

A-Train AB

Järnvägsnätsbeskrivning

Arlanda Link

Avser T10

## Järnvägsnätsbeskrivning A-Train AB

1.	Allmän information .....	3
1.1	A-Train AB organisation .....	3
1.2	Juridisk status .....	3
1.3	Giltighetstid .....	3
1.4	Publicering .....	3
1.5	Samråd .....	3
1.6	Samarbete .....	3
1.7	Kontakter .....	4
1.8	Definitioner .....	5
2.	Villkor för tillträde och trafikering .....	7
2.1	Rättslig grund .....	7
2.2	Allmänna tillträdesvillkor .....	7
2.3	Allmänna affärsvillkor .....	7
2.4	Operativa regelverk .....	8
2.5	Fordon .....	8
2.6	Provkörningar .....	8
2.7	Specialtransporter .....	8
2.8	Ansvar .....	9
3.	Infrastruktur .....	10
3.1	Allmänt .....	10
3.2	Tekniska data .....	11
3.3	Trafikrestriktioner .....	12
3.4	Underhålls- och serviceanläggningar .....	12
3.5	Planerade större banarbeten .....	12
4.	Kapacitetstilldelning .....	13
4.1	Allmänt .....	13
4.2	Ansökan .....	13
4.3	Tilldelningsprocess .....	14
4.4	Utnyttjande av tilldelad kapacitet .....	14
4.5	Reservkapacitet .....	14
4.6	Räddning, Röjning och Bärgning .....	15
4.7	Akuta omledningar .....	15
5	Tjänster .....	16
5.1	Allmänt .....	16
5.2	Tågföringsrelaterade tjänster .....	16
5.3	Bantillträdestjänster .....	16
5.4	Extra tjänster .....	16
6	Avgifter .....	17
6.1	Spåravgift .....	17
6.2	Särskild avgift .....	17
6.3	Förändring av avgift .....	17
6.4	Debitering .....	17
6.5	Drivmotorström .....	17
6.6	GSM-R .....	17
7	Bilagor .....	18
	Bilaga 1a, Karta över spårsystemet .....	19
	Bilaga 1b, Schematisk karta över del av spårsystemet .....	20
	Bilaga 2, Gällande lastprofil .....	21
	Bilaga 3, Planerade större banarbeten .....	22
	Bilaga 4, Avgifter .....	23
	Bilaga 5, Framförande av fordon på Arlanda Link .....	24

## 1. Allmän information

### 1.1 A-Train AB organisation

A-Train AB har två huvuduppdelningar, Operations samt Anläggning, varav Anläggning förvaltar infrastrukturen. Delarna har gemensam ledning och administration, samt Säkerhetsavdelningen som gemensam stödfunktion. Företaget har totalt ca 170 personer anställda.

Trafik är Järnvägsföretag som trafikerar sträckan Stockholm – Arlanda med Arlanda Express.

Anläggning är Infrastrukturförvaltare för sträckan (Skavstaby) – Arlanda – (Myrbacken), benämnd Arlanda Link.

Anläggning är en beställarorganisation, med 3 entreprenörer som hanterar drift och underhåll av infrastrukturen med tillhörande delar. Uppdelningen är Järnväg och Tele, Fastighet samt Städ.

### 1.2 Juridisk status

Järnvägsnätsbeskrivningen beskriver det järnvägsnät som A-Train AB råder över, de villkor som gäller för tillträde, information om förfarandet och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. A-Train AB ansvarar för informationen liksom för fördelning av infrastrukturkapacitet.

Ett järnvägsföretag eller en sökande kan till Järnvägsstyrelsen hänskjuta frågan om järnvägsnätsbeskrivningen har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser.

### 1.3 Giltighetstid

Information i denna järnvägsnätsbeskrivning avser tiden från 13/12 2009 till 11/12 2010, vilket motsvarar tågplanepå period T 10.

### 1.4 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen samt eventuella uppdateringar översänds på begäran samt publiceras på A-Train AB webbplats: [www.arlandaexpress.com](http://www.arlandaexpress.com), länk "Om oss".

### 1.5 Samråd

Förslag till järnvägsnätsbeskrivning publiceras 3 veckor innan fastställelse. Synpunkter på förslaget insändes till A-train AB via post eller E-post enligt punkt 1.7.

### 1.6 Samarbete

Banverket utför, genom avtal med A-Train AB, praktisk kapacitetstilldelning och tågledning på Arlanda Link. Ansvaret åvilar dock slutligen A-Train AB.

