ARLANDABANAN INFRASTRUCTURE

20250512210929

Undertecknad vd i **Arlandabanan Infrastructure AB,** org.nr: 556481-2385, intygar att resultaträkningen och balansräkningen i årsredovisningen har fastställts på årsstämma den 28 april 2025. Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens förslag till hur vinsten ska fördelas. Jag intygar också att innehållet i årsredovisningen och revisionsberättelsen stämmer överens med originalen.

Stockholm 2025-05-08

Ulf Lundin

VD

20250512210930

ARLANDABANAN
INFRASTRUCTURE

# Hållbarhetsredovisning och årsredovisning 2024



Penneo dokumentnyckel: YUZZA-7ON5E-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-5901Y

Denna kopia överensstämmer med originalet.

Bolt Hellberg

# Innehållsförteckning


FAKTA I KORTHET ..... 3–4
Strategiska mål för ett hållbart värdeskapande ..... 3
Året i korthet ..... 4

VD HAR ORDET ..... 5–6

OM AIAB ..... 7–16
Äger och förvaltar ..... 7
Vision och strategi ..... 9
Avtal med A-Train till 2050 ..... 11
Bolagsstyrning och ägarpolicy ..... 15

VERKSAMHETEN ..... 17–24
Så styrs verksamheten ..... 17
Svag ökning av resenärer med tåg till Arlanda ..... 21
Marknadsandel runt 23 procent ..... 22
Trafikutbudet ..... 23

AIAB:S INTRESSENTER ..... 25–27
Kartläggning intressenter ..... 25
Intressentdialogen ..... 27

VÄRDEKEDJAN ..... 28

HÅLLBARHETSMÅL ..... 29–58
Med sikte på FN:s globala mål ..... 29
Tio mål för hållbart företagande för AIAB ..... 31
Mål 1: Öka nyttjandet av Arlandabanan ..... 33
Mål 2: Ekonomiska åtaganden och resultat ..... 35
Förvaltning av bolagets kapital ..... 41
Mål 3: Minska utsläppen av växthusgaser ..... 43
Mål 4: Bättre mångfald och jämställdhet ..... 45
Mål 5: Påverkan på våra grannar ..... 47
Mål 6: Motverka korruption ..... 50
Mål 7: Konkurrens under vissa villkor ..... 52
Mål 8: Följa lagar och regler ..... 54
Mål 9: Kundernas hälsa och säkerhet ..... 56
Mål 10: Nöjda kunder ..... 57

HÅLLBARHETSREDOVISNING ..... 59–70
Hållbarhetsredovisningen i siffror ..... 59
Redovisningsprinciper och hållbarhetsindikatorer ..... 62
Innehållet enligt GRI ..... 63
Väsentlighetsanalys AIAB ..... 65
Fastställd, namnunderskrifter ..... 66
Innehållsförteckning enligt GRI Standards 2021 ..... 67
Bestyrkanderapport ..... 69

ÅRSREDOVISNING ..... 71–91
Förvaltningsberättelse och bolagsstyrningsrapport ..... 71
Resultaträkning ..... 79
Balansräkning ..... 80
Redovisningsprinciper och upplysningar ..... 81
Namnunderskrifter ..... 87
Revisionsberättelse ..... 88

Ordlista ..... 92
Fakta och kontaktuppgifter ..... 95


Årlandabanan Infrastructure redovisar bolagets finansiella och icke-finansiella information i en gemensam rapport. Rapporten ger en sammanhängande och övergripande beskrivning som speglar vår verksamhet och ger information om vårt hållbarhetsarbete, ekonomi och bolagsstyrning.

Årsredovisningen inkluderar förvaltningsberättelse och finansiella rapporter och omfattar sidorna 71–91.

Hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 5–70 samt 92–95. Hållbarhetsredovisningen avser även den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

Denna dokumentnyckel: VU2ZA-7DN5E-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210931

# Strategiska mål för ett hållbart värdeskapande

## Öka nyttjandet av Arlandabanan

| Mål | Utfall | Miljoner |
|---|---|---|
| Fler resenärer:<br>6,5 miljoner 2025<br>8,4 miljoner 2040 | 2024<br>2023<br>2022 | |

## Inställda turer Arlanda Express

| Mål | Utfall | Procent |
|---|---|---|
| <1 % | 2024<br>2023<br>2022 | |

## Avkastning på AIABs kapital

| Mål | Utfall | Procent |
|---|---|---|
| Värdesäkra | 2024<br>2023<br>2022 | |

## Andel flygresenärer som tar tåg till Arlanda

| Mål | Utfall | Procent |
|---|---|---|
| 26,3 procent | 2024<br>2023<br>2022 | |

## Royalty

| Mål | Utfall | Miljoner kr |
|---|---|---|
| 5 % av intäkterna eller 15 % av utdelningen | 2024: 5 %<br>2023: 5 %<br>2022: 5 % | 2024: 49<br>2023: 39<br>2022: 21 |

## Minskade utsläpp av växthusgaser

| Mål | Utfall | Ton brutto |
|---|---|---|
| Besparing av $CO_2$-utsläpp | 2024<br>2023<br>2022 | |

## Punktlighet Arlanda Express

| Mål | Utfall | Procent |
|---|---|---|
| 100 % inom 5 minuter | 2024<br>2023<br>2022 | |

## Royaltylånets saldo (Riksgäldslånet)

| Mål | Utfall | Miljoner kr |
|---|---|---|
| Saldo 0 år 2033 | 2024<br>2023<br>2022 | |

## Hälsa och säkerhet: Olycksfall

| Mål | Utfall | Antal |
|---|---|---|
| Inga dödsfall eller allvarligt skadade | 2024: 3<br>2023: 1<br>2022: 2 | |

# Året i korthet

## Både återhämtning och stagnation

2024 har präglats av en viss återhämtning men också av stagnation.

Efter ett turbulent 2023 med urspårningsolycka och avstängda spår på Stockholms centralstation har 2024 varit ett mer normalt år, dock med fortsatta arbeten med brandskyddsåtgärder på byggnaden ovanför Arlandabanans spår på Stockholm C våren/sommaren 2024 med störningar för gångtrafiken till tågen och fortfarande utan ett tågsätt som skadades i urspårningsolyckan. Arlanda Express har därigenom varit mer störningskänsligt än normalt.

## Resandet har inte ökat som förväntat

Såväl SJ som Arlandaexpress resandeutveckling till och från Arlanda flygplats har stagnerat medan SL/UL-trafiken har återhämtat sig kraftigt, dock från mycket låga nivåer. Sammantaget har inte resandet med tåg till och från Arlanda ökat i den utsträckning och till den nivå som förväntades inför 2024.

Den väsentliga förklaringen till detta är att flygresandet via Arlanda flygplats inte har återhämtat sig i den takt som förväntades

Samtidigt har konkurrensen från andra aktörer som Uber, Bolt och Flixbus ökat under året.

Exploateringen av grannfastigheter längs Arlandabanan fortsätter i rask takt. Nu i huvudsaklig överensstämmelse med Arlandabanans krav. I Rosersberg påbörjades markarbeten på den så kallade hotell- och vattenlandsfastigheten som nu fått en detaljplan som respekterar Arlandabanans krav på ett spårreservat för en kommande utbyggnad av två nya spår. Själva vattenlandet har nu flyttats till en annan plats i Rosersberg som bättre kan tillgodose anläggningens samlade behov.

Ytterligare markarbeten är igång längs Arlandabanan in mot flygplatsen liksom utbyggnad av kraftledningar och spillvattenledningar som korsar Arlandabanan på flera ställen.

Denna dokumentmall är skyddad av upphovsrättslagen

20250512210932



# Vd har ordet

2024 HAR PRÄGLATS AV att flygets återhämtning på Arlanda gått långsammare än vad som antogs när resanderestriktionerna med anledning av pandemin Covid 19 upphörde. Det påverkar självklart också marknaden för anslutningsresor till och från flygplatsen negativt. Detta i kombination med ett ökat konkurrenstryck från aktörer såsom Flixbuss, Uber eller Bolt har medfört att tågtrafiken inte växt i den utsträckning som förväntats. Visserligen har resandet med SL/UL:s pendeltåg ökat rejält under året, men från mycket låga nivåer till följd av den omledning av trafiken som skedde under 2023 med anledning av urspåringsolyckan. Sammantaget ligger tågresandet till och från Arlanda 9 procent och flygresandet via Arlanda 11 procent under 2019 års nivå.

Arlandabanan är i grunden ett miljöprojekt initierat för att stötta Arlanda flygplats att växa på ett hållbart sätt genom att få resenärerna att välja tåg framför egen bil eller taxi. AIAB bedömer att cirka hälften av Arlanda Express resenärer hade tagit egen bil eller valt taxi om inte Arlandabanan funnits. Det motsvarar en miljövinst på över 5 600 ton $CO_2$.

AIAB svarar för det långsiktiga ägandet av Arlandabanan, medan det operativa ansvaret för anläggningen under kontraktstiden ligger hos entreprenören A-Train. Med hänsyn till AIAB:s långsiktiga uppdrag är en hållbar utveckling av yttersta vikt för att säkra anläggningens framtida funktion, värde och säkerhet. Ett hållbart företagande syftar också till att säkra att verksamheten i hela värdekedjan bedrivs på ett miljömässigt och socialt godtagbart sätt. AIAB har identifierat tio väsentliga områden som särskilt viktiga att följa upp och redovisa hur vi styr mot hållbarhet. Som grund för dessa tio områden ligger en väsentlighetsanalys där vi också beaktat våra intressenters synpunkter på vad som är viktigt för dem. De tio områdena innefattar också de långsiktiga hållbarhetsmål som AIAB antagit.

Eftersom Arlandabanan är ett samverkansprojekt mellan det offentliga, representerat av AIAB, och det privata, representerat av A-Train, råder unika



Pennea dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-5901Y

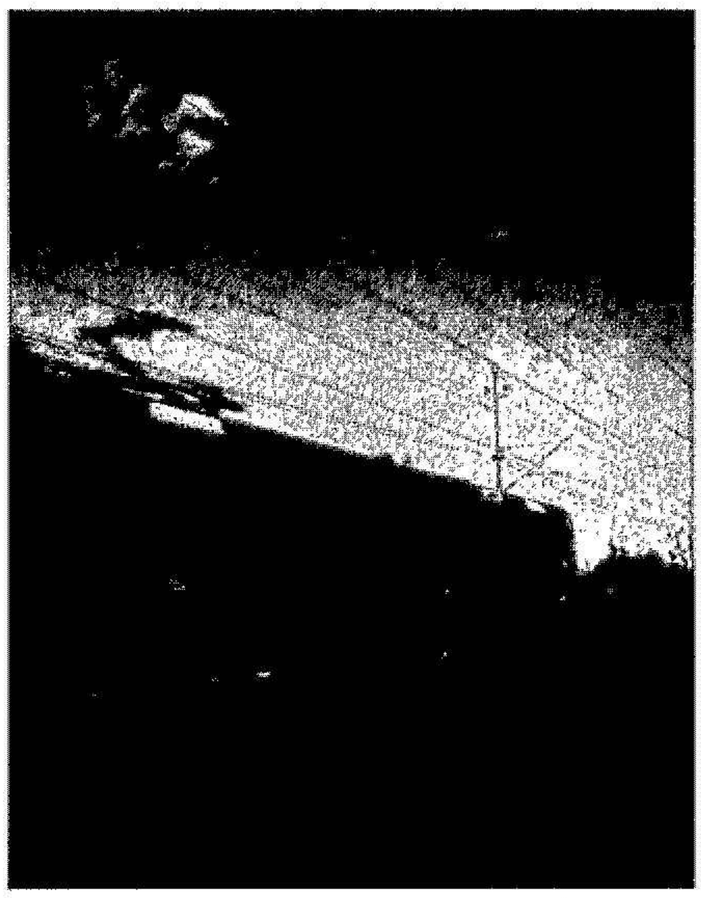
"En svag utveckling av flygplatsen och ett ökat konkurrenstryck från andra trafikslag begränsar utvecklingen av tågresandet till Arlanda."

förutsättningar för upprättandet av en hållbarhetsredovisning enligt GRI. Ansvaret för verksamheten är fördelat på flera parter genom det avtal AIAB och A-Train ingått. AIAB:s möjligheter till inflytande över och påverkan på den dagliga verksamheten på Arlandabanan är begränsad. Ett stort ansvar för den dagliga verksamheten ligger direkt på A-Train. A-Train är den som innehar koncessionen för Arlandabanan och har de tillstånd och lyder under de lagar som berörs av verksamheten. A-Train gör också en egen hållbarhetsredovisning enligt GRI.

Staten har rätt till royalty på Arlandabanan. Det gäller även när A-Train redovisar negativt resultat såsom under pandemiåren. Det beror på royaltymekanismens utformning som beräknas på det mest förmånliga av intäkter/omsättning eller utdelning. 2024 fick staten 49 miljoner i royalty och 2025 beräknar vi en royalty på cirka 50 miljoner kronor.

AIAB har ett ansvar att övervaka och följa upp hur verksamheten bedrivs enligt avtalet. Därigenom kan AIAB påverka såväl A-Train som intressenter och leverantörer att inom ramen för gällande avtal medverka, påverka och vara ett gott föredöme.

Ulf Lundin
*Verkställande direktör*



Denna dokumentnyckel: VU2ZA-76NSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-5901Y

20250512210933



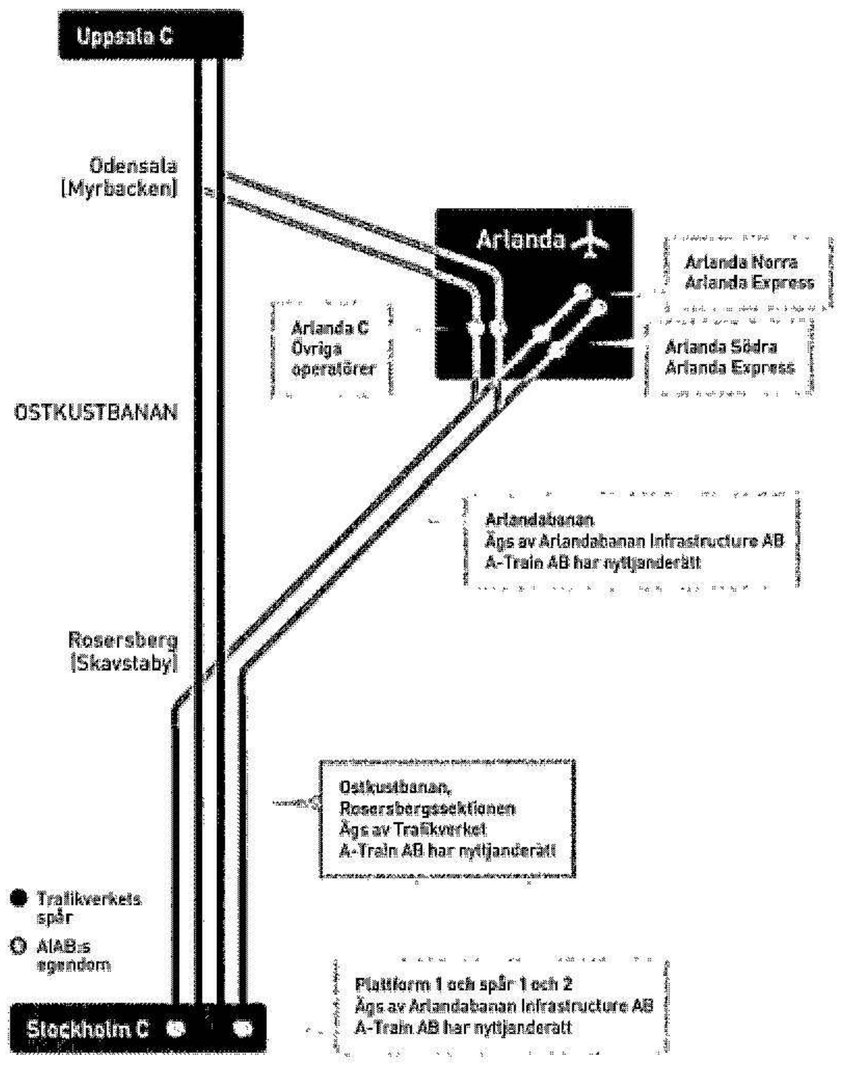
# Äger och förvaltar

## Knyter samman Stockholm och Uppsala med Arlanda

Arlandabanan är en samverkanslösning mellan det offentliga och privata (OPS). För att ta tillvara statens rättigheter och skyldigheter när det gäller banan bildades Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB). Aktierna i bolaget ägs till 100 procent av staten och förvaltas av regeringen via Regeringskansliet.

## Tre järnvägsstationer

Arlandabanan är den dubbelspåriga järnväg som knyter Arlanda flygplats till det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar. På flygplatsen har anlagts två järnvägsstationer som används av Arlanda Express snabbtågspendel och en järnvägsstation (Arlanda Central) för den övriga tågtrafiken. På Stockholms Centralstation utnyttjas plattform 1 och spår 1 och 2 för snabbtågspendeln. Snabbtågspendeln mellan Arlanda flygplats och Stockholms Centralstation ingår i det samfinansierade projektet.




AIAB är verksam som långsiktig ägare och förvaltare av järnvägsinfrastrukturanläggningar i Stockholms län och ägs av svenska staten. Anläggningen upplåts via A-Train till svenska och europeiska järnvägsföretag för nationell och internationell järnvägstrafik. Bilden visar anläggningens geografiska läge och spår.

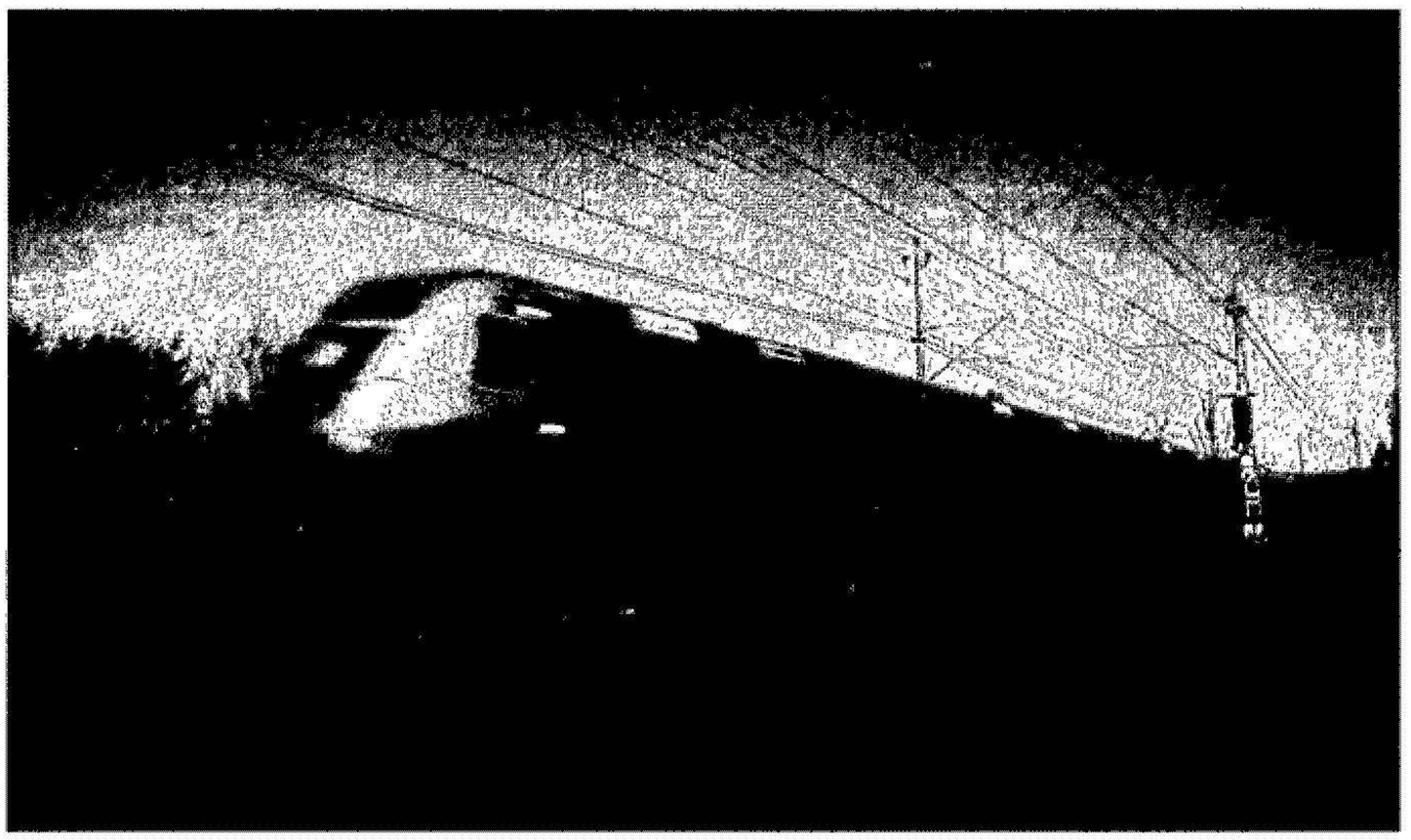
Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-70NSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

## Järnvägen ägs av AIAB

AIAB:s uppgift i dag är att äga järnvägen från Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala (Arlandabanan) samt upplåta den och vissa andra rättigheter som krävs för driften av järnvägstrafik mellan Arlanda flygplats och Stockholms Centralstation till A-Train. AIAB utför kontroll av driften av Arlandabanan samt driften av järnvägstrafiken mellan Arlanda flygplats och Stockholms Centralstation. AIAB förvaltar avtalen som rör Arlandabanan och verkar för en integrerad och effektiv trafikering av Arlandabanan, samt samverkar med Swedavia för att uppnå en attraktiv trafiklösning för tåg och flyg på Stockholm-Arlanda flygplats.

## A-Train sätter avgifterna

A-Train i egenskap av nyttjanderättshavare och infrastrukturförvaltare av Arlandabanan sätter spåravgifterna på Arlandabanan liksom den stationsavgift som tas ut för varje resenär eller pendlare som stiger av eller på Arlandabanans stationer. Stationsavgiften uppgår till 138 (126,7) kr per resenär



Pennea dokumentnyckel: YUZZA-70NSE-JYMGW-MGHZL-M1S1Z-SWMZ-E

eller 419 (384,9) kr per pendlare under 30-dagarsperiod. Spåravgiften är 0,087 (0,066 kr) per bruttotonkilometer.

20250512210934



# Vision och strategi

## Vision

AIAB:s vision är ett hållbart resande som bidrar till tillväxt genom att erbjuda ett resealternativ till bilen som är:
1. Snabbt och tidssäkert
2. Prisvärt
3. Klimatsmart

Det övergripande målet med Arlandabanan är att på lång sikt bidra till en ekonomisk och miljömässigt hållbar utveckling i Mälardalen och därigenom bidra till regionens utveckling, och att ge goda förutsättningar till fortsatt välfärd.

### Strategi på lång sikt

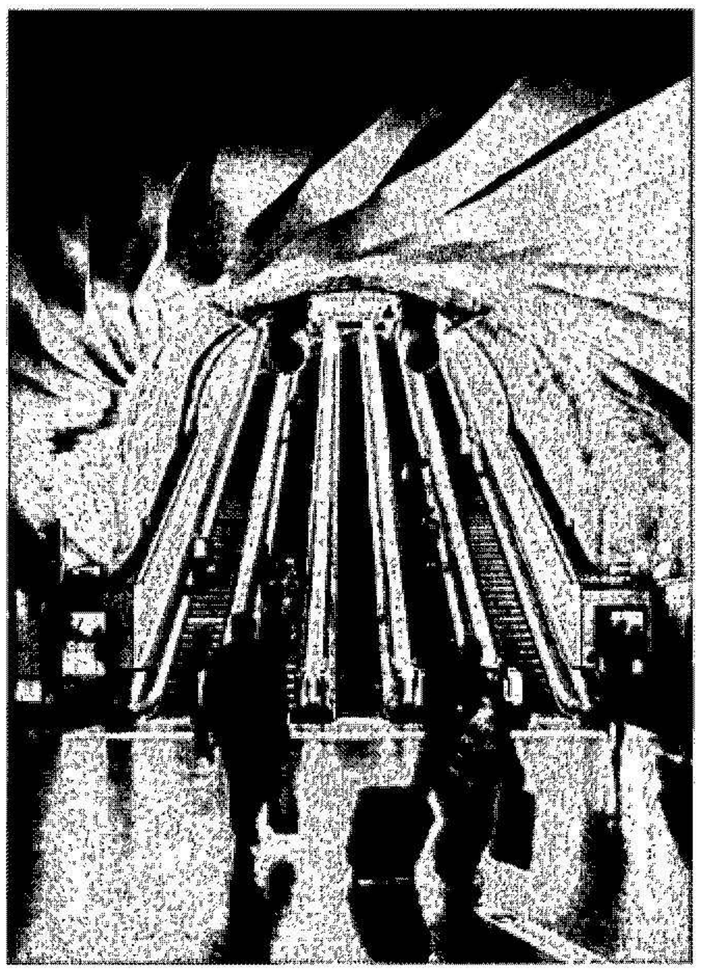
På lång sikt handlar strategin om att anläggningens värde ska säkras och anpassas, samt utvecklas efter de framtida behoven av järnvägstrafik till och från Arlanda.

Riksintresset Arlandabanan ska säkras i kommunala översiktsplaner och genom aktivt deltagande i plansamråd och bygglovsärenden. Kompletterande investeringar, för att säkra kapaciteten för framtida behov, görs genom förstudier och deltagande i den ekonomiska långsiktsplaneringen för transportinfrastrukturen.

Anläggningens standard ska ansluta till EU:s normer för järnväg. Det sker genom att följa EU:s järnvägsdirektiv och de förordningar och tekniska specifikationer som beslutats av EU.

### Medellång sikt

På medellång sikt handlar det om att tillämpa fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom transportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis för att bättre hushålla med investeringsmedlen. Den innebär bland annat att den befintliga anläggningen trimmas fullt ut innan investeringar i ytterligare ny infrastruktur sker på sträckan. Därmed säkerställs att de tillgängliga resurserna utnyttjas effektivt.



Penneo dokumentnyckel: WU2ZA-76N5E-JYMSZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

## Kort sikt

Genom att öka utnyttjandet av den befintliga anläggningen med fler och längre tåg och med tåg från fler platser kan vi få fler resenärer att välja tåget istället för bilen för resa till Arlanda.

## Trender som påverkar

En globalt växande medelklass, ökad internationell handel och en ökad efterfrågan på hållbart resande pekar tillsammans mot en betydande tillväxt av antalet resenärer på Arlandabanan de kommande 20 åren. Samtidigt kommer vägtrafikens utsläpp att minska när fossilt bränsle fasas ut och ersätts med förnyelsebart eller el. År 2035 kommer inte nya bilar och skåpbilar som släpper ut koldioxid att säljas. 2040 beräknas ett genomsnittligt fordon i den svenska bilflottan släppa ut 45 procent mindre koldioxid jämfört med 2006. Det gör att tågtrafikens relativa fördel ur klimatsynpunkt minskar över tid. Det gäller även Arlandabanan.

