

Årsrapport

Västsvenska paketet 2025

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 2026

Innehåll

Förord	3
1. Inledning	5
2. Information från samverkansorganisationen	6
3. Rapportering ekonomi	7
3.1 Finansiering.....	9
3.2 Utfall och prognoser	11
4. Projektinformation	14
4.1 Västlänken.....	14
4.2 Knutpunkt Korsvägen	18
4.3 Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan.....	18
4.4 Gamlestadstorget etapp 1 och etapp 2.....	19
4.5 Bangårdsförbindelsen.....	21
4.6 Övriga åtgärder och projekt.....	22
5. Uppföljningar inklusive utredningar och analyser	25
5.1 Kollektivtrafik och hållbart resande	25
5.2 Biltrafik och näringslivets transporter.....	29
5.3 Övrig uppföljning.....	34
6. Aktuellt framöver	35
6.1 Utblick Västsvenska paketet.....	35
6.2 Utblick omvärld	35
Bilaga 1. Deltagare i Politisk referensgrupp och Ledningsgrupp	37
Bilaga 2. Färdigställda projekt	38

1. Inledning

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

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

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

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

Denna årsrapport beskriver vad som genomförts i det Västsvenska paketet under året som gått och innehåller övergripande ekonomisk information, information kring aktuella frågor som hanteras inom ramen för samverkansorganisationen, information om viktiga händelser från pågående projekt samt aktuella analyser och undersökningar. Sist i årsrapporten följer ett kort stycke om aktuella frågor framöver kopplade till Västsvenska paketet. Årsrapporten sammanställdes under februari–mars 2026 och omfattar verksamhetsåret 2025. Viktiga händelser som inträffat under 2026 i samband med rapportens sammanställning redovisas kortfattat i fotnotsformat.

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

Samtliga belopp i detta dokument anges i 2009-års prisnivå om inget annat anges.

2. Information från samverkansorganisationen

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

I [bilaga 1](#) framgår vilka som deltagit i Västsvenska paketets Politiska referensgrupp respektive Ledningsgrupp under 2025. Utöver dessa grupperingar finns även en Samordningsgrupp och ytterligare arbetsgrupper.

Genomförda uppdrag och beslut som fattats under 2025

Detta avsnitt redogör för några av de uppdrag som genomfördes, och beslut som fattades, under 2025.

I början av året fastställdes en rullande treårig genomförandeplan, vilken utgör budget för avtalade projekt för de kommande tre åren 2025–2027.

I april beslutade ledningsgruppen att godkänna reviderad åtgärdslista för projekt 413 pendelparkeringar Block 2. Projektet innehåller flertalet åtgärder men beslutet omfattade en kostnadsökning avseende cykelgarage beläget vid Kungsbacka station. Kostnadsökningen på 0,74 miljoner kronor hanterades inom projektets befintliga budgetram.

3. Rapportering ekonomi

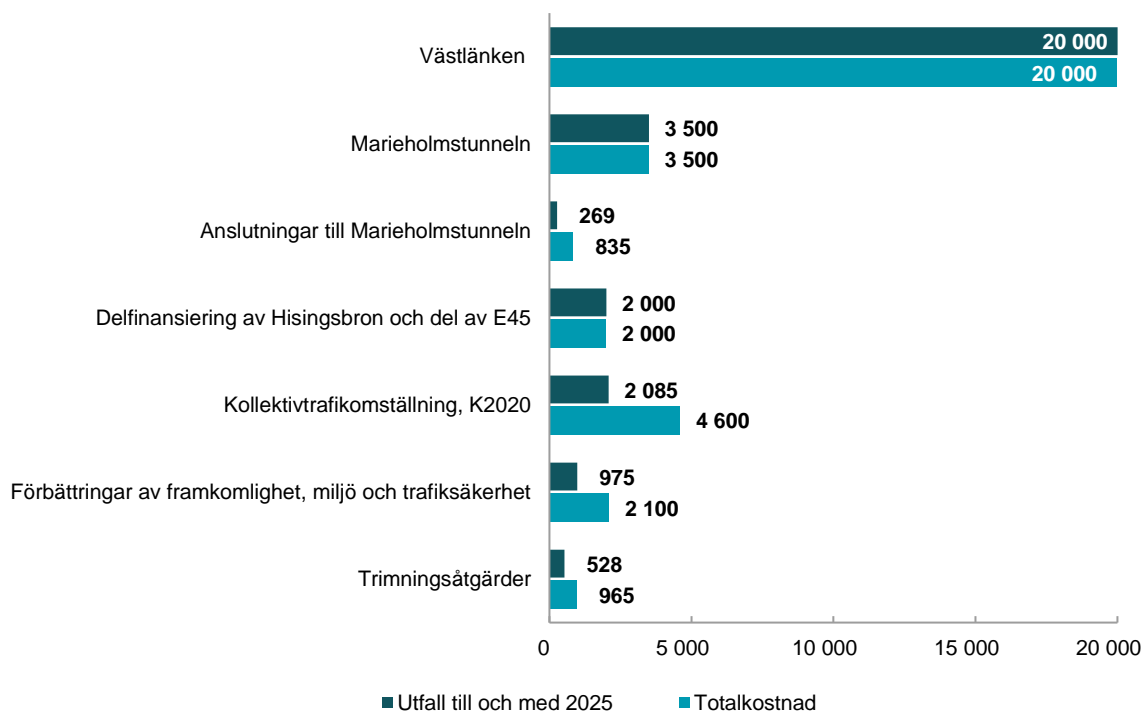
Västsvenska paketets totala budget är 34 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Avtalsparterna pekade i början av Västsvenska paketet ut tre stora projekt: Västlänken, Marieholmstunneln och Hisingsbron samt tre områden: Kollektivtrafik, Framkomlighet och Trimning. Inom dessa områden ingår medel avsatta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

I detta kapitel redovisas utfall och prognoser för respektive projekt och åtgärdsområde inom Västsvenska paketets beslutade budget. Det innebär att kostnader utöver det som avtalats för projekt Västlänken respektive Marieholmstunneln inte ingår i redovisningen för Västsvenska paketet. Däremot redovisar Trafikverket en ny bedömning av totalkostnadsprognos för projekt Västlänken separat nedan, [se 4.1 Västlänken](#).

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

Totalkostnad och utfall för projekt respektive åtgärdsområde (miljoner kronor)

Diagram redovisar utfall upp till avtalad budget i Västsvenska paketet.



Av Västsvenska paketets 34 miljarder kronor finns idag cirka 32,33 miljarder kronor utpekade på namnsatta projekt. Av dessa är cirka 30,6 miljarder kronor avtalade för genomförande av projekt och cirka 1,7 miljarder kronor utpekade på namnsatta projekt, det vill säga förslag på konkreta åtgärder. Dessa projekt avtalas successivt allt eftersom åtgärderna blir aktuella i tid.

Cirka 1,65 miljarder kronor är ännu inte fördelade på några åtgärder, det vill säga ospecificerade medel. I takt med att risker hanteras och under förutsättning att avtalade projekt löper på enligt budget kan dessa medel komma att användas till ytterligare åtgärder. Fördelning av medel till ytterligare åtgärder är i nuläget inte aktuellt.

Vad avser utpekade men ännu ej avtalade projekt har det under 2025 inte pågått någon aktiv dialog. Det gäller följande projekt: Slakthusmotet, Gamlestadstorget etapp 2, Bangårdsförbindelsen samt Klareberg etapp 2.

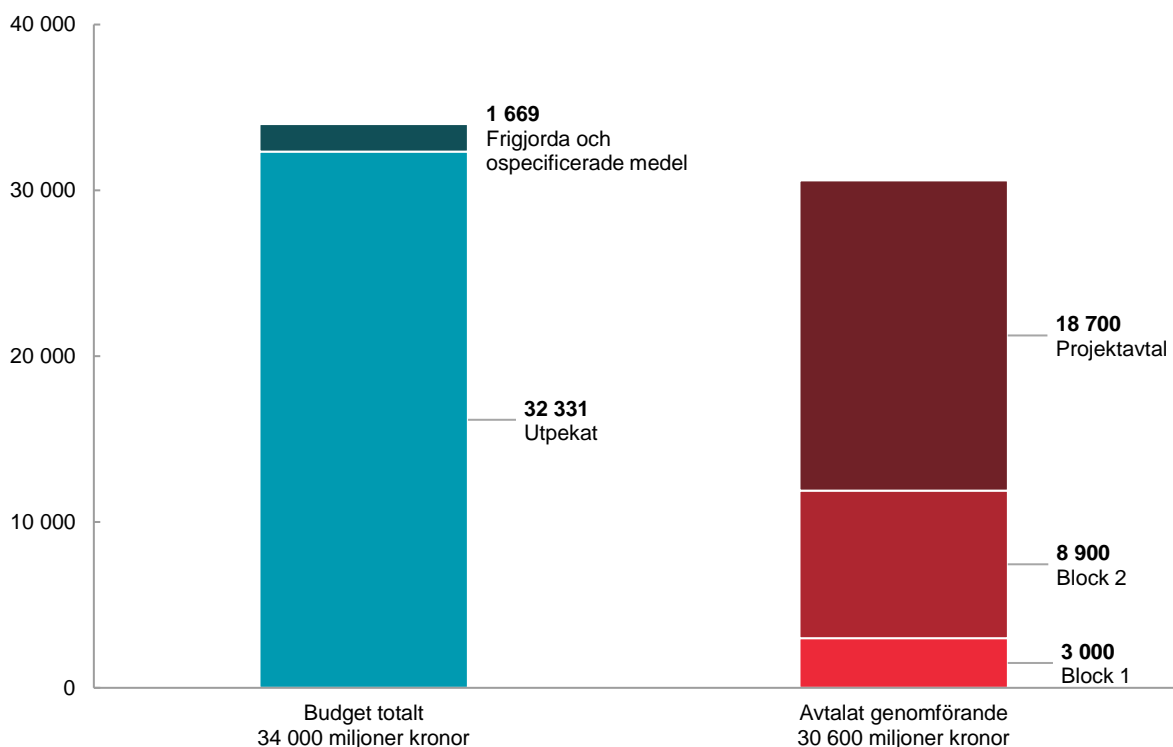
Vid utgången av 2025 fanns det utöver de ospecificerade medlen ytterligare cirka 21 miljoner kronor, som utgör frigjorda medel.

