägen. Gällande åtgärder vid Hönö Pinan tecknade Trafikverket och Öckerö kommun i november 2021 avtal kring planering och utförande, vilket innebär att Öckerö kommun kommer att ansvara för detta. Finansiering av åtgärderna vid Hönö pinan sker med som mest 13,11 miljoner kronor från Västsvenska paketet.

Ledningsgruppen beslutade i april 2021 om en innehållsförändring i projekt 409 Korsvägen. Förändringen innebär att en ny spårvägskoppling mellan Örgrytevägen och Södra vägen söderut tillkommer och den tidigare kopplingen Örgrytevägen och Södra vägen norrut utgår. Förändringen påverkar inte projektets tid eller kostnad.

Under hösten 2021 togs en rapport fram som beskriver färdigställda och påbörjade projekt inom Västsvenska paketet. Dokumentet utgör en sammanställning över färdigställda och påbörjade projekt med syfte att bidra till en god överblick och transparens över hur medel i Västsvenska paketet används. Rapporten innehåller även en bilaga med en kortare sammanställning i tabellformat, vilken årligen kommer att biläggas årsrapporten för Västsvenska paketet. Dokumentet publiceras på Trafikverkets hemsida.

I slutet på 2020 fastställde Ledningsgruppen inriktningen för Västsvenska paketets framtida kommunikationsarbete. Inriktningen innebar bland annat att webbadressen www.vastsvenskapaketet.se riktas om till Trafikverket och nuvarande webbplats för Västsvenska paketet avvecklas. Sedan våren 2021 återfinns därför information och underlag kring Västsvenska paketet på www.trafikverket.se/vastsvenskapaketet.

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.

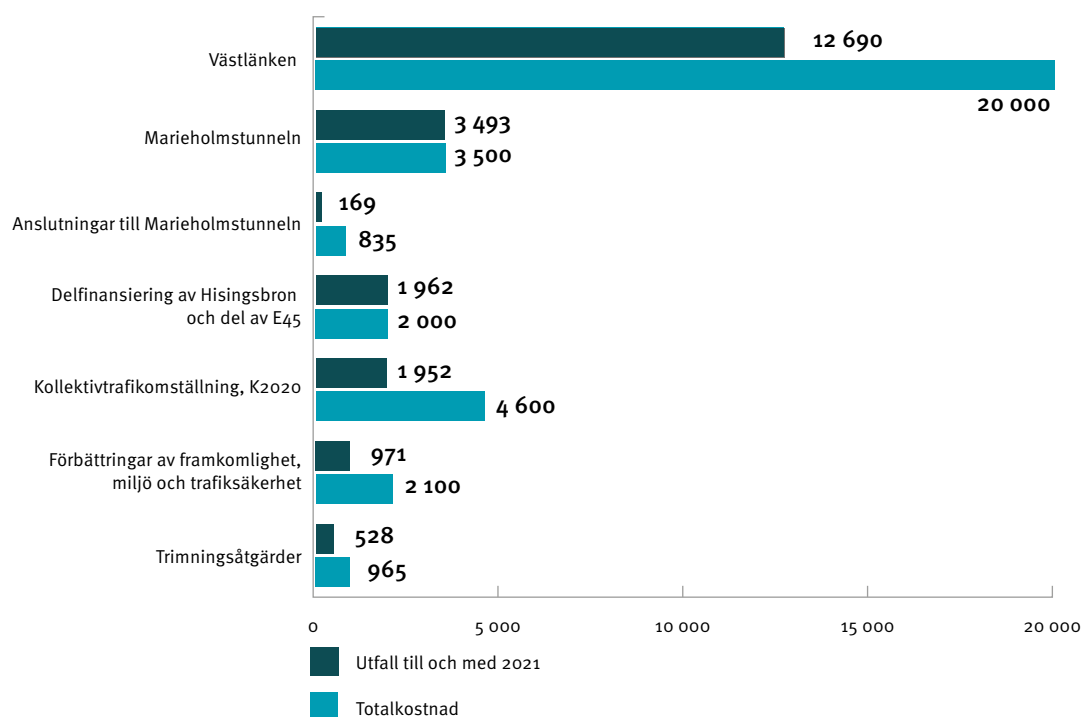
3. Rapportering ekonomi

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, se [kapitel 4 Projektinformation](#) nedan.

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

Totalkostnad och utfall för projekt respektive åtgärdsområde (miljoner kronor)



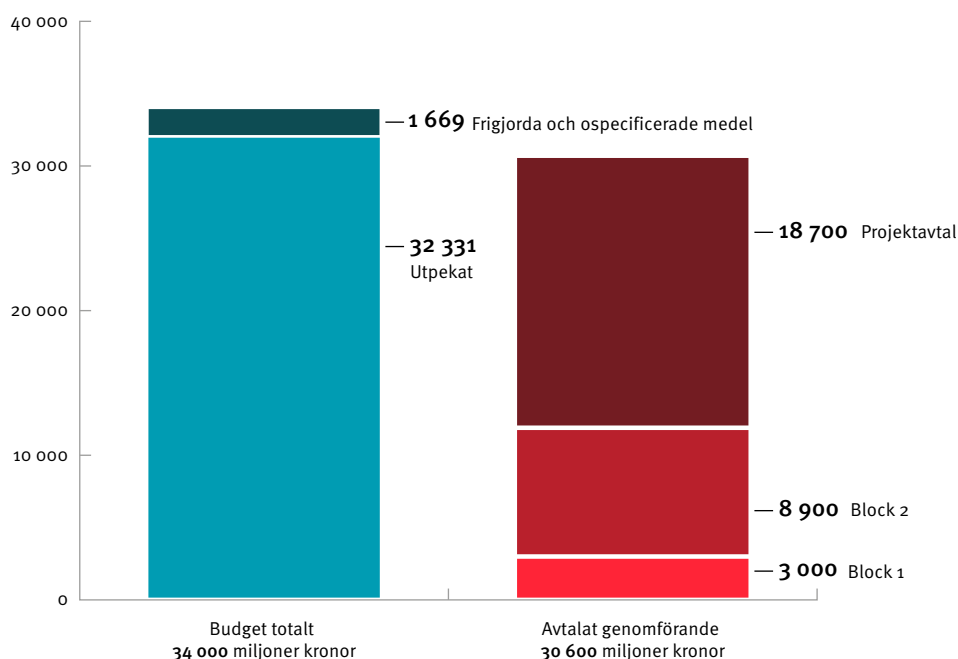
Av Västsvenska paketets 34 miljarder kronor finns idag cirka 32,33 miljarder kronor utpekade på namnsatta projekt, det vill säga förslag på konkreta åtgärder. Dessa projekt avtalas successivt allt eftersom åtgärderna blir aktuella i tid. Cirka 1,65 miljarder kronor är ännu inte fördelade på några åtgärder, det vill säga ospecificerade medel. I takt med att risker hanteras och under förutsättning att avtalade projekt löper på enligt budget kan dessa medel komma att användas till ytterligare åtgärder. Vid utgången av 2021 fanns det utöver detta 19 miljoner kronor i medel, vilka kan anses vara 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.



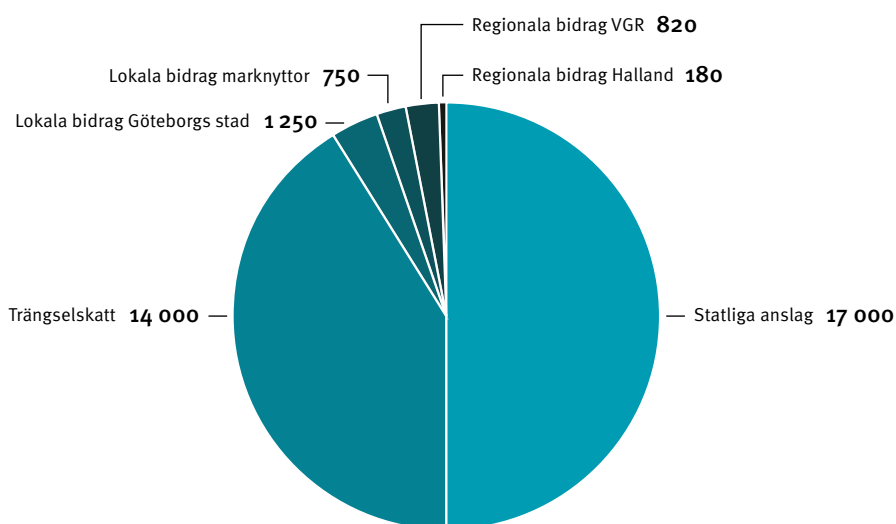
3.1 Finansiering

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, exploateringsintäkter 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