Återhämtningen av resandet efter att pandemirestriktionerna upphört har gått snabbare än befarat. Viljan att resa finns där och verkar inte ha förändrats så mycket.

## Nyckelhändelser och framgångar under rapporteringsperioden

Trigger Year 1 inträffade 2016 vilket ger svenska staten rätt till royalty under resten av avtalsperioden. Den första royaltybetalningen erhöll svenska staten under 2017. 2024 fick staten 49 miljoner kronor i royalty. För 2025 är prognosen 50 miljoner kronor.

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-70NSE-IYMEZ-SYGLW-TFHGW-S9OIY

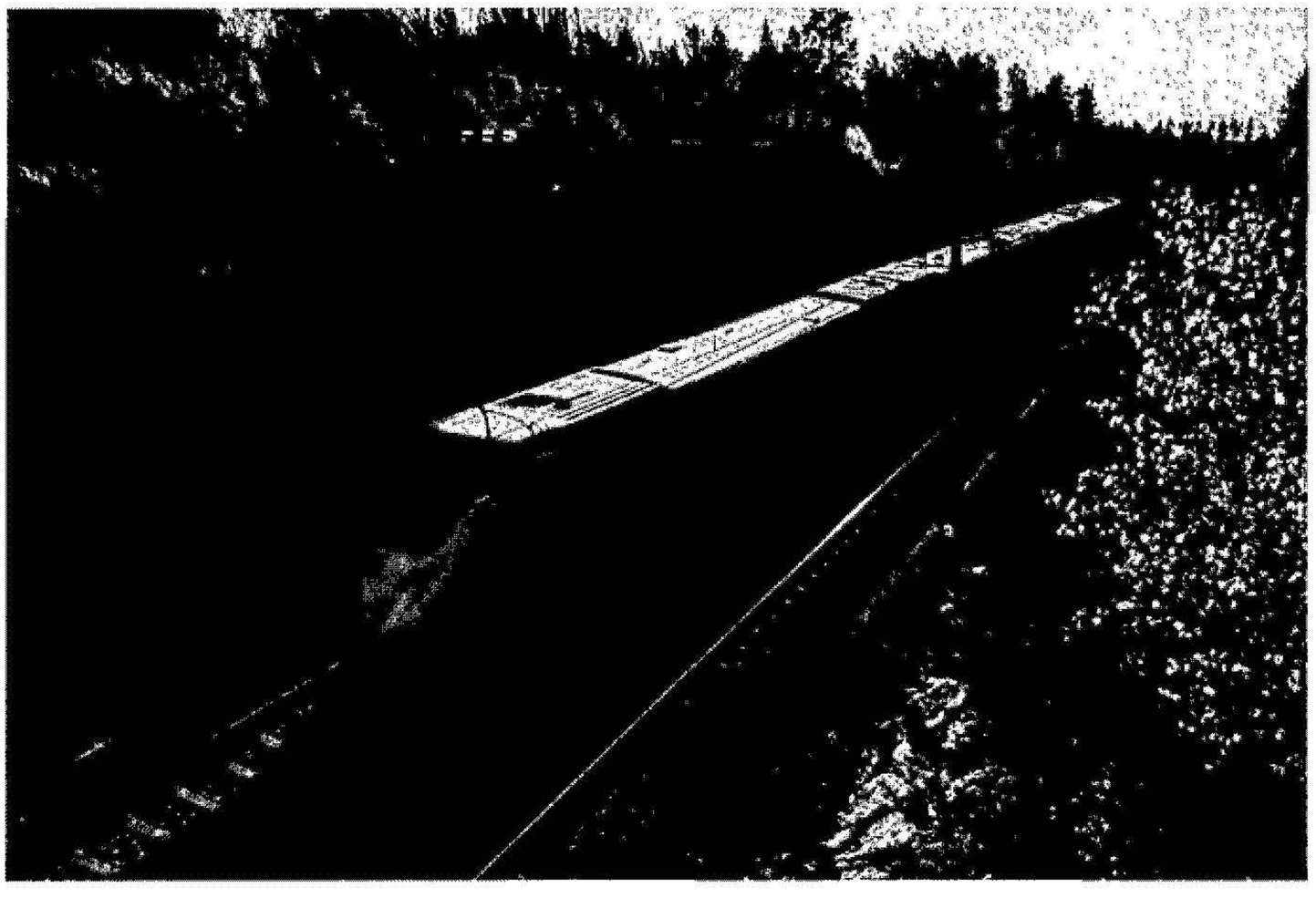
20250512210935



# Avtal med A-Train till 2050

AIAB:S AVTALSPART är A-Train. A-Train bedriver snabbtågspendeltrafiken under varumärket Arlanda Express. Avtalet med A-Train gäller till 2050.

A-Train byggde Arlandabanan och tillhörande stationer under perioden 1995–1999. A-Train ansvarar också för att projektet finansieras under avtalsperioden utöver den del staten bidrog med initialt. Ägandet av Arlandabanan och dess anläggningar överfördes i sin helhet till AIAB i samband med trafikstarten november 1999. A-Train erhöll som betalning dels en nyttjanderätt till anläggningen, dels en exklusiv rätt och skyldighet att bedriva snabbtågspendeln mellan Stockholms Centralstation och Arlanda. Det finns en option för AIAB att efter 3 juli 2010 återta dispositionen av anläggningen om A-Train inte medverkar till en tillfredsställande koordinering och integration av järnvägstrafiken på Arlandabanan. Om detta sker ska kompensation utgå.



Denna dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYWSZ-SYGLW-7FHGW-S9OTY

2019 träffade AIAB och A-Train AB en överenskommelse om att förlänga A-Trains koncession för Arlandabanan fram till juli 2050. Förlängningen är 10 år. Förlängningen innebär att samtliga rättigheter och skyldigheter för A-Train AB fortsatt gäller. A-Train AB gjorde dessutom en tilläggsbetalning till AIAB om 681 749 131 kr. En ytterligare ersättning tillkommer om Bromma flygplats är nedlagd innan juli 2040. Därutöver påfaller vissa ytterligare skyldigheter på A-Train där bolaget senast 2030 ska ha tagit en ny tågflotta i drift samt att samtliga spår på Arlandabanan ska ha bytts senast 2044 och att anläggningens kvalitet säkerställs till 2055. Under förlängningsperioden juli 2040–juli 2050 kommer A-Train även att betala svenska staten (Riksgälden) den högre s.k. royaltynivån motsvarande det högre av 15 procent av bolagets intäkter eller 50 procent av vinsten. Avtalet ingicks på marknadsmässiga villkor mot bakgrund av en rättighet för A-Train i det ursprungliga avtalet att begära en förlängning med högst tio år.

## AIAB visar positivt resultat

Till följd av att koncessionsavtalet med A-Train är förlängt har också avskrivningen på anläggningstillgången (järnvägen och stationerna) förlängts med 10 år vilket har medfört minskade årliga kostnader för avskrivningar. Däremot är den förutbetalda intäkten som årligen upplöses oförändrad under hela den ursprungliga koncessionsperioden fram till 2040. Detta tillsammans med avkastningen på den köpeskilling som A-Train erlagt för den förlängda koncessionsperioden 2040–2050 gör att AIAB sedan juli 2019 redovisar ett positivt resultat.

De återstående ekonomiska transaktionerna mellan AIAB och A-Train AB avser i huvudsak markhyror för den mark som AIAB hyr av Swedavia, Trafikverket och Jernhusen och som vidareuthyrs till A-Train enligt de villkor som fastställdes i avtalet från 1995. Staten har genom Riksgälden lånat ut 1 miljard kronor till A-Train som återbetalas i form av royalty. Vid utgången av 2024 var det utestående saldot för royaltylånet 694 917 277 kronor. Trafikverket ersätter Riksgälden för räntekostnaden på royaltylånet via anslagsmedel. Royaltylånet och räntekostnaden på lånet, samt royalty till staten, ligger utanför AIAB:s ekonomiska redovisning.

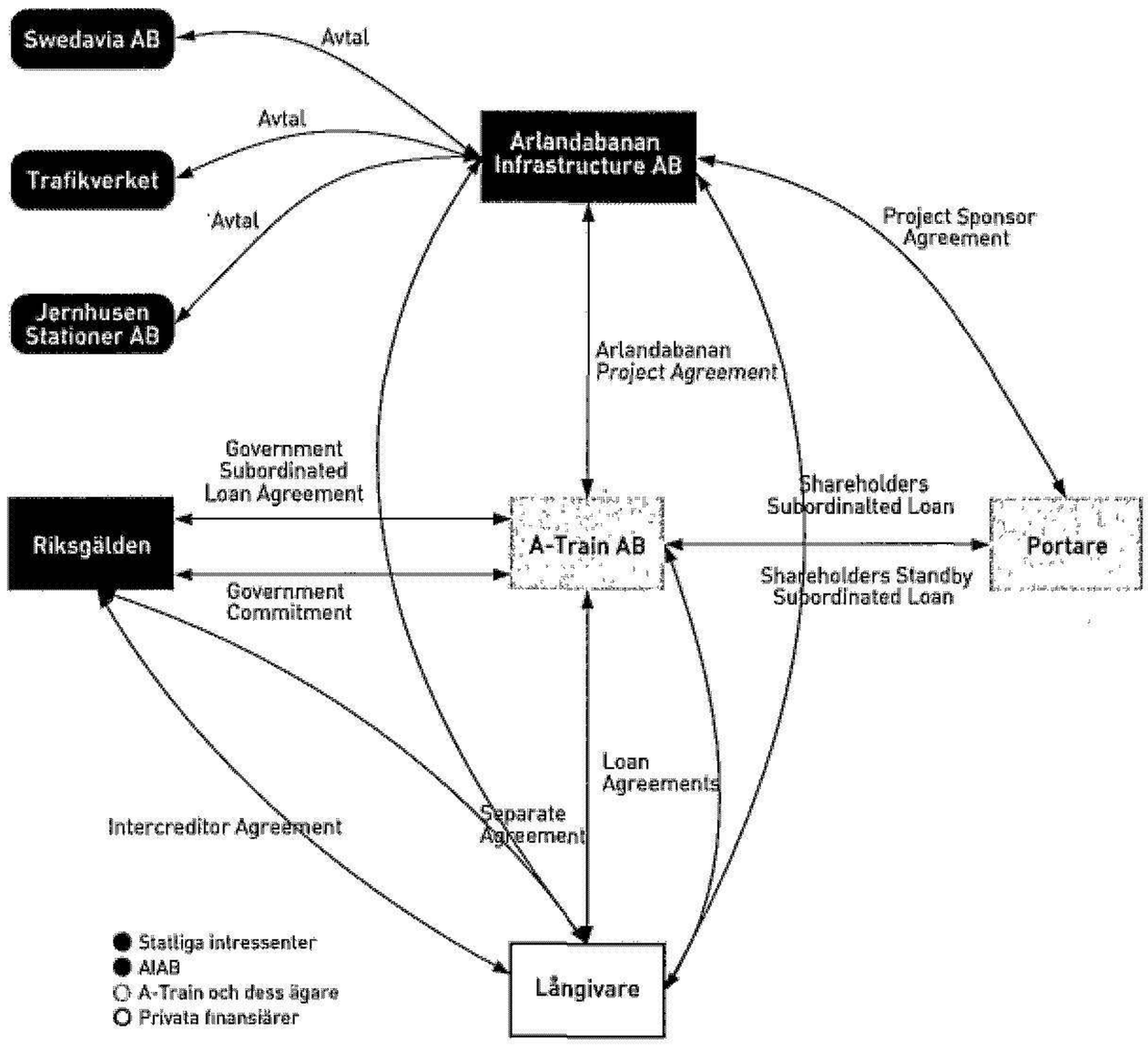
Ränterisken (på A-Trains banklån), byggrisken och trafikrisken är överförda till A-Train. Statens risker är i huvudsak hänförliga till royaltylånet och utebliven royalty. Genom den finansieringslösning och riskfördelning som Arlandabaneavtalen innehåller är Arlandabanan ett exempel på ett så kallat offentligt privat samverkansprojekt (OPS).

Pennео dokumentnyckel: VIJZZA-70NSE-JYWSZ-SYGLW-TFHGW-SSOJY

20250512210936



Principskiss där den avtalsstruktur som AIAB förvaltar och även avtalsförhållanden till Riksgälden och långivare framgår.




Denna dokumentnyckel: VU2ZA-7DN5E-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

## Avtalsstruktur

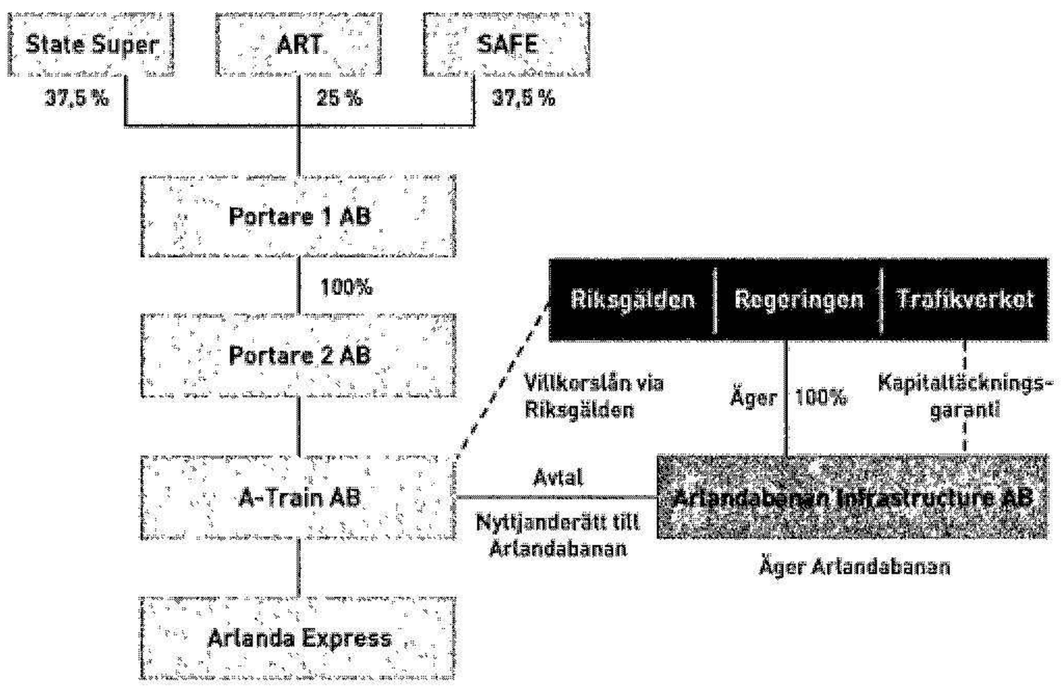
Den avtalsstruktur som AIAB förvaltar framgår av principskissen på sid 13. I den finns även A-Trains avtalsförhållanden till Riksgälden och till långivare med. Trafikverket, Swedavia och Jernhusen svarar via avtal med AIAB för markupplåtelser och trafikeringsrätter som vidareupplåts av AIAB till A-Train. Det är A-Train som i egenskap av nyttjanderättshavare till Arlandabanan sätter banavgifter och fördelar kapacitet på banan.

Portare AB (Portare) äger A-Train AB. Portare ägs sedan 2014 av State Super, Australian Retirement Trust (ART) och SAFE.

### Om ägarna till A-Train

- State Super är en australiensisk icke-vinstdrivande pensionsfond som förvaltar pensionstillgångar för offentligt anställda. State Super har bildat ett bolag i Luxemburg, Ipanema Capital Markets S.a.r.l, som äger 37,5 procent av aktierna i Portare.
- Australian Retirement Trust (ART) är en australiensisk pensionsfond. ART äger 25 procent av aktierna i Portare. Ursprungligen ägdes andelen av Sunsuper men den pensionsfonden gick samman med en annan australiensisk pensionsfond varvid namnet Australian Retirement Trust antogs.
- SAFE är ett underdepartment till kinesiska regeringen med ansvar för kinesiska statens utlandsplaceringar. SAFE kontrolleras av kinesiska centralbanken, som har uppdragit åt SAFE att förvalta dess utländska placeringar. Vid investeringar i fastigheter och infrastruktur i Europa företräds SAFE av det engelska dotterbolaget Ginko Tree Investment Ltd (GTIL). SAFE/GTIL har för transaktionen bildat tre bolag i Luxemburg, varav ett av bolagen, JCSS Arrow S.a.r.l, äger 37,5 procent av aktierna i Portare.

Principskissen beskriver ägarstrukturen. Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) ägs till 100 procent av svenska staten och svarar för statens rättigheter och skyldigheter rörande Arlandabanan.




Pennea dokumentnyckel: WU2ZA-70NSE-JYMSZ-5YGLW-TPHGW-S9O1Y

20250512109837



# Bolagsstyrning och ägarpolicy

## Tillämpar statens ägarpolicy

AIAB tillämpar statens ägarpolicy och principer för företag med statligt ägande. Det innebär bland annat att Svensk kod för bolagsstyrning ska tillämpas och att bolaget ska leva upp till kraven på hållbart företagande.

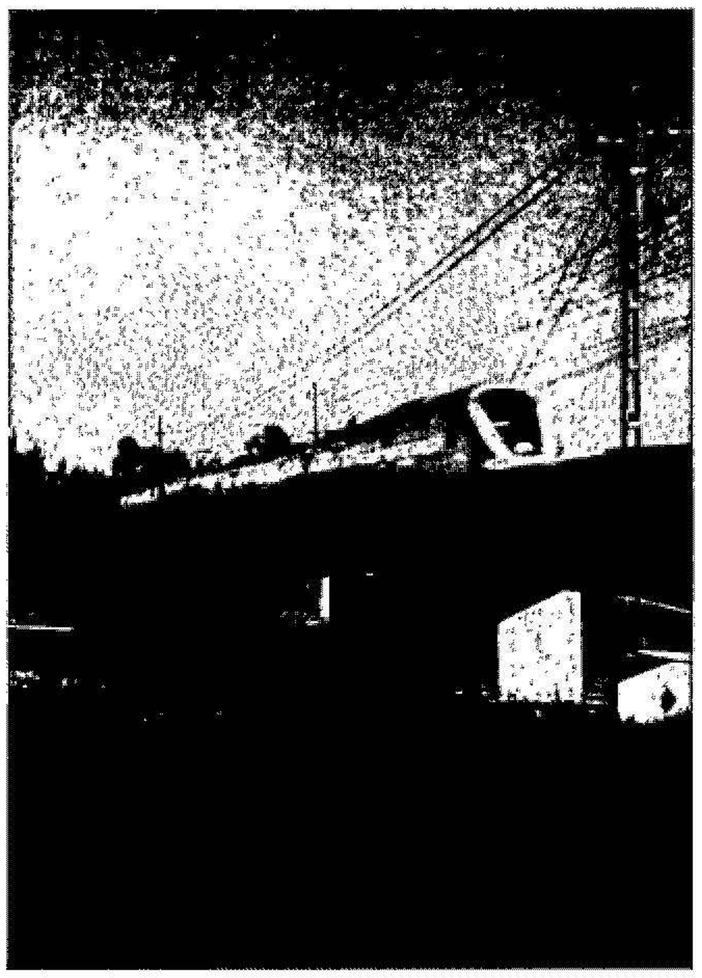
Styrelsens arbete regleras bland annat av aktiebolagslagen, bolagsordningen och den arbetsordning som styrelsen fastställt för sitt arbete. Arbetsordningen reglerar inbördes arbetsfördelning, dels inom styrelsen, dels mellan styrelse och vd samt beslutsordning och mötesordning. Styrelsens arbete följer en fast procedur för att säkerställa styrelsens behov av information.

## Bolagsstyrning

AIAB:s organisation består av styrelse och vd. Inga kommittéer eller utskott finns. AIAB har inte inrättat något revisionsutskott, ersättningsutskott eller annat utskott för att övervaka bolagets påverkan på ekonomi, miljö eller personal. Styrelsen för AIAB anser, med hänsyn till bolagets verksamhet och styrelsens storlek, att hela styrelsen bör vara insatt i och fullgöra sådana uppgifter som avser revision, ersättning till ledande befattningsinnehavare samt bolagets externt sociala och miljömässiga påverkan. AIAB:s styrelse lämnar förslag till revisor för bolaget vid årsstämman och fungerar i detta fall som valberedning.

## Styrelsen

AIAB:s styrelse utses av regeringen/ansvarigt statsråd. Styrelsen består av 25 procent män och 75 procent kvinnor som utses för en period om 1 år åt gången. Rekrytering av ledamot sker med utgångspunkt i bolagets behov av kompetens. En ledamot representerar ägaren. Under året avgick en ledamot på egen begäran och en ny ledamot invaldes på extrastämma under hösten 2024. Styrelsen består av fyra ledamöter. Styrelsens ordförande är externt rekryterad och är inte operativt engagerad i bolaget. Ingen av ledamöterna ingår i företagets ledning. Verkställande direktören ingår inte i styrelsen.



Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7DNSE-JYWSZ-5YGLW-7FHGW-S9O1Y

I AIAB:s årsredovisning för 2024 ingår en bolagsstyrningsrapport som beskriver bolagets tillämpning av Svensk kod för bolagsstyrning och statens ägarpolicy. AIAB tillämpar GRI, verkar för FN:s globala mål och Agenda 2030 för hållbar utveckling samt har inspirerats av ISO 26000 om socialt ansvarstagande. AIAB har även antagit följande dokument: Alkohol- och narkotikapolicy för resor, representation och utlägg, policy för semester och röda dagar, policy för förmåner och arbetsredskap samt en uppförandekod med AIAB:s värderingar och etik samt en placeringspolicy för förvaltningen av AIAB:s kapital. AIAB har tillsammans med Svedab byggt upp sitt it-system och dess säkerhet enligt principerna i ISO 27001.

## Intressekonflikter

Styrelsen lyder under aktiebolagslagens regler och agerar för bolagets bästa. Ingen ledamot i styrelsen har intressekonflikt gentemot andra bolag, leverantörer eller andra intressenter som påverkas av bolagets verksamhet.

## Försiktighetsprincipen

Försiktighetsprincipen blir relevant för AIAB när infrastrukturen (markytan) ska utökas eller förändras och då faller dessa typer av utökningar under tillståndsprövning hos relevanta myndigheter.

## Uppförandekod

AIAB verkar för att vara ett föredöme. Vi samarbetar och anlitar leverantörer som delar AIAB:s värderingar och som vill leva upp till våra krav på uppförande och etik. Vi motarbetar alla former av beteenden som kan leda till korruption, mutor och jäv och främjar en rättvis och sund konkurrens.

AIAB:s interna och externa representation ska vara måttfull och avpassad till dess syfte och vi deltar bara i sådana externa arrangemang där innehållet är arbetsrelaterat och bedöms vara till nytta för bolaget. AIAB respekterar grundläggande mänskliga rättigheter i sin verksamhet och motarbetar varje form av diskriminering. AIAB har inga anställda medarbetare men verkar för att den personal som arbetar i leverantörskedjan ska erbjudas rimliga anställningsvillkor och arbetsförhållanden. AIAB strävar alltid efter att verksamheten bedrivs inom de miljövillkor som ställts upp för anläggningen och att förändringar och utveckling av järnvägsanläggningen alltid sker på ett sådant sätt att den vid var tid gällande lagstiftningen följs. Vi väljer i första hand kollektivtrafiken vid resor i tjänsten. Vi medverkar aktivt såväl i den nationella infrastrukturplaneringen som i kommunernas markanvändningsplanering. AIAB agerar transparent i frågor som rör Arlandabanans utveckling och redovisar årligen utvecklingen i en externt granskad hållbarhetsredovisning.

Pernod dokumentnyckel: YUZZA-70N5E-JYM5Z-5VGLW-TFHGW-59OIY

20250512210938



# Så styrs verksamheten

## Bidrar till vinster på flera områden

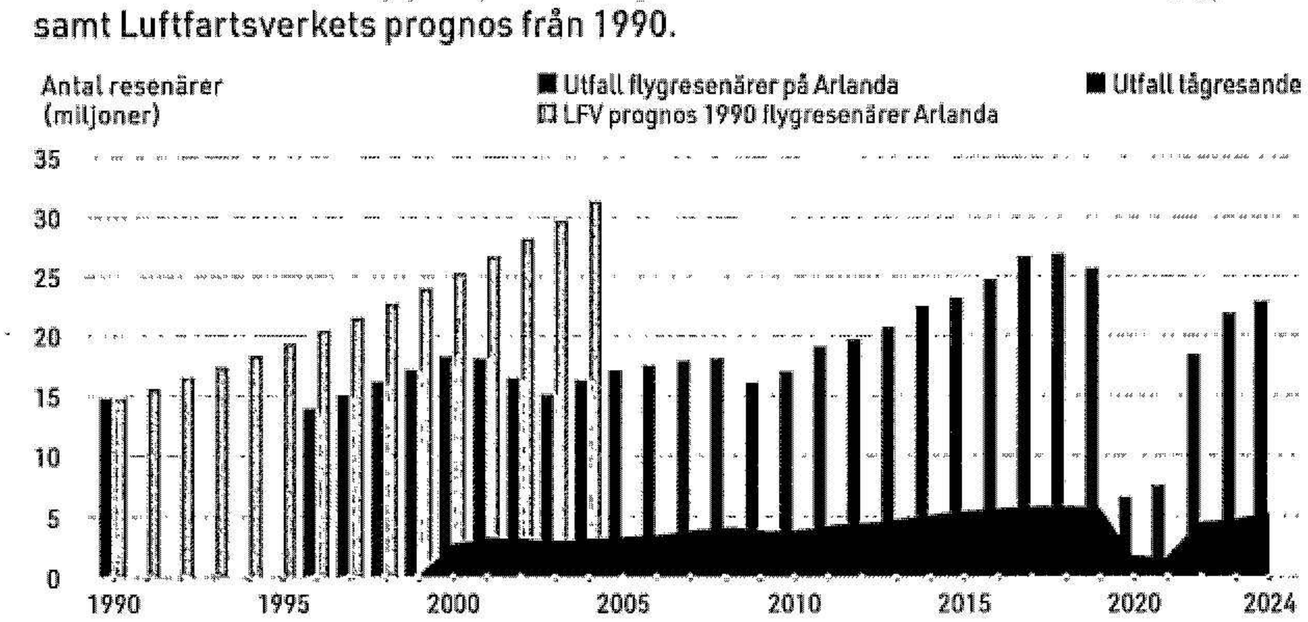
Arlandabanan är huvudsakligen motiverat utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Den förväntas ge upphov till miljövinster, välfärdsvinster samt ökade möjligheter till regional utveckling och förbättrad konkurrenskraft för Sverige. Det är dessutom viktigt att utlämnat lån (royaltylånet), inklusive ränta, för Arlandabanan blir återbetalt till svenska staten, och de svenska skattebetalarna. För att dessa ambitioner skall förverkligas är det väsentligt att AIAB både arbetar för att säkerställa att avtalsvillkoren uppfylls samt också bidrar till en gynnsam resandeutveckling på Arlandabanan.

## Verka för fler resenärer

AIAB:s styrning innefattar att tillse att AIAB:s, och därmed statens rättigheter inte kringgås eller urholkas samt löpande agera för en gynnsam resandeutveckling på Arlandabanan. Det senare sker genom att påverka andra aktörer att öka frekvensen, upptagningsområdet och förbättra tillförlitligheten för tågresor till och från Arlanda.

