

Ert datum

Vårt datum

2025-10-17

Ert diariennr

Diarienummer

LI2025/01130

2025/15

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande avseende slutbetänkandet Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet, Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats (SOU 2025:67)

Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB), som är ägare av järnvägsanläggningen Arlandabanan och nyttjanderättshavare till plattform 1 och spår 1 och 2 på Stockholm Central samt innehavare av rätten till sex tåglägen per timme i var riktning på Ostkustbanan, delen Stockholms Central-Rosersberg samt avtalspart till A-Train AB (A-Train) i Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet) yttrar sig härmed över rubricerad SOU enligt nedan.

1. Sammanfattning av AIABs synpunkter på förslagen i betänkandet

- Utredningens fokus på transporterna till Arlanda flygplats får till följd att den inte ger svar på frågan om hur man ökar flygplatsens allmänna attraktionskraft och därmed stärker Arlanda flygplats konkurrenskraft.
- Betänkandet saknar i väsentliga delar erforderliga konsekvensbeskrivningar och noggranna analyser ur ett såväl praktiskt, som juridiskt och ekonomiskt perspektiv. Betänkandet innehåller inte heller några prioriteringar av de presenterande förslagen och de saknar i huvudsak finansiering.
- Förslaget om att staten ska köpa aktierna i A-Train är inte tillräckligt analyserat med hänsyn till gällande statsstödsregler och framstår som mycket svårt att genomföra.
- Det kommer vara förenat med upphandlingsrättsliga svårigheter att genomföra en omförhandling av Projektavtalet både på grund av att det kan ifrågasättas om den ändringsbestämmelse som betänkandet åberopar är tillämplig och att en omförhandling svårligen kan ske utan att ändra den ekonomiska balansen i avtalet.

- AIABs bedömning är att det i nuläget inte finns avtalsmässiga möjligheter att utnyttja återköpsoptionen i Projektavtalet.
- Det kan ifrågasättas om det är tillåtet enligt järnvägs- och statsstödslagstiftningen att ta bort (eller kraftigt reducera) stationsavgiften, och därmed uppnå det övergripande syfte som betänkandet eftersträvar med sina presenterade förslag.
- Plattformsförlängningen på Arlanda Central tillstyrks och finansieringen borde tas med i den Nationella planen för åren 2026–2037.
- Beslut om statlig infrastrukturförvaltare bör tas först i samband med att Projektavtalet upphör.
- Kapacitetsförstärkande åtgärder vid Solna station saknas i betänkandet.
- Förslagen rörande Arlandabanan riskerar att kraftigt begränsa möjligheterna att bedriva affärsmässig kollektivtrafik i konkurrens.
- Betänkandets förslag skapar osäkerhet och riskerar svenska statens framtida trovärdighet i projekt med alternativ finansiering.

2. Avgränsning

AIAB begränsar yttrandet till att i huvudsak avse sådana förslag som har direkt påverkan på Projektavtalet och de risker och konsekvenser sådana förslag kan komma att ha för AIAB och därigenom även för den svenska staten, dvs i huvudsak betänkandets avsnitt 8.5.

Projektavtalet kom till efter ett krav på en järnvägsförbindelse till Arlanda i samband med dess utbyggnad med tre landningsbanor. Med hänsyn till staten Sveriges dåvarande sviktande offentliga finanser pga den då rådande finanskrisen (1991–1994) ansågs inte denna järnväg kunna finansieras med enbart statliga medel eftersom det skulle medföra att andra viktiga järnvägsprojekt inte skulle kunna genomföras. Arlandabanan ansågs i motsats till andra järnvägsprojekt i landet kunna bekostas till stor del av de resenärer som skulle resa på tjänsteresa eller fritidsresa. Hela investeringen i banan kunde dock inte bäras av resenärerna utan en viss del bekostades av staten.

Arlandabanan är därför ett mellan staten och det privata näringslivet samfinansierat infrastrukturprojekt (OPS). Projektet upphandlades i internationell konkurrens vilket resulterade i det avtal som reglerar statens såväl som A-Trains rättigheter och skyldigheter samt reglerar den upphandlade koncessionen. Av stor vikt var att detta projekt skulle finansieras och byggas genom alternativa former för genomförande av en

nödvändig transportinfrastruktur. Internationell finansiering och privat riskkapital utan utställda statliga garantier var av största betydelse för att avtalet kunde komma på plats.