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

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

Totalbudget samt avtalat för genomförande (miljoner kronor)

Stapel 1 visar totalbudget och stapel 2 visar hittills avtalat



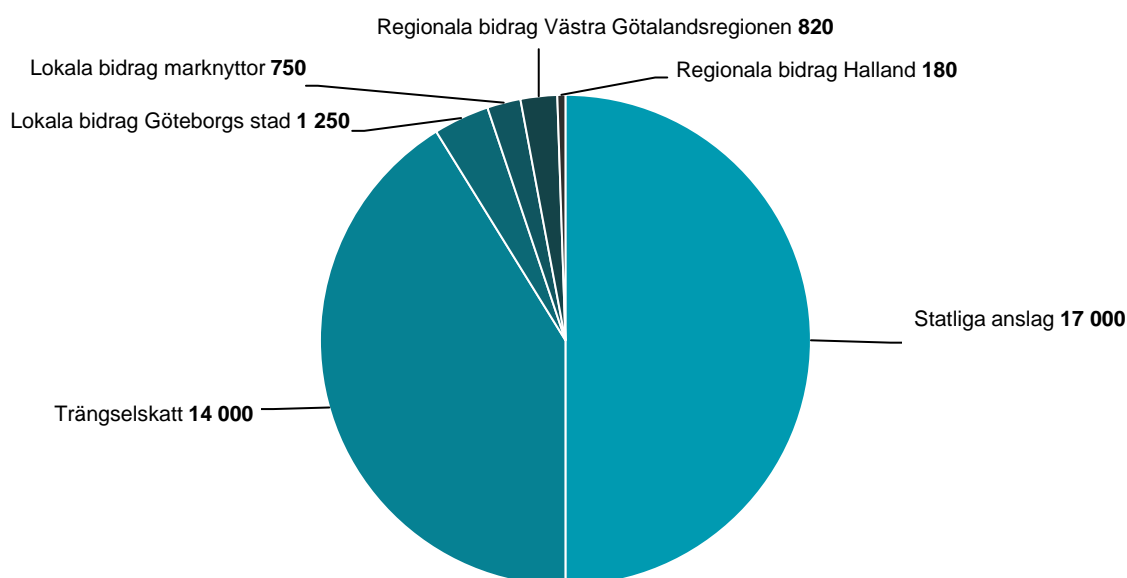
3.1 Finansiering

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

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

Finansieringsfördelningen framgår i nedanstående diagram.

Finansieringsfördelning (miljoner kronor)



Trängselskattens intäkter och återbetalningstid

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

Intäkterna från trängselskatten har till och med 2025 finansierat cirka 6,8 miljarder kronor av Västsvenska paketets kostnader. 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

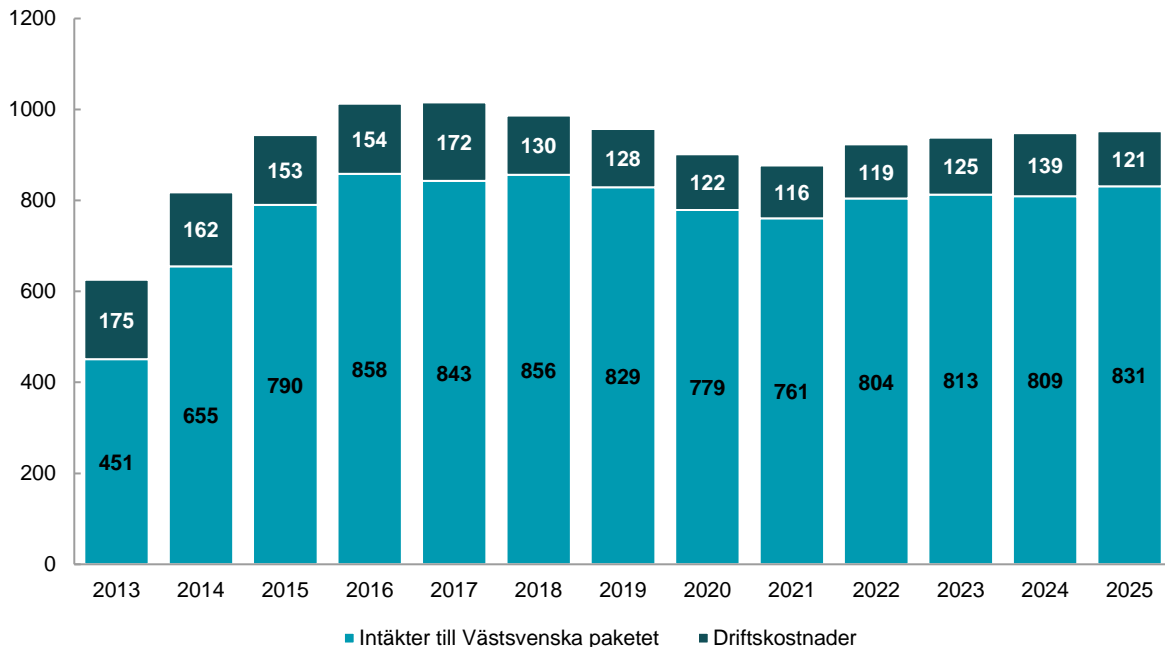
284 miljoner kronor. Detta innebär att det efter 2025 kvarstår att finansiera cirka 7 miljarder kronor med intäkter via trängselskatt.

De totala intäkterna från trängselskatten har ökat under 2025 jämfört med 2024. Däremot så har intäkten per trängselskattedag minskat något jämfört med föregående år. Intäkterna till Västsvenska paketet har ökat 2025 jämfört med föregående år och driftskostnaderna har minskat. Trafikverkets bedömning är att den beräknade återbetalningstiden på 25 år klaras, detta under förutsättning att trängselskatten inflationsuppräknas enligt avtal. Justering av avgifterna utifrån konsumentprisindex har inte tidigare genomförts utan avgiftsnivåerna är kvar på samma nivå som den 1 januari 2015.

I enlighet med gällande avtal inom Västsvenska paketet, beslutade Ledningsgruppen i februari 2023 att påbörja en utredning avseende en indexjustering av avgiftsnivåerna i trängselskattesystemet. Efter dialog med den politiska referensgruppen beslutade Ledningsgruppen att tillsvidare senarelägga utredningen. En förskjuten utredning bedöms påverka trängsel och miljö såväl som avgiftsnivåer och den stipulerade återbetalningstiden.

Ledningsgruppen har under 2025 återigen fört en dialog kring hur parterna ser på att initiera ett arbete med att inflationsuppräknas trängselskatten enligt Västsvenska paketets medfinansieringsavtal och parterna har inte en gemensam bild av vägen framåt.

Intäkter från trängselskatten (miljoner kronor i löpande prisnivå)



Tabell nedan visar årliga intäkter från trängselskatten, fördelat på driftskostnader och intäkter till Västsvenska paketet. Antal trängselskattedagar varierar från år till år, vilket påverkar intäkter och är något att ta hänsyn till vid jämförelse mellan åren. Ett år med många trängselskattedagar ger högre intäkter och år med färre antal trängselskattedagar ger lägre

intäkter. För jämförelse mellan åren bör därför hänsyn tas till antal trängselskattedagar och i tabellen redovisas även trängselskatt i miljoner kronor per trängselskattedag.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Driftskostnader	175	162	153	154	172	130	128	122	116	119	125	139	121
Intäkter till Västsvenska paketet	451	655	790	858	843	856	829	779	761	804	813	809	831
Antal trängselskattedagar	222	221	222	228	225	222	222	224	226	228	225	221	225
Trängselskatt per trängselskattedag mnkr/dag	2,8	3,7	4,2	4,4	4,5	4,4	4,3	4,0	3,9	4,0	4,2	4,3	4,2

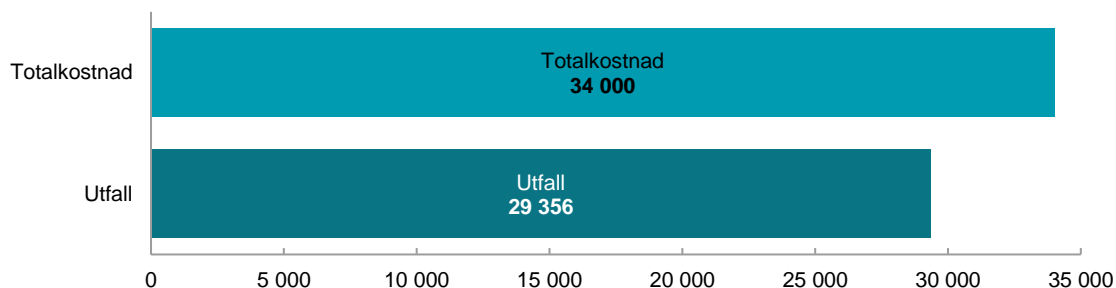
Avser faktiskt inbetalda trängselskatter och tilläggsavgifter i Göteborg¹

3.2 Utfall och prognoser

Till och med 2025 uppgår upparbetade kostnader inom Västsvenska paketet till cirka 29,4 miljarder kronor, vilket innebär att cirka 86 procent av Västsvenska paketets totala budget (34 miljarder kronor) är förbrukad.

Totalkostnad och utfall (miljoner kronor)

Diagram redovisar utfall upp till avtalad budget i Västsvenska paketet.