**Långtidsprognos för resandet**
Antal resenärer som reser till och från Arlanda med tåg är direkt beroende av hur många som reser till och från Arlanda med flyg. År 1990 trodde Luftfartsverket att tillväxten fram till 2004 skulle vara 5,5 procent årligen. Antalet resenärer skulle öka från 15 miljoner till 31 miljoner 2004. Arlandabanan beräknades baserat på dessa prognoser få cirka 5 miljoner resenärer 2004. Men flygplatsen utvecklades inte i den takt Luftfartsverket antog. Antalet resande med flyg ligger fortfarande långt under prognosen för 2004.

### Antal resenärer med flyg respektive tåg till och från Stockholm Arlanda flygplats samt Luftfartsverkets prognos från 1990.




Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-70N5E-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

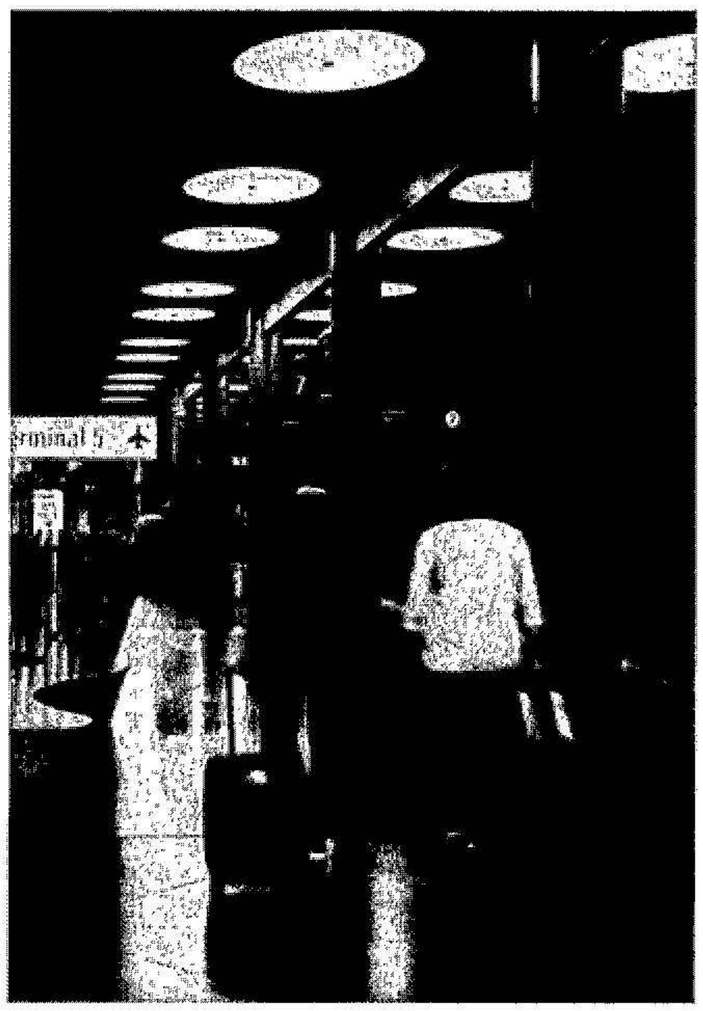
AIAB påverkar genom att:

1. Övervaka att A-Train uppfyller sina skyldigheter i avtalet.
2. Övervaka kapacitetstilldelningsprocessen så att AIAB:s rätt till sex tåglägen/timme säkras.
3. Påverka andra aktörer att öka tågtrafiken till Arlanda (SJ/SL/MÄLAB)
4. Påverka Swedavia att utveckla information, skyltning samt terminalerna så att resande med tåg till och från flygplatsen underlättas.
5. Påverka Jernhusen att utveckla information, skyltning samt Stockholm Centralstation så att resande med tåg till Arlanda flygplats underlättas.
6. Identifiera kapacitetsbegränsningar i AIAB:s och Trafikverkets järnvägsanläggning och ta initiativ till åtgärder.
7. Analysera och beräkna effekterna av olika åtgärder och beslut som rör Arlandabanan eller kan komma att beröra Arlandabanan och avtalet med A-Train.

Passagerarmålet som AIAB satt är att antalet passagerare ska uppgå till 8 miljoner år 2040. För varje år finns målet nedbrutet så att det går att följa utvecklingen år för år i relation till uppsatta delmål. Målet 2025 är till exempel 6,5 miljoner passagerare. Bedömningen för 2050 är en passagerarvolym om knappt 10 miljoner tågresenärer varav 6 miljoner reser med Arlanda Express.

## I relation till flygplatsens utveckling

Passagerarutvecklingen sätts i relation till flygplatsens passagerarutveckling för att bedöma om tågresandet utvecklas i takt med den. Antalet passagerare sätts i relation till det långsiktiga målet och det årliga delmålet. Vid större avvikelser analyseras de bakomliggande orsakerna för att avgöra om det finns utrymme inom AIAB:s ansvarsområde att vidta åtgärder eller om det är andra aktörer som ska påverkas att vidta åtgärder.




Pennea dokumentnyckel: WU2ZA-7ONSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210939

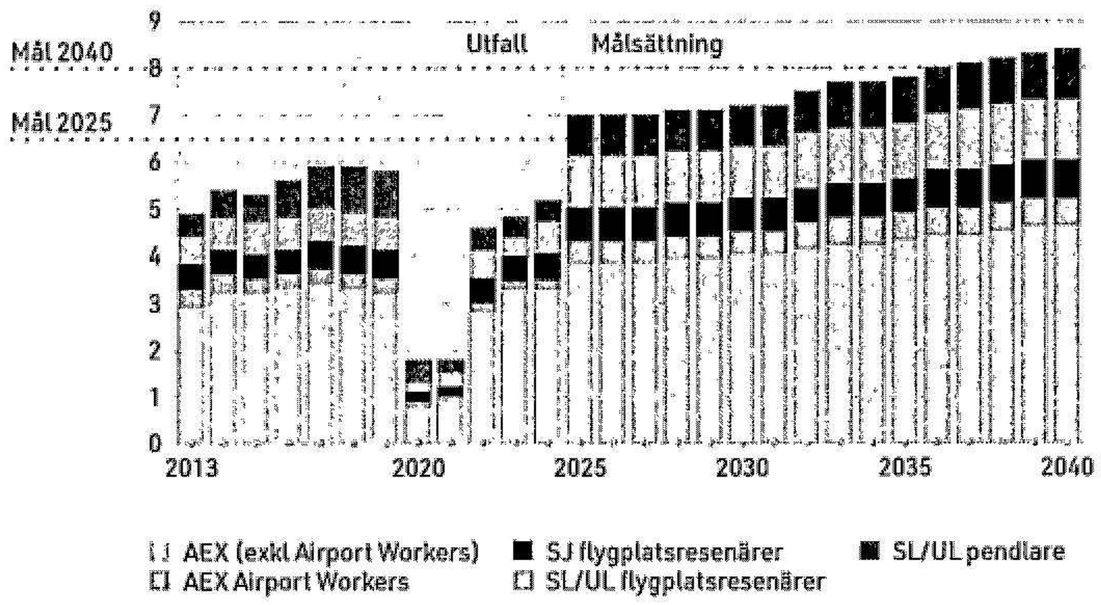


Passagerarutvecklingen följs kvartalsvis och marknadsandelen utvärderas halvårsvis. Tåglinjerna som trafikerar Arlanda flygplats kartläggs varje år.

## Så säkerställs styrningen

För att säkerställa styrningen görs varje år en verksamhetsplan med uppsatta mål (inklusive hållbarhetsmål) och budgeterade aktiviteter. Verksamhetsplanen fastställs av styrelsen som också följer upp utfallet och avvikelser vilket vanligtvis sker i samband med ordinarie styrelsemöten cirka fem gånger per år. Vid större avvikelser som berör A-Train eller tredje part kan också representanter för dessa organisationer kallas in för att höras. Till grund för styrningen och uppföljningen finns en arbetsordning som reglerar styrelsens och verkställande direktörens arbete. Vd:s uppgift är att genomföra aktiviteterna i verksamhetsplanen inom ramen för vad styrelsen beslutat. Det är styrelsen som godkänner hållbarhetsredovisningen.

AIAB:s måltrafik 2013–2040




Penneo dokumentnyckel: VUZZA-70N5E-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

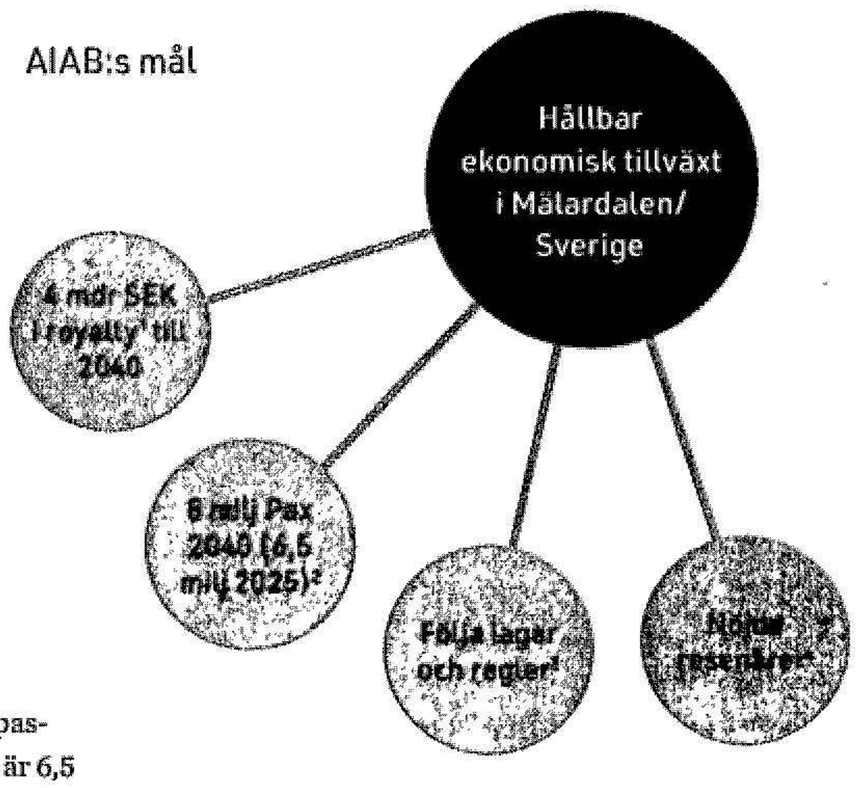
## En balanserad målbild

Det övergripande målet med Arlandabanan är att på lång sikt bidra till en ekonomisk och miljömässigt hållbar utveckling i Mälardalen. Därigenom tryggas regionens förutsättningar att utvecklas, och goda förutsättningar ges till fortsatt välfärd.

De intressentdialoger som AIAB genomfört visar att för att nå målet krävs att Arlandabanan balanserar fyra delmål rörande ekonomi, passagerarutveckling, lagar och regler samt kvalitet. Delmålen innebär att bolaget samtidigt ska uppnå en fördubblad mängd tågresenärer till år 2040, en lönsamhet för A-Train enligt vad som sägs i avtalet, ett ökat produktutbud i form av fler tågföretag med andra priser samt att lagar och regler rörande såväl ekonomi, miljö som sociala området ska följas. Därigenom kan statens royaltyersättning erhållas samtidigt som anläggningen i sin helhet bidrar till en hållbar utveckling. Förutsättningen är dock bland annat att flygplatsens trafik växer kraftigt till 2040, samt att tågföretagen förmår att öka sin marknadsandel. Av figuren på sidan 19 framgår AIAB:s målbild för antalet passagerare med delmål. Passagerarmålet 2025 är 6,5 miljoner och för 2040 är målet 8,0 miljoner passagerare. Några mål för 2050 har inte fastställts men de prognoser som AIAB tagit fram i samband med värderingen av förlängningen pekar mot ca 10 miljoner tågresenärer år 2050.

1) Royalty fram till 2040 beräknas till ca 4 miljarder kronor (se även sid 38).
2) Antalet tågresenärer till och från Arlanda flygplats ska uppgå till 8 miljoner år 2040 vilket är en ökning med 4 miljoner passagerare jämfört med 2010 och leder till en totalt nettoreduktion av CO2 på 182 000 ton.
3) Samtliga gällande villkor och regler som rör Arlandabanan ska följas.
4) Nöjda resenärer avseende utbud, pris och kvalitet vilket leder till ökat tågresande.

AIAB:s mål




Pennea dokumentnyckel: WJZZA-7ONSE-JYMEZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210940



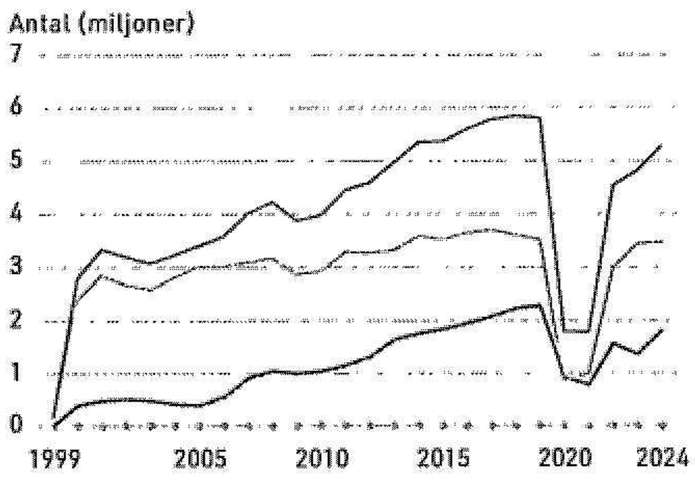
# Svag ökning av resenärer med tåg till Arlanda

ANTALET TÅGRESENÄRER 2024 till och från Arlanda var 5 290 000. Det är en ökning med cirka 10 procent sedan 2023.

## Integrerad del av tågtrafiken

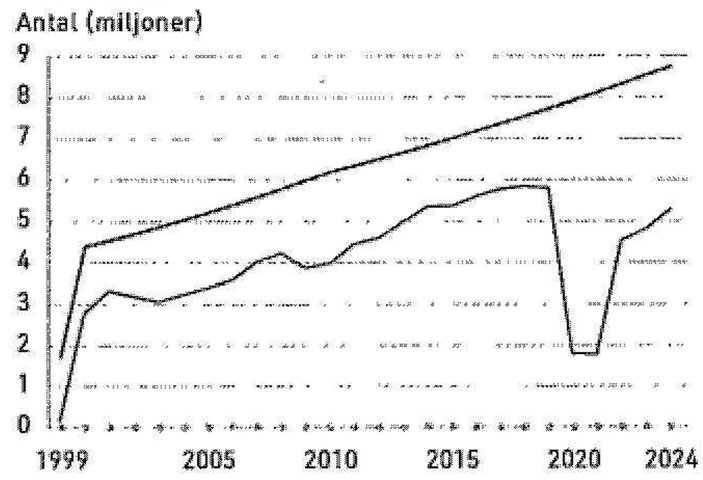
Som framgår av linjekarta (se sid 22) är integrationen av tågtrafiken från Stockholm–Arlanda flygplats mot norr och söder mycket god.

### Resandeutveckling 1999–2024




Tågresandet till Arlanda har ökat kraftigt sedan starten. Störst tillväxt har skett i kategorin övriga tågföretag (SJ/SL). Covid-19-pandemin är orsaken till den kraftiga minskningen 2020–2021. Återhämtningen till och med 2024 är 91 procent av resandet före pandemin 2019.

### Resandeutveckling jämfört med BaseCase 95




Resandet har i genomsnitt 2000–2019 varit 29 procent lägre än prognosen från 1995 (BaseCase 95). 2024 blev utfallet 40 (43) procent lägre än vad som prognostiserades 1995.

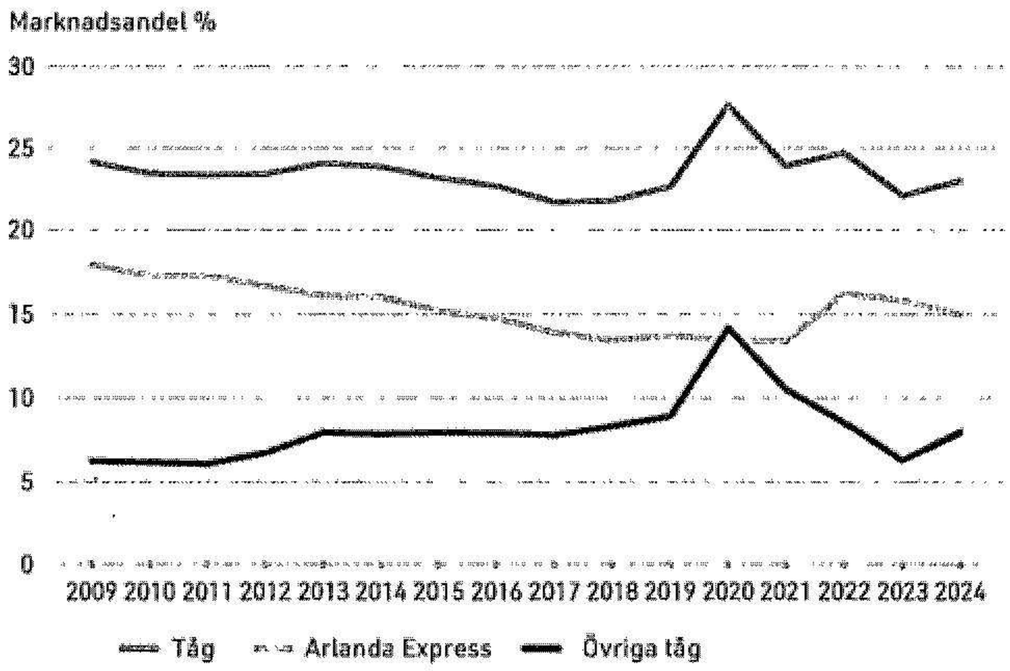
Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYNSZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

# Marknadsandel runt 23 procent

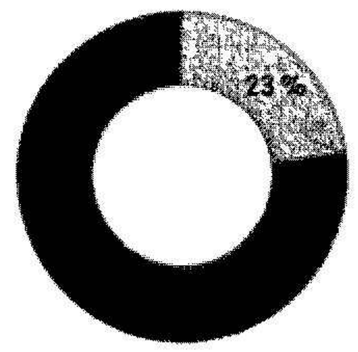
Under pandemin ökade tågets marknadsandel för anslutningsresor till och från Arlanda flygplats till som högst 25 procent. 2023 föll marknadsandelen tillbaka till samma nivå som före pandemin, d.v.s. 22 procent. En bidragande orsak var de kapacitetsstörningar på spåren som inträffade under året. Under 2024 har marknadsandelen ökat till drygt 23 procent, främst tack vare att SL:s pendeltågstrafik har lockat fler resenärer.

Arlanda Express tappade en procentenhet i marknadsandel under 2024.

## Tågets marknadsandel 2009–2024




## Andel tågpassagerare till och från Arlanda 2024




Andel tågresenärer i förhållande till flygpassagerare 2024.

Denna dokumentnyckel: VUZZA-70N5E-JW5Z-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512110941



# Trafikutbudet stabilt över tid

## Trafikutbud vardagar

Trafikutbudet är en viktig faktor för Arlandabanans attraktivitet. På sträckan Stockholm–Arlanda är minimiutbudet för Arlanda Express fast reglerat i avtalet mellan AIAB och A-Train AB. Huvudprincipen är en avgång varje kvart dagtid. Tidiga morgnar och sena kvällar är det halvtimmestrafik. Utöver detta reglerade minimiutbud förstärker A-Train med upp till sex avgångar per timme i rusningstrafik.

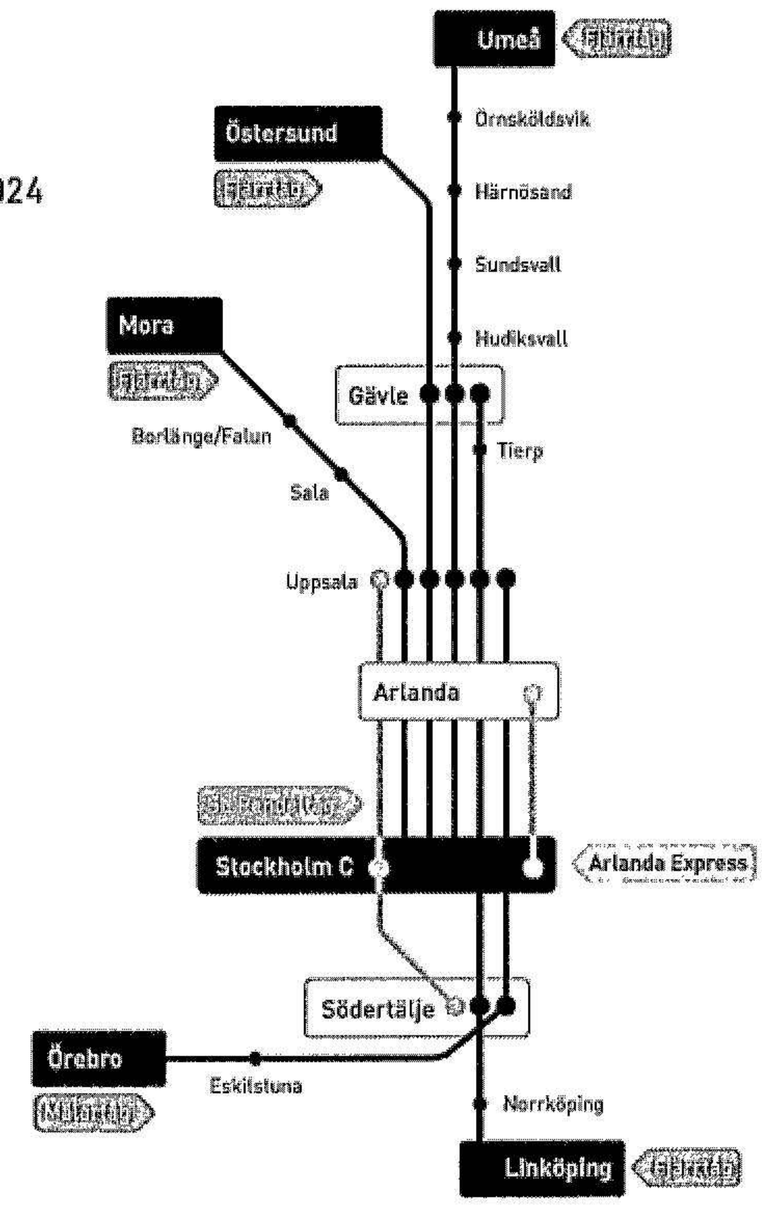
På sträckan Stockholm–Arlanda–Uppsala kör SL/UL pendeltågstrafik i halvtimmestrafik som upphandlats av regionerna i Uppsala och Stockholms län. SL kör ett 40-tal dubbelturer Stockholm–Arlanda–Uppsala varje dygn.

Mälartåg driver tågtrafik i Stockholm/Mälardalen och har sedan december 2021 kraftigt ökat utbudet och erbjuder sedan dess direkttrafik med tåg från Örebro/Arboga/Eskilstuna via Arlanda till Uppsala.

SJ driver kommersiell tågtrafik via Arlanda flygplats till och från stora delar av landet. SJs trafikutbud är relativt konstant över åren.

Nattågen till övre Norrland drivs på uppdrag av svenska staten och körs sedan december 2020 av VY. Sedan den 15 december 2024 körs nattågen till övre Norrland av SJ.

Tåglinjer via Arlanda 2024




Pennea dokumentnyckel: VU2ZA-7ON5E-JYA5Z-5YGLW-TFHGW-59O1Y

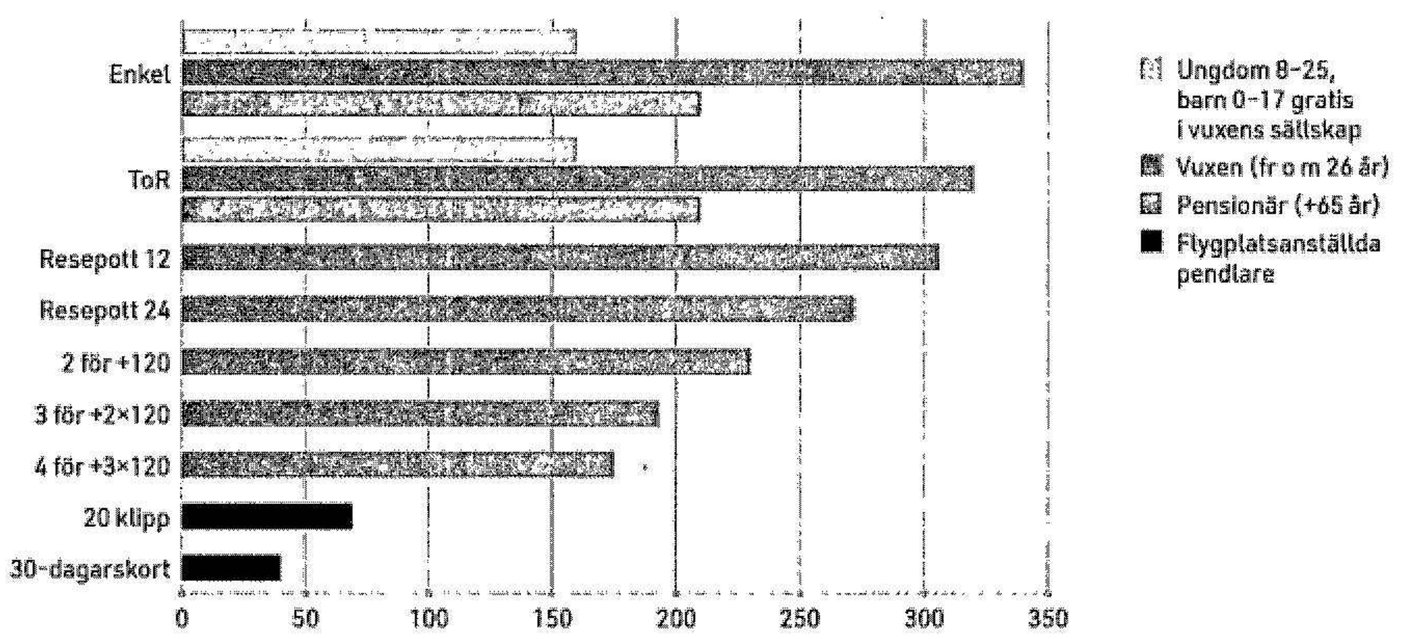
## Biljettpris

Arlanda Express biljettpriser för 2024 framgår av figuren till höger där samtliga biljettyper omsatts till en enkelresa per person. Priset varierar beroende på ålder hos resenären (barn, ungdom, vuxen eller pensionär) men också på om man har sin anställning på flygplatsen.

Priset per enkelresa beror också på hur många som reser tillsammans. En fullbetalande kan addera ytterligare upp till sju resenärer för 120 kr styck, vilket ger ett genomsnittspris runt 200 kr per resenär. Priset för vanliga resenärer varierar mellan som lägst runt 160 kr till 340 kr. Barn 0–17 år reser alltid gratis i vuxens sällskap. De flygplatsanställda reser med Arlanda Express för 40 kr per enkelresa vid köp av månadskort utslaget på 40 resor.