3. Ställningstaganden

3.1 Inledande synpunkter

Arlanda flygplats måste sägas ha en mycket hög tillgänglighet sedan Arlandabananans tillkomst genom flygpendeltrafiken ”ArlandaExpress”, som betjänar marknaden Arlanda-Stockholm City med hög frekvens, den lokala pendeltågstrafiken som betjänar stråket Södertälje-Arlanda-Uppsala med halvtimmestrafik, regionaltågstrafiken som betjänar Mälardalsregionen och fjärrtågstrafiken som betjänar mellersta och norra Sverige. Detta till varierade priser och turtäthet. Det är inte bristen på järnvägstrafik eller annan kollektivtrafik till flygplatsen som i sig förklarar Arlanda flygplats svaga utveckling de senare åren jämfört med andra flygplatser i Europa. För att Arlanda flygplats väsentligt ska öka antalet resenärer krävs fler internationella besökare och fler internationella direktlinjer med flyg.

AIAB konstaterar att betänkandet saknar genomarbetade konsekvensanalyser och nödvändiga trafikanalyser med underbyggda motiveringar till lämnade förslag och åtgärder. Vidare saknas kostnadsberäkningar av förslagen i stor utsträckning, liksom analys av de fördelningspolitiska effekterna av förslagen. Inte heller de samhällsekonomiska effekterna av förslagen är redovisade, vilket försvårar en bedömning av förslagens relevans och dess inbördes prioritering. Därtill kan konstateras att de förslag som rör Arlandabanan helt saknar finansiering.

Betänkandets förslag är att staten ska styra över utbud och efterfrågan eller att trafikföretagen ska tvingas till trafikplikt på olika sätt. Det gäller t.ex. hur SL ska bedriva sin busstrafik eller hur de olika järnvägsföretagen ska bedriva sin trafik. För de flesta trafikslag som bedriver transporter till Arlanda är marknaderna avreglerade och det råder fri konkurrens. Förslagen rörande Arlandabanan innebär att förutsättningarna för att bedriva t.ex. affärsmässig kollektivtrafik i konkurrens skulle förändras väsentligt. Detsamma gäller även taxiverksamheten.

3.2 *Ändrade förutsättningar för Arlandabanan*

Betänkandets huvudsakliga analys när det gäller Arlandabanan är att det är för dyrt att resa med tåg till Arlanda flygplats, dels för att A-Trains biljettpriser är för höga i sig, dels det faktum att A-Train har rätt att ta ut såväl spåravgift som stationsavgift för nyttjande av järnvägsanläggningen Arlandabanan och järnvägsstationen Arlanda Central. Dessa avgifter tas ut i enlighet med den gällande järnvägsmarknadslagstiftningen, som implementerar gällande EU-rätt på området, och enligt förutsättningarna i Projektavtalet. Rätten att ta ut denna typ av avgifter gäller även för övriga infrastrukturförvaltare av järnvägsspår och järnvägsstationer såsom t. ex Trafikverket och Jernhusen.

I betänkandet föreslås att förutsättningarna för Arlandabanan bör förändras genom att antingen (i) staten förvärvar aktierna i A-Train från dess ägare, (ii) staten omförhandlar Projektavtalet med A-Train eller (iii) staten säger upp avtalet med A-Train genom att utnyttja återköpsoptionen. Staten ska i samtliga tre åtgärdsförslag kompensera A-Train eller dess ägare, men det saknas i betänkandet underlag som närmare beskriver de ekonomiska effekterna av respektive förslag. Inte heller de statsfinansiella, samhällsekonomiska eller fördelningspolitiska effekterna redovisas i betänkandet.

AIAB har, som ett led i sitt arbete med detta remissyttrande, anlitat extern juridisk och ekonomisk kompetens. Enligt dessa medför samtliga de tre presenterade åtgärdsförslagen flertalet juridiska och ekonomiska utmaningar som inte har utretts tillräckligt eller närmare övervägts inom ramen för arbetet med betänkandet.

Frågan om statsstöd är komplicerad och blir aktuella i samtliga de tre åtgärdsförslag rörande Arlandabanan som betänkandet redovisar. AIAB menar därför att regeringen, i det fall en förhandlingsperson ska utses, endast bör ge nämnda person i uppdrag att undersöka de juridiska förutsättningarna att genomföra något av betänkandets förslag eftersom detta inte har blivit tillfredsställande utrett inom ramen för arbetet med betänkandet.