## 1.7 **Kontakter**

För mer detaljerad information om innehållet i detta dokument hänvisas till:

A-Train AB  
Anläggning  
Box 130  
101 22 Stockholm  
Telefon: 08-588 890 00  
Fax: 08-588 890 01  
E-post: [info@atrain.se](mailto:info@atrain.se)  
Webbplats: [www.arlandaexpress.com](http://www.arlandaexpress.com)

För information angående tillsynsärenden hänvisas till:

Järnvägsstyrelsen  
Box 14  
781 21 Borlänge  
Telefon: 0243-24 69 00  
Fax: 0243-24 69 99  
E-post: [jvs@jvs.se](mailto:jvs@jvs.se)  
Webbplats: [www.jvs.se](http://www.jvs.se)

För information om Banverket hänvisas till:

Banverket  
781 85 Borlänge  
Telefon: 0243-44 50 00  
Fax: 0243-44 50 09  
E-post: [banverket@banverket.se](mailto:banverket@banverket.se)  
Webbplats: [www.banverket.se](http://www.banverket.se)

För information om trafikering av Arlandabanan hänvisas till:

Banverket  
Box 703 02  
107 23 STOCKHOLM  
Telefon: 08-762 20 20  
Telefax: 08-762 36 90  
e-post: [trafikplaneringen.ostra@banverket.se](mailto:trafikplaneringen.ostra@banverket.se)  
Webbplats: [www.banverket.se](http://www.banverket.se)

## 1.8 Definitioner

### **Avgifter**

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och tjänster som tillhandahålls i samband med detta enligt vad som föreskrivs i järnvägslagen.

### **Arlanda Link**

Den infrastruktur i form av en järnväg som drivs och förvaltas av A-Train AB.

### **Bärgning**

Åtgärder, i förekommande fall efter avslutad Røjning, i syfte att omhänderta Rullande Material och/eller annan egendom tillhörig Järnvägsföretaget.

### **Infrastrukturförvaltare**

Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen.

### **Järnvägsfordon**

Rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

### **Järnvägsföretag**

Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

### **Järnvägsföretagare**

Envar järnvägsföretag eller verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik som ingått avtal med A-Train AB om nyttjande av Arlanda Link.

### **Järnvägsinfrastruktur**

För järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

### **Järnvägsnät**

Järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare.

### **Kapacitetstilldelning**

Fördelning av infrastrukturkapacitet.

### **Ramavtal**

Avtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller den som har auktorisation avseende förutsättningar och villkor för trafik på järnvägsnät, för längre tid än en tågplanepериод.

### **Räddning**

Åtgärder av samhällets räddningstjänst i enlighet med Räddningstjänstlagen (1986:1102).

## **Järnvägsnätsbeskrivning A-Train AB**

### **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 AB.

### **Största tillåtna axellast (STAX)**

Ett mått på hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret.

### **Största tillåtna vagnvikt per meter (STVM)**

Fordonets längd dividerat med fordonets vikt.

### **Tidtabell**

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

### **Trafikeringsavtal**

Avtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller den som har auktorisation avseende förutsättningar och villkor för trafik på järnvägsnät i samband med tilldelning av ett Tågläge.

### **Tågläge**

Infrastrukturkapacitet angiven i tågplanen som får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon (utom arbetsfordon) från en plats till en annan under en viss tidsperiod.

### **Tågplan**

Plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

## 2. Villkor för tillträde och trafikering

### 2.1 Rättslig grund

De villkor som måste vara uppfyllda för att få rätt att utföra eller organisera trafik på det järnvägsnät som A-Train AB förvaltar framgår av Järnvägslagen (2004:519), Järnvägsförordningen (2004:526) samt föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar.

### 2.2 Allmänna tillträdesvillkor

För att trafikera Arlanda Link krävs dels tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd enligt Järnvägslagen 3 Kap. 4 §, dels Trafikeringsavtal med A-Train AB.

A-Train AB äger som infrastrukturförvaltare en diskretionär rätt att, jämlikt Järnvägslagen 5 Kap. 1 § andra stycket samt 2 §, bestämma vem som har rätt att utföra eller organisera persontrafik på den infrastruktur som A-Train AB råder över. A-Train AB har dock en skyldighet enligt avtal att, när tredje man söker rätt att trafikera Arlanda Link, behandla sådan ansökan rättvist och icke diskriminerande.

Fordon som skall användas skall vara godkända av Järnvägsstyrelsen. Fordon skall användas i enlighet med villkor definierade i trafikeringsavtal.

Trafikering av vagnar lastade med gods får ej förekomma på Arlanda Link.

Mer detaljerad information återfinns under punkt 4.2 (Ansökan) samt 4.7 (Akuta omledningar).

### 2.3 Allmänna affärsvillkor

#### 2.3.1 Ramavtal

För att överenskomma om former som skall gälla under längre tid än en tågplanperiod kan ramavtal tecknas. Ramavtal ersätter inte trafikeringsavtal och kan inte utesluta andra sökandes rätt att använda A-Train infrastruktur. Ramavtal kan inte heller göras gällande gentemot andra sökande vad avser tilldelande av tåglägen.

#### 2.3.2 Trafikeringsavtal

Järnvägstrafik får ej utföras på Arlanda Link utan att Trafikeringsavtal har träffats med A-train AB. Trafikeringsavtal förhandlas under perioden från Järnvägsnätsbeskrivningens fastställande till fastställande av Tågplan, enligt tidplan i Banverkets Järnvägsnätsbeskrivning. Mer detaljerad information återfinns under punkt. 4.2.

#### 2.3.3 Avgifter

Avgifter för att trafikera A-Train AB järnvägsnät återfinns i bilaga 4.

