

Årsrapport

Västsvenska paketet 2022

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 2023

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	19
4.6 Bangårdsförbindelsen	20
4.7 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	36
Bilaga 1. Deltagare i Styrgrupp och Ledningsgrupp	37
Bilaga 2. Färdigställda projekt	38

1. Inledning

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

De övergripande målen i Västsvenska paketet är: större arbetsmarknadsregioner, en attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken, en konkurrenskraftig kollektivtrafik, en god livsmiljö och 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 2023 och omfattar verksamhetsåret 2022. Viktiga händelser som inträffat under 2023 i samband med rapportens sammanställning redovisas kortfattat i fotnotsformat.

Under 2022 har det funnits flera omvärldsfaktorer som direkt eller indirekt påverkat Västsvenska paketet, bland annat covid-19-pandemin, Rysslands anfallskrig mot Ukraina samt inflation. Det mycket 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. Därför följs och analyseras utvecklingen löpande avseende påverkan på verksamheten, både på kort och lång sikt. I dagsläget går det inte att få en fullständig bild över hur stor påverkan blir och vilka konsekvenser kostnadsökningarna kan leda till på sikt.

Som beskrivs ovan påverkar ett osäkert omvärldsläge projekten och innebär utmaningar av olika slag. En utmaning för projekten har varit att i prognosarbetet kunna ta hänsyn till omvärldsfaktorer eventuella påverkan, vilket resulterat i likväl tidigareläggningar som senareläggningar hos en del av projekten.

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 2022. Utöver dessa grupperingar finns även en Samordningsgrupp och ytterligare arbetsgrupper.

Genomförda uppdrag och beslut som fattats under 2022

Detta avsnitt redogör för några av de uppdrag som genomfördes, och beslut som fattades, under 2022.

I början av året fastställdes en rullande treårig genomförandeplan, vilken utgör budget för avtalade projekt för de kommande tre åren 2022–2024.

Projektavtal Finansiering av nya åtgärder med start 2021, tecknades i december 2021 av parterna. Projektavtalet omfattar 10 stycken projekt, av dessa har några påbörjats under 2022 och resterande kommer att starta igång successivt framöver. 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, har ytterligare diskussioner krävts avseende övrig erforderlig finansiering utöver den fasta delfinansiering projekten får från Västsvenska paketet. Gällande Lekarekulle förde Trafikverket och Region Halland en dialog kring samfinansiering¹. Gällande Bohusbanan har parterna beslutat att genomföra en funktionsutredning för att säkerställa genomförbarheten av utbyggnation av plattformsförlängningar samt få en fördjupad bild kring kostnader. Västra Götalandsregionen har för avsikt att hantera övrig erforderlig finansiering, utöver delfinansieringen från Västsvenska paketet, inom Regional plan för Västra Götaland. Detta under förutsättning att kostnaden för projektet ligger i nivå med tidigare framtagna grov kostnadsbedömning.

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 2022 har parterna inlett projektavtalsförhandling avseende det förslag till nytt Slakthusmot som tagits fram. Fortsatta diskussioner krävs gällande bland annat kostnad, avgränsningar och finansiering då kostnaden inte täcks av den tidiga planeringsram som finns för åtgärden inom Västsvenska paketet.

¹ I januari 2023 tecknades avtal mellan Trafikverket och Region Halland gällande överenskommelse om samfinansiering – Förbigångsspår vid Lekarekulle.

Efter sommaren 2022 kom parterna överens om en utökad och tätare skriftlig rapportering angående projekt Västlänken. Den första fördjupade lägesrapporteringen ägde rum i samband med rapportering av tertiäl 2 2022, vilken redovisades till parterna i september. Utöver tertiälrapporteringarna sker fördjupad lägesrapportering även mellan dessa tillfällen. Bakgrunden till denna nya rutin är att kommunstyrelsen i Göteborg den 1 juni 2022 gav stadsledningskontoret i uppdrag att återkomma med en fördjupad lägesbild av projekt Västlänken.

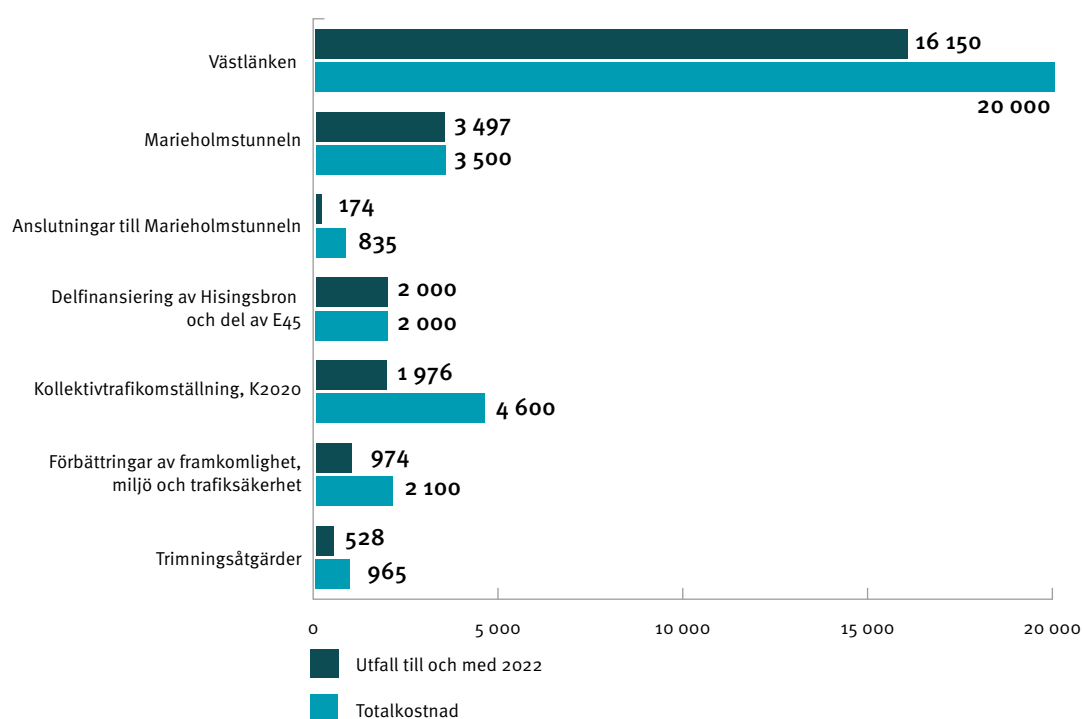
Under året har Ledningsgruppen även fattat beslut om förändringar i det projekt som omfattar pendelparkeringsåtgärder. Projektet innehåller ett stort antal åtgärder och exakt vilka åtgärder som ska ingå har inte varit fastställt från början, utan beslutas successivt av parterna. Ledningsgruppen beslutar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

3. Rapportering ekonomi

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

Nedan 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. Fördelning till ytterligare åtgärder från ospecificerade medel är inte aktuellt i nuläget, till följd av osäkerheter i pågående projekt.

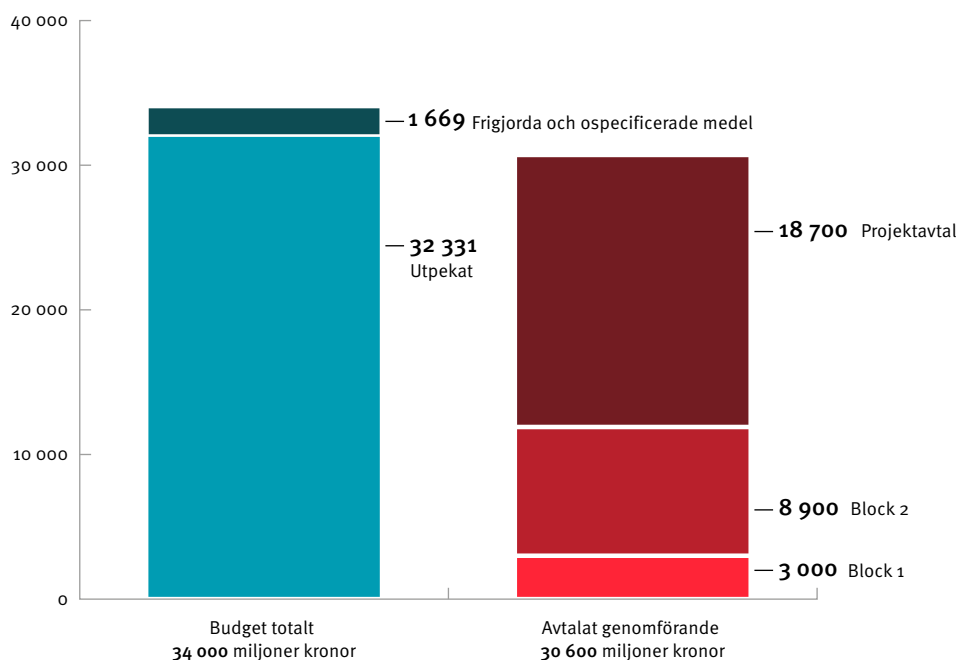
Vid utgången av 2022 fanns det utöver de ospecificerade medlen ytterligare 19 miljoner kronor, som utgör frigjorda medel.

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

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

Totalbudget samt avtalat för genomförande (miljoner kronor)

Stapel 1 visar totalbudget och stapel 2 visar hittills avtalat.



