

A-Train AB

Föreläggande om att tilldela kapacitet och utföra trafikledning på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt samt att utforma prioriteringskriterier utifrån samhällsnyttan

Transportstyrelsens beslut

- Transportstyrelsen förelägger A-Train att revidera tilldelningsförfarandet av kapacitet på Arlandabanan så att det motsvarar kravet i 7 kap. 1 § järnvägsmarknadslagen (2002:365) (JML) på att alla sökande kan ansöka om och tilldelas kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. För att detta krav ska uppnås kan inte A-Train ha en prioriteringsordning där någon sökande ges förtur på förhand (brist 1). A-Train ska genomföra dessa ändringar i den återstående hanteringen av tågplan 2027.
- Transportstyrelsen förelägger A-Train att revidera förfarandet för trafikledning på Arlandabanan så att det motsvarar kravet i 4 kap. 5 § JML på att trafikledning ska utföras på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till alla sökande. För att detta krav ska uppnås kan inte A-Train ha en prioriteringsordning där någon sökande ges förtur på förhand (brist 2). A-Train ska genomföra dessa ändringar senast till den 30 juni 2026.
- Transportstyrelsen förelägger A-Train att revidera prioriteringskriterierna i JNB så att dessa medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen i enlighet med kravet i 7 kap. 2 § JML. För att detta krav ska uppnås kan inte A-Train ha kriterier som är utformade utifrån ett syfte om att den egna trafiken främst ska ges prioritet (brist 3). A-Train ska genomföra dessa ändringar i JNB senast till den 31 augusti 2026.

A-Train ska komma in med ett underlag med en redogörelse för hur kraven har efterlevts till Transportstyrelsen senast den 15 januari 2027.

Bakgrund

Järnvägen mellan Stockholm och Arlanda utskiljer sig från det övriga järnvägsnätet på grund av de avtal som träffats med staten i samband med Arlandabanans byggnation på 1990-talet. Avtalen handlar i stort om att A-Train AB (A-Train) givits särskilda rättigheter som kompensation för att bolaget finansierade byggnationen, vilket inkluderar rätten såväl som skyldigheten till en viss trafik mellan Stockholm och Arlanda.

Arlandabanen (järnvägsinfrastrukturen mellan Skavstaby och Myrbacken, även benämnd Arlanda Link) ägs av det statligt ägda bolaget Arlandabanen Infrastructure AB (AIAB) som upplåter infrastrukturen och vissa andra rättigheter som krävs för driften av järnvägstrafik mellan Arlanda flygplats och Stockholms Centralstation till A-Train¹. A-Train är därmed infrastrukturförvaltare för Arlandabanen. De bedriver samtidigt trafik där under varumärket Arlanda Express².

Rättigheterna respektive skyldigheterna regleras genom flera avtal, där det huvudsakliga avtalet mellan A-Train och AIAB utgörs av Arlanda Project Agreement (APA). APA fastställer bl.a. rätten till ett visst antal tåglägen inom vissa tidsintervall mellan Stockholm och Arlanda såväl som ett krav på en miniminivå för trafiken. APA fastställer även att flygpendeln ska tillhöra den kategori tågtrafik som har högst prioritet på linjen vid avbrott, försening eller annan störning. Mellan Trafikverket (tidigare Banverket), AIAB och A-Train finns sedan ytterligare avtal som reglerar parternas skyldigheter och rättigheter med utgångspunkt i APA.

Transportstyrelsen inledde den 30 oktober 2025 en tillsyn mot A-Train för att granska hur A-Train tilldelar kapacitet och leder trafik på Arlandabanen, eller hur den som fått i uppdrag att utföra detta för A-Trains räkning gör det. Granskningen har närmare behandlat hur A-Trains trafik hanteras i jämförelse med andra som söker om kapacitet eller bedriver trafik på sträckan, och hur denna hantering förhåller sig till kraven i regelverket.

