

Kapacitetsförstärkningsplan

Borås-Almedal

Tågplan 2026

Ärendenummer 2025/101226



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Borås-Almedal

Författare: Charlotte Högnelid

Dokumentdatum: 2026-09-03

Ärendenummer: TRV 2025/101226

Kontaktperson: Charlotte Högnelid

Foto: Kasper Dudzik

Innehåll

Bakgrund och syfte.....	4
Orsakerna till överbelastad infrastruktur	4
Den sannolika framtida trafikutvecklingen.....	5
Föreslagna alternativ för kapacitetsförstärkning.....	5
Aktuella och planerade åtgärder	6
Hinder för infrastrukturutveckling	6
Kostnads- och nyttoanalys	6
Planerade ändringar av tillträdesavgifter.....	9
Trafikverkets ställningstagande och tidsplan	9
Samrådsredogörelse	9
Begrepps- och ordförklaring	9
Referenser	9

Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägsmarknadslagen 2022:365 och Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2022:32 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

Kapacitetsförstärkningsplanen är framtagen utifrån upprättad kapacitetsanalys samt det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i tågplanprocessen.

Kapacitetsförstärkningsplanen innehåller orsakerna till överbelastningen, den sannolika trafikutvecklingen och eventuella hinder för infrastrukturutveckling. Den innehåller även en kostnads- och nyttoanalys för kapacitetsförstärkning, utifrån de alternativ som tagits fram i kapacitetsanalysen. Kapacitetsförstärkningsplanen visar vilken eller vilka åtgärder Trafikverket avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete.

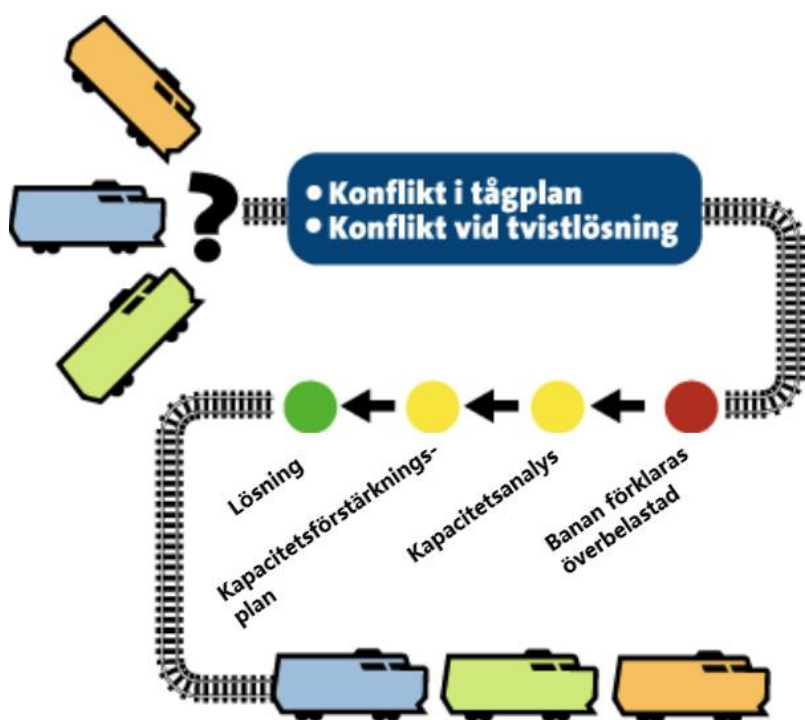


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur.

Orsakerna till överbelastad infrastruktur

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*

Den sannolika framtida trafikutvecklingen

Den prognosticerade trafikutvecklingen för berörd sträcka påvisar en stor ökning av trafikmängden. Ökningen inträffar efter den planerade nya dubbelspåriga järnvägen Göteborg–Borås via Mölndals nedre och Landvetter flygplats öppnats för trafik. I basprognosen för 2045 återfinns både regionaltåg med uppehåll i Västlänken, Mölnlycke (vissa tåg), Landvetter flygplats och Borås C samt tåg på sträckan Göteborg – Kalmar på denna nya järnväg. Den befintliga Kust till kust-banan förväntas i detta skede endast trafikeras av godståg samt ett tåg per timme och riktning mellan Göteborg och Borås.

