

Kapacitetsplaner

Innehåll

Innehåll.....	1
1 Kapacitetsplan Malmbanan	2
1.1 Bakgrund	2
1.2 Omfattning	2
1.3 Förutsättningar infrastruktur.....	2
1.4 Förutsättningar trafikering	3
1.4.1 Gångtidstillägg	3
1.4.2 Övriga arbeten och nedsättningar	4
1.4.3 Underlag till tidtabellskonstruktion T27.....	4
1.5 Konstruktionslösning under spårbytesperioden	5
1.6 Planeringsförutsättning till ansökan T27	5
2 Kapacitetsplan Alingsås–Olskroken.....	7
2.1 Bakgrund	7
2.2 Syfte	7
2.3 Omfattning	8
2.4 Förutsättningar infrastruktur.....	8
2.4.1 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur under tiden 13 december 2026–26 februari 2027	8
2.4.2 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur under tiden 28 februari 2027– 25 juli 2027	9
2.5 Förutsättningar trafikering	9
2.5.1 Efterfrågad trafikering	9
2.5.2 Veckoöversikt – trafikering	10
2.5.3 Trafikeringsetapper	13

1 Kapacitetsplan Malmbanan

1.1 Bakgrund

Ett spårbyte ska utföras på sträckan Näsberg–(Boden) under Tågplan 2027. Utöver det så utförs även förlängningar av flera driftplatser för att klara möten med 750 meter långa tåg, spår- och växelbyten på ett flertal driftplatser och kontaktledningsupprustning. På grund av att det saknas omledningsmöjlighet för Malmbanan behöver en planering av trafiken utföras på sträckan Gällivare–Boden då all önskad trafik inte får plats eller kan avgå enligt önskade tider.

Kapacitetsplanen ska användas som planeringsförutsättning i tilldelningsprocessen i Tågplan 2027 i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och förutsebarhet i ett tidigt skede för alla berörda.

1.2 Omfattning

Kapacitetsplanen omfattar sträckan (Gällivare)–(Boden). Spår- och växelbyten ska bedrivas under sommarperioden med 8 timmars avstängning/dygn nattetid ca 20.00–05.00 på delsträckan Näsberg–(Boden). Det startar söndag kväll vecka 19 och slutar måndag morgon vecka 40, med lite variationer i start- och stopptid beroende på vart spårbytet befinner sig. Även kontaktledningsbyte pågår på sträckan som går i skuggan av spårbytet. Den ordinarie trafik som inte kan trafikera på grund av kapacitetsinskränkningen redovisas också i kapacitetsplanen.

Tåg som går Boden–Buddbyn och vidare mot Morjärv/Haparanda omfattas inte av kapacitetsplanen, men kommer påverkas av spårbytet under de första tre veckorna. Dessa tåg hanteras inom ramen för revisionsprocessen under Tågplan 2027.

1.3 Förutsättningar infrastruktur

Kapacitetsplanen bygger på den infrastruktur och de förutsättningar som är kända under hösten 2025. Sträckan (Gällivare)–(Boden) kommer att vara avstängd 8 timmar/dygn i vecka 20–40.

Murjek kommer sakna mötesmöjligheter under hela perioden vecka 20–40.

Nattavaara trafikeras med 2 av 3 spår under hela perioden vecka 20–40.

För Nuortikon blir det endast hastighetsnedsättning, så möten är möjliga under hela perioden vecka 20–40.

Spårbytet bedrivs på disp-tider mellan cirka 21.00–05.00 under totalt 21 veckor. Arbetet bedrivs söderifrån (Boden) och fortsätter till Näsberg. När arbetet pågår är det inte möjligt för någon annan trafik att passera.

1.4 Förutsättningar trafikering

Tågplan T25 omfattar totalt 26 tåg per dygn på sträckan Gällivare–Boden. Inför Tågplan T27 är det rimligt att anta att tågantalet är lika högt. Därför har vi använt oss av nedanstående siffror för tågplan T27.

Tabellen nedan visar antalet tåg per dygn och antalet tåg under de två timmarna per dygn med högst belastning (05.30–07.30).