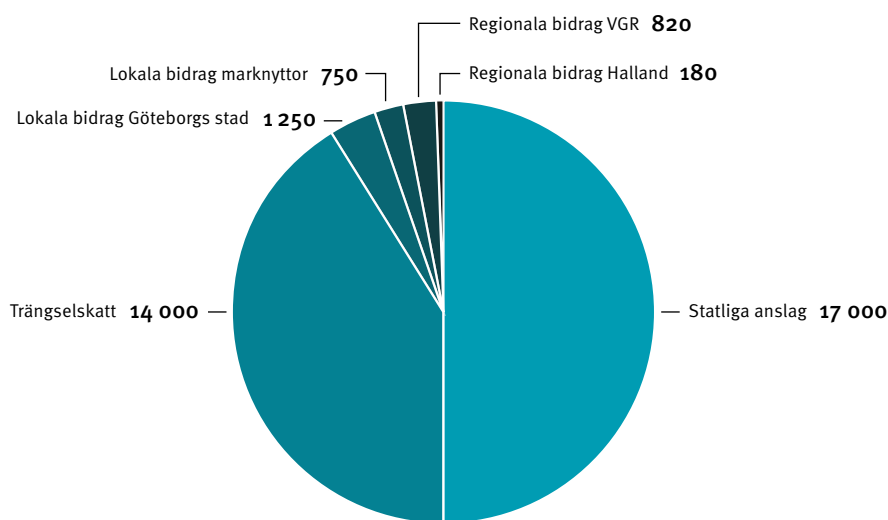
3.1 Finansiering

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



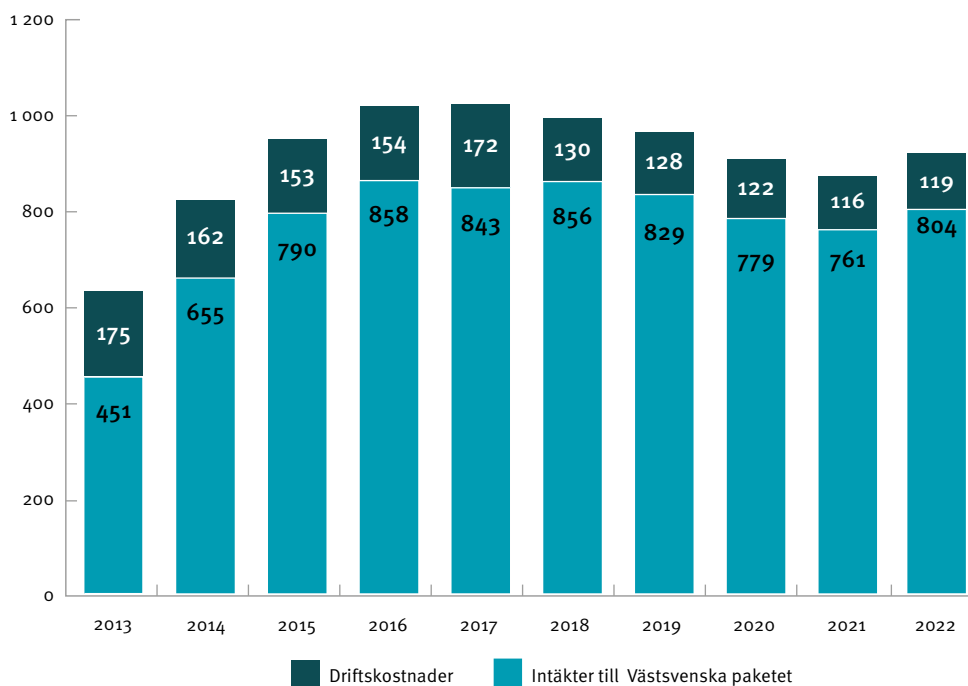
Trängselskattens intäkter och återbetalningstid

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 2022 till cirka 5,9 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 97 miljoner kronor. Detta innebär att det efter 2022 kvarstår att finansiera cirka 8,1 miljarder kronor med intäkter via trängselskatt.

Under 2022 har intäkterna från trängselskatten ökat jämfört med 2021, vilket bland annat beror på att bilresandet i Göteborg börjar närmar sig de nivåer som var innan pandemin, [se kapitel 5.2 Biltrafik och näringslivets transporter](#). Trafikverkets bedömning är att den beräknade återbetalningstiden på 25 år klaras, detta under förutsättning att trängselskatten inflationsuppräknas enligt avtal.

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
Driftskostnader	175	162	153	154	172	130	128	122	116	119
Intäkter till Västsvenska paketet	451	655	790	858	843	856	829	779	761	804
Antal trängselskattedagar	222	221	222	228	225	222	222	224	226	228
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

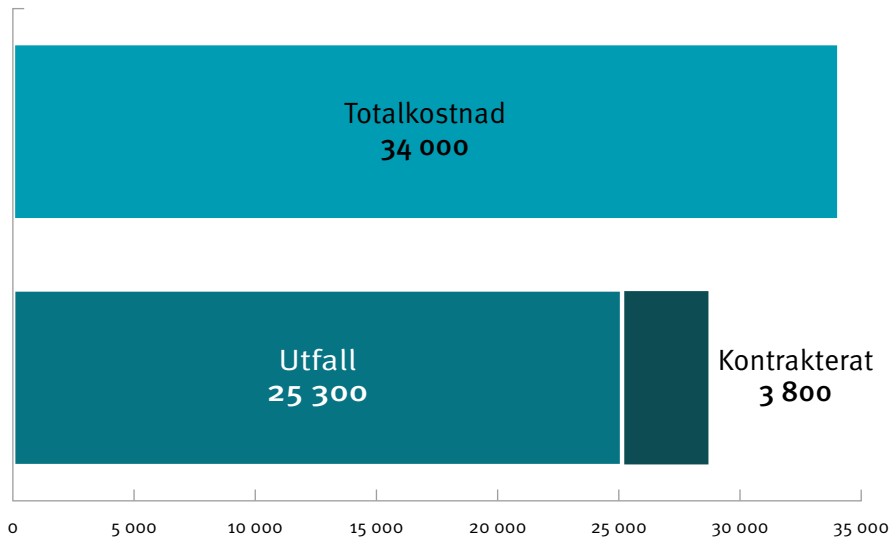
Avser faktiskt inbetalda trängselskatter och tilläggsavgifter i Göteborg²

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

3.2 Utfall och prognoser

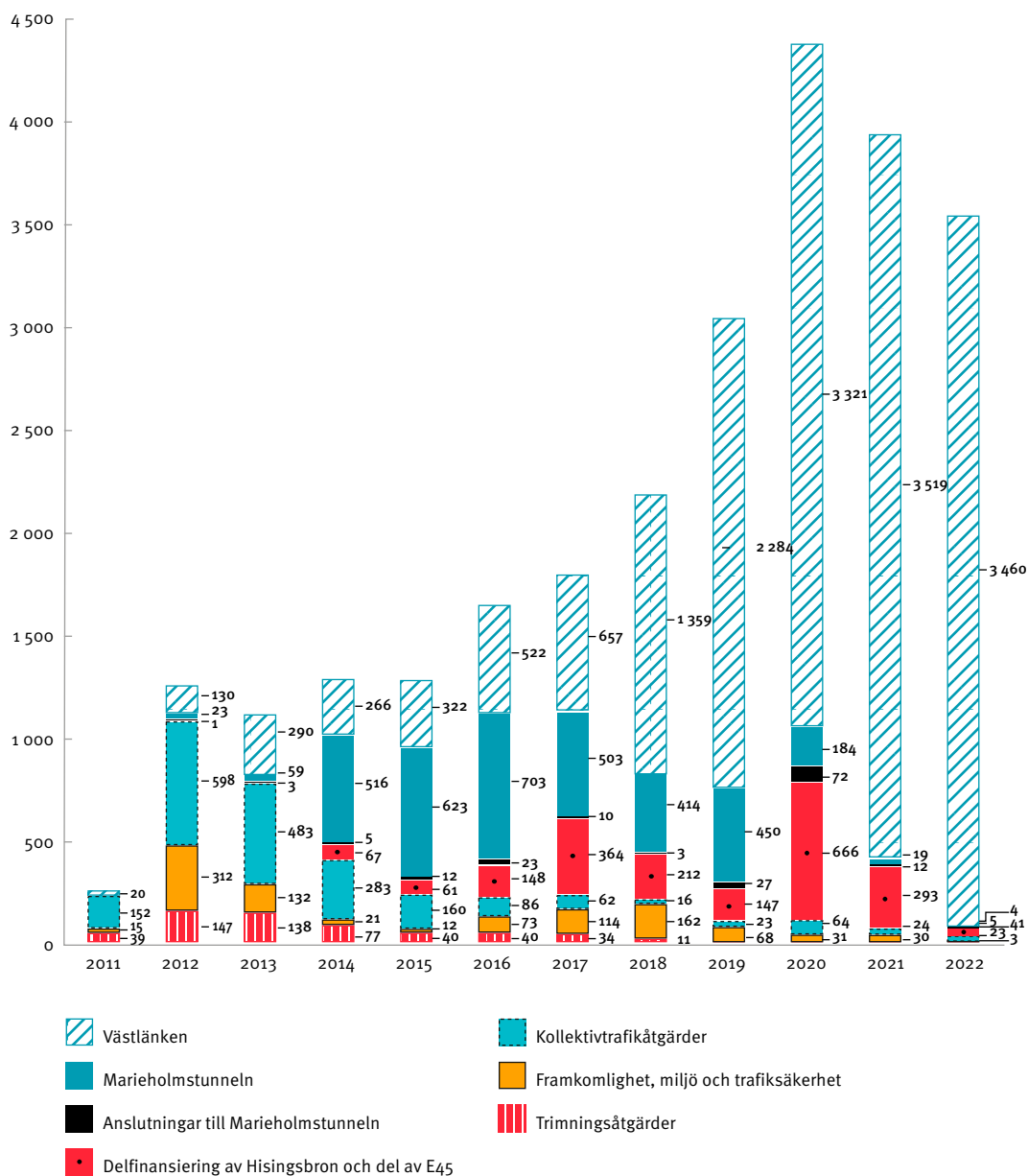
Till och med 2022 uppgår upparbetade kostnader inom Västsvenska paketet till cirka 25,3 miljarder kronor, vilket innebär att cirka 74 procent av Västsvenska paketets totala budget (34 miljarder kronor) är förbrukad. Utöver utfallet finns ytterligare cirka 4 miljarder kronor avtalat med entreprenörerna, det vill säga kontrakterat inom de pågående projekten.