### 2.4 Operativa regelverk

Gemensamt för samtliga järnvägsföretag som trafikerar A-Trains järnvägsnät är att i grunden gäller Banverkets TRI (BVF 900.3). BVF 900.3 ges ut av, och kan fås från, Banverket ([www.banverket.se](http://www.banverket.se)).

Beroende på trafikeringens art kan vissa av A-Train AB specifika regelverk/säkerhetsbestämmelser bli aktuella för vissa järnvägsföretag och detta skall i så fall regleras i trafikeringsavtal mellan parterna.

A-Train AB infrastruktur finns medtagen i linjeboken för Stockholms trafikledningsområde, BVF 646.4. Linjeboken samt även tidtabellsbok ges ut av, och kan fås från, Banverket ([www.banverket.se](http://www.banverket.se)).

För verksamhet vilken bedrivs enligt verksamhetsutövarens eget tillstånd ska verksamhetsutövaren inneha en egen trafiksäkerhetsinstruktion i enlighet med gällande regler om just trafiksäkerhetsinstruktion (BV-FS 1995:1 utgiven av Järnvägsinspektionen, förvaltd av Järnvägsstyrelsen).

### 2.5 Fordon

Fordon som skall användas av sökande skall vara godkända av Järnvägsstyrelsen. Av Banverkets föreskrifter BV-FS 2000:1 samt BV-FS 2002:2 framgår krav på uppgifter till ansökan. A-Train AB kräver kopia på av Järnvägsstyrelsen utfärdat spårmedgivande.

Vid ansökan om provkörning skall Banverkets beslut om tillfälligt spårmedgivande samt Järnvägsstyrelsens beslut om tillfällig användning av fordonet bifogas.

Krav ifråga om den övergripande elsäkerheten på fordon finns i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 1999:5 (med ändringar i ELSÄK-FS 2003:1) och i ELSÄK-FS 2003:2.

Detaljerade villkor för framförande av fordon beskrivs i bilaga 5.

### 2.6 Provkörningar

Ett järnvägsföretag kan ansöka om provkörning på Arlanda Link, under förutsättning att Banverket har beviljat motsvarande ansökan. Ansökan skall vara skriftlig och innehålla kopior på Banverkets och Järnvägsstyrelsens yttranden i ärendet.

### 2.7 Specialtransporter

Specialtransporter kan medges om risk för skada på infrastrukturen eller överskridande av restriktioner i enlighet med kapitel 3.4.3 samt 3.4.4 ej föreligger. Ansökan för specialtransport skall ställas till A-Train AB. Ansökan skall ha kopia på Banverkets beslut om transporttillstånd bifogat, med transportvillkor angivna.

## 2.8 Ansvar

### 2.8.1 Ansvar vid förseningar

A-Train AB och Järnvägsföretagare skall gemensamt verka för att störningar i trafik och banarbete enligt fastställd tidtabell minimeras och att trafik vid störning snarast återgår till fastställd tidtabell.

Järnvägsföretagare skall efterleva fastställd tidtabell så att andra Järnvägsföretagares (inklusive A-Train AB:s) tåg enligt tidtabell inte försenas. Om Järnvägsföretagare underlåter att efterleva detta äger A-Train AB rätt att regressvis kräva Järnvägsföretagare med anledning av krav som framställs av tredje man. Dock äger A-Train AB inte rätt att medge krav från tredje man förrän Järnvägsföretagare har samtyckt till detta.

Om A-Train AB eller Järnvägsföretagare vid utövande av sin verksamhet inte iakttar tid som fastställts för banarbete eller stör banarbetet skall parten utge ersättning till den andra parten för visade nettomerkostnader. Med nettomerkostnader avses kostnader på sedvanliga kommersiella villkor för arbete, tjänster (inklusive ersättningstrafik) och nyttigheter.

Kostnader understigande ett halvt Prisbasbelopp skall inte ersättas

### 2.8.2 Ansvar för sakskada

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 samt parts materiel eller av part utnyttjad materiel.

Parts ersättningsskyldighet skall motsvara sakens värde eller reparationskostnad, samt stilleståndsersättning och annan kostnad direkt hänförlig till skadan. Skada som är att hänföra till ordinär förslitning ersätts ej.

Om orsak till skada ej kan utredas skall Statens Haverikommissions orsaksbedömning gälla för regleringen mellan parterna.

### 2.8.3 Ansvar gentemot tredje man

A-Train AB bär som infrastrukturförvaltare på Arlanda Link det ansvar gentemot tredje man som enligt Järnvägslagen åvilar denne. Vad A-Train AB utgivit i ersättning för sådan skada får A-Train AB söka åter av Järnvägsföretagaren endast om A-Train AB visar att Järnvägsföretagaren vållat skadan.

Järnvägsföretagaren svarar för skada som till följd av järnvägsdriften tillfogas resande och personal. Vad Järnvägsföretagaren enligt lag utgivit i ersättning för sådan skada får Järnvägsföretagaren söka åter av A-Train AB endast om Järnvägsföretagaren visar att A-Train AB vållat skadan.

