

RAPPORT

Kapacitetsanalys Borås-Almedal

Tågplan 2026

Ärendenummer TRV 2025/101226



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Borås-Almedal

Författare: Långsiktig trafikplanering, Tina Jansson

Dokumentdatum: 2026-03-12

Ärendenummer: TRV 2025/101226

Version: 1.0

Omslagsfoto: Kasper Dudzik, loktåg på Kust till Kust utanför Rävlanda

Kontaktperson: Tina Jansson

Innehåll

.....	1
Bakgrund och syfte	4
Identifiering av orsaker och beslut om överbelastad infrastruktur.....	5
Förutsättningar infrastruktur.....	6
Förutsättningar trafik och tjänster	7
Kapacitetsutnyttjande	8
Förslag på metoder för att åtgärda orsakerna till att infrastrukturen förklarats överbelastad	9
Planerade/pågående förändringar av infrastrukturen	10
Slutsats kapacitetsanalys	10
Begrepps- och ordförklaring	10
Referenser.....	11

Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen ska utföras utifrån det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i tågplaneprocessen.

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägsmarknadslagen 2022:365 och Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2022:32 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Kapacitetsanalysen ska omfatta infrastrukturen, driften och karaktären av olika tjänster som utförs och deras inverkan på infrastrukturkapaciteten. Den ska även innehålla identifiering av orsakerna till att infrastrukturen blev överbelastad och förslag på metoder för att åtgärda intressekonflikten på kort sikt (maximalt ett år) och medellång sikt (maximalt sex år). De åtgärder som särskilt beaktas avser omledning av trafik, ändring av körplaner, ändrade hastigheter eller förbättringar av infrastruktur.

Syftet med kapacitetsanalysen är att identifiera orsaker till kapacitetsbrist och förslag på åtgärder för att lösa kapacitetsbristen genom tidtabellsåtgärder och/eller åtgärder i infrastrukturen.

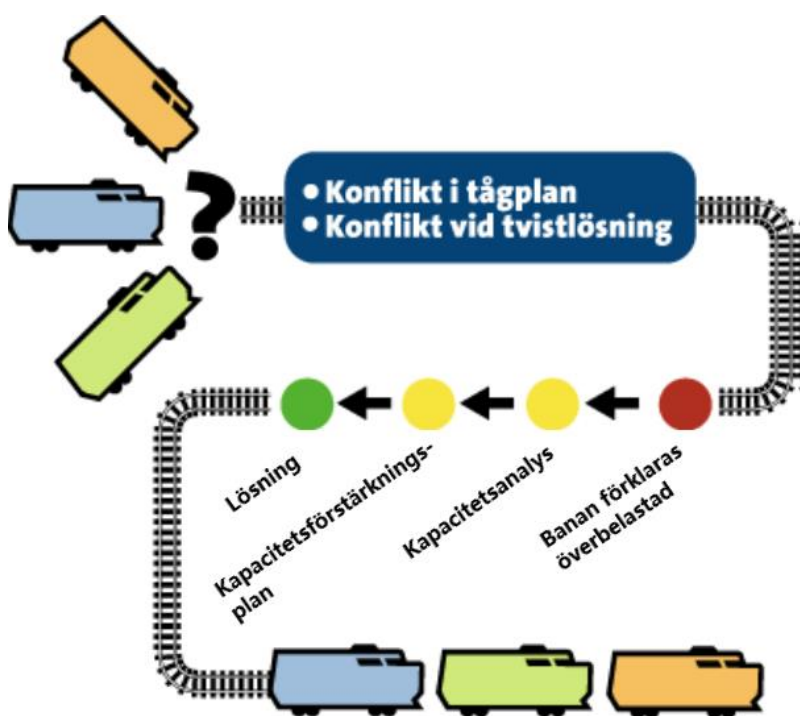


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur.

Identifiering av orsaker och beslut om överbelastad infrastruktur

Trafikverket kan själva förklara infrastrukturen överbelastad innan samordning inleds utifrån betydande kapacitetsbrist eller så kan infrastrukturen förklaras överbelastad utifrån intressekonflikt mellan sökande innan fastställelse av tågplan.

På grund av intressekonflikt har Trafikverket förklarat sträckan Borås-Almedal överbelastad 2025-12-15 – 2026-06-19, 2026-08-17 – 2026-12-11 tisdag till fredag klockan 07.50-09.30.

Orsaken till överbelastningen var ett planerat tågmöte mellan två godståg i Hillared. Godståget mot Värnamo står kvar för att möta även efterkommande resandetåg. Resandetåget var planerat att gå efter godståget mot Göteborg. Eftersom sträckan är enkelspårig behövde ytterligare möten ske med andra tåglägen. Detta gjorde att resandetåget fick 30 minuter förlängd transporttid.