Totalkostnad samt utfall och kontrakterat (miljoner kronor)



I början av Västsvenska paketet genomfördes ett stort antal mindre projekt vars syfte var att förbättra för kollektivtrafiken inför införandet av trängselskattesystemet. Några exempel på dessa projekt är körfält för kollektivtrafik, bussgator, gång- och cykelvägar, pendelparkeringar för bil och cykel samt förlängda plattformar. Efter att arbetet med Västlänken, Marieholmstunneln och Hisingsbron kommit igång har verksamhetsvolymen successivt ökat och var som högst 2020. De årsvisa utfallen för åren 2011–2022 framgår av nedanstående diagram.

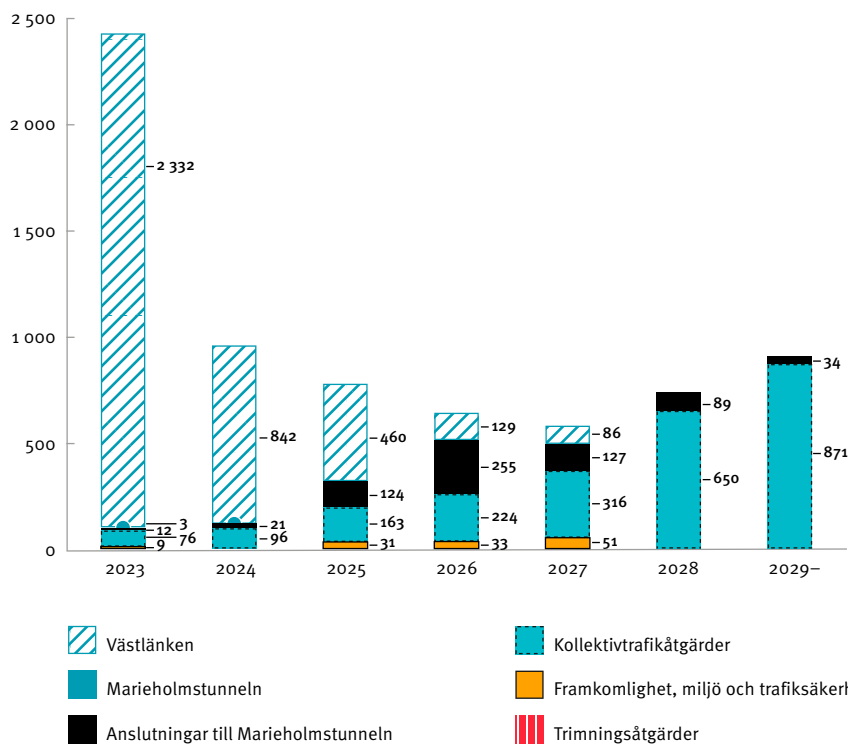
Utfall kostnader 2011–2022 (miljoner kronor)



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Trimningsåtgärder	39	147	138	77	40	40	34	11	0	0	0	0
Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet	15	312	132	21	12	73	114	162	68	31	30	3
Kollektivtrafikåtgärder	152	598	483	283	160	86	62	16	23	64	24	23
Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45				67	61	148	364	212	147	666	293	41
Anslutningar till Marieholmstunneln	0	1	3	5	12	23	10	3	27	72	12	5
Marieholmstunneln	0	23	59	516	623	703	503	414	450	184	19	4
Västlänken	20	130	290	266	322	522	657	1 359	2 284	3 321	3 519	3 460
Summa	226	1 212	1 106	1 235	1 230	1 595	1 745	2 177	2 999	4 339	3 898	3 535

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 2023 och framåt framgår av nedanstående diagram.

Prognos kostnader 2023–2029 och framåt (miljoner kronor)



	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029-
Trimningsåtgärder	0						
Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet	9		31	33	51		
Kollektivtrafiksåtgärder	76	96	163	224	316	650	871
Anslutningar till Marieholmstunneln	12	21	124	255	127	89	34
Marieholmstunneln	3	0					
Västlänken	2 332	842	460	129	86		

4. Projektinformation

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

4.1 Västlänken

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

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

Aktuellt under året

Under år 2022 har flera viktiga milstolpar uppnåtts. Gjutning av golv, väggar och tak till tågtunneln har fortsatt under året och cirka 40 procent av tunneln är nu klar. Även sprängningsarbeten i berget har pågått och tunneln har drivits framåt på flera olika tunnelnfronter. Projektet har genomfört och avslutat arkeologiska undersökningar och flera fynd har blivit dokumenterade av arkeologerna.

Inom etapp Centralen har arbete pågått med att riva den gamla järnvägsbron över E6 samt att bygga den nya järnvägsbron som beräknas stå klar sommaren 2023. Kontraktet för den entreprenör som ska bygga ett konstverk i form av en meteorit, även kallad bLINK, på den nya järnvägsbron har utsetts och planering pågår nu inför uppsättningen av konstverket. Gjutningen av tågtunneln är i princip klar och nu pågår sammanfogandet av bergtunneln och betongtunneln. En ny lastgata som går genom Hisingsbro-rampen och vidare in i Nordstans källare har byggts och tagits i bruk och rivning av den gamla lastgatan är klar. Detaljplan Norr om Nordstan godkändes i december av byggnadsnämnden, om den också antas i kommunfullmäktige under våren 2023 har projektet god kontroll på vilka förutsättningar som gäller för att kunna färdigställa entreprenaden enligt tidplan. Trafikverkets ansökan om EU-stöd för etapp Centralen godkändes och bidraget beräknas till cirka 65 miljoner euro.

Inom etapp Kvarnberget har årets arbeten bestått i att gjuta golv, väggar och tak för huvudtunneln. I november blev första delen av tunneltaket klart och därmed är den första delen av tunnelkonstruktionen helt färdig. Arbetet med att bygga serviceschaktet i det mellersta arbetsområdet är påbörjat. Sprängningsarbeten i bergschakten samt arkeologiska utgrävningar har pågått under året och är nu i slutskedet. Vid Packhusplatsen arbetas det vidare med Top Down-metoden, det vill säga man börjar med att bygga tunneltaket och sedan gräver man sig ner till tunnelns bottenplatta. Här har den sista utgrävningen under tunneltaket inletts.

Inom etapp Haga³ har en viktig milstolpe uppnåtts genom att det under våren gjöts en del av taket till station Haga. En annan milstolpe som uppnåtts är att allt berg i den del av tunneln som kallas trumpeten, det vill säga övergången mellan spårtunnel och perrong/station, är färdigsprängt. Inom Haga har man även tagit ut bottendelen av Västlänkens tunnel som ska gå över Götatunnelns norra tunnelrör. Rosenlundskanalen stängdes av i november för fortsatt arbete med byggnation av station Haga på kanalens södra sida mot Allén. En mock-up, så kallad visningsmodell, som innehåller delar av det kommande konstverket Rainbow Snake har monterats för allmänhetens visning på Haga kyrkoplan. För uppgången i Handelshögskolan pågår arbetena som utförs av Akademiska hus.

Inom etapp Korsvägen har årets arbeten pågått främst inom stationsdelarna. Här har arbetet bestått i att gräva sig ner i det som ska rymma stationen genom att spränga och schakta ur jord, lera och sten. Dessutom har gjutningen av den första takdelen i Almedal genomförts och även förberedelser för att kunna montera en akvedukt över/i Mölndalsån, vilken nu håller på att monteras ihop på land. Arbeten har påbörjats med att bygga det som ska bli västra uppgången i Nya Konst vid Artisten. Arbeta har även pågått med att förbereda för ventilationsschaktet i Fågelsången i Rehnströmsparken. Avslutningsvis kan nämnas att utredning pågått för att se över hur konstverket Evig anställning kan ersättas med ett annat konstverk.

Upphandlingen av BEST-entreprenaden som ska bygga järnvägsanläggningen skickades ut i juli och efter överklagan från anbudsgivarna beslutades i december att avbryta upphandlingen. Under våren 2023 kommer därför en ny förfrågan inför upphandling av BEST-entreprenaden att skickas ut. De arbeten som skulle genomförts under sommaren 2023 kommer utföras separat.