Föreslagna alternativ för kapacitetsförstärkning

Från Kapacitetsanalysen togs följande förslag fram som kan åtgärda orsaken till kapacitetsbristen. 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 alternativ för 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.

Aktuella och planerade åtgärder

Under år 2028 april–2029 december utförs flertalet infrastrukturåtgärder på sträckan Almedal-Borås. I samband med kontaktledningsbyte samplaneras andra åtgärder, bland annat slipersbyte, ställverksbyte, tunnelåtgärder, plankorsningsåtgärder, ny planskildhet och broåtgärder.

År 2029 är det planerat för spår- och växelbyte mellan Hillared–Hestra och Hillerstorp–Bor. 2030–2031 planeras förlängning av befintligt mötesspår i Rydaholm, vilket möjliggör möte mellan långa godståg på sträckan Alvesta–Värnamo. Åtgärden kan komma att senareläggas något år för bättre samordning med andra åtgärder på Kust till kustbanan, bland andra Alvesta triangelspår. 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 Västkustbanan och Västlänken. I Borås ansluter den nya järnvägen till Borås central. Byggtiden beräknas till cirka 10 år.

Hinder för infrastrukturutveckling

Trafikverket ser i nuläget inte några hinder för de åtgärder som är planerade för att utföras på den aktuella sträckan, dock kan viss tidsförskjutning av vissa åtgärder ske.

Kostnads- och nyttoanalys

En samhällsekonomisk analys har genomförts för samtliga utredningsalternativ. I analysen har de effekter som uppstår mellan de olika utredningsalternativen och ett jämförelsealternativ värderats monetärt. Värderingen av effekterna har gjorts med de värden och förutsättningar som redovisas i Järnvägsnätsbeskrivning 2026 (JNB), bilaga 4B och som används vid prioritering av tåglägen.

Uppräkning till en kalkylperiod på 60 år och hanteringen av eventuell investeringskostnad har därefter skett enligt Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden (ASEK) för aktuell JNB.

För de effekter som inte gått att värdera har en bedömning gjorts där negativa eller positiva effekter beskrivits genom olika grader av minus (-) eller plus (+). När effekter beskrivs med + eller – så har en sjugradig skala (+++, ++, +, 0, -, --, ---) använts.

Nedan redovisas utredningsalternativens (UA) kostnader och nyttor i förhållande till jämförelsealternativet (JA).

A1 (Omledning av långsammare tåg till annan bana)

Värderade effekter järnvägsföretag

A1 leder till negativa effekter för transportkostnaderna för persontrafiken under kalkylperioden.

Hur A1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats monetärt, men bedöms vara (-) under kalkylperioden, då restiden för resenärerna påverkas negativt totalt sett.

Transportkostnaderna för godstrafiken påverkas negativt sett till avstånd men positivt sett till tid. Totalt sett positiva effekter under kalkylperioden.

Hur A1 påverkar transportintäkterna för godstrafiken har inte värderats monetärt, men bedöms vara (+) under kalkylperioden då varutidsvinster påverkas positivt totalt sett.

Den ökade mängden tågkilometer till följd av omledningen i A1 innebär att slitaget på vagnar och lok ökar. Det bedöms vara (-) under kalkylperioden för järnvägsföretagen. Likaledes ökar mängden banavgifter till följd av omledningen, vilket också ses som negativt för järnvägsföretagen (-). Sammantaget negativ (--) effekt för transportkostnaderna relaterat till avstånd för godstrafiken.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer A1 leda till negativa effekter gällande restidsförluster under kalkylperioden.

Likaledes kan omledningen av godståget innebära en kapacitetsmässig påverkan på befintliga tåg på Västkustbanan, exempelvis en ökad risk för förseningar och händelser. Men på samma sätt kan det också innebära en förbättrad kapacitet på Kust till Kustbanan för resenärerna där. Sammantaget bedöms det som (-) över året då det bör vara fler resenärer som påverkas på Västkustbanan än på Kust till kustbanan.

Värderade effekter godstransportkunder

A1 innebär positiva effekter för godstransportkunderna ifråga om varutidsvinster under kalkylperioden.

