

Årsrapport

VÄSTSVENSKA PAKETET 2019

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 ekonomiska nuläget, samt redovisa de årliga, och specifika, uppföljningar som görs inom Västsvenska paketet.

Dokumentet har under 2020 omarbetats med ny struktur för årsrapportering och ersätter tidigare utformning av årsrapporter som tagits fram under beteckningen ”Uppföljning av bil och kollektivtrafik”.

SAMVERKANSORGANISATIONEN FÖR VÄSTSVENSKA PAKETET
GÖTEBORG JUNI 2020

Innehåll

1. Inledning	5
2. Information från samverkansorganisationen	6
Genomförda uppdrag och beslut som fattats under 2019	6
3. Rapportering ekonomi	8
3.1 Finansiering	9
3.2 Utfall och prognoser	10
4. Projektinformation	12
4.1 Västlänken	12
4.2 Knutpunkt Korsvägen	14
4.3 Marieholmstunneln	15
4.4 Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan	16
4.5 Hisingsbron inklusive del av nedsänkning E45	17
4.6 Gamlestadstorget etapp 1 och etapp 2	19
4.7 Sörredsmotet	21
4.8 Övriga åtgärder	21
5. Uppföljningar inkl. utredningar och analyser	22
5.1 Kollektivtrafik	22
5.2 Biltrafik	26
5.3 Övrig uppföljning	30
6. Aktuellt framöver	31
6.1 Utblick Västsvenska paketet	31
6.2 Utblick omvärld	31
Bilaga 1	32

1. Inledning

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

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

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

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

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 april 2020.

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 2019. Utöver dessa grupperingar finns även en Samordningsgrupp och ytterligare arbetsgrupper.

Genomförda uppdrag och beslut som fattats under 2019

Detta avsnitt redogör för några av de uppdrag som genomfördes samt de beslut som fattades under 2019.

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

Under 2019 påbörjades arbetet med att aktualisera det dokument som beskriver Västsvenska paketets övergripande mål och effektmål men också det dokument som redogör för hur Samverkansorganisationen arbetar för att på olika sätt bidra till att den gemensamma målbilden uppfylls, det vill säga en Genomförande- och uppföljningsplan. Det har även tagits fram en ny struktur för årsrapport för det Västsvenska paketet och därmed har dess koncept utvecklats.¹

Inom Västsvenska paketets budgetram finns det ofördelade medel. De består bland annat av medel som inte fördelats ut på projekt och medel som kan bli tillgängliga från projekt vilka inte utnyttjar sin tilldelade budgetram. Under året har parterna påbörjat ett arbete med att ta fram riktlinjer med förutsättningar och bedömningsgrunder som ska gälla vid förslag på nya projekt med finansiering från Västsvenska paketet. Under 2019 fanns det ca 300 miljoner kronor tillgängliga för fördelning på nya åtgärder. Arbetet påbörjades med att ta fram en inriktning för att tydliggöra vilka typer av nya åtgärder som skulle kunna vara aktuella för finansiering.²

Under året har en ny grundpresentation tagits fram för det Västsvenska paketet. Presentationen innehåller bland annat information kring Västsvenska paketets bakgrund, ekonomi och innehåll. Presentationen finns tillgänglig på Västsvenska paketets hemsida.³

¹ Arbetet slutfördes i februari under 2020 och det aktualiserade måldokumentet samt genomförande- och uppföljningsplan finns på Västsvenska paketets hemsida.

² Arbetet slutfördes i februari 2020 och inriktning för frigjorda medel fastställdes.

³ www.vastsvenskapaketet.se

Under år 2019 har parterna i det Västsvenska paketet tecknat ett projektavtal gällande genomförandet av projekt Korsvägen. Projektet omfattar åtgärder på kommunal anläggning, därav är Göteborgs stad utförande part och ska efter färdigställandet äga anläggningen. I projektavtalet avsattes 533 miljoner kronor för projektets genomförande. I tidigare avtal från 2014 finns 70 miljoner kronor avtalat gällande projektering. Totalt finansierar Västsvenska paketet därmed projektet med 603 miljoner kronor.

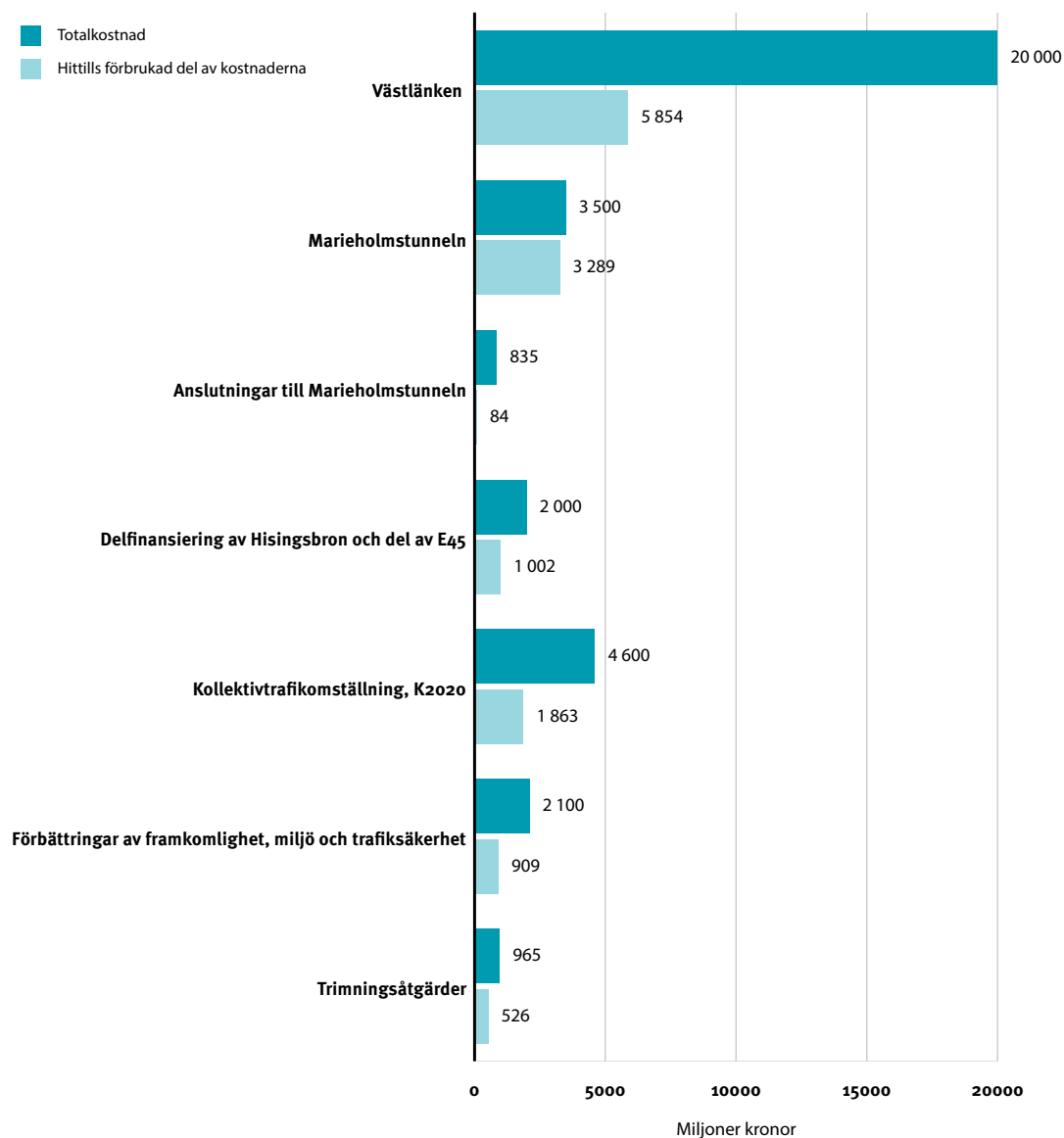
På väg 158 pågår ett projekt avseende ett kollektivtrafikkörfält i södergående riktning mellan Hovåsmotet och Brottkärrsmotet. Under året beslutades att tilldela projektet ytterligare 10 miljoner kronor, vilket innebär att projektet (som delfinansieras från Västsvenska paketet) nu totalt tilldelats 50 miljoner kronor. Beslutet fattades efter att en risk avseende betydande påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet under byggnation identifierats och beslutet resulterar i att projektet kan upprätthålla nuvarande kapacitet i antal körfält även under byggtiden.