Nedan följer AIABs bedömning av förslagets genomförbarhet.

3.2.1 Köp av aktierna i A-Train

Ett köp av aktierna i A-Train förutsätter en frivillig uppgörelse med A-Trains ägare vilket sannolikt kommer att kräva någon form av budpremie för att ägarna till A-Train ska acceptera ett bud. Det är också sannolikt att A-Trains ägare har en egen uppfattning om marknadsvärdet av aktierna i bolaget.

Detta innebär att det finns en risk att ett sådant köp med budpremie skulle innebära en överkompensation till A-Trains ägare som riskerar att inte vara förenligt med de EU-rättsliga reglerna om statsstöd.

3.2.2 Omförhandling av Projektavtalet

Betänkandet anger att det inte skulle strida mot de gällande upphandlingsreglerna att ändra i avtalet med hänsyn till att avtalet innehåller en ändringsklausul och att denna skulle kunna åberopas för att omförhandla och ändra i avtalet. När det gäller den aktuella ändringsbestämmelsen så kan följande konstateras. Bestämmelsen reglerar i huvudsak vilka ändringar som behöver göras på grund av ändringar i de fysiska anläggningarna som A-Train har rätt att nyttja. Bestämmelsen innehåller således ingen generell rätt till ändring av avtalet utan är bestämt sammankopplad med fysiska ändringar, såsom t.ex. att en ytterligare uppgång/rulltrappa krävs när flygplatsen byggs ut. Det kan således starkt ifrågasättas om den aktuella ändringsbestämmelsen kan läggas till grund för en omförhandling av Projektavtalets generella förutsättningar.

I betänkandet anges också att en omförhandling av Projektavtalet är möjlig att genomföra, utan att det är i strid med det upphandlingsrättsliga regelverket, förutsatt att den ekonomiska balansen i avtalet upprätthålls. AIAB menar att betänkandets slutsatser i denna del inte är korrekta, samt att man bortser från de såväl praktiska som juridiska svårigheter en omförhandling innebär. Orsaken till detta är att det i princip är omöjligt att hitta ersättningsformer som bevarar den ursprungliga riskbalansen i projektet, vilket i sig är ett krav enligt det upphandlingsrättsliga regelverket. Ett genomförande av föreslagen omförhandling leder även i övrigt till väsentliga ändringar i koncessionen.

AIAB har också vid flera tillfällen, bl.a. 1996 och under 2010-talet undersökt hur kompensatoriska åtgärder skulle kunna utformas med

bibehållen balans i avtalet. Det har dock inte lyckats med att finna en lösning som långsiktigt balanserar riskerna på samma sätt som i nuvarande avtal. I stället riskerar lösningen att antingen överkompensera eller underkompensera A-Train. I det senare fallet blir det inget avtal med A-Train. Överkompenseras A-Train kan det i stället bli fråga om otillåtet statsstöd samtidigt som en sådan lösning sannolikt skulle stå i strid med upphandlingsreglerna.

I samtliga av dessa fall har det fått konstateras att det inte varit möjligt att hitta en lösning som vare sig över- eller underkompenserar A-Train. Detta särskilt eftersom det inte är möjligt att förutse framtida trafikströmmar och kundernas preferenser för en sådan lång tid som fram till 2050. Att försöka prissätta vissa ändringar i Projektavtalet (såsom exempelvis ett borttagande eller kraftig reduktion av rätten att ta ut stationsavgifter eller ett borttagande av exklusiviteten) skulle därför innefatta ett stort mått av osäkerhet, och därmed riskera att strida mot såväl det upphandlingsrättsliga som det statstödsrättsliga regelverket. Det bör härvid även framhållas att en omförhandling kräver att A-Train är villigt att medverka därtill, vilket innebär att samtliga lösningar där A-Train riskerar att underkompenseras kommer att nekas.

Kostnaden för att omförhandla avtalet kan således inte beräknas då det skulle vara svårt att finna ersättningsmodeller som bevarar balansen i projektet.

3.2.3 Återköpsoptionen

En förutsättning för att AIAB ska kunna återköpsoptionen i Projektavtalet är att *samordning och integration* med annan järnvägstrafik på andra järnvägsnät än Arlandabanan inte är tillfredsställande ur statens synvinkel.