Tabell 1: Antalet tågslag per dygn och Max2timme

Tågslag	Dygn	Max2timme
Malmtåg	7	1
Godståg	9	3
Persontåg	10	4

1.4.1 Gångtidstillägg

Spårbytet (Buddbyn)–(Näsberg) kommer under den tid som arbetet pågår ha en flytande nedsättning på 7 500 meter i 40 km/h. Utöver spårbytet tillkommer även nedsättningar i Murjek på 750 m, i Nattavaara på 1 400 m och i Nuortikon på 1 400 m. Vid konstruktionen läggs tiden i Murjek på sträckan Murjek–Polcirkeln för norrgående tåg och på sträckan Murjek–Tollikberget för sydgående tåg. För Nattavaara läggs tiden för norrgående tåg på sträckan Nattavaara–Kilvo och för sydgående tåg på sträckan Nattavaara–Koskivaara. Nuortikons nedsättning läggs för norrgående tåg på sträckan Nuortikon–Ripats och på sydgång på sträckan Nuortikon–Kilvo.

Vissa veckor kan nedsättningssträckan av operativa skäl vara längre. Det har hanterats genom att införa ett kvalitetstillägg på 1–2 minuter beroende på tågslag. Detta innebär att tågen kommer att få en förlängd gångtid på ett antal minuter enligt nedanstående tabell.

Tabell 2: Tidspåslag på grund av hastighetsnedsättning

Tågslag	Gångtidspåslag spårbyte+ Murjek	Gångtidspåslag Nattavaara+ Nuortikon	Totalt gångtidspåslag
Malmtåg lastat	7 min	2+2 min	11 min

Malmtåg olastat	9 min	2+2 min	13 min
Persontåg	12 min	3+3 min	18 min
Godståg	11 min	3+3 min	17 min

Dessa minuter är inräknade i kapacitetsplanens körplaner. Mindre avvikelser i antal minuter kan förekomma på grund av konstruktionsförutsättningar.

1.4.2 Övriga arbeten och nedsättningar

Det förekommer ett mindre antal arbeten på övriga delar av Malmbanan som inte omfattas av kapacitetsplanen, men dessa bedöms inte påverka förutsättningarna nämnvärt.

Mellan Gällivare och Kiruna pågår inga arbeten som inskränker på mötesmöjligheten på driftplatserna.

1.4.3 Underlag till tidtabellskonstruktion T27

Kombinationen av hastighetsnedsättningar, spårbytets arbete på disptider och att flera driftplatser inte kan användas för tågmöten innebär en omfattande trafikpåverkan.

Trafikverket har under perioden mars 2025– september 2025 haft möten med alla berörda järnvägsföretag och inhämtat synpunkter och i samråd med dessa konstruerat trafikupplägg för respektive operatör.

Samtal har förts med representanter för Cargonet, Railcare, Green Cargo, LKAB Malmtrafik, Norrtåg, Onrail och SJ AB. Samtalen har skett i en konstruktiv anda och problem i tidtabellskonstruktionen har kunnat lösas under processens gång.

1.4.3.1 Tåg som inte kan erbjudas kapacitet

Godståg: 9951 Koskullskulle–Luleå
9965 Koskullskulle–Luleå malmbangård
9964 Luleå malmbangård–Koskullskulle
9956 Luleå malmbangård–Koskullskulle
45691 Narvik–Malmö på delsträckan Gällivare–Boden
45691 Malmö–Narvik på delsträckan Boden–Gällivare

Operatören TM Togdrift har trots förfrågan från Trafikverket inte meddelat något önskemål om kapacitet på aktuell sträcka i kommande tågplan T27.

1.4.3.2 Tåg som förändrats väsentligt jämfört med tilldelad kapacitet i T26

Persontåg: Samtliga Norrtågs avgångar i tågnummerserien 7150–7155 har fått förändrade avgångstider.

Tåg 3993 har tidigare lagts Gällivare–Boden, tåget är gränståg mot banarbetet. I dagsläget saknar detta tåg operatör då upphandling av trafiken inte skett.

Godståg: Green Cargo Tåg 59193 har tidigare lagts från Kiruna.

Hectorrail tåg 48191 förlängs till Polcirkeln. Eftersom Murjek saknar mötesmöjlighet är det inte möjligt med rundgång där. Tåget förlängs till Polcirkeln där rundgång sker och tåget körs sedan tillbaka till Murjek och backar in på terminalen.