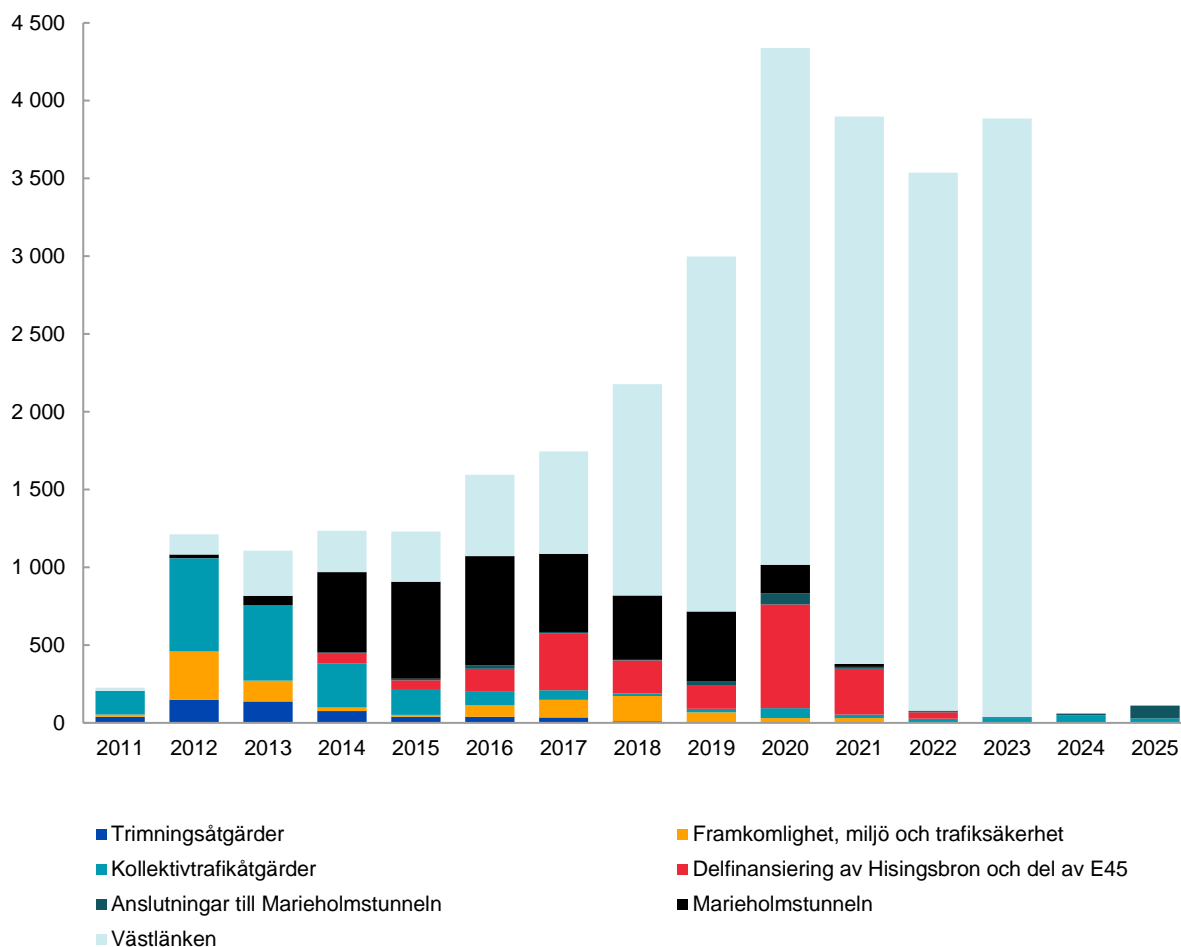
I början av Västsvenska paketet genomfördes ett stort antal mindre projekt vars syfte var att förbättra för kollektivtrafiken inför införandet av trängselskattesystemet. Några exempel på dessa projekt är körfält för kollektivtrafik, bussgator, gång- och cykelvägar, pendelparkeringar för bil och cykel 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 2011–2025 framgår av nedanstående diagram. För mer information kring de projekt som hittills färdigställts inom Västsvenska paketet, se bilaga 2.

Projekt Västlänkens budget har förbrukats till och med årsskiftet 2023/2024 och därmed ingår inte Västlänkens utfall för 2024 och 2025 i tabellen.

¹ 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.

Utfall kostnader 2011–2025 (miljoner kronor)

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

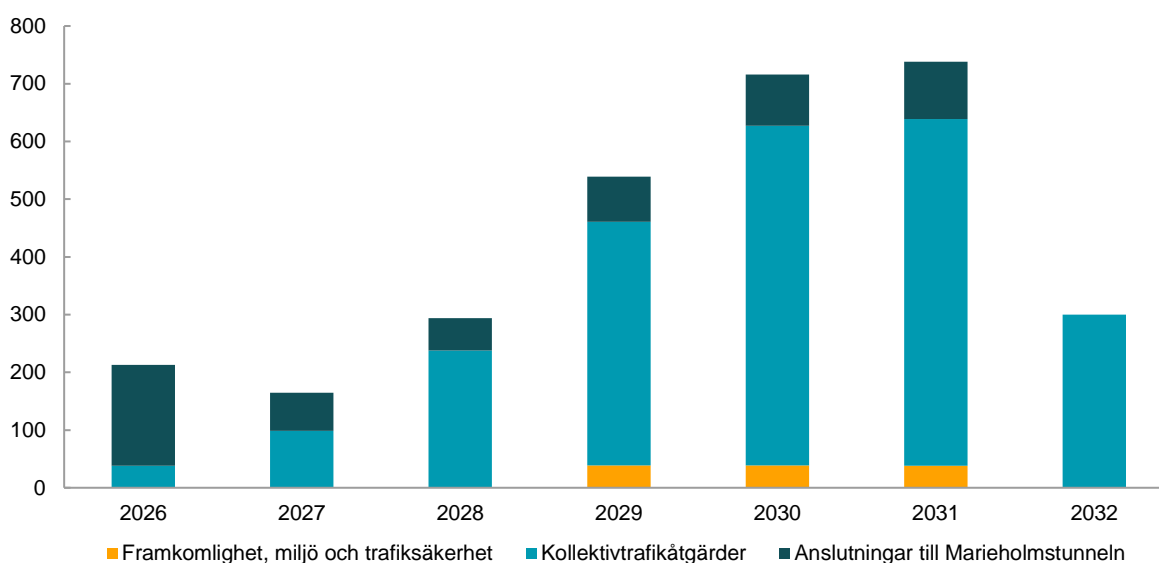


År	Trimningsåtgärder	Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet	Kollektivtrafikåtgärder	Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45	Anslutningar till Marieholmstunneln	Marieholmstunneln	Västlänken	Summa
2011	39	15	152		0	0	20	226
2012	147	312	598		1	23	130	1 212
2013	138	132	483		3	59	290	1 106
2014	77	21	283	67	5	516	266	1 235
2015	40	12	160	61	12	623	322	1 230
2016	40	73	86	148	23	703	522	1 595
2017	34	114	62	364	10	503	657	1 745
2018	11	162	17	212	3	414	1 359	2 177
2019	0	68	23	147	27	450	2 284	2 999
2020	0	31	64	666	72	184	3 321	4 339
2021	0	30	24	293	12	19	3 519	3 898
2022	0	3	24	41	5	5	3 460	3 538
2023	0	0	30		4	2	3 850	3 886
2024	0	0	49		10	0		59
2025	0	0	29		82			111

Kostnadsprognoser från 2026 och framåt framgår av nedanstående diagram. De närmsta årens låga kostnadsvolymer kan bland annat förklaras av att pågående projekt befinner sig i ett tidigt skede med planering och projektering. Kostnadsvolymen ökar när fler projekt går in i produktionsskede från 2028 och framåt. Utifrån att Västsvenska paketet har avsatt 20 miljarder kronor till projekt Västlänken beaktas inte ny bedömning av totalkostnad för projektet i prognosen. Trafikverket redovisar en ny bedömning av totalkostnadsprognos för projekt Västlänken separat nedan, [se 4.1 Västlänken](#)

Prognos kostnader 2026–2032 och framåt (miljoner kronor)

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



	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Trimningsåtgärder							
Framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet				39	39	38	
Kollektivtrafiksåtgärder	38	99	238	422	588	601	300
Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45							
Anslutningar till Marieholmstunneln	175	66	56	78	89	99	
Marieholmstunneln							
Västlänken							
Summa	213	165	294	539	716	738	300

4. Projektinformation

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

4.1 Västlänken

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



Västlänkens linjesträckning och etappindelning

Västlänken syftar till att möjliggöra genomgående tåglinjer i Göteborg och därmed avlasta 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.

Under år 2024 intensifierade Trafikverket arbetet med fördjupad kontroll av kostnaderna och anlidade oberoende granskare för översyn av Västlänkens kontrakt för etapp Korsvägen samt etapp Centralen. Orsaken var att Trafikverket uppmärksammade onormalt höga kostnadsökningar i entreprenaderna på dessa etapper. Resultatet av detta arbete redovisades sedan under hösten 2025 och ett antal åtgärder vidtogs (se nedan).

Aktuellt under året

Under år 2025 har det på en övergripande nivå varit fortsatt stort fokus på att slutföra de arbeten som är kopplade till ett delvis öppnande av Västlänken som innebär att Station Centralen får ytterligare en säckstation för region- och pendeltåg i december 2026. Detta kommer tillföra ökad kapacitet i järnvägssystemet och innebär att Göteborgs Centralstation kan trafikeras med avsevärt fler tåg än idag.

Övergripande vad gäller framdriften under år 2025 har arbetet löpt på bra och flera viktiga milstolpar har uppnåtts. Tunnelanläggningen inför öppnandet av station Centralen blev klar vid årsskiftet 2025/2026 och produktion av järnvägsanläggningen i tunneln har påbörjats. Även för etapp Korsvägen har det varit god framdrift fram till september 2025 då kontraktet med entreprenören WLC hävdades och för etapp Haga har produktionen kommit igång ordentligt då alla entreprenörer nu är på plats förutom installationsentreprenaden.

Inom etapp Centralen har samtliga berg-, schakt- och betongarbeten färdigställts. Ovan mark har byggnationen av de västra entrébyggnaderna pågått, samtidigt som omfattande installationsarbeten har genomförts inne i tunneln. En stor milstolpe under året var att avvaxlingen av Hisingsbron genomfördes med ett lyckat resultat. Avvaxlingen innebar att Hisingsbron nu vilar direkt på Västlänkens tunneltak. Detta arbete har varit en av Västlänkens största tekniska utmaningar under året. Andra arbeten som färdigställdes var kopplade till konstverket bLINK och invigningen av konstverket skedde den 15 maj 2025. Slutbesiktning av entreprenaden startade den 22 december 2025 och slutmöte är inbokat till den 23 januari 2026. I övrigt har den oberoende granskningen, för att verifiera att leveranser och kostnader står i paritet med utfört arbete, pågått under året. Revisorerna är i fas 2, vilket innebär att en djupare analys av ett antal identifierade områden har genomförts. När granskningen är genomförd kommer rapporten levereras, vilket beräknas ske under januari 2026.