Redogörelse för ärendet

Transportstyrelsens tillsyn

I denna tillsyn har A-Train lämnat uppgifter och besvarat frågor samt lämnat in en logg över trafikledning, där hanteringen av större störningshändelser

¹ Källa: AIAB Hållbarhets- och årsredovisning 2025

² Med Arlanda Express menas flygpendeltrafiken som bedrivs av A-Train

har dokumenterats. Utöver detta har Transportstyrelsen tagit del av A-Trains järnvägsnätsbeskrivning (JNB) för tågplan 2026³.

I underlaget för utredningen ingår även en s.k. störningsplan. Störningsplanen är benämnd 02:005:B:02, Cst Ostkustbanan Nedsatt kapacitet (Skavstaby) - Arlanda C - (Myrbacken), och är daterad 2025-01-20. Störningsplanen är upprättad av Trafikverket men gäller delvis för A-Trains infrastruktur. En störningsplan beskriver möjliga trafikala åtgärder vid störningar och används som utgångspunkt i den operativa störningshanteringen. Den tas fram i samverkan med berörda järnvägsföretag och trafikorganisationsföretag.⁴

I ärendet har Transportstyrelsen även gett övriga järnvägsföretag och andra sökande av kapacitet på sträckan (hädanefter sökande) möjlighet att lämna sina perspektiv på konkurrensituationen.

Prioriteringsordningen på Arlanda Link

Av de uppgifter som A-Train har lämnat samt av JNB framgår i huvudsak följande.

A-Trains JNB är det styrande dokumentet för Arlanda Link och utgör grunden för all trafikplanering, kapacitetstilldelning och operativ hantering. Prioritering sker enligt de principer som anges i JNB, där samhällsviktiga transporter, avtalade tåglägen och säkerhetsaspekter vägs in. Vid kapacitetsbrist eller störning tillämpas de prioriteringsprinciper som är fastställda i JNB.

I JNB (bilaga 8) återfinns en prioriteringsordning med fyra kategorier som benämns som prioriteringskriterier. Denna ordning lyder:

- 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.

³ Järnvägsnätsbeskrivning avseende Arlanda Link, tågplan 2026:

https://assets.ctfassets.net/j7cxk46hxw7b/6eh2ZmPMuoWSawumWbrzZs/87f3a9265a50d294f0c0f3d71eb6ebcf/J_mv_gsn_tsbeskrivning_A-Train_T26.pdf

⁴ Källa: Trafikverkets JNB 2027 avsnitt 6.3.3.1 Störningsplaner: [JNB 2027 2025-12-05](#)

A-Train har beskrivit att principerna som ligger bakom utformningen av prioriteringskriterierna är att det först och främst ska säkerställas att de rättigheter som följer av APA tillgodoses (kategori 1). Därefter har A-Train utarbetat en prioriteringsordning i enlighet med Trafikverkets modell för prioriteringskriterier (kategori 2–4).

Kapacitetstilldelning på Arlanda Link

Av de uppgifter som A-Train har lämnat framgår i huvudsak följande.

Det är Trafikverket som sköter kapacitetstilldelningen på Arlanda Link på uppdrag av A-Train, vilket regleras genom ett separat uppdragsavtal. A-Train är inte operationellt involverade i processen när Trafikverket tilldelar kapacitet, men det är A-Train som avgör förutsättningarna för kapacitetstilldelningen genom villkoren i JNB och i avtalet. Av uppdragsavtalet följer bl.a. att Trafikverket ska sköta kapacitetstilldelningen i enlighet med vid var tid gällande JNB som A-Train tillhandahåller.

De prioriteringskriterier som angivits här ovan ska tillämpas av Trafikverket om en intressekonflikt uppstår mellan olika ansökningar om kapacitet på Arlanda Link. Kriterierna är den tongivande skillnaden mot t.ex. Trafikverkets JNB. Dessa kriterier används enligt uppgift från A-Train inte endast vid överbelastad infrastruktur, utan ska också utgöra ett internt stöd för Trafikverket kring hur A-Train förhåller sig till intressekonflikter på sträckan. De är vägledande oavsett om infrastrukturen har förklarats överbelastad eller inte.