Railcare: Samtliga avgångstider har justerats jämfört med T26.

Malmtåg: Vissa tåg har förändrats för att säkerställa fordonsomlopp.

1.5 Konstruktionslösning under spårbytesperioden

Så långt det varit möjligt har det undvikits att påverka tågens körplaner norr om Gällivare och söder om Boden. För LKAB:s malmtrafik har ett nytt trafikupplägg konstruerats. För övriga godståg och långväga persontåg har en utblick gjorts norr om Gällivare för att säkra framkomligheten. Mellan Gällivare och Kiruna malmbangård finns inga restriktioner gällande mötesmöjligheten i T27.

1.6 Planeringsförutsättning till ansökan T27

I denna kapacitetsplan har tågen konstruerats och fördelats utefter behov. En samordningsprocess har skett med respektive järnvägsföretag. Det är inte möjligt på Malmbanan med återkommande upplägg varje timme, utan trafiken är oregelbunden och har stora skillnader i hastighet och tåglängd. De tider som är styrande i kapacitetsplanen är tiderna i Gällivare respektive Boden, med undantag för tåg med slutstation Aitik och Murjek.

Det är viktigt att tiden i Boden ansöks för norrgående tåg, främst för långväga, så att den tiden blir styrande för hela tågets körplan för att hamna i rätt läge i kapacitetsplanen.

Fyra ad hoc-lägen har skapats i kapacitetsplanen för att möjliggöra en effektivare hantering av ad hoc-prcessen i T27. Dessa lägen tilldelas ej i kapacitetsplanen utan reserveras av Trafikverket som reservkapacitet, för att eventuellt kunna nyttjas i ad hoc-processen T27.

Gränståg för spårbytet är tåg 9953 på morgonen och tåg 3993 på kvällen.

I tabell 4 redovisas tider som ska ansökas vecka 20–40.

Tabell 3: Följande tider ska ansökas under vecka 20–40

Tågnummer	Driftplats, tid	Driftplats, tid
3993	Gällivare 18.47	Boden 21.05
3994	Boden 06.00	Gällivare 08.28
3995	Gällivare 15.25	Boden 17.45
3996	Boden 11.15	Gällivare 13.32
4374	Boden 05.11	Aitik 08.56
4375	Aitik 13.20	Boden 16.50
7150	Boden 06.33	Gällivare 09.36
7151	Gällivare 06.25	Boden 08.54
7152	Boden 10.36	Gällivare 12.40
7153	Gällivare 12.40	Boden 15.10
7154	Boden 17.23	Gällivare 19.55
7155	Gällivare 16.14	Boden 19.04
9552	Boden 05.03	Gällivare 08.11
9954	Boden 05.20	Gällivare 08.23
9958	Boden 11.46	Gällivare 14.19
9960	Boden 14.36	Gällivare 17.22
9962	Boden 17.48	Gällivare 21.28
9953	Gällivare 03.14	Boden 07.53
9955	Gällivare 06.45	Boden 10.39
9957	Gällivare 10.45	Boden 14.28
9959	Gällivare 17.44	Boden 20.55
41890	Boden 07.40	Polcirkeln 09.31, Murjek 10.00
41891	Murjek 17.30	Boden 19.36
59190	Boden 06.15	Gällivare 09.23

59193	Gällivare 17.35	Boden 20.20
41911	Gällivare 04.35	Boden 06.56
41901	Gällivare 04.52	Boden 07.33
41912	Boden 13.09	Gällivare 16.13
41902	Boden 15.37	Gällivare 18.30
59740	Boden 08.18	Gällivare 11.54
59731	Gällivare 16.32	Boden 20.02
Adhoc norrut	Boden 09.20	Gällivare 12.15
Adhoc norrut	Boden 12.45	Gällivare 15.51
Adhoc söderut	Gällivare 09.38	Boden 12.20
Adhoc söderut	Gällivare 14.20	Boden 17.22

2 Kapacitetsplan Alingsås–Olskroken

Denna kapacitetsplan reglerar kapacitetsutnyttjandet på sträckan Alingsås–Olskroken under T27 under perioden 13 december 2026–25 juli 2027.

