|  |  |
| --- | --- |
|  | Kopia till: |
|  |

Noder i Järnvägssystemet

Syfte med noder i Järnvägssystemet är att ett tåg ska kunna klara exempelvis en högerspårskörning på del av sträckan med dubbelspår mellan två noder utan att tappa sin tidtabellskanal. På ett enkelspår ska tåget kunna hålla sin tidtabellskanal även om tåget körs via avvikande huvudspår.

## Tilläggens storlek

**Resandetåg**Fordon som framförs med Sth över 180 km/h = 4 min mellan 2 noder
Fordon som framförs med Sth t.o.m. 180 km/h = 3 min mellan 2 noder
Tåg kortare sträcka än en nod = 2 min
A-Train = 1 min

**Godståg**Godståg = 2 min
Tåg kortare sträcka än en nod = 1 min

Tilläggen skall ligga i KVAL-kolumnen i Trainplan

På följande större linjer används dessa driftplatser som noder i tågplaneprocessen.

Beskrivning linjevis av vilka noder som ska användas.

**Västra stambanan**

Stockholm, Hallsberg, Göteborg

**Södra stambanan**

Stockholm, Mjölby, Alvesta, Malmö

**Ostkustbanan**

Sundsvall, Gävle, Stockholm

**Dalabanan**

Mora, Borlänge, Sala, Stockholm

**Svealandsbanan**

Stockholm, (Hallsberg)

**Mälarbanan**

Stockholm, (Hallsberg)

**Västkustbanan**

Göteborg, Förslöv/Markaryd, Malmö

**Kust till kustbanan**

Göteborg, Alvesta, Kalmar

**Skånebanan/Blekinge kustbana**

Helsingborg, Hässleholm, Karlskrona

**Värmlandsbanan**

Charlottenberg, Karlstad, Hallsberg

**Norge/Vänernbanan**

Kornsjö, Göteborg

**Mittbanan**

Sundsvall, Ånge, Östersund, Storlien

**Norra stambanan**

Gävle/Storvik, Ånge

**Stambanan genom övre Norrland**

Ånge, Vännäs, Boden

**Malmbanan**

Boden, Gällivare, Riksgränsen

**Botniabanan**

Sundsvall, Örnsköldsvik, Umeå

**Övriga banor**

För övriga linjer används avgångs- och slutstation som nod