För mer information om överbelastningen och kapacitetstilldelningen, se *Beslut om överbelastad infrastruktur på sträckan Borås-Almedal tågplan 2026* och *Beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet sträcka Borås-Almedal tågplan 2026*, TRV 2025/101226.

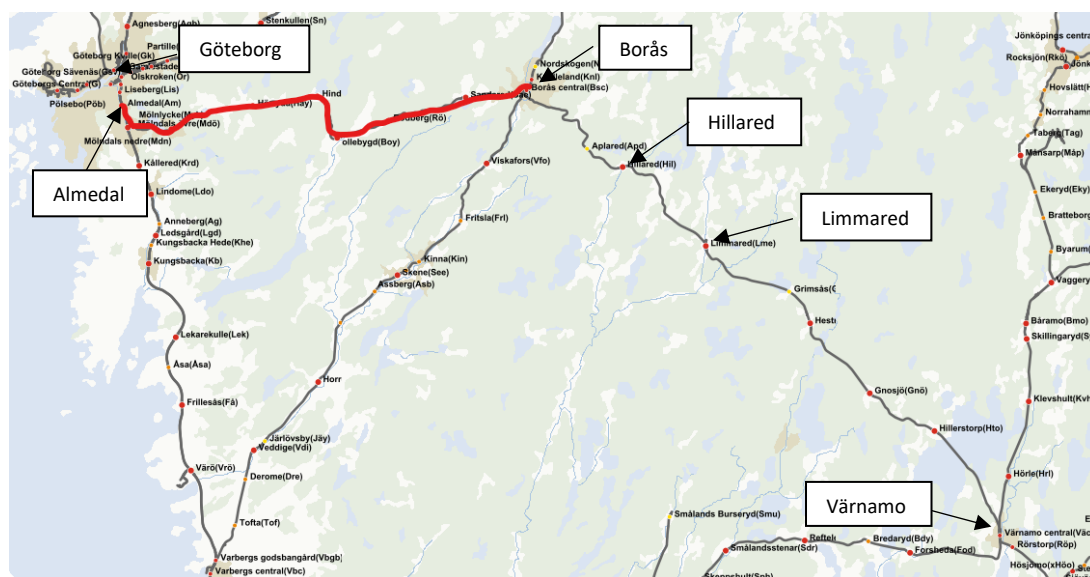


Bild 2: Rött sträck markerar överbelastad sträcka Borås-Almedal.