Tågtunnel Etapp Centralen. Foto: Trafikverket

Läs mer om Västlänken på Trafikverkets hemsida.

www.trafikverket.se/vastlanken

³ Den 24 januari 2023 beslutade Trafikverket att häva kontraktet med entreprenören AGN avseende deletapp Haga inom Projekt Västlänken.

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 och i nuläget antas en produktionsstart till Q1 2026. 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://stadsutveckling.goteborg.se/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

Under 2022 fattades beslut om att gå från totalentreprenad till utförandeentreprenad och arbetet med detaljprojektering för framtagande av förfrågningsunderlag för utförandeentreprenad har startats upp. Beslutet fattades utifrån ett omfattande analysarbete och dialog med entreprenörer på marknaden under våren 2022.

Under hösten har ytterligare entreprenörsdialoger genomförts inför kommande upphandling av entreprenör. Projektet har träffat sex olika entreprenörer som besvarat frågor och även getts möjlighet att lyfta frågor och synpunkter. Dialogerna har varit givande för projektet och entreprenörerna har visat intresse.

Byggstart planeras under 2024 och färdigställande under 2029/2030.

Järnvägsplan Brunnsbo station vann laga kraft i december 2022.

Läs mer om Lundbyleden på Trafikverkets hemsida.

www.trafikverket.se/lundbyleden-brunnsbostation

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

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

4.4 Hisingsbron inklusive del av nedsänkning E45

Projekt Hisingsbron inklusive nedsänkning av E45 har delfinansierats från Västsvenska paketet med 2 miljarder kronor och kostnader utöver det har finansierats av Göteborgs stad.

Projekt Hisingsbron har till största del färdigställts under 2022 och endast mindre arbeten återstår. Delen som avser nedsänkning av E45 färdigställdes under 2021.

Hisingsbron

Hisingsbron ersatte den före detta älvförbindelsen Götaälvbron som hade en begränsad livslängd. Den nya öppningsbara bron har en segelfri höjd på 12 meter. Bron är utformad med sex körfält varav två är för kollektivtrafik (spårvagn, buss) och övriga körfält är för buss och bil. Dessa fyra körfält är utformade 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 är kopplingar med god framkomlighet för cykeltrafik till andra stråk anlagda, exempelvis Hamnstråket på södra sidan och Lindholmsallén på den norra. I projektet ingår även att riva Götaälvbron när Hisingsbron tagits i bruk.

Aktuellt under året

I slutet av juni genomfördes slutbesiktning av bron och entreprenaden blev godkänd. De kvarvarande arbetena planeras att efterbesiktigas under vintern 2022/2023. De slutbesiktade delarna av projektet är överlämnade till förvaltarorganisation inom Göteborgs stad.

Rivningen av den förra Götaälvbron är nu helt klar både på land och till vatten och endast markarbeten som härleds till rivningen är kvar att utföra. Hiss- och trapporn på bronns västra sida har förstärkts och nu återstår montering av utrustning såsom ledstänger, hissar med mera. Trappornens öppning har försenats med anledning av materialbrist och planeras att öppnas under 2023.



Hisingsbron. Foto: Lo Birgersson, Göteborgs Stad

Läs mer om Hisingsbron på Göteborgs stads hemsida.

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

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 Säveån. 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 Säveån och en ny spårvägsbro. Nytt kajområde ingår på Säveåns 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 2⁴ 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.

⁴ Projektet har tidigare tilldelats medel för projektering. Under 2023 kan det bli aktuellt för parterna att inleda dialog kring avtal om byggnation.

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 pågår. 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 samt arbete med hantering av skyfallsfrågor.



Visionsbild för Gamlestads torg etapp 2, framtagen av White arkitekter

Läs mer om Gamlestaden på Göteborgs stads hemsida.

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

4.6 Bangårdsförbindelsen

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

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

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

Aktuellt under året

Arbetet med förstudien för Bangårdsförbindelsen fortsatte under 2022. Tre huvudkorridorer för placering av förbindelsen har tagits fram. Underalternativ inom respektive korridor är under utarbetande och utvärdering. Förslag till inriktningsbeslut och påbörjande av genomförandestudie planeras hanteras av Göteborgs stads stadsbyggnadsnämnd under inledningen av 2024.

Läs mer om Bangårdsförbindelsen på Göteborgs stads hemsida.

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

4.7 Övriga åtgärder

I juni öppnade kollektivtrafikkörfälten på E6 över Nordreälvbron för trafik men Västsvenska paketets finansiering avslutades vid årsskiftet 2021/2022. Målet med kollektivtrafikkörfält på E6 mellan Kungälv och Göteborg är att bidra till ett mer hållbart resande genom ökad framkomlighet för kollektivtrafiken. När framkomligheten för kollektivtrafiken ökar blir den mer attraktiv, vilket gör att fler kan låta bilen stå och istället välja kollektivtrafiken. På så sätt förbättras också situationen för de som behöver färdas i biltrafiken. En omfattande överflyttning till kollektivtrafik är nödvändig annars kommer restiderna i vägnätet att öka.

Ett antal pendelparkeringar har även färdigställt under 2022, totalt 39 bilplatser och 48 cykelplatser. Under året har bland annat pendelparkering för bil och cykel vid Varekil färdigställt och pendelparkeringen förstärktes med 32 nya cykelplatser och 39 bilplatser. Nya platser för cykel har även byggts vid Bolsheden.

Utbyggnad av ytterligare pendelparkeringsplatser påbörjades under 2022, bland annat vid Hönö Pinan och Skra bro.



Varekil. Foto: Jesper Kropp Axelsson

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

Projektet gång- och cykelbro över Göta Älv, mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj, syftar till att bidra till ett mer hållbart trafiksystem i centrala Göteborg genom att skapa ny centralt belägen förbindelse över älven och minska barriäreffekten. Under 2022 har genomförandestudie upphandlats och startats upp. Arbete pågår med förslag på alternativ tidsplan för färdigställande av bron, inom fastslagen ekonomisk ram och utan att göra avkall på säkerhet, som möjliggör att bron ska kunna tas i drift senast 8 år efter kommunfullmäktiges inriktningsbeslut. Åtgärden har avtalad medfinansiering från Västsvenska paketet om totalt 24 miljoner kronor för genomförandestudie.

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

<https://stadsutveckling.goteborg.se/gang-och-cykelbro-packhuskajen-hugo-hammars-kaj/>

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 2022. 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 därtill även fortsatt påverkan av covid-19-pandemin.

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 delresor⁵ som görs, punktlighet, andel hållbara resor samt utvecklingen av pendelparkeringar, går det att följa utvecklingen över åren.

Antal delresor

Det kollektiva resandet minskade stort under 2020 och 2021, till följd av pandemin, och var fortsatt lågt under 2022. Sammantaget över året gjordes 299 miljoner delresor med Västtrafik inom Västra Götalandsregionen och Kungsbacka kommun, detta innebär en minskning på 16 procent jämfört med före pandemin, 2019. Inom Göteborgsregionen ses en minskning på 17 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 2022 hade ett resande som var 14 procent högre jämfört med före pandemin. Resorna med tåg minskade med 15 procent under 2022, i förhållande till före pandemin, vilket är en minskning som är i samma nivå som för buss och spårvagn.

Pandemin påverkar i stor utsträckning den tidigare trenden om ett ökat resande, vilket redovisas närmare under Resandeutveckling 2018–2022.

⁵ Delresor definieras som antal påstigande, en person kan därigenom räknas två eller fler gånger under sin resa genom att byten förekommer.

Resandeutveckling Västra Götaland och Kungsbacka kommun

Trafikslag	Miljoner delresor 2022	Förändring jämfört med 2021	Förändring jämfört med 2019
Buss	153	27%	-16%
Båt	6	20%	-20%
Tåg	18	49%	-15%
Spårvagn	119	28%	-15%
Anropsstyrd trafik	2	28%	14%
Totalt	299	29%	-16%