Pendlare som reser med SL-tåget har också förmånliga villkor för avstigning och påstigning vid Arlanda flygplats. Ett kombinerat periodkort som gäller i hela Stockholms län där också stationsavgiften ingår kostade 1 430 kr under 2024 och 1 510 kr fr.o.m. 2025. Utslaget på 40 resor motsvarar det en enkelresa för 36 kr 2024 och 38 kr 2025.

## Pris per resa med Arlanda Express 2024




Pennea dokumentnyckel: WUZZA-70N5E-JWSZ-5YGLW-TPHGW-5965Y

# Kartläggning intressenter

AIAB:S INTRESSENTER är de individer, grupper och organisationer som bolaget är beroende av för sin verksamhet. Intressenter är också de som är beroende av AIAB finansiellt, miljömässigt och på andra avgörande sätt nu och i framtiden. Intressenterna kan sammanställas i följande intressentgrupper: ägare, affärspartners, myndigheter, lokalsamhället, intresseorganisationer, konkurrenter, finansiärer, kunder, statliga leverantörer, media.

## Kartläggning

AIAB har med utgångspunkt i sin verksamhet, dvs att bygga, äga, driva och finansiera järnväg, stationer och snabbtågspendeln, identifierat vilka områden bolaget, direkt eller indirekt, har inflytande på och ansvar för. Vi har därefter identifierat vilka intressenter som berörs och prioriterat dessa utifrån hur väsentligt de kan påverka AIABs verksamhet eller hur AIABs verksamhet kan påverka dem. Vilka krav, risker och möjligheter intressenterna givit uttryck för har sedan identifierats i olika former av dialoger eller genom mediaanalys.

### Ägare
- Svenska staten genom Regeringskansliet
- Svenska staten genom Riksgälden

### Affärspartners
- A-Trains ägare (Portare 1 & 2)
- A-Train/Arlanda Express
- Leverantörer av material och utrustning
- Underleverantörer
- Transportörer av material och utrustning
- Anställda hos leverantörer
- A-Trains 1:a-ledsentreprenörer
- Underentreprenörer

### Myndigheter
- Transportstyrelsen
- Länsstyrelsen i AB-län
- Skatteverket
- Kommuner (Sigtuna och Stockholm)
- Region Stockholm
- Region Uppsala
- Regioner (Sörmland, Östergötland, Gävleborg, Dalarna, Örebro, Västmanland)

### Lokalsamhälle
- Kringboende/grannar
- Närliggande verksamheter
- Informationskällor/ informatörer t ex lokförare
- Resenärer

### Intresseorganisationer
- Branschföreningen Tågoperatörerna
- Branschföreningen för kollektivtrafikresenärer
- Almega, Seko, TCO, Saco

### Konkurrenter
- Konkurrerande transportslag

### Finanslärer
- Banker/finanslärer

### Kunder
- SL/UL
- SJ AB
- Mälardalstrafik MÄLAB Aktiebolag
- Vy-Tåg

### Statliga leverantörer
- Trafikverket/trafikplanerare/ trafikledare
- Swedavia
- Jernhusen

### Media
- Dagspress
- TV

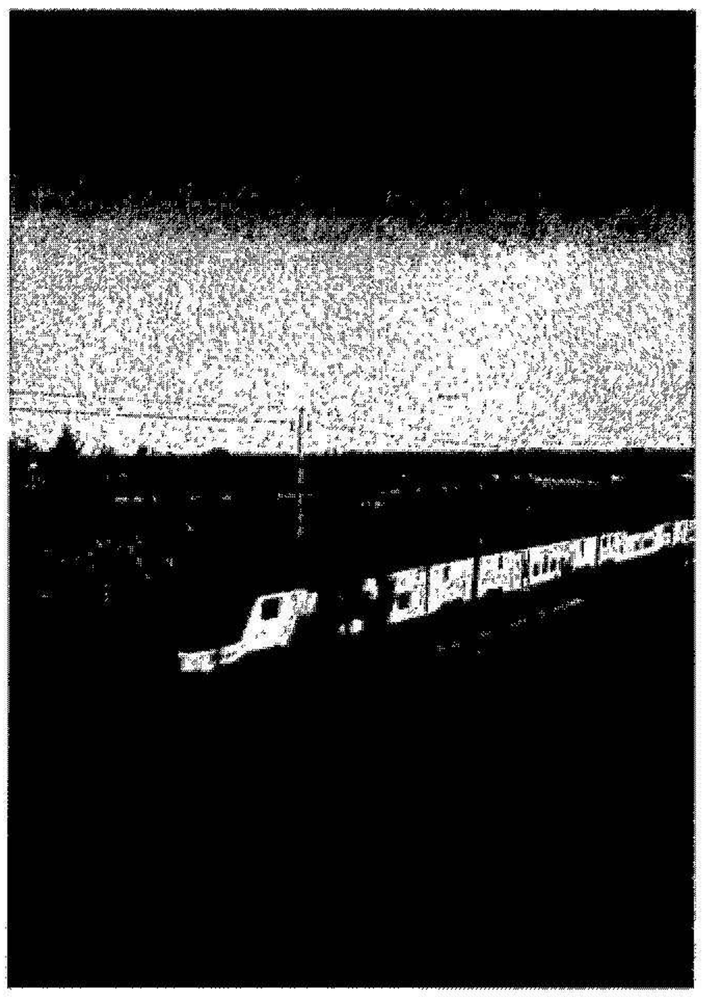
Denna dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYWSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

Hela verksamheten (100 %) omfattas av intressentsamverkan.

## Dialog med intressenter

AIAB har fört dialoger och genomfört förhandlingar med olika intressenter om bland annat brandskyddsåtgärder på byggnaden ovanför spår 1–8 och markanvändningsplanering kring Arlandabanan i Rosersberg och Arlandastad/Arlanda flygplats. Under 2024 har samråd och samarbete skett med Trafikverket, Jernhusen, Vattenfall, Sigtuna kommun, Norrvatten, IP-Only och Svenska Kraftnät. AIAB har också regelbundna möten med Riksgälden för avstämningar avseende A-Trains ekonomiska utveckling. AIAB för löpande dialog med avtalsparten A-Train för övervakning och rapportering av rättigheter och skyldigheter enligt avtalet. AIAB har fört dialog med Sigtuna kommun och Swedavia om förslag till detaljplaner och bygglov på grannfastigheter.

Genomförda dialoger och resultaten av dem visas i tabellen på nästa sida. Dialoger har inte gjorts med alla intressenter. AIAB har prioriterat dialoger med de intressenter som har ett starkt beroende av eller en stor påverkan på AIAB.



Penneo dokumentnyckel: VUZZA-70NSE-JYWSZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210943



# Intressentdialogen

## Resultat av intressentdialog

| Huvudgrupp | Intressenter | Aktuell fråga | Resultat |
|---|---|---|---|
| Ägare | Svenska staten genom Regeringskansliet | Hållbart företagande, värdeskapande, civilberedskap och digitalisering. | Hållbarhetsredovisning |
| | Svenska staten genom Riksgälden | A-Trains refinansiering. | |
| Affärspartners | Portare | Hållbarhetsstyrning. | Portare/A-Train lämnar hållbarhetsrapport enligt GRI Standards. |
| | A-Train/Arlanda Express | Uppföljning av avtalsvillkor i Arlandabaneprojektavtalet och reviderade banupplåtelseavtal/trafikeringsavtal (TRAV). | Avtalsenlig leverans. |
| Myndigheter | Region Stockholm och Region Uppsala. | – | – |
| | Sigtuna kommun | Bygglov och detaljplaner. | Nya förslag till detaljplaner i Rosersberg har tagits fram. |
| | Länsstyrelsen Stockholm | Värna riksintresset Arlandabanan. | Delar synen på riksintressen Arlandabanan. |
| Lokalsamhälle | Grannar/Ledningsägare | Exploatering av grannfastigheter/ledningsdragning. | Exploatering som är förenlig med Arlandabanans intressen. |
| Intresseorganisationer | – | Ingen aktuell fråga. | – |
| Konkurrenter | Buss och taxi | Ingen aktuell fråga. | – |
| Finansiärer | Banker/finansiärer/förvaltare | Kapitalförvaltning. | Placeringsreglementet har utvecklats. |
| Kunder | SL/UL, SJ och Mälartåg | Ingen aktuell fråga. | – |
| Statliga leverantörer/ statligt ägda bolag | Trafikverket | Anpassning och ombyggnad av väg och järnvägsnät som berör Arlandabanan. | Val av lokalisering av nytt fyrspår till Uppsala. |
| | Swedavia | Ändrad markanvändning av ytor nära Arlandabanans spårtunnlar. | Oenighet avseende villkor i detaljplan Sky City syd. AIAB inte erkänd som sakägare. |
| | Jernhusen | Brandskydd över spår 1 och 2 och plattform 1. | Brandskyddsåtgärder etapp 2 är slutförda. |
| Media | – | Ingen aktuell fråga | – |

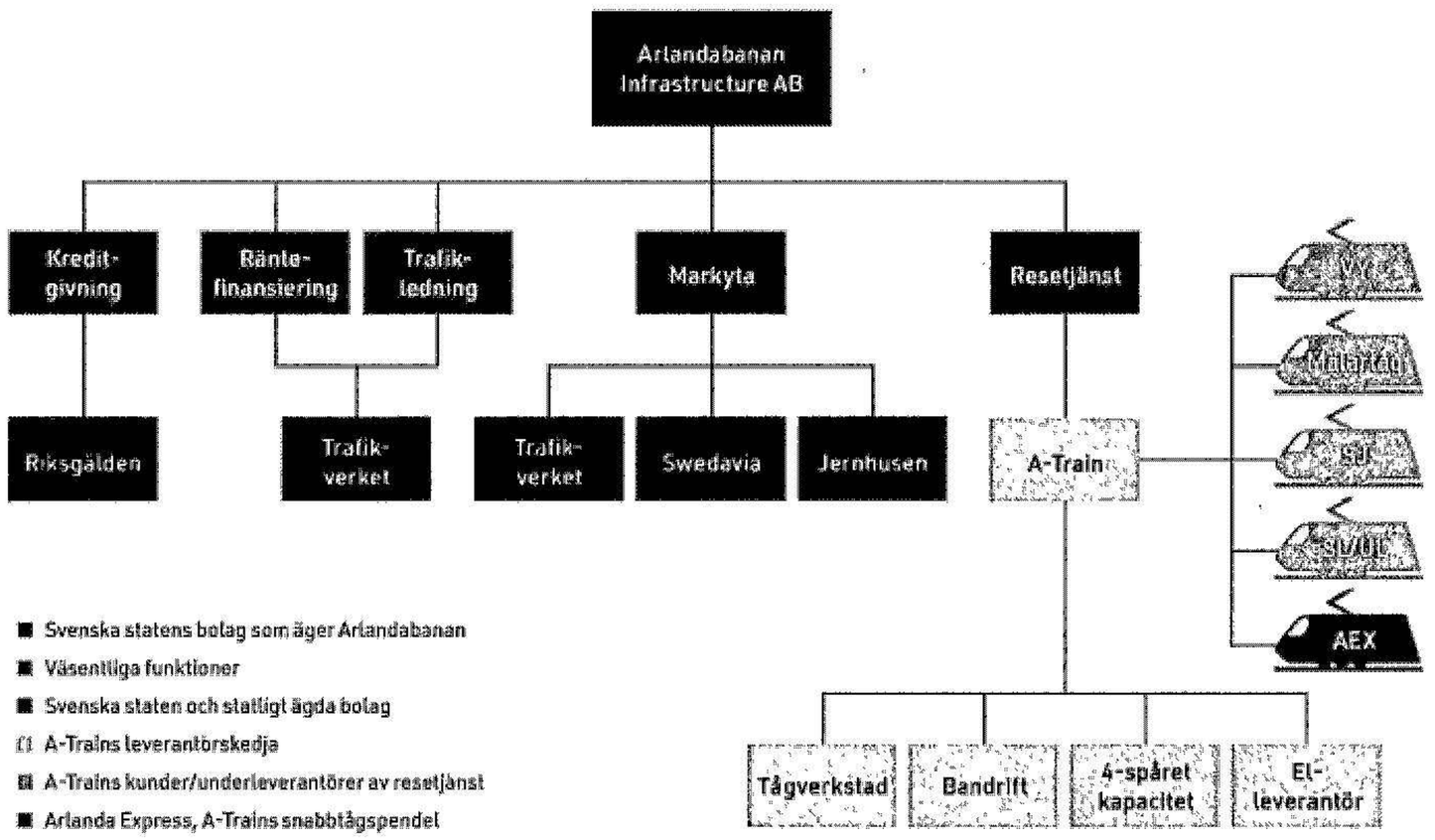
Denna dokumentnyckel: VUZZA-70N5E-JYM5Z-5YGLW-7FHGW-S9O1Y

# Värdekedjan

AIAB:s värdekedja utgörs av de leverantörer och underleverantörer som finns till AIAB. Staten är en viktig leverantör av krediter (royaltylån till A-Train) och räntan på royaltylånet. Staten är också leverantör genom Trafikverket av den mark som tagits i anspråk för Arlandabanan. Själva resetjänsten med tåg levereras framför allt av SJ, Mälartåg, SL och Arlanda Express.

A-Train svarar också för underhåll och drift av AIAB:s järnväg och anlitar i sin tur olika underhållsföretag för tågunderhåll och bandrift. Staten genom Trafikverket levererar också kapacitet på statens spår (delen Stockholm C–Rosersberg) för Arlanda Express och sköter trafikledning hela sträckan till och med Arlandabanan.

Då AIAB inte har någon anställd personal utförs ekonomisk förvaltning, redovisning och kontroll av driften av Arlandabanan av anställda i det statligt ägda systerbolaget Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB.




Inga väsentliga förändringar har skett i organisationen eller värdekedjan under 2024.

Penneo dokumentnyckel: WUZZA-70NSE-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210944



# Med sikte på FN:s globala mål

AIAB SKA VERKA för FN:s globala mål och Agenda 2030 för hållbar utveckling. Tre av de 17 målen är särskilt viktiga i vårt arbete för hållbart företagande. Världens länder har åtagit sig att från och med den 1 januari 2016 fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid. I de 17 målen ligger fokus på tre viktiga områden.

Det är att utrota extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor i världen och att lösa klimatkrisen. De globala målen är vägledande för utvecklingsarbetet. De gäller i alla länder och för alla människor. De gäller också för AIAB och våra leverantörer.

Den svenska regeringen har uppdragit åt statliga myndigheter och bolag att kartlägga och redovisa hur deras verksamheter bidrar till Sveriges möjligheter att uppnå de globala målen för hållbar utveckling.

I vårt arbete för hållbart företagande har vi identifierat tio aspekter på hållbarhet som är relevanta för AIAB och våra intressenter. Tre av de områden som tas upp i de globala målen berör direkt AIAB:s verksamhet och stämmer väl överens med vad vi arbetar med.

## Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt




Mål 8 är att verka för en inkluderande och långsiktigt hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla.
Ett viktigt delmål är att främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare, inklusive arbetskraftsinvandrare, i synnerhet kvinnliga migranter, och människor i otrygga anställningar. Även strävan mot en hållbar turism berör AIAB. Ett viktigt mål för AIAB är att Arlandabanan ska bidra till en hållbar ekonomisk tillväxt i Mälardalen/Sverige genom att erbjuda bankapacitet och tillhandahålla resetjänster som produceras hållbart.

## Hållbar industri, innovationer och infrastruktur




Mål 9 är att bygga upp en motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering och främja innovationer.

Viktiga delmål är bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet och att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla. Vidare delmål är att till 2030 rusta upp infrastrukturen och anpassa industrin för att göra dem hållbara. AIAB:s uppdrag är att se till att Arlandabanan drivs och underhålls på ett sådant sätt att banans funktion och kapacitet upprätthålls långsiktigt och att initiativ tas till kapacitetsförstärkningar när det finns sådana behov.

Denned dokumentnyckel: VU2ZA-70NSE-JYM3Z-5YGLW-TFHGW-59O1Y

## Bekämpa klimatförändringen




Mål 13 är att vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

Delmål är bland annat att stärka motståndskraften mot och förmågan till anpassning till klimatrelaterade faror och naturkatastrofer i alla länder. Ett annat viktigt delmål är att integrera klimatåtgärder i politik, strategier och planering på nationell nivå. Arlandabanans tillkomst är i sig ett klimatprojekt då syftet ursprungligen var att minska utsläppen av växthusgaser genom att erbjuda en klimartsmart resetjänst till och från Arlanda flygplats. Den koldioxid som släpptes ut i samband med byggandet av banan ska tjänas in genom överflyttning av resande från bil till tåg.



Läs mer om alla de globala målen och Agenda 2030 på www.globalamalen.se

Pennea dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JVWSZ-SYGLW-TFHGW-S6O1Y

20250512210945



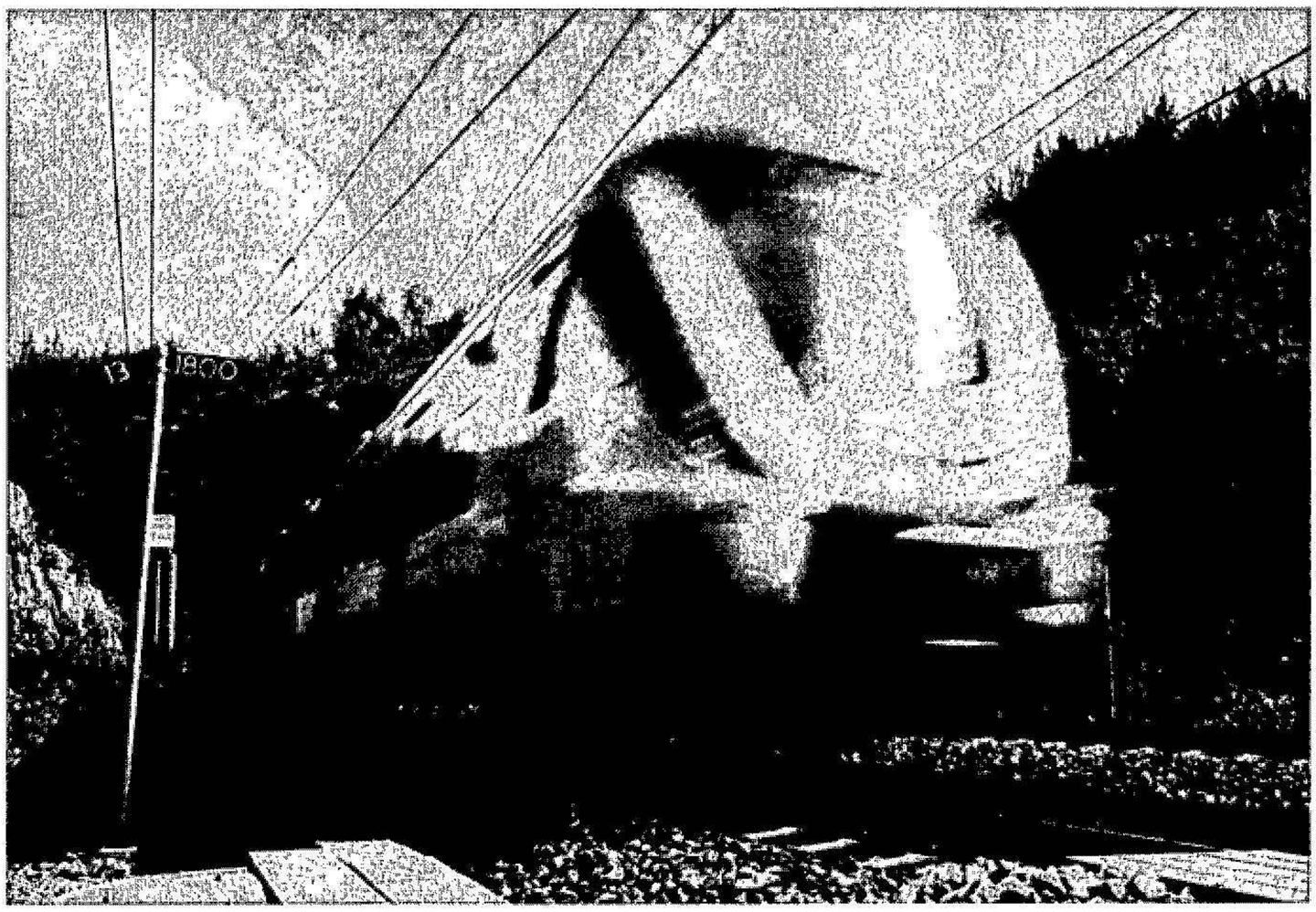
# Tio mål för hållbart företagande för AIAB

**Endast den som driver sin verksamhet långsiktigt hållbart kommer på sikt att finnas kvar på marknaden. Arlandabanan är ett viktigt bidrag till omställningen till ett hållbart transportsystem.**

Utgångspunkten för redovisningen enligt GRI är samspelet mellan samhälle, miljö och ekonomi. Det är också i det sammanhanget som AIAB verkar, och det är vilka effekter inom dessa tre områden som nås som avgör hur väl AIAB fullgör sitt uppdrag på ett hållbart sätt. Tio aspekter på hållbarhet har identifierats som är relevanta för AIAB och våra intressenter.

## 1. Öka nyttjandet av Arlandabanan

Det samhällsekonomiska perspektivet med förväntade miljövinster, välfärdsvinster och ökade möjligheter för regional utveckling och förbättrad konkurrenskraft, är avgörande indikatorer på hur väl AIAB fullgör sitt uppdrag.



Denna dokumentnyckel: VU2ZA-70N5E-JYA5Z-5YGLW-TFHGW-59O1Y

## 2. Ekonomiska åtaganden och resultat

Arlandabanan är ett OPS-projekt där staten bidragit med medel till finansieringen och förväntar sig att få dela på vinsten i verksamheten. Erhållen royalty och prognos för framtiden visar på de direkta ekonomiska resultaten för Arlandabanan och staten.

## 3. Minska utsläppen av växthusgaser

Arlandabanan tillkom bl.a. för att minska utsläppen av växthusgaser från anslutningstrafiken till och från Arlanda. Järnvägen var också ett villkor för tillståndet för Arlandas tredje landningsbana.

## 4. Bättre mångfald och jämställdhet

AIAB följer löpande upp jämställdhetsdata. Ambitionen är att spegla samhället i stort.

## 5. Påverkan på våra grannar

Lokalsamhället är omgivningen kring Arlandabanan. Det är grannar och boende i närområdet som påverkas av Arlandabanan och den trafik som bedrivs på järnvägen.

## 6. Motverka korruption

AIAB ska som statligt ägt företag vara en förebild och AIAB:s leverantörer ska därmed också vara det.

## 7. Konkurrens under vissa villkor

AIAB följer årligen upp hur Arlandabanan trafikeras och för vid behov dialog med de aktörer som nyttjar banan eller som skulle vilja nyttja banan för trafik eller som vill driva trafik som inkräktar på A-Trains trafikeringsrätt.

## 8. Följa lagar och regler

AIAB och dess leverantörer ska uppfylla högt ställda krav på att följa lagar och regler. Annars kan förtroendet för Arlandabanan urholkas och kunderna komma att välja andra sätt att resa.

## 9. Kundernas hälsa och säkerhet

Säkerheten är en grundläggande förutsättning för att bedriva persontågtrafik. Utebliven trafik- och passagerarsäkerhet resulterar i kundflykt och indragna tillstånd.

## 10. Nöjda kunder

Endast nöjda kunder kommer att resa med tåg till Arlanda igen. Därför är servicen som Arlandabanan och tågföretagen erbjuder en viktig förutsättning för att AIAB:s vision och långsiktiga mål ska kunna uppnås. Punktligheten är ett viktigt kvalitetsmått för tågtrafik liksom andelen inställda avgångar.

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-70NSE-JYM5Z-SYGLW-TPHGW-S9OIY

20250512210946



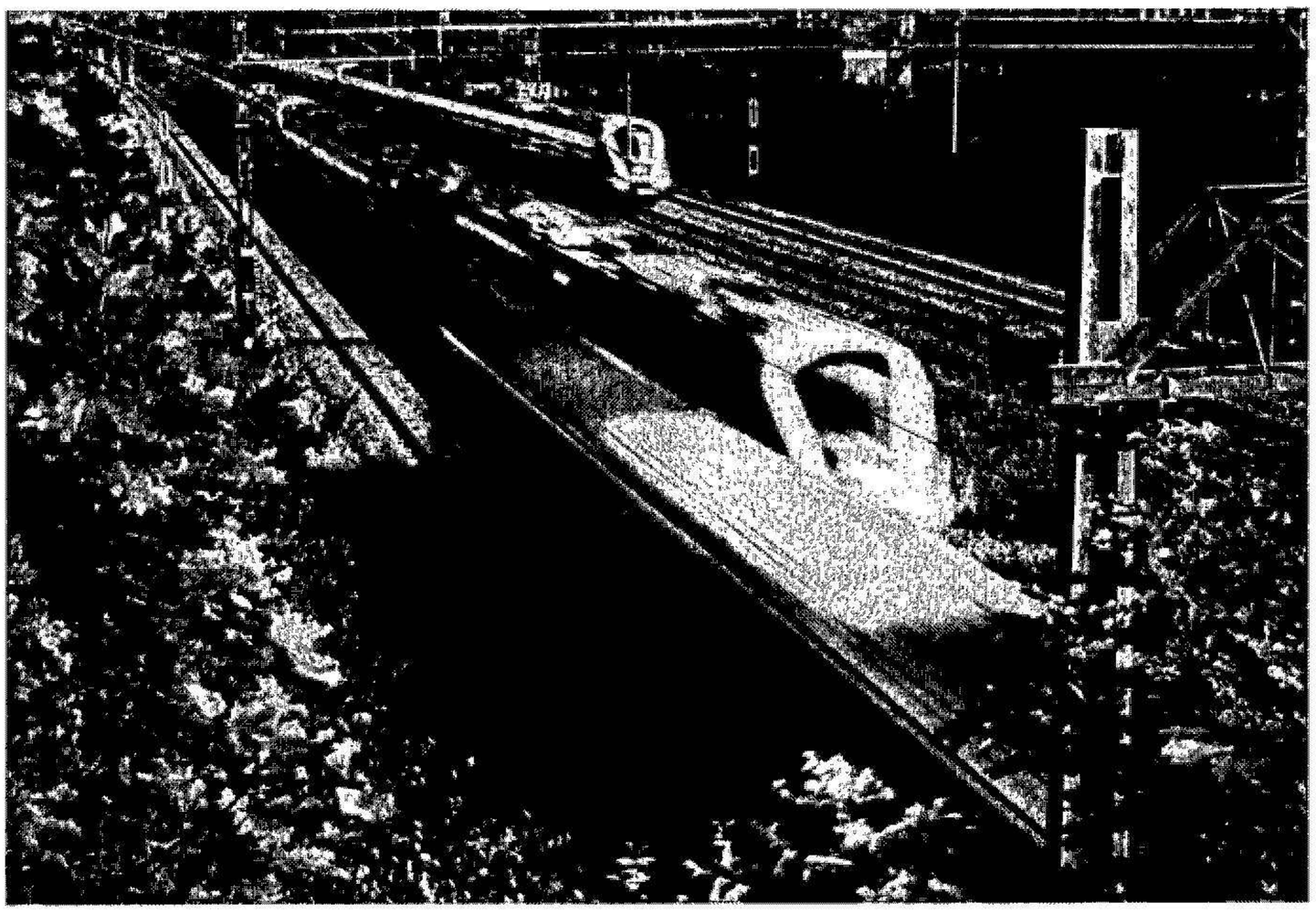
# Mål 1: Öka nyttjandet av Arlandabanan

## Samhällsekonomiskt perspektiv

Arlandabanan är huvudsakligen motiverad utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Banan förväntas ge miljövinster, välfärdsvinster och ökade möjligheter till regional utveckling samt förbättrad konkurrenskraft för Sverige, något som inte mäts i direkt ekonomiskt skapat värde. Därför är andra uttryck för ekonomisk påverkan än direkt skapade ekonomiska värden av väsentligt intresse för att AIAB långsiktigt ska kunna bedöma om bolagets uppgift utförs på rätt sätt. Antal och andelen passagerare som utnyttjar tågförbindelsen till och från Arlanda flygplats är ett sådant uttryck, liksom antalet tåg som angör flygplatsen under ett trafikdygn.