2.1 Bakgrund

Under 2025 påbörjades arbetet med att byta ut kontaktledningsanläggningen mellan Olskroken och Alingsås. Den har passerat sin tekniska livslängd och behöver bytas ut i sin helhet. Arbetet fortsätter hela 2026 och kommer avslutas 2027 efter vecka 29. Detta innebär att sträckan, likt föregående år, kommer beröras av enkelspårdrift och flera totalavstängningar.

Arbetet har klassificerats som mycket stor trafikpåverkan enligt SERA-direktivet och därför tas en kapacitetsplan fram för sträckan. Under första delen av 2027 fortsätter kapacitetsplanen från 2026 men från klockan 14.00 den 28 februari flyttas enkelspårdriften och då krävs förändrade tider för tågen som passerar trafikerar sträckan.

2.2 Syfte

Trafikverket har upprättat följande kapacitetsplan i syfte att maximera kapaciteten för att i enlighet med 7 kap. 12 § järnvägsmarknadslagen kunna tillgodose ansökningar så långt som möjligt under arbetena på sträckan Alingsås–Olskroken. Punkt 17 i bilaga VII till SERA direktivet 2012/34/EU tillämpas då dessa arbeten

har en stor omfattning. I kapacitetsplanen presenterar Trafikverket den preliminära fördelningen av den återstående kapaciteten mellan de olika typerna av tågtrafik i enlighet med punkt 17. När trafiken framförs enligt en kapacitetsplan ska tidtabellerna konstrueras enligt gällande konstruktionsregler samt med de restriktioner och eventuella tidstillägg som kapacitetsplanen anger om inget annat framgår. De tidstillägg och begränsningar av antalet tåg som finns i planen motsvarar det bortfall av kapacitet som uppstår under banarbetet. Det innebär bland annat att ett tidstillägg enligt kapacitetsplanen inte kan kvittas mot ett tillägg enligt andra konstruktionsregler. Kapacitetsplanen är inte en ersättning för, utan ett komplement till, de konstruktionsregler som gäller för banan.

2.3 Omfattning

Banarbetets totala omfattning är Alingsås–Olskroken. Under T27 begränsas arbetets trafikpåverkan till sträckan Alingsås–Floda.

Från tågplanens början till fredag vecka 8 omfattas sträckan Brynegenäs–Floda.

Från söndag vecka 8 till söndag vecka 29 omfattas sträckan Alingsås–Norsesund västra.

Kapacitetsplanen omfattar under dessa perioder sträckan Alingsås–Göteborgs central under tid då banan påverkas av hastighetsrestriktion och/eller enkelspårdrift. Tåg som ej går på delsträckan Alingsås–Partille omfattas ej. Kapacitetsplanen omfattar ej tid då banan är helt avstängd för trafik.

2.4 Förutsättningar infrastruktur

Nedanstående etapper visar den infrastruktur som enligt kända förutsättningar i november 2025 gäller för 2027.

Under 2026 sker arbetet med kontaktledningsupprustning med enkelspårdrift dygnet runt mellan Floda och Brynegenäs. Detta arbete fortsätter under 2027 och flyttas i senare skede till sträckan Alingsås–Norsesund västra. Vissa delar av arbetet kräver totalavstängning vilket planeras ske under ett antal helger.

2.4.1 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur under tiden 13 december 2026–26 februari 2027

Från tågplanens början till fredag vecka 7 omfattas sträckan Brynegenäs–Floda av enkelspårdrift och hastighetsnedsättning till 70 km/h.

Från söndag vecka 7 till fredag vecka 8 kan båda spåren användas med hastighetsnedsättning.

2.4.2 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur under tiden 28 februari 2027–25 juli 2027

Från söndag vecka 8 till söndag vecka 29 omfattas sträckan Alingsås–Norsesund västra av enkelspårsdrift och hastighetsnedsättning till 70 km/h.

Från måndag vecka 29 kan båda spåren användas med hastighetsnedsättning.

sth 70 km/h (Bryngenäs)–(Floda)

2.5 Förutsättningar trafikering

Det här avsnittet beskriver förutsättningar och möjlig trafikering under Tågplan 2027. Detta gäller både ansökan till fastställd tågplan och ansökan om restkapacitet efter att Tågplan 2027 fastställts.