3. Rapportering ekonomi

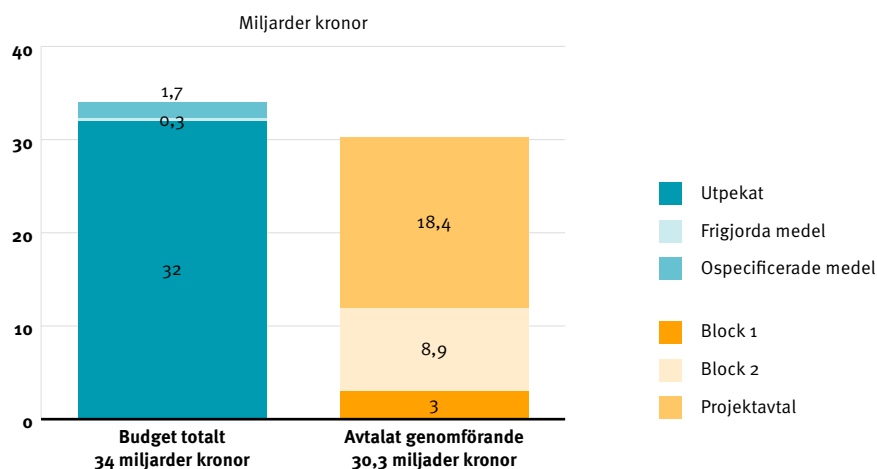
Västsvenska paketets totala budget är 34 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Avtalsparterna pekade i början av Västsvenska paketet ut tre stora projekt: Västlänken, Marieholmstunneln och Hisingsbron samt tre områden, Kollektivtrafik, Framkomlighet och Trimning. Inom dessa områden ingår medel avsatta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

Nedan bild visar fördelning av kostnaderna inom dessa utpekade projekt och områden. Mörka staplar visar totalkostnad och ljusa staplar visar hittills förbrukad del av kostnaderna.

Totalkostnad och utfall för projekt respektive åtgärdsområde.



Totalbudget och hittills avtalat. Stapel 1 visar totalbudget och stapel 2 visar hittills avtalat.



Av Västsvenska paketets 34 miljarder kronor finns idag 32 miljarder kronor utpekad på namnsatta projekt, det vill säga förslag på konkreta åtgärder. Dessa projekt avtalas successivt allt eftersom åtgärderna blir aktuella i tid. Cirka 1,7 miljarder kronor är ännu inte fördelade på några åtgärder. I takt med att risker hanteras och under förutsättning att avtalade projekt löper enligt budget kan dessa medel komma att användas till ytterligare åtgärder. I dagsläget finns det utöver detta cirka 300 miljoner kronor i medel som kan anses som tillgängliga frigjorda medel. Parterna i det Västsvenska paketet för dialog kring hur dessa medel kan användas till nya projekt på ett effektivt sätt.

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.

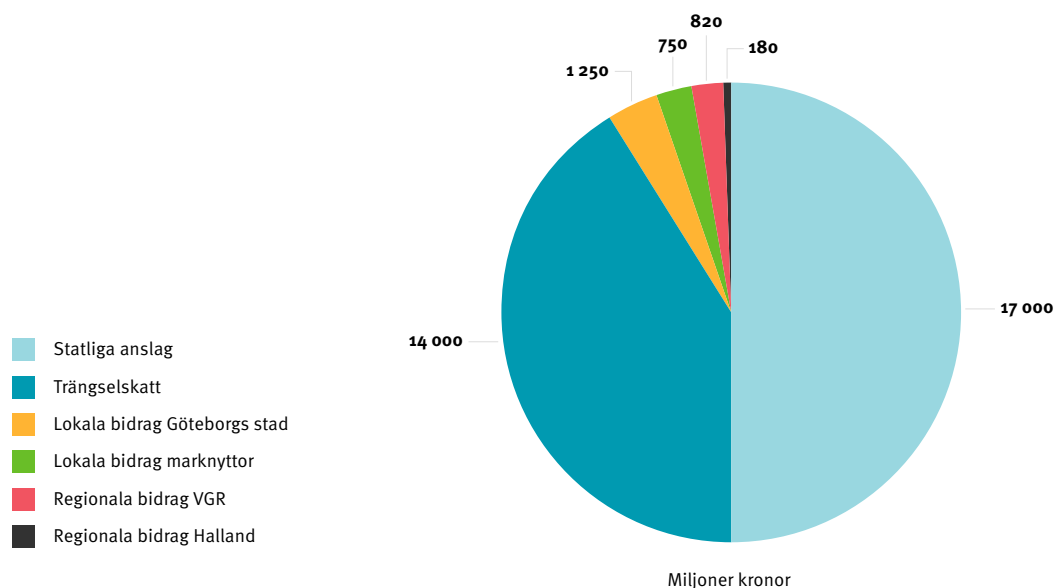
3.1 Finansiering

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 trängselskatter, 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 diagrammet nedan.

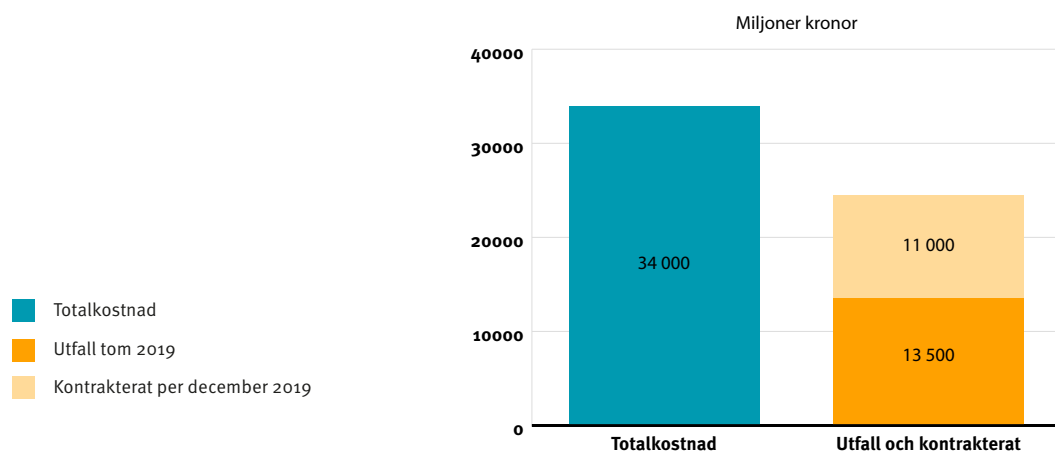
Finansieringsfördelning.



3.2 Utfall och prognoser

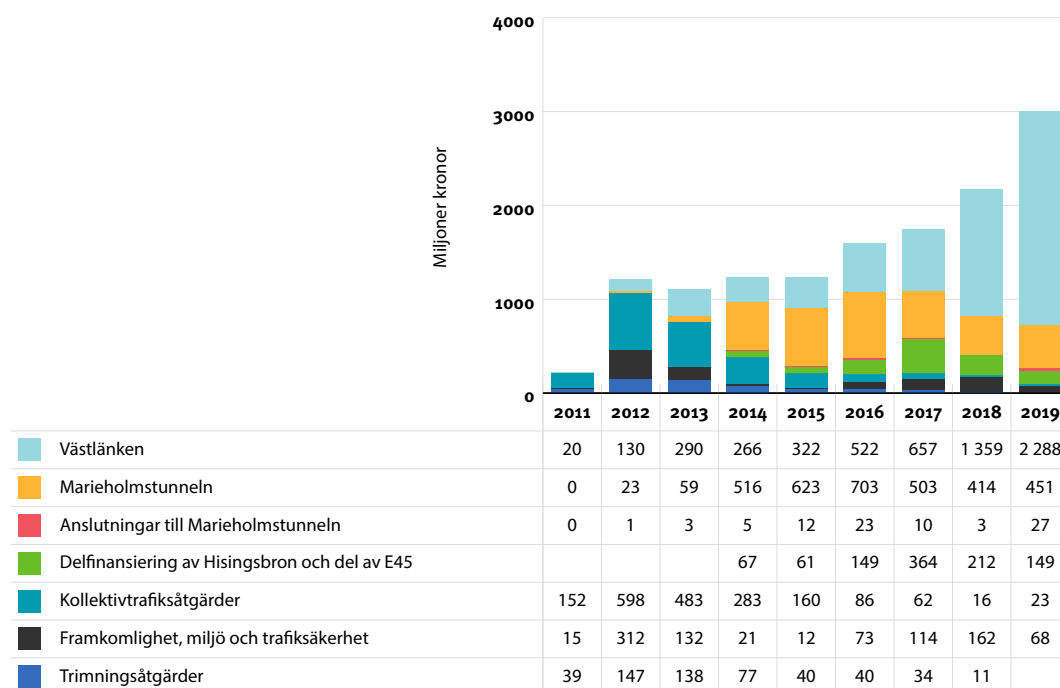
Till och med 2019 uppgår upparbetade kostnader inom Västsvenska paketet till 13,5 miljarder kronor, vilket innebär att ca 40 procent av Västsvenska paketets totala budget (34 miljarder kronor) är förbrukad. Utöver utfallet finns ytterligare ca 11 miljarder kronor avtalad med entreprenörerna, det vill säga kontrakterat inom de pågående projekten.