Värderade effekter Trafikverket (Infrastrukturhållare)

Den ökade mängden tågkilometer till följd av omledningen i A1 innebär att mängden slitage på infrastrukturen ökar. Det bedöms som negativt för infrastrukturhållaren (--). Samtidigt betalar järnvägsföretagen för delar av det ökade slitaget på infrastrukturen genom banavgifter, vilket då bedöms vara (+) för infrastrukturhållaren. Sammantaget negativ effekt för infrastrukturhållaren (-).

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Den ökade mängden tågkilometer till följd av omledningen i A1 innebär också att mängden buller och de trafiksäkerhetsmässiga riskerna ökar. Sammantaget bedöms det som (-) för samhället i övrigt.

Sammanfattning

En sammanfattning av samtliga värderade effekter redovisas nedan i miljoner kronor. Negativa poster motsvarar en samhällsekonomisk kostnad och positiva poster motsvarar en samhällsekonomisk nytta.

Den föreslagna åtgärden UA, A1 enligt kapacitetsförstärkningsplanen, har ställts mot ett teoretiskt jämförelsealternativ, JA. Det innebär att om nyttan totalt sett är positiv så är JA sämre än UA. Om nyttan totalt sett är negativ så är JA bättre än UA.

Tabell 1. Sammanfattning av samtliga värderade effekter.

Alternativ	A1
Värderade effekter mnkr/kalkylperiod	mnkr/kalkylperiod
Järnvägsföretag	
Transportkostnader Persontrafiken	-1,3
Transportkostnader Godstrafiken	2,0
Transportavståndskostnader Persontrafiken	0,0
Transportavståndskostnader Godstrafiken	-0,6 (-)
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	(+)
Resenärer	
Restidsvinster	-4,0 (-)
Förskjutet tågläge Persontrafiken	0,0
Bruten association Persontrafiken	0,0
Tidsåtgång Persontrafiken	0,0
Exkluderat tågläge Persontrafiken	0,0
Slopat uppehåll Persontrafiken	
Godstransportkunder	
Varutidsvinster	6,5
Förskjutet tågläge Godstrafiken	0,0
Bruten association Godstrafiken	0,0
Tidsåtgång Godstrafiken	0,0
Exkluderat tågläge Godstrafiken	0,0
Trafikverket (infrastrukturförvaltare)	(-)
Samhället i övrigt	(-)
Summa nyttor	2,8

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att ett UA motsvarande åtgärd A1 enligt Kapacitetsförstärkningsplanen är det marginellt bättre alternativet ställt i förhållande till det teoretiska JA.

Dock bör man beakta möjligheterna för ett godståg att få tågläge på en bana med relativt sett högre trafikering än en bana med lägre trafikering. Vidare också effekterna som det tillkommande godståget har på den befintliga trafiken på Väst kustbanan. Likaledes merkostnader som en ökad mängd tågkilometer kan innebära för slitage och underhåll på vagnar, lok och infrastruktur.

Huruvida det totalt skulle uppgå till cirka 3 miljoner kr på ett års kalkylperiod är svårare att avgöra. Men att låta det långsammare tåget gå via en annan bana, trots förändrat avstånd, bör vara det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

Trafikverket har i dagsläget ingen fastställd metod och arbetssätt för hantering av tillträdesavgifter.

Trafikverkets ställningstagande och tidsplan

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA, där godståg kan omledas via Västkustbanan för att på så sätt öka kapaciteten på Kust till Kustbanan, är det marginellt bättre alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Resultaten av kalkylen återfinns i tabell redovisad i ovan.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket har skickat upprättad kapacitetsanalys samt förslag till kapacitetsförstärkningsplan till berörda järnvägsföretag/trafikorganisatörer som trafikerar den överbelastade infrastrukturen. Inkomna synpunkter är besvarade till berört järnvägsföretag.

Begrepps- och ordförklaring

ASEK- Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden

JA- Jämförelsealternativ

JNB- Järnvägsnätsbeskrivning

UA- Utredningsalternativ

Referenser

Kapacitetsanalys Almedal-Borås, diarienummer TRV 2025/101226

Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2022:32

Järnvägsmarknadslagen 2022:365



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)