

Kommittémotion

## Motion till riksdagen 2016/17:3523

av **Emma Wallrup m.fl. (V)**

### med anledning av skr. 2016/17:20 Riksrevisionens rapport om erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan

---

#### 1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning	1
2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund	2
4	Arlandabanan	2
5	Offentlig-privat samverkan (OPS)	2
6	Riksrevisionens rapport	2
7	Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser	4
8	OPS-lösningar försvagar samhällsnyttan, och dess konsekvenser bör tydliggöras	4

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning i syfte att belysa effekterna på samhällsnyttan av OPS-projektet för Arlandabanan i jämförelse med andra genomförandeformer och tillkännager detta för regeringen.

## 3 Bakgrund

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjort i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3). Regeringen redovisar vidare i skrivelsen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten samt om man avser att vidta särskilda åtgärder med anledning av densamma.

## 4 Arlandabanan

Arlandabanan är det första och hittills enda större nationella infrastrukturprojekt som genomförts i offentlig-privat samverkan (OPS) och togs i drift 1999. Arlandabanan byggdes av det privata företaget A-Train AB som också finansierade stora delar av investeringen. Arlandabanan ägs av det statliga bolaget Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB), medan A-Train har nyttjanderätten till Arlandabanans spår och stationer och driver Arlanda Express. Nyttjanderätten innebär bl.a. att A-Train bestämmer över biljettpriserna på Arlanda Express. De s.k. Arlandabaneavtalen reglerar rättigheter och skyldigheter för AIAB och A-Train. Avtalen gäller under 45 år (1995–2040) med möjlighet till förlängning i 10 år.

## 5 Offentlig-privat samverkan (OPS)

OPS innebär att långsiktiga avtal träffas mellan den offentliga sektorn och privata företag eller konsortier om att tillhandahålla offentliga tjänster. De privata företagen ansvarar för att finansiera och bygga anläggningen (exempelvis väg, järnväg eller sjukhus), för att sedan leverera de efterfrågade tjänsterna under en förutbestämd tidsperiod, ofta minst 20–30 år. Anläggningarna övertas därefter av staten.

## 6 Riksrevisionens rapport

Riksrevisionen har granskat vilka erfarenheter som finns av hur OPS-projektet för Arlandabanan fungerat under de 20 år som gått sedan Arlandabaneavtalen slöts. Syftet men granskningen är att lyfta fram erfarenheter av OPS-projektet för Arlandabanan inför framtida beslut om genomförandeformer för infrastrukturobjekt. Granskningen har inte omfattat jämförelser mellan OPS-projektet för Arlandabanan och andra OPS-

projekt i Sverige och omfattar inte heller jämförelser med andra genomförandeformer för infrastrukturobjekt.

Riksrevisionen bedömer att OPS-projektet för Arlandabanan i huvudsak har fungerat väl men att det finns för- och nackdelar som bör beaktas om OPS ska användas i framtida infrastrukturobjekt. I Arlandabanans fall konstaterar man att någon samhällsekonomisk kalkyl aldrig har gjorts för det projekt och den trafiklösning som till slut kom att genomföras. Därmed finns inte något underlag som kvantifierar vilken samhällsnytta Arlandabanan skulle bidra med. Staten har inte heller gjort någon samhällsekonomisk kalkyl i efterhand. En målsättning med Arlandabanan var enligt riksdagens intentioner att den skulle leda till samhällsekonomisk nytta i form av bättre miljö. Då färre har rest med tåg till Arlanda än vad som förväntades tyder det enligt Riksrevisionen på att samhällsnytta inte uppnåtts i den utsträckning som förväntades. Ett lägre resande än förväntat får konsekvenser i form av uteblivna miljö- och tidsvinster. Riksrevisionen konstaterar dock att Arlandabanan inneburit miljövinster under driftfasen då 60 miljoner resenärer har tagit tåg i stället för bil eller buss till Arlanda sedan banan byggdes.

Den riskfördelning som valdes för Arlandabanan innebär att staten inte står för några risker som är förenade med byggande och drift. Som kompensation för sitt risktagande och som ersättning för investerings- och driftkostnader har A-Train rätt att själv bestämma biljettpriserna på Arlanda Express och att uppbära dessa intäkter. Riskfördelningen och finansieringen resulterade i ett långt avtal på 45 år och med begränsade möjligheter för staten till omförhandling för att garantera att bolaget får avkastning på sin investering.

Riksrevisionen konstaterar att priset för att resa med Arlanda Express i dag är högre än för alternativa färdmedel. Ett relativt högt pris kan innebära att färre väljer att åka tåg, vilket påverkar samhällsnyttan negativt. Men Riksrevisionen kan inte säga vilket priset hade varit om Arlandabanan hade byggts och drivits i en annan genomförandeform.

När det gäller själva byggandet konstaterar myndigheten att inget tyder på att byggandet av Arlandabanan genom OPS kostade mer än om en annan genomförandeform hade valts, men att det inte heller går att bedöma om totalkostnaderna blev lägre. OPS-projektet kan vidare ha bidragit till att anläggningen blev klar utan större försening samt att den drivs med få störningar.