Biljett eller annat resandedokument som Järnvägsföretagaren nyttjar i sin trafik skall tydligt utvisa vem som är ansvarig Järnvägsföretagare och mot vilket bolag skadelidande passagerare kan vända sig.

### 3. Infrastruktur

#### 3.1 Allmänt

Arlanda Link består av två delar, sträckan (Skavstaby) – Arlanda Norra samt sträckan Arlanda Central – (Myrbacken). Samtliga delar har dubbelspår. Samtliga delar har täckning med GSM-R (MobiSIR).

Stationerna Arlanda Central, Södra och Norra har plattformar för resande.

Trafik från Stockholm som vänder på Arlanda passerar Arlanda Södra och Arlanda Norra.

Genomgående trafik passerar Arlanda Central och trafikerar därmed bägge sträckor, dock ej stationer Arlanda Södra och Arlanda Norra.

Till sträckan (Skavstaby) – Arlanda Norra hör en sidospåransläggning med servicedepå, station Blackvreten. Blackvreten har sidotågväg samt ett antal ej signalreglerade uppställningsspår i anslutning till depån.

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

Banan gränsar mot Banverkets spåransläggning vid stationerna Skavstaby, km 29+300, och Myrbacken, km 146+800.

Elleverans utförs av Banverket. Villkor för detta återfinns i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning, kapitel 6 ”Avgifter”.

Kartor över spårsystemet återfinns i [bilaga 1](#).

## 3.2 Tekniska data

### 3.2.1 Skavstaby – Arlanda Norra

Spårvidd:	1 435 mm
Spår:	UIC 60 samt BV 50
Slipers:	Betong med befästning Fast Clip samt trä med befästning Heyback
Största tillåtna hastighet:	200 km/h, i tunnelsystemet 100 km/h.
Spårlängd:	22,8 km
Antal stationer:	4
Antal växlar:	30
Antal tunnlar:	1
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:	155 m (gäller stationer Arlanda Södra samt Norra)
Dispens fria rumsprofil:	Nej
Tillåten lastprofil:	A
Transport farligt gods:	Ej tillåtet

### 3.2.2 Arlanda Central – Myrbacken

Spårvidd:	1 435 mm
Spår:	UIC 60
Slipers:	Betong med befästning Fast Clip
Största tillåtna hastighet:	200 km/h, i tunnelsystemet 100 km/h.
Spårlängd:	15,15 km
Antal stationer:	1
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
Dispens fria rumsprofil:	Nej
Tillåten lastprofil:	A
Transport farligt gods:	Ej tillåtet

### **3.3 Trafikrestriktioner**

#### **3.3.1 Farligt gods**

Sträckorna har förbud mot transport av farligt gods vid broar över väg E4, vid vattentäkt Åslunda och i tunnelsystemet vid Arlanda.

#### **3.3.2 Miljörestriktioner**

Trafikering av vagnar lastade med gods får ej förekomma på Arlanda Link på grund av bestämmelser upprättade av Vägverket samt Räddningstjänsten.

#### **3.3.3 Lastprofil**

Gällande lastprofil beskrivs i bilaga 2.

Stationer Arlanda Södra och Arlanda Norra har förhöjd plattform, med avstånd

Spårmitt till plattform 1700 +40/-10 mm

Räls överkant till plattformsoverkant 1150 +10/-20 mm

### **3.4 Underhålls- och serviceanläggningar**

Underhåll av fordon utförs vid depå Blackvreten, av Euromaint AB.

### **3.5 Planerade större banarbeten**

Planerade större banarbeten framgår av bilaga 3.

### 4. Kapacitetstilldelning

#### 4.1 Allmänt

Kapacitetstilldelning regleras av Järnvägslagen (2004:519), Järnvägsförordningen (2004:526) samt föreskrifter från Regeringen alternativt Järnvägsstyrelsen.

Kapacitetstilldelning på Arlanda Link utförs av Banverket på uppdrag av A-Train AB, och följer Banverket tilldelningsprocess beskriven i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning, kapitel 4. Vid överbelastning av anläggningen kommer eventuell kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan att upprättas i samråd med Banverket.

Beslutet om kapacitetstilldelning kan överklagas. Sökande kan begära att Järnvägsstyrelsen prövar tvisten. A-Train AB kommer att behandla tvist i samråd med Banverket.

Sökande kan inkomma med ansökan antingen till A-Train AB eller till Banverket, vilka är skyldiga att behandla den. Då det inte är möjligt att trafikera endast Arlanda Link bör dock ansökan ställas till Banverket.

#### 4.2 Ansökan

##### 4.2.1 Krav på sökande

Järnvägsföretag samt den som har tillstånd i form av auktorisation har rätt att ansöka om tågläge. Den som vill ansöka om tågläge skall inneha tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd, i enlighet med Järnvägslagen (2004:519).

I samband med tilldelning av tågläge skall Trafikeringsavtal tecknas med A-Train AB. Trafikeringsavtal reglerar parters rättigheter och skyldigheter och är likalydande för samtliga järnvägsföretag som utför eller organiserar järnvägstrafik på det nät som A-Train AB förvaltar. Trafikeringsavtalet reglerar förhållanden som är att härröra till respektive tågplan och är en bekräftelse på tilldelat tågläge. Ansökan om Trafikeringsavtal görs genom kontakt med A-Train AB, från tiden då gällande Järnvägsnätsbeskrivning är fastställd fram till att aktuell tågplan är fastställd.