## Övervakar avtalet

AIAB övervakar att A-Train uppfyller sina skyldigheter i avtalet, bidrar aktivt i olika fora för att få till stånd ett ökat nyttjande av Arlandabanan och initierar vid behov att Arlandabanan anpassas och utvecklas för nya behov. Förändringar som resulterar i ändrade gränsdragningar och anpassningar av



Denna dokumentnyckel: VUZZA-70NSE-JYWSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

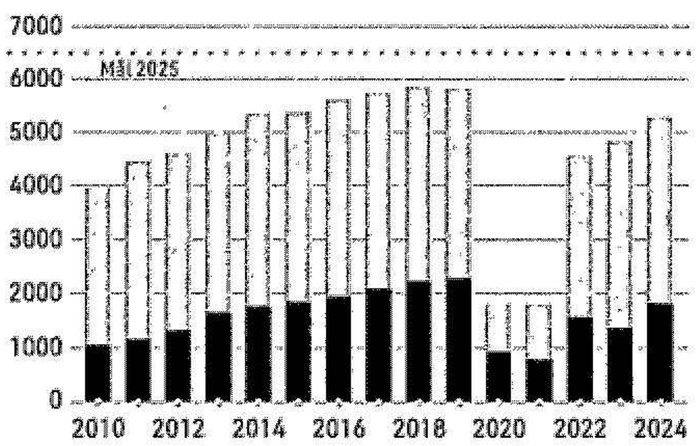
anläggningen dokumenteras genom att avtalet justeras med en s.k. transfer/lease.

För att öka antalet tågresenärer på Arlandabanan påverkar AIAB andra aktörer att öka frekvensen, upptagningsområdet och förbättra tillförlitligheten för tågresor till och från Arlanda.

AIAB förklarar de vidare indirekta ekonomiska konsekvenserna av Arlandabanan, och hur det relaterar till årets utveckling av antalet tågresenärer, mer ingående i den allmänna styrningsdelen.

Utfallet 2024 ligger cirka 1,2 miljoner under etappmålet 2025 som är 6,5 miljoner passagerare. För att kunna nå etappmålet krävs en fortsatt stark återhämtning både genom ett ökat flygresande och en högre marknadsandel för tågtrafiken.

Tusen




Antal passagerare med Arlanda Express.
Antal passagerare som reser med andra tågföretag via Arlanda Central.

### Mål 1

Det övergripande målet med Arlandabanan är att på lång sikt bidra till en ekonomisk och miljömässigt hållbar utveckling i Mälardalen.
Kvantifierat mål: Antal tågresenärer – 8 miljoner passagerare år 2040 och 6,5 miljoner passagerare år 2025.

### Genomförande

För att nå målet krävs att Arlandabanan balanserar fyra delmål rörande ekonomi, passagerarutveckling, miljörestriktioner och kvalitet.

### Resultat

- Antalet passagerare har ökat under 2024 men inte tillräckligt.
- Utfallet är 1,2 miljoner under målet främst på grund av att flygresandet ännu inte återhämtat sig efter Covid 19-pandemin.

Denna dokumentnyckel: WJZZA-7ONSE-JVMSZ-SYGLW-7FHGW-59O1Y

20250512210947



# Mål 2: Ekonomiska åtaganden och resultat

## OPS-projekt med delad risk

Arlandabanan är ett svenskt OPS-projekt där staten delat riskerna med privata investerare och finansiärer. Staten har ställt ut ett royaltylån på 1 miljard kronor till A-Train för byggandet av Arlandabanan. Istället för ränta och amortering på lånet erhåller staten royalty. För svenska staten, och de svenska skattebetalarna, är det viktigt att lånet inklusive ränta återbetalas. Annars måste statliga anslagsmedel betala av lånet som Riksgäldskontoret ställt ut. Staten står för ränterisken på royaltylånet och även denna finansiella kostnad för staten bör täckas av royaltyn för att staten ska anses finansiellt kompenserad.

Förlängningen av avtalet till 2050 som gjordes har dels givit likvida medel i ersättning som AIAB förvaltar, dels förlängd avskrivningstid vilket tillsammans resulterat i att AIAB numera genererar ett positivt resultat. Resultatet utgör en väsentlig förutsättning för att AIAB ska kunna fullgöra sin uppgift som avtalspart och förvaltare av Arlandabaneavtalen.




Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYM5Z-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

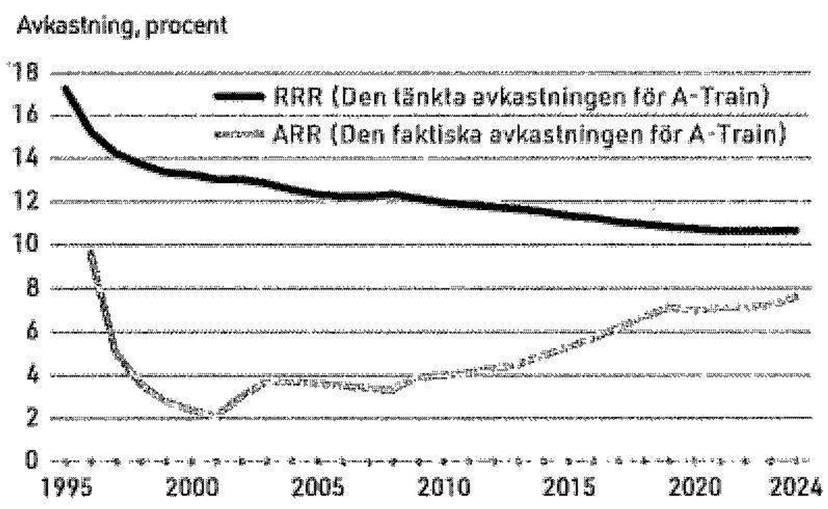
## Royalty 49 miljoner kronor

När Arlandabanan byggdes ställde svenska staten ut ett så kallat royaltylån på 1 000 Mkr. Återbetalning sker genom royalty – någon ränta och amortering betalas därför inte av A-Train. 305 082 773 kronor har nu amorterats i form av royaltybetalningar och utestående saldo per 31 december 2024 är nu 694 917 227 kronor.

Royaltyn börjar betalas först när ägarna till A-Train uppnått en viss avkastning på insatt kapital. Hur stor den avkastningen ska vara beräknas med en formel som bygger på historisk STIBOR(*) till vilken en fast marginal adderats motsvarande den bedömt högre risken i rimligt jämförbara projekt. Denna tänkta avkastning kallas Reasonable Return Rate (RRR) och den har alltsedan 1995 minskat till följd av en lägre referensränta.

Samtidigt har A-Trains aktieägare fått en avkastning på insatt kapital som kallas Actual Rate of Return (ARR). Den har under senare delen av 2010-talet utvecklats positivt till följd av högre lönsamhet och

## Rätten till en högre royalty inträffar om RRR2 nås




### Referensränta

(*) Referensräntan motsvarar den ränta som bankerna i den så kallade STIBOR-panelen i genomsnitt anger att de kan erbjuda varandra för lån utan säkerhet i svenska kronor för en löptid om 360 dagar. Sedan 15 februari 2013 gäller STIBOR 90 dagar med en marginal.

### Lönsamhet avgör

(**) A-Trains lönsamhet kan påverkas av en rad faktorer. Till exempel kan framtida miljövillkor och restriktioner för flygplatsen påverka framtida vinster såväl negativt som positivt. Likaså kan den pendeltågstrafik som SL driver via Arlanda Central komma att påverka resandeflöden och biljettpriser för all kollektivtrafik mellan Arlanda och Stockholm, och därmed också påverka A-Trains framtida förtjänst.

Denna dokumentnyckel: VUZZA-70NSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

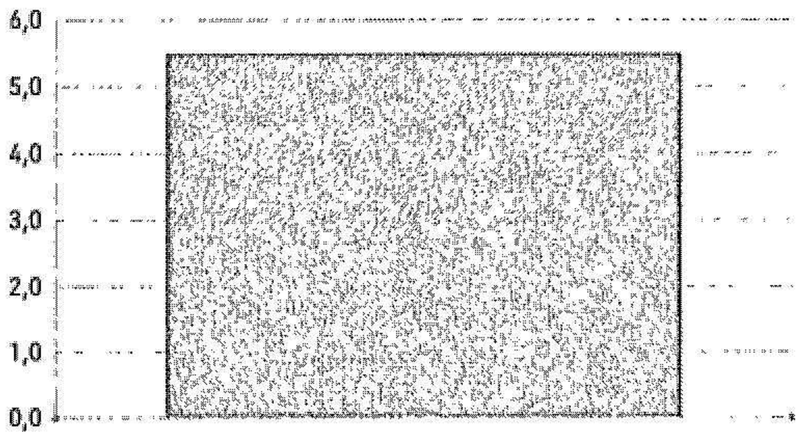
20250512210948



därmed utdelningar till ägarna. Något som bröts under 2020 pga pandemin. Staten har rätt till royalty det år när Actual Rate of Return motsvarar eller överstiger Reasonable Return Rate. Det inträffade 2016. Royalty utgår nu med det högsta av antingen 5 procent av alla intäkter under ett kalenderår eller 15 procent av alla utdelningar under ett kalenderår. När A-Trains avkastning nått upp till den högre referensräntan (RRR2) gäller istället att royalty utgår med 15 procent av intäkterna eller 50 procent av utdelningarna under ett kalenderår. AIAB bedömde tidigare att detta skulle inträffa runt 2028. Effekterna av pandemin på A-Trains resultat har väsentligt påverkat royaltyberäkningarna negativt och därmed förskjutit tidpunkten för när den högre royaltynivån ska börja betalas. Därmed påverkas också den totala royaltyn negativt. AIAB gör nu bedömningen att Trigger Year 2 inträffar först 2040 i enlighet med villkoren i förlängningsavtalet och att den ackumulerade royaltybetalningen kommer enligt AIAB:s senaste bedömning att uppgå till cirka 5,5 miljarder kronor under kontraktstiden.

## Ackumulerade royaltybetalningar

Ack. royaltybetalningar 2017–2050 (Mdkr)




## Erhållen royalty – AIAB redovisar följande ekonomiska värden:

Erhållen royalty 2024: **49 mkr**

Totalt erhållen royalty: **305 mkr**

Penneo dokumentnyckel: WJ2ZA-70N5E-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

AIAB:s ambition är en balanserad målbild där möjligheten att få royaltylånet återbetalt inklusive ränta måste balanseras mot andra mål för Arlandabanan. Först och främst ska de 1,9 miljarder som staten för närvarande bidragit med som royaltylån och ränta återbetalas, men det får inte ske på bekostnad av kvalitet, säkerhet, trafikutbud, miljö etc.

Eftersom staten svarar för räntan på royaltylånet är även denna av betydelse för hela bilden av statens engagemang. Räntan på royaltylånet har under 2024 ökat till 13 miljoner kronor från 6,4 miljoner kronor 2023.

AIAB:s egna administrativa kostnader varierar mellan olika år beroende på vilken övervakning eller samordning/samverkan som krävs av AIAB. Vid refinansiering, ägarbyten eller större förändringar i avtalet med A-Train ökar kostnaderna för AIAB. AIAB finansierar övervakning och samverkan dels med den ersättning som erhålls via A-Train enligt avtalet, dels med uttag av det kapital som AIAB

| Större förändringar av anläggningen Arlandabanan som genomförts under avtalsperioden | | Beslut | Avslutat |
|---|---|---|---|
| Av A-Train begärda | Ny uppgång till Terminal 5 (anpassning till utbyggnaden av pir F) | 2001 | 2010 |
| | MobiSIR (Järnvägens radiosystem) | 2005 | 2007 |
| | Sänkt hastighet i Arlandabanans tunnlar (hantering av tryckstötar) | 2006 | 2012 |
| | Anpassningar på Arlanda C för UL-pendeln (för att möta UL:s viseringskrav) | 2006 | 2010 |
| Av AIAB begärda | Anpassningar för vändande pendeltåg på Arlanda C (Möjliggör i framtiden vändande SL-pendeltåg.) | 1995 | 1999 |
| | 3:e hiss på Arlanda C till Sky City/Terminal 5 | 1997 | 1999 |
| | Anpassning av hisschakt, Sky City | 2004 | 2010 |
| | Anpassningar till Terminal 4 | 2003 | 2010 |
| | Ny uppgång och hiss till Kungsbron, Stockholm C, samt optionsyta för ev bagagehantering (ökad tillgänglighet) | 2006 | 2015 |
| | Ombyggnad av hiss och rulltrappor för Terminal 4 (Schengenanpassning av Terminal 4) | 2007 | 2010 |
| | Ändrad gräns för nyttjanderätten på Stockholm C (Jernhusens utbyggnad av Centralstationen) | 2010 | 2021 |
| | Ändrad gräns för Arlanda C på Sky City p g a SL-pendeln (för att möta SL:s krav på visering) | 2012 | 2021 |
| | Flytt av Arlandabanans driftledningscentral (för att ge plats för Swedavias bagagehantering) | 2014 | 2016 |
| | Flytt av utrymingsväg för att ge plats åt Pir G i Terminal 5 | 2019 | 2024 |

Inga av ovanstående förändringar har påverkat det redovisningsmässiga värdet av den initialt till AIAB överförda anläggningsmassan. Orsaken är främst att förändringarna har bekostats av en tredje-part.

Penneo dokumentnyckel: YUZZA-70NSE-JYM3Z-5YGLW-TPHGW-S9O1Y

20250512210949



förvaltar och som var ersättning för förlängningen av avtalet med A-Train.

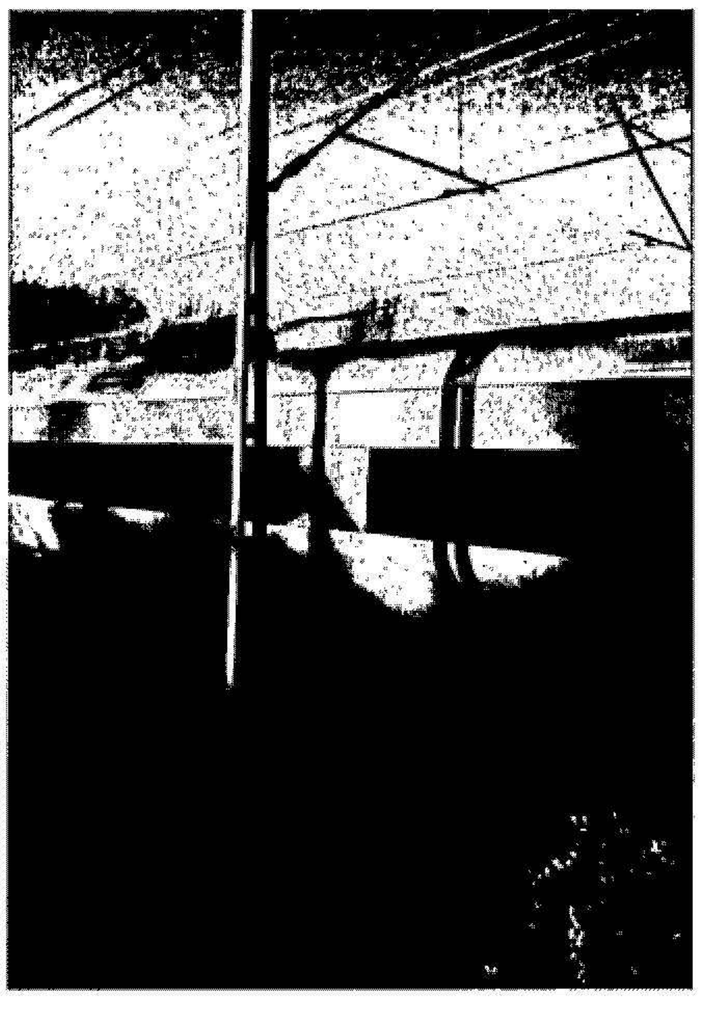
Den påverkan som AIAB har på royaltybetalningens storlek är begränsade till att påverka andra trafikföretag att bredda och förbättra upptagningsområdet för resor till Arlanda så att A-Trains intäkter ökar samt att påverka beslutsfattare att verka för att internalisera alla externa effekter för vägtrafiken i de avgifter som vägtrafiken betalar så att det relativt blir billigare att åka tåg och därmed öka resandet med tåg till Arlanda. AIAB:s påverkan sker främst genom deltagande i olika samråd som berör framtida trafiksystemlösningar i Stockholmsregionen.

Återbetalningen av lån och ränta i form av royaltybetalningarna påverkas även av att A-Train uppfyller sina skyldigheter i avtalet samt att antalet tågresenärer ökar. AIAB verkar för detta genom att övervaka att avtalet följs, samt att få andra aktörer att öka frekvensen, upptagningsområdet och förbättra tillförlitligheten för tågresor till och från Arlanda. Mer information om hur AIAB arbetar med dessa frågor framgår av avnittet "Så styrs verksamheten" på sidan 17.

## Simuleringsmodell beräknar effekterna

AIAB har utvecklat en simuleringsmodell för att beräkna effekterna av olika åtgärder och beslut som rör Arlandabanan. A-Train rapporterar varje år årets resultat till AIAB. Den simuleringsmodell som AIAB utvecklat fylls på med årets utfall, och nya bedömningar görs om den framtida utvecklingen varefter Trigger Year 2 på nytt beräknas, dvs när A-Trains samlade avkastning till ägarna blivit så stor att de högre royaltybetalningarna till staten ska börja. AIAB godkänner också alla A-Trains utdelningar till ägarna så att bolaget inte delar ut mer än vad som är tillåtet i avtalet. AIAB kontrollerar att bolaget inte betalar ut mer än att det egna kapitalet i bolaget uppgår till minst det minimivärde som avtalet stipulerar.

Särskilda insatser görs också av AIAB i samband med refinansiering och vid ägarbyten av A-Train varvid AIAB kontrollerar att inte statens samlade



Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYM5Z-SYGLW-7FHGW-S9O1Y

position försämras genom de nya finansieringsavtalen och/eller ägaravtalen. AIAB kan konstatera att den simuleringsmodell som utvecklats är ett effektivt och verkningsfullt medel att följa upp utvecklingen och bedöma konsekvenser av förslag och förändringar i avtalen. Det har underlättat AIAB:s arbete med att ta ställning till refinansieringen, förlängningen av koncessionen och ägarbytet och det har också medfört krav på förändringar i de föreslagna avtalen så att statens position inte försämras eller urholkas. För att säkerställa grunderna för statens rätt också till den högre nivån på royalty senare i avtalsperioden bevakar AIAB och Riksgälden löpande A-Trains resultatutveckling och den utdelning som görs till A-Trains ägare. En särskild rapporteringsmall används för att hämta in de relevanta uppgifterna från A-Train.

AIAB anser att den övervakning som sker av avtalet är ändamålsenlig och uppfyller syftet. Stora förändringar i övervakningen har skett sedan 2010. Under 2016 granskade Riksrevisionen AIAB:s förvaltning av Arlandabaneavtalen och fann då att AIAB bedriver en aktiv avtalsförvaltning som tillvaratagit statens intressen i avtalet med A-Train.

## Arlandabanan anpassas

Arlandabanan och dess fysiska gränssnitt mot omvärlden måste hela tiden anpassas till omvärldens krav och förväntningar. Sedan start har ett antal större förändringar skett. Dessa framgår av sammanställningen på sidan 38.

### Mål 2

Återbetalning av 1,9 miljarder kronor som staten (fram till 2024) bidragit med som royaltylån och ränta, men det får inte ske på bekostnad av kvalitet, säkerhet, trafikutbud, miljö etc.

### Genomförande

Återbetalning sker genom royalty – ränta eller amortering betalas inte av A-Train. Royaltybetalningarna beräknas till 5,4 miljarder kronor fram till 2050, viket är cirka 2 miljarder lägre än tidigare prognoser beroende på pandemins samlade effekter på när Trigger Year 2 inträffar.

### Resultat

Erhållen royalty 2024 = 49 miljoner kronor.

### Kommentar

Royalty för 2024 erhålls av svenska staten under 2025 och beräknas till ca 50 miljoner kronor.

Personlig dokumentnyckel: WJZZA-7ONSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-5901Y

20250512210950



# Förvaltning av bolagets kapital

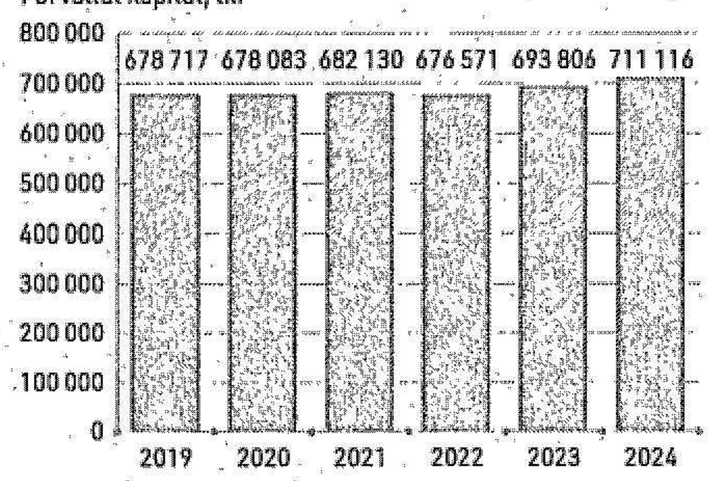
**Sedan 2019 har AIAB ett kapital att förvalta som ett resultat av förlängningen av Arlandabaneavtalet från 2040 till 2050. En del av villkoren var att ge AIAB en kontant ersättning. Eftersom ersättningen avser perioden 2040–2050 är det inte möjligt att dela ut kapitalet förrän under denna period då det egna kapitalet vuxit i motsvarande grad. Till dess måste kapitalet förvaltas av AIAB, som därför anlitat Swedbank Robur för detta.**

## KORT OM FÖRVALTNINGEN

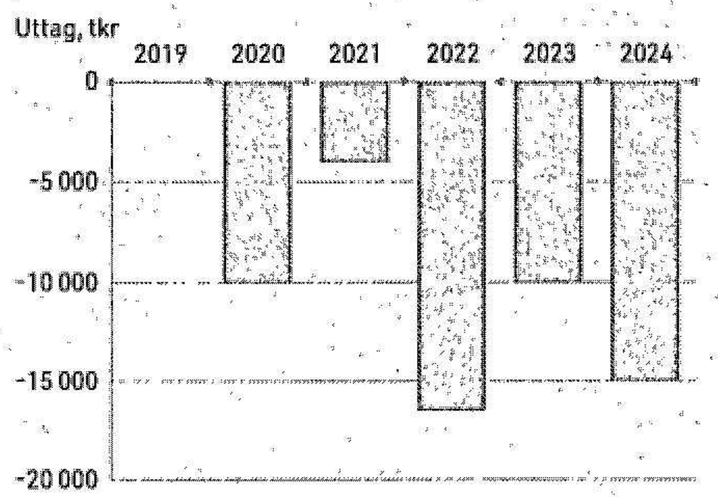
Robur har fått i uppdrag att förvalta AIAB:s kapital. Detta styrs av ett placeringsreglemente som är beslutat av AIAB:s styrelse och som ständigt anpassas och utvecklas utifrån rådande samhällsutveckling och förändringar i riskbilden på marknaden. I korthet är instruktionerna att kapitalet ska placeras i bankinlåning och räntebärande instrument i svenska kronor men en löptid som inte överstiger 420 dagar. Vissa sektorer har en begränsning i hur stor andel som placeringen får uppgå till. Inga placeringar i derivatinstrument är tillåtna. Placeringarna behålls normalt till förfall och redovisas därför till bokfört anskaffningsvärde. Någon marknadsvärdering redovisas inte av innehavet.

Hållbarheten inom förvaltningen ska följa de etiska ställningstaganden som är en central del av AIAB värdegrund. Mot denna bakgrund integrerar AIAB hållbar utveckling, innefattande miljöhänsyn, socialt och ekonomiskt ansvar med god etik i investeringsprocessen och vill premiera bolag som tar vara på de affärsmässiga möjligheter som finns inom hållbart företagande. Den externa förvaltaren ska prioritera placeringar i värdepapper i bolag som är i linje med AIABs värderingar och verksamhet. Att så sker säkerställs dels genom det placerings-

Portföljens totala värde (inkl penningmarknadskonto)




Uttag ur portföljen



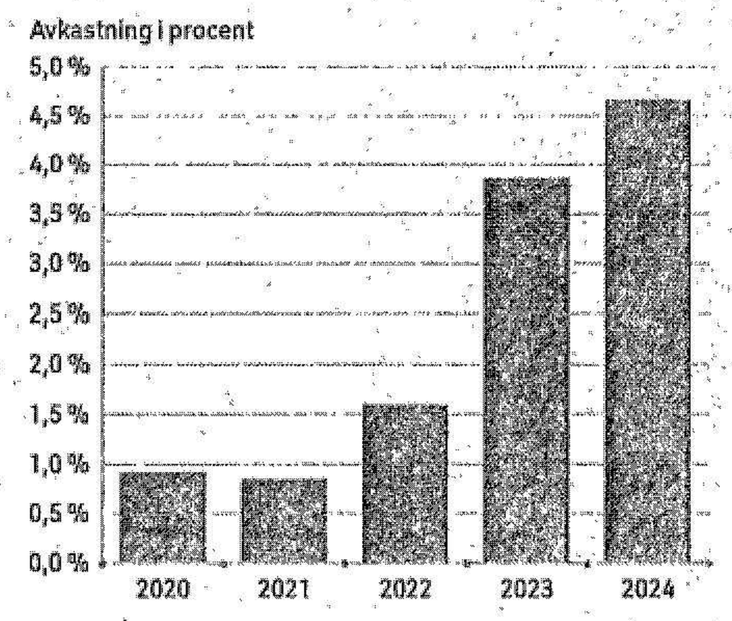

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-ZONSS-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9OIY

reglemente som AIAB förelagt förvaltaren, dels genom att förvaltaren har ett system för att värdera företags hållbarhet. Förvaltaren redovisar också placeringarna regelbundet i månatliga förvaltningsrapporter och direkt för styrelsen i AIAB någon gång per år. AIAB ska inte investera i värdepapper utställda av företag som medvetet bryter mot FN:s deklarationer och konventioner i de internationella normerna. Några av de bolag som uttryckligen ska undvikas är företag vars huvudsakliga verksamhet är utvinning av fossila bränslen eller företag som har mer än 5 % av sin verksamhet i produktion av tobak, spel, narkotika eller pornografi.