Totalkostnad samt utfall och kontrakterat.



I början av Västsvenska paketet genomfördes ett stort antal mindre projekt vars syfte var att göra förbättringar för kollektivtrafiken inför införandet av trängselskattesystemet. Några exempel på dessa projekt är körfält för kollektivtrafik, bussgator, gång- och cykelvägar, pendelparkeringar för bil och cykel, förlängda plattformar. Efter att arbetet med Västlänken, Marieholmstunneln och Hisingsbron kom igång har verksamhetsvolymen successivt ökat och har hittills varit som högst 2019.

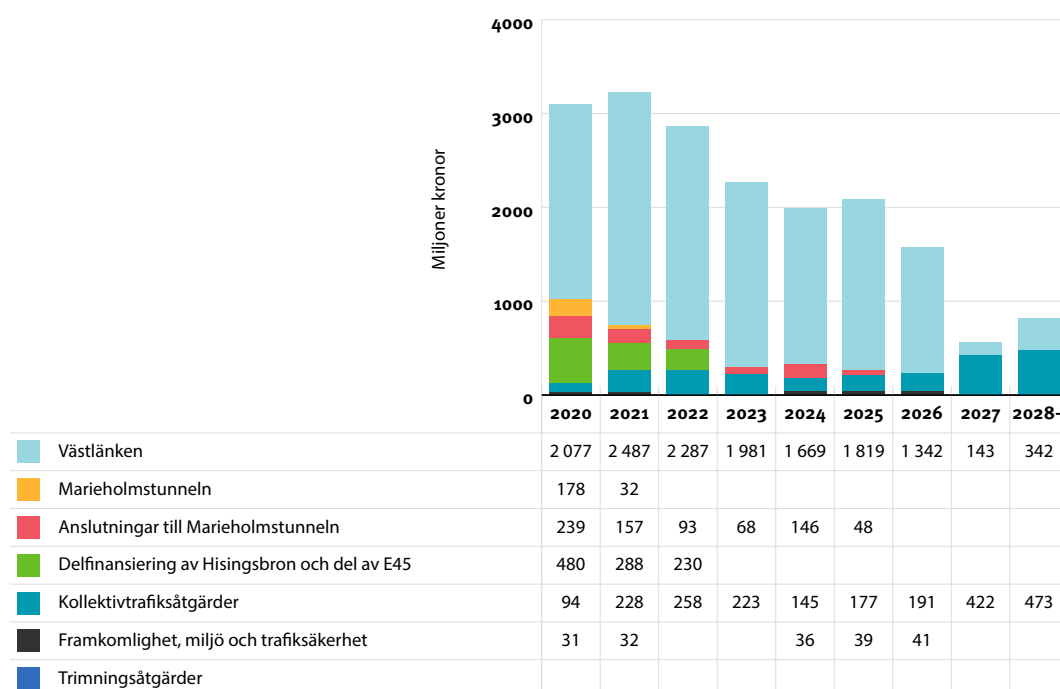
Utfall kostnader 2011–2019.



De årsvisa utfallen för åren 2011-2019 framgår av ovanstående diagram.

Även de närmaste årens kostnadsvolymer kommer att präglas av att de största projekten befinner sig i en intensiv byggfas. Kostnadsprognoser från 2020 och framåt framgår av nedanstående diagram.

Prognos kostnader 2020–2028 och framåt.



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 ca 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

2019 är året när produktionen med full fart har kommit igång inom samtliga deletapper. Inom **deletapp Centralen** har schakten börjat byggas för den nya underjordiska stationen och under december gjöts det som kommer att bli det framtida golvet i den nya stationen. Även inom **deletapp Kvarnberget** har schakten börjat byggas men delar av produktionen stoppades tillfälligt då arkeologiska fynd i form av tre skepp hittades vid den gamla masthamnen. Det kom inte som en överraskning då det var känt sedan tidigare att området kan innehålla arkeologiska fynd. I **deletapp Haga** har arbetstunnlar tagits ut vilka skall leda ner till den huvudtunnel som Västlänken kommer att gå i. Även arbetsområden för den stora schakten för den framtida stationen har etablerats och entreprenören har påbörjat spontningsarbeten i stora hamnkanalen. Efter etablering har inom **deletapp Korsvägen** spontningsarbeten genomförts i området framför Universeum. Två arbetstunnlar håller på att sprängas, en som sträcker sig in under Liseberg och en som går i närheten av Chalmerstunneln. Även omfattande pålningsarbeten har genomförts inom Lisebergs område.

Utöver byggaktiviteterna så kan man nu också se kreativa verk växa fram på byggplanken med syftet att göra områdena kring Västlänkens byggplatser mer trivsamma och attraktiva. Intresset för att medverka är stort hos konstnärer och andra kreatörer.



Byggplank Västlänken deletapp Kvarnberget. Foto Trafikverket



Byggarbetsplats Västlänken deletapp Korsvägen. Foto: Trafikverket

Projekt Västlänken har en budget på 20 miljarder kronor och har ett beräknat färdigställande år 2026. Projektet bedöms inrymmas i befintlig budget.

LÄS MER OM VÄSTLÄNKEN PÅ TRAFIKVERKET'S HEMSIDA:
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

Ett avtal för byggande har under året signerats av samtliga parter inom Västsvenska paketet. Då Västlänkens arbete vid Korsvägen har intensifierats har projektet under året haft en bevakande roll. Detaljplan för Västlänken, station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg har godkänts av Göteborgs Stads kommunfullmäktige och planen vunnit laga kraft. Förberedelse inför kommande projektering har påbörjats.

LÄS MER OM KORSVÄGEN PÅ GÖTEBORGS STADS HEMSIDA:
stadsutveckling.goteborg.se/projekt/korsvagen

4.3 Marieholmstunneln

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

Aktuellt under året

I slutet av 2018 låg äntligen Marieholmstunneln på plats under Göta älv och flera stora arbeten inne i tunneln och vid mynningarna kunde påbörjas år 2019. Tunneltaket målades rött, väggarna kläddes med vitt kakel och vägen inne i tunneln asfalterades och linjemålades. Därefter påbörjades installationsarbetet med el, belysning, säkerhetssystem, kameror, ventilation etc. Även samtliga betongarbeten blev klara, bland annat de sista 100 metrarna tunnel, den så kallade cut and cover delen på Marieholm. När rörsponten togs bort på Marieholmssidan blev tunnelmynningen synlig från Partihallsförbindelsen.

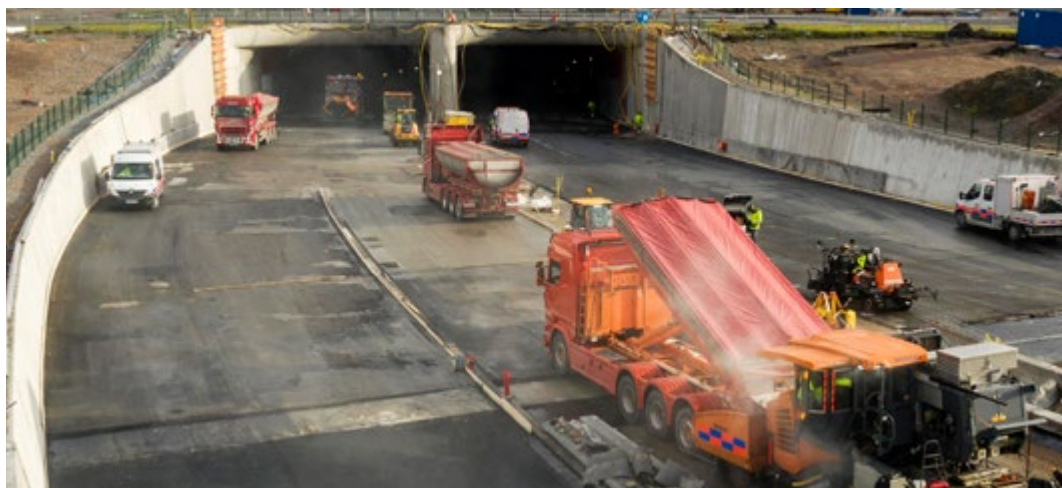
Arbetet vid trafikplatserna Marieholm och Tingstad gick in i en expansiv fas under 2019. Flera stora trafikomläggningar genomfördes och en ny etapp mellan Tingstad och Bäckebo startade. Sträckan förses med en ny bullerskärm, en ny gång- och cykelbana samt ett extra körfält i norrgående riktning. Tunneln och trafikplatserna färdigställs under 2020 och Marieholmstunneln planeras öppna för trafik vid årsskiftet 2020/2021.