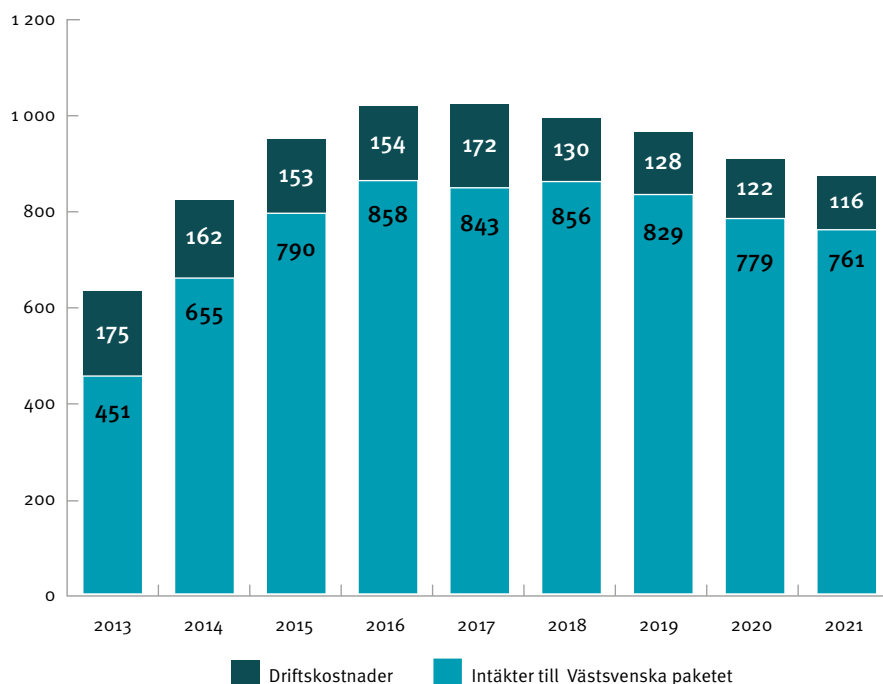
Trängselskattens syfte, förutom att minska trängsel och förbättra miljön, är att utgöra regional och lokal medfinansiering samt bidra med intäkter till Västsvenska paketet. Intäkter från trängselskatten, efter avdrag för kapitalkostnader och kostnader för trängselskattesystemets drift, ska bidra med 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 2021 till cirka 5,3 miljarder kronor¹. 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 33 miljoner kronor. Detta innebär att det efter 2021 kvarstår att finansiera cirka 8,67 miljarder kronor med intäkter via trängselskatt.

¹ I årsrapporten för 2020 angavs att intäkten från trängselskatten till och med 2020 uppgick till 6,2 miljarder kronor. Intäkten inkluderade då även upplåning inom Västsvenska paketet varför detta inte går att jämföra med ovan redovisad intäkt till och med 2021. Intäkten från trängselskatten exklusive upplåning uppgick till och med 2020 till 4,7 miljarder kronor.

Pandemins påverkan på bilresandet i Göteborg, [se kapitel 5.2 Biltrafik och näringslivets transporter](#), medförde att intäkterna från trängselskatten minskade med 18 miljoner kronor (i löpande prisnivå²) 2021 jämfört med 2020. Det motsvarar en minskning med cirka 2 procent och Trafikverkets bedömning är att den beräknade återbetalningstiden på 25 år klaras, med marginal, trots intäktsbortfallet under 2021. Intäktsbortfallet har troligen dämpats något till följd av Marieholmstunnelns öppnande i slutet på 2020³.

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 mindre 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
Driftskostnader	175	162	153	154	172	130	128	122	116
Intäkter till Västsvenska paketet	451	655	790	858	843	856	829	779	761
Antal trängselskattedagar	222	221	222	228	225	222	222	224	226
Trängselskatt per trängselskattedag mnkr/dag	2,8	3,7	4,2	4,4	4,5	4,4	4,3	4,0	3,9

Avser faktiskt inbetalda trängselskatter och tilläggsavgifter i Göteborg⁴

² Löpande prisnivå innebär de faktiska priser som gällde vid en viss tidpunkt och redovisas utan hänsyn till inflation.

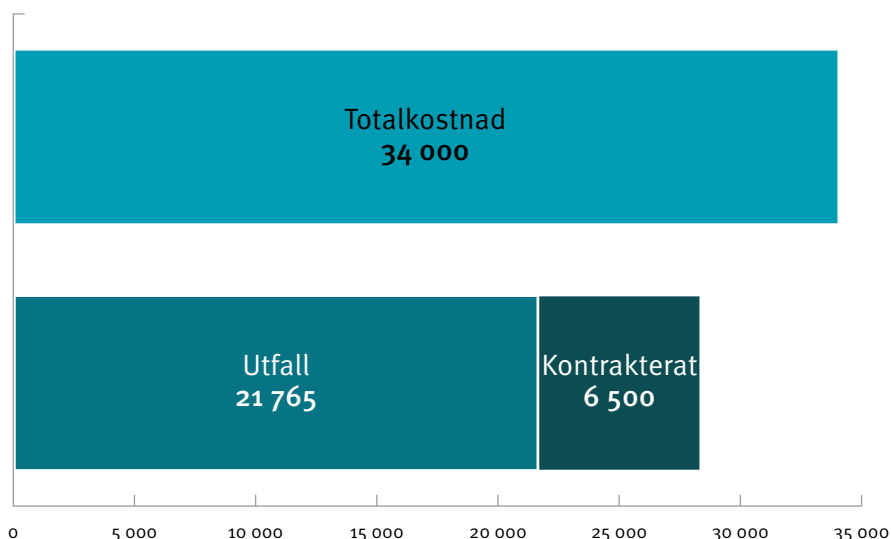
³ I rapporten "Utredning om trängselskatteförändringar till följd av Marieholmstunnelns öppnande" gjordes en bedömning att intäkterna skulle öka med cirka 10 miljoner kronor per år när Marieholmstunneln öppnar.

⁴ Trafikverket tilldelas årligen anslagsmedel avseende trängselskatterna via budgetpropositionen i förväg. Skillnaden mellan tilldelade anslag och faktiska trängselskatteintäkter justeras två år i efterhand. Trafikverkets har alltså under dessa år tilldelats andra belopp, som korrigeras mellan åren.

3.2 Utfall och prognoser

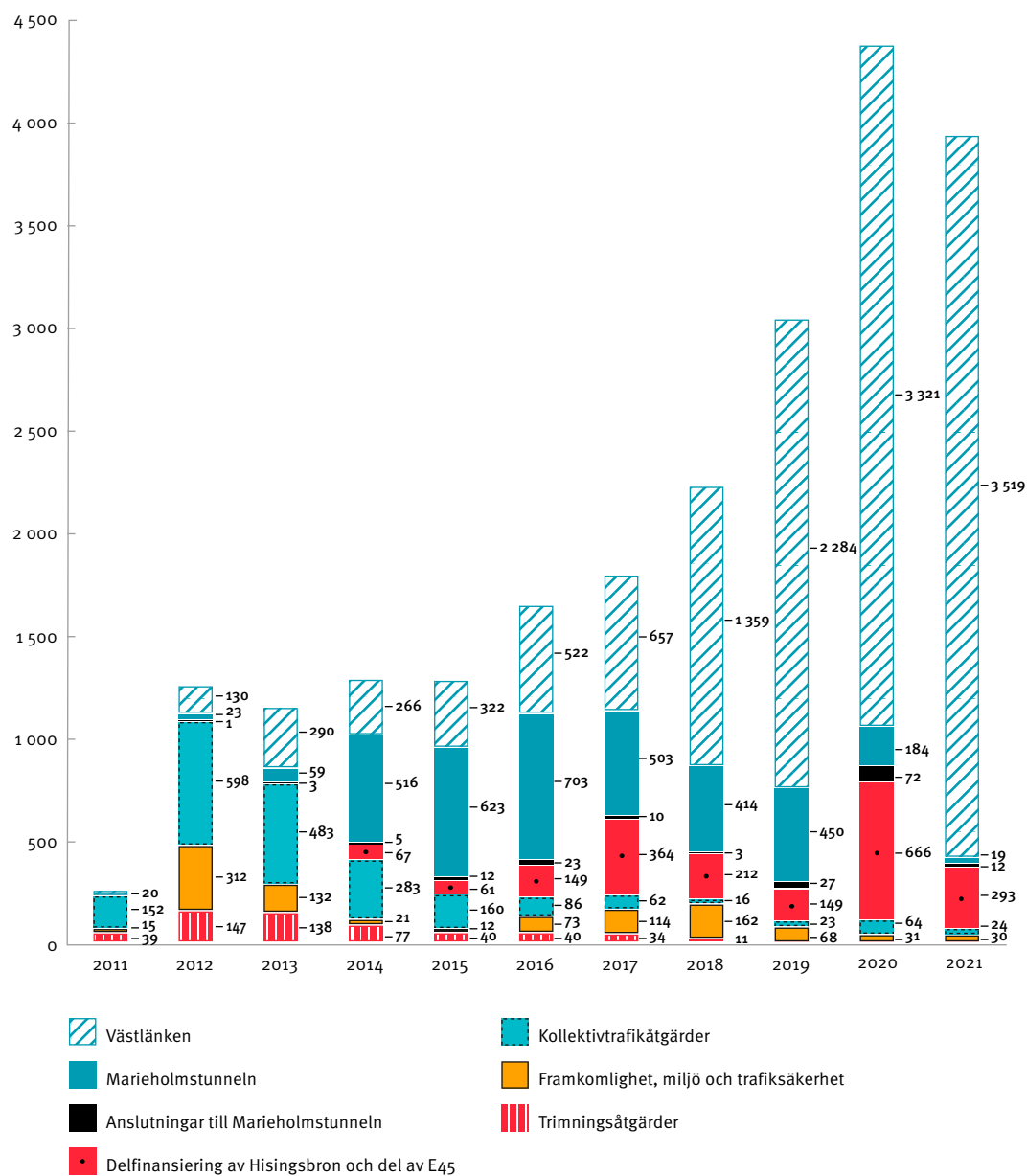
Till och med 2021 uppgår upparbetade kostnader inom Västsvenska paketet till cirka 21,8 miljarder kronor, vilket innebär att cirka 64 procent av Västsvenska paketets totala budget (34 miljarder kronor) är förbrukad. Utöver utfallet finns ytterligare cirka 6,5 miljarder kronor avtalat med entreprenörerna, 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 var som högst 2020. De årsvisa utfallen för åren 2011–2021 framgår av nedanstående diagram.