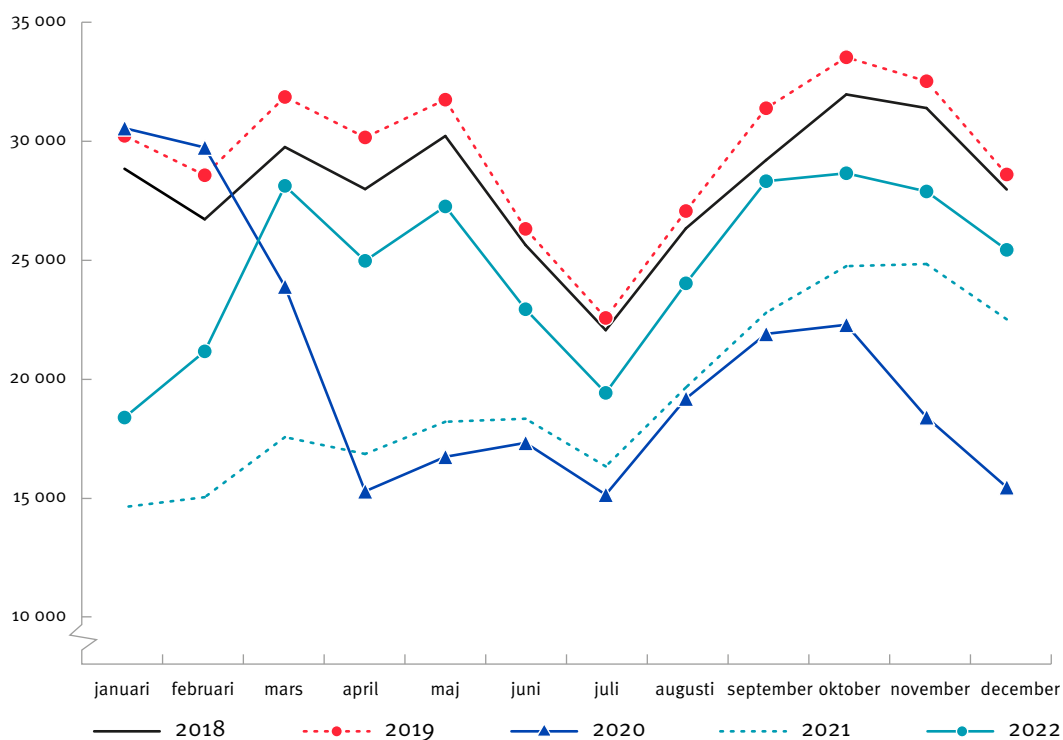
Resandeutveckling Göteborgsregionen

Trafikslag	Miljoner delresor 2022	Förändring jämfört med 2021	Förändring jämfört med 2019
Totalt	253	27%	-17%

Resandeutveckling 2018–2022

Resandeutvecklingen har under 2020 till 2022 varit starkt påverkad av pandemin och restriktioner kring resande, vilket framgår tydligt i statistiken. I januari och februari 2020, innan pandemin inträffade, såg kollektivtrafiken en liten ökning jämfört med 2019. Under april och maj 2020 minskade antalet resor med närmare 50 procent och har i varierande grad varit fortsatt låga under hela pandemin. I slutet av 2021 började resorna öka igen för att sedan minska tillfälligt under januari och februari 2022 på grund av omfattande smittspridning av virusvarianten omikron. Efter det har resandet återigen ökat och legat i medeltal på 87 procent av resandet jämfört med 2019.

Miljoner delresor per månad



Punktlighet

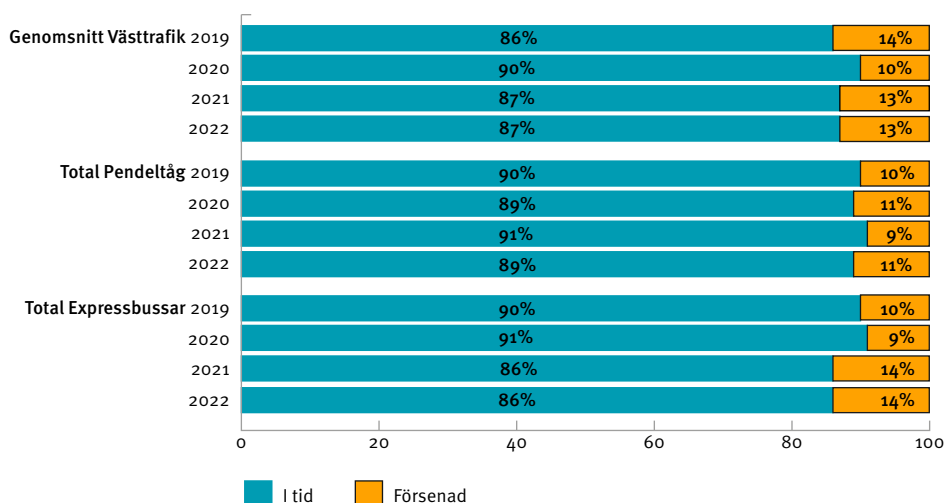
Punktlighet inom kollektivtrafiken mäts med hjälp av Västtrafiks realtidssystem för nästan all trafik och anses utgöra en viktig faktor i pålitligheten för kollektivtrafiken. Punktligheten beräknas genom att jämföra den planerade restiden, ”tidtabellstid”, med den faktiska restiden. Västtrafik har sedan 2019 tillgång till den faktiska restiden på samtliga linjer inom trafikslagen buss och spårvagn.

I genomsnitt har andelen förseningar minskat något jämfört med 2019. Generellt kan sägas att expressbussar och pendeltåg har en något högre andel försenade turer men att variationen mellan åren är låg.

Statistiken avser samtliga utförda turer under 2022 och avser punktlighet vid ankomst till sluthållplats.

Punktlighet för kollektivtrafik (andel %)

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



Andel hållbara resor ska öka

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

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

År 2022 uppskattas antalet resor totalt ha ökat med 9 procent jämfört med år 2021, det finns dock en viss osäkerhet kring detta, vilket förklaras mer nedan. Under 2022 ligger resandet fortfarande på lägre nivåer än 2019, men vi ser en återhämtning jämfört med

2020 och 2021. Samtliga hållbara färdsätt ses ha ökat 2022 jämfört med 2021, medan resor med bil har minskat.

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

Uppskattad förändring avser hela vardagsdygn.

Färdmedel	Förändring 2021–2022	Förändring 2019–2022
Till fots	+ 10 %	- 2 %
Cykel	+ 12 %	+ 5 %
Kollektivtrafik	+ 27 %	- 8 %
Bil	- 1 %	- 5 %
Totalt resande	+ 9 %	- 5 %

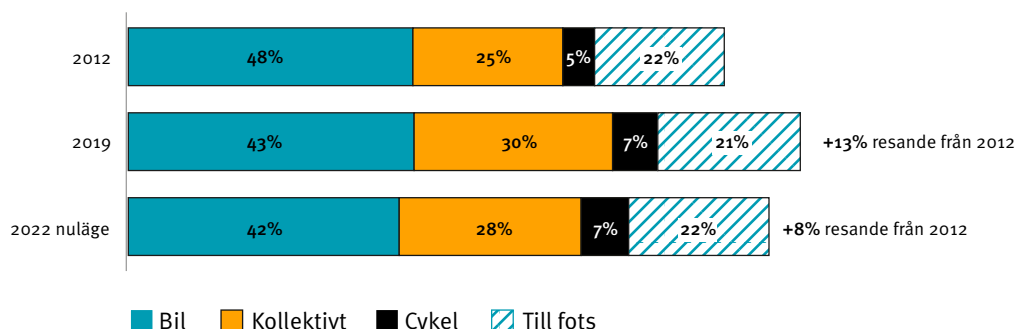
För resor till fots ses en ökning från 2021 till 2022. Cykelresorna ökade med 12 procent under 2022 jämfört med 2021 års nivå. Det finns databortfall från många mätplatser, vilket innebär en osäkerhet i uppskattningen av cykelutvecklingen.

Resorna med kollektivtrafiken ökade med 27 procent 2022 jämfört med 2021 sett till buss, båt och spårväg. Ökningen var störst inom spårväg, som ökade 28 procent, men både resor inom båt och spårväg ökade med över 20 procent. I Västra Götaland ses kollektivtrafikresandet ha ökat med 29 procent, [se Antal delresor](#), vilket till stor del beror på att tågtrafiken har återhämtat sig bättre under 2022.

Baserat på de uppskattade förändringarna för respektive färdsätt beräknas antalet resor och färdmedelsfördelningen. Sett till den totala färdmedelsfördelningen för 2022 utgör resor till fots 22 procent, resor med cykel 7 procent, resor med kollektivtrafik 28 procent och resor med bil 42 procent.

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning (andel %)

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning 2012, 2019 och 2022 för resor på vardagar till, från och inom Göteborg. Staplarnas bredd visar på antalet resor med olika färdsätt och siffrorna i staplarna på andel av resor med färdsättet (procent). I diagrammet redovisas även förändringen i antalet resor gentemot 2012.



Befolkningen i Göteborg och dess kranskommuner ökade med cirka 13 procent från år 2012 till 2022, vilket är en viktig faktor när resandeutveckling och färdmedelsfördelning studeras.

Kapacitet och beläggning på pendelparkeringar

Under 2022 har det inom Västsvenska paketet färdigställts totalt 39 pendelparkeringsplatser för bil och 48 platser för cykel.

Västtrafik genomförde 2022 en kapacitets- och beläggningsinventering av pendelparkeringar i Göteborgsregionen, där totalt cirka 10 300 pendelparkeringsplatser för bil inventerades. Genomsnittlig beläggningsgrad för dessa platser uppgick till 68 procent. Detta innebär en ökning i beläggningsgrad jämfört med 2021 då genomsnittet var cirka 58 procent⁶. Beläggningsgraden är fortfarande lägre än 2019, då den uppgick till 80 procent, vilket tyder på en kvarstående effekt från pandemin.