Förutsättningar infrastruktur

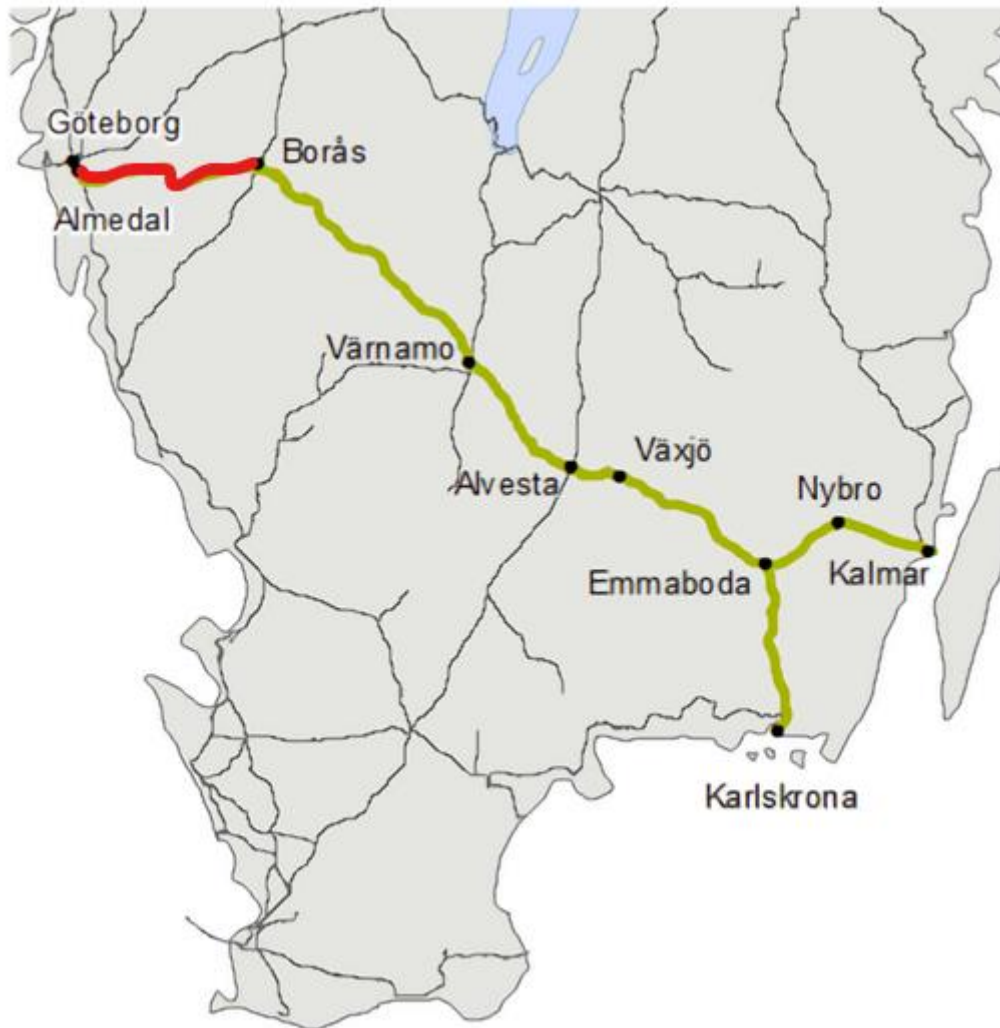


Bild 3: Kust till Kustbanan där den röda markeringen visar överbelastad sträcka.

Kust till Kustbanan är en enkelspårig och elektrifierad bana som sträcker sig 39 mil mellan Göteborg och Kalmar/Karlskrona. Banan trafikeras av interregional, regional och lokal trafik. Till största delen är hastigheten högst 160 kilometer/timmen (Göteborg-Borås 140 kilometer/timmen, Emmaboda-Kalmar 200 kilometer/timmen).

Kust till Kustbanan ingår i system H och är fjärrbevakad.

Kust till Kustbanan ansluter till Västkustbanan i Almedal och till Södra Stambanan i Alvesta. I Borås ansluter Viskadalsbanan mot Varberg och Älvsborgsbanan mot Herrljunga och Uddevalla.

I Värnamo finns koppling till de regionala stråken för både persontrafik och godstrafik mot Halmstad, Jönköping och Nässjö.

Banan fungerar också som omledningsbana för både person- och godstrafik vid trafikavbrott på Västkustbanan och Västra Stambanan.

Kust till Kustbanan är kurvig och har många plankorsningar samt tunnlar. Flera av mötesstationerna är för korta för att klara långa tåg samt saknar optimerade signalfunktioner (vilket behövs för samtidig infart). Då banan följer landskapets karaktär

och går längs med dalgångar och nära sjöar och bebyggelse, är det svårt att få till hastighetshöjande åtgärder.

Texten om infrastrukturen nedan är avgränsad till sträckan Almedal-Värnamo. Mellan Almedal och Värnamo är det möjligt med resandeutbyte i Mölnlycke, Hindås, Rävlanda, Sandared, Borås, Limmared, Hestra, Gnosjö, Hillerstorp och Värnamo.

Driftplatser där två godståg kan mötas mellan Almedal-Värnamo är Mölnlycke, Härryda, Röding, Hillared och Limmared. I Limmared kan tre tåg mötas.

Förutsättningar trafik och tjänster

Kust till Kustbanan trafikeras av både person- och godstrafik. Persontrafiken består av genomgående loktåg Göteborg-Kalmar med uppehåll för resandeutbyte i Borås, Limmared, Hestra, Gnosjö, Värnamo, Alvesta, Växjö, Hovmantorp, Lessebo, Emmaboda och Nybro. På sträckan Alvesta-Kalmar tillkommer Öresundstågen från Köpenhamn/Malmö som utgörs av motorvagnar.

Lokaltrafik består dels av Göteborg-Borås med resandeutbyte i Liseberg, Mölnlycke, Hindås, Rävlanda, Bollebygd och Sandared, samt av Krösatågen som går Jönköping/Nässjö-Alvesta-Växjö och Hässleholm-Alvesta-Växjö och Emmaboda-Kalmar. Trafiken består av motorvagnar.

Godstrafiken utgörs främst av de så kallade Volvotågen som transporterar Volvodelar mellan Älmhult och Göteborg Sävenäs via Alvesta-Värnamo-Borås. Tåget går flera gånger per dag måndag till fredag och har en längd på cirka 600 meter.

Även godstrafik mellan Båramo och Göteborg Skandiahamnen sker via Kust till Kustbanan (Båramo-Värnamo-Borås-Skandiahamnen). Även detta upplägg går flera gånger per dag måndag-fredag och har en längd på 650 meter. Båramo ligger mellan Värnamo och Vaggeryd och är en kombiterminal som fraktar containrar på järnvägsvagnar.

Det så kallade Sandtåget går från Falkenberg till Limmared med två tågpar per dag måndag till fredag. Tåget levererar råvaror till glasbruket i Limmared och går via Varberg-Borås-Limmared.

Kapacitetsutnyttjande



Bild 4: Kapacitetsutnyttjandet över dygnet år 2024.