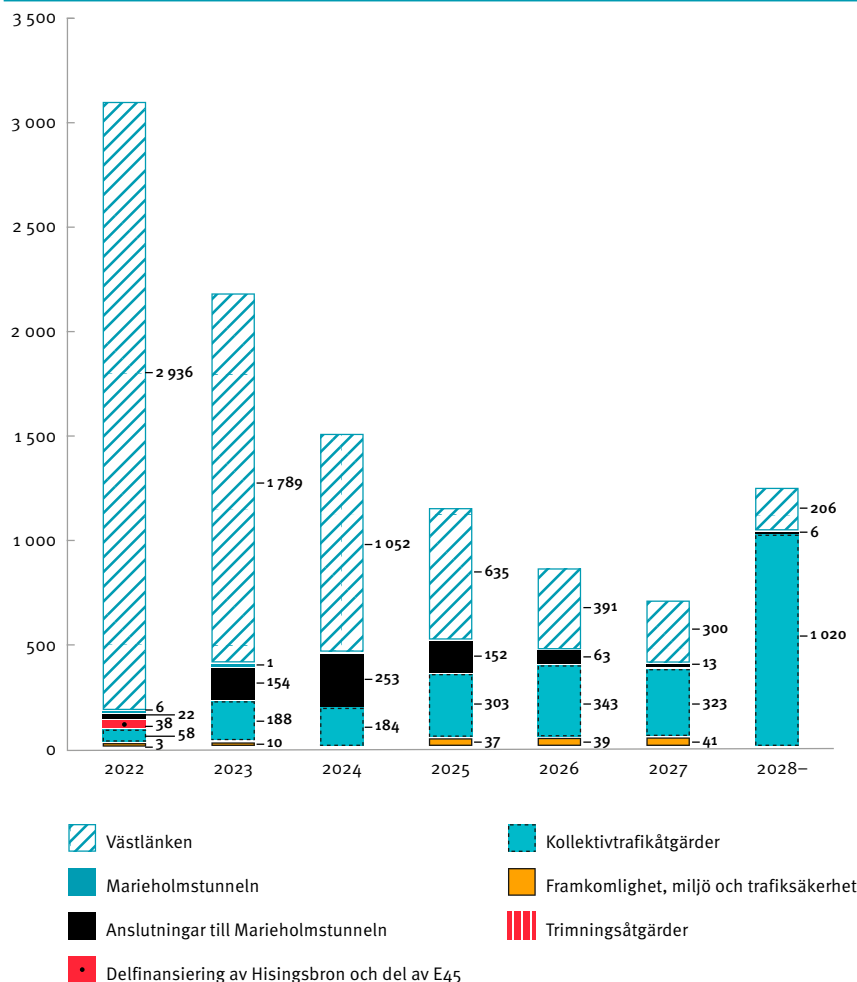
Utfall kostnader 2011–2021 (miljoner kronor)



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Trimningsåtgärder	39	147	138	77	40	40	34	11	0	0	0
Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet	15	312	132	21	12	73	114	162	68	31	30
Kollektivtrafikåtgärder	152	598	483	283	160	86	62	16	23	64	24
Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45				67	61	149	364	212	149	666	293
Anslutningar till Marieholmstunneln	0	1	3	5	12	23	10	3	27	72	12
Marieholmstunneln	0	23	59	516	623	703	503	414	450	184	19
Västlänken	20	130	290	266	322	522	657	1 359	2 284	3 321	3 519

Även de närmsta årens kostnadsvolymer kommer att präglas av att det största projektet, Västlänken, befinner sig i en intensiv byggfas. De andra två stora projekten, Marieholmstunneln och Hisingsbron är i stort sett färdigställda. Kostnadsprognoser från 2022 och framåt framgår av nedanstående diagram.⁵

Prognos kostnader 2022–2028 och framåt (miljoner kronor)



	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028–
Trimningsåtgärder	0	0					
Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet	3	10		37	39	41	
Kollektivtrafikåtgärder	58	188	184	303	343	323	1 020
Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45	38						
Anslutningar till Marieholmstunneln	22	154	253	152	63	13	6
Marieholmstunneln	6	1	0				
Västlänken	2 936	1 789	1 052	635	391	300	206

5 I prognosen finns inte det gemensamma förslag till nya åtgärder inkluderat, då dessa åtgärder ännu inte beslutats av parterna.

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. 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. Konsekvenserna av pågående pandemi är fortfarande 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 km lång järnvägsanläggning, varav cirka 6,6 km i tunnel, samt tre nya fyrspårsstationer för pendel- och regiontåg; vid Göteborgs Central, vid Haga och vid Korsvägen.

Västlänken syftar till att möjliggöra genomgående tåglinjer i Göteborg och därmed avlasta 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 trafikering, kortare restider, färre byten och högre kapacitet. Med Västlänken kommer risk för störningar att minska kraftigt. Projektet är en viktig förutsättning för att järnvägssystemet i Västsverige långsiktigt ska kunna utvecklas och med det bidra till en hållbar regional utveckling, ökande tillväxtmöjligheter och stärkt stabilitet på arbetsmarknaden.

Aktuellt under året

Under år 2021 nåddes många milstolpar i projektet. Golv, väggar och tak till tunneln har gjutits på flera platser. Vid flera olika tunnelfronter under marken har bergsprängning genomförts. Även förstärkningsarbeten har genomförts av: taket i Götatunneln, del av grunden till Hagakyrkan samt marken på flera platser.

Inom deletapp Centralen har arbete pågått med det som ska bli den framtida fyrspårsstationen. Flera omfattande gjutningar har skett under året och mer än 500 meter av tunneln är nu klar i etappen och även bergtunneln genom Gullberget är färdigsprängd.

Inom deletapp Kvarnberget har det största arbetet under 2021 bestått i att förstärka Götatunneln, vid Kanaltorget och under Otterhällan. Ett rör har varit avstängt för biltrafik och den 20 december kunde tunneln öppnas för trafik. Anledningen till förstärkningsarbetet är att Västlänkens tunnel kommer byggas ovanför Götatunneln.

Inom deletapp Haga har sprängning av tunneln pågått på flera ställen, bland annat vid Landala torg, under Malmstensgatan och Övre Fogelbergsgatan. Sprängningsarbeten har även inletts av en 27 meter djup bergschakt vid Haga kyrkoplan. Inför detta arbete förstärktes del av grunden till Hagakyrkan. I Allén påbörjades även förberedelser

för gjutning av nästa del av taket till station Haga. Under året har även drivning⁶ av Västlänkens huvudtunnel vid Otterhällan fortsatt och en viktig milstolpe har nåtts i och med att arbetet under Länsresidenset nu är klart och det kan konstateras att arbetet inte inneburit någon negativ påverkan på byggnaden som är märkt som ett byggnadsminne.

Inom deletapp Korsvägen har arbeten inletts med att schakta ut lermassor för att ge plats åt de fyra spår som ska finnas på Station Korsvägen. Under Landeriet och vidare mot Johanneberg och Landala har flera olika servicetunnlar sprängts ut och här finns nu ett helt system av tunnlar. På östra sidan av Mölndalsån har intensivt arbete pågått med att trycka ned 42 meter långa stålplåtar i Mölndalsån för att bilda väggar i det schakt som ska grävas ut i leran mellan Liseberg och berget vid Jakobsdal. Arbete har även pågått inne i berget, under Jakobsdal, med sprängning av både servicetunnel och huvudtunnel. I Almedal har schakt- och sprängningsarbeten av ler- och bergmassor pågått. I det djupa schaktet ska sedan själva mynningen till Västlänken gjutas. Arbetsområdet innebär vissa utmaningar på grund av att det är trångt och inklämt mellan Västkustbanan och E6.