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

LÄS MER OM MARIEHOLMSTUNNELN PÅ TRAFIKVERKET'S HEMSIDA:
trafikverket.se/marieholmsforbindelsen

Cut and cover metod

Urgrävning för en betongtunnel som sedan byggs i diketets botten och därefter sker återfyllning runt tunneln.



Marieholmstunneln, tunnelmynning Tingstad. Foto: Trafikverket

4.4 Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan

Lundbyleden är en viktig länk i Göteborgs övergripande vägnät och en av de främsta lederna till hamnen, Torslanda och Öckerö. Den är en av de mest belastade trafiklederna i Göteborg. Pågående och planerade förtätningar av bostäder, handel och andra verksamheter längs älvstranden och i Backaområdet ställer stora krav på leden som huvudstråk såväl för nationell som för regional och lokal trafik. För att anpassa Lundbyledens utformning mot den kommande 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. För att uppnå samordningsfördelar organiseras de olika ingående delarna i ett gemensamt projekt med Trafikverket och Göteborgs stad som huvudaktörer.

Aktuellt under året

Under 2019 har det gemensamma arbetet mellan ansvariga parter, Trafikverket och Göteborgs stad, intensifierats med fördjupning i den gemensamma projektekonomi och med öppnandet av ett gemensamt projektkontor. Väg- och järnvägsplanen har under året vunnit laga kraft, leverantör av projektet har utsetts. Arbetet med att bereda namn för de nya gatorna har påbörjats. I anslutning till projektet har Göteborgs stad startat arbete med området kring framtida Brunnsbo station för att på bästa sätt knyta samman området med Brunnsbo station och Brunnsbo torg. Målet är att göteborgaren, stadens besökare och stadens näringsliv ska kunna dra den största möjliga nytta av denna kommande kollektivtrafikknutpunkt.⁴

LÄS MER OM LUNDBYLEDEN PÅ TRAFIKVERKETS HEMSIDA:
trafikverket.se/E621-Lundbyleden

LÄS MER OM KVILLELEDEN/GATOR I BACKAPLAN PÅ GÖTEBORGS STADS HEMSIDA:
stadsutveckling.goteborg.se/projekt/backaplan

⁴ I februari 2020 beslutade Trafikverket att inte gå vidare med att avropa optionen för fas 2 i projektet. Optionen omfattar detaljprojektering och byggnation. Detta då det med anledning av att den av beställaren Trafikverket och entreprenören Veidekke bedömda kostnaden för detaljprojektering och byggnation inte ryms inom beställarens budget. Trafikverket har därför i sin roll som byggherre, tillsammans med Göteborgs Stad som är delfinansiär, tagit beslut om att göra en omstart i projektet och se över projektets kostnader.

4.5 Hisingsbron inklusive del av nedsänkning E45



Byggnation av Hisingsbron. Foto: Katrin Svensson

Hisingsbron

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

Aktuellt under året

Arbetet med stålmontaget har intensifierats under senare delen av 2019 och bron har börjat ta form. Under slutet av 2019 levererades de två stora tvärbalkarna som bland annat ska innehålla maskinerier för broöppning. De två tvärbalkarna har kommit på sina permanenta platser och brodelar i stål har börjat monterats mellan stöd och ramperna på båda sidor av älven. Projektet har under året arbetat med konsekvenserna av försenade stålleveranser. Förseningarna har lett till att arbeten har fått planerats om och den tidsbuffert som funnits i projektet har krympt väsentligt. Projektets slutdatum och kostnad har inte förändrats under året, men möjligheten att öppna bron för vägtrafik vid årsskiftet 2020 har skjutits fram till våren 2021.

LÄS MER OM HISINGSBRON PÅ GÖTEBORGS STADS HEMSIDA:
stadsutveckling.goteborg.se/projekt/hisingsbron

Nedsänkning av E45

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

Aktuellt under året

Projektet har under 2019 öppnat upp större delar av det norra tunnelröret för trafik. Stort fokus har under året legat på att hantera trafikens framkomlighet. Nya arbetsområden och trafiklösningar har successivt tagits i bruk, bland annat har det öppnats nya utfarter till och från Gullbergsvass området.

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

LÄS MER OM NEDSÄNKNINGEN AV E45 PÅ TRAFIKVERKET RESPEKTIVE GÖTEBORGS STADS HEMSIDA:

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

stadsutveckling.goteborg.se/projekt/e45

4.6 Gamlestadstorget etapp 1 och etapp 2

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

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



Visionsbild för Gamlestadstorg etapp 2, framtagen av White arkitekter

Etapp 2⁵ har uppdraget att skapa en sammanhängande, tät urban kvartersstruktur som ansluter till den nya knutpunkten där region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar och cyklar sammanstrålar på ett funktionellt sätt. I denna etapp rivs nuvarande vägbro och Artillerigatan samt Gamlestadsvägen byggs om till gator med stadskaraktär. I området har tidigare staden Nya Lödöse legat och under projektet har mycket information om Göteborgs tidiga historia kunna grävas fram.

Aktuellt under året

Under 2019 färdigställdes de permanenta spåren vid Gamlestadstorget. Arbetet med exploateringarna har förskjutits i tid med anledning av förändringar i exploatörernas tidsplaner. Med anledning av att etapp 1 förstärkt Gamlestadstorgets roll som knutpunkt har Göteborgs stad under 2019 byggt stadens första större cykelparkeringsgarage. Garaget beräknas öppna under första halvåret 2020. Byggandet av de två återstående kvarteren beräknas komma igång under 2020. Inom etapp 2 har förberedelser gjorts inför beslut om samråd samt med tillståndsansökan gällande miljödom. Projektet fick en godkänd miljödom vilket dock ännu inte vunnit laga kraft.⁶

LÄS MER OM GAMLESTADEN PÅ GÖTEBORGS STADS HEMSIDA:
stadsutveckling.goteborg.se/projekt/gamlestaden

⁵ Projektet har tidigare tilldelats medel för projektering. Dialog för avtal för byggnation beräknas påbörjas under 2020.

⁶ Miljödomen vann laga kraft i början av 2020.

4.7 Sörredsmotet

Sörredsmotet har byggts om från en signalreglerad trevägskorsning till en planskild trafikplats med planskilda passager för Volvospåret och för gång- och cykelvägar. Då Sörredsvägen är en viktig infartsled till Volvo Torslanda bedöms åtgärden öka trafiksäkerheten men även tillgängligheten till hamnen och därutöver bidrar till förbättrade restider. Projektet har även förbättrat förutsättningarna för ett ökat användande av kollektivtrafiken genom en attraktiv bytespunkt samt separata busskörfält.

Aktuellt under året

Under sommaren 2019 färdigställdes Sörredsmotet och kunde öppnas, helt enligt tidplan som fastställdes 2014, lagom till när Volvo och övriga stora industrier i området startade upp efter industrisemestern. Det har genomförts många komplexa och omfattande ledningsomläggningar för att ge plats till de nya betongkonstruktionerna samt på- och avfarter. Detta har varit en stor utmaning med tanke på den stora mängden trafik som passerar genom korsningen ut till Torslanda och till industrierna i området. Projektet har arbetat mycket aktivt med att minimera trafikpåverkan under hela byggtiden vilket har uppmärksammats positivt av både boende på västra Hisingen och berörda verksamheter.



Sörredsmotet: Sörredsmotet efter färdigställande. Foto: Trafikverket

Totalkostnad cirka 420 miljoner kronor, slutreglering kvarstår.

4.8 Övriga åtgärder

Under året har det bland annat pågått projektering av: busskörfält på väg 158 mellan Hovås och Brottkärr och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Klarebergsmotet. Byggnation har pågått av nytt kollektivtrafikkörfält på E6 över Nordreälvbron i samband med omfattande underhålls- och förstärkningsarbeten. Ett antal pendelparkeringar har även färdigställts under 2019, totalt cirka 300 bilplatser och 200 cykelplatser, för mer information se kapitel 5.1 Kollektivtrafik.

5. Uppföljningar inkl. 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 2019. Det kan dock vara svårt att isolera effekten av de åtgärder som ingår i Västsvenska paketet, då det samtidigt pågår en omfattande stadsutveckling och övriga satsningar på infrastruktur i Västsverige.

5.1 Kollektivtrafik

Åtgärderna i Västsvenska paketet ger förutsättningar för att skapa en förbättrad och utökad kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen och Region Halland. Genom att mäta antalet delresor som görs, hur restider samt utvecklingen av pendelparkeringar ser ut, går det att följa utvecklingen över åren.