För trafik som avser längre tid än en tågplanperiod kan ramavtal tecknas. Ramavtal kan träffas mellan A-Train AB och järnvägsföretag eller den som har rätt att organisera, men inte utföra, järnvägstrafik. Trafikeringsavtal och ramavtal kompletterar då varandra.

Järnvägsföretag skall ha en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver järnvägslagen och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen. Det närmare innehållet i säkerhetsordningen regleras av tillämpningsföreskrifterna BV-FS 1995:3 och BV-FS 2000:2.

A-Train AB ställer samma krav på Järnvägsföretag angående underlag för insatskort som Banverket, beskrivet i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning. Uppgifter lämnas till Banverket, vilka distribuerar till berörda.

### 4.2.2 Ansökan inför fastställande av tågplan

Tåglägen tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Sökande är fria att ansöka om den kapacitet de önskar. Ansökan om tågläge ställs direkt till Banverket, förfarande enligt Banverkets järnvägsnätsbeskrivning, kapitel 4. Även tider för ansökan är i enlighet med Banverkets järnvägsnätsbeskrivning.

### 4.2.3 Ansökan efter fastställande av tågplan

Så kallad Ad Hoc-ansökan ställs direkt till Banverket och behandlas enligt punkt 4.2.2.

## 4.3 Tilldelningsprocess

### 4.3.1 Allmänt

Tågplan för Arlanda Link fastställs av Banverket, på uppdrag av A-Train AB.

### 4.3.2 Tilldelade tåglägen

Ett tågläge tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Om ett tågläge inte har utnyttjats kan detta komma att beaktas vid senare tilldelning av tåglägen.

## 4.4 Utnyttjande av tilldelad kapacitet

### 4.4.1 Körorder

Järnvägsföretag som trafikerar Arlanda Link gör det enligt körorder. Körorder fås via Banverkets körordersystem, vilket är en del av trafikinformationen GRUND. Systemet GRUND beskrivs närmare i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning, kapitel 5.

Information om tillgänglighet till Banverkets IT-system fås via Banverkets webbplats "Banportalen".

### 4.4.2 Information från Järnvägsföretag

Banverkets system OPERA, som är en del av trafikinformationen GRUND, hanterar den information om trafikerande tåg som behövs. Järnvägsföretag inrapporterar erforderlig information via systemet i enlighet med anvisningar i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning, kapitel 2.5.

### 4.4.3 Åtgärder vid störningar

Riktlinjer för operativ trafikledning utfärdas av Banverket inför varje tågplaneperiod. Principer för Banverkets åtgärder vid störningar beskrivs i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning, kapitel 4.8.

## 4.5 Reservkapacitet

Reservkapacitet för Arlanda Link gäller tiden 01.30-04.30. Denna tid är främst avsedd för planerat underhåll av anläggningen.

### **4.6 Räddning, Røjning och Bårgning**

A-Train AB har som infrastrukturförvaltare ansvar för Røjning på Arlanda Link. Järnvågsföretagare är skyldiga att, på begåran från A-Train AB, ställa fordon och förarpersonal till förfogande för transport av eget fordon till anvisad plats. Vid fordonshaveri åger Järnvågsföretagare rätt att själv ombesörja røjning av eget fordon, efter godkännande av A-train AB.

Järnvågsföretagare ansvarar för Bårgning av eget fordon. Om Bårgning inte sker inom rimlig tid åger A-Train AB rätt att själv ombesörja Bårgning, på Järnvågsföretagarens bekostnad.

Järnvågsföretagare skall svara för samtliga kostnader hänförliga till Räddning, Røjning och Bårgning om Järnvågsföretagare är ansvarig för den händelse som föranlett åtgärden.

Då Banverket trafikleder Arlanda Link, sker hantering av olyckor och olyckstillbud i enlighet med Banverkets regler, med undantag för ovanstående. Dessa beskrivs i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning, Del 2, Bilaga 2.

### **4.7 Akuta omledningar**

Banverket åger rätt att vid akuta störningar omleda trafik via Arlanda Link.

Om trafik som omleds sker med Järnvågsföretag utan gällande Trafikeringsavtal med A-Train AB, skall Banverket tillse att villkor i A-Train AB Järnvägsnätsbeskrivning uppfylls. Särskilt viktiga är punkterna 2.8 (Ansvar), 3.3 (Trafikrestriktioner) samt Bilaga 5 (Framförande av fordon på Arlanda Link).

Vagnar lastade med gods, provkörningar och specialtransporter får ej omledas.

# 5 Tjänster

## 5.1 Allmänt

A-Train AB tillhandahåller tjänster enligt nedanstående, i egen regi eller genom avtal med Banverket. Utnyttjande av tjänster regleras i de Ramavtal och Trafikeringsavtal som järnvägsföretag tecknar med A-Train AB. Närmare beskrivning återfinns i punkterna 2 och 4.