Förberedelse inför upphandling av en övergripande entreprenad för bana, el, signal och telekommunikation har pågått. Förfrågan skickades ut i november 2021 och anbuderna ska inkomma i maj 2022.



Rosenlund i Deletapp Haga. Foto: Trafikverket

Läs mer om Västlänken på Trafikverkets hemsida.

www.trafikverket.se/vastlanken

⁶ 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

Trafikverkets arbete med Västlänken på platsen pågår för fullt. Projekteringen är startad och bedöms vara klar i början av 2023. Projektet ser över möjligheten till gångförbindelse mellan Korsvägen och Svenska Mässan, denna del ingår dock inte i Västsvenska paketet.

Under året har Ledningsgruppen beslutat om en innehållsförändring, vilken innebär att en ny spårvägskoppling mellan Örgrytevägen och Södra vägen söderut tillkommer och den tidigare kopplingen Örgrytevägen och Södra vägen norrut utgår. För mer information se [kapitel 2 Information från samverkansorganisationen](#).

Läs mer om Korsvägen på Göteborgs stads hemsida.

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

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

Projektet hade en upphandling av totalentreprenad till fast pris ute under maj till december 2021. Projektet fick inte in några anbud och nu pågår analys kring vilka

konsekvenser det får för projektet. När analysarbetet är klart kommer beslut att fattas om vägen framåt. Tidplanen för projektet kommer sannolikt att påverkas. Mer information kommer att presenteras under våren 2022.

Läs mer om Lundbyleden på Trafikverkets hemsida.

www.trafikverket.se/lundbyleden-brunnstastation

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

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

4.4 Hisingsbron inklusive del av nedsänkning E45

Projekt Hisingsbron inklusive nedsänkning av E45 delfinansieras från Västsvenska paketet med 2 miljarder kronor och kostnader utöver det finansieras av Göteborgs stad. Hela projektet planeras vara färdigställt 2022.

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.



Hisingsbron. Foto: Lo Birgersson, Göteborgs Stad

Aktuellt under året

Hisingsbron har under året öppnat för trafik. Trafikpåsläpp för vägtrafik genomfördes innan sommaren och sedan augusti trafikeras bron även med spårtrafik. Projektet har också byggt om Nordstans hållplats med ny utformning som öppnade i anslutning till den formella invigningsceremonin i början av hösten. Rivningen av Göta älvsbron har påbörjats och kommer att hålla på under 2022.

Under hösten har projektet hanterat ett antal händelser kopplat till brons funktion och rivningen av Göta älvsbron. Bucklor i lyftspannets stålkonstruktion samt sprickor i hiss- och trapptorn har upptäckts och arbete med att åtgärda detta pågår. Justeringar i lyftanordningen har genomförts för att säkerställa att bron går att öppna som planerat. Detta efter att bron fastnat i öppet läge vid ett par tillfällen. Indikationer om misstänkta rörelser i ett av pylonstöden har upptäckts och kontrollmätningar pågår. Sprängningen av ett av Göta älvsbrons fundament i vattnet skedde inte korrekt vilket medförde en stor påverkan på bland annat farleden. Dialog med berörda intressenter pågår.

Läs mer om Hisingsbron på Göteborgs stads hemsida.

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

Nedsänkning av E45

Väg E45 i centrala Göteborg, där 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 ovensidan 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.



Gullbergstunneln, nedsänkning av E45. Ovanpå tunnelns tak planerar Göteborgs stad för bebyggelse. Foto: Kasper Dudzik

Aktuellt under året

Gullbergstunneln öppnade i mars 2021 och innebär en förbättring för trafiken längs Götaleden och i närområdet samt är en förutsättning för anslutningarna till den nya Hisingsbron. Tunneln innebär en minskad påverkan av bland annat buller ovan jord längs sträckan där den går och möjliggör för Göteborgs Stad att bebygga marken ovanpå. Den fulla effekten av projektet kunde ses efter december 2021 när Götatunnelns båda rör öppnade för trafik.

Projektet bidrar även till ökad säkerhet med planskilda korsningar och trafik under marknivå. Förutom Gullbergstunneln har två nya trafikplatser byggts: Stationsmotet och Falutorgsmotet.

Projektet har, tillsammans med övriga projekt i Centralenområdet, arbetat mycket aktivt med att minimera trafikpåverkan under hela byggtiden.

4.5 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 anläggs på Säreåns 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 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 kunna grävas fram.



Visionsbild för Gamlestads torg etapp 2, framtagen av White arkitekter

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 nu arbetet med exploatering. Exploateringen har förskjutits något i tid med anledning av pandemin och byggnation av det återstående kvarteret vid Gamlestads torg startade under hösten 2021. Inom etapp 2 har projektet arbetat med förberedelser inför kommande projektavtalsförhandlingar avseende genomförande. Arbetet med att färdigställa genomförandestudie och ta fram en projektkalkyl har pågått.

Läs mer om Gamlestaden på Göteborgs stads hemsida.

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

4.6 Övriga åtgärder

I december 2020 öppnade den nya lokalgatan som går parallellt med Klarebergsvägen, åtgärden är en del av projektet Klareberg etapp 1 och innebär förbättrad trafiksäkerhet samt bidrar till en förbättrad koppling mellan E6 och Norrleden/Hisingsleden.

Innan sommaren 2021 öppnade busskörfält på väg 158 mellan Hovås och Brottkärr vilket förbättrat framkomligheten för kollektivtrafiken på sträckan och skapar förutsättningar för ett mer hållbart resande. En uppföljning har gjorts avseende projektets påverkan på restiden för kollektivtrafiken, se [kapitel 5.3 Övrig uppföljning](#). Projektet inkluderade även ny avfart för norrgående trafik samt en påfart för södergående trafik i Hovåsmotet.

Under året har även genomförandet fortsatt med nytt kollektivtrafikkörfält på E6 över Nordreälvbron i samband med omfattande underhålls- och förstärkningsarbeten. Projektet bedöms färdigställas under våren 2022 men Västsvenska paketet finansiering avslutades vid årsskiftet 2021/2022.

Ett antal pendelparkeringar har även färdigställts under 2021, totalt 69 bilplatser och 574 cykelplatser. Under året har bland annat pendelparkering för cykel vid Alingsås Station färdigställts och pendelparkeringen förstärktes med 510 nya cykelplatser.



Alingsås 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 2021. 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.

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 delresor⁸ som görs, punktlighet, restidskvot, andel hållbara resor samt utvecklingen av pendelparkeringar, går det att följa utvecklingen över åren.

Antal delresor

Det kollektiva resandet minskade stort under 2020, till följd av pandemin, och var fortsatt lågt under 2021. Sammantaget över året gjordes 233 miljoner delresor med Västtrafik inom Västra Götalandsregionen och Kungsbacka kommun, detta innebär en minskning på 35 procent jämfört med före pandemin, 2019. Inom Göteborgsregionen ses en minskning på 34 procent, vilken särredovisas nedan. I stort sett har samtliga trafikslag en stor procentuell minskning i förhållande till resandet före pandemin, med undantag för anropsstyrd trafik som under 2021 närmade sig nivåerna som var före pandemin. Resorna med tåg minskade med 43 procent under 2021, i förhållande till före pandemin, vilket är en större minskning än för övriga trafikslag.

Pandemin påverkar i stor utsträckning den tidigare trenden om ett ökat resande, vilket redovisas närmare under Resandeutveckling 2017–2021.

Resandeutveckling Västra Götaland och Kungsbacka kommun

Trafikslag	Miljoner delresor 2021	Förändring jämfört med 2020	Förändring jämfört med 2019
Buss	121	-7 %	-34 %
Båt	5	-10 %	-33 %
Tåg	12	-13 %	-43 %
Spårvagn	93	-2 %	-34 %
Anropsstyrd trafik	2	18 %	-11 %
Totalt	233	-5 %	-35 %

⁸ Delresor definieras som antal påstigande, en person kan därigenom räknas två eller fler gånger under sin resa genom att byten förekommer.