Antal delresor

Det kollektiva resandet fortsatte att öka under 2019. Under året 2019 gjordes 355 miljoner delresor med Västtrafik, vilket innebär en ökning på 5 procent jämfört med tidigare år. Samma ökning gäller även för Göteborgsregionen, som särredovisas nedan. Den största ökningen stod spårvagnstrafiken för med 8 procent fler delresor än 2018, till antalet 141 miljoner. Buss är fortfarande det största trafikslaget sett till antal resor, med 183 miljoner delresor 2019.

Som redovisas i tabellen nedan ökade resandet för samtliga trafikslag jämfört med 2018, förutom anropsstyrd trafik⁷ där resandet ligger i linje med tidigare år. Mest stack spårvagnstrafiken ut, som ökade med 8 procent jämfört med 2018.

⁷ I den anropsstyrda trafiken ingår förutom färdtjänst och sjukresor även anropsstyrd allmän trafik.

Resandeutveckling

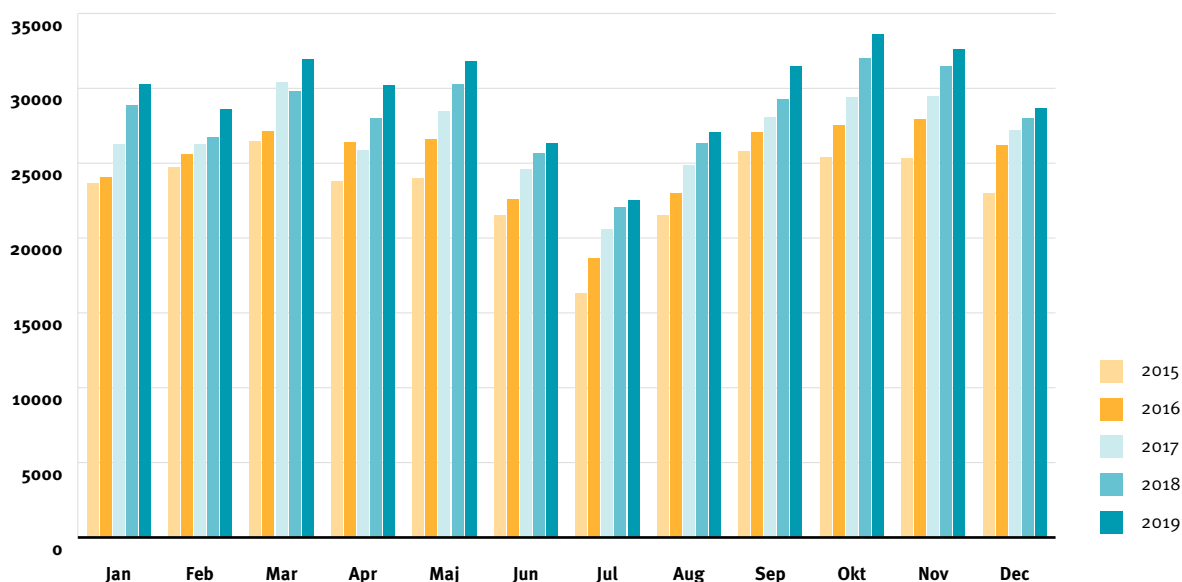
	MILJONER DELRESOR 2019	FÖRÄNDRING JÄMFÖRT MED 2018
Totalt Västra Götaland⁸	355	5 %
varav buss	183	3 %
varav båt	7	4 %
varav tåg	22	3 %
varav spårvagn	141	8 %
varav anropsstyrd trafik	2	0 %
Totalt Göteborgsregionen	303	5 %

Resandeutveckling 2015–2019

Resandeökningen är relativt jämnt fördelad över året 2019. En något lägre ökning har skett under sommarmånaderna juni till augusti, där resandet ligger strax över 2018 års siffror.

Nedanstående diagram visar antalet delresor per månad jämfört med tidigare år.

Miljoner delresor per månad.



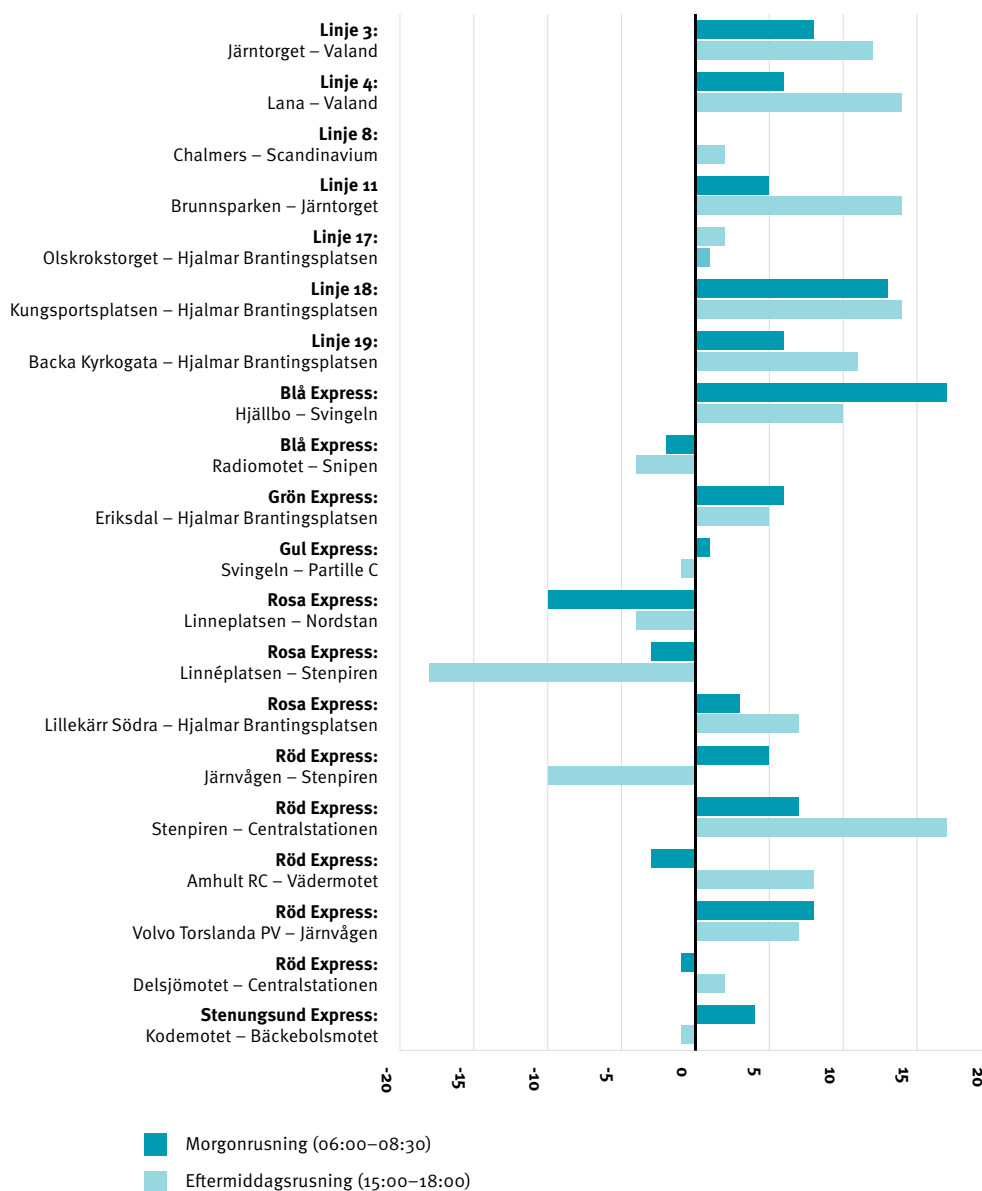
⁸ I Västra Götaland ingår även Kungsbacka.

Restider i utvalda stråk

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 nedanstående linjesträckningar utvalda.

Flertalet linjesträckningar visar förseningar på runt 5–15 procent, i både morgon- och eftermiddagsrusning. För den givna sträckningen på Gul Express samt sträckningen Linnéplatsen–Nordstan för Rosa Express så är den faktiska restiden dock kortare än den tidtabellslagda restiden.

Skillnad i restid, tidtabell jämfört med faktisk restid i rusning [%], i utvalda stråk.



Kapacitet och beläggning på pendelparkeringar

Under 2019 har det inom Västsvenska paketet färdigställts totalt cirka 300 pendelparkeringsplatser för bil och cirka 200 för cykel. Dessa nya platser har bland annat byggts vid Nösås, Stora Höga, Sollebrunn, Kållekärr, Fiskebäcksmotet samt på flera ställen i Torslanda.

Västtrafik genomförde kapacitet- och beläggningsmätning inom Göteborgsregionen under 2019 för bilparkeringar. Tabellerna nedan visar beläggningsgraden på pendelparkeringar sorterade efter stråk, det vill säga antalet parkerade bilar i förhållande till totala antalet platser. Någon inventering för cykelpendelparkeringar genomfördes inte under 2019.