## 5.2 Tågföringsrelaterade tjänster

A-Train AB tillhandahåller följande tjänster vid tilldelning av tågläge:

- Hantering av ansökningar om infrastrukturkapacitet
- Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljas
- Användning av växlar och övergångsspår i tågspår
- Trafikledning inklusive signalsystem, trafikövervakning, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser
- All övrig information som kan vara nödvändig för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats

## 5.3 Bantillträdestjänster

### 5.3.1 Vid tilldelning av tågläge

A-Train AB tillhandahåller följande tjänster vid tilldelning av tågläge:

- Elförsörjning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan. El för tågdrift på A-Train AB järnvägsnät levereras av Banverket. Formerna för detta regleras i det trafikeringsavtal som järnvägsföretag tecknar med Banverket, då det inte är möjligt att trafikera enbart Arlanda Link. För information om elleverans hänvisas till Banverkets järnvägsnätsbeskrivning, kapitel 6 "Avgifter".
- Station Arlanda Central, med plattform för resandeutbyte samt anslutning till Arlandas Sky City
- Station Arlanda Södra med plattform för resandeutbyte samt anslutning till Arlandas Terminal 2, 3 och 4
- Station Arlanda Norra med plattform för resandeutbyte samt anslutning till Arlandas Terminal 5

### 5.3.2 Övriga bantillträdestjänster

På A-Train AB infrastruktur finns en servicedepå, vid station Blackvreten. Servicedepån omfattar verkstad samt mindre spårkapacitet för verkstadsverksamhet. Verksamhetsutövare på servicedepån är EuroMaint Rail AB. Information om de tjänster servicedepån kan erbjuda återfinns på Euromaints webbplats [www.euromaint.se](http://www.euromaint.se).

## 5.4 Extra tjänster

Tillträde till telekommunikationsnät GSM-R, i enlighet med operatörens (Banverket) villkor.

## 6 Avgifter

### 6.1 Spåravgift

Spåravgift för Arlanda Link är en marginalkostnadsbaserad avgift. Den marginalkostnadsbaserade avgiften motsvarar den kostnad som uppstår till en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon.

Spåravgiften baseras på antalet bruttotonkilometer som har använts och anges i bilaga 4.

I den marginalkostnadsbaserade avgiften ingår nedanstående delar:

- Tjänster enligt punkterna 5.2 och 5.3.1
- Kostnader för att underhålla infrastrukturen

### 6.2 Särskild avgift

Utöver spåravgifter skall stationsavgift för stationerna Arlanda Södra, Arlanda Norra och Arlanda Central erläggas. Stationsavgiften beräknas på stationernas fasta kostnader, i enlighet med Järnvägslagen 7 Kap. 4 §, samt de långsiktiga kostnader som är förenade med infrastrukturen och som A-Train bär för projektet Arlandabanan, i enlighet med Järnvägslagen 7 Kap. 5 §.

Stationsavgiftens storlek baseras på de totala kostnaderna enligt ovan delat med prognostiserat antal på- eller avstigande passagerare, och fastställs vid tecknande av ram- eller trafikeringsavtal.

A-Train AB äger rätt att diskretionärt reducera stationsavgiften i syfte att främja järnvägstrafiken på infrastrukturen.

Eventuella rabatter på stationsavgiften, kopplade till avvikelser från den avtalade prognosen, fastställs i ramavtal.

### 6.3 Förändring av avgift

Förändring av avgift sker efter direkt samråd med de parter A-Train AB har trafikeringsavtal med.

### 6.4 Debitering

Debitering av avgift sker månadsvis efter fakturering, eventuellt via självfakturering, baserat på av Järnvägsföretagarna lämnade uppgifter.

### 6.5 Drivmotorström

Avgifter för förbrukad drivmotorström till tåg tas ut av och betalas till Banverket, vilka levererar ström till Arlanda Link, i enlighet med Banverkets järnvägsnätsbeskrivning kapitel 6.

### 6.6 GSM-R

Avgifter för GSM-R betalas till Banverket, och beskrivs i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning kapitel 6.

## **7 Bilagor**

Följande bilagor kompletterar denna järnvägsnätsbeskrivning:

