# Järnvägsnätsbeskrivning avseende Arlanda Link

Tågplan 2028

A-Train AB

Upprättat av: A-Train AB
Tågplan: 2028
Senast uppdaterad: Oktober 2026

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**


1 ALLMÄN INFORMATION ... 6
**1.1 Inledning ... 6**
**1.2 A-Train:s organisation och verksamhet ... 6**
**1.3 Giltighetstid ... 6**
**1.4 Publicering ... 6**
**1.5 Samråd ... 7**
**1.6 Samarbete mellan Infrastrukturförvaltare ... 7**
**1.7 Genomförande ... 7**
**1.8 Överklagande ... 7**
**1.9 Kontakt ... 7**
2 VILLKOR FÖR TILLTRÄDE OCH TRAFIKERING ... 7
**2.1 Inledning ... 7**
**2.2 Allmänna tillträdesvillkor ... 7**
**2.3 Tillstånd ... 8**
**2.4 Allmänna affärsvillkor ... 8**
2.4.1 Ramavtal ... 8
2.4.2 Trafikeringsavtal ... 8
2.4.3 Avgifter ... 8
**2.5 Operativa regler ... 8**
2.5.1 Föreskrifter om elsäkerhet ... 9
2.5.2 Övriga föreskrifter ... 9
2.5.3 Körorder ... 9
**2.6 Järnvägsfordon ... 9**
**2.7 Provkörningar ... 9**
**2.8 Specialtransporter ... 10**
**2.9 Ansvar ... 10**
2.9.1 Ansvar vid förseningar ... 10
2.9.2 Ansvar för skada ... 10
2.9.3 Medvållande till skada ... 11
2.9.4 Ersättningsbelopp ... 11
2.9.5 Skadestånd ... 11
2.9.6 Ansvar vid järnvägsdrift ... 11
2.9.7 Ansvar vid skada som drabbat tredje man ... 11
**2.10 Befrielsegrunder ... 12**
3 INFORMATION OM INFRASTRUKTUREN ... 12
**3.1 Inledning ... 12**
**3.2 Beskrivning av infrastrukturen ... 12**
3.2.1 Biljettspärrar ... 12
3.2.2 Tågserviceanläggningen Blackvreten ... 13
3.2.3 Anslutande Järnvägsnät ... 13
**3.3 Infrastrukturens kapacitets- och tekniska egenskaper ... 13**
3.3.1 Infrastrukturens kapacitetsegenskaper ... 13
3.3.2 Skavstaby – Arlanda Norra ... 13
3.3.3 Arlanda Central – Myrbacken ... 14
3.3.4 Spår 1 och 2 Stockholms Central ... 15
3.3.5 Planerade förändringar av infrastrukturen ... 16
**3.4 Trafikrestriktioner ... 16**
3.4.1 Godstrafik ... 16
3.4.2 Lastprofil ... 16

**3.5 Underhålls- och serviceanläggningar ... 16**
**3.6 Planerade större banarbeten ... 16**
4 KAPACITETSTILLDELNING ... 16
**4.1 Allmänt ... 16**
**4.2 Ansökan om kapacitet för Tågläge ... 17**
4.2.1 Krav på sökande ... 17
4.2.2 Ansökan inför fastställande av Tågplan ... 17
4.2.3 Ansökan om ad hoc-kapacitet ... 17
**4.3 Tilldelningsprocess ... 17**
4.3.1 Tvistlösning ... 17
4.3.2 Överbelastad infrastruktur ... 18
4.3.3 Fastställd Tågplan ... 18
4.3.4 Tilldelade Tåglägen ... 18
4.3.5 Åtgärder vid störningar ... 18
**4.4 Kapacitet för underhållsarbeten ... 18**
**4.5 Röjning, Bärgning och Räddning ... 18**
5 TJÄNSTER ... 19
**5.1 Allmänt ... 19**
**5.2 Tjänster vid tilldelning av Tågläge ... 19**
**5.3 Extra tjänster ... 20**
6 AVGIFTER ... 20
**6.1 Avgiftsprinciper ... 20**
**6.2 Spåravgift ... 20**
**6.3 Stationsavgift ... 20**
**6.4 Kvalitetsavgift och avbokningsavgift ... 21**
**6.5 Förändring av avgift ... 21**
**6.6 Debitering ... 21**
**6.7 Drivmotorström ... 22**
**6.8 GSM-R ... 22**
7 SÄKERHET I ARLANDATUNNLARNA ... 22
**7.1 Allmänt ... 22**
**7.2 Säkerhet ... 22**
**7.3 Säkerhets- och kommunikationsutrustning ... 23**
**7.4 Utrymningsvägar ... 23**
8 BILAGOR ... 25
BILAGA 1 – KONTAKTUPPGIFTER ... 26
BILAGA 2 – OPERATIVA REGELVERK ... 27
BILAGA 3 – SÄKERHET VID AKTIVITETER I SPÅROMRÅDET ... 28
BILAGA 4 – FRAMFÖRANDE AV JÄRNVÄGSFORDON PÅ ARLANDA LINK ... 30
BILAGA 5A – KARTA ÖVER SPÅRSYSTEMET ... 31
BILAGA 5B – SCHEMATISK KARTA ÖVER DEL AV SPÅRSYSTEMET ... 32
BILAGA 6 – GÄLLANDE LASTPROFIL ... 33
BILAGA 7 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN ... 34
BILAGA 8 – PRIORITERINGSKRITERIER ... 35
BILAGA 9 – ANLÄGGNINGSBESKRIVNING AVSEENDE STATIONER ... 36
BILAGA 10 – ÄNDRING AV BESLUTAD JNB ... 42

# Definitioner och förkortningar

**Arlanda Link:** Den infrastruktur i form av en järnväg som förvaltas av A-Train på sträckan mellan Skavstaby och Myrbacken med tillhörande Hållställen via Arlanda flygplats.

**AIAB**: Avser Arlandabanan Infrastructure AB.

**ATC:** Automatic Train Control, med vilket avses det tågskyddssystem som övervakar tågets framfart enligt tekniskt körtillstånd som ges från järnvägens signalsäkerhetssystem.

**A-Train :** Avser A-Train AB.

**Bärgning:** Åtgärder, i förekommande fall efter avslutad Röjning, i syfte att omhänderta rullande material och/eller annan egendom tillhörig Järnvägsföretaget.

**DLC:** A-Trains driftledningscentral som övervakar alla A-Trains anläggningar, tar emot felanmälningar samt ansvarar för kameraövervakning av stationerna Arlanda Södra, Arlanda Norra, Arlanda Central samt spåren 1 och 2 på Stockholms Centralstation.

**Genomgående Persontrafik:** Den persontrafik som nyttjar Arlanda Link utan att ta upp eller lämna av passagerare på Arlanda flygplats (något av Hållställena Arlanda Norra, Arlanda Södra eller Arlanda Central).

**Hållställen:** Hållställen där tåg stannar för att lämna av eller ta upp passagerare. Inom driftplatsområde Arlanda finns Hållställen Arlanda Central, Arlanda Södra och Arlanda Norra.

**Infrastrukturförvaltare:** Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen.

**Internationell Persontrafik:** Persontrafik mellan olika stater inom EES samt Schweiz med tåg vars samtliga vagnar passerar minst en nationsgräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz.

**Järnvägsfordon:** Rullande material som kan framföras på järnvägsspår.

**Järnvägsföretag:** Den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik (se även punkt 1.1 nedan).

**Järnvägsinfrastruktur:** Spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, dock inte om anläggningarna och anordningarna utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare.

**Järnvägsnät:** Sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare.

**Kapacitetstilldelning:** Fördelning av infrastrukturkapacitet.

**Koncessionsbaserad Persontrafik**: Den persontrafik som bedrivs i enlighet med koncession given av Arlandabanan Infrastructure AB innefattande en rätt och en skyldighet för A-Train att upprätthålla en viss trafik.

**Pendlare:** Samtliga järnvägsföretags resande till och från Hållställena på Arlanda Link som löst Periodbiljett.

**Ramavtal:** Avtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller annan sökande avseende förutsättningar och villkor för trafik på järnvägsnät, för längre tid än en tågplaneperiod.

**Resenär:** Samtliga järnvägsföretags resande till och från Hållställena på Arlanda Link exklusive Pendlare och personer under 18 år.

**Räddning:** Åtgärder av samhällets räddningstjänst i enlighet med lag om skydd mot olyckor (2003:778).

**Röjning:** Åtgärder, i förekommande fall efter avslutad Räddning, i syfte att undanröja hinder för att få spåret trafikerbart efter olycka eller haveri.

**Specialtransport:** Transport som överskrider någon teknisk norm för spåranläggningen och som får genomföras på vissa villkor beslutade av A-Train.

**Tidtabell:** Sträckan samt tids- och gångdagsuppgifter enligt vilka ett tåg skall framföras.

**Trafikeringsavtal:** Avtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller annan sökande avseende förutsättningar och villkor för trafik på järnvägsnät i samband med tilldelning av ett tågläge.

**Trafikorganisatör:** Avser en ”annan sökande” av Tågläge enligt 7 kap. 27 § järnvägsmarknadslagen (SFS 2022:365).

**Tågläge:** Den infrastruktur som enligt tågplan får tas i anspråk för att framföra ett tåg från en plats till en annan under en viss tidsperiod.

**Tågplan:** En plan över alla tåglägen under en viss angiven period.

# 1 ALLMÄN INFORMATION

## 1.1 Inledning

Denna järnvägsnätsbeskrivning är framtagen av A-Train och vänder sig till Järnvägsföretag som vill trafikera eller trafikerar Arlanda Link samt till Trafikverket som hanterar Kapacitetstilldelning och trafikledning på Arlanda Link. Trafikorganisatörer omfattas även av begreppet Järnvägsföretag i denna järnvägsnätsbeskrivning i de fall som en Trafikorganisatör anlitat ett Järnvägsföretag att utföra järnvägstrafiken på Arlanda Link för Trafikorganisatörens räkning, om inget annat anges.

I denna järnvägsnätsbeskrivning framgår grundläggande uppgifter om A-Train och information om förutsättningar för att trafikera Arlanda Link.

Denna järnvägsnätsbeskrivning beskriver det Järnvägsnät som A-Train förvaltar, de villkor som gäller för tillträde, information om förfarandet och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. A-Train ansvarar för informationen om Järnvägsnätet och Trafikverket för fördelning av infrastrukturkapacitet.