Vid inventeringen har totalt 10670 pendelparkeringsplatser för bil inventerats. 38 av 134 pendelparkeringar hade vid inventeringen över 90 procent beläggning. Av de 20 största pendelparkeringarna hade följande över 90 procent beläggning: Hede station, Delsjömotet, Alingsås station, Älvängen station, Eriksdal, Landvetter resecentrum, Lindome station, Ytterby station, Mölnlycke station, Radiomotet, Stora Höga station och Hönö Pinan. Av de 20 största pendelparkeringarna hade följande under 90 procent beläggning: Lerum station, Åsa station, Floda station, Aspedalen Station, Kålleröd station, Lödöse Södra, Kodomotet och Askimsbadet.

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

Beläggning på bilparkeringar sorterat per stråk

STRÅK	BILPLATSER 2019			
	Antal parkeringsplatser	Parkerade bilar	Lediga platser	Beläggningsgrad
E 20/Alingsåspendeln	1 891	1 525	366	81 %
E 45/Alependeln/NVB ⁹	1 101	933	168	85 %
E 6 Norra/Bohusbanan	2 004	1 538	466	77 %
E 6 Södra/Kungsbackapendeln	2 069	1 716	353	83 %
Rv 40/Boråsbanan	1 376	1 142	234	83 %
Väg 155	942	718	224	76 %
Väg 158	726	572	154	79 %
Väg 190	561	432	129	77 %
Summa	10 670	8 576	2 094	80 %

Bilplatser, parkerade bilar och beläggningsgrad per stråk 2019.

⁹ NVB står för Norge-/Vänerbanan

5.2 Biltrafik

Trafikflöden

Biltrafiken mäts i antalet passerande fordon på ett vägvagnsnitt under en viss tidsperiod. Alla beräkningar avser vardagsdygn och innehåller inte trafiken under helger och röda dagar. Antalet passerande fordon mäts med hjälp av detektorer¹⁰ på de olika vägvagnsnitten.

Under 2019 har ett antal större bygg- och underhållsprojekt pågått som bedöms ha påverkat trafikflödena i Göteborg. Det gör att trafiken kan ha omfördelats, vilket kan påverka jämförelserna för enskilda mätplatser mellan åren. Även tillgången till data har i vissa fall påverkats av pågående projekt, vilken påverkan det får på uppföljningen av biltrafiken kommenteras nedan.

Betalstationer

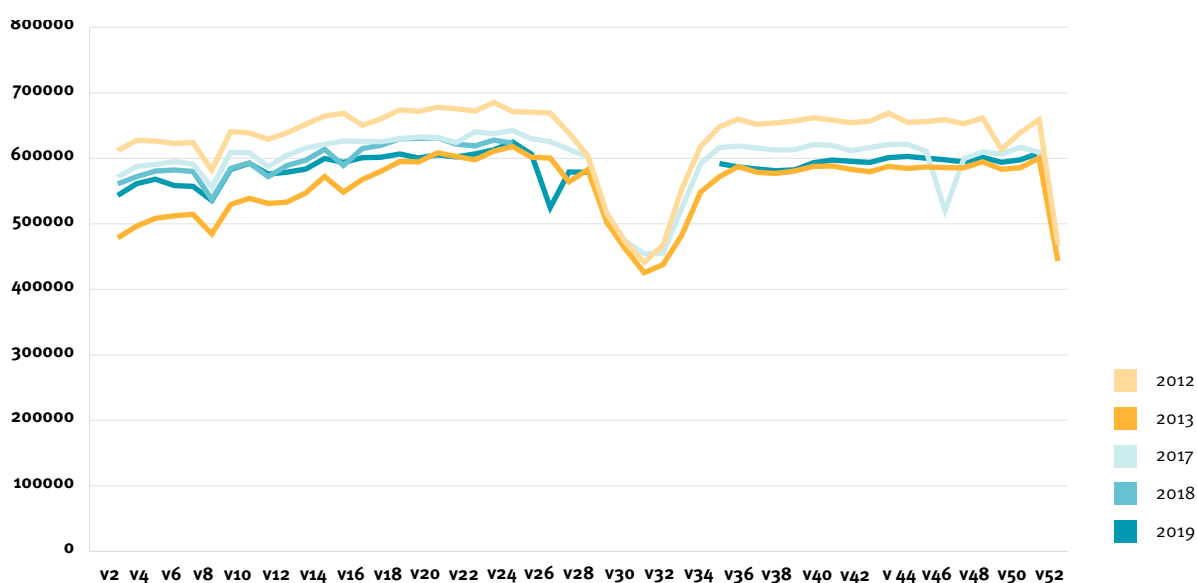
Trafiken över betalstationerna har under betalperioden minskat för 2019 jämfört med både 2018 och 2017. Med betalperiod avses vardagsdygn mellan klockan 06.00–18.30.

Biltrafikflödet genom betalstationerna under betalperioden har minskat med ungefär 2 procent under 2019 jämfört med 2018. För 2018 finns data fram till och med vecka 23, på grund av detta jämförs 2019 med 2018 endast för dessa veckor. I mätningarna finns, för 2019, visst bortfall som har hanterats genom beräkningar.

För ett helårsperspektiv, bortsett från vecka 28–33, jämförs trafiken för 2019 med 2017. Detta med anledning av att data saknas under vecka 28–33 för 2019 på grund av avbrott i betalstationerna. Minskningen är cirka 4 procent under betalperioden.

Biltrafikflödet genom betalstationerna under betalperioden är 9–10 procent lägre än innan införandet av trängselskatt, år 2012.

Trafikflöden i betalstationer under betalperioden.

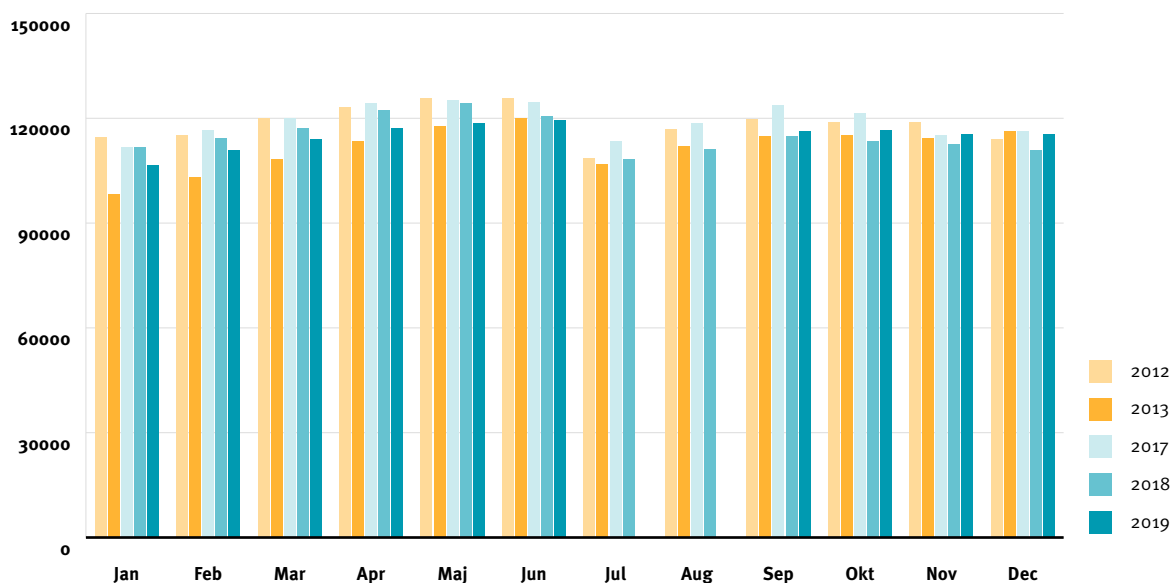


¹⁰ Detektorer kan antingen vara radardetektorer ovanför vägbanan, induktiva slingor i vägbanan eller kamera- och laserdetektorer ovanför vägbanan.