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 andelen med en beläggningsgrad över 80 procent ökat från 2021. 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 2022	Beläggningsgrad 2022	Antal inventerade platser 2019	Beläggningsgrad 2019
E20/Alingsåspendeln	1 565	70 %	1 891	81 %
E45/Alependeln/NVB ⁷	1 000	68 %	1 101	85 %
E6N/Bohusbanan	2 014	71 %	2 004	77 %
E6S/Kungsbackapendeln	2 264	67 %	2 069	83 %
Rv40/Boråsbanan	1 061	58 %	1 376	83 %
Väg 155	995	55 %	942	76 %
Väg 158	798	79 %	726	79 %
Väg 190	632	73 %	561	77 %
Summa	10 329	68 %	10 670	80 %

5.2 Biltrafik och näringslivets transporter

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

Under 2022 har ett antal större bygg- och underhållsprojekt pågått som bedöms ha påverkat trafikflödena i Göteborg. Pågående projekt kan även ha påverkat tillgången till data, vilken påverkan det får på uppföljningen av biltrafiken kommenteras nedan. Förutom detta syns fortfarande en viss påverkan av pandemin, främst de första månaderna på året.

⁶ Beläggningsgrad för 2021 redovisas i Västsvenska paketets årsrapport för 2021.

⁷ NVB står för Norge-/Vänerbanan.

Betalstationer

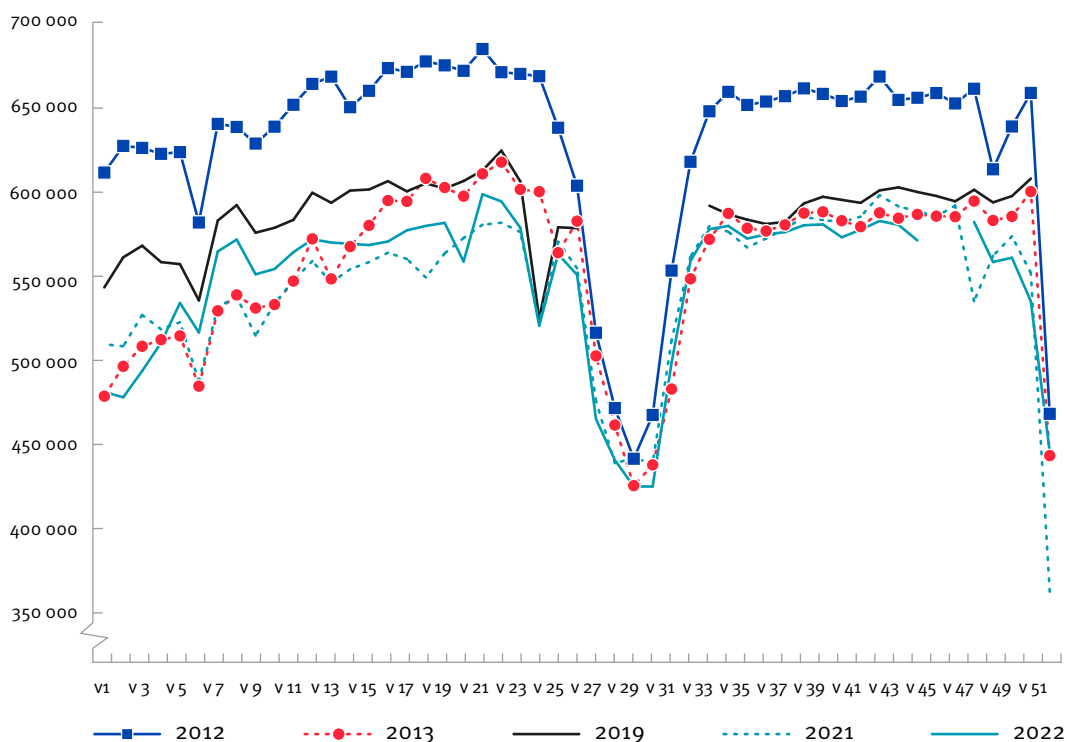
Biltrafiken över betalstationssnittet är fortfarande lägre jämfört med 2019, detta beror sannolikt på de första månaderna 2022 då effekter från pandemin fortfarande var påtagliga i trafikflödena, vilket ses i diagrammet nedan. Flödena under betalperioden är cirka 5 procent lägre under 2022 jämfört med 2019 och vid jämförelse mellan 2022 och 2021 ses att biltrafiken har ökat med cirka 1 procent. Biltrafiken genom betalstationerna sett över hela dygnet har minskat med 1 procent mellan 2021 och 2022, [se Andel hållbara resor](#).

Biltrafikflödet genom betalstationerna under betalperioden var under 2022 cirka 14 procent lägre än innan införandet av trängselskatt, 2012. I diagrammet nedan redovisas trafikflöden över betalstationssnittet under betalperioden. I mätningarna fö år 2019–2022 finns visst bortfall som har hanterats genom beräkningar. För 2022 saknas data för vecka 46 och 47.

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.

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 ökat på E6N, och minskat på övriga infartsleder under 2022 jämfört med 2019. Skillnaden i restid är dock liten, vilket tyder på att trafiken återhämtat sig efter pandemin. Restidsosäkerheten har på samma sätt som restiden ökat för E6N och minskat för de andra infartslederna. Detta kan förklaras med reinvesteringen i Tingstadstunneln som påbörjades under 2022 och som har gett en påverkan främst för trafiken på E6N.

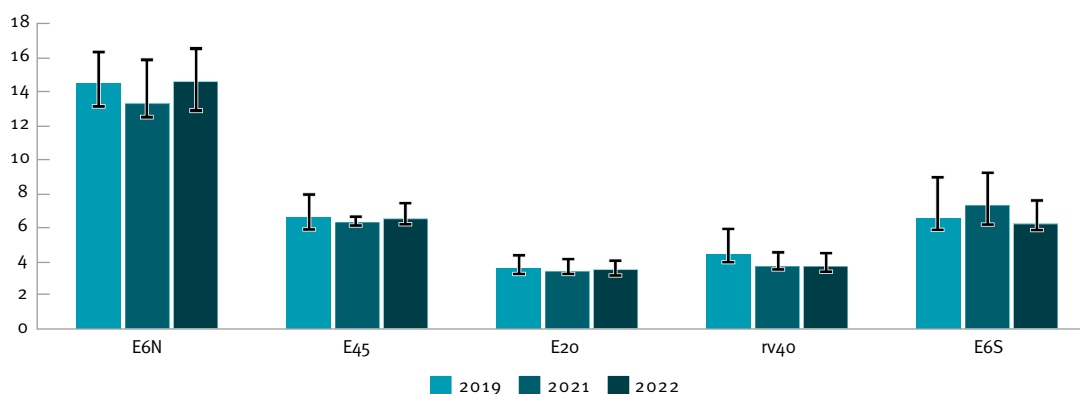
Median – restiderna sorteras efter antal minuter, medianen är mittenvärdet.

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.

Restider Infartsleder – Förmiddagstrafik (minuter)

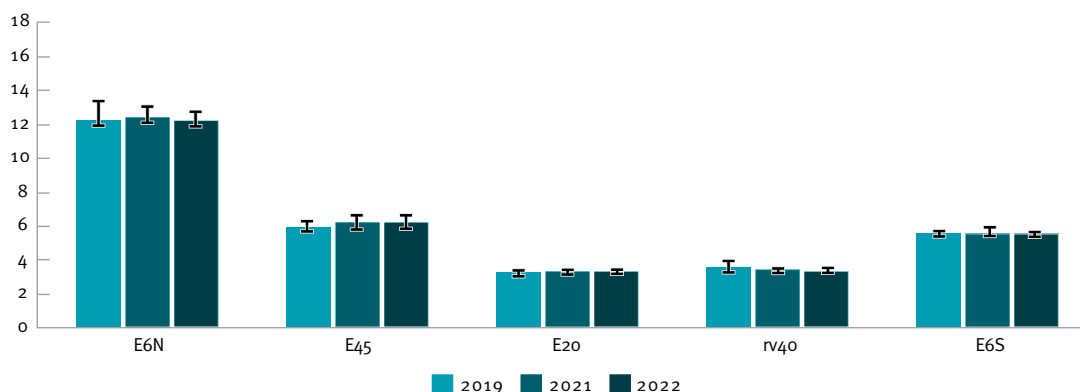
Blå staplar avser medianrestid (50-percentilen) under vardagsförmiddagens rusningstrafik 06.00–09.00 (minuter). Svarta staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.



Under lågtrafik ses restiderna för 2022 ha ökat något för E45 och E20, minskat för Rv 40 och är oförändrat för E6N och E6S jämfört med 2019. Restidsosäkerheten har minskat för samtliga infartsleder.

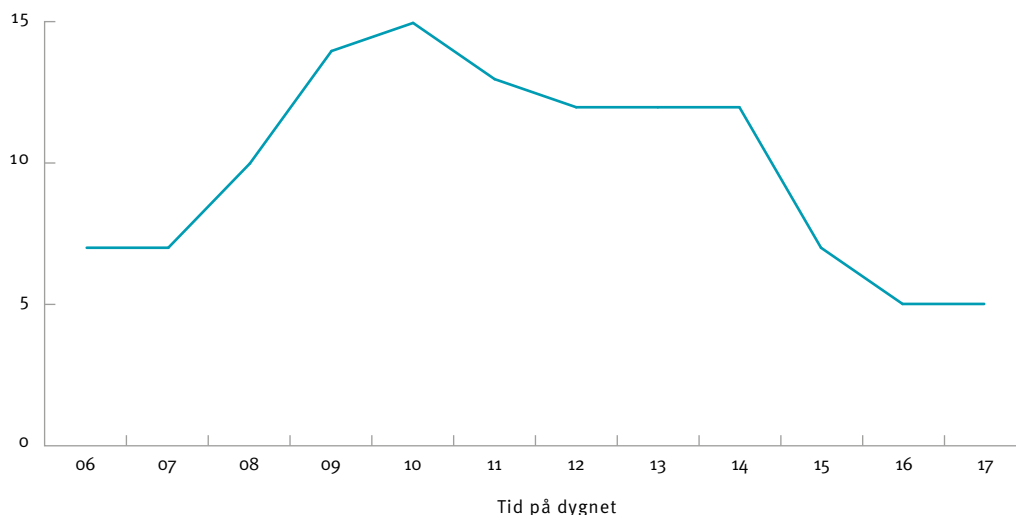
Restider Infartsleder – Lågtrafik (minuter)

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



Restiden har både under högtrafik och lågtrafik gått tillbaka till i princip samma nivåer som 2019, vilket ligger i linje med resultaten ovan att trafikflödena återhämtat sig till tidigare års nivåer under hösten 2022, [se Betalstationer](#).