Tågläge som inte sökts kan användas av tåg i annan kategori förutsatt att detta inte påverkar andra tåglägen enligt denna kapacitetsplan.

2.5.1 Efterfrågad trafikering

Trafikeringen längs sträckan kan delas in i sex olika tågkategorier:

resandetåg med få uppehåll, hastighetskategori S

resandetåg med få uppehåll, hastighetskategori C

resandetåg med få uppehåll, hastighetskategori B

resandetåg med många uppehåll, hastighetskategori B

godståg

transporter för underhåll och besiktning av banan.

För att skapa en bild av vilken trafik som efterfrågas har en utvärdering av snabbtågs- och godstrafikeringen under T24 genomförts. Då regionaltrafiken och pendeltrafiken är relativt konstant har dessa trafikslag inte detaljutvärderats på timnivå.

Ambitionen har varit att skapa minst ett tågläge för varje kategori i båda riktningarna varje timme. Då efterfrågan saknas för någon kategori har istället fler tåglägen för annan trafik med hög efterfrågan eftersträfvats. Detta gäller såväl riktning som tid på dygnet och olika veckodagar.

Tåg som kan gå via Norge/Vänerbanan (tåg som startar eller slutar i Kristinehamn, Karlstad, Kil, Ludvika, Borlänge eller längre norrut) och som inte har trafikutbyte mellan Göteborg och Laxå, ska i första hand ansökas via Norge/Vänerbanan.

2.5.2 Veckoöversikt – trafikering

Då efterfrågan på trafikering varierar både avseende riktning, tid på dygnet och olika veckodagar har tilldelningen av tåglägen förändrats för att så långt som möjligt möta efterfrågan. Detta grundar sig på tidigare effektuerad trafik, efterfrågad trafik och inkomna synpunkter på den i remissutgåvan föreslagna tågfördelningen.

Nedanstående tabeller visar antal tåg i varje kategori som har företräde i respektive riktning. Om ett tågläge i en viss tågkategori inte ansökts kan detta tågläge istället tilldelas annan kategori under förutsättning att detta inte påverkar övrig trafik enligt kapacitetsplanen. Detta kan ske såväl i årlig tågplan som ad hoc-ansökan efter att tågplanen fastställts. Ett sådant tillkommande tåg ska vara ansökt enligt rätt kategori och minuttalen justeras under konstruktionsfasen. I ad hoc-processen kan detta tillkommande tåg endast skapas om det får plats utan att påverka annan trafik.

Under vissa timmar har antalet tåg i olika kategorier förändrats utifrån variationen på efterfrågan. Detta framgår av nedanstående tabeller. Under dessa timmar kan minuttalet för tåg inom kolonnen komma att justeras i konstruktionsfasen.

Om flera tåglägen ansöks i samma kanal tilldelas tågläge enligt ordinarie tilldelningsprocess, enligt samhällsekonomisk nytta ifall överenskommelse inte kan uppnås genom samråd.

Tågets ankomsttid till enkelspårsträckan avgör vilken timme tågkanalen räknas till.

Järnvägsnätbeskrivning 2027
Bilaga 4 F – Kapacitetsplaner
Utgåva 2025-10-01

Tidperiod		Måndag - Torsdag									
		Norrgående					Södergående				
Från	Till	Få uph kat S	Få uph kat C	Få uph kat B	Många uph kat B	Godståg	Få uph kat S	Få uph kat C	Få uph kat B	Många uph kat B	Godståg
00:00	01:00				1*	3	1			1*	3
01:00	02:00					3					3
02:00	03:00					3					3
03:00	04:00					3					3
04:00	05:00	1			1*	3				1*	3
05:00	06:00	1	1	1	1*	1			2	1*	1
06:00	07:00	1	1	1	1*	1			2	1*	1
07:00	08:00	1	1	1	1*	1			2	1*	1
08:00	09:00	1	1	1	1*	1	1	1	1	1*	1
09:00	10:00	1		1	1*	2	1	1	1	1*	1
10:00	11:00	1	1	1	1*	1	1	1	1	1*	1
11:00	12:00	1		1	1*	2	1		1	1*	2
12:00	13:00	1	1	1	1*	1	1		2	1*	1
13:00	14:00	1		1	1*	2	1	1	1	1*	1
14:00	15:00	1		1	1*	2	1		1	1*	2
15:00	16:00	1	1	1	1*	1	1	1	1	1*	1
16:00	17:00	1		2	1*		1		2	1*	1
17:00	18:00	1	1	2	1*		1	1	1	1*	1
18:00	19:00	1		2	1*	1	1		1	1*	2
19:00	20:00	1	1	1	1*	1	1	1	1	1*	1
20:00	21:00	1	1	1	**	2	1	1	1	**	1
21:00	22:00			1	**	5	1	1	1	**	1
22:00	23:00			1	**	3	1		1	**	2
23:00	00:00			1	**	3	1	1		**	2