## RESULTAT 2024

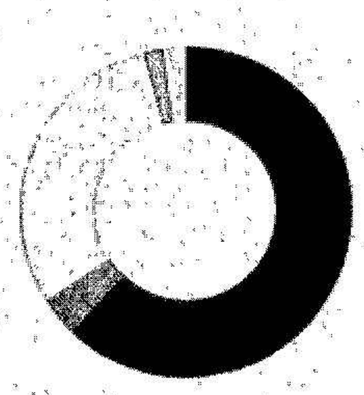
Marknadsräntorna har ökat kraftigt under året vilket påverkat avkastningen positivt. Portföljens korta löptider medför att ränteförändringar snabbt får genomslag på avkastningen. Utfallet av kapitalförvaltningen blev 4,66 (3,86) procent. Portföljens totala värde var 711 (694) miljoner kronor per 31/12 2024. Under året gjordes uttag om 15 (10) miljoner kronor för att bekosta AIAB:s löpande kostnader.

### Portföljens avkastning




Duration 0,19 (0,16) år.

### Portföljens innehav 2024-12-31



| | 2023 | 2024 |
|---|---|---|
| Corporate FRN | 40 % | 46 % |
| Företagscertifikat | 27 % | 16 % |
| Företagsobligationer | 7 % | 4 % |
| Bank FRN | 22 % | 30 % |
| Bankobligationer | <1 % | 2 % |
| Bankobligationer räntebärande | 3 % | 2 % |

Denna dokumentnyckel: VU2ZA-70N5E-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S8OTY

20250512109S1



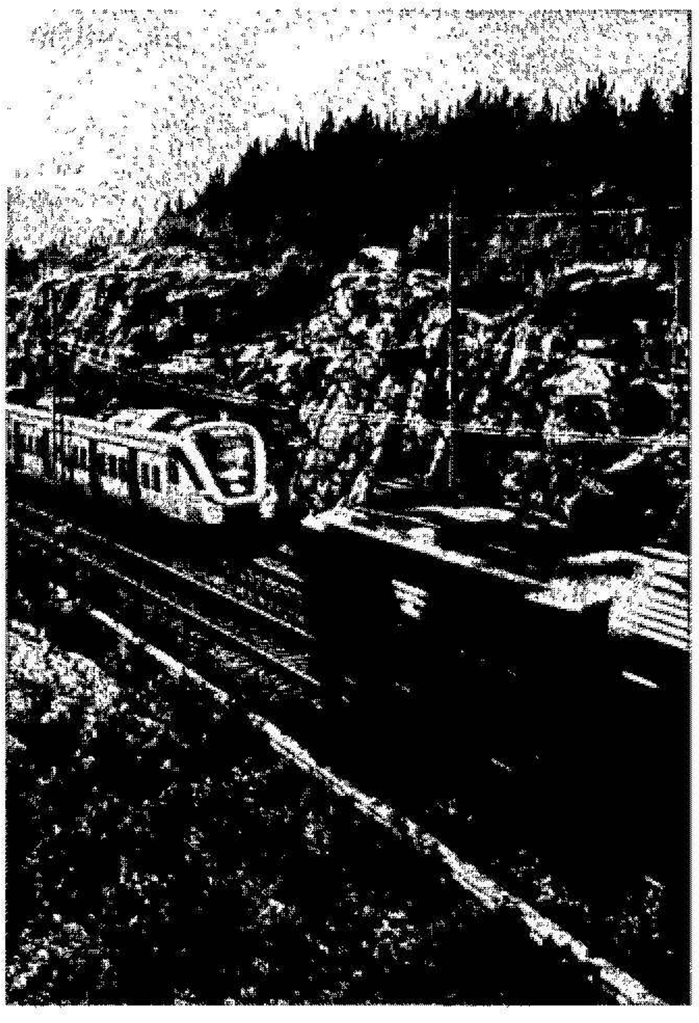
# Mål 3: Minska utsläppen av växthusgaser

## Ett villkor för tredje landningsbanan

Arlandabanan tillkom bland annat för att minska utsläppen av växthusgaser från anslutningstrafiken till och från Arlanda flygplats. Järnvägen var också ett villkor för tillståndet för Arlanda flygplats tredje landningsbana. Det är genom överflyttning av trafik från väg till järnväg som minskningen av utsläppen av växthusgaser sker (Scope 3). Något kvantifierat mål för just järnvägens bidrag till att begränsa utsläppen har aldrig fastställts. Byggandet av banan medförde i sig utsläpp av växthusgaser. För att ställa investeringen i banan i relation till den reduktionseffekt som banan gett upphov till genom överflyttning av trafik från väg till järnväg, ställs utsläppen av CO2 under byggskedet mot den ackumulerade minskningen av CO2 från biltrafik och taxi som tågtrafiken bidragit till. I avsnittet redovisningsprinciper redovisas utförligt hur beräkningen görs.

## Ett alternativ till bil och taxi

Utsläppen av CO2 påverkas av att passagerare väljer tåget istället för bil och taxi. Tågen körs på grön el som är förnyelsebar och får betraktas som koldioxidneutral i driftskedet. Busstrafiken på sträckan Stockholm–Uppsala körs idag på förnyelsebara bränslen och en överflyttning av resenärer från buss till tåg bedöms därför inte längre ge någon direkt effekt på koldioxidutsläppen. Det är därför enbart de resenärer som hade valt egen bil eller taxi om tåget till Arlanda inte funnits, som kan anses utgöra ett bidrag till reducerade utsläpp av CO2 från tågtrafiken. Beräkningen bygger på att endast fullbetalande på Arlanda Express anses utgöra sådana passagerare som annars åkt bil eller taxi. Givetvis bidrar också resenärer från andra destinationer som tar tåget istället för bilen till reducerade utsläpp av koldioxid, men det har inte AIAB kunnat beräkna i denna hållbarhetsredovisning. De årliga genomsnittliga utsläppen från bilparken är grund för beräkningen av reduktionen av koldioxid. Dessa genomsnittliga utsläppsdata tar hänsyn till bilparkens minskade utsläpp av CO2, men inte till specifika förutsättningar på just sträckan Arlanda–Stockholm och det faktum att en stor andel miljötaxi angör Arlanda. AIAB kan genom att påverka andra aktörer att öka frekvensen, upptagningsområdet och förbättra tillförlitligheten



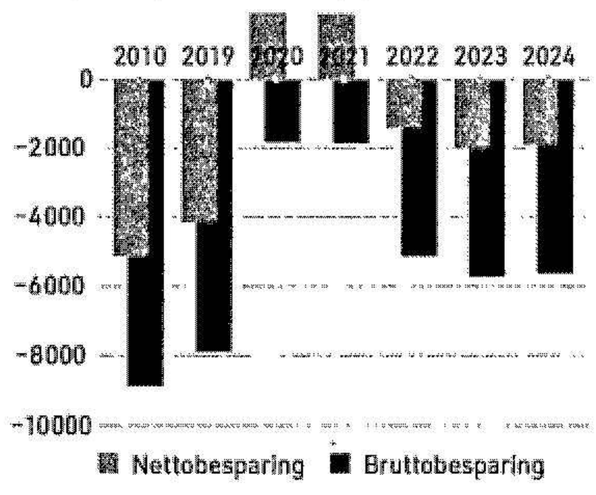
Penneo dokumentnyckel: YUZZA-70NSE-JYMSZ-SYGLW-TFHGW-S9OTY

för tågresor till och från Arlanda bidra med större andel och ökat antal tågresenärer vilket i sin tur leder till minskade utsläpp. För mer information om hur AIAB arbetar med dessa frågor se sidorna 17–18.

Utsläppsbesparingen när en resenär tar tåget istället för bilen minskar i takt med att bilflottan blir allt mer energieffektiv och utnyttjar miljövänliga bränslen. För att Arlandabanans miljöeffekt ska bibehållas måste ett större antal resenärer ta tåget. Det går att påverka antingen genom en mer attraktiv tågprodukt eller genom att höja vägtrafikens kostnader, till exempel genom parkeringsavgifter och vägtullar. Det senare ligger utanför AIAB:s påverkan, men är något bolaget kan påtala för andra aktörer såsom Swedavia och vår gemensamma ägare Svenska staten.

Pandemin medförde att antalet flygresenärer till och från Arlanda minskade kraftigt åren 2020 och 2021 jämfört med 2019 vilket gjort att också efterfrågan på tågresor till Arlanda minskade. När smittspridningen minskade och restriktionerna togs bort våren 2022 ökade resandet igen. Denna trend fortsatte under 2023 men stagnerade under 2024. Tas hänsyn till den koldioxid som släpptes ut under byggnationen av Arlandabanan blev nettobesparingen 1 884 (1 987) ton $CO_2$. Brutto var besparingen 5 616 (5 720) ton $CO_2$.

### Besparingen av utsläpp $CO_2$ i ton




**Mål 3**

Utsläppen med växthusgaser beräknas minska med 182 000 ton netto fram till 2040 som en följd av överflyttning av trafik till Arlandabanan sedan trafikstart 2000 (Scope 3).

### Genomförande

Arlandabanan ska bidra till att anslutningsresor till Arlanda i ökad utsträckning görs med tåg i stället för med taxi eller egen bil. Överföringseffekten i form av minskade koldioxidutsläpp är AIAB:s bidrag till minskade koldioxidutsläpp.

### Resultat

Besparingen av utsläpp $CO_2$ fram till och med 2024 motsvarar en bruttobesparing på 212 731 ton. Om hänsyn tas till den koldioxid som förbrukades när Arlandabanan byggdes är besparingen 119 423 ton. Utsläppsbesparing 2024 var brutto 5 616 ton och netto 1 884 ton. Vid beräkningen av koldioxidutsläpp under byggtiden har erfarenheter och mätningar gjorda vid Botniabanan använts.

### Kommentar

Effekten av överflyttningen av trafik till Arlandabanan minskar till följd av effektivare bilpark och miljövänligare bränslen. En ändrad kundmix med allt större andel privatresenärer vars alternativ sannolikt annars varit buss eller pendeltåg gör också att miljöeffekten avtar trots ökat resande med Arlanda Express.

Penneo dokumentnyckel: WJZZA-7ON5E-JIM4Z-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210952



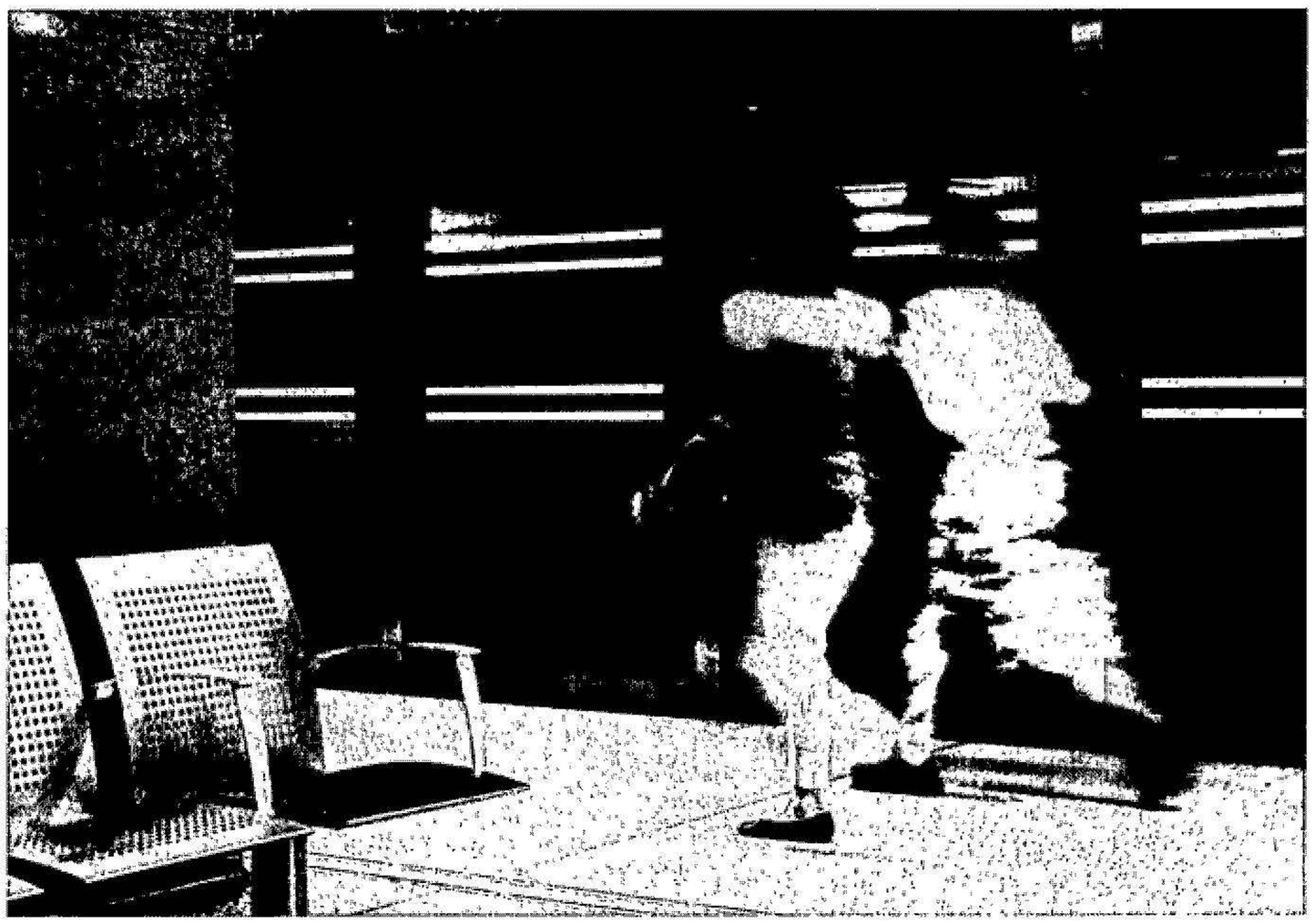
# Mål 4: Bättre mångfald och jämställdhet

## Ska spegla samhällets mångfald

AIAB vill vara ett föredöme och spegla samhällets mångfald även hos A-Train och de underleverantörer som förvaltar Arlandabanan åt AIAB. De största leverantörerna till AIAB är A-Train, som innehar koncessionen och driver snabbtågspendeln Arlanda Express, och Strukton, som på uppdrag av A-Train svarar för Arlandabanans drift. A-Train svarar själv för driften av snabbtågspendeln Arlanda Express. Den senare har en bred mångfald av kunder. Det är därför av stort värde med en bred mångfald bland anställda och ledning i de berörda verksamheterna. Det ger ett positivt och inkluderande intryck hos kunder och samhället i stort.

## Minskad andel kvinnor

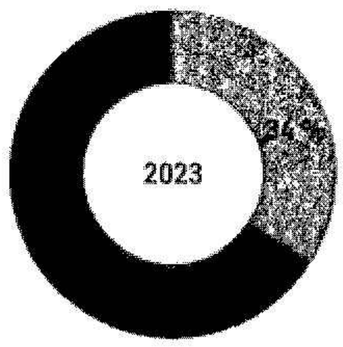
Avtalet med A-Train innehåller ingen reglering som gäller mångfald och lika möjligheter i deras och underleverantörernas verksamhet. Det är genom dialog med A-Train som dessa frågor tas upp och behandlas. Att spegla jämställdheten sammantaget i de tre bolag som huvudsakligen driver verksamheten strategiskt, operativt och rent praktiskt ger



Penneo dokumentnyckel: VUZZA-78N5E-JYWSZ-SYGLW-TFHGW-59O1Y

en ändamålsenlig bild av tillståndet. AIAB:s ägare föregår med gott exempel och har tillsatt en styrelse med 50 procent män och 50 procent kvinnor. AIAB påverkar A-Train genom att ställa krav på att rapportera hållbarhetsinformation i en årlig rapport. Sedan 2023 mäts inte bara styrelsens sammansättning i A-Train och dess underhållsentreprenör utan även ledningsgruppens eller motsvarande team. Andelen kvinnor i de berörda bolagens styrelser och ledningsgrupper varierar lite mellan åren. De senaste åren har andelen kvinnor sammantaget varierat runt 35 procent. På lång sikt är det rimligt med ett mål om en jämn könsfördelning där minst 40 procent av styrelserna ska utgöras av kvinnor. Målet är inte uppnått 2024. Åldersstrukturen i styrelsen är sammantaget följande: 64 procent är över 50 år, 36 procent är 30–50 år och ingen i styrelserna eller ledningsgruppen är under 30 år.

Sammantagen andel kvinnor i AIAB, A-Train och spårentreprenörers ledningsgrupper




**Mål 4**
Mångfald och rättvisa. En jämn könsfördelning där minst 40 procent är kvinnor.

**Genomförande**
Mätning av om det är en jämn könsfördelning avser den sammantagna bilden i AIAB, A-Train AB och Strukton AB.

**Resultat**
Andel kvinnor i styrelse och ledningsgrupp: 36 procent.

**Kommentar**
Målet 40 procent kvinnor i styrelserna och ledningsgrupp är inte uppnått men andelen har ökat sedan föregående år.

## Följer upp jämställdhetsdata

AIAB följer löpande upp jämställdhetsdata som A-Train rapporterar. Ambitionen är att A-Train med underleverantörer ska öka jämställdheten i styrelse och ledning. Betydande avvikelser tas upp och diskuteras årligen i samband med att A-Train redovisar sin egen hållbarhetsrapport.

Pennco dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JYMSZ-SYGLW-TFHGW-S6O1Y

20250512110953



# Mål 5: Påverkan på våra grannar

## Grannar och boende som påverkas

Grannar och boende i närområdet kring Arlandabanan är de som direkt påverkas av Arlandabanan och den järnvägstrafik som bedrivs på den. Det gäller miljöstörningar och säkerhetsrisker som förekommer i direkt anslutning till banan. Miljö- och säkerhetsrisker på banan och i området kring banan kan också påverka möjligheten att driva tågtrafiken på Arlandabanan. AIAB strävar efter att alltid säkerställa en korrekt hantering i de tillstånds- och planprocesser som initieras för Arlandabanans räkning. AIAB ser också till att inom ramen för olika plansamråd och bygglov ta initiativ som värnar järnvägsanläggningens fortsatta existens och agerar förebyggande så att inte besvärande villkor eller exploatering av mark sker i banans närhet som negativt kan påverka utnyttjandet av Arlandabanan.

## Minimerar antalet klagomål

AIAB är som ägare av Arlandabanan sakägare och har som rågranne särskilda rättigheter vid markanvändningsplanering och i bygglovsprocesser. AIAB värnar att inte nya aktiviteter på kringliggande



Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYM5Z-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

mark påverkar framkomligheten i spårområdet och att området kring banan inte används för verksamhet som kan orsaka avbrott eller ökade säkerhetsrisker på Arlandabanan. AIAB agerar tillsammans med avtalsparterna vid otillåten bosättning på Arlandabanans fastigheter och avhyser ockupanterna skyndsamt. AIAB bevakar också att det finns markutrymme för kapacitetsökning längs befintliga spår genom att följa och delta i kommunal planering och lovgivningsprocesser. Primärt är målet att få översiktsplaner och detaljplaner att bli förenliga med AIAB:s krav. Om inte detta lyckas överklagas planerna. I det fall bygglov beviljas som inte tillgodoser AIAB:s krav överklagas besluten.

AIAB har identifierat behov av ökad kapacitet på sträckan Rosersberg–Arlanda flygplats och har tillsammans med Trafikverket genomfört en studie om möjlig kapacitetsförstärkning. Arbetet gjordes inom ramen för Lagen om byggande av järnväg samt Miljöbalken. Därigenom säkerställs att nödvändiga utvärderingar görs, att motstående intressen i det

## Initiativ som AIAB initierat för att säkra Arlandabanans funktion

| Händelse/förändring | Status 2024 | Beskrivning av initiativet |
|---|---|---|
| Detaljplan som AIAB initierat | Intet 2024 | – |
| Bygglov som AIAB sökt | Intet 2024 | – |

## Initiativ som annan part initierat

| Händelse/förändring | Status 2024 | Beskrivning av initiativet |
|---|---|---|
| Detaljplan för Sky City Syd | Överklagande | AIAB har begärt att detaljplanen förses med villkor som begränsar möjligheten till källarvåning i viss del av planen som ligger nära Arlandabanans tunnlar. Antagen detaljplan överklagad av AIAB. |
| Detaljplan Vattenland i Rosersberg | Yttrande lämnat | Detaljplanen antagen – Trafikverket överklagat. |
| Bygglov hotellbyggnad i Rosersberg | | Ny detaljplan antagen med annan lokalisering av hotellet och vattenlandet. |
| Bygglov mobilmast i Rosersberg | Ansökan | AIAB motsätter sig bygglov då masten kommer i vägen för 4-spåret. |
| Kraftledning 400 kV samt 130 kV | Flertal koncessionsärenden | Lägen önskas som ger minsta risker för Arlandabanan. Samråd inför genomförandet – trafikpåverkan. |
| Kraftledning 132 kV | Samråd | Kan utföras utan väsentlig påverkan på Arlandabanan. |
| Spillvattenledning | Samråd | Kan göras utan väsentlig påverkan på Arlandabanan. |
| 4 spår Uppsala | Samråd lokalisering | Två nya spår ansluts mot Arlandabanan norr om flygplatsen enligt av AIAB önskat alternativ. |
| Detaljplan Alfa-området | Samråd lokalisering | Kan göras utan väsentlig påverkan på Arlandabanan. |

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-70NSE-SYGLW-TPYGW-S9OTY

aktuella markområdet redovisas och värderas, samt att alla nödvändiga tillstånd söks i den efterföljande tillståndsprocessen enligt andra relevanta regelverk. Försiktighetsprincipen ska tillämpas vilket innebär att val av tekniska lösningar och användning av farliga ämnen ska baseras på känd teknik och vetenskaplig konsensus. Saknas sådan kunskap ska tekniken eller valet av lösning betraktas som farlig. I den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram för det valda alternativet till sträckning ska förslagets risker och konsekvenser för miljön redovisas. AIAB:s mål är att minimera antalet klagomål från grannar och boende i närområdet avseende buller och vattenkvalitet, samt att inte påverka den omgivande miljön mer än vad givna tillstånd medger.

## Stor vikt på detaljplaneprocessen

AIAB utvärderar löpande utfallet av ståndpunkter givna i samråd och yttranden, och lägger nu stor vikt vid detaljplaneprocessen för att säkra Arlandabanans fortsatta funktion utan nya restriktioner. AIAB kan konstatera att arbetet med att påverka detaljplanernas utformning i huvudsak varit framgångsrikt.

AIAB:s strävan att minimera påverkan på miljön innebär också att bolaget övervakar att A-Train följer gällande lagar och att bullervillkor i gällande detaljplaner följs, liksom att eventuella klagomål från närboende följs upp.

### Mål 5

Målet är att få översiktsplaner och detaljplaner att bli förenliga med AIAB:s krav och Arlandabanans intressen.

### Genomförande

Om inte översiktsplaner och detaljplaner blir förenliga med AIAB:s krav överklagas planerna. I de fall bygglov beviljas som inte tillgodoser AIAB:s krav överklagas besluten.

### Resultat

Planer och bygglov är huvudsakligen förenliga med AIAB:s intressen.

Denna dokumentnyckel: VUZZA-7DN5E-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

# Mål 6: Motverka korruption

## AIAB ska vara en förebild

AIAB ska som statligt ägt företag vara en förebild och AIAB:s leverantörer ska därmed också vara det. För AIAB uppstår det stora korruptionsriskerna i samband med upphandling av koncessionen. Under koncessionsperioden är det i huvudsak i leverantörskedjan som riskerna för korruption uppstår. Det är där de stora ekonomiska transaktionerna och upphandlingarna löpande äger rum. Det är således främst i relationen mellan A-Train och dess underleverantör som riskerna för korruption finns under avtalstiden.

## En uppförandekod

AIAB har beslutat att för egen del följa Kod mot korruption i näringslivet och en uppförandekod för AIAB har beslutats och publicerats på webbplatsen. Uppförandekoden innebär bland annat att AIAB motarbetar alla former av beteenden som kan leda till korruption, mutor och jäv och anlitar inte leverantörer som inte uppfyller AIAB:s värderingar. Varken AIAB eller någon av våra medarbetare, eller leverantörer, ska ta emot någon form av otillbörlig




Denna dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JYMSZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210955



betalning, ersättning eller gåva som kan påverka AIAB:s objektivitet och affärsmässighet. AIAB erbjuder inte heller andra sådana gåvor, förmåner eller ersättningar. AIAB:s medarbetare ska inte blanda privata intressen med AIAB:s verksamhet, och ska undvika att delta i beslut eller i verksamhet som kan komma i konflikt med bolagets intressen. AIAB samarbetar endast med, och anlitar leverantörer, som delar AIAB:s värderingar och som vill leva upp till våra krav på uppförande och etik. Det säkerställs genom löpande dialoger med leverantörerna.

Vid ägarbyten i A-Train och vid refinansiering av A-Train gör AIAB en genomlysning av tilltänkta nya ägare och nya finansiärer. En av de aspekter som undersöks är huruvida de tilltänkta nya parterna tidigare har varit inblandade i korruptionshärvor samt på vilket sätt som de tilltänkta parterna har medvetenhet och övervakningssystem på plats för att motarbeta korruption. Banker och nya ägare som kommer från regioner i världen med hög korruptionsrisk granskas mer ingående än kända aktörer från regioner med låg risk för korruption.

## Tips är måttet

AIAB följer upp A-Trains redovisning av eventuella korruptionsincidenter i leverantörskedjan löpande. AIAB kan också ta emot tips på mejl eller telefon från allmänheten eller företag som misstänker oegentligheter. Avsaknaden av sådana tips utgör måttet på om det kan antas föreligga korruption eller inte. Något särskilt system för anonym anmälan av korruption via webb, typ visselblåsarsystem, är inte infört.

Hittills har det inte inkommit några tips om att det skulle föreligga korruption i AIAB:s leverantörskedja.

### Mål 6

Inga ägare eller finansiärer som är inblandade i korruption ska godkännas av AIAB. Inga fall av korruption ska förekomma i leverantörskedjan.

### Genomförande

Ägare till och finansiärer av AIAB:s partner ska granskas m.a.p korruption när avtal godkänns av AIAB. Incidenter och legala fall av korruption i leverantörskedjan ska mätas och följas upp. AIAB följer Kod mot korruption i näringslivet.

### Resultat

Inga incidenter rörande korruption i leverantörskedjan har anmälts till AIAB eller A-Train AB.

### Kommentar

Målet är uppfyllt och inget behov att förändra uppföljning och kontroll föreligger.