Bild 5: Kapacitetsutnyttjande i de maximalt 2 högst belastade timmarna år 2024.

Förslag på metoder för att åtgärda orsakerna till att infrastrukturen förklarats överbelastad

Metoderna gäller inom tidsramarna kort sikt (maximalt ett år) samt medellång sikt (maximalt sex år)

a) Omledning av trafik

- Godståg kan omledas via Västkustbanan. Tågen går då via Hässleholm-Halmstad-Varberg-Göteborg.
- Metod a är ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

b) Ändring av tidtabell, till exempel uppehållsbild, uppehållstid, fördröjning, förskjutning

- En tidtabellsåtgärd kan förändra mötesbilden på banan, men då banan är enkelspårig förlängs transporttiden hur man än löser kapacitetstilldelningen.
- Metod b är inte ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

c) Ändrade hastigheter, till exempel annan fordonstyp eller konstruktionshastighet

- Kapacitetsbristen kan inte lösas genom att ändra hastigheten utan det är mötesmöjligheterna på enkelspårig sträcka som är avgörande.
- Metod c är inte ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

d) Förbättringar av infrastrukturen, till exempel ökad spårkapacitet, möjlighet att framföra längre tåg, möjlighet att köra tåg i tätare intervaller, förbättra tillgängligheten på driftplatser

- En ny järnväg mellan Göteborg och Borås har planerad byggstart 2029-2031. Banan byggs för persontåg och för hastigheter upp till 250 km/h. När denna är färdigställd förväntas de genomgående regiontågen till Växjö/Kalmar trafikera den nya banan mellan Göteborg och Borås. Mer kapacitet blir då tillgänglig på befintlig järnväg.
- Ytterligare förbättringar av infrastrukturen är i nuläget inte aktuella och är därmed inte ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

Planerade/pågående förändringar av infrastrukturen

Under år 2028 april-2029 december utförs flertalet infrastrukturåtgärder på sträckan Almedal-Borås, bland annat slipersbyte, kontaktledningsbyte, ställverksbyte, tunnelåtgärder, plankorsningsåtgärder, ny planskildhet och broåtgärder.

År 2029 är det planerat för spår- och växelbyte mellan Hillared-Hestra och Hillerstorp-Bor.

Enligt Nationell plan för transportsystemet är det byggstart för en ny dubbelspårig bana Göteborg-Borås år 2029-2031. Den nya järnvägen ska ansluta till befintlig järnväg in mot Göteborg via Väst kustbanan och Västlänken. I Borås ansluter den nya järnvägen till Borås central. Byggtiden beräknas till cirka 10 år.

Slutsats kapacitetsanalys

Det finns kapacitet för ansökt trafik men då Kust till Kustbanan är enkelspårig medför möten mellan tåglägen att ansökta transporttider inte alltid kan uppfyllas. För att minimera antalet tågmöten under de mest kritiska tiderna på dygnet kan vissa tåg konstrueras på Väst kustbanan som till stor del är dubbelspårig och därmed inte ger samma mötesproblematik. Det skulle medföra att antalet tågmöten på Kust till Kustbanan skulle bli färre och transporttiden kan minska.

Begrepps- och ordförklaring

System H: Trafikeringsystem som baseras på att det finns fullständiga signalställverk på driftplatserna och linjeblockering på linjen. Driftplatserna är antingen bevakade eller stängda.

Fjärrblockering: Linjeblockering är en teknisk lösning som förhindrar att två tåg kommer in på samma spårsträcka. En fjärrblockering innebär att den automatiska linjeblockeringen fjärrstyrs.

Mötesstation: En plats längs enkelspårig bana där två tåg kan mötas. För att vissa godståg ska kunna använda en mötesstation krävs att den är cirka 650 meter, för att alla godståg ska kunna använda den krävs cirka 760 meter.

Samtidig infart: Ett system som gör det möjligt för två mötande tåg att köra in till en mötesstation samtidigt för att korta ner tiden vid tågmöte.

Nationell plan för transportsystemet: Nationell plan är en långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Regeringen beslutar om innehållet i den nationella planen utifrån Trafikverkets förslag.

Referenser

Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2022:32

Järnvägsmarknadslagen 2022:365

Trafikverket, fastställd tågplan 2026

Beslut om överbelastad infrastruktur på sträcka Borås-Almedal tågplan 2026,
TRV 2025/101226

Beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet sträcka Borås-Almedal tågplan 2026,
TRV 2025/101226

Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2024, TRV 2024/79150

Trafikverkets genomförandeplan, TRV 2024/3443

Rapport "Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg-Borås. Redovisning
av regeringsuppdrag." TRV 2022/145433

ÅVS Kust till kustbanan, TRV 2019/287766, TRV 2019/16039