A-Train har endast behövt justera sina tåglägen för Arlanda Express vid extraordinära händelser och då under en tillfällig tid. Obetydliga ändringar i form av minijusteringar av ett tågläge kan dock ske.

Trafikledning och störningar på Arlanda Link

Av de uppgifter och svar på frågor som A-Train har lämnat framgår det att Trafikverket även hanterar trafikledningen på Arlanda Link, vilket regleras genom samma uppdragsavtal som nämns i föregående avsnitt. Vidare har A-Train uppgett att prioriteringsordningen i JNB (se ovan) även gäller för trafikledning vid störningar. Prioriteringsordningen används vid störningar som ett internt operativt stöd för trafikledningen inom ramen för redan tilldelade tåglägen och gällande avtal.

Av störningsplan 02:005:B:02, som kan tillämpas vid störning på en eller flera delsträckor, framgår följande. Principerna för alternativ tågföring utgår från A-Trains JNB. Alla tåg leds om över Märsta, förutom Arlanda Express

som kör fem tåg i timmen⁵. Finns det kapacitet så kan annan trafik köras över Arlanda, utifrån en given prioriteringsordning.

Av loggen över trafikledning framgår det hur störningsplanen har tillämpats i specifika fall. I underlaget syns det att flera operatörer som en följd av störningsplanen har, helt eller delvis, tvingats leda om sina tåg via Märsta, alternativt vända sina tåg på Stockholm C eller i Upplands Väsby, medan övrig trafik (inkl. Arlanda Express) har kunnat gå ordinarie väg. Arlanda Express har vid situationerna som omfattas av loggen som värst drabbats genom förseningar eller, vid ett tillfälle, genom att tvingas ställa in ett omlopp (och då framföra fyra tåg per timme).

Synpunkter från andra sökande gällande konkurrenssituationen

Transportstyrelsen har gett andra sökande möjlighet att delge hur de upplever konkurrenssituationen på sträckan. Av dessa yttranden framgår i huvudsak följande.

Sökande A har beskrivit det som problematiskt att de vid störning inte får framföra sin trafik förbi Arlanda, utan tvingas ledas om medan A-Train framför sin trafik med relativt tät tågturhet. Ju tätare A-Train bestämmer sig för att framföra trafik, desto mindre kapacitet finns kvar åt övriga operatörer att dela på. Som ett exempel beskriver sökanden hur trafiksituationen hanterades efter urspårningen vid Blackvreten 2023. Inledningsvis körde Arlanda Express med minskad trafik och sökande A fick då delvis trafikera Arlanda Link med reducerad trafik. Men efter ett direktiv från A-Train skulle en prioriteringsordning tillämpas som innebar att A-Train skulle köra minst fyra tåg per timme och riktning under tiden för kapacitetsbegränsningen. Det blev då färre tåglägen tillgängliga för övriga operatörer, och sökande A blev utan.

Vid ett annat tillfälle menar sökande A att A-Train ifrågasatt skrivningarna i störningsplanerna då dessa inte speglade avtalet om företräde på sträckan. Förväntningen från A-Train var, enligt sökanden, att det skulle framgå av störningsplanerna att Arlanda Express skulle köra med full trafik vid en kapacitetsbegränsning, och att resterande operatörer skulle få dela på det som blir över.

Sökande B uppfattar inte att deras trafik hittills blivit orättvist behandlade i någon större omfattning i trafikplaneringsprocessen eller i den operativa trafikdriften i samband med störningar. Även sökande B beskrev situationen under kapacitetsbegränsningen till följd av urspårningen 2023, där sökande B förvisso inte själv blev särskilt drabbad men att andra operatörer leddes

⁵ Enligt Arlanda Express tidtabell är fem avgångar i timmen normaltrafik under dagtid.
Källa: [Avgångar | Arlanda express](#)

om via Märsta. Efter ett tag fick Arlanda Express öka sin trafik medan andra sökande även fortsättningsvis i sin helhet blev omledda förbi Märsta.