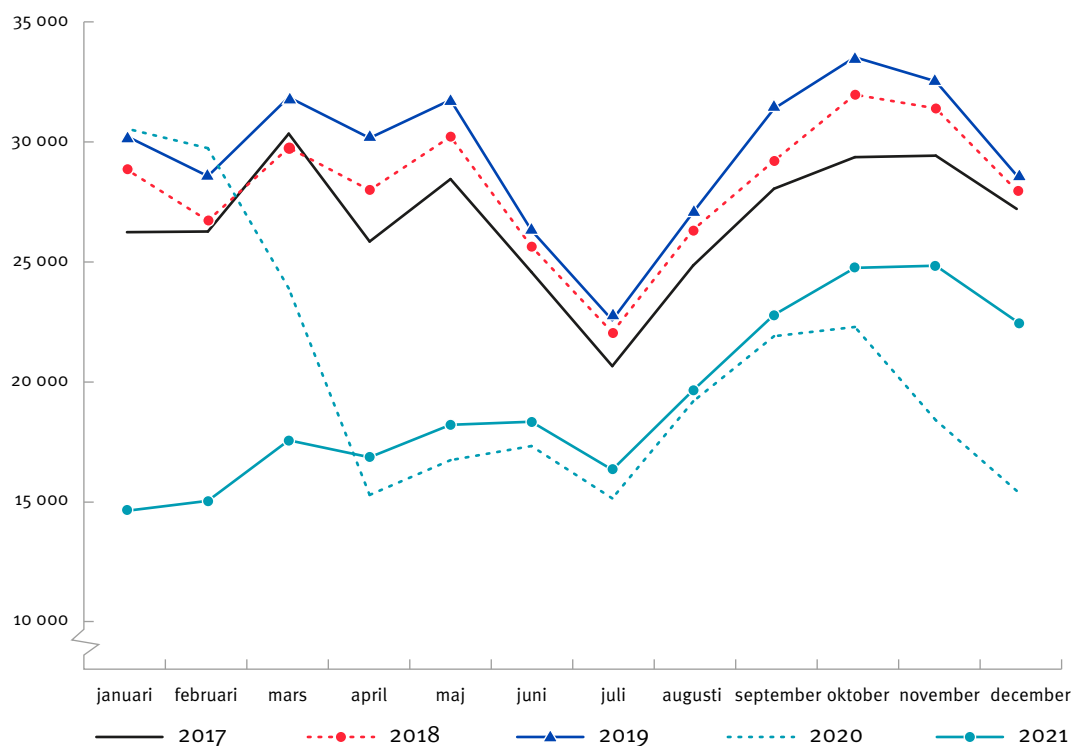
Resandeutveckling Göteborgsregionen

Trafikslag	Miljoner delresor 2021	Förändring jämfört med 2020	Förändring jämfört med 2019
Totalt	199	-4 %	-34 %

Resandeutveckling 2017–2021

Resandeutvecklingen har under 2020 och 2021 varit starkt påverkad av pandemin och restriktioner kring resande, vilket framgår tydligt i statistiken. I januari och februari 2020, innan pandemin inträffade, såg kollektivtrafiken en liten ökning jämfört med 2019. Under april och maj 2020 minskade antalet resor med närmare 50 procent och har i varierande grad varit fortsatt låga under hela pandemin. I slutet av 2021 började resorna öka igen och i december var antalet resor 21 procent färre än 2019, att jämföras med 2020 då 46 procent färre resor genomfördes jämfört med samma period 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.

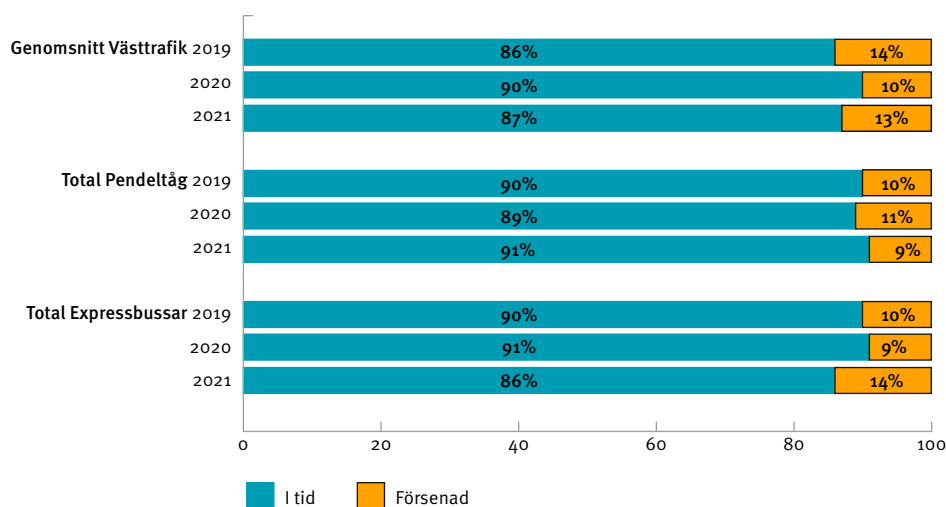
Västtrafik har sedan 2019 tillgång till den faktiska restiden på samtliga linjer inom trafikslagen buss och spårvagn.

I genomsnitt har andelen förseningar minskat något jämfört med 2019. Generellt kan sägas att expressbussar har en något högre andel försenade turer medan pendeltågen till och från Göteborg har en något lägre andel försenade turer jämfört med 2019.

De minskade trafikflödena, se [kapitel 5.2 Biltrafik och näringslivets transporter](#) har inneburit en förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Statistiken avser samtliga utförda turer under 2021 och avser punktlighet vid ankomst till sluthållplats.

Punktlighet för kollektivtrafik (andel %)



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 resänderen 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 kollektivtrafik. För resor till fots har resandet till och med 2019 antagits öka i takt med befolkningsutvecklingen. För 2020 och 2021 har utvecklingen av resor till fots istället bedömts baserat på externa undersökningar⁹.

År 2021 uppskattas antalet resor totalt ha ökat med 5 procent jämfört med år 2020, det finns dock en viss osäkerhet kring detta, vilket förklaras mer nedan. Under 2021 ligger resandet fortfarande på lägre nivåer än 2019, men en viss återhämtning har börjat märkas. Samtliga färdssätt ses ha ökat 2021 jämfört med 2020, med undantag från cykel som minskat.

Uppskattad förändring i resor till, från och inom Göteborg per färdssätt

Uppskattad förändring avser hela vardagsdygn.

Färdssätt	Förändring 2019–2020	Förändring 2020–2021	Förändring 2019–2021
Resor till fots	-24 %	+18 %	-11 %
Cykel	+8 %	-11 till -15 %	-4 till -8 %
Kollektivtrafik	-31 %	+5 %	-28 %
Bil	-6 %	+2 %	-4 %
Totala resandet	-16 %	+5 %	-13 %

För resor till fots ses en kraftig ökning från 2020 till 2021. Minskningen i antalet resor till fots mellan 2019 och 2020 kan ha överskattats, vilket innebär att ökningen mellan 2020 och 2021 kan ha varit lägre. Denna osäkerhet påverkar också det totala resandet.

Cykelresorna minskade med cirka 11–15 procent under 2021 jämfört med 2020 års nivå. Det finns databortfall från många mätplatser, vilket innebär en stor osäkerhet i uppskattningen av cykelutvecklingen.

Resorna med kollektivtrafiken ökade med 5 procent 2021 jämfört med 2020 sett till buss, båt och spårväg. Ökningen skedde inom busstrafiken, som ökade 14 procent, medan resor inom båt och spårväg minskade med 2 procent. I Västra Götaland ses kollektivtrafikresandet ha minskat med 5 procent, se [Antal delresor](#), vilket innebär att busstrafiken i Göteborg har återhämtats snabbare än i regionen i övrigt.

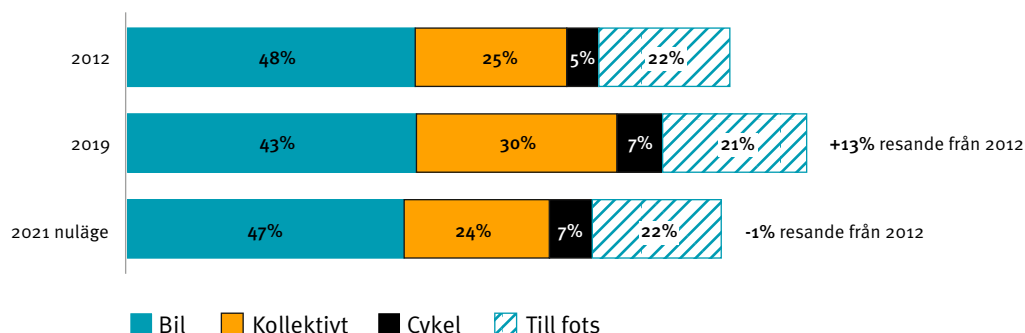
Baserat på de uppskattade förändringarna för respektive färdssätt beräknas antalet resor och färdmedelsfördelningen. Sett till den totala färdmedelsfördelningen för 2021 utgör resor till fots 22 procent, resor med cykel 7 procent, resor med kollektivtrafik 24 procent och resor med bil 47 procent. Antalet resor totalt är lägre och andelen hållbara resor högre än 2012.

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning (andel %)

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning 2012, 2019 och 2021 för resor till, från och inom Göteborg.

Staplarnas bredd visar på antalet resor med olika färdssätt och siffrorna i staplarna på andel av resor med färdssättet (procent).

I diagrammet redovisas även förändringen i antalet resor gentemot 2012.



Befolkningen i Göteborg och dess kranskommuner ökade med cirka 12 procent från år 2012 till 2021, vilket är en viktig faktor när resandeutveckling och färdmedelsfördelning studeras.