Lastbilsandel Infartsleder vardagar (andel %)



Andelen lastbilar av den totala fordonstrafiken är cirka 8 procent under förmiddagens högtrafik och stiger till 15 procent under lågtrafik och sjunker sedan igen under eftermiddagen. Cirka 62 procent av den totala lastbilstrafiken sker under lågtrafik, sett till hela dygnet, varav 47 procent sker mellan klockan 9–15.

För 2022 har Rv40 Boråsleden ej inkluderats i lastbilsandelarna på grund av fel i mätningen.

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.

Nedan redovisas de projektspecifika uppföljningar som genomförts under året.

Marieholmstunneln

Den 16 december 2020 öppnades Marieholmstunneln för trafik och är sedan öppnandet belagd med trängselskatt. Under 2021 inleddes arbetet med en uppföljning av Marieholmstunnelns effekter avseende bland annat trafikflöden, restider och trängselskatteintäkter. Uppföljningen beräknades vara klar under 2022. Möjligheterna till uppföljning har emellertid begränsats kraftigt, både till följd av covid-19-pandemin

och till följd av framkomlighetspåverkande ombyggnationer, bland annat stängning av körfält i Tingstadstunneln. Uppföljningen av tunnelns effekter har därför behövt anpassas, och de effekter som kunnat studeras är trafikala effekter respektive utsläppseffekter. Effekterna har bedömts med hjälp av modellberäkningar, snarare än faktiska mätningar, på grund av ovan nämnda skäl.

Uppföljningen av trafikflödena visar att Marieholmstunneln främst får en omfördelningseffekt. Trafik från Tingstadstunneln, i storleksordningen cirka 30 000 fordon, flyttas över till Marieholmstunneln. Därutöver tillkommer en del trafik från de andra älvpassagerna, samt viss tillkommande alstring av ny trafik. Sett till utsläpp innebär Marieholmstunnelns öppnande att det område som omfattas av höga halter av kvävedioxidutsläpp utökas. Idag är de högsta halterna i huvudsak koncentrerade till Tingstadstunnelns mynningar och området längs E6 Gårda. I och med tunnelns öppnande utökas området med höga halter österut. Liknande effekt, dock mindre påtaglig, går att skönja avseende partikelutsläppen. De totala emissionerna minskar dock, men effekten är liten.

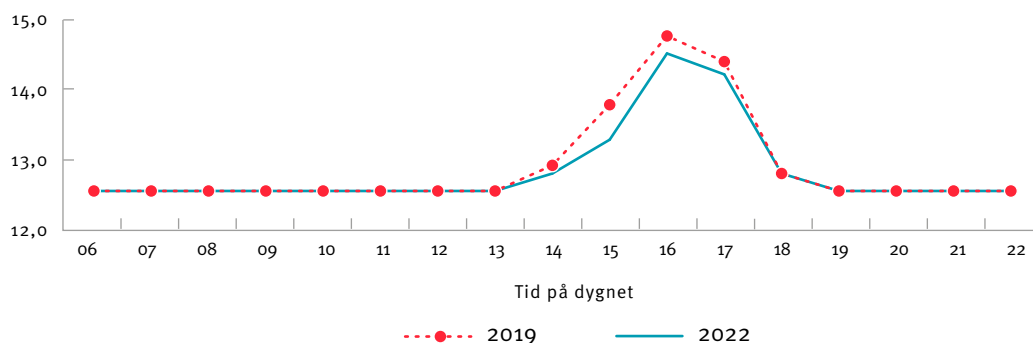
Kollektivtrafikkörfält E6 Nordreälvbron

I juni öppnade kollektivtrafikkörfälten på E6 över Nordreälvbron för trafik, för mer information om projektet [se kapitel 4.7 Övriga åtgärder](#). En uppföljning har gjorts avseende restider för buss- respektive biltrafik.

Diagrammet nedan visar medelrestid för linjen Stenungsund express (SNU) från Bäckebo motet till Kungälv resecentrum vecka 40–43 2019 och 2022. Av diagrammet framgår att den restidstopp som fanns under högrafik 2019 finns kvar under 2022 men att den har minskat något vilket ändå visar på en viss positiv effekt av de nya kollektivtrafikkörfälten.

Restid linje Stenungsund express mellan Bäckebo motet och Kungälv resecentrum

Genomsnittlig restid i minuter under måndag till torsdag vecka 40 till 43 i riktning mot Kungälv Reseentrum.

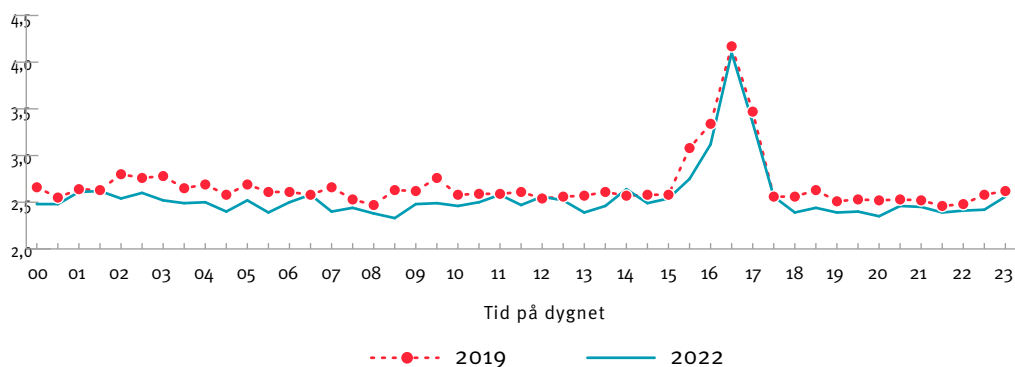


Även restiden för biltrafiken har följts upp på E6 över Nordreälvbron. Notera att diagrammen inte är jämförbara med varandra, bland annat eftersom de mätta sträckorna är olika långa och datauttagen gjorts för olika antal dagar. Restiden för biltrafiken är beräknad med hjälp av Trafikverkets restidssystem Stress.

Diagrammet visar att restiden för biltrafiken generellt minskat något under förmiddagens högtrafik, men annars är restiden oförändrad jämfört med innan byggnationen av kollektivtrafikkörfälten påbörjades.

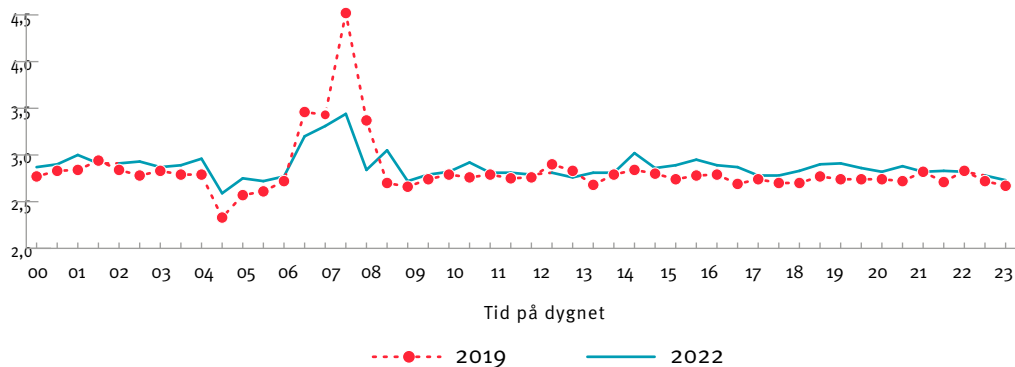
Restid för biltrafik norrgående Jordfallsmotet – Kungälvsmotet (minuter)

Genomsnittlig restid under samtliga dagar vecka 40 till 43.



Restid för biltrafik södergående Rollsbomotet – Rödbomotet (minuter)

Genomsnittlig restid under samtliga dagar vecka 40 till 43.



Hisingsbron

Hisingsbron öppnades i etapper under 2021. I maj 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 uppgick till 12 procent. I tung trafik ingår inte de bussar som trafikerar kollektivtrafikkörfälten.