Sökande C har beskrivit att de upplever att det finns en outtalad prioritering av Arlanda Express. Detta är baserat på att alla operatörer blir ombudda att reducera sin trafik vid störningar, vilket inte krävs av Arlanda Express. Sökande C hänvisar här till störningsplan 02:005:B:02 som ett exempel (se redogörelse ovan).

Även sökande C tar upp situationen efter urspårningen 2023. Sökanden beskriver att störningen inledningsvis hanterades efter Trafikverkets bästa bedömning, där all trafik reducerades inkl. Arlanda Express. Senare lyfte A-Train sitt avtal och sin prioritering, varpå trafikupplägget helt lades om genom att Arlanda Express fick köra fyra tåg per timme och en annan operatör fick nyttja det femte tågläget i enlighet med A-Trains prioriteringskriterier. Sökande C:s trafik, som normalt trafikerar Arlanda C, omleddes via Märsta under hela perioden som störningen pågick.

A-Trains yttrande

A-Train har getts möjlighet att yttra sig över Transportstyrelsens iakttagelser i tillsynen. A-Train har i huvudsak anfört följande.

A-Trains verksamhet och trafiken på Arlandabanan måste ses i ljuset av de särskilda förutsättningar som gäller för Arlandabanan. Förutsättningarna grundas på den modell för uppförande och nyttjande av järnvägsanläggningen som riksdag och regering valde under tidigt 1990-tal. Avtalet APA medför långtgående skyldigheter för A-Train. A-Train är skyldig att upprätthålla flygpendeltrafik med en viss minimifrekvens, och A-Train har inte rätt att välja att stänga ner eller minska trafiken utan det får endast göras under vissa givna förutsättningar (t.ex. planerat nödvändigt underhåll, reparation, snö- och lövröjning, nödsituationer och force majeure). A-Train är även skyldig att anpassa sina avgångstider för flygpendeln för att dessa ska vara förenliga med upplåtna tåglägen på linjen mellan Stockholm C och Rosersberg.

A-Trains ensamrätt innebär att A-Train har full beslutanderätt för vilka andra järnvägsoperatörer som får ta upp och lämna passagerare på Arlandabanan, vilket också framgår av 6 kap. 4 § järnvägsmarknadslagen och 5 kap. 8 § järnvägsmarknadsförordningen. A-Train åläggs enligt APA en skyldighet att upplåta trafikeringsrättighet för andra järnvägsoperatörer i viss omfattning. Detta måste ske synkroniserat med tilldelningen av kapacitet på Ostkustbanan för att säkerställa ett effektivt kapacitetsnyttjande av Arlandabanan. Det är också därför A-Train har anlitat Trafikverket att sköta kapacitetstilldelningen på Arlandabanan.

A-Train framhåller att Transportstyrelsens iakttagelser, såsom att A-Train har prioritet vid tilldelning av kapacitetstilldelning i enlighet med prioriteringskriterierna, är korrekta. Detta följer av APA och är en förutsättning för att A-Train ska uppfylla sina skyldigheter enligt avtalet. Tågpendeln till Arlanda flygplats ska, enligt APA, behandlas som tåg i högsta prioriteringsklass.

Avseende störningsplanen som omfattas av underlaget så har den inte godkänts av A-Train. Synpunkterna som Transportstyrelsen har fått in från andra järnvägsföretag ger intryck av en bristande kunskap om de förutsättningar som gäller för A-Train i enlighet med APA och de särskilda villkor som gäller för Arlandabanan. Beträffande den urspårning som skedde 2023 och det prioriteringsdirektiv som A-Train skickade till Trafikverket den 28 juli 2023 ska det framhållas att AIAB krävde att A-Train skulle köra minst fyra tåg i timmen under denna tid för att fullgöra sina åtaganden enligt APA, varför A-Train skickade prioriteringsdirektiven till Trafikverket. AIAB har också framfört synpunkter till Trafikverket om att regeringens beslut avseende upplåtelsen av de sex tåglägena till AIAB bör framgå av Trafikverkets egen järnvägsnätsbeskrivning.