Centrala älvförbindelser

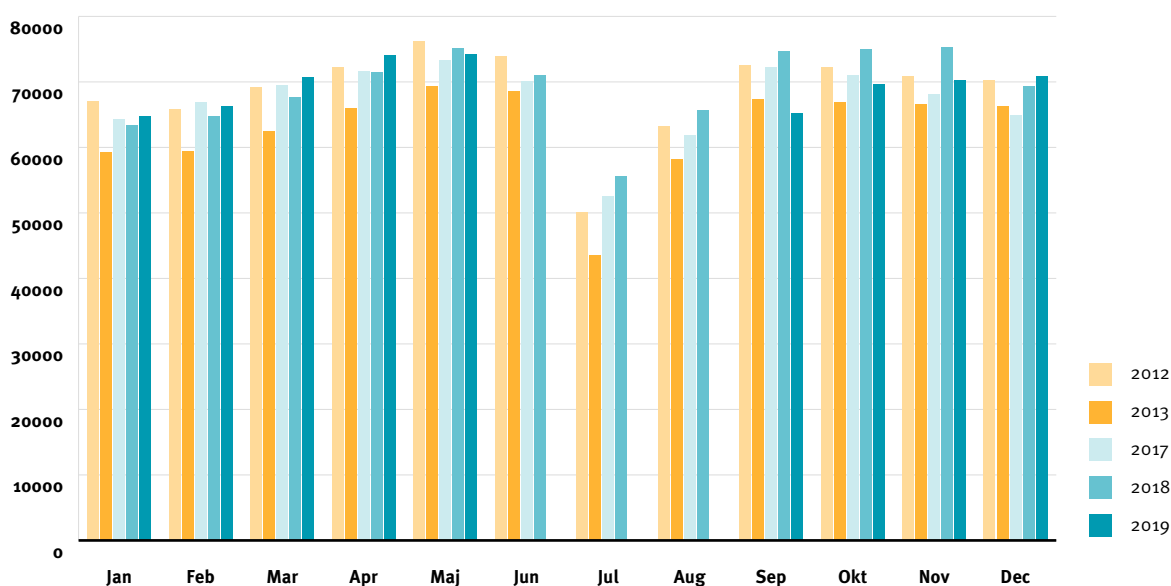
Genom Tingstadstunneln minskade trafiken första halvåret under 2019 jämfört med 2018. För juli och augusti 2019 saknas data och efter dessa månader ökade trafiken jämfört med 2018.

Tingstadstunneln. Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.



För 2019 ökade trafiken över Älvsborgsbron från januari till april samt december, jämfört med 2018. För juni till augusti saknas data och från september till november minskade trafiken över bron. Data som saknas för Älvsborgsbron under sommaren beror sannolikt på underhållsarbeten.

Älvsborgsbron. Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.

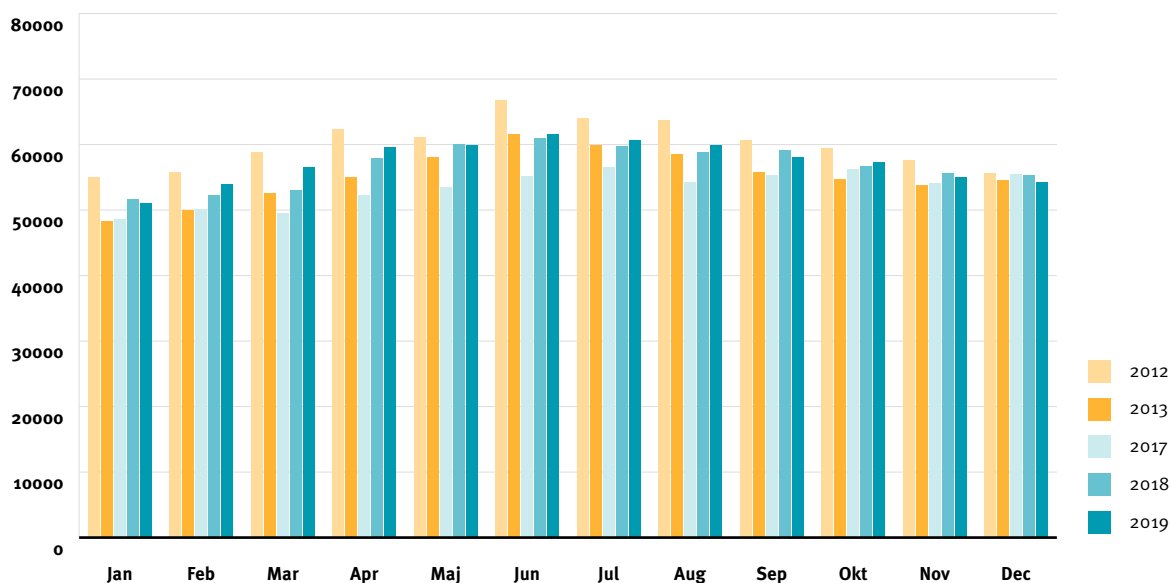


För Götaälvbron redovisas inget diagram då data saknas från maj 2018 och framåt med anledning av pågående ombyggnationer.

Infartsleder

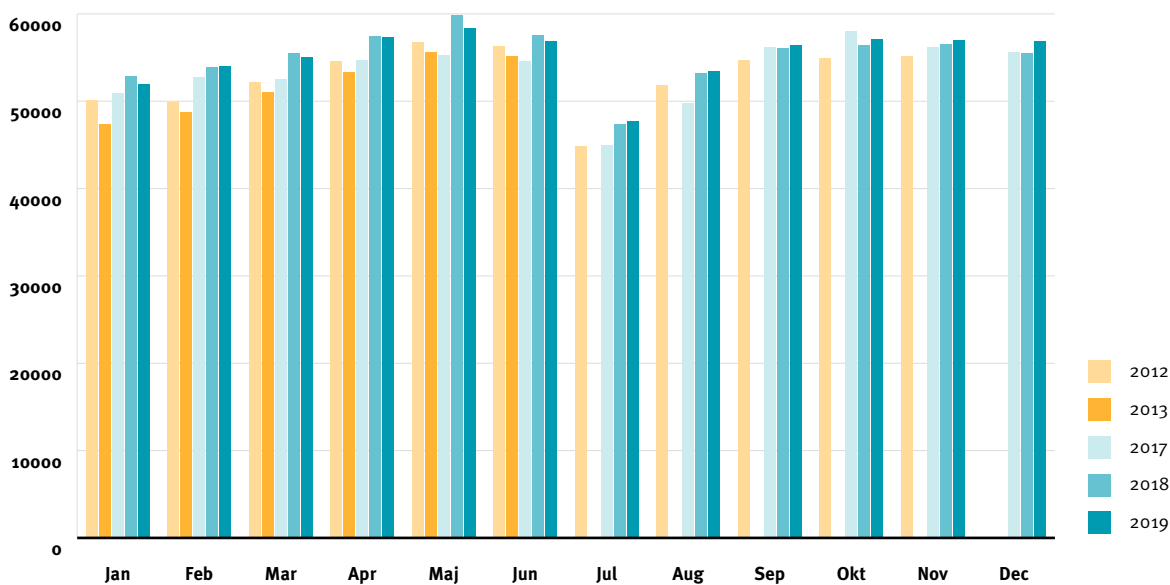
På E6 Norr ökade trafiken från februari till augusti samt oktober och minskade under januari, september, november och december under 2019 jämfört med 2018.

E6 Norr [norr om Klarebergsmotet]. Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.



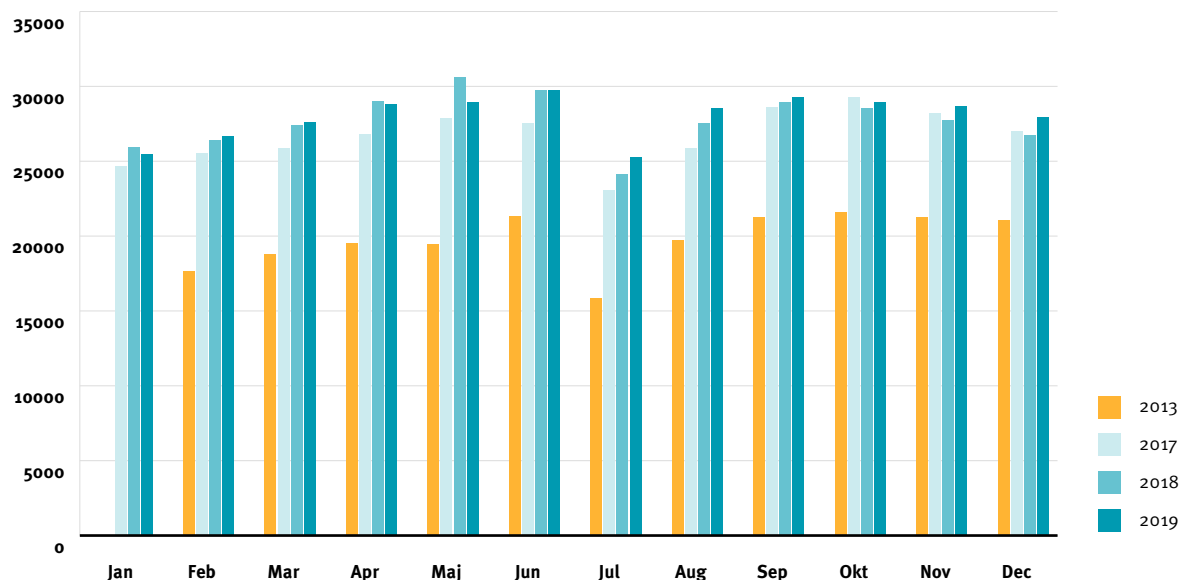
På E20 minskade trafiken i januari och från mars till juni under 2019 jämfört med 2018 och ökade i februari samt från juli till december.

