

# Trångsektorsplan Ådalsbanan T28

JNB-dagen 8 oktober 2026

# Bakgrund - ökat kapacitetsutnyttjande

- Ökning av tågantalet och därmed kapacitetsutnyttjandet från T24 till T26.

|                                | T24 | T25 | T26 |
|--------------------------------|-----|-----|-----|
| Godstågsantal                  | 9   | 18  | 27  |
| Kapacitetsutnyttjande/<br>dygn | 59% | 75% | 92% |

- Anledningen till ökningen är en kombination av att banavgifterna ökat och att en kortare väg därmed blir billigare och produktionsförändringar hos järnvägsföretagen

# Bakgrund – ökade mängd infrafel i T26

- Totalt 26 km nedsättningar, utspridda på 11 platser, den längsta är 12 km
- Teoretiskt tidstapp av dessa hastighetsnedsättningar är 6 minuter för godståg och 8 minuter för persontåg
- Det praktiska utfallet är dock mångdubbelt högre
- Arbete pågår för att återställa banan och detta väntas vara klart till T27, men banan har fortfarande låg standard och hög risk för hastighetsnedsättningar

# Bidragande orsaker till kapacitetsproblemen

- Även utan nedsättningar kommer det finnas problem som behöver hanteras
- Långväga trafik kommer in på banan med låg punktlighet
- Tåg har en tidtabell som förutsätter att de inte stannar på vissa driftplatser på grund av lutningar, tågen kan helt enkelt inte starta igen.
  - Tågklararen tvingas prioritera hårt och nedprioritera redan sena tåg eller andra rättidiga tåg
- Persontågen har associationer och anslutningar till andra tåg på flera platser
  - Det hjälper inte att nedprioritera persontågen i tidtabellskonstruktionen.
- Låg grundkapacitet
  - Få trespårsstationer
  - Långa avstånd mellan mötesstationerna
  - Låg medelhastighet

# Trångsektorplan Ådalsbanan tågplan T28

- Kapacitetsutnyttjandet väntas fortfarande vara mycket högt Timrå-Härnösand
- Begränsning i antal tåg per riktning/2 timmar Timrå-Härnösand 06.00 – 21.00 (mätpunkt Husssjöby)

| Tågtyp      | Variant 1 | Variant 2 |
|-------------|-----------|-----------|
| Godståg     | 3         | 4         |
| Regionaltåg | 4         | 4         |
| Snabbtåg    | 1         | 0         |

- Varianter beroende på att snabbtågen inte går alla timmar.
- Samtliga mötesdriftplatser Västerasby-Sundsvall kommer behöva användas för tågmöten
  - Kan innebära vagnviktsbegränsning för godstågen redan i tidtabellskonstruktionen, undantag för vissa driftplatser kommer inte kunna medges

# Vagnviktstabeller för tåg för att kunna starta vid alla driftplatser

| Södergående tåg | Vagnvikt | Klarar Sprängviken och Dynäs |
|-----------------|----------|------------------------------|
| Rc4/Rd          | 1300 ton | 1100 ton                     |
| BR185 / 187/ Re | 1400 ton | 1200 ton                     |
| BR193 / Vectron | 1400 ton | 1200 ton                     |

| Norrgående tåg  | Vagnvikt | Klarar Stavreviken och Härnösand |
|-----------------|----------|----------------------------------|
| Rc4/Rd          | 1200 ton | 1100 ton                         |
| BR185 / 187/ Re | 1400 ton | 1200 ton                         |
| BR193 / Vectron | 1400 ton | 1200 ton                         |

- Vagnvikterna innebär att tåget kan starta från de nämnda platserna, vid högre vagnvikter kan tidtabellskonstruktören behöva förlägga tågmöten till annan angränsande driftplats.
- Vikterna är uträknade med metod VVMax

# Tillägg till konstruktionsreglerna

Persontåg med uppehåll i Härnösand:

- Persontåg ska ha minst 5 minuter långt uppehåll i Härnösand, dock kan annonserad avgångstid användas så att tåget inte behöver invänta sin tidstabellstekniska avgångstid vid t.ex. uteblivet tågmöte.
- Om Trafikverkets tidtabellskonstruktör bedömer att ett 5 minuter långt uppehåll i Härnösand inverkar för mycket på mötesbilden eller spåranvändningen kan tidtabellskonstruktören hantera det på följande sätt:
  - 2 minuter läggs på gångtiden på bevakningssträckan före och efter Härnösand för att bibehålla kvalitet i tågläget.
  - Varje persontåg ska ha minst 1 minuts uppehåll för resandeutbyte, för nattåg dock minst 3 minuter.
- Åtgärderna syftar till att skapa återställning för persontågen och för att minska spridningseffekterna av förseningar.

# Tillägg till konstruktionsreglerna

## Tidstillägg vid systematiska tågmöten för Norrtåg:

Norrtåg eftersträvar i sitt upplägg en takt-tidtabell, med avgångar och ankommer på samma minuttal. När två Norrtåg möter varandra ska båda tågen ha minst 1 minuts tekniskt uppehåll på driftplatsen där tågmötet mellan Norrtågs persontåg infaller. Vid möten mellan andra persontåg ska normala konstruktionsregler tillämpas.

Tidstillägget syftar till att skapa marginal i de systematiska tågmötena så att små förserningar inte sprider sig mellan tågen.

## Godståg – Tidstillägg Timrå-Härnösand

Samtliga godståg ska på sträckan få 7 minuter längre gångtid. Tidstillägget hanteras genom att grundinställningen i tidtabellsverktyget ändras till en lägre hastighet för A-tåg så att denna motsvarar sju minuters gångstidsförlängning på sträckan Timrå-Härnösand i T28 jämfört med T27

Åtgärden syftar till att skapa marginal mot icke optimala tågmöten med både gods- och persontåg och speglar de tidstapp som tågen i genomsnitt har under tågplan T26.

# Slut – frågor?