I syfte att säkerställa att A-Train skulle kunna erhålla ersättning för sin investering skrevs det in vissa skyldigheter för staten i APA. I APA regleras därför en skadeståndsskyldighet för staten för det fall de grundläggande förutsättningarna för A-Trains nyttjande skulle ändras på grund av t.ex. ändrade lagar, myndighetsinstruktioner eller på annat sätt, som negativt påverkar A-Trains möjligheter att bedriva verksamhet och som därmed skulle ha en negativ effekt på A-Trains inkomster.

Tillämpliga bestämmelser

Rätt att utföra och organisera trafik

Av 6 kap. 1 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) (JML) framgår att ett järnvägsföretag som har sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Enligt 6 kap. 4 § JML så får regeringen meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. Godkännande får lämnas endast efter regeringens medgivande.

Enligt 5 kap. 8 § järnvägsmarknadsförordningen (2022:416) (JMF) har endast det järnvägsföretag som AIAB har godkänt rätt att ta upp och lämna av passagerare som reser till eller från Arlanda flygplats på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. Godkännandet får lämnas

endast efter regeringens medgivande. Ett godkännande behövs inte för den som utför annan trafik om det företag som enligt första stycket har trafikeringsrätten gett sitt samtycke till trafiken.

Tilldelning av kapacitet

Av 7 kap. 1 § JML framgår att infrastrukturförvaltaren på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt ska tilldela den sökande infrastrukturkapacitet i enlighet med denna lag.

Enligt 7 kap. 2 § JML ska en infrastrukturförvaltare bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas, ska förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren får, efter samråd med berörda parter, reservera viss järnvägsinfrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att infrastrukturen har reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur, om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

Bestämmelsen grundas på artikel 45.2 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Av denna artikel framgår att infrastrukturförvaltaren får prioritera särskilda tjänster i tågplane- och samordningsprocessen endast efter föregående överbelastningsförklaring eller reservering av särskild infrastruktur.

Av 7 kap. 16 § JML framgår att om ansökningarna inte kan samordnas trots förfaranden för samordning och tvistlösning, ska infrastrukturförvaltaren så snart som möjligt förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.

Av 7 kap. 19 § JML framgår att infrastrukturförvaltaren ska, om möjligheten att enligt 8 kap. 4 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som ska tilldelas infrastrukturkapacitet, tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

Trafikledning

Av 4 kap. 5 § JML framgår att en infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Enligt 7 kap. 4 § p. 2 JML ska en infrastrukturförvaltare ge dem som har tilldelats infrastrukturkapacitet tillgång till trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser, på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

Transportstyrelsens bedömning

Kapacitet tilldelas inte på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt (brist 1)

Utredningen visar att A-Train ges prioritet framför alla andra aktörer vid kapacitetstilldelning på Arlanda Link. Detta genom att A-Train har en prioriteringsordning som visar hur intressekonflikter mellan olika ansökningar om kapacitet på Arlanda Link ska hanteras. Denna ordning ska, enligt uppgift från A-Train, fungera som vägledande vid en intressekonflikt oaktat om infrastrukturen har förklarats överbelastad eller inte. I den första kategorin, som alltså är den kategori som prioriteras högst framför övriga, ryms koncessionsbaserad persontrafik med minst sex tåg per timme i vardera riktningen från kl. 04:00 till och med kl. 01:00. Transportstyrelsen konstaterar att det bara är Arlanda Express som kan träffas av den trafikbeskrivningen. A-Train ger således Arlanda Express högsta prioritet framför alla andra aktörer vid kapacitetstilldelning på Arlanda Link.