A-Trains uttag av en stationsavgift på Arlanda Central är inte ett skäl att hävda att återköpsoptionen kan nyttjas av staten/AIAB.

A-Train har satt stationsavgiften i enlighet med Projektavtalet och enligt gällande lagstiftning och i full transparens med berörda tåg företag.

En kontroll av vad aktuella parter (SJ, Tåg i Mälardalen/Mälartåg samt SL) utlovade 1995 visar att de utlovade trafiksystemen för interregional, regional och lokal tågtrafik i allt väsentligt är på plats. De avvikelser som finns jämfört med lämnade avsiktsförklaringar år 1995 beror på ändrade trafiksystemlösningar som tågoperatörerna själva vidtagit och inte på A-Trains agerande i egenskap av infrastrukturförvaltare.

A-Train har inte heller avvisat någon sökande i syfte att försvåra ett trafiksystem för tredje part. Tvärtom har bolaget tillåtit direkt konkurrerande trafikupplägg i form av SL-tåg och aldrig ingripit mot andra tågoperatörer som säljer biljetter på sträckor där A-Train de facto har ensamrätt (Älvsjö-Odenplan). Inga ärenden finns heller hos, eller har funnits hos, Transportstyrelsen där klagomål har framförts avseende A-Trains tillämpning av lagstiftningen. AIAB anser att det är tveksamt om det i nuläget överhuvudtaget föreligger avtalsmässiga förutsättningar att tillämpa återköpsalternativen enligt Projektavtalet.

Vid tillämpning av återköpsalternativen specificeras i Projektavtalet hur ersättningen till A-Train ska beräknas. Bestämmelserna är till sin karaktär komplicerade och det är sannolikt att A-Train och AIAB skulle ha delvis olika uppfattning om hur de olika ersättningsposterna ska beräknas.

AIAB anser således att det inte går att säga upp avtalet och nyttja AIABs återköpsalternativ eftersom förutsättningarna för att nyttja alternativet inte är uppfyllda. Den juridiska bedömningen som utredaren grundar sina slutsatser på för att det skulle vara möjligt att nyttja återköpsalternativen på angivet sätt är enligt AIAB inte korrekt. Att då åberopa alternativet trots att det inte finns brister i A-Trains hantering av tredjepartstrafiken kan få till följd att det uppstår långdragna rättsprocesser som den svenska staten/AIAB riskerar att förlora.

Dessutom riskerar statens trovärdighet som avtalspart i andra infrastruktursammanhang att påverkas negativt och det kommer bli svårare att erhålla bra konkurrens i andra statliga upphandlingar om det skulle uppstå omfattande juridiska tvister i detta OPS-projekt.

Det kan noteras att regeringen i juni 2025 tillsatt en särskild utredare enligt direktiv 2025:66 som anger att utredaren bl a ska

- analysera legala förutsättningar för vilka delar av infrastruktur som kan genomföras i bolagsform.
- analysera organisation, ersättningsmodell, och lämpligt objekt för offentlig privat samverkan OPS,
- analysera genomförande av investeringsobjekt i bolagsform,
- lämna förslag om uppföljning och utvärdering.

3.2.4 Sammanfattning

Sammanfattningsvis menar AIAB att det i huvudsak inte finns stöd för att betänkandets ovanstående förslag är genomförbara. Detta gäller vare sig det är fråga om att köpa aktierna i A-Train eller en omförhandling av eller ett återopande av återköpsoptionen i Projektavtalet.

Som framgår ovan behöver samtliga åtgärdsförslag utredas noggrant såväl juridiskt som ekonomiskt i de fall regeringen väljer att gå vidare med något eller några av dem.

4. Övriga förslag som berör Arlandabanan

4.1 Stationsavgiften tas bort på Arlanda C

Oavsett vem som är infrastrukturförvaltare innebär en kraftig reducering eller ett borttagande av stationsavgiften på Arlanda Central ett väsentligt avsteg från de grundläggande förutsättningarna som gällde vid Arlandabananans upphandling i början av 1990-talet. Ambitionen var då att det var brukarna och inte skattebetalarna som i största möjliga utsträckning skulle bekosta såväl infrastrukturen som driften av tågtrafiken till Arlanda flygplats. Utgångspunkten var vidare att anslutningsresor till en flygplats inte är ett offentligt åtagande som ska belasta skattebetalarna. Så var det också redan på den tiden. Flygbussarna i SL:s regi var en helt egen affär där inte den ordinarie subventionerade SL-taxan gällde.