Inom etapp Kvarnberget har det pågått felavhjälpning av de restpunkter som identifierades vid slutbesiktningen i juli 2024. Arbetena färdigställdes av skyddsentreprenaden och slutbesiktigades under december 2025. Samtliga arbetsområden överlämnades då till BEST-entreprenaden som ska bygga järnvägsanläggningen i tunneln. Parallellt har det pågått

dialog inför den ekonomiska regleringen mot entreprenören AGN, som lämnade arbetsplatsen efter slutbesiktningen i juli 2024 utan att åtgärda restpunkterna.

Inom etapp Haga har produktionen för samtliga anläggningsentreprenader kommit igång under året och dessutom har ett omfattande arbete genomförts med fokus på att se över tidplaner och kostnader. Detta med anledning av att de nya entreprenörerna är på plats, vilket skapat förutsättningar för en mer detaljerad och långsiktig planering av kommande arbeten. Inom deletapp Rosenlund (entreprenör Peab) har markförstärkande åtgärder genomförts samt arbete med att bygga upp stöd under Skattehuset, vilket möjliggör att tunneln kan passera. Inom deletapp Otterhällan (entreprenör Veidekke) och i deletapp Vasastan (entreprenör Implenia) har produktionen varit i full gång med drivning av bergtunnlarna. Den 17 juli 2025 tecknades kontrakt med entreprenören Veidekke inför färdigställande av deletapp Stora Hamnkanalen och produktionen startade enligt plan i början på november 2025. Avseende den kvarstående upphandlingen av installationsentreprenaden finns förfrågningsunderlaget ute för anbudsgivning till januari 2026 och kontraktsskrivning beräknas ske i mars 2026.

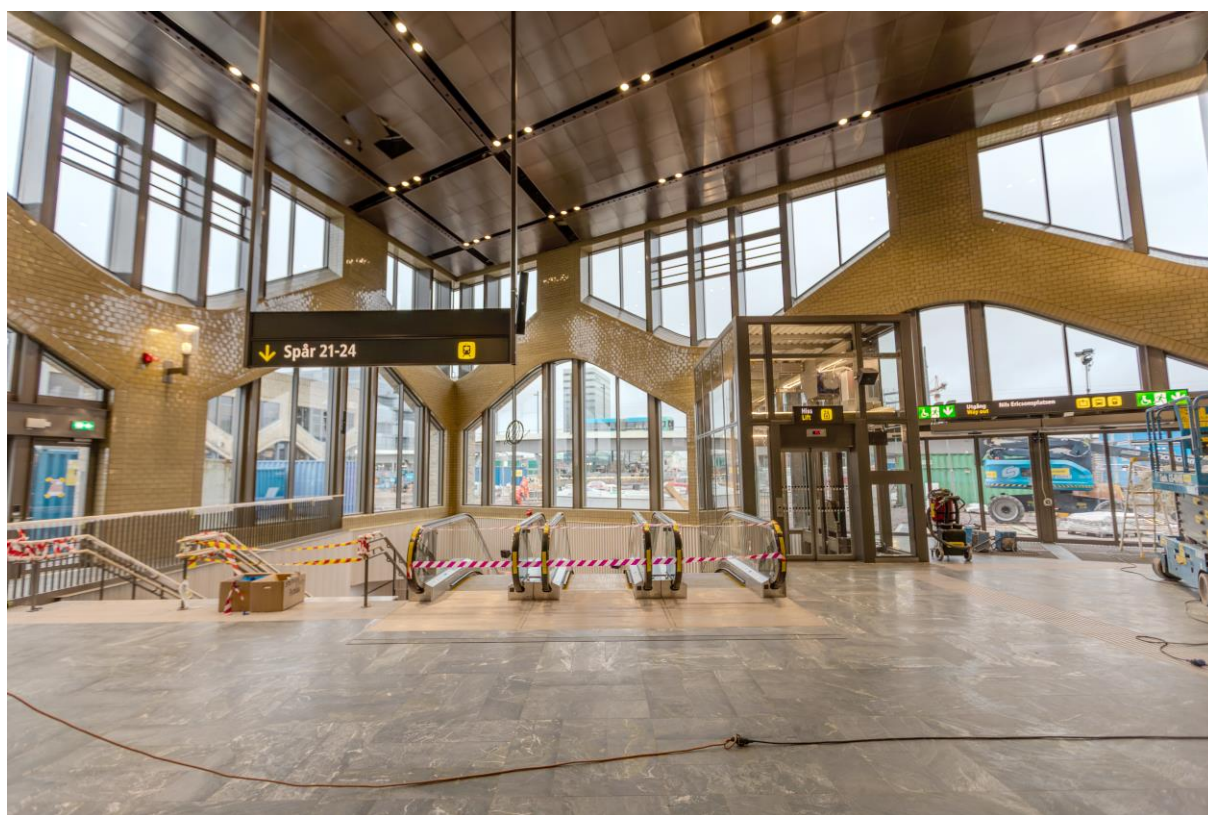
För etapp Korsvägen informerade Trafikverket i ett pressmeddelande den 3 september 2025 om resultatet från Trafikverkets granskning av delprojekt Korsvägen i Västlänken. Granskningen visade på allvarliga brister hos entreprenören då de brustit i omsorgsplikten avseende kontraktsadministration och ekonomistyrning. Trafikverket aviserade via ombudsbrev om omfattande återkrav på miljardbelopp och efter återkoppling från entreprenören valde Trafikverket den 18 september 2025 att häva kontraktet med WLC. Efter hävningen har projektet handlat upp kritiska entreprenader för skydds- och tidskritiska åtgärder, vilket innebär att arbetet kunde komma igång relativt snabbt efter att nya avtal kommit på plats. Samtidigt har projektet påbörjat upphandlingen av de nya entreprenaderna som ska utföra de kvarstående arbetena. Bedömningen är att de nya entreprenörerna kan vara plats till sommaren 2026. I övrigt har produktionen löpt på bra under året och de sista sprängningsarbetena av bergpelarna i den västra delen av stationen har genomförts. Det innebär allt berg är uttaget både för stationen och tunneln. Vid station Korsvägen har betongarbetena fortsatt och vid Liseberg har arbete pågått med att gräva ur vattenschaktet vid Mölndalsån. En stor milstolpe som uppnåddes under januari 2025 var att tunnelgränssnittet mellan etapp Haga och etapp Korsvägen öppnades upp.

Inom BEST-entreprenaden, det vill säga den entreprenad som ska bygga Västlänkens järnvägsanläggning, har arbetet delats upp i två delar. Inom del 1, som omfattar järnvägsanläggningen för den del av Västlänken (ny Centralstation) som öppnar för trafik år 2026, har planering fortsatt under året och produktion har påbörjats. Under sommaren genomfördes även arbeten i Almedal för att bygga slutläget för Västlänkens anslutning i söder till Västkustbanan. Under tiden för dessa arbeten fick spåren stängas av men allt löpte på bra och trafiken kunde komma igång igen enligt plan natten till den 20 augusti 2025. Parallellt har det pågått planering och projektering inför upphandling av del 2, vilken omfattar

den entreprenad som ska bygga färdigt järnvägsanläggningen genom etapperna Haga och Korsvägen.

I samband med hävningen av kontraktet med WLC för delprojekt Korsvägen i Västlänken kommunicerade Trafikverket att Västlänkens kostnadsprognos nu uppgår till 49,3 miljarder kronor i 2025 års prisnivå när återkraven på 7,5 miljarder kronor i flera kontrakt är inräknade. Trafikverket kommunicerade även att målet för Västlänkens färdigställande fortsatt är år 2030.

Den 30 september 2025 presenterade Trafikverket förslag till nationell plan 2026–2037. Trafikverket förordar i förslag till nationell plan att hälften av kostnadsökningen hanteras av statliga anslag och hälften från trängselskatt.



Västra uppgången Västlänken etapp Centralen. Foto: NCC, Niclas Fransén

Läs mer om Västlänken på Trafikverkets hemsida.

www.trafikverket.se/vastlanken

4.2 Knutpunkt Korsvägen

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

Aktuellt under året

Under 2025 har arbete pågått med projektering och planering inför kommande byggnation och upphandling av entreprenad planeras under 2026. På platsen pågår Trafikverkets arbete med Västlänken deletapp Korsvägen och i nuläget antas återtagande av ytor från Västlänken starta 2028 och då kan produktion inledas. Det finns dock osäkerheter kring när projektet kan färdigställas men byggtiden uppskattas till ungefär tre år. Samverkansdialog med Trafikverket och Västfastigheter pågår.

Läs mer om Korsvägen på Göteborgs stads hemsida.

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

4.3 Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan

Lundbyleden är en viktig länk i Göteborgs övergripande vägnät och en av de främsta lederna till hamnen, Torstlanda 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 2025 har produktion av etapp 1 påbörjats i form av ledningsarbeten, grundförstärkningsarbeten samt betongarbeten. Etappen omfattar arbeten på gata och järnväg norr om Lundbyleden.

Under 2025 har etapp 2 tilldelats Skanska. Etappen omfattar ombyggnad av Lundbyleden mellan Brantingsmotet och Ringömotet samt arbeten på järnväg mellan Lundbyleden och Kville bangård. Produktion startade under augusti med bland annat grundläggningsarbeten för broar samt schaktarbeten. Under november revs bron över Lundbyleden i Brunnsbomotet med gott resultat. Trafiken på Lundbyleden kunde släppas på enligt plan.

För etapp 3, vilken omfattar BEST-entreprenaden på del av Bohusbanan beräknas upphandlingen av entreprenör ske under september 2026. Tilldelning beräknas ske under våren 2027.