Järnvägsnätsbeskrivningen är utarbetad på basis av den lagstiftning, inklusive tillhörande administrativa föreskrifter, som var gällande vid tidpunkt för publicering. Järnvägsnätsbeskrivningen tar inte lagar som är under framtagande i beaktning. Järnvägsnätsbeskrivningen uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

## 1.2 A-Train:s organisation och verksamhet

A-Train, i egenskap av infrastrukturförvaltare, äger och driver Arlanda Express på Arlanda Link. Infrastrukturförvaltningen är organiserad under A-Trains enhet ”Infra”, vilken får stöd från enheterna för Ledning och administration liksom av Säkerhetsavdelningen. Enheten Infra har till uppgift att förvalta den infrastruktur som A-Train råder över men som ägs av AIAB.

AIAB ägs av den svenska staten och har ingått ett avtal med A-Train som innebär att A-Train, som uppförde Arlanda Link, har rätt att hyra Arlanda Link med en exklusiv koncession. Avtalet ger A-Train rättigheten att köra tågtrafiken fram till 2050. A-Trains verksamhet bedrivs helt och hållet på marknadsmässig grund.

A-Train har säkerhetstillstånd som Infrastrukturförvaltare avseende sträckan Skavstaby – Arlanda – Myrbacken med tillhörande Hållställen, benämnd Arlanda Link, samt spår 1 och 2 på Stockholms Central. Tillståndet omfattar inte trafikledningen, då Trafikverket ansvarar för det på uppdrag av A-Train enligt särskilt ingånget uppdragsavtal.

## 1.3 Giltighetstid

Informationen i denna järnvägsnätsbeskrivning avser Tågplan 2028 som gäller från den 12 december 2027 till den 9 december 2028. Denna järnvägsnätsbeskrivning kommer att uppdateras efter behov. Informationen riktar sig till alla som har ett närmare intresse av att planera trafikflöden under den aktuella tågplaneperioden.

## 1.4 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen publiceras på A-Trains hemsida, www.arlandaexpress.se och www.arlandaexpress.com. I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU publiceras dokumentet på såväl svenska som på engelska.

Hänvisningar till Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning i denna järnvägsnätsbeskrivning avser den beskrivning som finns publicerad på Trafikverkets hemsida, under fliken ”Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB)”, https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/jarnvagsnatsbeskrivningen-jnb/.

### 1.5 Samråd

Samrådssvar skickas via e-post till tomas.borg@atrain.se senast 2026-11-20.

Fastställd järnvägsnätsbeskrivning publiceras på hemsidan senast 2026-11-30. Eventuella avvikelser från datum för publicering, i händelse av att längre samordningar behöver ske, kommuniceras via avvikelsemeddelanden på A-Trains hemsida.

### 1.6 Samarbete mellan Infrastrukturförvaltare

A-Train samarbetar med Trafikverket avseende tillhandahållandet och tilldelningen av infrastrukturkapacitet. Metoder för samarbetet framgår av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

### 1.7 Genomförande

Trafikverket utför, genom separat uppdragsavtal med A-Train, Kapacitetstilldelning och trafikledning på Arlanda Link. Det slutliga ansvaret för Kapacitetstilldelning åvilar dock A-Train.

### 1.8 Överklagande

Ett Järnvägsföretag eller en sökande kan till Transportstyrelsen hänskjuta tvister om järnvägsnätsbeskrivningen har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser, se vidare information på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se.

### 1.9 Kontakt

Kontaktuppgifter för ytterligare information om denna järnvägsnätsbeskrivning, Trafikverket, tillsynsärenden och Arlanda Link återfinns i Bilaga 1.

## 2 VILLKOR FÖR TILLTRÄDE OCH TRAFIKERING

### 2.1 Inledning

De villkor som måste vara uppfyllda för att få rätt att utföra eller organisera trafik på det Järnvägsnät som A-Train förvaltar framgår av järnvägsmarknadslagen (2022:365), järnvägsmarknads-förordningen (2022:416) samt föreskrifter som upprättats med stöd av dessa författningar.

### 2.2 Allmänna tillträdesvillkor

Endast de Järnvägsföretag som A-Train har godkänt har rätt att ta upp och lämna av passagerare som reser till eller från Arlanda flygplats på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats, vilket följer av 6 kap. 4 § järnvägsmarknadslagen och 5 kap. 8 § järnvägsmarknadsförordningen. Rätten att ta upp och/eller lämna av passagerare på Arlanda Link regleras närmare i Trafikeringsavtalet.

AIAB har, genom avtal, utsett A-Train som förvaltare av Arlanda Link. A-Train har en rätt och skyldighet att utföra eller organisera järnvägstrafik på Arlanda Link. I egenskap av Infrastrukturförvaltare har A-Train således en diskretionär rätt att bestämma vem som har rätt att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. Den begränsningen gäller dock inte för Internationell Persontrafik.

Detta innebär att den som utför eller organiserar Koncessionsbaserad Persontrafik, Genomgående Persontrafik, Internationell Persontrafik eller inte tar upp eller lämnar av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats äger rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik på Arlanda Link. Detta gäller under förutsättning att Järnvägsföretaget tilldelats Tågläge och ingått Trafikeringsavtal avseende trafikeringen av Arlanda Link med A-Train.

I begreppet ”Stockholms centralstation” inbegrips i denna järnvägsnätsbeskrivning alla stationer inom en radie om 15 km från Stockholms centralstation.

## 2.3 Tillstånd

För att trafikera Arlanda Link krävs flera tillstånd. Det första är att järnvägsföretaget ska ha en licens för sin verksamhet i enlighet med 2 kap. 1 – 2 §§ järnvägsmarknadslagen eller en tillfällig licens enligt 2 kap. 12 § järnvägsmarknadsförordningen. Järnvägsföretag ska även ha ett tillstånd i form av ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:367) samt ett gällande Trafikeringsavtal med A-Train. Vidare information om ansökan om licens och gemensamt säkerhetsintyg finns på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se.

Järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem och ha sådana övriga förfaranden på plats som behövs för att trygga en säker verksamhet enligt Transportstyrelsens krav.

A-Train ställer krav på Järnvägsföretag angående underlag för insatskort. Dessa uppgifter lämnas in till Trafikverket med det tillhörande underlag som krävs, se Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se.

## 2.4 Allmänna affärsvillkor

### 2.4.1 Ramavtal

Enligt järnvägslagstiftningen kan Ramavtal ingås avseende rätt att utföra eller organisera trafik, utan att bestämda Tåglägen anges och avse former som skall gälla under längre tid än en tågplaneperiod. Ramavtal ersätter inte ett Trafikeringsavtal.

A-Train är inte skyldigt att låta andra Järnvägsföretag utföra eller organisera trafik på Arlanda Link eftersom A-Train ensamt bestämmer vem som har rätt att ta upp och lämna av passagerare på Arlanda Link, förutom för Internationell Persontrafik.

A-Train tecknar för närvarande inte ramavtal.

### 2.4.2 Trafikeringsavtal

Järnvägstrafik får ej utföras på Arlanda Link utan att Trafikeringsavtal har träffats med A-Train i samband med tilldelning av Tågläge.

Trafikeringsavtal innehåller de villkor av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för att utnyttja ett Tågläge och är konkurrensneutrala och icke-diskriminerande gentemot de Järnvägsföretag som utför eller de som organiserar järnvägstrafik på det nät som A-Train förvaltar. Trafikeringsavtalet reglerar villkoren för tillträde till spåren. Villkoren härrör från respektive Tågplan och är en bekräftelse på tilldelat Tågläge.

En ansökan om Trafikeringsavtal sker genom kontrakt med A-Train från och med att den gällande järnvägsnätsbeskrivning är fastställd. Trafikeringsavtalet kan tecknas under perioden mellan det att aktuell tågplan är fastställd och trafiken startar.

### 2.4.3 Avgifter

Avgifter för att trafikera A-Trains Järnvägsnät framgår av avsnitt 6.

## 2.5 Operativa regler

Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg (TDOK 2015:0309) gäller på A-Trains infrastruktur.

Trafikering på A-Trains infrastruktur ska ske enligt bestämmelserna i de föreskrifter som anges i Bilaga 2 samt på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se.

Utöver dessa bestämmelser ska Järnvägsföretag ha nödvändiga kompletterande bestämmelser i sina trafiksäkerhetsinstruktioner.

De operativa reglerna kan komma att uppdateras för att avse vid var tid gällande föreskrifter.

### 2.5.1 Föreskrifter om elsäkerhet

De övergripande kraven på elsäkerhet finns i Elsäkerhetsverkets föreskrifter (ELSÄK-FS 2008:1, 2008:2 och 2008:3 med tillhörande ändringsföreskrifter).

Mer information finns på Elsäkerhetsverkets hemsida, www.elsakerhetsverket.se.

### 2.5.2 Övriga föreskrifter

För att minska riskerna för att obehöriga klättrar upp på fordon och råkar ut för elolycksfall, finns regler för hur fordon får ställas upp under en spänningsförande kontaktledning. Reglerna finns i Trafikverkets elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser (TDOK 2014:0415).

Elöverbryggning är ett problem som förekommer på Järnvägsnätet. Elöverbryggning innebär att fordonens strömavtagare bryggar över spänning från en spänningssatt kontaktledningssektion till en kontaktledningssektion som kopplats ifrån på grund av arbete med kontaktledningen. Detta innebär livsfara för personalen som arbetar med kontaktledningen. Det är viktigt att samspelet fungerar och att järnvägsföretagen är medvetna om problemet och kan bidra till att minska riskerna.

Se även Bilaga 3 angående säkerhet vid aktiviteter i spårområde.

### 2.5.3 Körorder

Järnvägsföretag som trafikerar Arlanda Link gör det enligt en körorder. Tillgång till körorder nås via Trafikverkets körordersystem och beskrivs närmare i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

Information om tillgänglighet till Trafikverkets IT-system finns på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se.

## 2.6 Järnvägsfordon

Järnvägsfordon som skall användas av en sökande skall vara godkända av Transportstyrelsen. A-Train kräver kopia på av Transportstyrelsen utfärdat godkännande av fordon.

Detaljerade villkor för framförande av Järnvägsfordon beskrivs i Bilaga 4.

## 2.7 Provkörningar

Ett Järnvägsföretag kan ansöka om provkörning på Arlanda Link. För att få provköra ett fordon krävs att Transportstyrelsen godkänner den tillfälliga användningen av fordonet eller fordonskombinationen. Det krävs även att Järnvägsföretaget ansöker om provkörning till Trafikverket samt att Trafikverket beslutat om villkoren för provkörning och om kapacitet som är anpassad till beslutet om villkor för provkörning.

Ansökan om provkörning på A-Trains Järnvägsnät ska vara skriftlig. Vid ansökan, som ska lämnas in till A-Train, ska Trafikverkets provkörningsbeslut och Transportstyrelsens beslut om tidsbegränsat godkännande av Järnvägsfordonet bifogas ansökan.

Information om godkännande för provkörning och processen för ansökan finns på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se.