Figur 1: tåglägeskanaler på enkelspårssträckan, måndag – torsdag

* Ett extra tågläge på sträckan Floda–Göteborg

** Två tåglägen på sträckan Floda–Göteborg

Tidperiod		Fredag									
		Norrgående					Södergående				
Från	Till	Få uph kat S	Få uph kat C	Få uph kat B	Många uph kat B	Godståg	Få uph kat S	Få uph kat C	Få uph kat B	Många uph kat B	Godståg
00:00	01:00				1*	3	1			1*	3
01:00	02:00					3					3
02:00	03:00					3					3
03:00	04:00					3					3
04:00	05:00	1			1*	3				1*	3
05:00	06:00	1	1	1	1*	1			2	1*	1
06:00	07:00	1	1	1	1*	1			2	1*	1
07:00	08:00	1	1	1	1*	1			2	1*	1
08:00	09:00	1	1	1	1*	1	1	1	1	1*	1
09:00	10:00	1		1	1*	2	1	1	1	1*	1
10:00	11:00	1	1	1	1*	1	1	1	1	1*	1
11:00	12:00	1		1	1*	2	1		2	1*	1
12:00	13:00	1	1	1	1*	1	1		2	1*	1
13:00	14:00	1		1	1*	2	1	1	1	1*	1
14:00	15:00	1		2	1*	1	1		2	1*	1
15:00	16:00	1	1	1	1*	1	1	1	1	1*	1
16:00	17:00	1		2	1*		1		2	1*	1
17:00	18:00	1	1	2	1*		1	1	1	1*	1
18:00	19:00	1		2	1*	1	1		2	1*	1
19:00	20:00	1	1	1	1*	1	1	1	1	1*	1
20:00	21:00	1	1	1	1*	1	1	1	1	1*	1
21:00	22:00			1	1*	2	1	1	1	1*	1
22:00	23:00			1	1*	2	1		1	1*	2
23:00	00:00			1	1*	2	1	1		1*	2

Figur 2: tåglägeskanaler på enkelspårssträckan, fredag

* Ett extra tågläge på sträckan Floda–Göteborg

Järnvägsnåtsbeskrivning 2027
Bilaga 4 F – Kapacitetsplaner
Utgåva 2025-10-01

Tidperiod		Lördag											
		Norrgående						Södergående					
Från	Till	Få uph kat S	Få uph kat C	Få uph kat B	Många uph kat B	Godståg	Trafikverks-transporter	Få uph kat S	Få uph kat C	Få uph kat B	Många uph kat B	Godståg	Trafikverks-transporter
00:00	01:00			1	1*	2	1	1			1*	2	1
01:00	02:00				1*	2	1				1*	2	1
02:00	03:00				1*	2	1				1*	2	1
03:00	04:00				1*	2	1				1*	2	1
04:00	05:00				1*	2	1				1*	2	1
05:00	06:00				1*	1				1	1*	2	
06:00	07:00	1	1	1	1*	1				1	1*	1	
07:00	08:00	1		2	1*	1				2	1*	1	
08:00	09:00	1	1	1	1*	1		1		1	1*	1	
09:00	10:00	1		2	1*	1		1		1	1*	1	
10:00	11:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
11:00	12:00	1		2	1*	1		1	1	1	1*	1	
12:00	13:00	1	1	1	1*	1		1		2	1*	1	
13:00	14:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
14:00	15:00	1		2	1*	1		1		2	1*	1	
15:00	16:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
16:00	17:00	1		2	1*	1		1		2	1*	1	
17:00	18:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
18:00	19:00	1		2	1*	1		1		2	1*	1	
19:00	20:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
20:00	21:00	1		1	1*	2		1		2	1*	1	
21:00	22:00			1	1*	2		1	1	1	1*	1	
22:00	23:00			1	1*	2		1		1	1*	1	
23:00	00:00			1	1*	2		1	1	1	1*	1	