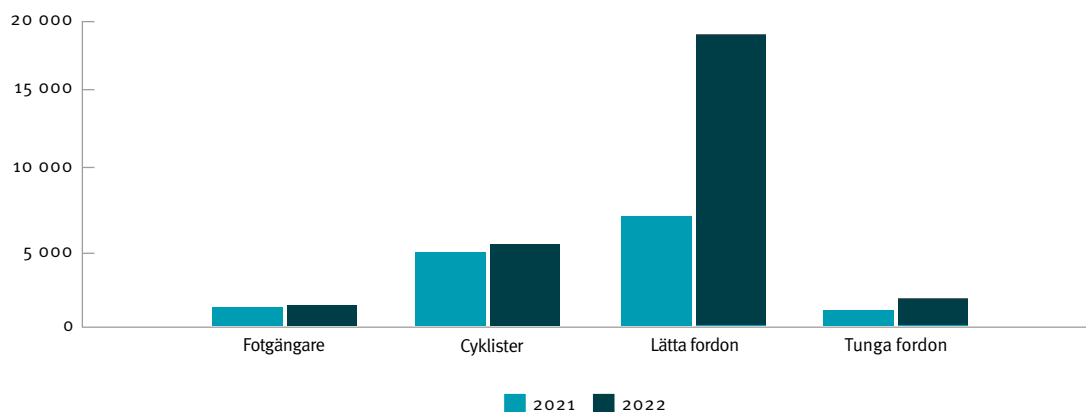
I september 2022 hade antalet lätta fordon ökat markant, till drygt 19 000 lätta fordon och cirka 1 800 tunga fordon. Andelen tung trafik uppgick då till 8 procent. Den stora

ökningen uppstod efter att renoveringen av Tingstadstunneln inleddes i april 2022. 59 procent av den lätta trafiken färdades på den västra sidan, det vill säga från Hisingen.

Totala fordonstrafiken en genomsnittlig vardag i september 2022 var drygt 21 000 fordon vilket kan jämföras med ett årsmedelvärde⁸ 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. Motorfordonstrafiken på Götaälvbron mättes med annan teknik och närmare Hisingssidan.

Antal fotgängare, cyklister och fordon på Hisingsbron

Genomsnittligt antal passerande per vardagsdygn i september 2021 och 2022.



Antalet fotgängare och cyklister i september 2022 var också något högre än 2021, en ökning på 9 respektive 10 procent. Under 2022 valde majoriteten av cyklisterna att cykla på västra sidan, 56 procent att jämföra med cirka 30 procent år 2021.

⁸ Med årsmedelvärde avses ÅMVD som är medelvärdet av dygnstrafikflödena i respektive gatusnitt för alla helgfria måndagar-fredagar under respektive år.

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 2023.

Projektavtal Gamlestaden etapp 2

Projektet har tidigare tilldelats medel för projektering och under 2023 kan det bli aktuellt för parterna att inleda dialog kring avtal om byggnation.

Utredning om justering av avgiftsnivåer i trängselskattesystemet

Trängselskatt i Göteborg är en del av överenskommelsen om Västsvenska paketet och infördes 1 januari 2013. Trängselskattens tre övergripande syften är att delfinansiera Västsvenska paketet, minska trängseln och förbättra miljön.

Under våren 2023 kommer parterna i Västsvenska paketet att påbörja en utredning om justering av avgiftsnivåerna i trängselskattesystemet i Göteborg. Utredningen väntas pågå i ungefär ett år och är en följd av de avtal om medfinansiering av Västsvenska paketet som parterna tecknat. Enligt avtal om medfinansiering, samt i regeringens proposition som föregick införandet av trängselskatt, anges att trängselskatten ska räknas upp med hänsyn till inflationen.

Trängselskatten ska generera 14 miljarder kronor till Västsvenska paketet under en 25-årsperiod (2009 års prisnivå). Justering av avgifter är en förutsättning för att återbetalningstiden ska kunna uppfyllas. Justering av avgifterna utifrån konsumentprisindex har inte tidigare genomförts utan avgiftsnivåerna är kvar på samma nivå som den 1 januari 2015.

Utredningen kommer att studera behov av avgiftsjustering och hur olika justeringar påverkar trängselskattens övergripande syften om minskad trängsel och förbättrad miljö. Utredningen kommer även att titta på hur återbetalningstiden påverkas om ingen avgiftsjustering sker.

En avgiftsjustering av trängselskatt innebär en lagändring, vilken riksdagen fattar beslut om efter hemställan från Trafikverket och Göteborgs Stad.

Fortsatt finansiering Bangårdsförbindelsen

Förstudie för att ta fram förslag till exakt läge för och utformning av förbindelsen pågår. Det kan under 2023 bli aktuellt för parterna att inleda dialog kring fortsatt finansiering.

Diskussion avseende kvarvarande medel i Västsvenska paketet

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

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

I januari 2023 hävde Trafikverket kontraktet med AGN för etapp Haga inom projekt Västlänken. Trafikverket kommer under våren 2023 att genomföra en översyn avseende projektets tid och kostnad. Som en följd av de osäkerheter som finns gällande färdigställandetid samt slutkostnad för projektet förs dialog gällande hantering av en eventuell kostnadsökning. När Trafikverkets översyn av tid och kostnad för projekt Västlänken är genomförd kommer parterna fortsätta dialogen kring hantering av en eventuell kostnadsökning inom Västsvenska paketet.

6.2 Utblick omvärld

Under detta avsnitt omnämns faktorer som, direkt eller indirekt, kan komma att påverka det Västsvenska paketet under 2023 och framåt.

Osäkert omvärldsläge

Från och med den 1 april 2022 klassas Covid-19 inte längre som en allmänfarlig och samhällsfarlig sjukdom enligt Folkhälsomyndigheten. Att följa pandemins långsiktiga effekter gällande projekten och dess genomförande samt resandeutveckling och färdmedelsfördelning är fortsatt angeläget för Västsvenska paketet.

Den 24 februari 2022 inledde Ryssland ett anfallskrig mot Ukraina, 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. Kriget skapar ekonomiska följeffekter som dämpar världsekonomins utveckling och har drivit på prisökningar inom många sektorer.

I dagsläget går det inte att få en fullständig bild över hur stor påverkan blir och vilka konsekvenser kostnadsökningarna kan leda till på sikt. Som beskrivs ovan påverkar ett osäkert omvärldsläge projekten och innebär utmaningar av olika slag.

Nya stambanor

Den 22 december 2022 fattade regeringen beslut om att pausa pågående planering av Göteborg–Borås, vilken är en del av nya stambanor. Regeringen gav även i uppdrag åt Trafikverket att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås, med inriktningen att järnvägen ska byggas ut på ett kostnadseffektivt sätt. Detta för att förbättra arbetspendling samt anslutningen till Landvetters flygplats utan att trafikstarten försenas. Beslutet kan innebära förändrade förutsättningar för den långsiktiga planeringen och för utveckling av järnvägssystemet i Sverige.

Beslutet innebär en senareläggning av Trafikverkets pågående studie för Göteborg C. Studiens syfte är bland annat att ta fram förslag på hur en framtida bangård kan anpassas till ny stambana och längre tåg. Trafikverket behöver ytterligare studera effekter av regeringens beslut och vad de nya förutsättningarna innebär. Då det råder osäkerheter kring vilka förutsättningar som ska gälla för den framtida bangården är det i dagsläget även svårt att säga vilka förutsättningar som ska gälla för Bangårdsförbindelsen, [se 4.6 Bangårdsförbindelsen](#).

Bilaga 1. Deltagare i Styrgrupp och Ledningsgrupp

Styrgrupp

Nedan framgår ordinarie medlemmar och ersättare för perioden 2018–2022

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 (januari – april), Erik Hansson (maj – tills vidare)
Göteborgsregionen	Maria Sigroth
Västra Götalandsregionen	Ulrika Bokeberg
Västtrafik	Roger Vahnberg

Bilaga 2. Färdigställda projekt

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

Projekt-nummer	Projektname	Utförande part	Genomförande-period	Kostnad (mnkr)
201*	Marieholmstunneln	Trafikverket	2011–2020	3 498
304	E6 Tingstadsmotet–Backadalsmotet	Trafikverket	2014–2020	47
305	ITS Marieholmstunnelns anslutningar	Trafikverket	2019–2020	55
401	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, järnvägsnätet	Trafikverket	2010–2014	325
402*	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, statligt vägnät	Trafikverket	2010–2018	451
403*	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, kommunala anläggningar	Göteborgs Stad	2012–2018	349
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	35,5
602*	Vädermotet – Syrhåla inklusive Sörredsmotet	Trafikverket	2011–2022	889
603	Förbättring av framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet, projektering	Trafikverket	2013	0,8
604*	Delfinansiering av Säröleden, delen Hovåsmotet – Brottkärr	Trafikverket	2015–2021	49
701	Trimningsåtgärder inför trängselskatten, statligt vägnät	Trafikverket	2010–2013	82
702	Trimningsåtgärder inför trängselskatten, Göteborgs Stads gatunät	Göteborgs Stad	2012–2015	144
703	Trimningsåtgärder inför trängselskatten, övriga kommuners gatunät	Övriga kommuner	2012–2016	50
704	Trafikinformation och samordnad trafikledning	Parterna**	2011–2018	109
705	Nya Vägvanor	Parterna**	2012–2018	64
706*	Kommunikation, utvärdering, analys m.m.	Parterna**	2011–pågående	79
707	Trimningsåtgärder, projektering och genomförande	Parterna**		0
Summa:				8 928,8

*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