Villkor för provkörningar framgår av Trafikverkets järnvägsbeskrivning.

## 2.8 Specialtransporter

Specialtransporter kan medges om risk för skada på infrastrukturen eller överskridande av restriktioner i enlighet med gällande restriktioner ej föreligger. Med Specialtransporter avses transport som överskrider någon teknisk norm för spåranläggningen och som får genomföras på vissa villkor beslutade av A-Train.

Ansökan för Specialtransport skall ställas till A-Train efter Trafikverkets godkännande av en sådan ansökan. Ansökan skall innehålla en bifogad kopia på Trafikverkets beslut om transporttillstånd, med transportvillkoren angivna.

Villkoren för tillstånd för Specialtransporter framgår närmare av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

## 2.9 Ansvar

Såvida inte annat anges i tvingande svensk lagstiftning gäller följande.

### 2.9.1 Ansvar vid förseningar

För att förebygga driftstörningar tillämpas verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter på Arlanda Link, i enlighet med järnvägsmarknadslagen. Kvalitetsavgift ska betalas av den som orsakar avvikelser från i Tågplan och Trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av Arlanda Link. Principerna för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter och för registrering av avvikelser framgår av avsnitt 6.

### 2.9.2 Ansvar för skada

Ansvar för sakskada som uppstår till följd av järnvägsdrift på Arlanda Link skall bäras av den part som orsakar skadan. Till part räknas dennes personal, av part utnyttjad personal, parts material/hjälpmedel eller av part utnyttjat material/hjälpmedel samt parts anlitade underleverantörer/-entreprenörer. Part är endast ansvarig för sakskada som i varje enskilt fall uppgår till minst 0,5 prisbasbelopp. Sakskador som understiger 0,5 prisbasbelopp är aldrig ersättningsgilla.

Ansvar för ren förmögenhetsskada förutsätter att skadevållande part agerat vårdslöst. Till part räknas dennes personal, av part utnyttjad personal, parts material/hjälpmedel eller av part utnyttjat material/hjälpmedel samt parts anlitade underleverantörer/-entreprenörer.

Såvida annat inte anges i Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användande av tjänst är A-Trains skadeståndsansvar gentemot Järnvägsföretag begränsat enligt följande:

(a) A-Train ansvarar inte för följdskada eller indirekt skada;
(b) A-Train ansvarar inte för skada som uppkommit till följd av förhållanden som enligt vad som nedan anges utgör befrielsegrunder; och
(c) A-Trains totala skadeståndsansvar är begränsat till ett belopp motsvarande den ersättning som A-Train erhållit enligt gällande Trafikeringsavtal under de senaste 12 kalendermånaderna innan skadan inträffade.

Anspråk på ersättning för skada ska framställas skriftligen. Anspråket ska innehålla en redogörelse av händelser och grunder för anspråket samt tillgängliga underlag som visar och specificerar skadan.

Statens Haverikommission kan vid vissa omständigheter utreda olyckor och allvarliga tillbud. Om Statens Haverikommission har utrett händelsen ska kommissionens orsaksbedömning lägga grunden för ansvaret mellan parterna.

### 2.9.3 Medvållande till skada

Skadestånd som parterna ska betala ut med anledning av skada kan jämkas om den andra parten varit medvållande till skadan. Jämkningen ska ske efter vad som är skäligt med hänsyn till det vållande som har förekommit på ömse sidor.

### 2.9.4 Ersättningsbelopp

Parts ersättningsskyldighet omfattar ett ersättningsbelopp som motsvarar sakens värde eller kostnader för reparation (dock inte kostnad överstigande sakens värde), värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt skada. Skada som är att hänföra till ordinär förslitning ersätts ej. Principer för skadevärdering framgår av Bilaga 8 B till Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning 2028.

### 2.9.5 Skadestånd

Om Järnvägsföretag inte följer de allmänna tillträdesvillkoren och därmed inte fullgör sina åtaganden eller skyldigheter enligt Trafikeringsavtalet ska Järnvägsföretaget ersätta A-Train. Ersättningen uppgår till stationsavgiften gånger två per resenär som Järnvägsföretaget tar upp och/eller lämnar av i strid med tillträdesvillkoren enligt Trafikeringsavtalet.

### 2.9.6 Ansvar vid järnvägsdrift

A-Train är, i egenskap av Infrastrukturförvaltare för Arlanda Link, ansvarig gentemot tredje man i den utsträckning detta följer av järnvägslagstiftningen. Om A-Train har ersatt tredje man för skada har A-Train regressrätt gentemot ett Järnvägsföretag i den mån det går att visa att Järnvägsföretaget är ansvarigt för aktuell skada.

Järnvägsföretag ansvarar för skador som till följd av järnvägsdrift förorsakas A-Trains personal, resande eller uppdragstagare samt gods och liknande som denne tagit hand om för befordran. Om Järnvägsföretaget betalat ut ersättning till A-Train för sådana skador får ersättningen återkrävas från A-Train endast om A-Train har vållat skadan.

Biljett eller annat resandedokument som Järnvägsföretag nyttjar i sin trafik skall tydligt utvisa vilket Järnvägsföretag som är ansvarigt och mot vilket bolag skadelidande passagerare kan vända sig.

### 2.9.7 Ansvar vid skada som drabbat tredje man

Om tredje man kräver skadestånd från en part, och om denne anser att motparten slutligen ska svara för skadeståndet, får parten inte medge eller på annat sätt förfoga över kravet utan att vara överens om detta med motparten. Det innebär att parten snarast ska skriftligen anmäla tredjemanskravet till motparten.

Om en part mottagit skadeståndsanspråk från tredje man och anser att motparten slutligen ska svara för skadeståndet, får motparten på egen risk och bekostnad föra talan i saken, efter att ha tagit emot anmälan enligt ovan. Om motparten då väljer att inte föra sådan talan ska parten inte medge kravet eller träffa förlikning med anledning av kravet utan att först ha berett motparten att lämna synpunkter, vilka skäligen ska beaktas. Parterna ska agera skyndsamt vid tillämpningen av denna bestämmelse.

Om en part, med beaktande av vad som anges i första och andra stycket ovan, har betalat ut skadestånd eller ersättning till tredje man som ytterst ska bäras av motparten, har parten regressrätt gentemot motparten för sådant skadestånd/ersättning jämte de skäliga handläggningsomkostnader som parten ådragits i handläggningen av kravet mot tredje man (t.ex. ombudskostnader och rättegångskostnader). Regressrätten gäller oavsett vad som kan följa av lag eller annan författning avseende ansvaret. Den

gäller dock endast för skadestånd/ersättningar till tredje man som grundas på skyldighet enligt författning eller Trafikeringsavtalet.

Järnvägsföretag har inte rätt att regressvis få ersättning från A-Train för ersättning som Järnvägsföretag, på grund av avtal med tredje man, betalat till sådan tredje man pga. förseningar eller andra störningar i trafiken (t.ex. viten).

### 2.10 Befrielsegrunder

Parterna är fria från ansvar för bristande fullgörande av sina avtalsförpliktelser om bristen förorsakats av krig, terrorism, upplopp, arbetsinställelse, brist i den allmänna energiförsörjningen i landet, blockad, eldsvåda eller explosion, myndighetsbeslut eller annan händelse som parterna inte råder över eller när en sådan omständighet drabbar en underleverantör. Parterna har som befrielsegrund inte rätt att hänvisa till händelse som orsakats av eget agerande eller eget beslut.

Om befrielsegrund enligt ovan är aktuell ska den part som hänvisar till befrielsegrunden göra motiverade åtgärder för att minska och undanröja effekterna av händelsen.

Den part som begär befrielse enligt bestämmelserna ovan ska utan dröjsmål underrätta motparten och snarast meddela denne när befrielsegrunden upphört.

## 3 INFORMATION OM INFRASTRUKTUREN

### 3.1 Inledning

Enligt järnvägsmarknadsslagen är A-Train skyldigt att upprätta en beskrivning av det Järnvägsnät som A-Train råder över. En sådan beskrivning ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur, information om villkoren för tillträde, användning av infrastrukturen samt om förfaranden och kriterier för fördelningen av infrastrukturkapacitet. I detta avsnitt av järnvägsnätsbeskrivningen beskriver A-Train den tillgängliga infrastrukturen.

### 3.2 Beskrivning av infrastrukturen

A-Trains järnvägsanläggning omfattar Skavstaby – Arlanda – Myrbacken med tillhörande Hållställen samt spår 1 och 2 på Stockholms Central. Järnvägsanläggningen gränsar mot Trafikverkets spåranläggning vid Skavstaby, km 29+300, och Myrbacken, km 146+800. Inom driftplatsområdet Arlanda finns Hållställena Arlanda Central, Arlanda Södra, Arlanda Norra. Samtliga delar har dubbelspår. Samtliga delar har täckning med GSM-R (MobiSIR).

Driftplatsområde Arlanda Nedre omfattar området mellan Blackvreten, Arlanda Södra och Arlanda Central, och är det område där spåren delar sig mellan vändspåret med Hållställen Arlanda Södra och Norra samt det genomgående spåret med Hållställe Arlanda Central.

Genomgående Persontrafik passerar enbart Arlanda Central och därmed inte Hållställen Arlanda Södra och Arlanda Norra.

Kartor över spårsystemet återfinns i Bilaga 5A och Bilaga 5B.

#### 3.2.1 Biljettspärrar

Bemannad entré samt biljettspärrar finns vid uppgången från Arlanda Central för att möjliggöra för Järnvägsföretag att sälja biljetter och kontrollera att Resenärerna har giltiga biljetter för att passera spärrlinjen. Järnvägsföretagen ansvarar gemensamt för den utrustning som hör till biljettspärrarna samt drift och underhåll av dessa varvid särskilda överenskommelser skall träffas mellan Järnvägsföretagen.

Järnvägsföretag skall ges tillgång till uppförda biljettspärrar. Nödvändiga anpassningar och uppdateringar för Järnvägsföretagens biljettsystem skall bekostas av respektive Järnvägsföretag. Anpassningar skall dock godkännas i förväg av A-Train, övriga Järnvägsföretag och i förekommande fall berörda rättighetsinnehavare. Utrustningen tillhör Järnvägsföretagen vilka gemensamt skall ansvara för att utrustningen avlägsnas när inget Järnvägsföretag bedriver trafik på Arlanda Link, om inte annan överenskommelse träffas mellan A-Train och berörda Järnvägsföretag.

### 3.2.2 Tågserviceanläggningen Blackvreten

Till sträckan Skavstaby – Arlanda Norra hör en sidospårsanläggning med tågserviceanläggning Blackvreten. Blackvreten har avvikande huvudspår samt ett antal ej signalreglerade uppställningsspår i anslutning till tågserviceanläggningen. I depåbyggnaden får endast fordonlittera X3 framföras om ingen annan överenskommelse gjorts med infrastrukturchefen.