Riksrevisionen noterar att enligt riksdagens intentioner skulle Arlandabanan vara samhällsekonomiskt motiverad, leda till bättre miljö och vara väl integrerad med övriga järnvägsnätet. För att dessa målsättningar ska kunna uppnås behöver det enligt myndigheten finnas förutsättningar för optimalt utnyttjande av banan. Riksrevisionen konstaterar att även om antalet tågresenärer inte blivit så stort som förväntades, har antalet ökat. Man anser även att Arlandabanan är väl integrerad i det övriga järnvägsnätet i och med att regional- och fjärrtåg trafikerar banan.

Riksrevisionen ser dock behov av att öka kapaciteten på Arlandabanan så att ännu fler kan ta tåget. Vissa villkor för nyttjandet av Arlandabanan gör det dock svårt att frigöra ytterligare tåglägen, särskilt under den mest trafikerade tiden.

## 7 Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser

I skrivelsen framgår att regeringen inte avser att vidta några särskilda åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser. Däremot anser regeringen att Riksrevisionens iakttagelser är värdefulla då de kan komma att fungera som underlag inför framtida beslut om genomförandeformer för infrastrukturobjekt.

## 8 OPS-lösningar försvagar samhällsnyttan, och dess konsekvenser bör tydliggöras

Vänsterpartiet har under flera mandatperioder uppmärksammat och föreslagit åtgärder för de brister vi anser finns med OPS-projektet för Arlandabanan. Mycket talar för att OPS-projekt som t.ex. Arlandabaneavtalen leder till ökade samhällskostnader samtidigt som makten över projekten skjuts från den offentliga sfären till den privata. Vi anser att infrastrukturinvesteringar ska beslutas av demokratiska organ och förvaltas av statliga eller kommunala myndigheter med en öppen insyn i verksamheten. Vår bedömning är att det är samhällsekonomiskt effektivt att äga och driva infrastruktur. Privat ägande av infrastruktur leder lätt till målkonflikter mellan företagsekonomiska bedömningar och samhällsekonomiska aspekter. Vi ser även stora brister i att inga konkreta målsättningar för Arlandabanan antogs av riksdagen då det försvårar styrning och uppföljning av OPS-projektet. Detta försvåras ytterligare av en osedvanligt lång avtalstid på 45 år som avsevärt begränsar den demokratiska styrningen.

OPS-projektet för Arlandabanan har begränsat tillgången på miljövänliga transporter till och från Arlanda till rimliga biljettpriser. Antalet resenärer på sträckan har enligt Riksrevisionens rapport varit lägre än vad som förutsågs i de prognoser för resandeutveckling som låg till grund för riksdagens beslut gällande Arlandabanan. I bilaga till Riksrevisionens rapport har VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) på Riksrevisionens uppdrag beräknat vilken potentiell samhällsnytta som skulle kunna realiseras vid andra nivåer på biljettpriset. Beräkningarna bygger på antagande om att priset för att färdas med Arlanda Express skulle motsvara priset för motsvarande tjänst från Oslo Flyghamn till Oslo, dvs. ett reducerat pris som är 36 procent lägre än dagens enkelbiljett som kostar 280 kronor vid fullt pris. Detta skulle enligt VTI kunna öka resandet med Arlanda Express med 25 procent (tjänsteresor) respektive 50 procent (privatresor). Det skulle ge ett totalt ökat resande med Arlanda Express som uppgår till 1,2 miljoner resor per år. En radikal omläggning av prispolitiken skulle med andra ord ha en betydande potential att förbättra både resenärens situation och minska klimatpåverkan från transporterna.

I och med Arlandabaneavtalen har staten kraftigt begränsat möjligheterna att påverka prissättningen på biljettpriset så att fler åker tåg i stället för bil eller buss på sträckan samt att öka dess kapacitet. Förutom att Arlandabaneavtalen ger A-Train utrymme att ta ut oskäligt höga biljettpriser tvingas aktörer som SL och SJ att höja biljettpriset på Arlandaresor för att inte ta för stora marknadsandelar. Vänsterpartiet menar att denna påverkan på samhällsnyttan genom OPS-projekt tydligt bör belysas inför framtida beslut om genomförandeformer för infrastrukturinvesteringar. Detta bör inte minst beaktas inför de stora utmaningar vårt transportsystem står inför när det gäller

att i nödvändig utsträckning minimera utsläppen av växthusgaser de närmaste decennierna.

Syftet med Riksrevisionens rapport har varit att lyfta fram erfarenheter av OPS-projektet för Arlandabanan så att dessa kan beaktas om OPS ska användas i framtida infrastrukturobjekt. Granskningen har inte omfattat jämförelser med andra genomförandeformer för infrastrukturobjekt och innehåller inte några rekommendationer. Regeringen avser inte heller att vidta några särskilda åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser. Vänsterpartiets uppfattning är att Riksrevisionens rapport med tydlighet visar behovet av att belysa vilka effekter OPS-projektet för Arlandabanan haft för samhällsnyttan jämfört med andra genomförandeformer för infrastrukturobjekt.

Regeringen bör tillsätta en utredning i syfte att belysa effekter på samhällsnyttan av OPS-projektet för Arlandabanan i jämförelse med andra genomförandeformer. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

*Emma Wallrup (V)*

*Stig Henriksson (V)*

*Amineh Kakabaveh (V)*

*Hans Linde (V)*

*Jens Holm (V)*

*Birger Lahti (V)*

*Håkan Svenneling (V)*