Kapacitet och beläggning på pendelparkeringar

Under 2021 har det inom Västsvenska paketet färdigställts totalt 69 pendelparkeringsplatser för bil och 574 platser för cykel. Dessa nya platser för bilar har bland annat byggts vid: Lödöse station och Svanesund. Nya platser för cykel har bland annat byggts vid: Alingsås station, Stenungsund station, Nol station, Lödöse station och Ellös.

Västtrafik har genomfört kapacitet- och beläggningsmätning inom Göteborgsregionen under hösten 2021, där totalt 9461 pendelparkeringsplatser för bil inventerats. Genomsnittlig beläggingsgrad för dessa platser uppgick till 58 procent. Detta innebär en minskning i beläggingsgrad jämfört med 2019 då genomsnittet var cirka 80 procent.

Vid en beläggingsgrad 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.

Under 2020 genomförde Västtrafik inte, till följd av pandemin, någon kapacitet- och beläggningsmätning inom Göteborgsregionen.

Beläggning på bilparkering sorterat per stråk

Stråk	Antal inventerade platser 2021	Beläggingsgrad 2021	Antal inventerade platser 2019	Beläggingsgrad 2019
E20/Alingsåspendeln	1205	65 %	1891	81 %
E45/Alependeln/NVB ¹⁰	819	52 %	1101	85 %
E6N/Bohusbanan	1926	57 %	2004	77 %
E6S/Kungsbackapendeln	2084	61 %	2069	83 %
Rv40/Boråsbanan	1060	52 %	1376	83 %
Väg 155	1051	46 %	942	76 %
Väg 158	711	66 %	726	79 %
Väg 190	605	65 %	561	77 %
Summa	9461	58 %	1060	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 2021 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

Biltrafiken över betalstationssnittet har, till följd av pandemin, minskat påtagligt jämfört med 2019. Flödena under betalperioden är cirka 5 procent lägre under 2021 jämfört med 2019. Vid jämförelse mellan 2020 och 2021 ses att biltrafiken har minskat

¹⁰ NVB står för Norge-/Vänerbanan

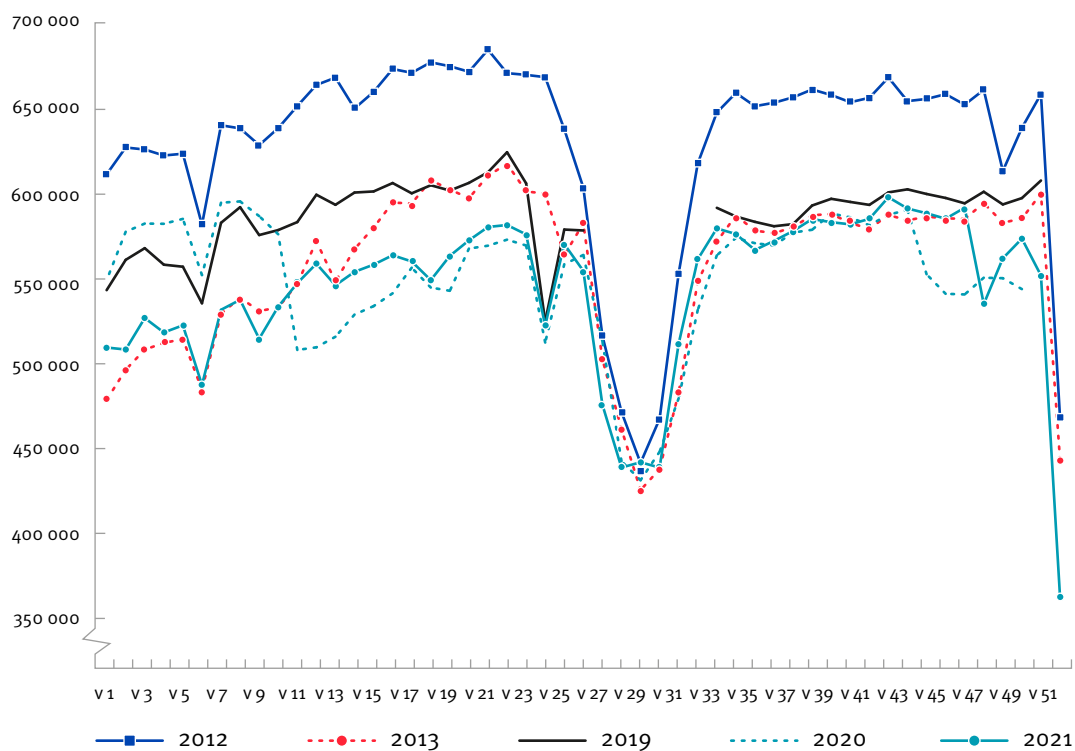
med cirka 1 procent. Biltrafiken genom betalstationerna sett över hela dygnet ses dock öka med 2 procent mellan 2020 och 2021, se [Andel hållbara resor ska öka](#).

Biltrafikflödet genom betalstationerna under betalperioden var under 2021 cirka 14 procent lägre än innan införandet av trängselskatt, 2012. I diagrammet nedan redovisas trafikflöden över betalstationssnittet under betalperioden. I mätningarna för 2019, 2020 och 2021 finns visst bortfall som har hanterats genom beräkningar.

Marieholmstunnelns öppnande har förändrat resvägarna i Göteborg och bidragit till att antalet passager genom trängselskatteportalerna påverkats. För mer information om uppföljning av Marieholmstunneln se [kapitel 5.3 Övrig uppföljning](#).

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.



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. Utifrån nedanstående mätningar är det därför svårt att dra slutsatser utifrån pandemins påverkan på restider och restidsosäkerheter för helåret 2021.

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.

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 E6S under 2021 minskat jämfört med 2019. Restidsosäkerheten ses ha ökat för E6N, minskat för E45, E20, rv40 och är oförändrad för E6S.

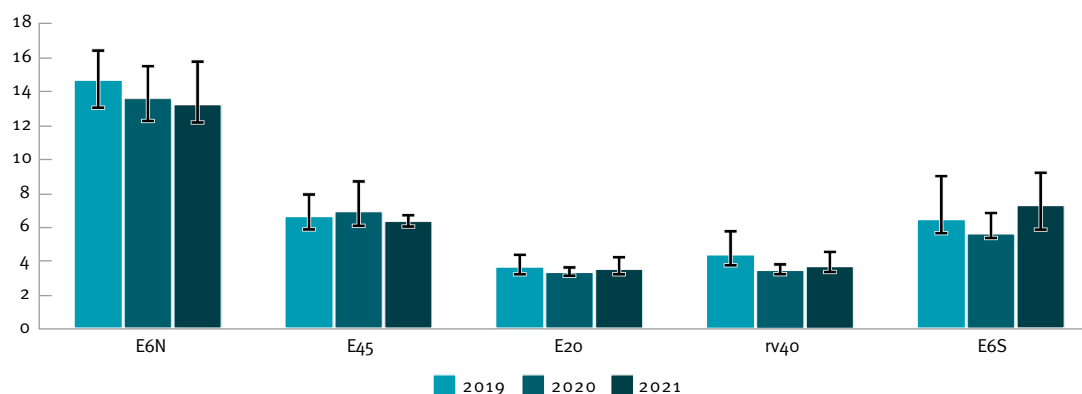
Median – restiderna sorteras efter antal minuter, medianen är mittenvärdet.

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.

Restider Infartsleder – Förmiddagstrafik (minuter)

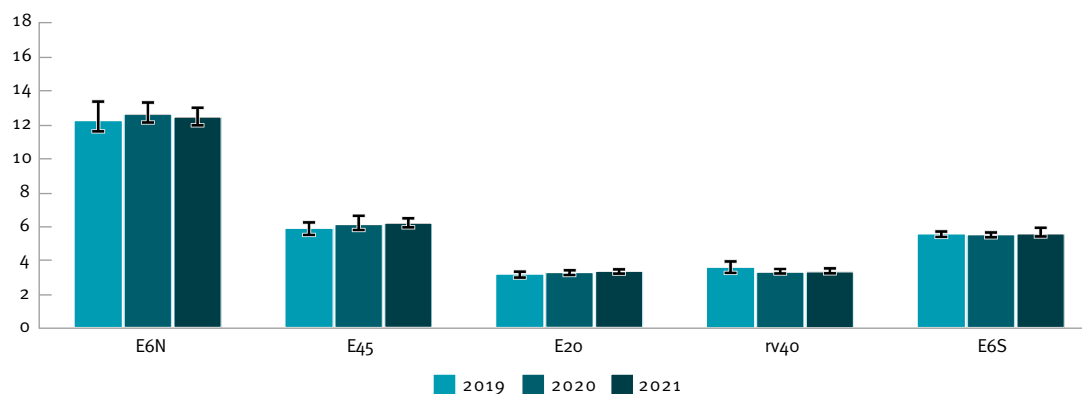
Blå staplar avser medianrestid (50-percentilen) under vardagsförmiddagens rusningstrafik 06.00–09.00 (minuter). Svarta staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.