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-T0NSE-IYWSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

# Mål 7: Konkurrens under vissa villkor

## Koncession för snabbtågstrafik

Den svenska järnvägsmarknaden för persontrafik är i princip helt öppen för konkurrens. Undantaget är den del som omfattas av koncessionen för snabbtågstrafik mellan Arlanda flygplats och Stockholms central, där Stockholms central definieras som stationerna från Älvsjö till Karlberg. Sträckan är skyddad från direkt konkurrens om passagerarna i Järnvägsförordningen genom att rätten att ta upp och släppa av passagerare är begränsad för andra tågföretag. Det innebär att AIAB genom en föreskrift har ett befäst skydd för den koncession man upplåtit till A-Train. I gengäld är A-Train skyldig att bedriva en i förväg definierad trafik med en viss minsta turtäthet och med en viss minsta hastighetsstandard, samt skyldig att upplåta kapacitet på Arlandabanan som inte behövs för Arlanda Express till andra tågföretag.



Ett öppet marknadstillträde gäller således för all trafik som angör Arlanda C och tar upp och släpper av passagerare på stationer söder om Stockholm eller norr om Arlanda. Redan i grundavtalet från

Pennsa dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JWMSZ-SYGLW-JTHGW-SSOIY

20250512210956



1995 är denna marknad öppen för andra tågföretag som då hade rätt att bedriva tågtrafik på banan. Det är viktigt att A-Train agerar konkurrensneutralt och icke-diskriminerande gentemot andra tågtrafikföretag för den trafik som enligt lagen och koncessionsavtalet har rätt att trafikera banan. Denna skyldighet för A-Train, som ursprungligen endast var avtalsreglerad, har genom tillkomsten av en ny järnvägslagstiftning befästs i svensk lag. Det innebär att förutom den övervakning av avtalet som AIAB gör har nu även en tillsynsmyndighet, Transportstyrelsen, möjlighet att ingripa om A-Train skulle agera i strid mot gällande lag. Det gäller såväl i tidiga skeden av planeringen, då principer för kapacitetstilldelning läggs fast, som i de senare skedena när kapacitet fördelas och trafiken leds operativt.

## Uppmuntra till transparens

AIAB följer A-Trains agerande och uppmuntrar till transparens och samråd med aktörer i tidiga skeden när nya tågföretag avser etablera trafik. AIAB följer också översiktligt de processer som A-Train är tvungna att följa för att fastställa en tågplan, och har möjlighet att påtala brister om sådana skulle föreligga. AIAB kan ta emot klagomål på A-Trains beteende. AIAB följer också eventuella ärenden som anmäls till Transportstyrelsen. I de fall som ett agerande skulle leda till bristande integration och koordinering med övrig järnvägstrafik i Mälardalsregionen kan avtalet med A-Train sägas upp och nyttjanderätten lösas in. Sedan 2012 kör SL tågtrafik som tar upp passagerare på den sträcka där A-Train har ensamrätt. Detta har överenskommits genom ett nära samarbete mellan parterna då SL-trafiken huvudsakligen kompletterar än konkurrerar med A-Trains egna tågtrafik.

## Inga klagomål eller ingripanden

Fram till och med 2023 har inte A-Trains agerande eller beslut föranlett några klagomål från andra tågföretag eller ingripanden från tillsynsmyndigheten eller AIAB. Däremot har frågan om A-Trains agerande vid fördelning av kapacitet på Arlandabanan under perioden som banan bara kunde trafikeras på ett spår lyfts till AIAB av tredje part med anledning av att A-Train beslutade att upplåta fyra tåglägen per timme för Arlanda Express och endast ett tågläge per timme för annan tågtrafik. Det medförde att alla SJ-tåg och alla SL-tåg fick ledas om via Märsta istället för att angöra Arlanda. AIAB har klargjort att detta är rätt agerat av A-Train utifrån skyldigheterna som de har i avtalet med AIAB.

### Mål 7

A-Train ska agera konkurrensneutralt och icke-diskriminerande i enlighet med Järnvägslagens regler.

### Genomförande

AIAB följer A-Trains agerande och uppmuntrar till transparens och samråd med aktörer i tidiga skeden när nya tågföretag avser etablera trafik. AIAB kan ta emot klagomål på A-Trains beteende. AIAB följer också ärenden som anmäls till Transportstyrelsen. I de fall som ett agerande skulle leda till bristande integration och koordinering med övrig järnvägstrafik i Mälardalsregionen kan avtalet med A-Train sägas upp och nyttjanderätten lösas in.

### Resultat

Det var 0 ärenden som anmäldes till Transportstyrelsen, och 0 ärenden avgjorda i domstol. Målet är uppnått.

### Kommentar

AIAB har förklarat A-Trains skyldigheter för tredje part.

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

# Mål 8: Följa lagar och regler

## Risk för säkerhet och miljö

AIAB och dess leverantörer ska uppfylla högt ställda krav på att följa lagar och regler. Väsentliga risker i verksamheten är dels kopplade till tågtrafiken, dels till infrastrukturförvaltning. Ett omfattande regelverk omfattar de två verksamheterna och gäller såväl specifikt järnvägsverksamheten som generella företeelser som miljörätt, arbetsrätt, konkurrensrätt med mera. Stora brister i styrningen kan medföra att verksamheten ytterst kan förlora sina tillstånd och att verksamheten begränsas eller stängs ned av tillsynsmyndigheten.

Sådan verksamhet som lyder under villkor i generell lagstiftning kan även de leda till inskränkningar i verksamheten vid till exempel överskridanden av miljövillkor eller normer. I vissa fall råder anmälningsplikt vid incidenter och tillbud även om inga överskridanden eller utsläpp har skett. I allt väsentligt är det tillståndshavaren till järnvägen Arlandabanan, det vill säga A-Train, som har skyldigheten att se till att gällande villkor och gällande lag alltid följs. AIAB har främst identifierat frågor rörande



Pennea dokumentmyckel: VU2ZA-70NSE-JYWGT-MTGYS-ZSWAT-E

20250512210957



grundvatten och dagvatten samt buller som väsentliga risker att övervaka så att inga överskridanden sker.

## Regelbundna mätningar

A-Train rapporterar incidenter till AIAB löpande och vid behov samråder parterna om fortsatt agerande och om anmälan till tillsynsmyndigheten ska ske.

## Styrning och kontroll fungerar

AIAB får förutom löpande rapportering från A-Train även årligen ett intyg från advokat som verifierar att inga kända överträdelser ägt rum alternativt att överträdelser skett.

AIAB bedömer att styrning och kontroll i leverantörskedjan fungerar väl och att egenkontrollen fångat in relevant information i tid.

## Trafikplikten följs

Avtalet med A-Train om Arlandabanan innehåller krav på att en viss servicenivå ska upprätthållas avseende Arlanda Express frekvens och hastighet. Det benämns trafikplikt. Trafikplikten har uppfyllts av A-Train under 2024.

### Mål 8

AIAB och dess leverantörer ska uppfylla högt ställda krav på att följa lagar och regler. A-Train har en skyldighet att bedriva snabbtågspendeln minst i den omfattning som framgår av avtal med AIAB.

### Genomförande

AIAB följer upp om A-Train har överträtt någon regel. Analys av om trafikplikten har uppfyllts.

### Resultat

Inga regelöverträdelser har upptäckts i leverantörskedjan. Trafikplikten har uppfyllts.

### Kommentar

Regelefterlevnaden är god och målet är uppfyllt.

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7BNSE-JYWSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

# Mål 9: Kundernas hälsa och säkerhet

## Säkerheten grundläggande

Säkerheten är en grundläggande förutsättning för att bedriva persontågtrafik. Utebliven trafik- och passagerarsäkerhet resulterar i att färre väljer att resa med tåget och ökar risken för förelägganden, förbud eller indragna tillstånd. Det senare innebär att servicen inte kan erbjudas och att verksamheten kan komma att avvecklas och övertas av en annan operatör. Verksamheten är tillståndspliktig och är föremål för övervakning och tillsyn av Transportstyrelsen. Det är A-Train som innehar alla säkerhetstillstånd/tillstånd som infrastrukturförvaltare och tågföretag.

## Systematiskt säkerhetsarbete

Grundläggande metod för säkerhetsstyrningen är ett systematiskt säkerhetsarbete grundat på säkerhetsbevisningsmetoder och felsäkra lösningar. Alla förändringar ska utgå från riskanalyser där identifierade risker hanteras för att minimera risken för olyckor och allvarliga skador. Ansvaret är lagt på koncessionshavaren A-Train som regelbundet följer upp säkerheten och rapporterar till AIAB.

## Terrorhot

Risken för terrordåd i Sverige har medfört en ökad vaksamhet och övervakning av Arlandabanan och dess anläggningar sedan ett par år tillbaka. Arlandabanan med dess snabbtågspendel är ett litet system med hög personaltäthet och närvaro på tåg och perronger i form av ombordpersonal och ordningsvakter. Anläggningen övervakas kontinuerligt av Driftledningscentralen bland annat via ett omfattande system med kameror. Ett nära samarbete finns med tågförare och tågoperatörer som regelbundet trafikerar Arlandabanan och kan rapportera avvikelser till Driftledningscentralen.

## Olyckor följs upp

Olyckor och incidenter där A-Train är inblandade följs upp och utvärderas. Målet är noll dödade och allvarligt skadade resenärer samt noll dödade och allvarligt skadade arbetstagare.

Under 2024 inträffade tre påkörningar, vilket resulterade i tre avlidna. Samtliga påkörningar skedde med Arlanda Express på Trafikverkets spår.

**Mål 9**

Målet är 0 dödade och allvarligt skadade resenärer, och 0 dödade och allvarligt skadade arbetstagare.

**Genomförande**

Olyckor och incidenter på Arlandabanan följs upp och utvärderas.

**Resultat**

Målet är inte uppnått. Arlanda Express har kört på tre personer. Samtliga avled. Inga resenärer och ingen arbetstagare har dödats eller skadats allvarligt under 2024.

**Kommentar**

Antalet suicidtillbud är relativt konstant över åren och resulterar vanligen i att personen avlider.

Inga resenärer eller arbetstagare har dödats eller skadats allvarligt under 2024.

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-76NSE-JYW5Z-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210958



# Mål 10: Nöjda kunder

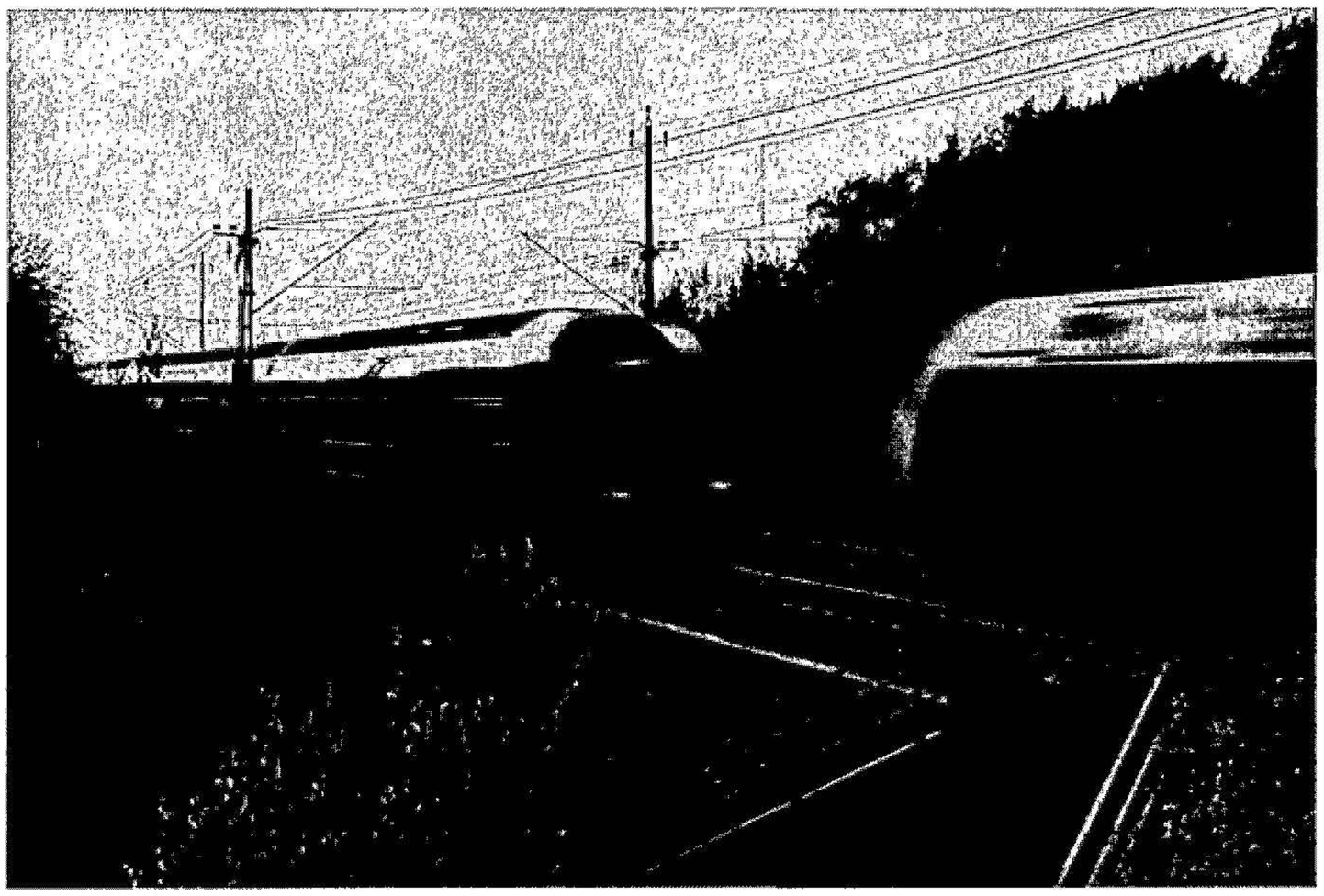
AIAB erbjuder genom A-Train två produkter, dels en resetjänst (snabbtågspendeln Arlanda Express), dels en bana som tågbolagen nyttjar för sin trafik. Kunder på Arlandabanan är således såväl enskilda resenärer som de olika tågbolagen. AIAB:s intäkter kommer från A-Train som i sin tur tar betalt av tågbolagen (spåravgift och stationsavgift) och av resenärerna (biljettpris).

## Nöjda kunder återvänder

För att tågföretagen ska leverera en resetjänst med hög kvalitet krävs också en väl fungerande bana och bra infrastrukturförvaltning. Endast nöjda kunder kommer att resa med tåg till Arlanda igen. Därför är punktlighet och tillförlitlighet i tågtrafiken viktiga förutsättningar för att AIAB:s vision och långsiktiga mål ska kunna uppnås.

## Påverka andra

AIAB följer upp tillförlitligheten och punktligheten för Arlanda Express.



Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

## Bättre punktlighet

2024 var 96 (88) procent av alla Arlanda Expresståg i tid inom fem minuter. Det är en stor förbättring sedan 2023 då orsaken till den sämre punktligheten var den urspårningsolycka som skadade Arlandabanans spår söder om Arlanda svårt och som medförde kapacitetsproblem på sträckan under sommaren och hösten 2023. Dessutom gjorde ombyggnadsarbeten på Stockholms Central under 2023 att Arlanda Express tvingades flytta till en annan plats på stationen samtidigt som spårkapaciteten begränsades och antalet tågavgångar drogs ned, vilket förutom längre väntetider och ökad trängsel också medförde ökad störningskänslighet. Punktligheten påverkades därför negativt. Under 2024 är punktligheten åter på samma nivå som före olyckan med skillnaden att andelen tåg i tid inom 2 minuter är något sämre än 2022.

Ett tågsätt skadades vid urspårningsolyckan och är inte reparerat vilket gör Arlanda Express störningskänsligt vid skador på övriga tågsätt. Andelen inställda turer (3%) är därför högre än 2022 men väsentligt bättre än 2023 (11,2%).

| Tåg i tid (Arlanda Express) % | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|
| Inom 2 minuter | 88 | 71 | 86 |
| Inom 5 minuter | 96 | 88 | 96 |
| Andel inställda avgångar | 1,4 | 11,2 | 3,0* |

* Varav 0,9 procent var planerade inställningar och 2,1 procent var oplanerade ad hoc-inställningar.

### Mål 10

Resenärerna ska mötas av en pålitlig och punktlig resetjänst.

### Genomförande

Punktlighet och andel inställda turer mäts.

### Resultat

Målet har inte nåtts. Dålig punktlighet och hög andel inställda avgångar.

### Kommentar

Avsaknaden av ett tågsätt gör Arlanda Express störningskänsligt.

Penneo dokumentnyckel: WUZZA-70N5E-JYWSZ-5YGLW-TEHGW-S9OLY

20250512210959



# Hållbarhetsredovisningen i siffror

AIAB redovisar 2010 som valt basår då det var första gången som en hållbarhetsredovisning enligt GRI gjordes. AIAB redovisar också de senaste fyra åren utöver utfallen för 2024.

## Ekonomisk påverkan

*ER=Ej relevant

| | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Skattelättnader | ER* | ER | ER | ER | ER | ER |
| Subventioner | ER | ER | ER | ER | ER | ER |
| Investeringsstöd | ER | ER | ER | ER | ER | ER |
| Belöningar | ER | ER | ER | ER | ER | ER |
| Befrielse från att erlägga royalty | ER | ER | ER | ER | ER | ER |
| Exportstöd etc. | ER | ER | ER | ER | ER | ER |
| Finansiella incitament | ER | ER | ER | ER | ER | ER |
| Övriga finansiellä bidrag | ER | ER | ER | ER | ER | ER |
| Uppdragsersättning från trafikverket (Mkr) | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ackumulerad uppdragsersättn. från Trafikverket | 126 | 201 | 201 | 201 | 201 | 201 |
| Upptagningsstöd / rättighet / ensamrätten | AIAB har ensamrätt att ta upp och lämna av tågresenärer på sträckan Arlanda–Stockholm Central–Älvsjö station | | | | | |
| Betald ränta på villkorslånet (Mkr) | 34 | 1 | 1 | 1,5 | 6,4 | 13,4 |
| Ackumulerad ränta på villkorslån (Mkr) | 781 | 910 | 911 | 912 | 919 | 933 |
| Erhållen Royalty (Mkr) | 0 | 46,3 | 15,6 | 20,9 | 38,9 | 48,9 |
| Royaltylånets saldo (Mkr) | 1000 | 819 | 804 | 783 | 744 | 695 |
| Värdet på Transfer/Lease | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Avkastning på AIAB:s kapital (%)* | – | 0,92 | 0,85 | 1,5 | 3,9 | 4,7 |

* Avkastning i förhållande till Förvaltat kapital.

## $CO_2$ besparing (Brutto, ton)

| | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| $CO_2$ per år (ton) | 8 863 | 1 814 | 1 838 | 5 119 | 5 720 | 5 616 |
| $CO_2$ sedan start (ACC $CO_2$-minskning, ton) | 111 327 | 194 439 | 196 277 | 201 395 | 207 115 | 212 731 |

## Våra grannar

| | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Platsen/platser där företaget har påverkan | Samma som 2024 | | | | | Områden kring Arlandabanan mellan Rosersberg och Odensala i Sigtuna kommun |
| Vilka som påverkas | | | | | | Grannar och boende i närområdet av Arlandabanan |
| Beskrivning av signifikant påverkan | | | | | | Miljo och säkerhet i direkt anslutning till banan. Miljö- och säkerhetsrisker på banan och i influensområdet kring banan kan påverka möjligheten att driva tågtrafiken |
| Beskrivning av signifikant potentiell påverkan | | | | | | Buller, utsläpp, sänkt grundvatten |
| **Utbyggnadsprojekt** | | | | | | |
| Markanspråk km² (i nuläget) | 0,54 | 0,54 | 0,54 | 0,54 | 0,54 | Area 539 488 m² (54 hektar) |
| Antal klagomål på buller | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Inga |

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-7ON5E-JYM5Z-5YGLW-7FHGW-S9O1Y

## Korruption

| | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Antal identifierade korruptionsincidenter | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Antal vidtagna åtgärder riktade mot anställda | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Antal affärskontrakt som avbröts eller som inte förnyades på grund av korruption | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Antal korruptionsfall som drivits mot Arlanda-banan i domstol | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## Konkurrens

| | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pågående rättsliga processer om konkurrens-begränsande agerande | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Antal avslutade ärenden | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Relevanta rättsliga processer relaterat till konkurrensbegränsande agerande.
(Antal ärenden som anmälts till Transportstyrelsen och beslut samt ärenden avgjorda i domstol.)

## Lagar och regler (AIAB och A-Train)

| | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Antal utdömda böter och straffavgifter | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totala värdet av samtliga böter och straffavgifter | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totala antalet icke-monetära sanktioner | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Antalet fall som förts till tvistlösning/skiljedom | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## Hälsa och säkerhet

| | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Antal produkt/servicekategorier för vilka hälso- och säkerhetseffekter utvärderats för förbättringar | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |

## Antal olycksfall relaterat till Arlandabanans verksamhet (AIAB och A-Train AB)

| | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Allvarligt skadade | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Antal dödsfall (resande och personal) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Antal dödsfall (påkörning av Arlanda Express) | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 |

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JYN5Z-5YGLW-7FHGW-S9OIY

20250512210960



## Könsfördelning i procent (AIAB, A-Train AB och spårentreprenören*)

| Sammantaget i styrelserna i AIAB, A-Train och Strukton | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Män | 74 | 61 | 65 | 67 | 66 | 62 |
| Kvinnor | 26 | 39 | 35 | 33 | 34 | 38 |
| Under 30 år | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mellan 30–50 år | 53 | 50 | 41 | 39 | 34 | 36 |
| Över 50 år | 47 | 50 | 59 | 61 | 66 | 63 |

| I A-Trains styrelse och ledningsgrupp | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Män | 71 | 60 | 67 | 70 | 69 | 64 |
| Kvinnor | 29 | 40 | 33 | 30 | 31 | 36 |
| Under 30 år | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mellan 30–50 år | 71 | 60 | 44 | 50 | 38 | 36 |
| Över 50 år | 29 | 40 | 56 | 50 | 62 | 64 |

| I AIAB:s styrelse** | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Män | 60 | 50 | 50 | 50 | 50 | 25 |
| Kvinnor | 40 | 50 | 50 | 50 | 50 | 75 |
| Under 30 år | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mellan 30–50 år | 0 | 25 | 25 | 25 | 25 | 0 |
| Över 50 år | 100 | 75 | 75 | 75 | 75 | 100 |

| Spårentreprenörens styrelse och ledningsgrupp* | 2010 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Män | 86 | 75 | 75 | 75 | 67 | 67 |
| Kvinnor | 14 | 25 | 25 | 25 | 33 | 33 |
| Under 30 år | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mellan 30–50 år | 71 | 50 | 50 | 25 | 33 | 43 |
| Över 50 år | 29 | 50 | 50 | 75 | 67 | 57 |

Uppgifter om könsfördelning i Ledningsgrupp, i chefsgrupp och Funktion 1-anställda saknas före 2023.
AIAB har ingen anställd. Uppgiften är därför inte relevant att redovisa enbart för AIAB.
* Strukton AB från 2023. Före 2023 Infratek Sverige AB.
** Avser bokslutsdagen.

Denna dokumentnyckel: WUZZA-7ONSE-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

# Redovisningsprinciper och hållbarhetsindikatorer

Alla statligt ägda bolag ska göra en hållbarhetsredovisning enligt t. ex. GRI, Global Reporting Initiative. Detta är AIAB:s femtonde hållbarhetsredovisning och omfattar 2024. Hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 5–70 samt 92–95. Hållbarhetsredovisningen avser även den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Den förra publicerades i mars 2024. AIAB lämnar en hållbarhetsredovisning för varje kalenderår. Rapporteringsperioden för den finansiella rapporteringen överensstämmer med hållbarhetsrapporteringen. Inga priser eller utmärkelser har mottagits av AIAB under redovisningsperioden.

Innehållet i hållbarhetsredovisningen har tagits fram genom en analys utifrån vad som är väsentligt för AIAB och intressenterna med utgångspunkt i GRI:s områden. Analysen innefattar flera olika sammanvägningar av prioriteringar hos intressenter, media, transportföretag, miljöforskning m.m. Prioriteringarna hos intressenterna bygger på de intervjuer som gjordes 2010 och som sedan uppdaterats genom löpande dialoger.

Inga förändringar har skett under 2024 som berör storlek, struktur eller ägande i AIAB.

## Beräkning av reduktion av $CO_2$

Nettoreduktionen av $CO_2$ beräknas som antalet fullbetalda resor under året med Arlanda Express multiplicerat med sträckan i kilometer mellan Stockholm C och Arlanda flygplats multiplicerat med det aktuella årets genomsnittliga beräknade utsläpp av $CO_2$ per km för bilparken i Sverige. Den beräknade utsläppsreduktionen reduceras sedan med den belastning av $CO_2$ som finns sedan Arlandabanan byggdes. Om utsläppsreduktionen är liten kan därför besparingen bli negativ, dvs inte uppväga den $CO_2$ som anläggningen är belastad av från byggskedet.

## Innehållet enligt GRI

I tabellen på sidan 63 redovisas de väsentliga hållbarhetsaspekter som redovisas i rapporten.

Rapporten har tagits fram i enlighet med GRI 2021. GRI Standard 2021 index finns på sidorna 67–68.

Hållbarhetsredovisningen granskas i sin helhet och bestyrks externt av oberoende revisor.

AIAB:s hållbarhetsredovisning 2024 har fastställts av styrelsen den 17 mars 2025. Det är bolagets styrelse som begär den externa granskningen.

AIAB:s organisation består av styrelse och vd. Inga kommittéer eller utskott finns.

Redovisningens omfattning avviker från bolagets finansiella årsredovisning eftersom Arlandabanan är ett OPS-projekt där den väsentliga verksamheten bygga, äga och driva järnväg och snabbtåg inte i sin helhet kan mätas i den finansiella rapporteringen eftersom den utförs av en annan part (A-Train). Därför omfattar hållbarhetsredovisningen även effekter som är ett resultat av A-Train och dess leverantörers verksamhet på Arlandabanan.

Denna dokumentnyckel: MJ2ZA-SSN04-TFHGM-MTGU5-25WJV

20250512210961



# Innehållet enligt GRI

Arlandabanan Infrastructure AB (Se årsredovisning för 2024, sid 71).

AIAB har följt GRIs principer för hur processen för definition av rapportinnehåll bör genomföras. Processen som AIAB har implementerat kan beskrivas i följande tre huvudsakliga steg.

## Steg 1: Identifiering av potentiellt relevanta hållbarhetsaspekter

AIAB har identifierat hållbarhetsaspekter genom att utgå från GRIs G4 aspektlista, en undersökning genomförd 2013 av IVL, med syfte att identifiera vilka av regeringens hållbarhetsmål som är relevanta för AIAB, och intern erfarenhet och återkoppling från intressenter från föregående års hållbarhetsrapportering. Den grundlista som tagits fram har sedan relevansbedömts av AIAB utifrån kriterierna: AIAB:s ekonomiska, miljömässiga och sociala effekter kopplade till AIAB:s verksamhetsaktiviteter, produkter, tjänster och intressentrelationer.

| Aspekternas relevans<br>Samtliga aspekter är relevanta endast i Sverige. | Relevant för AIAB | Relevant utanför AIAB |
|---|---|---|
| 1. Ekonomisk påverkan | × | |
| 2. Indirekt ekonomiska påverkan | × | |
| 3. Utsläpp | | × |
| 4. Mångfald och jämställdhet | | × |
| 5. Lokala samhällen | × | |
| 6. Antikorruption | × | × |
| 7. Konkurrensbegränsande aktiviteter | × | × |
| 8. Regelefterlevnad samhälle | × | × |
| 9. Kunders hälsa och säkerhet | × | × |
| 10. Produkt- och tjänstemärkning | | × |

Penneo dokumentnyckel: WUZZA-70NSE-JYMSZ-SYGLW-JFHGW-S9O1Y

I samband med att relevansbedömningen genomförts, har också respektive potentiellt relevant aspekts påverkan i AIAB:s värdekedja (inom AIAB:s organisation eller externt utanför AIAB) bedömts.