### 3.2.3 Anslutande Järnvägsnät

Trafikverket är Infrastrukturförvaltare för anslutande infrastruktur. Mer information om Trafikverkets Järnvägsnät finns i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

## 3.3 Infrastrukturens kapacitets- och tekniska egenskaper

### 3.3.1 Infrastrukturens kapacitetsegenskaper

Trafikverket ansvarar, på uppdrag av A-Train, för trafikledningen på Arlanda Link. Trafikledning omfattar tågklarering, övervakning och ledning av trafikverksamheten samt information om tågrörelser. Här ingår även förutsättningar och villkor för trafikens framförande, såsom körplan och körorder samt mätvärden från Trafikverkets detektorer.

För information om tillämpliga operativa regelverk, se Bilaga 2.

### 3.3.2 Skavstaby – Arlanda Norra

| Egenskaper avseende Skavstaby – Arlanda Norra | |
|---|---|
| Spårvidd | 1 435 mm |
| Spår | 60E1 samt 50E3 |
| Slipers | Betong med befästning Fast Clip samt trä med befästning Heyback |
| Högsta tillåtna hastighet | 200 km/h |
| Spårlängd | 22,8 km |
| Antal växlar | 33 st. |
| Antal tunnlar | 2 |
| Öppningsbara broar | Nej |
| Största tillåtna axellast | 22,5 ton |
| Största tillåtna vagnvikt per meter | 6,4 ton |

| | |
|---|---|
| Max lutning | 20 ‰ |
| Signalsäkerhetsanläggning | Ja, linjeblockering med fjärrstyrning |
| ATC | Ja |
| Varmgångsdetektorer | Nej |
| Plankorsningar | Nej |
| Kraftförsörjning | Kontaktledning 15 000 V med period 16 2/3 Hz |
| Kommunikationssystem | GSM-R |
| Maximal tåglängd | 160 m (gäller Hållställe Arlanda Norra) |
| Dispens fria rumsprofil | Nej |
| Tillåten lastprofil | A |
| Transport farligt gods | Ej tillåtet |

### 3.3.3 Arlanda Central – Myrbacken

| **Egenskaper avseende Arlanda Central – Myrbacken** | |
|---|---|
| Spårvidd | 1 435 mm |
| Spår | 60E1 |
| Slipers | Betong med befästning Fast Clip |
| Högsta tillåtna hastighet | 200 km/h, i tunnelsystemet 100 km/h. |
| Spårlängd | 15,15 km |
| Antal växlar | 10 |
| Antal tunnlar | 1 |
| Öppningsbara broar | Nej |
| Största tillåtna axellast | 22,5 ton |
| Största tillåtna vagnvikt per meter | 6,4 ton |
| Max lutning | 15 ‰ |
| Signalsäkerhetsanläggning | Ja, linjeblockering med fjärrstyrning |
| ATC | Ja |

| | |
|---|---|
| Varmgångsdetektorer | Nej |
| Plankorsningar | Nej |
| Kraftförsörjning | Kontaktledning 15 000 V med period 16 2/3 Hz |
| Kommunikationssystem | GSM-R |
| Maximal tåglängd | 355 m (gäller Hållställe Arlanda Central) |
| Dispens fria rumsprofil | Nej |
| Tillåten lastprofil | A |
| Transport farligt gods | Ej tillåtet |

### 3.3.4 Spår 1 och 2 Stockholms Central

| **Egenskaper avseende Spår 1 och 2 Stockholms Central** | |
|---|---|
| Spårvidd | 1 435 mm |
| Spår | 50E3 och 60E1 (slutet av spår 1) |
| Slipers | Betong med befästning Pandrol |
| Högsta tillåtna hastighet | 30 km/h |
| Spårlängd | 632 m |
| Antal växlar | 0 |
| Antal tunnlar | 0 |
| Öppningsbara broar | Nej |
| Största tillåtna axellast | 22,5 ton |
| Största tillåtna vagnvikt per meter | 6,4 ton |
| Max lutning | 5 ‰ |
| Signalsäkerhetsanläggning | Ja, driftsplats med system H (Stockholm driftplats), fjärrtågklarerare. |
| ATC | Ja |
| Varmgångsdetektorer | Nej |
| Plankorsningar | Nej |

| | |
|---|---|
| Kraftförsörjning | Kontaktledning 15 000 V med period 16 2/3 Hz |
| Kommunikationssystem | GSM-R |
| Maximal tåglängd | Spår 1: 230 m<br>Spår 2: 260 m (387 m inkl. sidospår) |
| Dispens fria rumsprofil | Nej |
| Tillåten lastprofil | A. Plattform, delvis 1150 mm, delvis 580 mm över räls överkant. |
| Transport farligt gods | Ej tillåtet |

### 3.3.5 Planerade förändringar av infrastrukturen

Det föreligger inga planerade förändringar av infrastrukturens tekniska egenskaper eller kapacitetsegenskaper under den aktuella tågplaneperioden.

## 3.4 Trafikrestriktioner

### 3.4.1 Godstrafik

Arlanda Link är reserverad för persontrafik. Detta innebär att godstrafik inte tillåts på Arlanda Link. Alternativ Järnvägsinfrastruktur för godstrafik finns på Trafikverkets järnvägsnät, se Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se.

### 3.4.2 Lastprofil

Gällande lastprofil beskrivs i Bilaga 6.

Hållställen Stockholms Central plattform 1, Arlanda Södra och Arlanda Norra har förhöjd plattform, med avstånd:

- Spårmitt till plattform: 1700 +40/-10 mm.
- Räls överkant till plattformsöverkant: 1150 +10/-20 mm.

## 3.5 Underhålls- och serviceanläggningar

Det finns en tågserviceanläggning vid Blackvreten.

## 3.6 Planerade större banarbeten

Planerade större banarbeten under tågplaneperioden framgår av Bilaga 7.

# 4 KAPACITETSTILLDELNING

## 4.1 Allmänt

I detta avsnitt beskrivs regler och processer vid tilldelning av kapacitet på Arlanda Link. I ovan avsnitt 2 anges vilka Järnvägsföretag som har rätt att utföra eller organisera trafik på Arlanda Link.

Kapacitetstilldelning regleras i järnvägsmarknadslagen, järnvägsmarknadsförordningen och tillhörande administrativa föreskrifter.

Kapacitetstilldelning på Arlanda Link utförs i enlighet med angivna författningar av Trafikverket på uppdrag av A-Train och följer den process och tidplan som beskrivs i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning, med de förändringar och preciseringar som framgår nedan.

Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning återfinns på myndighetens hemsida.

## 4.2 Ansökan om kapacitet för Tågläge

### 4.2.1 Krav på sökande

Den som enligt järnvägsmarknadslagen har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik kan ansöka om Tågläge på Arlanda Link, se vidare ovan avsnitt 2. Kraven måste vara uppfyllda senast vid ansökningstidens utgång.

### 4.2.2 Ansökan inför fastställande av Tågplan

Tåglägen tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Sökanden är, inom ramen för denna Järnvägsnätsbeskrivning och särskilt avsnitt 2, fria att ansöka om den kapacitet som de önskar.

Ansökan om kapacitet för Tågläge kan ställas direkt till A-Train eller Trafikverket. Om en ansökan lämnas in till A-Train kommer A-Train att lämna över ansökan till Trafikverket, för Trafikverkets behandling. Behandlingen av ansökan samt vad en sådan ansökan ska innehålla framgår av processbeskrivningen i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

Ansökan ska komma lämnas in till A-Train eller Trafikverket senast enligt vid var tid gällande datum i Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning.

### 4.2.3 Ansökan om ad hoc-kapacitet

Så kallad ad hoc-ansökan ställs direkt till A-Train eller Trafikverket. Om en ansökan lämnas in till A-Train kommer A-Train att lämna över ansökan till Trafikverket, för Trafikverkets behandling. Behandlingen av ansökan samt vad en sådan ansökan ska innehålla framgår av processbeskrivningen i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

## 4.3 Tilldelningsprocess

Med ansökningarna som grund tar Trafikverket fram ett förslag till tågplan. Därefter samordnas sökandenas behov av infrastrukturkapacitet innan Tågplanen fastställs. Se närmare hur tilldelningsprocessen går till i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

### 4.3.1 Tvistlösning

Om en intressekonflikt inte ser ut att få någon lösning under samordningen, kan de sökande som är berörda av konflikten begära tvistlösning senast enligt vid var tid gällande datum i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning. När en sökande begär tvistlösning ska denne samtidigt inkomma till Trafikverket eller A-Train med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning för produktionen av den ansökta kapaciteten samt en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras. Sökande kan även inkomma med nya förslag på lösningar av intressekonflikten.

Efter begärd tvistlösning kallar Trafikverket eller A-Train de inblandade till ett tvistlösningsråd där Trafikverket eller A-Train redovisar vilken lösning som valts och vilka alternativ som valts bort samt grunderna för detta.

Enligt 10 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen kan en tvist om beslutet och om ordinarie beslut avseende Kapacitetstilldelning hänskjutas till Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se.

### 4.3.2 Överbelastad infrastruktur

Om en intressekonflikt inte får sin lösning genom samordning och tvistlösning mellan sökande ska den berörda delen av infrastrukturen förklaras överbelastad. Vid överbelastad infrastruktur avgörs intressekonflikten genom att Trafikverket tillämpar de i Bilaga 8 angivna prioriteringskriterierna, vilka följer skriftligt direktiv från A-Train.

När infrastrukturen förklarats överbelastad kommer A-Train, i samråd med Trafikverket, att göra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

Närmare beskrivning om processen vid överbelastad infrastruktur framgår av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

### 4.3.3 Fastställd Tågplan

Tågplan för Arlanda Link fastställs av Trafikverket på uppdrag av A-Train. Datum och tidsfrister för planeringsprocessen avseende Tågplanen samt andra uppgifter avseende tågplaneprocessen framgår av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

Trafikverket beslutar även om preliminära Tåglägen för Internationell Persontrafik.

### 4.3.4 Tilldelade Tåglägen

Ett Tågläge tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Om tilldelad kapacitet efter fastställelse av Tåglägen inte ska utnyttjas, ska Trafikverket omedelbart underrättas om att kapaciteten därmed är tillgänglig för annat nyttjande. Sökande som tilldelats kapacitet, men inte utnyttjat kapaciteten i vederbörlig omfattning, ska på begäran av Trafikverket avstå från kapaciteten om detta inte beror på faktorer av ekonomisk art och som ligger utanför sökandes kontroll. Det Järnvägsföretag som har tilldelats ett Tågläge får inte överlåta det till ett annat Järnvägsföretag. Om ett Tågläge inte har utnyttjats kan detta komma att beaktas vid senare tilldelning av tåglägen.