För att ge förutsättningar för arbetspendling till och från flygplatsen med tåg togs det fram en lösning som innebär att arbetspendlare till mycket förmånliga villkor kan köpa ett tillägg för nyttjande av Arlanda Central eller förmånliga biljetter för arbetspendling med Arlanda Express. AIABs bedömning är därför att betänkandets förslag om sänkta avgifter inte behövs och inte heller kommer att innebära några väsentliga förbättringar för arbetspendlare.

Däremot kommer det att riskera en snedvridning av konkurrensen för flygpassagerarnas anslutningsresor innebärande att de kommersiella flygbussföretagen, taxiföretagen och Arlanda Express kommer att utsättas för otillbörliga konkurrensförutsättningar genom ensidig subvention av ett trafikslag som inte behöver bära sina kostnader för varken drift (SL > 50% skattefinansiering) eller infrastruktur. Det kan ifrågasättas att detta är förenligt med svensk och EU-rättslig lagstiftning på området.

Förslaget med att ta bort eller kraftigt reducera stationsavgiften på Arlanda Central bedöms av AIABs anlitade jurister vara mycket tveksamt ur ett statsstöds- och konkurrensrättsligt perspektiv. Därutöver ifrågasätts även om detta skulle vara förenligt med järnvägslagstiftningen.

Mot ovanstående bakgrund avstryker därför AIAB förslaget att ta bort eller kraftigt reducera stationsavgiften på Arlanda Central.

4.2 Plattformförlängning av Arlanda Central

AIAB äger Arlanda Central. Ett utrymme för plattformsförlängning av Arlanda Central togs fram som en förberedande åtgärd redan i samband med byggandet av Arlandabanan på 1990-talet. Det vill säga att man förberedde ett fysiskt utrymme för detta, vilket innebär att investeringskostnaden för åtgärden nu är relativt begränsad. AIAB har tillsammans med Trafikverket initierat ett förslag med plattformsförlängning och signalåtgärder för att utöka kapaciteten på Arlanda Central. Detta är en relativt enkel och billig åtgärd för att utöka kapaciteten. Resurser för detta bör reserveras i den nationella planen för år 2026–2037 och samordnas med färdigställandet av fyrspårsutbyggnaden till Uppsala. Genom att bekosta denna åtgärd som en tilläggsbeställning enligt Projektavtalet och med statliga anslag kommer inte stationsavgifterna på Arlanda Central att påverkas. Finansieringen ansluter till samma principer som gällde för den norra delen av Arlandabanan (Arlanda Central-Myrbacken) och påverkar därmed inte heller den ekonomiska jämvikten i Projektavtalet.

AIAB tillstyrker därför förslaget om plattformsförlängning och signalåtgärder på Arlanda Central och anser att projektet bör finansieras inom Nationell plan för nästkommande period med åtgärd genomförd senast år 2034.

4.3 En statlig infrastrukturförvaltare för Arlandabanan

Enligt dagens gällande avtal med projektets statliga aktörer ska AIAB och Trafikverket ta upp frågan om bl.a. lämplig infrastrukturförvaltare med regeringen i god tid före 2050 och därvid också vad som ska gälla för Arlandabanan när Projektavtalet löper ut. Detta för att det ska finnas tillräcklig tid för att hitta bra och ändamålsenliga lösningar för Arlandabanan. I betänkandet antyds att en statlig infrastrukturförvaltare skulle innebära ett effektivare utnyttjande av järnvägsnätet. Det är en bedömning som kan ifrågasättas då principerna för tilldelning av

infrastrukturkapacitet är desamma oberoende av vem som är infrastrukturförvaltare samt att olika infrastrukturförvaltare ska samarbeta. Den rätt till sex tåglägen per timme i vardera riktningen på Ostkustbanan som AIAB innehar, och som A-Train disponerar för Arlanda Express, upphör i samband med att Projektavtalet upphör. Då upphör även flygpendeltrafiken så som den är organiserad och utförd enligt Projektavtalet.

Att redan nu bestämma om Arlandabanan ska ingå i statens spår eller, som nu, vara fristående är en fråga som bör avgöras utifrån på vilket sätt staten i framtiden vill organisera och finansiera flygpendeltrafiken till Arlanda. Faktorer som kan spela in och som idag är okända är på vilket sätt lokal och regional kollektivtrafik då organiseras och drivs, vilka statsfinansiella förutsättningar som föreligger då och hur flygtrafiken har utvecklats till dess.