Under lågtrafik ses restiderna för 2021 ha ökat något för samtliga leder förutom rv40 jämfört med 2019. Restidsosäkerheten har minskat för E6N, E45, E20 och rv40 och ökat för E6S.

Restider Infartsleder – Lågtrafik (minuter)

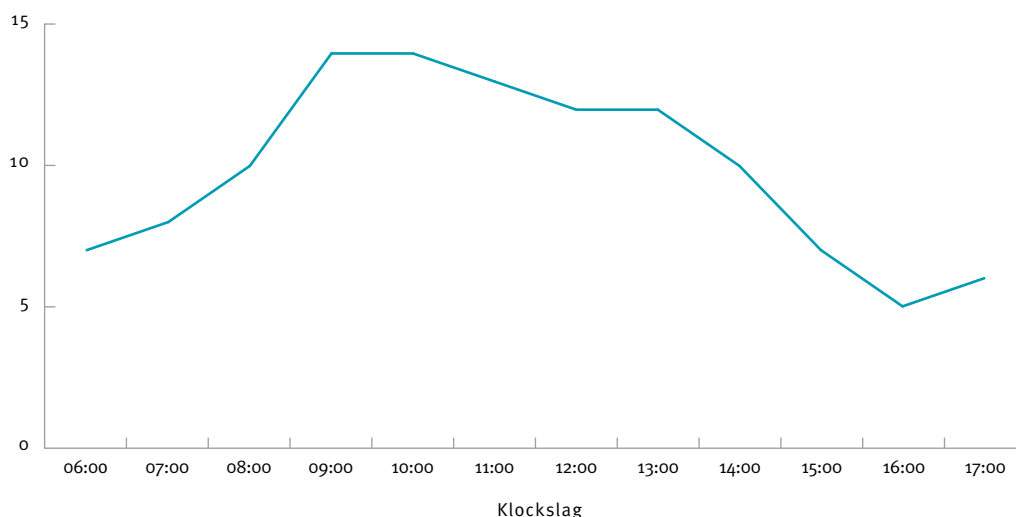
Blå staplar avser medianrestid (50-percentilen) under vardagens lågtrafik 09.00–15.00 (minuter). Svarta staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.



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. Förändringen för restider ligger i linje med resultaten avseende trafikvolymen där det konstaterats att trafikflödet ökat sett över hela dygnet, se [Andel hållbara resor ska öka](#), men minskat under betalperioden, se [Betalstationer](#).

Lastbilsandel Infartsleder vardagar (andel %)



Andelen lastbilar av den totala fordonstrafiken är cirka 8 procent under förmiddagens högtrafik och stiger till 12 procent under lågtrafik och sjunker sedan igen under eftermiddagen. Cirka 63 procent av den totala lastbilstrafiken sker under lågtrafik, sett till hela dygnet, varav 44 procent sker mellan klockan 9–15.

För 2021 har Rv40 Boråsleden ej inkluderats i lastbilsandelarna på grund av fel i mätningen. Det innebär att en av fem leder har exkluderats jämfört med föregående års resultat.

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

Marieholmstunneln

Den 16 december 2020 öppnades Marieholmstunneln för trafik. En utförligare uppföljningsrapport om dess effekter avseende bland annat trafikflöden, restider och trängselskatteintäkter är under framtagande och beräknas klar under 2022. Anledningen till att uppföljningsarbetet inte har genomförts under 2021, så som det var planerat, är dels pandemins påverkan på resandet och dels de trafikpåverkande arbeten som skett i Göteborg. Dessa delar innebär svårigheter i att följa upp vilka effekter öppnandet av Marieholmstunneln medfört.

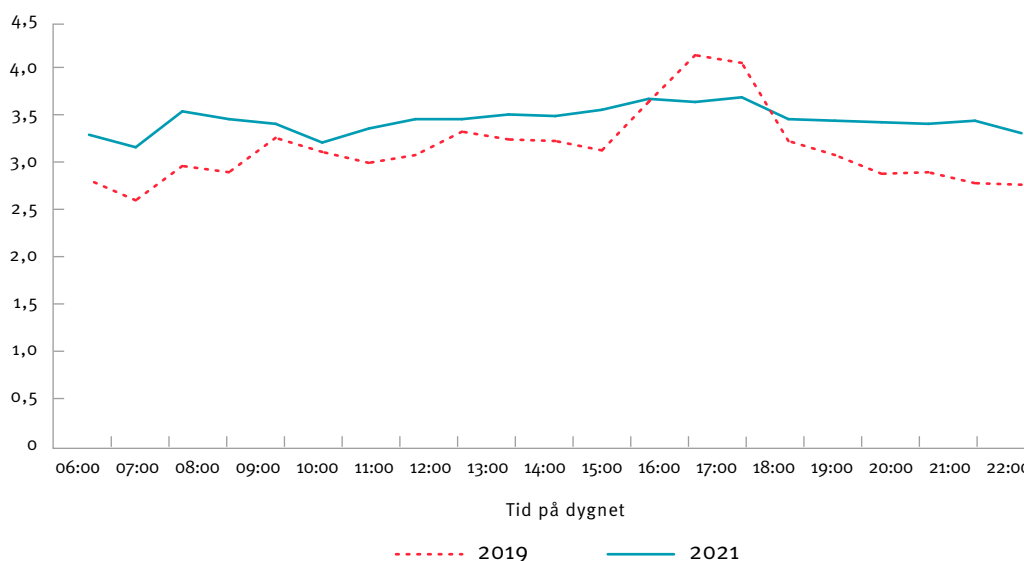
Väg 158 Hovås – Brottkärr

Innan sommaren 2021 öppnade busskörfält på väg 158 mellan Hovås och Brottkärr, för mer information om projektet se [kapitel 4.6 Övriga åtgärder](#). Diagrammet nedan

visar restid för linjen X2 2021 jämfört med restid för linjen Rosa Express 2019 mellan hållplatserna Hovås nedre och Brottkärrsmotet. Västtrafik har bytt namn på linjen Rosa Express till X2 mellan 2019 och 2021 men den huvudsakliga linjesträckningen är oförändrad. Diagrammet visar att restiden generellt har ökat något under hela dygnet utom under högtrafik. Detta kan förklaras av att hållplatsen Brottkärrsmotet har flyttat cirka 100 meter mellan 2019 och 2021. Diagrammet visar även att den restidstopp som fanns under högtrafik 2019 har minskat vilket visar på en positiv effekt av det nya kollektivtrafikkörfältet.

Restid linje X2 mellan Hovås nedre och Brottkärrsmotet (minuter)

Genomsnittlig restid under måndag till torsdag vecka 40 till 43.

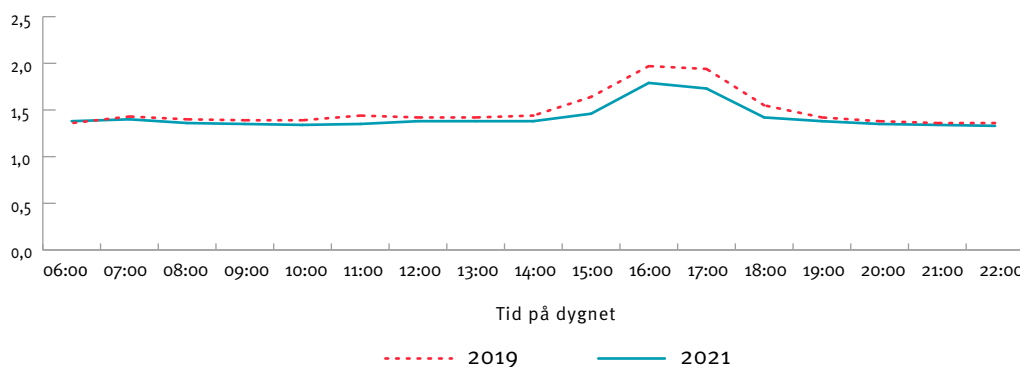


Även restiden för biltrafiken har följts upp på väg 158 mellan Hovåsmotet och Brottkärrsmotet. Notera att diagrammen inte är jämförbara med varandra, bland annat eftersom de mätta sträckorna är olika långa och datauttagen gjorts för olika antal dagar. Restiden är beräknad med hjälp av Trafikverkets restidssystem Stress.

Diagrammet visar att restiden för biltrafiken generellt minskat något under dagtid.

Restid för biltrafik mellan Hovåsmotet och Brottkärrsmotet (minuter)

Genomsnittlig restid under samtliga dagar vecka 40 till 43.