### 4.3.5 Åtgärder vid störningar

Riktlinjer för operativ trafikledning utfärdas av Trafikverket inför varje tågplaneperiod. Principer för Trafikverkets åtgärder vid störningar beskrivs i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

Vid störningar eller hinder i Järnvägsnätet på Arlanda Link gäller prioritetsordningen enligt Bilaga 8.

## 4.4 Kapacitet för underhållsarbeten

A-Train anger behovet av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten vid den tid som ansökningarna om infrastrukturkapacitet ska ha kommit in. Processen för tilldelning av kapacitet är densamma som för ansökningarna. Planerade större arbeten framgår av Bilaga 7.

## 4.5 Röjning, Bärgning och Räddning

A-Train har som Infrastrukturförvaltare ansvar för Röjning på Arlanda Link. Järnvägsföretagen är skyldiga att, på begäran från A-Train, ställa Järnvägsfordon och förarpersonal till förfogande för transport av eget Järnvägsfordon till anvisad plats. Vid fordonshaveri äger Järnvägsföretagen rätt att själv ombesörja Röjning av eget Järnvägsfordon, efter godkännande av A-Train. Den operativa hanteringen sker i samråd mellan Järnvägsföretaget samt Trafikverkets trafikledningsfunktion samt DLC. Om överenskommelse avseende Röjning inte kan uppnås, ombesörjer A-Train Röjningen av Järnvägsföretagets Järnvägsfordon på Järnvägsföretagets bekostnad.

Järnvägsföretagen ansvarar för Bärgning av eget Järnvägsfordon. Om Bärgning inte sker inom rimlig tid äger A-Train rätt att själv ombesörja Bärgning, på Järnvägsföretagets bekostnad.

Ett Järnvägsföretag skall svara för samtliga kostnader hänförliga till Räddning, Röjning och Bärgning om Järnvägsföretaget är ansvarigt för den händelse som föranlett åtgärden.

Järnvägsfordon där risk för brand eller rökutveckling föreligger, till exempel vid misstänkt varmgång, får inte köras in i en tunnel. När sådan risk föreligger ska Järnvägsfordon stoppas innan E4-tunneln Rosersberg eller Arlanda Tunnelsystem.

Då Trafikverket trafikleder Arlanda Link, sker hantering, anmälan och samverkan vid utredningar av olyckor, olyckstillbud och nödsituationer i enlighet med Trafikverkets regler, med undantag för ovanstående. Dessa beskrivs i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning. Se vidare Bilaga 2, avseende nu gällande Nödlägesplan.

# 5 TJÄNSTER

## 5.1 Allmänt

A-Train har en skyldighet att tillhandahålla ett minimipaket av tillträdestjänster till de Järnvägsföretag som erhåller tillträde till järnvägsanläggningen.

A-Train tillhandahåller tjänster utöver dessa tillträdestjänster till Järnvägsinfrastruktur enligt nedanstående, i egen regi eller genom avtal med Trafikverket. Med Järnvägsinfrastruktur avses spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, dock inte om anläggningarna och anordningarna utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare.

Utnyttjande av tjänster regleras i de Ramavtal och Trafikeringsavtal som Järnvägsföretag tecknar med A-Train.

## 5.2 Tjänster vid tilldelning av Tågläge

A-Train tillhandahåller följande tjänster vid tilldelning av Tågläge, vilket avser användning av växlar och övergångsspår i tågspår.

A-Train tillhandahåller all den information som kan vara nödvändig för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats. Det innefattar:

- Hållställe Arlanda Central, med plattform för resandeutbyte samt anslutning till Arlandas Sky City,
- Hållställe Arlanda Södra med plattform för resandeutbyte samt anslutning till Arlandas Terminal 2, 3 och 4, och
- Hållställe Arlanda Norra med plattform för resandeutbyte samt anslutning till Arlandas Terminal 5

El för tågdrift på A-Trains Järnvägsnät levereras av Trafikverket. Formerna för detta regleras i det Trafikeringsavtal som Järnvägsföretaget tecknat med Trafikverket, då det inte är möjligt för andra Järnvägsföretag än A-Train att trafikera enbart Arlanda Link. För information om elleverans hänvisas till Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

### 5.3 Extra tjänster

Extra tjänster som tillhandahålls på A-Trains Järnvägsnät är följande:

- Tillträde till telekommunikationsnät GSM-R. Tillträde till GSM-R sker i enlighet med operatörens (Trafikverkets) villkor. Villkor och avgifter för GSM-R framgår av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.
- Drivmotorström levereras av Trafikverket. Villkor och avgifter för drivmotorström framgår av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

## 6 AVGIFTER

### 6.1 Avgiftsprinciper

För utnyttjande av Järnvägsinfrastrukturen tar A-Train ut dels marginalkostnadsbaserad avgift i form av spåravgift, dels särskild avgift för att bidra till kostnadstäckning i form av stationsavgift.

A-Train använder avbokningsavgifter och kvalitetsavgifter för att förebygga driftstörningar. Kvalitetsavgifterna fastställs utefter det dataunderlag som A-Train erhåller från Trafikverket.

Avgifter för drivmotorström och GSM-R tas ut av och betalas till Trafikverket.

Samtliga Järnvägsföretag som trafikerar Arlanda Central svarar gemensamt för anskaffning och installation av spärrar som används för biljettvisering och egna biljettautomater i samarbete med Swedavia. A-Train ska inte bära några kostnader eller ansvar avseende biljettspärrar, bemanning, underhåll eller service avseende biljettdiskarna eller det av Swedavia AB upplåtna området i övrigt.

Kvalitetsavgifterna faktureras den part som har tilldelats Tågläge, Järnvägsföretag eller ansvarig Trafikorganisatör.

### 6.2 Spåravgift

Spåravgiften för Tågplan 2028: 0,083 kr per bruttotonkilometer

Preliminär spåravgift för kommande tågplaneperioder:

- Tågplan 2029: 0,085 kr per bruttotonkilometer
- Tågplan 2030: 0,087 kr per bruttokilometer
- Tågplan 2031: 0,089 kr per bruttokilometer

### 6.3 Stationsavgift

Stationsavgiften är den särskilda avgift som Järnvägsföretag ska betala till A-Train för varje Resenär och Pendlare som stiger av eller på Järnvägsföretagets tåg på Hållställena på Arlanda Link.

Stationsavgiften baseras på de totala kostnaderna som A-Train bär för Järnvägsinfrastrukturen på Arlanda Link fördelade på prognostiserat antal Resenärer.

Stationsavgiften för Tågplan 2028 uppgår till 157,6 kr per Resenär till och från Hållställena på Arlanda Link.

Preliminär stationsavgift för kommande tågplaneperioder:

- Tågplan 2029: 161,3 kr per Resenär
- Tågplan 2030: 165,1 kr per Resenär
- Tågplan 2031 168,4 kr per resenär

För Pendlare uppgår stationsavgiften Tågplan 2028 till följande för varje påbörjad (30-/90-/Års-)period, oavsett hur många resor som sker med periodbiljetten.

- Periodkort 30-dagars 476,9 kr
- Periodkort 90-dagars 476,9*3= 1 430,7 kr
- Årskort 476,9*10= 4 769 kr

Preliminär stationsavgift för pendlare kommande tågplaneperioder:

- Tågplan 2029: Periodkort 30-dagars 488,3 kr
- Tågplan 2029: Periodkort 90-dagars 488,3*3 = 1 464,9 kr
- Tågplan 2029: Årskort 488,3*10= 4 883 kr
- Tågplan 2030: Periodkort 30-dagars 499,7 kr
- Tågplan 2030: Periodkort 90-dagars 499,7*3 = 1 499,1 kr
- Tågplan 2030: Årskort 499,7*10 = 4 997 kr
- Tågplan 2031: Periodkort 30-dagars 509,7 kr
- Tågplan 2031: Periodkort 90-dagars 509,7*3 = 1 529,1 kr
- Tågplan 2031: Årskort 509,7*10 = 5 097 kr

### 6.4 Kvalitetsavgift och avbokningsavgift

A-Train tillämpar verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i enlighet med järnvägsmarknadslagen. Arlanda Link ingår i Trafikverkets system för att rapportera och registrera avvikelser från i Tågplan och i Trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen samt orsakerna till avvikelser.

Trafikverket administrerar och tar ut trafikavgifter i enlighet med vad som anges i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning. Vad som anges i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning avseende Trafikverkets rättigheter och skyldigheter ska i stället avse A-Train:s rättigheter och skyldigheter för avvikelser på Arlanda Link.

Avbokningsavgift tas ut på det sätt som anges i Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning.

För mer information om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, se Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

### 6.5 Förändring av avgift

Förändring av avgift för de parter med vilka A-Train har ingått Trafikeringsavtal med sker enligt principerna för samråd avseende järnvägsnätsbeskrivningen.

### 6.6 Debitering

Avgiften debiteras månadsvis efter fakturering, eller via självfakturering, baserad på de av Järnvägsföretaget lämnade uppgifter. Villkoren för betalning avseende extratjänsterna framgår av Trafikeringsavtalet som A-Train ingått med Järnvägsföretaget.

Avseende stationsavgiften ska Järnvägsföretaget till A-Train redovisa den totala stationsavgift som debiterats resenärer och totalt antal resenärer under perioden. Järnvägsföretaget ansvarar för att inneha ett kvalitetssäkringssystem för att genomföra kvalitetssäkring av det underlag avseende totalt antal resenärer och spärrlinjepassager som redovisas till A-Train. På A-Trains begäran ska kvalitetssäkringssystemet hållas tillgängligt för att möjliggöra kontroll av A-Train eller den som A-Train

uppdrar att genomföra sådan kontroll. Närmare villkor för kvalitetsgranskningen framgår av det Trafikeringsavtal som A-Train ingått med Järnvägsföretaget.

Om ett Järnvägsföretag tillämpar självfakturering ska avgifterna blivit kvalitetsgranskade innan självfakturering sker.

### 6.7 Drivmotorström

Avgifter för elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg och förbrukad drivmotorström till tåg tas ut av och betalas till Trafikverket, vilka levererar drivmotorström till Arlanda Link. Villkor och avgifter för drivmotorström återfinns i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

### 6.8 GSM-R

Avgifter för GSM-R betalas till Trafikverket och beskrivs i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

## 7 SÄKERHET I ARLANDATUNNLARNA

### 7.1 Allmänt

Tunnelsystemet under Arlanda flygplats sträcker sig från Arlanda Nedre till Myrbacken, en sträcka på drygt sex kilometer. Det totala tunnelsystemet är drygt åtta kilometer långt och har tio utrymningsvägar, till fyra av dessa är tillfartstunnlar med körbara vägar kopplade. Det finns även flera förbindelsegångar mellan tunnlarna, som normalt har stängda branddörrar.