AIAB avstyrker förslaget att redan nu ta ställning till vem som ska äga spåren och vara infrastrukturförvaltare efter den 3 juli 2050 då beslutet med fördel kan anstå till dess att alla förutsättningar föreligger för hur trafikeringen av Arlanda flygplats ska ske och i vilka former.

4.4 Kapaciteten järnvägssystemet - Solna Station

A-Train har aviserat att de nya tåg som sätts i trafik under år 2029 kommer att ha möjlighet att stanna vid plattformar med annan höjd än den som gäller på Arlandabanans plattformar. A-Train har för avsikt att söka kapacitet för att stanna 50 procent av tågavgångarna vid Solna station från och med år 2030, dvs upp till tre tåg i timmen. Det kommer att påverka kapacitetsfördelningen på Ostkustbanan. Det skulle kunna innebära konflikter med andra tågföretags ansökningar om tåglägen på Ostkustbanan. AIAB noterar att betänkandet saknar förslag som innebär att tillgängligheten ökar till Arlanda från Solna och området runt Nationalarenan, t.ex. genom en utbyggnad av spårsystemet mellan Stockholm C och Solna station. En sådan åtgärd borde förstärka Arlanda flygplats konkurrenskraft.

5. Betänkandets föreslagna åtgärder saknar finansiering

AIAB konstaterar att förslagen till huvudsaklig del saknar finansiering och att det väsentligen är anslag över offentliga budgetar som ska bekosta åtgärderna. Betänkandet föreslår att befintlig brukarfinansierad lösning, såsom stationsavgiften på Arlanda Central, ska ersättas med direkt skattefinansierade lösningar. Detta i kombination med att A-Train ska ersättas för de intäktsförluster som förslagen medför för dem, alternativt

helt köpas ut, innebär att förslagen ger en övergång till mer skattefinansiering och mindre finansiering genom direkta brukaravgifter.

Även förslagen om utökade offentliga åtaganden i form av direktbusslinjer från olika delar av Stockholmsregionen till Arlanda flygplats och en fördubblad SL-pendeltågstrafik via Arlanda Central innebär ökade åtaganden för de offentliga budgetarna. Sammantaget innebär förslagen färre marknadslösningar där resenären själv kan göra sina val och därmed direkt påverka utvecklingen av olika trafiklösningar.

AIAB anser att avsaknaden av hållbara finansieringslösningar som kan kopplas direkt till utnyttjandet av infrastruktur och fordon sannolikt riskerar att leda till långsamma beslutsprocesser, underfinansiering och eftersläpande underhåll.

6. Fördelningspolitiska effekter

De fördelningspolitiska effekterna av förslagen rörande Arlandabanan innebär att semesterresenärer, fritidsresenärer och tjänsteresenärer och deras arbetsgivare liksom utländska turister kommer att gynnas av förslaget med sänkta stationsavgifter och sänkta biljettpriser på Arlanda Express på bekostnad av de som inte kan eller har behov av att resa med flyg via Arlanda flygplats. Dessa får i stället vara med och finansiera sänkta avgifter via ökade skatter eller via neddragningar i offentliga tjänster och ökade egenavgifter där.

För arbetspendlare innebär förslaget ingen väsentlig ekonomisk skillnad.

Den samhällsekonomiska analysen saknas i betänkandet och har heller inte offentliggjorts med hänvisning till sekretess och har därför inte kunnat granskas av AIAB. Tidigare gjorda analyser av bland annat VTI har inte kunnat beräkna de samhällsekonomiska effekterna av sänkta priser utan endast redovisat hypotetiska resonemang om betydelsen av sänkta priser. AIAB anser att den samhällsekonomiska analysen borde publiceras så att det går att granska och bedöma betänkandets slutsatser avseende samhällsekonomiska effekter.

7. Avslutande kommentarer

Ett genomförande av utredarens förslag avseende förändringarna för Arlandabanan innebär stora avtalsmässiga, juridiska och ekonomiska risker för den svenska staten.

AIAB anser att konsekvensanalyserna i betänkandet inte lever upp till vad som krävs av en offentlig utredning och ett beslutsunderlag för regeringen att ta ställning till.

På styrelsens uppdrag

Ulf Lundin
Verkställande direktör