Figur 3: tåglägeskanaler på enkelspårsträckan lördagar

* Ett extra tågläge på sträckan Floda–Göteborg

Tidperiod		Söndag											
		Norrgående						Södergående					
Från	Till	Få uph kat S	Få uph kat C	Få uph kat B	Många uph kat B	Godståg	Trafikverks-transporter	Få uph kat S	Få uph kat C	Få uph kat B	Många uph kat B	Godståg	Trafikverks-transporter
00:00	01:00			1	1*	2				1	1*	2	
01:00	02:00				1*	3	1				1*	3	1
02:00	03:00				1*	3	1				1*	3	1
03:00	04:00				1*	3	1				1*	3	1
04:00	05:00				1*	3	1				1*	3	1
05:00	06:00			1	1*	2				1	1*	2	
06:00	07:00			1	1*	1				1	1*	2	
07:00	08:00	1		1	1*	1				1	1*	2	
08:00	09:00	1	1	1	1*	1				1	1*	1	
09:00	10:00	1		2	1*	1				1	1*	1	
10:00	11:00	1	1	1	1*	1		1		1	1*	1	
11:00	12:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
12:00	13:00	1		2	1*	1		1		2	1*	1	
13:00	14:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
14:00	15:00	1		2	1*	1		1		2	1*	1	
15:00	16:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
16:00	17:00	1		2	1*	1		1		2	1*	1	
17:00	18:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
18:00	19:00	1		2	1*	1		1		2	1*	1	
19:00	20:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
20:00	21:00	1	1	1	1*	1		1	1	1	1*	1	
21:00	22:00			1	1*	1		1	1	1	1*	1	
22:00	23:00			1	1*	1		1		1	1*	1	
23:00	00:00			1	1*	1		1	1	1	1*	1	

Figur 4: tåglägeskanaler på enkelspårsträckan söndagar

* Ett extra tågläge på sträckan Floda–Göteborg

2.5.3 Trafikeringsetapper

Genom att förenkla de beskrivna etappindelningarna avseende infrastrukturens förutsättningar är det möjligt att trafikera sträckan med endast två olika tidtabellsvarianter.

Tidtabellsvariant 1 gäller från tidtabellsstart till vecka 8 (fredag).

Tidtabellsvariant 2 gäller från vecka 8 (söndag) till och med vecka 29.

Antalet tidtabellsvarianter för det enskilda tåget kan däremot komma att öka på grund av förändringar på andra platser längs tågens färdväg.

Ett undantag från regeln om ankomst och avgång på jämna fem minuter vid Göteborgs central görs för att möjliggöra ankomster eller avgångar i följd efter varandra.

2.5.3.1 Trafikeringsetapp 1

Under trafikeringsetapp 1 anordnas en hastighetsnedsättning till 70 km/h på sträckan Bryngenäs–Floda. Mellan Bryngenäs och Floda är nedspåret avstängt, vilket innebär att tågen framförs på uppspåret.

Ansökan om trafikering på sträckan Alingsås–Göteborg under etapp 1 ska följa nedanstående tabell:

Vecka 2650 - 2708 (etapp 1)

Plats	Gods 100 km/h		Snabb kat S		Pendel Kat B		Pendel Kat B		Snabb Kat C		Regional kat B	
	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg
Göteborgs c				XX.12		XX.16		XX.39		XX.25		XX.30
Sävenäs hst							XX.43	XX.43				
Sävenäs rbg		XX.05										
Partille		XX.12		XX.20	XX.23	XX.23	XX.47	XX.47		XX.32		XX.37
Jonsered							XX.51	XX.51				
Aspen					XX.29	XX.29	XX.54	XX.54				
Aspedalen							XX.56	XX.56				
Lerum				XX.26	XX.32	XX.32	XX.59	XX.59		XX.38		XX.43
Stenkullen	XX.23	XX.31		XX.28	XX.35	XX.35	XX.03	XX.03				
Floda		XX.35		XX.31	XX.39	XX.39	XX.07			XX.43		XX.47
Bryngenäs		XX.47		XX.42		XX.53				XX.56		XX.59
Alingsås		XX.52		XX.46	XX.57				XX.00	XX.01	XX.04	XX.05