För etapp 4, vilken omfattar BEST-arbeten för provisorier, provisoriskt spår och flytt av plankorsningar, har kontrakt tecknats med Infranord. Produktion startar under april 2026.

Projektet planeras öppna för trafik 2029/2030.

Läs mer om Lundbyleden på Trafikverkets hemsida.

<https://www.trafikverket.se/lundbyleden-brunnsbostation>

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

<https://goteborg.se/projektbackaplan/>

4.4 Gamlestadstorget etapp 1 och etapp 2

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

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

Etapp 2 har uppdraget att skapa en sammanhängande, tät urban kvartersstruktur som ansluter till den nya knutpunkten där region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar och cyklar sammanstrålar på ett funktionellt sätt. I denna etapp rivs nuvarande vägbro och Artillerigatan

samt Gamlestadsvägen byggs om till gator med stadskaraktär. I området har tidigare staden Nya Lödöse legat och under projektet har mycket information om Göteborgs tidiga historia kunnat grävas fram.

Aktuellt under året

Ettapp 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 ettapp 1 pågår byggnation av det återstående kvarteret vid Gamlestads torg. Inom ettapp 2 har projektet arbetat med förberedelser inför projektavtalsförhandling² avseende genomförande. Arbetet med genomförandestudie och med att ta fram en uppdaterad projektkalkyl har färdigställts liksom även arbetet med hantering av skyfallsfrågor. Göteborg Stad framförde i december 2025 behov av att initiera projektavtalsförhandlingar avseende Projekt 407 Gamlestadstorget ettapp 2, för vilket Göteborgs Stad är utförande part.

Läs mer om Gamlestaden på Göteborgs stads hemsida.

<https://goteborg.se/projektgamlestaden/>



Visionsbild för Gamlestads torg ettapp 2, framtagen av White arkitekter

² Projektet har tidigare tilldelats medel för projektering. För byggnation kommer nytt avtal behöva tecknas mellan parterna.

4.5 Bangårdsförbindelsen

Projektet innebär en ny gatuförbindelse med bro över bangården öster om Centralstationen i Göteborg. Förbindelsen ska vara en koppling mellan stadsdelarna Stampen och Gullbergsvass. Bangårdsförbindelsen är en del i arbetet att få till en stark regionkärna i Göteborg, genom att bidra till en sammanhållen stadskärna. Förbindelsen ska utformas och placeras för att klara av morgondagens kollektivtrafik och bidra till att skapa ett tillgängligt, attraktivt och tryggt område kring Göteborgs Centralstation. En viktig uppgift är att knyta samman berörda stadsdelar genom att minska bangårdens barriäreffekt. Den slutliga utformningen av Bangårdsförbindelsen bestäms i det kommande arbetet.

Aktuellt under året

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

Beslutet innebär att genomförandestudie och detaljplaner kan påbörjas. Beslutet innebar även att i det fortsatta planeringsarbetet, studera vidare, de fysiska förutsättningarna för framtida spårvagnstrafik, antingen direkt eller som kompletterande tillbyggnad i senare skede samt möjligheten att skapa mer gena kopplingar och flacka ramper för befintliga cykelstråk. Göteborgs stad har under 2025 aviserat behov av att initiera projektavtalsförhandlingar³ under 2026.

Läs mer om Bangårdsförbindelsen på Göteborgs stads hemsida.

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

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

4.6 Övriga åtgärder och projekt

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

Pendelparkeringar

Under året har pendelparkeringsplatser för bil och cykel vid Stora Höga färdigställts samt cykelgarage vid Kungsbacka station. Totalt har det under 2025 färdigställts 80 bilplatser och 94 cykelplatser.

Byggnation av cykelplatser vid Varberg pågår och ytor öppnas successivt allteftersom de blir klara.



Kungsbacka cykelgarage. Foto: Annika Svensson, Kungsbacka kommun

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

Gång- och cykelbro över Göta älv

Projektet är en gång- och cykelbro över Göta älv som kommer att förbinda expanderande delar av Hisingen med centrala staden på fastlandssidan. Projektet har en avtalad medfinansiering från Västsvenska paketet om 24 miljoner kronor till arbetet med genomförandestudien. Projektet arbetar för närvarande med att slutföra

genomförandestudien. I slutet av 2025 skickades detaljplanens granskningshandling ut för synpunkter och miljödomsansökan har lämnats in till miljödomstolen.

Kommunfullmäktige fattade under 2025 ett reviderat inriktningsbeslut som innehöll en maximal projektram om 1 200 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Tidigare inriktningsbeslut innehöll en projektram om 900 miljoner kronor. En ny gång- och cykelbro kan, om inga överklaganden sker av miljödom eller detaljplan, öppna för användning runt år 2033.

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

[Gång- och cykelbro Packhuskajen - Hugo Hammars kaj - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](#)

Plattformsförlängningar på Bohusbanan

Projektet omfattar plattformsförlängning vid stationerna Ytterby, Kode, Stora Höga, Svenshögen och Ljungskile och syftar till att möjliggöra för trafikering med längre tåg och därmed fler resande på Bohusbanan. Under året har genomlysning av tid, kostnad och innehåll (TKI-säkring) genomförts och nästa steg är att påbörja projektering.

Projektet har en fast delfinansiering om 80 miljoner kronor från Västsvenska paketet och Västra Götalandsregionen har för avsikt att hantera övrig erforderlig finansiering inom Regional plan för Västra Götaland.

Förbigångsspår vid Lekarekulle

Projektet omfattar ett förbigångsspår för godståg i Lekarekulle och syftar till att möjliggöra en tätare trafikering på Västkustbanan. Under året har framtagande järnvägsplan inletts.

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

Omloppsnära uppställning i Alingsås och Kungsbacka

Projektet omfattar signalåtgärder för att skapa fler platser för omloppsnära uppställning av tåg i Alingsås och Kungsbacka. Syftet är att skapa ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande på Västra Stambanan respektive Västkustbanan. Under året har projektering påbörjats.

Längre hållplatstak Korsvägen

Projektet omfattar åtta stycken nya större hållplatstak och väderskydd för buss- och spårvagnshållplatsen vid Korsvägen. Syftet är att förbättra kapaciteten för kollektivtrafiken samt att öka kvalitén i resenärsmiljön. Under året har detaljprojektering pågått. Det har även varit ett fortsatt stort fokus på samordning mellan Västfastigheter, Trafikverket och Göteborgs Stad inom projektering och tidsplanering.

Spårväg i Allén

Projektet omfattar ny spårväg från Hagakyrkan och längs med Alléstråket till Åkareplatsen. Sträckan är totalt cirka 2 kilometer. Under året har arbete med första etappen och hur denna ska ansluta till befintliga spår pågått. Första etappen avser sträckan mellan Haga och Stampgatan eller Ullevigatan. Inriktningen för etappen är att ansluta till spår i Skånegatan,

vilket innebär att spår behöver anläggas i Ullevigatan. Under året har planering pågått inför upphandling av konsult för genomförandestudien. Arbetet inleddes även med framtagande av ny detaljplan som tillåter ny spåranläggning. Åtgärden har 60 miljoner kronor avtalat för genomförandestudie samt delfinansiering av projektering.

Bytespunkt Delsjömotet

Under året färdigställdes projektet vars syfte är att förbättra tillgänglighet till kollektivtrafik samt möjliggöra utökad trafikering. Hållplatserna i Delsjömotet har förlängts och standardhöjning av gångvägar och hållplatsmiljöer har genomförts.

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 2025. Det kan dock vara svårt att isolera effekten av de åtgärder som ingår i Västsvenska paketet. Dels pågår en omfattande stadsutveckling, satsningar på infrastruktur i Västsverige och renoveringsarbeten. En påverkan på vägsystemet i form av förändrat beteende och resmönster kan ses efter pandemin Covid-19.

5.1 Kollektivtrafik och hållbart resande

Åtgärderna i Västsvenska paketet ger förutsättningar för att skapa en förbättrad och utökad kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen och Region Halland. Genom att mäta antalet delresor⁴ som görs, punktlighet, andel hållbara resor samt utvecklingen av pendelparkeringar, går det att följa utvecklingen över åren.

Antal delresor

Det kollektiva resandet minskade stort under pandemin och de efterföljande åren och har ännu inte under 2025 återhämtat sig till nivåerna före pandemin. Sammantaget över året gjordes 323 miljoner delresor med Västtrafik inom Västra Götalandsregionen och Kungsbacka kommun, vilket innebär en minskning på 1 procent jämfört med 2024. Resorna med tåg och båt ökade med 1 respektive 2 procent under 2025 jämfört med 2024. Inom Göteborgsregionen var skillnad i antal delresor även här en minskning på 1 procent jämfört med föregående år. Vid jämförelse med före pandemin, 2019, ses en minskning på 9 procent. Pandemin påverkar i stor utsträckning den tidigare trenden om ett ökat resande, vilket redovisas närmare under Resandeutveckling 2019–2025.