A-Train har uppgett att företrädet enligt prioriteringsordningen syftar till att säkerställa A-Trains avtalsenliga rättigheter, såsom att A-Train har rätt till ett visst antal tåglägen inom vissa intervall. Transportstyrelsen noterar att de avtal som ger A-Train dessa rättigheter slöts under ett regelverk med helt andra utgångspunkter än det nuvarande, innan marknadsöppningen på järnväg och då det inte fanns någon europeisk lagstiftning som satte ramarna för järnvägsmarknaden.

Transportstyrelsen konstaterar att det som särskilt har lagstiftats för Arlandabanan handlar om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholm C och Arlanda för andra järnvägsföretag (6 kap. 4 § JML och 5 kap. 8 JMF). Att A-Train har möjlighet att själva välja vilka andra järnvägsföretag som ska tillåtas göra passagerarutbyten mellan Stockholm C och Arlanda påverkar emellertid inte deras skyldighet att agera i enlighet med de krav som ställs på infrastrukturförvaltare i regelverket. Oaktat om ett annat järnvägsföretag har fått tillåtelse att göra passagerarutbyten längs med sträckan eller inte, såsom om järnvägsföretagets passagerare ska till eller från Arlanda tas upp eller släpps av utanför denna linje (t.ex. söder eller väster om Stockholm, eller norr om Arlanda), så ska de av infrastrukturförvaltaren behandlas utifrån järnvägsmarknadsregelverkets krav på denne. Transportstyrelsen

anser därför inte att begränsningen i rätten till passagerarutbyte mellan Stockholm C och Arlanda får betydelse för prövningen i det aktuella ärendet, då prövningen inte har berört järnvägsföretags möjlighet till att göra stopp för passagerarutbyte längs med denna linje.

A-Train har inte någon särskild lagstadgad rätt till kapacitet för Arlanda Express och det finns ingenting i nuvarande regelverk som ger en infrastrukturförvaltare rätt att på förhand garantera en viss kapacitet för en viss sökande. Tvärtom så tillåts bara prioritering av särskilda tjänster efter att infrastrukturen har reserverats för särskilda ändamål eller förklarats överbelastad (artikel 45.2 i SERA-direktivet och 7 kap. 2 § JML). Av förarbetena till lagen framgår det att infrastrukturförvaltaren får fatta ensidiga beslut om tilldelning grundade på prioriteringskriterier först efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad (prop. 2003/04:123, s. 110ff.). Transportstyrelsen bedömer därmed att A-Train inte får göra formella prioriteringar i kapacitetstilldelningsprocessen utan att förklara infrastrukturen överbelastad, och att de avtalade rättigheterna såväl som skyldigheterna till trafik därigenom inte ger A-Train någon laga grund för att på förhand prioritera Arlanda Express framför övriga sökande vid tilldelning av kapacitet.

De grundläggande förutsättningarna för kapacitetstilldelning enligt marknadsregelverket är att kapacitet ska tilldelas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande grunder. Att A-Trains egna trafik ges företräde jämt mot övriga sökande i tilldelningsprocessen, genom att det finns en prioriteringsordning som på förhand avgör att Arlanda Express ges högst prioritet, är inte förenligt med detta. Enligt Transportstyrelsens bedömning har A-Train därmed inte uppfyllt sina grundläggande skyldigheter som infrastrukturförvaltare enligt 7 kap. 1 § JML. Även om A-Train enligt deras yttrande har långtgående skyldigheter enligt APA att bedriva trafik med en viss minimifrekvens, och att A-Train enligt avtalet inte har rätt att välja att stänga ner eller minska trafiken, så påverkar inte det de lagstadgade kraven enligt Transportstyrelsens mening.

Mot bakgrund av detta förelägger Transportstyrelsen A-Train att revidera tilldelningsförfarandet av kapacitet på Arlandabanan så att det motsvarar kravet i 7 kap. 1 § JML på att alla sökande kan ansöka om och tilldelas kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. För att detta krav ska uppnås kan inte A-Train ha en prioriteringsordning där någon sökande ges förtur på förhand. A-Train ska genomföra dessa ändringar i den återstående hanteringen av tågplan 2027 samt komma in med ett underlag med en redogörelse för hur kravet har efterlevts till Transportstyrelsen senast den 15 januari 2027.

