

## INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2019-11-08  
Besvaras senast  
2019-11-22

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### **2019/20:115 Förlängningen av A-Trains koncession för Arlandabanan**

Den 26 juli förlängdes A-Trains koncession, ensamrätt, att köra tåg på Arlandabanan med tio år till 2050. Beslutet fattades av det helstatliga bolaget Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB), och regeringen hölls fortlöpande informerad i förhandlingarna om en eventuell förlängning. Enligt uppgift har ett tiotal informationstillfällen med regeringen ägt rum sedan 2016. Regeringen hade alltså möjligheter att påverka eller stoppa beslutet, vilket man inte gjorde.

Arlandabanan, som togs i drift 1999, byggdes som Sveriges första och enda nationella projekt inom formen offentlig-privat samverkan (OPS). Beslutet att bygga ett separat OPS-projekt togs av den dåvarande borgerliga regeringen 1994. Trots den privata konstruktionen var det staten som fick stå för en stor del av investeringsbeloppet, med ekonomiska bidrag och med ett räntefritt lån på 1 miljard kronor. I dag betalar Arlandaresenärerna priset i form av Europas högsta taxa för att resa till en flygplats. Konstruktionen att låta ett privat bolag få ensamrätt att köra till och från Arlanda har också försvårat integreringen av Arlandabanan med övrig spårbunden trafik i regionen. En extra försvårande omständighet är att andra trafikbolag (till exempel SL och SJ) måste betala höga belopp för att kunna stanna sina tåg på Arlanda, belopp som skjuts över på resenärerna i form av stationsbiljett på 120 kronor utöver det ordinarie biljettpriset.

Detta dyra och krångliga förfarande har försvårat möjligheterna till ett klimatsmart resande till och från Arlanda. I dagsläget reser endast en fjärdedel av Arlandaresenärerna med tåg. Detta kan jämföras med flygplatserna i Danmark och Norge där över hälften tar tåget till Kastrup och Gardermoen. Merparten av de som reser till Arlanda tar i dag buss, taxi eller egen bil, något som medför höga utsläpp av växthusgaser jämfört med tåget. Konstruktionen med ett separat dyrt privat monopol har helt enkelt försvårat för resenärer och anställda att resa hållbart och ta tåget till Arlanda.

Bolaget A-Train ägdes tidigare av det australiska riskkapitalbolaget Macquaire, men sedan några år tillbaka ägs bolaget av australiska pensionsfonder och kinesiska staten. Den privata konstruktionen av Arlandabanan har kritiserats från många håll, bland annat i Riksrevisionens granskning (2016). Det faktum att A-Train via räntesnurror har slussat pengar till Luxemburg för att undvika skatt i Sverige har spätt på kritiken.

Enligt avtalet mellan staten och A-Train kan staten utnyttja sin option om att ta över Arlandabanan. Starka krafter har väddjat om att staten ska göra just detta. Kraven kommer inte bara från vänsterhåll utan även moderaterna i Region Stockholm vill att staten ska ta över ägarskapet av Arlandabanan.

Därför var det förvånande att statens bolag Arlandabanan Infrastructure i somras, mitt under semestern, i stället valde att förlänga A-Trains ensamrätt att köra tågen till och från Arlanda. Lika förvånande var det att regeringen, trots flertalet informationstillfällen, inte valde att stoppa förlängningen av det privata monopolet.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Av vilka skäl tillät regeringen en förlängning av A-Trains privata monopol på att trafikera Arlandabanan?
2. Är det ministerns bedömning att AIAB:s beslut om en förlängning av A-Trains ensamrätt främjar måluppfyllelsen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045?
3. Avser ministern att verka för att använda optionen i avtalet om Arlandabanan för att staten ska ta över ägandet och driften av Arlandabanan?
4. Avser ministern att vidta åtgärder för att Arlandabanan ska integreras bättre med övrig kollektivtrafik och för att ett hållbarare resande till Arlanda ska underlättas?

.....  
Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welande