Bilaga 1a, Karta över spårsystemet

Bilaga 1b, Schematisk karta över del av spårsystemet

Bilaga 2, Gällande lastprofil

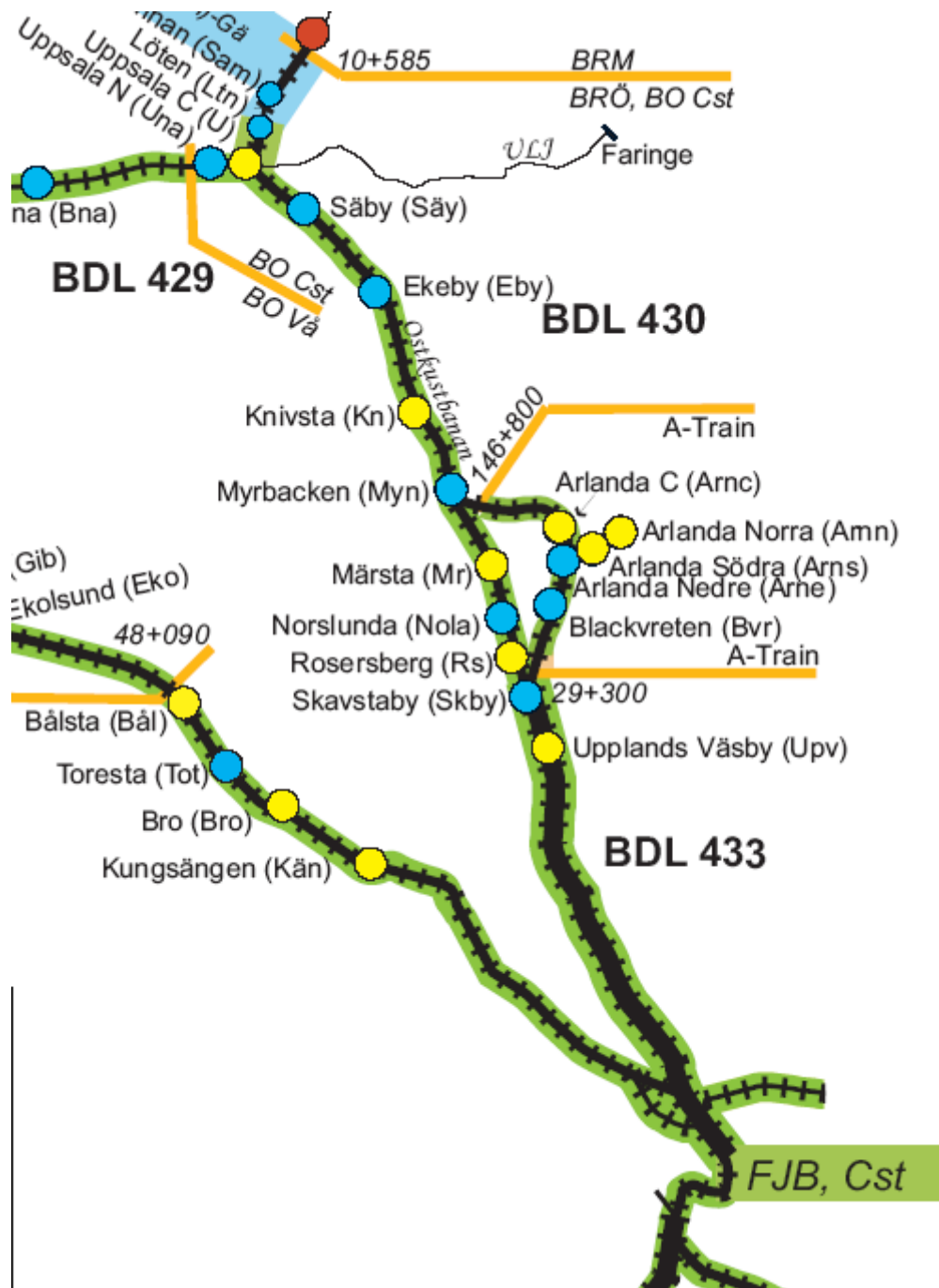
Bilaga 3, Planerade större banarbeten

Bilaga 4, Avgifter

Bilaga 5, Framförande av fordon på Arlanda Link

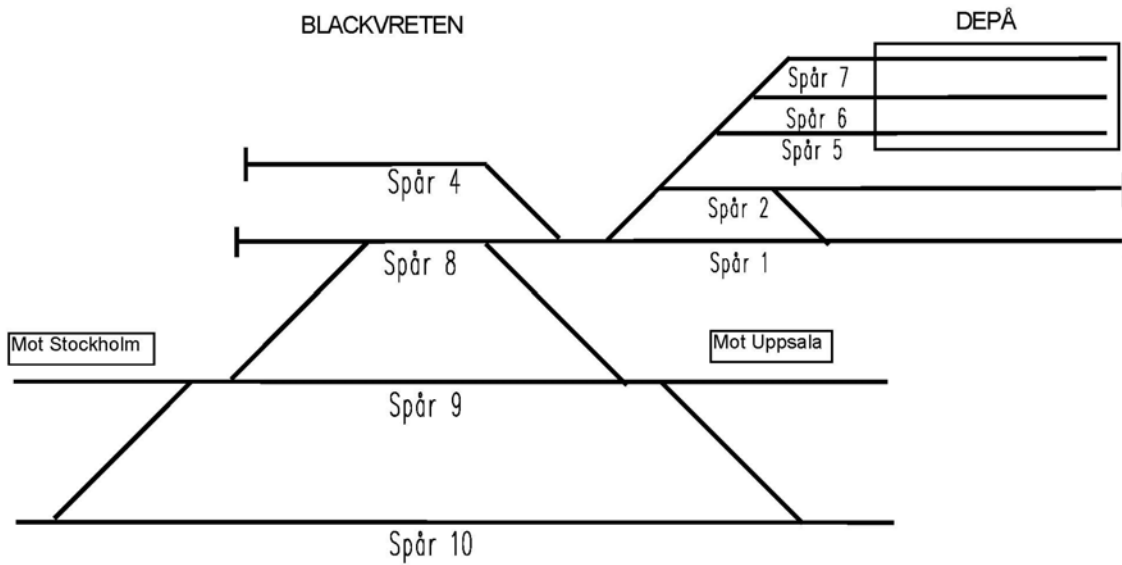
## Bilaga 1a, Karta över spårsystemet

### Översikt

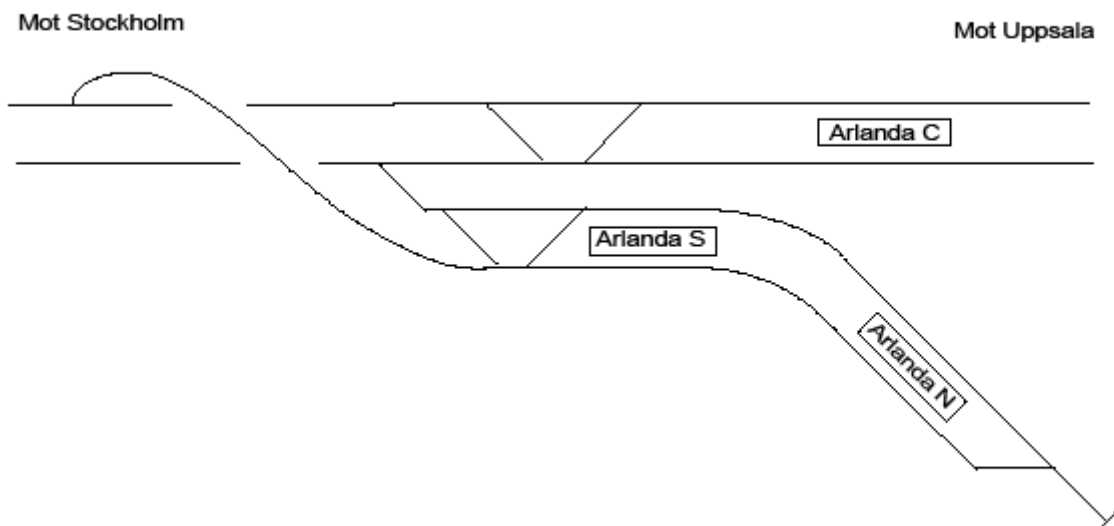


## Bilaga 1b, Schematisk karta över del av spårsystemet

### 1. Blackvreten station med depå

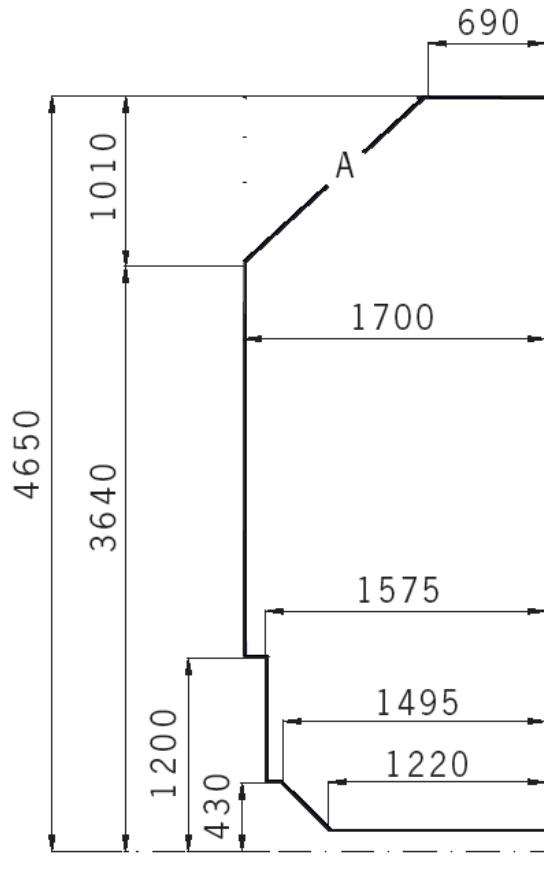


### 2. Stationerna Arlanda



## Bilaga 2, Gällande lastprofil

Lastprofil A



Mått i mm

## **Bilaga 3, Planerade större banarbeten**

Under 2010 planeras inte för några större banarbeten.

## **Bilaga 4, Avgifter**

Spåravgift för trafikering av Arlanda Link är SEK 0,048 per bruttotonkm.

## Bilaga 5, Framförande av fordon på Arlanda Link

### 1. 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.

### 2. Nätkommuterande motorvagnar

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

### 3. Asynkronfordon

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

### 4. 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 AB.

### 5. Förbud mot trafikering med motorvagnssätt i X50-serien

Stationerna Arlanda Södra och Arlanda Norra får ej trafikeras med motorvagnssätt i X50-serien (Regina Crusaris). Stoppunkt för sådana fordon är stationsgränsen mellan Arlanda nedre och Arlanda Södra, vilken utmärks med skyltar ”Stopp för X50-serien”.

### 6. Dieseldrift

Tidtabellslagda resandetåg med dieseldrift får inte trafikera Arlanda Link.