Sträckan mellan Skavstaby, utanför Upplands Väsby, och Myrbacken, norr om Odensala, via Arlanda flygplats omfattar ett tunnelsystem med nära nio kilometer dubbelspår under marken. För att kunna motsvara förväntningarna på järnvägstrafiken som ett mycket säkert transportsystem ställer det stora krav på säkerhetsåtgärder och välutbildad personal.

### 7.2 Säkerhet

Självräddning är huvudalternativ vid utrymning av tunnlarna. Det innebär att tunnlarna är utformade och utrustade på så vis att det går att utrymma tunnlarna utan hjälp av kvalificerad personal eller räddningstjänst.

På Arlanda flygplats finns A-Trains DLC som övervakar alla A-Trains anläggningar, tar emot felanmälningar samt ansvarar för kameraövervakning av stationerna Arlanda Södra, Arlanda Norra, Arlanda Central samt spåren 1 och 2 på Stockholms Centralstation.

DLC har en viktig roll i räddningsarbetet vid en brand eller olycka. Till DLC kommer räddningsledningen att vända sig för information om situationen i tunnlarna. DLC beordrar och leder även utrymning ur tunnelsystemet via högtalar- och ljusskyltsinformation och skickar ut personal vid större händelser. DLC är bemannad dygnet runt.

Vid olycka/brand i tunneln aktiverar DLC följande:

- Larm till SOS, vilket genererar omedelbar full utryckning samt initierar utrymning av perronger.
- Nedåtgående rulltrappor stoppas.
- Hissar går upp till marknivå och stoppas därefter.
- Tunnelbelysning, blixtljus och strålkastare startas.
- Brandgasfläktar till rulltrappor och hissar startas.
- Port till Utrymningsväg 7, UR 7, öppnas (väg för bil och räddningsfordon).
- Släckvattenposter trycksätts.

- Ventilationsluckor i terminalerna öppnas.

### 7.3 Säkerhets- och kommunikationsutrustning

Följande utrustning finns vid utrymningsvägar:

- Blixtljus.
- Strålkastare.
- Självlysande tavlor (pilar med meterangivelse).
- Nödutgångsskyltar.
- Luftslussar.

Följande utrustning vid plattform:

- Personaltelefon.
- Nöd/servicetelefoner.
- Nödtelefoner.
- Biljettmaskiner, TVM, med möjlighet att kontakta DLC
- Mikrofon som bryter fjärrutrop.
- Tryckknapp brandlarm.
- Brandsläckare.
- Plattformsbelysning.
- Blixtljus.
- Luftslussar vid utgångar.

### 7.4 Utrymningsvägar

Tunnelsystemet är utrustat med tio utrymningsvägar kronologiskt numrerade från söder till norr.

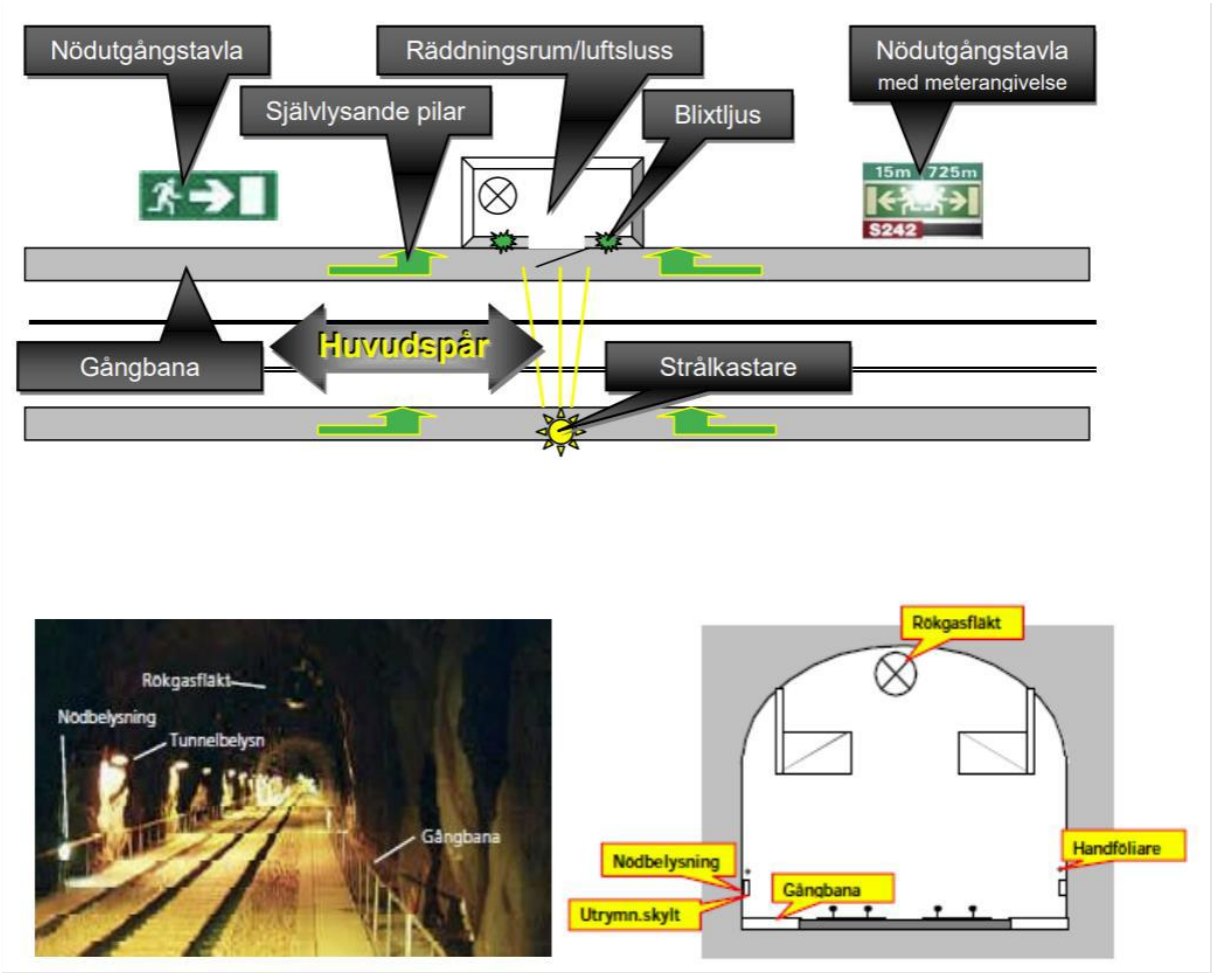
Utrymningsvägarna kan vid behov lätt hittas genom att gångbanorna mellan utrymningsvägarna är utrustade med oavbrutna ledstänger.

Vägen till närmaste utrymningsväg finns markerad med självlysande pilar och vid nödbelysningen finns tavlor med meterangivelse åt båda håll till närmaste utrymningsväg. Vid dessa tavlor finns strömbrytare för att tända tunnelbelysningen.

Rakt framför varje utrymningsväg lyser en strålkastare upp dörren mellan banan och räddningsrummet. På båda sidor av denna dörr finns blixtljus monterade.

Utrymning ur tunnelsystemet under Arlanda flygplats kan ske via tunnelmynningar, räddnings/servicetunnlar samt via ordinarie stationsutgångar. Dessutom finns tre utrymningsvägar i form av trapphus. Vid utrymningsvägar finns även orienteringsskyltar som visar söder och norr tunnelriktning. Vid UR 1, 3 ,7 & 10 finns arbetsstationer för räddningstjänsten.

I tunnlarna finns hårdgjorda gångbanor utmed tunnelväggarna. Vid de dörrar som leder till en utrymningsväg eller ett utrymningstrapphus finns genomlysta nödutgångsskyltar. Innanför dörrar till utrymningsvägar/trapphus som leder ut i det fria finns en luftsluss för att motverka att rök sprids ut i utrymningsvägen (räddningsrum och trapphus).


Nödutgångstavla
Räddningsrum/luftsluss
Nödutgångstavla
med meterangivelse
Självlysande pilar
Blixtljus
15m 725m
S242
Gångbana
Huvudspår
Strålkastare
Rökgasfläkt
Nödbelysning
Tunnelbelysn
Gångbana
Rökgasfläkt
Nödbelysning
Gångbana
Handfoliare
Utrymn.skylt

# 8 BILAGOR

Följande bilagor kompletterar denna järnvägsnätsbeskrivning:

| | |
|---|---|
| Bilaga 1 | Kontaktuppgifter |
| Bilaga 2 | Operativa regelverk |
| Bilaga 3 | Säkerhet vid aktiviteter i spårområde |
| Bilaga 4 | Framförande av Järnvägsfordon på Arlanda Link |
| Bilaga 5a | Karta över spårsystemet |
| Bilaga 5b | Schematisk karta över del av spårsystemet |
| Bilaga 6 | Gällande lastprofil |
| Bilaga 7 | Planerade större banarbeten |
| Bilaga 8 | Prioriteringskriterier |
| Bilaga 9 | Anläggningsbeskrivning avseende Stationer |
| Bilaga 10 | Ändringar av beslutad JNB |

## BILAGA 1 – KONTAKTUPPGIFTER

### Kontaktinformation om denna Järnvägsbeskrivning

| Adress | Telefon | E-post | Webbplats |
|---|---|---|---|
| Box 130<br>101 22<br>Stockholm | +46 877 172 02 00 | info@atrain.se | www.arlandaexpress.com |

### Kontaktinformation till Transportstyrelsens Järnvägsavdelning angående tillsynsärenden

| Adress | Telefon | E-post | Webbplats |
|---|---|---|---|
| Box 267<br>781 23<br>Borlänge | 077-150 35 03 | jarnvag@transportstyrelsen.se | www.transportstyrelsen.se |

### Kontaktinformation om Trafikverket

| Adress | Telefon | E-post | Webbplats |
|---|---|---|---|
| Box 810<br>781 28<br>Borlänge | 0771-921 921 | Trafikverket@Trafikverket.se | www.trafikverket.se |

### Kontaktinformation om trafikeringen av Arlanda Link

| Adress | Telefon | E-post | Webbplats |
|---|---|---|---|
| Box 810<br>781 28<br>Borlänge | 010-123 89 84 | trafikplanering.jarnvag.ktp@trafikverket.se<br>tagledaren.ost@trafikverket.se | www.trafikverket.se |

## BILAGA 2 – OPERATIVA REGELVERK

| | |
|---|---|
| Trafiksäkerhetsinstruktion, allmän del – Infrastrukturförvaltare | ATF 06:0 |
| Trafikbestämmelser för järnväg | TDOK 2015:0309 samtliga moduler |
| Trafikbestämmelser för användning av GSM-R | TDOK 2016:0193 |
| Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser | TDOK 2014:0415 |
| ATC-anvisningar för ATC ombordsystem | TRVINFRA-90001 |
| Växlar och spårspärrar – lokal manövrering och kontroll | TDOK 2017:0701 |
| Uppställning av fordon med uppfälld strömavtagare, tekniska krav på fordon | TRVINFRA-00164 KRAV |
| Uppställning av fordon med uppfälld strömavtagare, tekniska krav på fordon | TRVINFRA-00164 RÅD |
| Nödlägesplan A-Train | Ver 23-02-08 |

# BILAGA 3 – SÄKERHET VID AKTIVITETER I SPÅROMRÅDET

## Elsäkerhet

*Skadad eller nedfallen ledning*

En skadad eller nedfallen ledning och andra föremål i dess närhet ska alltid betraktas som spänningssatta och därmed livsfarliga. Gå aldrig nära nedfallen ledning eller urspårat fordon med uppfälld strömavtagare. Strömavtagare ska om möjligt sänkas ner. Om detta inte kan göras ska eldriftledaren omedelbart kontaktas för frånkoppling av spänningen.