Plats	Regional kat B		Snabb Kat C		Pendel Kat B		Pendel Kat B		Snabb kat S		Gods 100 km/h	
	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg
Alingsås	XX.55	XX.56	XX.58	XX.00		XX.03				XX.14		XX.08
Bryngenäs		XX.01		XX.04		XX.06				XX.17		XX.13
Floda		XX.13		XX.16	XX.20	XX.20		XX.53		XX.28		XX.24
Stenkullen					XX.24	XX.24	XX.56	XX.56		XX.31	XX.28	XX.34
Lerum		XX.17		XX.20	XX.27	XX.27	XX.00	XX.00				XX.39
Aspedalen							XX.02	XX.02				
Aspen					XX.30	XX.30	XX.04	XX.04				
Jonsered							XX.08	XX.08				
Partille		XX.23		XX.27	XX.36	XX.36	XX.12	XX.12		XX.40		XX.46
Sävenäs hst							XX.16	XX.16				
Sävenäs rbg											XX.52	
Göteborgs c	XX.30		XX.35		XX.44		XX.21		XX.47			

2.5.3.2 Trafikeringsetapp 2

Under trafikeringsetapp 2 anordnas en hastighetsnedsättning till 70 km/h på sträckan (Alingsås)–(Norsesund västra). Det ena spåret kommer vara avstängt, vilket innebär att tågen framförs med enkelspårdrift.

Ansökan om trafikering på sträckan Alingsås–Göteborg under denna etapp ska följa nedanstående tabell:

Vecka 2708 (Söndag) - 2729 (etapp 2)

Plats	Gods 100 km/h		Snabb kat S		Pendel Kat B		Pendel Kat B		Snabb Kat C		Regional kat B	
	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg
Göteborgs c				XX.15		XX.00		XX.30		XX.24		XX.27
Sävenäs hst					XX.04	XX.04	XX.34	XX.34				
Sävenäs rbg		XX.10										
Partille		XX.15		XX.23	XX.08	XX.08	XX.38	XX.38		XX.32		XX.35
Jonsered					XX.12	XX.12	XX.42	XX.42				
Aspen					XX.15	XX.15	XX.45	XX.45				
Aspedalen					XX.17	XX.17	XX.47	XX.47				
Lerum					XX.19	XX.19	XX.49	XX.49		XX.37		XX.41
Stenkullen	XX.27	XX.32		XX.30	XX.23	XX.23	XX.53	XX.53				
Floda					XX.26	XX.26	XX.56					
Norsesund v		XX.41		XX.36		XX.31				XX.45		XX.50
Norsesund					XX.32	XX.32						
Västra Bodarne					XX.36	XX.36						
Alingsås		XX.51		XX.46	XX.44				XX.56	XX.57	XX.00	XX.02

Plats	Regional kat B		Snabb Kat C		Pendel Kat B		Pendel Kat B		Snabb kat S		Gods 100 km/h	
	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg
Alingsås	XX.58	XX.00	XX.03	XX.04		XX.16				XX.12		XX.09
Västra Bodarne		XX.11			XX.22	XX.22						
Norsesund					XX.27	XX.27						
Norsesund v						XX.28					XX.27	XX.32
Floda		XX.20		XX.24	XX.33	XX.33		XX.03		XX.31		
Stenkullen					XX.36	XX.36	XX.06	XX.06				
Lerum					XX.40	XX.40	XX.10	XX.10				
Aspedalen					XX.42	XX.42	XX.12	XX.12				
Aspen				XX.29	XX.44	XX.44	XX.14	XX.14		XX.38		XX.44
Jonsered					XX.48	XX.48	XX.18	XX.18				
Partille		XX.25			XX.52	XX.52	XX.22	XX.22			XX.50	
Sävenäs hst					XX.55	XX.55	XX.25	XX.25	XX.45			
Sävenäs rbg												
Göteborgs c	XX.33		XX.36		XX.00		XX.30					