Resandeutveckling Västra Götaland och Kungsbacka kommun

Trafikslag	Miljoner delresor 2025	Förändring jämfört med 2024	Förändring jämfört med 2019
Buss	167	-2%	-9%
Båt	7	2%	-11%
Tåg	22	1%	4%
Spårvagn	125	0%	-11%
Anropsstyrd trafik	2	0%	8%
Totalt	323	-1%	-9%

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

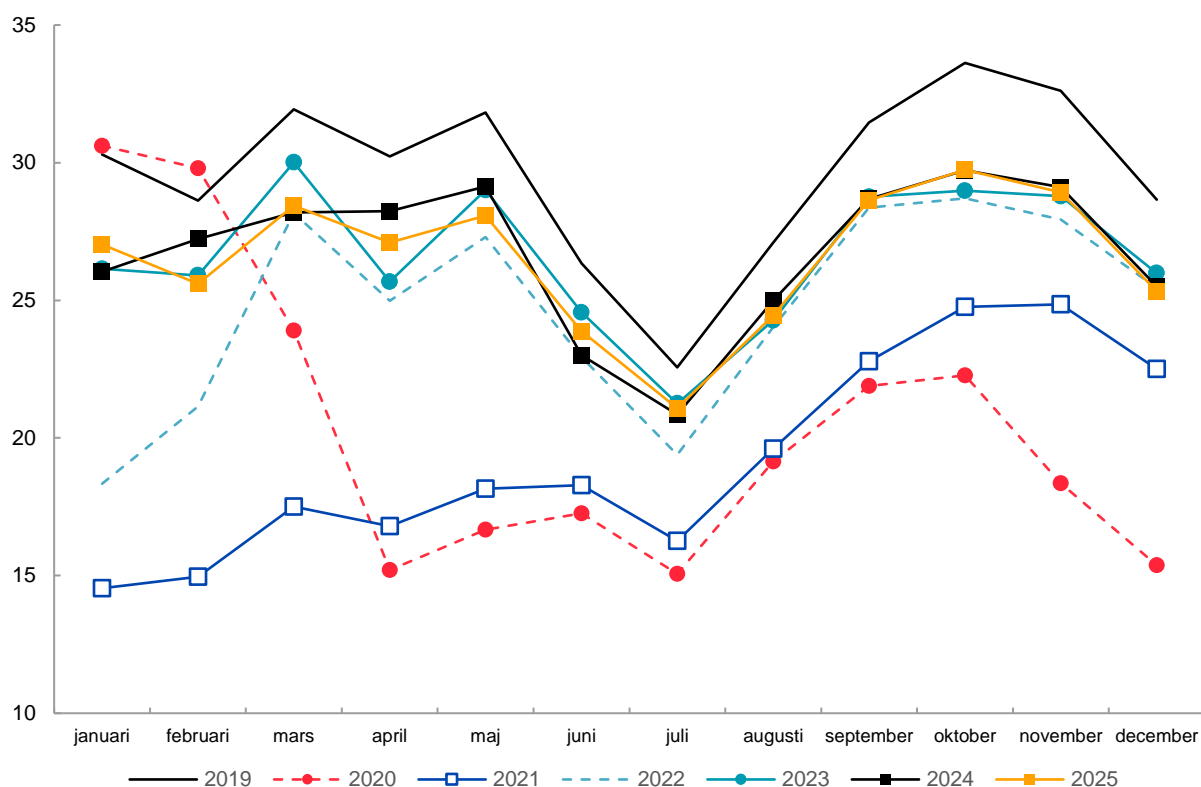
Resandeutveckling Göteborgsregionen

Trafikslag	Miljoner delresor 2025	Förändring jämfört med 2024	Förändring jämfört med 2019
Totalt	271	-1%	-11%

Resandeutveckling 2019–2025

Resandeutvecklingen har under 2020 till början av 2022 varit starkt påverkad av pandemin och restriktioner kring resande, vilket framgår tydligt i statistiken. I januari och februari 2020, innan pandemin inträffade, såg kollektivtrafiken en liten ökning jämfört med 2019. Under april och maj 2020 minskade antalet resor med närmare 50 procent och har i varierande grad varit fortsatt låga under hela pandemin. Efter det har resandet fortsatt att öka fram till 2024 för att sedan minska lite igen under 2025.

Miljoner delresor per månad



Punktlighet

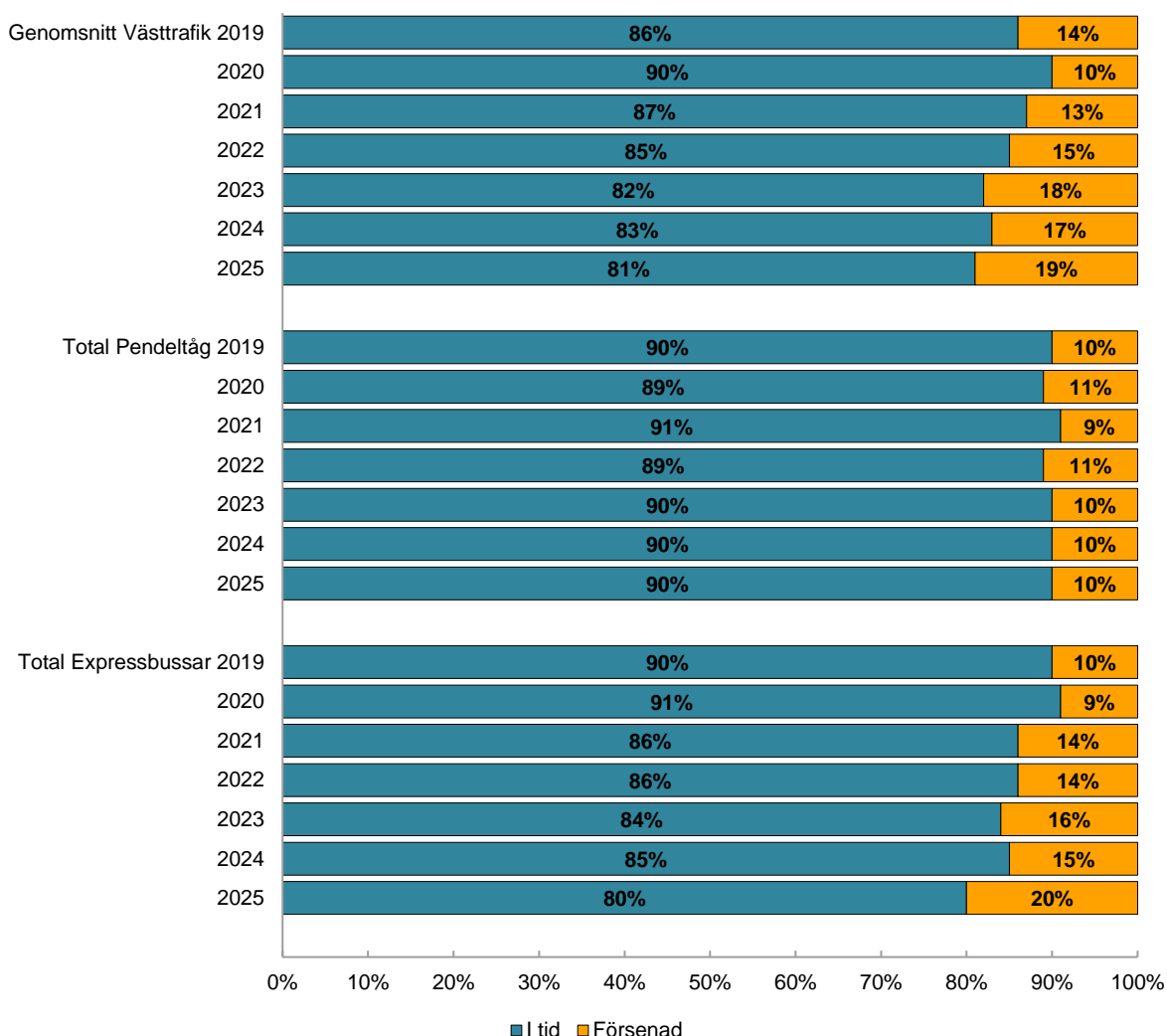
Punktlighet inom kollektivtrafiken mäts med hjälp av Västtrafiks realtidssystem för nästan all trafik och anses utgöra en viktig faktor i pålitligheten för kollektivtrafiken. Punktligheten beräknas genom att jämföra den planerade restiden, "tidtabellstid", med den faktiska restiden. Västtrafik har sedan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

I genomsnitt har andelen förseningar 2025 ökat med ungefär 2% sedan 2024, vilket innebär en fortsatt lägre punktlighet än 2019. Punktligheten för Expressbussar har 2025 minskat från runt 85% till 80% jämfört med tidigare år. Punktligheten under 2025 har påverkats negativt av framkomlighetsproblem i centrala Göteborg, exempelvis har linjerna X1–X4 haft problem med köer, bland annat vid Järntorget, Operan och Lundbyleden, vilket fått konsekvenser för punktligheten. Generellt kan också sägas att expressbussar har en något högre andel försenade turer jämfört med pendeltåg som legat runt 90% de senaste åren och så även 2025.

Statistiken avser samtliga utförda turer under 2025 och avser punktlighet vid ankomst till sluthållplats.

Punktlig het 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 utvecklingen av trafik och resande under vardagsdygn för resor till fots, med cykel, kollektivtrafik samt bil. Färdmedelsfördelningen baseras på samtliga resor till, från och inom Göteborg och omfattar alla typer av resänder, inte enbart arbetsresor.

Uppföljningen av trafik- och resandeutvecklingen baseras på data från cykelmätstationer, Transportstyrelsens trängselskattesnitt för biltrafik samt Västtrafiks kundräkningssystem för kollektivtrafiken. För resor till fots har resandeutvecklingen fram till och med 2019 antagits följa befolkningsutvecklingen, och samma metod har tillämpats för 2025. Under perioden 2020–2022 har utvecklingen av gångresor i stället bedömts utifrån externa undersökningar och kompletterande datakällor.

År 2025 uppskattas det totala antalet resor ha ökat med cirka 1 procent jämfört med 2024. Sammantaget ligger resandet därmed på ungefär samma nivå som 2019. Resor till fots, med cykel och bil har ökat, medan resandet med kollektivtrafik har minskat i jämförelse med föregående år.

Antalet resor till fots ökade med cirka 1 procent mellan 2024 och 2025. Cykelresandet ökade under samma period med omkring 5 procent. De pågående vägarbetena i staden påverkar cyklisternas vägval, vilket medför en osäkerhet i uppskattningen av cykelresandets utveckling.

Statistiken för 2025 visar en sammantagen minskning av kollektivtrafikresandet. Det enda trafikslaget inom kollektivtrafiken som uppvisar en ökning är båttrafiken, med cirka 2 procent fler resor jämfört med 2024. Resandet med spårvagn är relativt oförändrat jämfört med föregående år, medan bussresandet har minskat med cirka 2 procent.

Utvecklingen av biltrafiken för 2025 baseras på data från Transportstyrelsens trängselskattesnitt och avser det totala antalet fordonspassager vid samtliga trängselskatteportaler under vardagar, exklusive klämdagar. Dessa värden indexeras för att möjliggöra jämförelser över tid. Enligt denna metod ökade bilresandet i Göteborg med cirka 2 procent jämfört med 2024.