Trafikledning sker inte på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt vid störningar (brist 2)

Av utredningen framgår det att Arlanda Express även ges prioritet vid trafikledning. Detta genom prioriteringsordningen i JNB, vilken ska ge trafikledningen operativt stöd vid störningar. Prioriteringsordningen ska enligt uppgift säkerställa att A-Trains avtalade rättigheter tillgodoses, vilket i detta sammanhang är att flygpendeltrafiken enligt avtalet ska tillhöra den högst prioriterade kategorin vid störningar m.m.

Att A-Train ger Arlanda Express prioritet framför andra sökande vid trafikledning kommer till uttryck genom att Arlanda Express inte drabbas jämbördigt med andra aktörer vid störningar på sträckan. Att så är fallet framgår av störningsplan, utdrag ur logg över trafikledning samt av uppgifter som lämnats in från andra sökande. Av störningsplan 02:005:B:02, som utgår från principerna i A-Trains JNB (således prioriteringsordningen), framgår att all annan trafik leds om via Märsta vid störning – och därigenom inte får trafikera Arlanda Link – medan Arlanda Express kör ordinarie trafik. Endast om det kvarstår någon kapacitet efter att Arlanda Express fått sina avgångar kan annan trafik köras över Arlanda, utifrån den givna prioriteringsordningen. I loggen över trafikledning beskrivs flera situationer där andra sökande får leda om sina tåg eller vända, och därigenom inte trafikera Arlanda Link, medan Arlanda Express som värst drabbas genom förseningar eller enstaka inställda tåg. Andra sökande vittnar om att detta är problematiskt för dem, se tidigare avsnitt.

Av JML framgår det att infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till sökande (4 kap. 5 §). Regelverket ställer alltså krav på att A-Train som infrastrukturförvaltare inte får särbehandla en sökande framför en annan, och Transportstyrelsen gör därför bedömningen att det inte heller finns utrymme att generellt prioritera flygpendeln framför annan trafik. Att A-Train ger den egna trafiken företräde jämt emot övriga sökande i den operativa trafikledningen – genom att det finns en prioriteringsordning som på förhand avgör att Arlanda Express ges högst prioritet – är enligt Transportstyrelsens bedömning inte förenligt med kravet som ställs på opartiskhet vid trafikledning i 4 kap. 5 § JML.

Mot bakgrund av detta förelägger Transportstyrelsen A-Train att revidera förfarandet för trafikledning på Arlandabanan så att det motsvarar kravet i 4 kap. 5 § JML på att trafikledning ska utföras på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till alla sökande. För att detta krav ska uppnås kan inte A-Train ha en prioriteringsordning där någon sökande ges förtur på förhand. A-Train ska genomföra dessa ändringar senast till den 30

juni 2026 samt komma in med ett underlag med en redogörelse för hur kravet har efterlevts till Transportstyrelsen senast den 15 januari 2027.

Prioriteringskriterierna är inte utformade utifrån samhällsekonomisk effektivitet (brist 3)

Prioriteringsordningen i JNB utgör även A-Trains prioriteringskriterier. Lagen säger att om det föreligger intressekonflikter som inte har kunnat lösas genom samordning eller tvist ska banan förklaras överbelastad. Därefter ska avgörandet om kapacitetstilldelning ske utifrån prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen (7 kap. 2, 16 och 19 §§ JML). I förarbetena beskrivs det att utformningen av prioriteringskriterier bör ta sin utgångspunkt i att tilldelningen av kapacitet bör åstadkomma lägre transportkostnader för samhället. Vidare beskrivs det att det alltså är en förutsättning att tilldelningen sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt (prop. 2003/04:123, s. 112 och s. 186). I förlängningen medför prioriteringskriterier som är skeva till fördel för en ensam aktör att kapacitet inte tilldelas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt när de tillämpas vid överbelastad infrastruktur.