Ring omgående larmnummer 112 eller Trafikverkets produktionsplats. Varna andra personer och vakta beroende på omständigheterna till dess att en elarbetsansvarig eller ansvarigt befäl hos räddningstjänsten kommit på plats och tagit över ansvaret.

*Stegar och andra långa föremål*

Föremål av ledande material får inte hanteras så, att det finns risk att de kommer inom närområdet.

En flyttbar stege som är längre än 2 meter och som hanteras inom 4 meter från en högspänningsanläggning ska vara av icke-ledande material samt vara försedd meden varningsskylt som avser elfaran.

Varningsskylten ska utformas enligt kraven i ELSÄK-FS 2022:2, allmän varning för elektrisk fara och placeras cirka 2 meter från stegens rotända.

*Växelvärmeanläggningar*

Vid fel på växelvärmeelement kan rälen anta farlig spänning. För att eliminera risken för skada på grund av fel ska växelvärmeanläggningen alltid frånkopplas vid arbete i spårväxel.

Vid arbeten där direkt beröring av rälsen inte förekommer (till exempel vid snöröjning med kvast, rensning av staggrop) krävs inte frånkoppling av växelvärmeanläggningen.

Vid arbete på värmeväxelanläggning ska reglerna SS-EN 50110-1 utgåva 3 Skötsel av elektriska anläggningar följas.

I riskbedömningen ska det framgå om växelvärmeanläggningen behöver frånkopplas.

*Tillträde till driftrum*

För att få vistas i driftrum på egen hand krävs att personen är tillräckligt instruerad för att undgå de faror som elektriciteten kan medföra. Personal som inte är instruerad får endast vistas i driftrum under uppsikt av fackkunnig person.

Övriga regler för driftrum finns i ELSÄK-FS 2022:1 och 2022:2.

*Säkerhetszon*

Säkerhetszonen sträcker sig minst 2,20 meter ut från närmaste räl. Ingen får vistas i säkerhetszonen 10 sekunder innan ett spårfordon passerar.

Upplag eller liknande får inte sträcka sig in i säkerhetszonen eller närmare en spänningssatt anläggningsdel än 4 meter.

*Varselkläder*

Personer som vistas inom spårområdet ska bära varselkläder som uppfyller standard EN 471, klass 3. Logotyper eller andra färgsättningar som inte är fluorescerande får inte påverka ytan som standarden påvisar.

## BILAGA 4 – FRAMFÖRANDE AV JÄRNVÄGSFORDON PÅ ARLANDA LINK

*Nätkommuterande likströmslok*

Lok litt Rc får framföras multipelkopplade i resandetåg på Arlanda Link, för koppellok gäller samma villkor som för multipellok. Vid multipelkoppling (eller koppellok) ska normalt inte högre pådrag än körläge 6 användas.

Drift med tre verksamma Rc-lok är inte tillåten.

*Nätkommuterande motorvagnar*

Motorvagnståg litt X1, X10, X12 och X14 får framföras på Arlanda Link med upp till fyra enheter.

*Asynkronfordon*

Asynkronfordon får framföras på Arlanda Link med återmatande elbroms, även vid multipeldrift.

*Övriga elfordon*

Elfordon vilka enligt Tågplanen normalt inte framförs på Arlanda Link får framföras från fall till fall efter tillstånd från anläggningschef för A-Train.

*Förbud mot trafikering med motorvagnssätt i X50-serien*

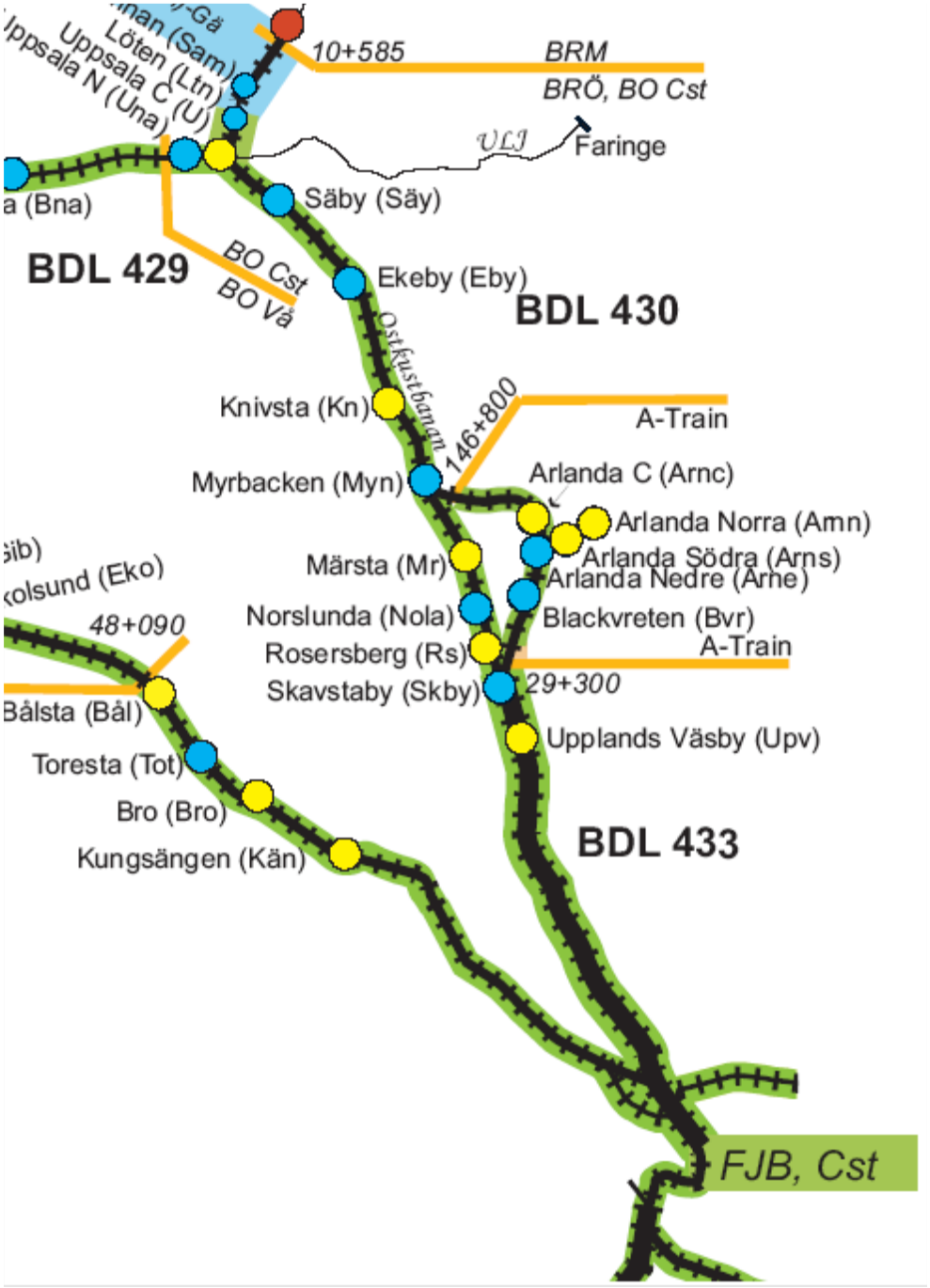
Hållställen Arlanda Södra och Arlanda Norra får ej trafikeras med motorvagnsätt i X50-serien (Regina Crusaris), då plattformen där är förhöjd (1 150 mm över räls överkant). Stoppunkt för sådana Järnvägsfordon är gränsen mellan Arlanda Nedre och Arlanda Södra, utmärkt med skyltar ”Stopp för X50-serien”.

*Dieseldrift*

Tidtabellslagda resandetåg med dieseldrift får inte trafikera Arlanda Link.