Hisingsbron

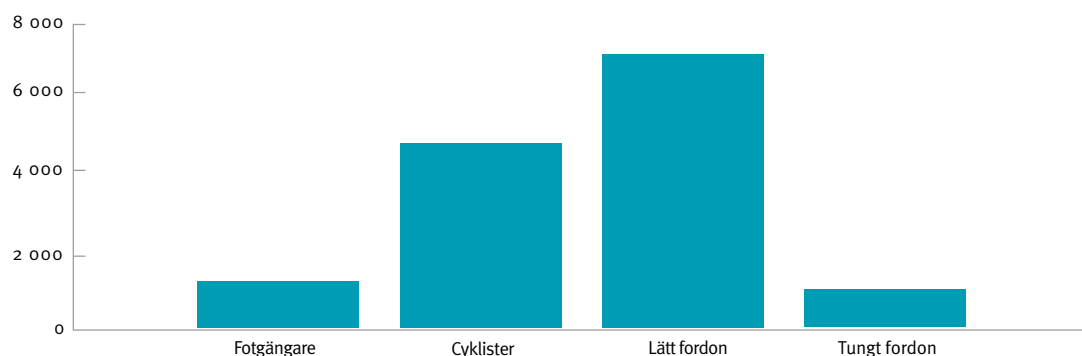
Öppningen av Hisingsbron har skett i etapper: i maj 2021 öppnades bron för vanlig motorfordonstrafik och bussar samt för gående och cyklister på östra gång- och cykelbanan. I mitten av augusti öppnades bron även för spårvagnar och samtidigt öppnades gång- och cykelbanan på västra sidan om bron. För mer information om projektet, se [4.4 Hisingsbron inklusive del av nedsänkning E45](#).

Trafiken på Hisingsbron mäts med kameror på mittdelen av bron. Gående, cyklister och lätt respektive tung trafik mäts. Bussar och spårvagnar i kollektivtrafikkörfält mäts inte.

I september 2021 passerade en genomsnittlig vardag cirka 1 200 fotgängare respektive 4 900 cyklister över Hisingsbron. Samma period passerade ungefär 7 300 lätta fordon och 1 000 tunga fordon över Hisingsbron, vilket innebär att andelen tung trafik uppgår till 12 procent. I tung trafik ingår inte de bussar som trafikerar kollektivtrafikkörfälten.

Antal fotgängare, cyklister och fordon på Hisingsbron

Genomsnittligt antal passerande per vardagsdygn i september 2021.



Hur antalet gående har förändrats i och med öppnandet av Hisingsbron går inte att redogöra för då gående inte har mätts på Götaälvbron.

Totala fordonstrafiken en genomsnittlig vardag i september 2021 var 8 300 fordon vilket kan jämföras med ett årsmedelvärde¹¹ på 15 700 fordon under 2018 på Götaälvbron. För Götaälvbron var årsmedelvärdet cirka 20 000 fordon åren 2013–2016 och cirka 25 800 fordon år 2012 innan införandet av trängselskatt. Det finns flera osäkerheter i uppföljningen av fordonstrafiken. Det är inte klarlagt om den tidigare mätplatsen på Götaälvbron och den befintliga mätplatsen på Hisingsbron mäter samma fordonsflöde, varför jämförelsen blir något osäker. Arbete pågår med kvalitetssäkring och Göteborgs Stad kommer att genomföra ytterligare uppföljning av trafikflöden på Hisingsbron under 2022. Detta också då pandemins påverkan på resandet och de trafikpåverkande arbeten som skett i Göteborg bidrar till en osäkerhet och gör det svårt att skilja ut vilka effekter öppnandet av Hisingsbron har inneburit.

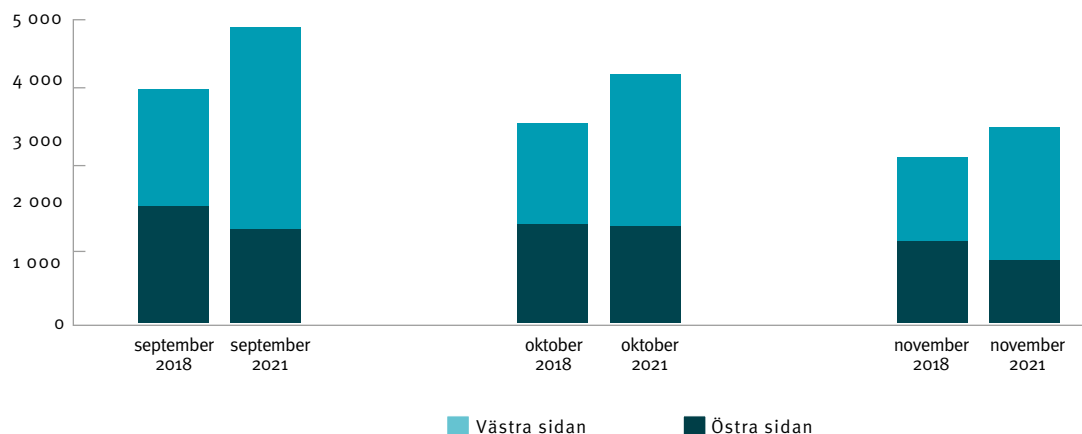
Under september–november 2021 är cykelflödet cirka 20–25 procent högre än motsvarande månader 2018. 2018 var cykelflödet ungefär i samma storlek på cykelbanan

¹¹ Med årsmedelvärde avses ÅMVD som är medelvärdet av dygnstrafikflödena i respektive gatusnitt för alla helgfria måndagar-fredagar under respektive år.

på västra som på östra sidan om Götaälvbron, medan cykelflödet 2021 är betydligt lägre på västra sidan av Hisingsbron, detta trots att cykelbanan på västra sidan är bredare än på den östra sidan. Under 2021 gick cirka 30–40 procent av det totala cykelflödet på den västra sidan. Detta beror troligtvis på hur byggprojekten i Centralenområdet påverkar anslutningarna.

Jämförelse av antal cyklister på Götaälvbron och Hisingsbron

Genomsnittligt antal cyklister per vardagsdygn i september, oktober och november för Götaälvbron 2018 respektive Hisingsbron 2021



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 2022.

Projektavtal Gamlestaden etapp 2

Projektet har tidigare tilldelats medel för projektering och under 2022 kan det bli aktuellt för parterna att inleda dialog kring avtal om byggnation.

Projektavtal Slakthusmotet

Förslag till nytt Slakthusmot är framtaget. Kostnaden täcks inte av den tidiga planeringsram som finns för åtgärden inom Västsvenska paketet. Fortsatta diskussioner krävs gällande bland annat kostnad, avgränsningar och finansiering. Under 2022 har parterna påbörjat dialog kring återstående avtal.

Fortsatt finansiering Bangårdsförbindelsen

Förstudie för att ta fram förslag till exakt läge för och utformning av förbindelsen pågår. Det kan under 2022 bli aktuellt för parterna att inleda dialog kring fortsatt finansiering.

Uppföljningar inklusive utredningar och analyser

Till kommande årsrapport kan det vara aktuellt att inkludera resultat från de uppföljningar som avses genomföras för Hisingsbron och Marieholmstunneln under 2022, för mer information se [5.3 Övrig uppföljning](#). Det kan även vara aktuellt med uppföljning av kollektivtrafikkörfältet på E6 över Nordreälvbron, för mer information om projektet se [4.6 Övriga åtgärder](#).

6.2 Utblick omvärld

Under detta avsnitt omnämns faktorer som, direkt eller indirekt, kan komma att påverka det Västsvenska paketet under 2022 och framåt.

Nationell- respektive regional planrevidering

Revidering av nationell- respektive regional plan för transportinfrastruktur sker vanligtvis med fyraårsintervaller. Den 30 november 2021 lämnade Trafikverket sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033. Samtidigt gick planförslaget på extern remiss. Våren 2022 förväntas regeringen fatta beslut om innehållet i planen.

I Trafikverkets förslag till nationell plan ingår inte Plattformsförlängningar Bohusbanan och Lekarekulle, vilka ingår i Projektavtal Finansiering av nya åtgärder med start 2021.

I Västsvenska paketets finansieringsfördelning ingår marknyttor som ett lokalt bidrag, där Trafikverkets del är 350 miljoner kronor, se [3.1 Finansiering](#). Denna finansieringsdel ingår i förslag till nationell plan 2022-2033, vilket kan utläsas i Underlagsrapport avseende namngivna investeringar.

Pandemi Covid-19

Under framtagandet av årsrapporten för 2021 pågår fortfarande pandemin till följd av viruset Covid-19. Att följa pandemins långsiktiga effekter gällande projekten och dess genomförande samt resandeutveckling och färdmedelsfördelning är fortsatt angeläget för Västsvenska Paketet.

Det säkerhetspolitiska läget i Europa

Den 24 februari 2022 invaderades Ukraina av Ryssland, vilket lett till ett mycket allvarligt säkerhetspolitiskt läge i Europa. Att följa händelsens långsiktiga effekter gällande projekten och dess genomförande kommer att bli angeläget för Västsvenska Paketet.

Bilaga 1

Styrgrupp

Nedan framgår ordinarie medlemmar och ersättare

Trafikverket	Ordförande Lennart Kalander
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