E20 [vid kommungräns Partille]. Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.



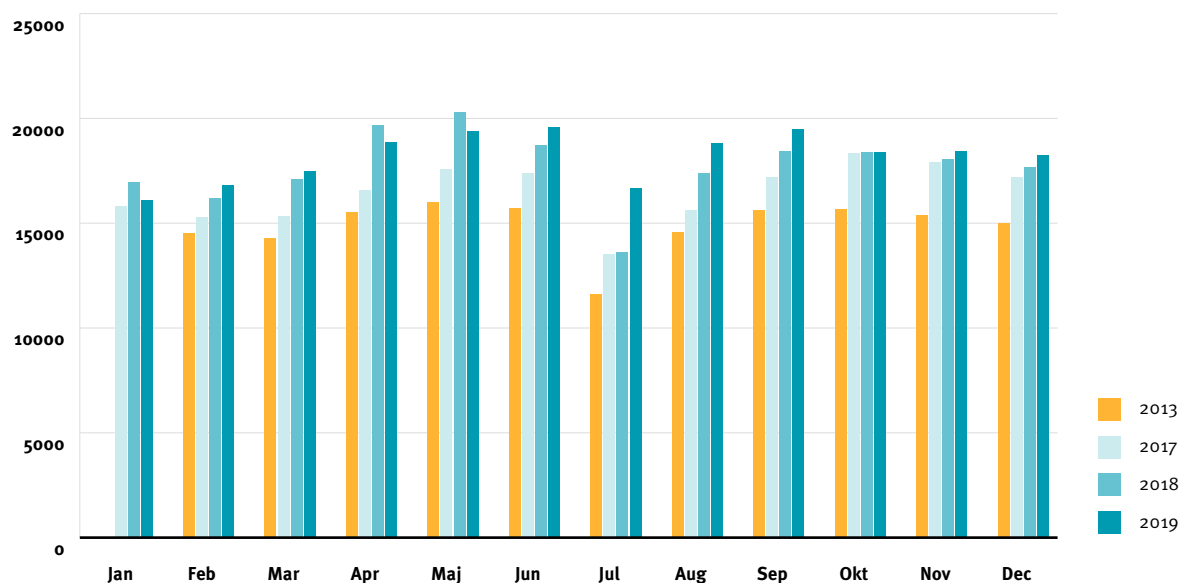
På E45 har trafiken ökat de flesta månader under 2019 jämfört med 2018, med undantag för april, maj och juni.

E45 [vid kommungräns Ale]. Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.



På väg 158 (Säröleden) har trafiken ökat under 2019 jämfört med 2018, med undantag för januari, april, maj och oktober.

Väg 158 (Säröleden) [norr om Lindåsmotet]. Genomsnittligt antal passerande fordon under vardagsdygn.



För väg 155 (Öckeröleden) och väg 40 saknas mätdata för 2019.

5.3 Övrig uppföljning

Cykeltrafik

Göteborg Stads Trafikkontor gör, i rapport Trafik- och resandeutveckling 2019, bedömningen att cykeltrafiken för 2019 har ökat med 8 procent jämfört med 2018. Det framgår även av rapporten att trafikutvecklingen för cykel är osäker och bör beaktas med stor varsamhet på grund av flertalet byggnationer i Staden. Cykelflödet 2019 är 45 procent högre än 2011.

Kollektivtrafik

Satsningen på kollektivtrafikåtgärder inom Västsvenska paketet har sin grund i K2020¹¹ och i inledningen av Västsvenska paketet fanns det med en måttsett indikator med utgångspunkt från detta. Målet sattes att öka andelen kollektivtrafikresor till 40 procent år 2025 från år 2006 då andelen var 24 procent inom och till/från Göteborgsområdet (Göteborg, norra Mölndal, Partille och västra Härryda). Andelen beräknades utifrån resor med kollektivtrafik i förhållande till summan av bil och kollektivtrafik. Västtrafik mäter inte kontinuerligt marknadsandel för just detta geografiska område, men däremot kommuner som helhet. I december 2019 hade Västtrafik en uppskattad marknadsandel på 55 procent inom Göteborg, Mölndal och Partille. Utifrån denna uppskattning görs bedömningen att målet är uppnått.

Uppföljning av trängselskatt i Backa/ Backaundantaget

I maj 2018 trädde ett undantag från trängselskatt i Backaområdet i kraft. Under 2018 genomfördes en uppföljning av Backaundantaget som färdigställdes under 2019. Uppföljningen bestod av före- och eftermätningar för att studera undantagets effekter avseende bland annat trafikflöden, resande, restider, attityd till och förståelse för undantaget samt intäkts- och fördelningseffekter.

När det gäller påverkan på trafikflöden, resande och restider var de observerade effekterna av Backaundantaget små. De boende i Backa tycktes ha en god kännedom om undantagets införande. De flesta tillfrågade ansåg att undantaget både medfört ökad tillgänglighet och privatekonomiska fördelar. Sammantaget tyckte en mycket stor andel av de som kände till undantaget, att Backaundantaget var bra. Det fanns en tydlig ekonomisk fördelningseffekt, som visade på cirka 25 procent lägre debiterad trängselskatt i området Backa och Tuve, att jämföra med cirka 5–7 procent lägre debiterad skatt för Göteborg som helhet. Intäkts effekterna följdes upp på en aggregerad nivå, och låg i linje med prognosticerat intäktsbortfall, cirka 14 miljoner per år, motsvarande 1,5 procent av de totala intäkterna från trängselskatten.

RAPPORTEN I SIN HELHET FINNS PUBLICERAD PÅ VÄSTSVENSKA PAKETETS HEMSIDA:
vastsvenskapaketet.se

¹¹ Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen

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 under 2020.

Projekt 201 Marieholmstunneln

Projekt Marieholmstunneln beräknas att öppna för trafik runt årsskiftet 2020/2021. I mars 2020 beslutade riksdagen att trängselskatt ska tas ut för resor genom Marieholmstunneln. Skatten ska börja tas ut i samband med att tunneln öppnar för trafik. Eftersom det i dagsläget inte är känt vilket datum tunneln öppnar för trafik, så börjar lagändringarna gälla den dag som regeringen sedan bestämmer.

Nya projekt inom Västsvenska paketet

Under år 2020 kommer arbete med att identifiera nya åtgärder som kan finansieras via Västsvenska paketet att pågå.

Projektavtal Gamlestaden etapp 2

Projektet har tidigare tilldelats medel för projektering och under år 2020 kan det bli aktuellt för parterna att inleda dialog kring avtal om byggnation.

6.2 Utblick omvärld

Under detta avsnitt omnämns faktorer som, direkt eller indirekt, kan komma att påverka det Västsvenska paketet under år 2020 och framåt.

Nationell- respektive regional planrevidering

Revidering av nationell- respektive regional plan för transportinfrastruktur sker vanligtvis med fyraårsintervaller. Den senaste revideringen ägde rum år 2018. Inget besked har lämnats än kring när nästa planrevidering är aktuell, vilket indikerar att en kommande revidering flyttas fram i tiden. Tillsvidare gäller beslutade planer för år 2018–2029.

Pandemi Covid-19

Under framtagandet av denna årsrapport har en pandemi med viruset Covid-19 inträffat. Effekterna av detta är i skrivande stund svåra att överblicka, men kan komma att påverka det Västsvenska paketet ur flera aspekter under år 2020 och framåt.

Bilaga 1

Styrgrupp

Nedan framgår ordinarie medlemmar och ersättare

Trafikverket	Ordförande Torbjörn Suneson (ersattes vid årsskiftet 2019/2020 av Lennart Kalander)
Göteborgs stad	Klas Eriksson och Hampus Magnusson
Region Halland	Gösta Bergenheim och Per Stané Persson
Göteborgsregionen	Axel Josefson och Miguel Odhner
Västra Götalandsregionen	Johnny Magnusson och Helen Eliasson
Västtrafik	Peter Hermansson och Per Tenggren

Ledningsgrupp

Nedan framgår ordinarie medlemmar

Trafikverket	Ordförande Jörgen Einarsson (ersatte vid årsskiftet 2018/2019 Håkan Wennerström)
Göteborgs stad	Ylva Löf (januari–augusti), Magnus Sigfússon (september–december)
Region Halland	Åse Allberg
Göteborgsregionen	Maria Sigroth
Västra Götalandsregionen	Ulrika Bokeberg
Västtrafik	Roger Vahnberg

Västsvenska paketet
vastsvenskapaketet.se