A-Train har beskrivit att principerna som ligger bakom utformningen av prioriteringskriterierna är att det först och främst ska säkerställas att de rättigheter som följer av APA tillgodoses (kategori 1). Därefter har A-Train utarbetat en prioriteringsordning i enlighet med Trafikverkets modell för prioriteringskriterier (kategori 2-4). A-Train har inte lyft fram någon bakomliggande samhällsekonomisk analys i utredningen.

Mot bakgrund av det ovanstående är inte A-Trains prioriteringskriterier utformade utifrån samhällsekonomisk effektivitet. Enligt Transportstyrelsens mening kan inte A-Trains avtalade rätt till trafik ha ett så pass betydande samhällsekonomiskt värde att det ensamt skulle ges högsta prioritet i en modell som enkom bygger på samhällsekonomisk nytta. Transportstyrelsen ser t.ex. inte att det skulle komma samhället bättre till nytta att en resenär som reser med Arlanda Express kommer fram till Arlanda, än att en resenär som reser till Arlanda med ett annat järnvägsföretag gör det. Det är heller ingenting som A-Train har anfört, utan tvärt om så har A-Train beskrivit att kriterierna *först* ska säkerställa att de avtalade rättigheterna tillgodoses, *sedan* ska följa Trafikverkets modell för beräkning av prioriteringskriterier. Här konstaterar dock Transportstyrelsen att hela A-Trains modell avviker från Trafikverkets⁶, inte bara när det gäller

⁶ Trafikverkets prioriteringskriterier pekar ut den lösning som ska förordas med hjälp av en beräkningsmodell. Modellen bygger på en rad förenklingar och schabloner.

själva värderingen utan också i principerna för vad som värderas. Trafikverkets kriterier jämför den samhällsekonomiska kostnaden av olika justeringar av sökandes önskemål, medan A-Trains modell rangordnar olika tågtyper. Trafikverkets prioriteringskriterier anger ingen specifik prioritering mellan tåg – inget tåg är där prioriterat före ett annat. Mot bakgrund av ovanstående menar Transportstyrelsen att A-Train inte har utformat prioriteringskriterier utifrån parametrar som utgår från ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. A-Train har därmed, enligt Transportstyrelsens bedömning, inte uppfyllt sina grundläggande skyldigheter enligt 7 kap. 2 § JML.

Mot bakgrund av detta förelägger Transportstyrelsen A-Train att revidera prioriteringskriterierna i JNB så att dessa medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen i enlighet med kravet i 7 kap. 2 § JML. För att detta krav ska uppnås kan inte A-Train ha kriterier som är utformade utifrån ett syfte om att den egna trafiken främst ska ges prioritet. A-Train ska genomföra dessa ändringar i JNB senast till den 31 augusti 2026 samt komma in med ett underlag med en redogörelse för hur kravet har efterlevts till Transportstyrelsen senast den 15 januari 2027.

Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt och ni ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring ni vill ha. Överklagandet ska ställas till Förvaltningen i Linköping men skickas till Transportstyrelsen, 601 73 Norrköping. Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom tre (3) veckor från det att ni tog del av detta beslut eller, om ni företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, inom tre (3) veckor från den dag då beslutet meddelades.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Ann-Cathrine Wikström, avdelningsdirektör Petra Wermström, enhetschef Annika Sjöberg, sektionschef Carl von Utfall Kull, jurist Veronica Stadigs Thuraphaeng och utredare Josefin Aronsson, den senare föredragande.

Prioriteringskategoriernas kostnader bygger på ASEK (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn).

Källa: Trafikverkets JNB 2027 bilaga 4 B Prioriteringskriterier:

[JNB 2027 utgåva 2026-02-12](#)

Upplysningar

Om detta föreläggande inte följs kan Transportstyrelsen komma att fatta beslut om ett nytt föreläggande. Det nya föreläggandet får enligt 10 kap. 7 § JML förenas med vite.