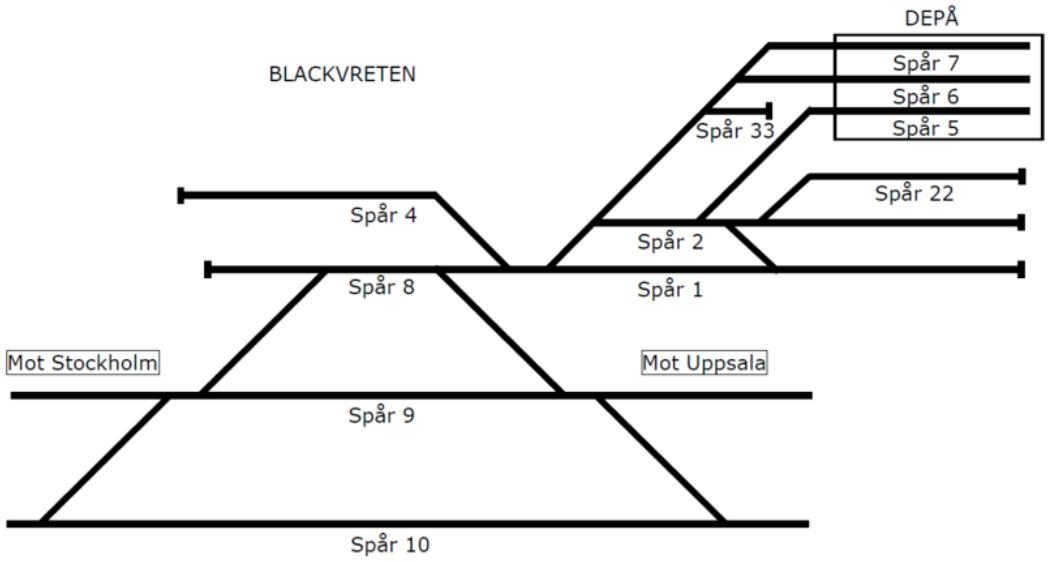
## BILAGA 5A – KARTA ÖVER SPÅRSYSTEMET

*Översikt*

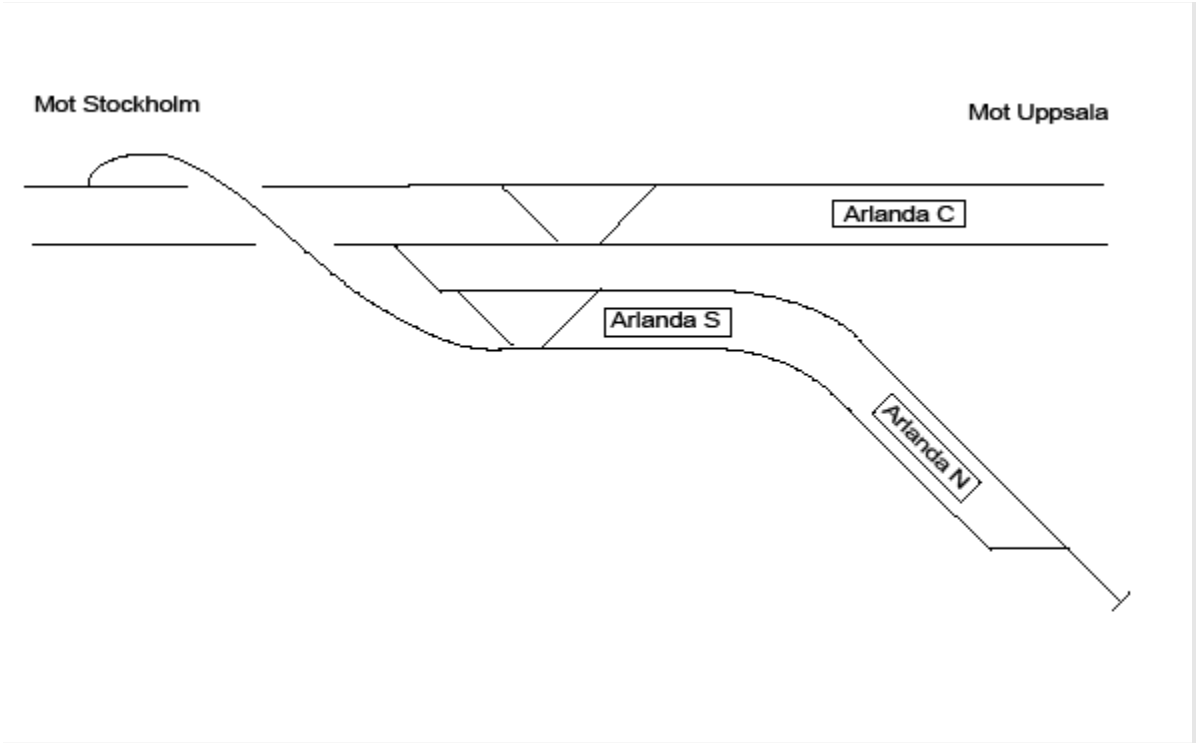


## BILAGA 5B – SCHEMATISK KARTA ÖVER DEL AV SPÅRSYSTEMET

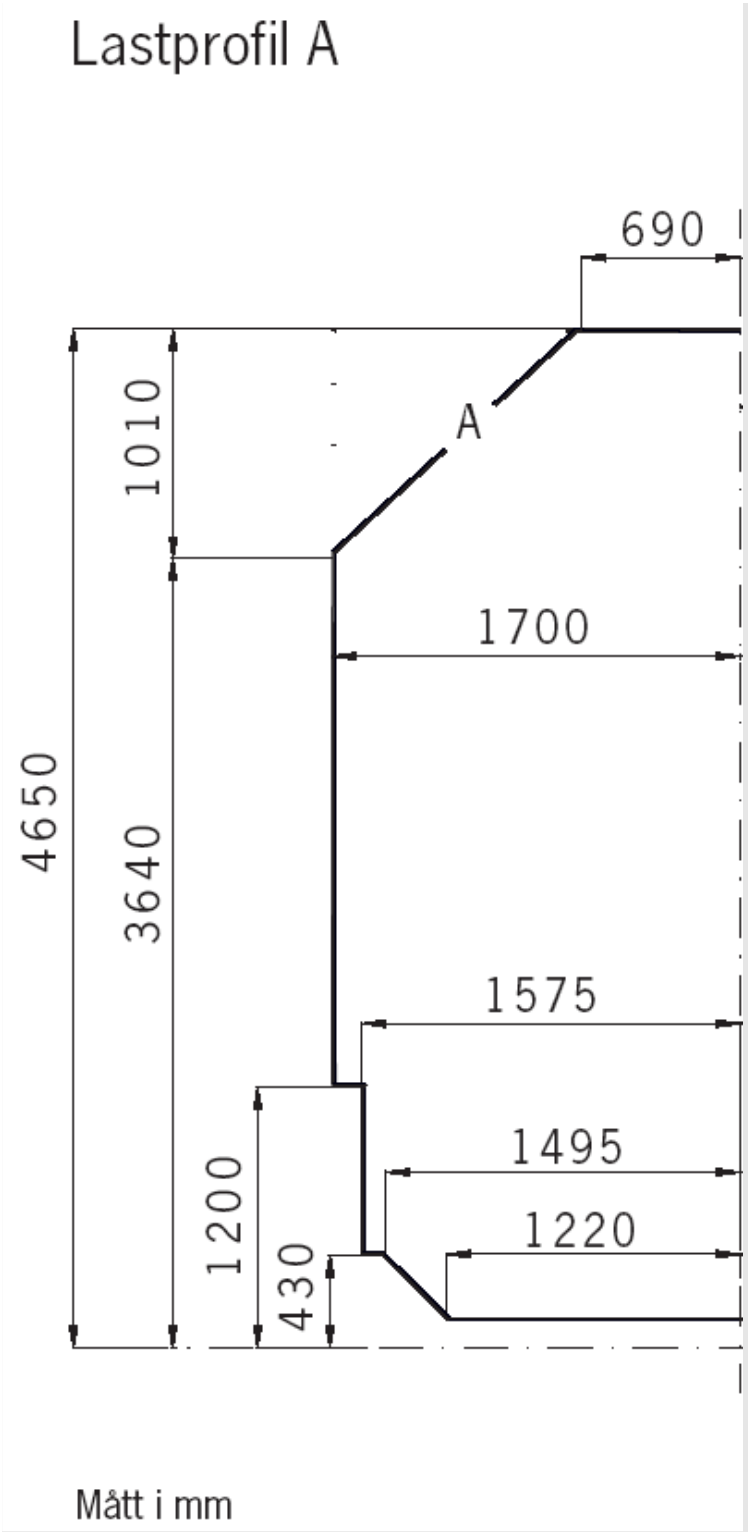
Blackvreten, med tågserviceanläggning




*Hållställen Arlanda*



**BILAGA 6 – GÄLLANDE LASTPROFIL**



## BILAGA 7 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN

Ordinarie underhåll / tågfria tider, samtliga spår Skby – Myn:

- Måndag – Fredag kl. 01:15 – 04:25

Planerade större banarbeten under Tågplan 2028 sker i huvudsak under förplanerade underhållsveckor enligt följande:

- Vecka 20 och 42 med utökad tid för underhåll, kl. 23:55 – 04:55 vilket medför trafikrestriktioner under tiden för banarbetet.

## BILAGA 8 – PRIORITERINGSKRITERIER

Följande prioriteringskriterier gäller på Arlanda Link.

1) Koncessionsbaserad Persontrafik med minst sex tåg per timme i vardera riktningen från kl. 04:00 till och med kl. 01:00.
2) Regional persontrafik som medger på- och avstigning på Arlanda Central och som har hög andel tidskänsliga resenärer. Om flera ansökande uppfyller detta skall tåg med störst kapacitet för persontransport prioriteras.
3) Persontrafik i form av fjärrtrafik som medger på- och avstigning på Arlanda Central och som har hög andel tidskänsliga resenärer. Om flera ansökande uppfyller detta skall tåg med störst kapacitet för persontransport prioriteras.
4) Internationell persontrafik.

## BILAGA 9 – ANLÄGGNINGSBESKRIVNING AVSEENDE STATIONER

A-Train innehar fyra (4) stationer avsedda för resandeutbyte/ av- och påstigning för passagerare:

(1) Plattform 1 på Stockholm C – avsedd för Arlanda Express

(2) Arlanda Södra – avsedd för Arlanda Express

(3) Arlanda Norra – avsedd för Arlanda Express

(4) Arlanda Central – avsedd för andra operatörers trafik

Tillträde till stationer och plattformar fås i samband med tilldelning av Tågläge. Avgift för tillträde anges i avsnitt 6.3.

Station 2 och 3 är avsedda för trafik utförd av Arlanda Express och har en förhöjd plattform om 1150mm. Detta medför bland annat förbud mot trafikering med fordon i X40-serien.

Station 4 är avsedd för trafik utförd av andra operatörer och plattformen har standardhöjden 760mm.

Plattformarna på stationerna 2-4 är förbundna med Arlanda Flygplats via hissar och rulltrappor.

Öppettiderna för stationerna anpassas till tilldelande Tåglägen/ tidtabell.

A-Train svarar för felavhjälpning och renhållning på stationerna. Felanmälan sker till DLC (kontaktuppgifter enligt avsnitt Bilaga 1)

Arlanda Central är utrustad med Trafikverkets system för information till passagerare (skyltning, och högtalarsystem för utrop).

## BILAGA 10 ÄNDRINGAR AV BESLUTAD JNB

Om en publicerad järnvägsnätsbeskrivning behöver ändras görs detta genom avvikelsemeddelande som publiceras på www.arlandaexpress.se.

Det finns två (2) typer av förändringar:

1. de som är föremål för **samråd** innan ett beslut fattas
2. de som **direkt-beslutas** utan föregående samråd.

Om avvikelsen beror på brådskande säkerhetsskäl eller en lagändring eller annan bindande författning och/eller inte är betungande för någon sökande, kommer avvikelsen/ändringen att beslutas och meddelas utan samråd. Övriga ändringar ska samrådas innan.

Samråd och direkt-beslutade förändringar publiceras på A-Trains hemsida och skickas till järnvägsföretag med Trafikeringsavtal (TRAV). Samrådsperioden är normalt 10 arbetsdagar.

Förändringen införs i Järnvägsnätsbeskrivningen efter att samrådstiden löpt ut varpå uppdaterad JNB publiceras på A-Trains hemsida. (OBS! Nya datum/ versionsbeteckningar!)

Bilaga 1, Kontakter, uppdateras löpande utan att något avvikelsemeddelande utfärdas.