I Västra Götaland och Kungsbacka kommun ses kollektivtrafikresandet ha minskat med 1 procent, [se Antal delresor](#).

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

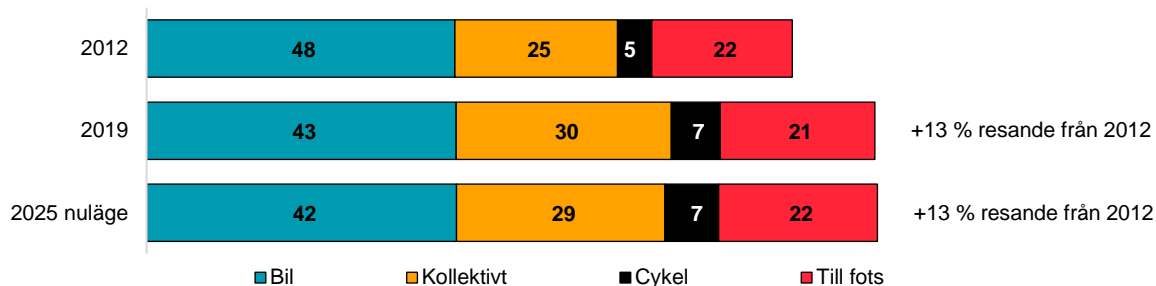
Uppskattad förändring avser hela vardagsdygn.

Färdmedel	Förändring 2024–2025	Förändring 2019–2025
Till fots	+ 1 %	+ 3 %
Cykel	+ 5 %	+ 10 %
Kollektivtrafik	- 1 %	- 3 %
Bil	+ 2 %	- 0 %
Totalt resande	+ 1 %	- 0 %

Baserat på de uppskattade förändringarna för respektive färdssätt beräknas antalet resor och färdmedelsfördelningen. Sett till den totala färdmedelsfördelningen för 2025 utgör resor till fots 22 procent, resor med cykel 7 procent, resor med kollektivtrafik 29 procent och resor med bil 42 procent. Färdmedelsfördelningen är densamma som för 2023 och 2024.

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning (andel %)

Uppskattat antal resor och färdmedelsfördelning 2012, 2019 och 2025 för resor på vardagar 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.



Kapacitet och beläggning på pendelparkeringar

Västtrafik har inte genomfört någon kapacitets- och beläggningsinventering av pendelparkeringar under 2025. Detta till följd av att Västtrafik fattat beslut om att kapacitets- och beläggningsinventering endast genomförs vartannat år. Det innebär att nästa inventering sker 2026.

Under 2024 inventerades totalt cirka 10 540 pendelparkeringsplatser för bil. Den genomsnittliga beläggningsgraden för dessa platser uppgick då till 60 procent.

5.2 Biltrafik och näringslivets transporter

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

Under 2025 har arbete fortsatt med ett antal större bygg- och underhållsprojekt som bedöms ha påverkat trafikflödena i Göteborg.

Betalstationer

Biltrafiken över betalstationssnittet har återhämtat sig till de nivåer som var innan pandemin. Flödena under betalperioden är cirka 4 procent högre under 2025 jämfört med 2019 och vid jämförelse mellan 2025 och 2024 ses att biltrafiken har ökat med cirka 3 procent.

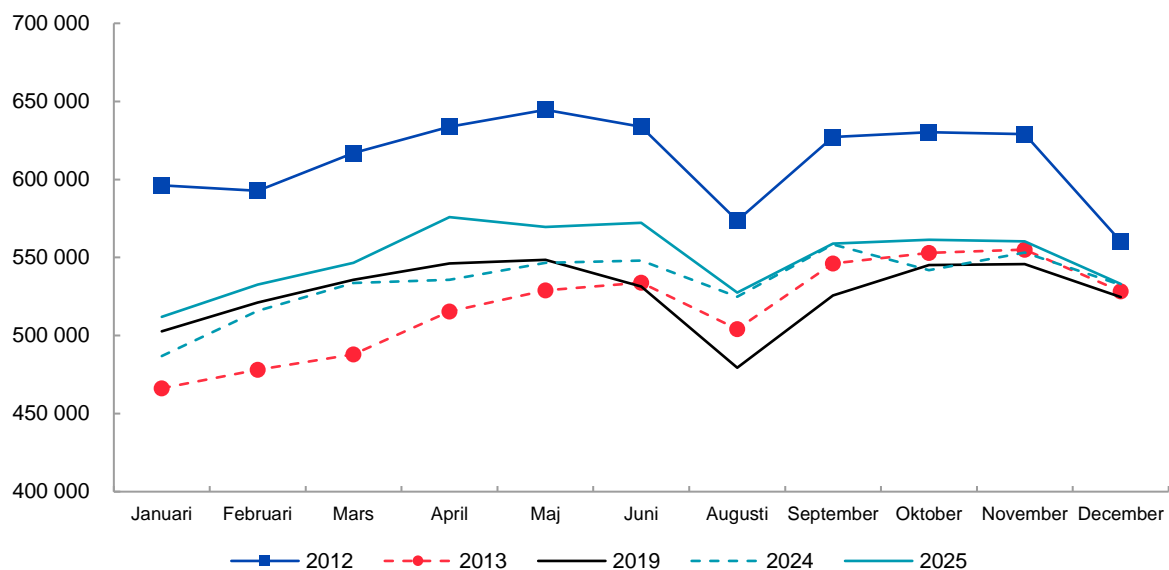
Uppföljningen är baserad på data från Transportstyrelsen avseende antal skattepliktiga passager och omfattar de fordon som är ålagda att betala trängselskatt. Passager genom kontrollstationer omfattas inte av uppföljningen. Uppföljningsmetoden för 2024–2025 skiljer sig jämfört tidigare år på grund av att underlagsdata inte kan inhämtas på samma sätt. Årets

uppföljning är jämförbar med 2024 men visar på en differens jämfört med uppföljning i tidigare årsrapporter och innebär att årets uppföljningsresultat inte till fullo kan jämföras med resultat för tidigare år.

Biltrafikflödet genom betalstationerna under betalperioden var under 2025 cirka 10 procent lägre än innan införandet av trängselskatt, 2012. I diagrammet nedan redovisas trafikflöden över betalstationssnittet under betalperioden.

Trafikflöden i betalstationer under betalperioden (antal fordon)

Genomsnittligt antal passerande fordon klockan 06.00–18.30 under vardagsdygn.



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 39–43 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 mätillfällen. Generellt gäller sambandet att en minskad trafikvolym ger kortare restid och mindre restidsosäkerhet, och tvärtom vid ökad trafikvolym.

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

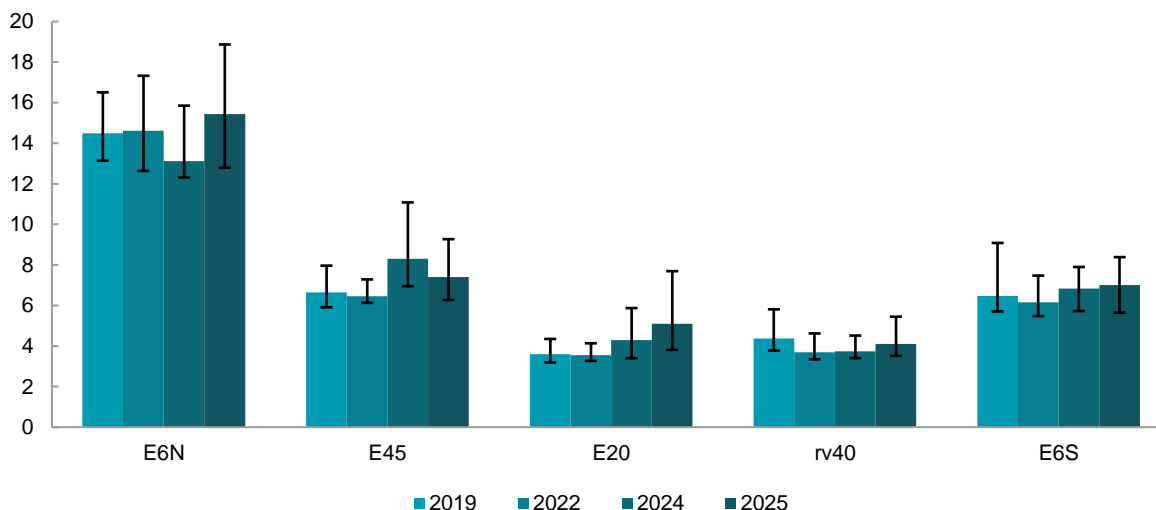
15-percentil – gränsen mellan de nedersta 15 procenten med kortast restider och de resterande 85 procenten.

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

Restiderna under förmiddagens högtrafik har ökat på alla infartsleden förutom för E45 där det minskat jämfört med 2024. Desamma gäller restidsosäkerheten som har ökat för samtliga leder, förutom för E45 där den har minskat. Att restiden och restidsosäkerheten minskar på E45 kan förklaras av bättre framkomlighet i Gullbergsmotet. Att restiderna ökat på E6 kan delvis förklaras av försämrad framkomlighet på grund av arbeten i Kallebäcksmotet samt att ramper i Brunnsbomotet stängdes under hösten 2025 med anledning av projekt Lundbyleden.

Restider Infartsleder – Förmiddagstrafik (minuter)

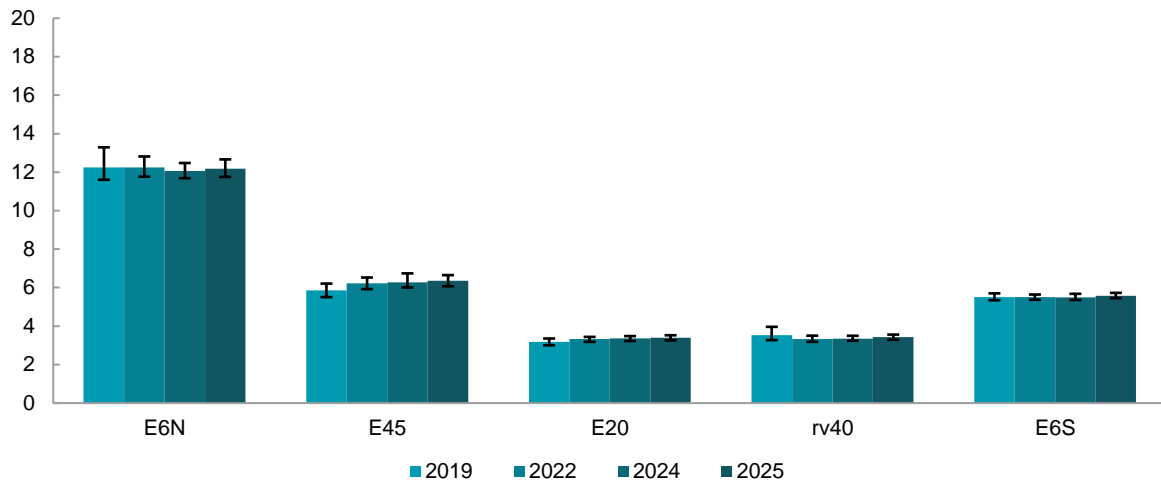
Blå staplar avser medianrestid (50-percentilen) under vardagsförmiddagens rusningstrafik 06.00–09.00 (minuter). Svarta staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.



Under lågtrafik ses restiderna för 2025 ha ökat marginellt för E6N, E45 och E6S men den är oförändrad för E20 och Rv40. Restidsosäkerheten har ökat för E6N, minskat för E45 och E6S medan den är oförändrad för E20 och Rv 40.

Restider Infartsleder – Lågtrafik (minuter)

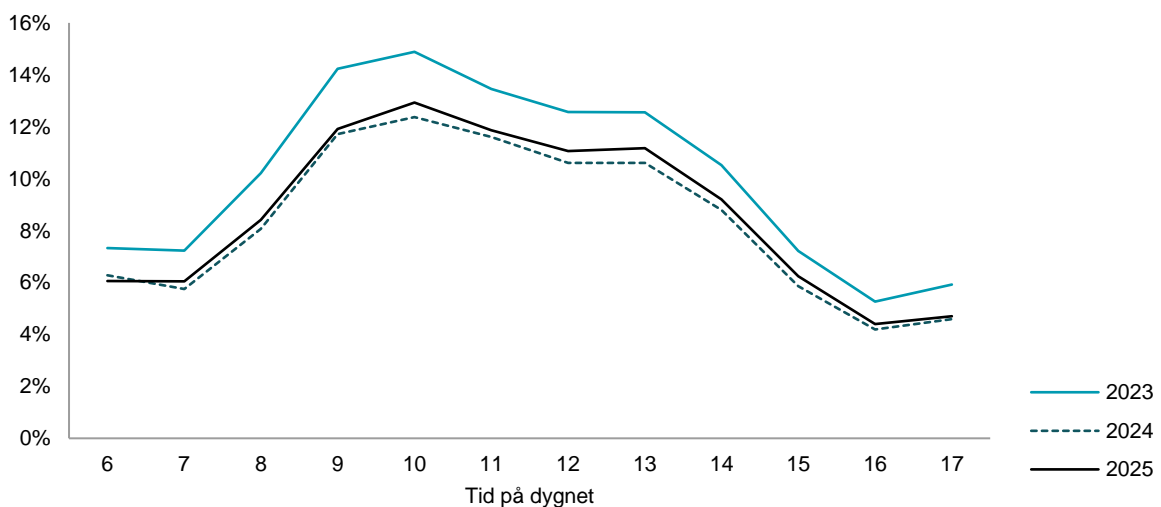
Blå staplar avser medianrestid (50-percentilen) under vardagens lågtrafik 09.00-15.00 (minuter). Svarta staplar avser spannet mellan 15-percentil och 85-percentil.



Andelen lastbilar av den totala fordonstrafiken är cirka 7 procent under förmiddagens högtrafik och stiger till 11 procent under lågtrafik och sjunker sedan igen under eftermiddagen. Cirka 64 procent av den totala lastbilstrafiken sker under lågtrafik, sett till hela dygnet, varav 46 procent sker mellan kl 9-15.

Uppföljningen för 2023 omfattar data från följande platser: Rv40 (Delsjömotet), E6N (Klareberg), E6S (Åbromotet), E20 och E45. För 2024 och 2025 saknas data för både riktningar på E6 vid Klareberg samt i södergående riktning för E6 vid Åbromotet. Att lastbilsandelen är lägre under 2024 och 2025 beror på att det är en större andel lastbilstrafik på E6 jämfört med övriga stråk.

Lastbilsandel Infartsleder vardagar (andel %)



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

5.3 Övrig uppföljning

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

För 2025 finns inga projektspecifika uppföljningar att redovisa.

6. Aktuellt framöver

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

6.1 Utblick Västsvenska paketet

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

Av gällande avtal inom Västsvenska paketet framgår att en indexjustering av avgiftsnivåerna i trängselskattesystemet ska genomföras med hänsyn till inflation. Något beslut är ännu inte fattat kring när processen ska påbörjas. En förskjutning av processen kommer i förlängningen att påverka trängsel och miljö såväl som avgiftsnivåer och den stipulerade återbetalningstiden. För mer information se [Trängselskattens intäkter och återbetalningstid](#).

Marieholmstunneln

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

Gamlestaden etapp 2

Göteborg Stad framförde i december 2025 behov av att initiera projektavtalsförhandlingar avseende Projekt 407 Gamlestadstorget etapp 2, för vilket Göteborgs Stad är utförande part och i januari 2026 inleddes diskussioner kring projektavtalsförhandling.

Bangårdsförbindelsen

Göteborgs stad har under 2025 aviserat behov av att initiera projektavtalsförhandlingar under 2026.

6.2 Utblick omvärld

Under detta avsnitt omnämns faktorer som, direkt eller indirekt, kan komma att påverka det Västsvenska paketet under 2026 och framåt.

Osäkert omvärldsläge

Det råder fortsatt ett osäkert omvärldsläge med geopolitiska spänningar och konflikter samt ekonomisk osäkerhet.

Nationell plan 2026–2037

Den 30 september 2025 redovisade Trafikverket förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Trafikverkets förslag gick samtidigt på extern remiss och remissynpunkter lämnas till regeringen. Det är sedan regeringen som beslutar om den nationella planen.

Bilaga 1. Deltagare i Politisk referensgrupp och Ledningsgrupp

Politisk referensgrupp

Nedan framgår ordinarie medlemmar och ersättare för 2025

Trafikverket	Ordförande Lennart Kalander
Göteborgs stad ⁵	Josef Akar och Jonas Berg Bejmyr (ersattes av Linus Mondschein från oktober)
Region Halland	Gösta Bergenheim och Per Persson
Göteborgsregionen	Magdalena Sundqvist och Merjem Maslo
Västra Götalandsregionen	Helén Eliasson och Lars Holmin
Västtrafik	Bijan Zainali och Kent Lagrell

Ledningsgrupp

Nedan framgår ordinarie medlemmar för 2025

Trafikverket	Ordförande Jörgen Einarsson
Göteborgs stad	Magnus Sigfússon
Region Halland	Erik Hansson
Göteborgsregionen	Maria Sigroth
Västra Götalandsregionen	Sofia Hellberg
Västtrafik	Roger Vahnberg

⁵ Göteborgs Stad meddelade i oktober 2025 följande till Trafikverket: "Med anledning av Trafikverkets förslag till finansiering av det statliga projektet Västlänken kommer Göteborgs Stads politiska representanter inte att bidra till eller medverka på referensgruppens kommande möten."

Bilaga 2. Färdigställda projekt

Tabellen nedan redogör för de projekt som hittills färdigställts inom Västsvenska paketet. De påbörjade projektens hittills upparbetade kostnader ingår inte i tabellen. Tabellen redovisar kostnad upp till avtalad budget i Västsvenska paketet.

Projekt-nummer	Projektnamn	Utförande part	Genomförande-period	Kostnad (mnkr)
201*	Marieholmstunneln	Trafikverket	2011–2020	3 500
304	E6 Tingstadsmotet-Backadalsmotet	Trafikverket	2014–2020	47
305	ITS Marieholmstunnelns anslutningar	Trafikverket	2019–2020	55
401	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, järnvägsnätet	Trafikverket	2010–2014	325
402*	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, statligt vägnät	Trafikverket	2010–2018	452
403	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, kommunala anläggningar	Göteborgs Stad	2012–2018	356
404	Kollektivtrafikåtgärder inför trängselskatten, pendelparkeringar	Västtrafik	2012–2016	86
405	Gamelestadstorget, 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
420*	Bytespunkt utmed väg 40 vid Delsjömotet	Trafikverket	2021-2025	8
422*	Gång- och cykelbro över Göta älv	Göteborgs Stad	2021-2025	24
501	Delfinansiering av Hisingsbron och del av E45	Göteborgs Stad	2014–2022	2 000
601	E6.20 Klarebergsmotet, etapp 1	Trafikverket	2010–2021	35
602*	Vädermotet-Syrhåla inklusive Sörredsmotet	Trafikverket	2011–2022	890
603	Förbättring av framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet, projektering	Trafikverket	2013	0,8
604	Delfinansiering av Säröleden, delen Hovåsmotet-Brottkärr	Trafikverket	2015–2021	49
701	Trimningsåtgärder inför trängselskatten, statligt vägnät	Trafikverket	2010–2013	82
702	Trimningsåtgärder inför trängselskatten, Göteborgs Stads gatunät	Göteborgs Stad	2012–2015	144
703	Trimningsåtgärder inför trängselskatten, övriga kommuners gatunät	Övriga kommuner	2012–2016	50
704	Trafikinformation och samordnad trafikledning	Parterna**	2011–2018	109
705	Nya Vägvanor	Parterna**	2012–2018	64
706*	Kommunikation, utvärdering, analys m.m.	Parterna**	2011-pågående	79
707	Trimningsåtgärder, projektering och genomförande	Parterna**		0
Summa:				8 971,3

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

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

Västsvenska paketet

trafikverket.se/vastsvenskapaketet