AIAB har i samband med övergången till GRI Standard kontrollerat att den tidigare genomförda processen lever upp till GRI 1.

## Steg 2: Utvärdering och prioritering av hållbarhetsaspekter

Den grundlista med potentiellt relevanta hållbarhetsaspekter som identifierats i steg 1, har av AIAB sedan enligt ett strukturerat angreppssätt bedömts utifrån respektive aspekts påverkan på varje av AIAB:s intressenters krav och förväntningar på AIAB. Varje aspekts påverkan på, och påverkan från, AIAB har också utvärderats enligt kriterierna sannolikhet och effekt. Resultatet av de båda utvärderingarna har sedan kombinerats i en sammanställning på två axlar.

AIAB har definierat tröskelvärden för väsentlighet utifrån att varje aspekt skall ha en hög eller mycket hög betydelse för intressenter, samt hög eller mycket hög påverkan på eller från AIAB:s verksamhet.

För varje väsentlig hållbarhetsaspekt har AIAB identifierat GRI-speficika standardupplysningar samt övriga upplysningar som AIAB anser relevanta att rapportera på för att uppnå en GRI redovisning enligt GRI 2021.

## Steg 3: Validering av relevanta hållbarhetsaspekter

Listan över relevanta aspekter har slutligen bedömts av AIAB:s vd mot att omfattning, gränsdragningar och tid, ger en rimlig och balanserad representation av organisationens betydande ekonomiska, miljömässiga och sociala effekter, samt gör det möjligt för AIAB:s intressenter att bedöma AIAB:s verksamhet.

## Rapportering enligt GRI Standards

Mätning av jämställdhet har från och med 2023 utökats till att omfatta även ledningsgrupperna i A-Train AB och Strukton AB (underhållsentreprenören). AIAB har ingen ledningsgrupp och därför redovisas enbart styrelsens sammansättning. I övrigt har inga förändringar avseende avgränsning, omfattning eller mätmetoder gjorts 2023.

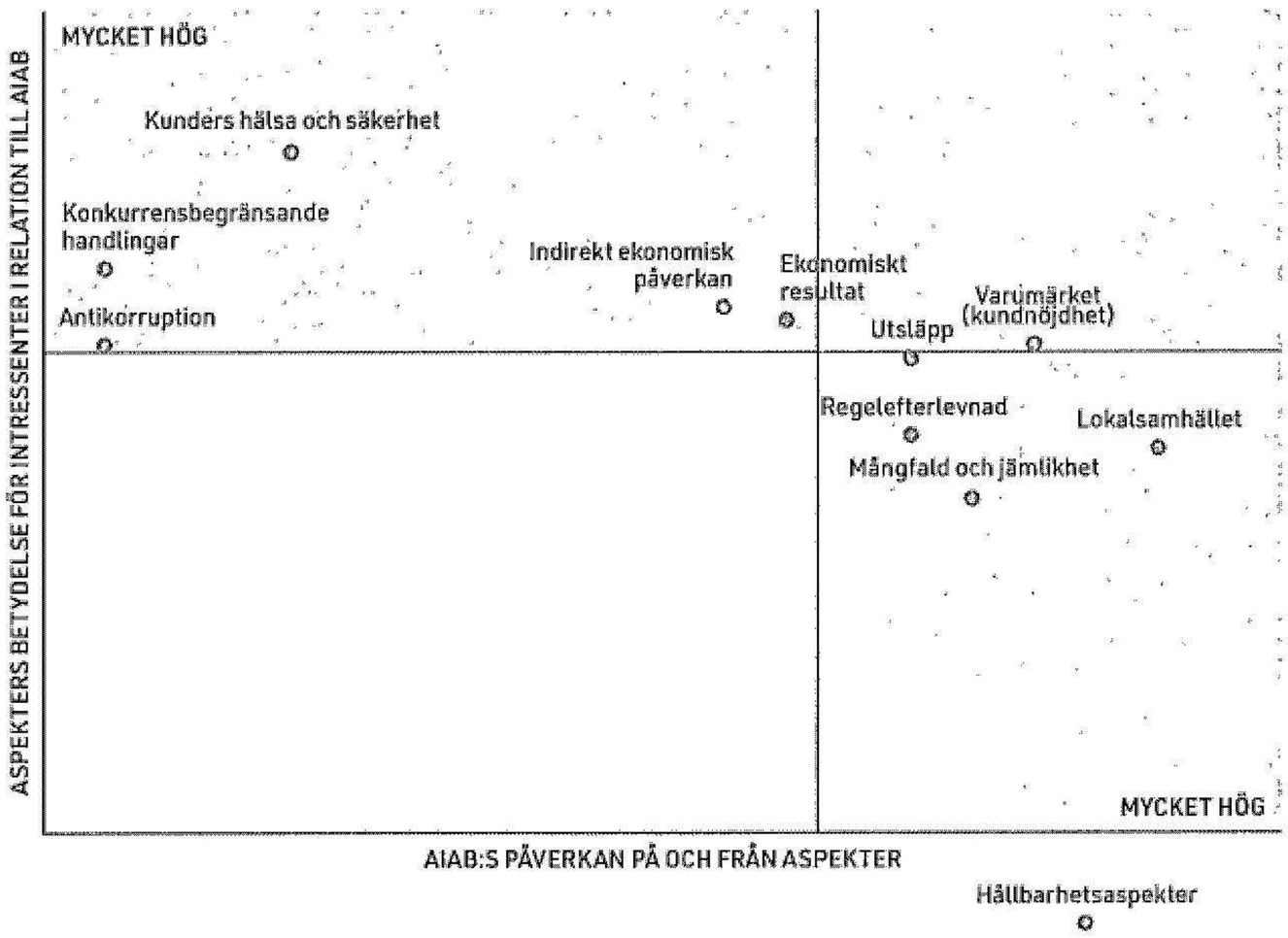
Personlig dokumentnyckel: W2ZA-70NSE-JYWSZ-SYGLW-TFHGW-S9QIY

20250512210962



# Väsentlighetsanalys AIAB

Den väsentlighetsanalys som AIAB gjort framgår av bilden intill. Analysen gjordes 2015 i samband med övergången till GRIG4 och är fortfarande relevant då inga större förändringar skett i verksamheten. De aspekter på hållbarhet som har stor betydelse för AIAB:s intressenter och de som har stor påverkan på AIAB och Arlandabanan är de som är väsentliga att följa upp och rapportera (orange markering). Med utgångspunkt från dessa aspekter på hållbarhet har sedan relevanta indikatorer valts ut. Det är dessa indikatorer och på vilket sätt vi styr verksamheten för att påverka utvecklingen inom dessa områden som AIAB:s hållbarhetsredovisning omfattar.




Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

# Fastställd

Arlandabanan Infrastructures hållbarhetsredovisning 2024 har upprättats enligt GRI Standards 2021 och har fastställts av styrelsen den 17 mars 2025.

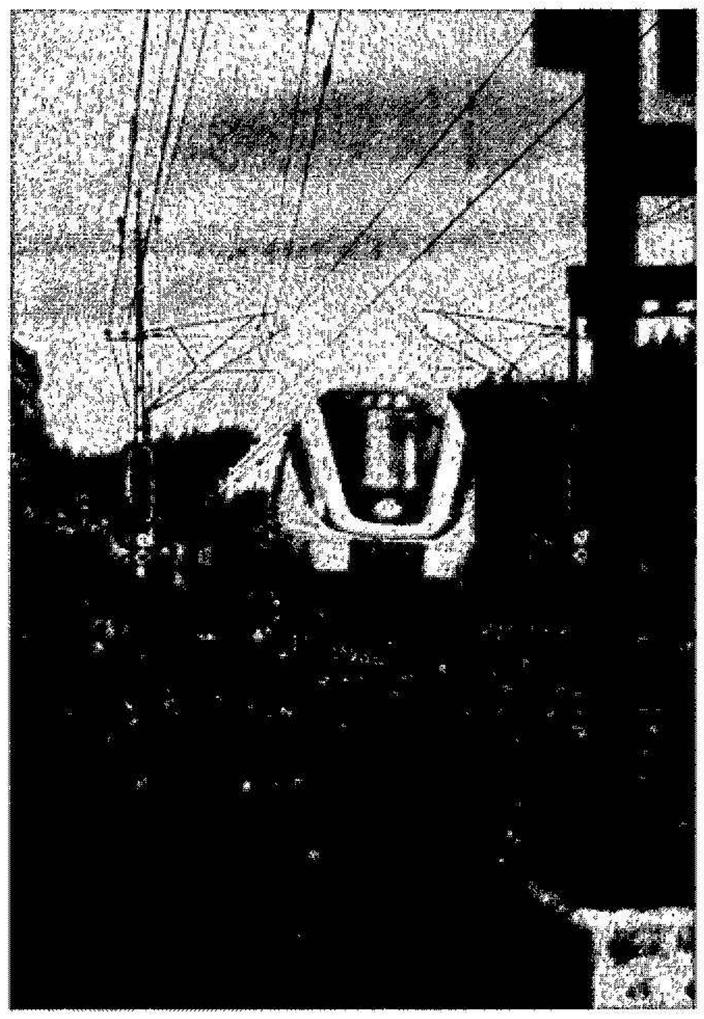
Madeleine Raukas, Ordförande

Malin Sundvall

Britta Dalunde

Ulf Lundin, Verkställande direktör

Lars Erik Fredriksson



Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210963



# Innehållsförteckning enligt GRI Standards 2021

Arlandabanan Infrastructure AB har rapporterat i enlighet med GRI Standards för rapporteringsperioden 1 januari–31 december 2024.

| GRI STANDARDS 2021 | | Sidhänv |
|---|---|---|
| **GRI 2: Generella upplysningar och utlåtanden** | | |
| 1. ORGANISATIONEN OCH REDOVISNINGSPRINCIPER | | |
| 2-1 | Organisation | 81, 95 |
| 2-2 | Enheter som omfattas av hållbarhetsredovisningen | 62 |
| 2-3 | Redovisningsperiod | 62 |
| 2-4 | Justering av tidigare redovisningsprinciper | 62 |
| 2-5 | Extern granskning | 69–70 |
| 2. VERKSAMHETSOMRÅDEN OCH ANSTÄLLDA | | |
| 2-6 | Verksamhetsområden, värdekedja och andra affärsförhållanden | 7, 8–14, 28, 62, 95 |
| 2-7 | Anställda (bolaget saknar anställda) | – |
| 2-8 | Uppdragstagare som inte är anställda (bolaget saknar uppdragstagare) | – |
| 3. STYRNING | | |
| 2-9 | Ledningsstruktur | 15–16, 46 |
| 2-10 | Nominering och val av styrelse | 15–16 |
| 2-11 | Styrelsens ordförande | 16 |
| 2-12 | Styrelsens ansvar att övervaka verksamhetens påverkan | 15, 19 |
| 2-13 | Delegering av ansvar för verksamhetens påverkan | 19 |
| 2-14 | Styrelsens roll i rapporteringen av hållbarhetsarbetet | 19 |
| 2-15 | Intressekonflikter | 16 |
| 2-16 | Meddelanden av väsentliga angelägenheter (inga väsentliga angelägenheter att rapportera) | – |
| 2-17 | Kunskapsnivå i styrelsen rörande hållbarhetsstyrning (mäts inte) | – |
| 2-18 | Utvärdering av styrelsens arbete | 77 |
| 2-19 | Styrelsens arvode och ersättning | 78, 84 |
| 2-20 | Process för fastställande av styrelsens arvode/ersättning | 76 |
| 2-21 | Ersättningskvot för året (ej tillämpbar då bolaget saknar anställda) | – |
| 4. STRATEGI OCH POLICY | | |
| 2-22 | Uttalande om enhetens hållbarhetsstrategi | 5 |
| 2-23 | Åtaganden rörande hållbarhet | 16, 31–32 |
| 2-24 | Hur åtagandena är integrerade i bolagsstyrningen | 16 |
| 2-25 | Process för att motverka verksamhetens negativa påverkan (visselblåsarsystem används inte) | 47–49, 54–55 |
| 2-26 | Sätt att söka råd och identifiera risker | 51 |
| 2-27 | Efterlevnad av lagar och regler | 54–55, 60 |
| 2-28 | Medlemskap i organisationer | 95 |
| 5. INTRESSENTERNAS DELTAGANDE | | |
| 2-29 | Intressentdialog | 25–27 |
| 2-30 | Kollektivavtal (ej tillämpbar då bolaget saknar anställda) | – |
| **GRI 3: Väsentliga påverkansområden 2021** | | |
| 3-1 | Process för att fastställa väsentliga påverkansområden | 63–65 |
| 3-2 | Lista över väsentliga påverkansområden | 63 |
| 3-3 | Hållbarhetsstyrning av väsentliga påverkansområden (någon särskild redovisning av mänskliga rättigheter görs inte då verksamheten i sin helhet bedrivs i Sverige där lagstiftning och kollektivavtal säkrar mänskliga rättigheter) | 17–20 |

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

| GRI STANDARDS 2016 – Rapportering av väsentlig påverkan | | Sidhänv |
|---|---|---|
| **GRI 201: Ekonomiskt resultat** | | |
| 3-2:3 | Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering | 17–20, 35, 36, 53, 63–65 |
| 201-1 | Direkt ekonomiskt värde | 35, 36–37, 42 |
| 201-4 | Statligt stöd | 35, 59 |
| Egna indikatorer | | |
| EI-1 | Erhållen royalty | 37, 59 |
| EI-2 | Betald ränta på villkorslånet | 38, 59 |
| EI-3 | Värde på Transfer Lease | 59 |
| EI-7 | Avkastning på placerat kapital | 42, 59 |
| **GRI 203: Indirekt ekonomisk påverkan** | | |
| 3-2:3 | Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering | 17–20, 35–36, 63–65 |
| 203-1 | Infrastrukturinvesteringar och service | 38, 82 |
| 203-2 | Väsentlig indirekt påverkan | 21–24, 33–34 |
| **GRI 205: Antikorruption** | | |
| 3-2:3 | Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering | 17–20, 50–51, 63–65 |
| 205-3 | Fall av korruption och vidtagna åtgärder | 50–51 |
| **GRI 206: Konkurrens** | | |
| 3-2:3 | Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering | 17–20, 52–53, 63–65 |
| 206-1 | Ingripande från konkurrensmyndigheten | 52, 53, 60 |

| GRI STANDARDS 2016 – Rapportering av väsentlig påverkan | | Sidhänv |
|---|---|---|
| **GRI 305: Utsläpp** | | |
| 3-2:3 | Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering | 17–20, 43–44, 63–65 |
| 305-5 | Reduktion av växthusgaser | 43–44, 59, 62 |
| **GRI 405: Mångfald och jämlikhet** | | |
| 3-2:3 | Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering | 17–20, 45–46, 63–65 |
| 405-1 | Jämställdhetsdata inom styrelse | 46, 61 |
| **GRI 413: Lokalsamhället** | | |
| 3-2:3 | Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering | 17–20, 47–49, 63–65 |
| 413-1 | Andel av verksamheten med intressentsamverkan | 25–26, 47–49 |
| 413-2 | Verksamhetens negativa påverkan | 59 |
| **GRI 416: Kunders hälsa och säkerhet** | | |
| 3-2:3 | Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering | 17–20, 56, 63–65 |
| 416-1 | Utvärdering av hälsa och säkerhet | 56, 60 |
| Egna indikatorer | | |
| EI-5 | Antal olycksfall relaterat till Arlandabanan | 56, 60 |
| **Nöjda kunder** | | |
| Egna indikatorer | | |
| EI-4 | Efterlevnad av Trafikplikten | 55 |
| EI-6 | Punktlighet och inställda turer | 57–58 |

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-7OWSE-JYMSZ-5YGLW-7FHGW-S9OTY

20250512210964



# Bestyrkanderapport

## Revisors rapport över översiktlig granskning av Arlandabanan Infrastructure AB:s hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till Arlandabanan Infrastructure AB, org. nr 556481-2385

### Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen och verkställande direktören i Arlandabanan Infrastructure AB att översiktligt granska Arlandabanan Infrastructure ABs hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2024. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sidan 62 i detta dokument varav den lagstadgade hållbarhetsrapporten definieras på sidan 62.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen enligt den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024. Kriterierna framgår på sidan 62 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

### Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 (omarbetad) *Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information.* En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vi har utfört vår granskning avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med FARs rekommendation RevR 12 *Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten.* En översiktlig granskning och en granskning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i övrigt har.

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-JNWSZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

Revisionsföretaget tillämpar International Standard on Quality Management 1, som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Arlandabanan Infrastructure AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning av hållbarhetsredovisningen utgår från de av styrelsen och verkställande direktören valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för våra uttalanden nedan.

## Uttalanden

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och verkställande direktören angivna kriterierna.

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 28 mars 2025
KPMG AB

| | |
|---|---|
| Jenny Jansson | Torbjörn Westman |
| *Auktoriserad revisor* | *Specialistmedlem i FAR* |

Penneo dokumentnyckel: WU2ZA-70N5E-JYM5Z-5YGLW-7FHGW-S9O1Y

20250512210965



# Förvaltningsberättelse och bolagsstyrningsrapport

## FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Arlandabanan Infrastructure AB, org.nr. 556481–2385, med säte i Stockholm, avger härmed följande årsredovisning för räkenskapsåret 2024.

### Ägarförhållande

Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) är ett statligt ägt bolag, vars aktier förvaltas av regeringen (Finansdepartementet).

### Verksamhet

AIAB äger järnvägsanläggningen Arlandabanan och svarar för statens rättigheter och skyldigheter rörande denna. Arlandabanan knyter samman Stockholm-Arlanda Airport (Arlanda flygplats) med det järnvägsnät som staten äger. Banan sträcker sig mellan Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala. AIAB upplåter i sin tur Arlandabanan till A-Train AB (A-Train) tillsammans med de rättigheter som krävs för att driva snabbtågspendeln Arlanda Express mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Stockholm Central. I AIAB:s uppdrag ingår kontroll av att driften av järnvägsanläggningen och snabbtågspendeln sker i enlighet med ingångna avtal. AIAB ska också verka för en integrerad och effektiv trafikering av Arlandabanan.

### Projektavtalet och Arlandabanan

AIAB gav genom upphandling A-Train uppdraget att bygga, driva och finansiera Arlandabanan. Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet) ingicks 1995 och sträcker sig fram till mitten av 2040. Järnvägsanläggningen färdigställdes 1999 och överlämnades samma år till AIAB, se även Finansiering. Anläggningen omfattar tre järnvägsstationer på Arlanda flygplats. Arlanda Norra och Arlanda Södra, som används av snabbtågspendeln Arlanda Express, samt Arlanda Central för den övriga tågtrafiken till Arlanda flygplats. På Stockholm Central byggdes plattform 1 samt spår 1 och 2 om och anpassades till snabbtågspendeln Arlanda Express.

### Koncessionens löptid har förlängts till 2050

AIAB och A-Train AB träffade den 19 juli 2019 en överenskommelse om att A-Trains koncession för Arlandabanan förlängs fram till juli 2050. Förlängningen är 10 år. Förlängningen innebär att samtliga rättigheter och skyldigheter för A-Train AB fortsatt gäller samt att A-Train AB gör en tilläggsbetalning till AIAB om 681,7 mkr. En ytterligare ersättning tillkommer om Bromma flygplats är nedlagd innan juli 2040. Därutöver påfaller vissa ytterligare skyldigheter på A-Train där bolaget senast 2030 ska ha tagit en ny tågflotta i drift samt att samtliga spår på Arlandabanan ska ha bytts senast 2044 och att anläggningens kvalitet säkerställs till 2055. Under förlängningsperioden juli 2040–juli 2050 kommer A-Train även att betala svenska staten (Riksgälden) den högre s.k. royaltynivån motsvarande det högre av 15 procent av bolagets intäkter eller 50 procent av vinsten. Avtalet har ingåtts mot bakgrund av en rättighet för A-Train i nu gällande avtal att begära en förlängning med högst tio år.

### A-Train

A-Train ägs av Portarekoncernen som ytterst ägs av STC Pooled Fund (State Super) (37,5 procent), Australian Retirement Trust (ART) (25 procent)

Penneo dokumentnyckel: YU2ZA-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

och State Administration of Foreign Exchange (SAFE) (37,5 procent).

### Rättigheter och skyldigheter

A-Train innehar infrastrukturförvaltartillstånd för Arlandabanan och fullgör samtliga skyldigheter enligt gällande lag gentemot järnvägsföretagen. A-Train har rätt till biljettintäkterna för Arlanda Express och rätt att erhålla ersättning i form av banavgifter och stationsavgifter från de tågoperatörer som utnyttjar Arlandabanan och Arlanda Central. I A-Trains åtagande ingår anskaffning av tågset, ansvar för kapacitetsfördelningen liksom att fastställa biljettpriser och banavgifterna på Arlandabanan. A-Train har också skyldighet att anpassa järnvägen till de nya krav som kan komma inom det av staten förvaltade järnvägsnätet.

### AIAB-option

AIAB har enligt avtalet en option att efter den 3 juli 2010, mot ersättning, återta dispositionen av anläggningen, t.ex. om A-Train AB inte på ett tillfredsställande sätt medverkar till koordinering och integrering av järnvägstrafiken på Arlandabanan. AIAB har genom avtal med Trafikverket, Jernhusen AB respektive Swedavia AB säkerställt AIAB:s åtaganden enligt Projektavtalet. Om avtalet med A-Train upphör i förtid och A-Trains långivare inte utnyttjar sin rättighet att stiga in som part i avtalet, återtar AIAB nyttjanderätten till järnvägsanläggningen samt rätten till de sex tåglägena per timme och riktning på den järnvägsanläggning som Trafikverket förvaltar. AIAB måste i så fall se till att verksamheten kan fortsätta utan avbrott. AIAB har även under vissa förutsättningar rätt och skyldighet att överta sex av de sju snabbtågen som används i snabbtågspendeltrafiken mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central.

## Finansiering

### Finansiering av anläggningen

Arlandabanan är ett mellan staten och det privata näringslivet samfinansierat infrastrukturprojekt, som även omfattar driften av snabbtågspendeln. Svenska staten har till A-Train bidragit med dels 850 miljoner kronor i form av bidrag och dels med ett av Riksgälden utställt ränte- och amorteringsfritt royaltylån på 1 miljard kronor. Avtalet ger svenska staten, via Riksgälden, rätt till del i eventuell vinst i A-Train i form av royalty. Vinstdelning sker när A-Train har uppnått en ackumulerad avkastning motsvarande STIBOR + 4 procentenheter. Detta inträffade under 2017 och medför att svenska staten nu har rätt till royalty som utgår med det högsta av antingen 5 procent av omsättningen eller 15 procent av utdelningen i A-Train. Under 2024 betalade A-Train AB 49 miljoner kronor i royalty till svenska staten (Riksgälden).

Royaltylånet och dess räntekostnader samt utbetalning av royalty ligger utanför AIAB:s ekonomiska redovisning. Trafikverket erlägger räntekostnaderna för royaltylånet till Riksgälden med hjälp av anslagsmedel. Lånet har således ingen påverkan på AIAB:s resultat och ställning.

## Finansiering av AIAB:s verksamhet

Samtliga betydande ekonomiska transaktioner genomfördes 1999 i samband med att anläggningen överlämnades till AIAB och nyttjanderätten upplåts till A-Train t.o.m. 3 juli 2040. AIAB:s hyreskostnader för mark och nyttjanderätt på Stockholm Central och Arlanda flygplats vidarefaktureras A-Train. A-Train erlägger också ersättning för vissa övervakningskostnader. Härutöver har AIAB:s ägare genom Trafikverket förbundit sig att årligen täcka eventuellt uppkomna underskott i verksamheten så verksamhetens resultat aldrig kan bli lägre än noll kronor.

Pennео dokumentnyckel: WUZZA-70NSE-JYMSZ-SYGLW-TFHGW-59OIY

20250512210966



Förlängningen av A-Trains koncession innebär att avskrivningstiden för Arlandabanan förlängs från 4 juli 2040 till 3 juli 2050. Den ursprungliga koncessionen löper oförändrat fram till mitten av 2040. Sammantaget betyder det att AIAB:s verksamhet från 2019 kommer att visa ett överskott. Intäkten har redovisats som förutbetald och kommer att lösas upp först under förlängningens löptid.

| Flerårsöversikt (tkr) | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nettoomsättning | 58 539 | 58 410 | 58 465 | 58 265 | 58 198 |
| Rörelseresultat | 12 261 | 13 942 | 13 379 | 14 133 | 12 443 |
| Årets resultat | 36 199 | 32 730 | 18 852 | 15 774 | 14 884 |
| Balansomslutning | 1 705 929 | 1 723 260 | 1 747 438 | 1 792 625 | 1 822 138 |
| Soliditet, % | 7,9 | 5,7 | 3,8 | 2,6 | 1,2 |

| Förändring i eget kapital (tkr) | Aktiekapital | Balanserat resultat | Årets resultat | Total |
|---|---|---|---|---|
| Belopp vid årets ingång | 10 000 | 55 756 | 32 729 | 98 485 |
| Resultatdisposition enligt årsstämman | | 32 729 | -32 729 | 0 |
| Årets resultat | | 0 | 36 199 | 36 199 |
| **Belopp vid årets utgång** | **10 000** | **88 485** | **36 199** | **134 684** |

## Bolagsstyrning

Regeringen har riksdagens uppdrag att aktivt förvalta de statligt ägda bolagen. Regeringens redogörelse för mål, tillämpliga ramverk och inställning till bolagsstyrningsfrågor finns samlat i statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande. AIAB ska följa och tillämpa statens principer. Styrelsens arbete under året finns redovisat i bolagsstyrningsrapporten.

### Hållbart företagande

Statligt ägda bolag ska driva sin verksamhet på ett sätt som gynnar en hållbar utveckling och upprätta en hållbarhetsredovisning enligt GRI:s riktlinjer. AIAB har i enlighet med statens ägarpolicy och ÅRL 6 Kap §11, enligt den tidigare lydelsen i ÅRL innan 1 juli 2024, upprättat en hållbarhetsrapport, som en från årsredovisningen skild rapport. Hållbarhetsrapporten har överlämnats till revisorn samtidigt som årsredovisningen och finns tillgänglig på AIAB:s webbplats.

## Finansiella mål

Arlandabanans finansiella konstruktion innebar när avtalet träffades att AIAB fram till att avtalet upphör 3 juli 2040 inte skulle redovisa vare sig några vinster eller förluster. När avtalet förlängdes 2019 kunde avskrivningsperioden förlängas, varvid AIAB:s verksamhet kom att uppvisa överskott från och 2019, se även Finansiering av AIAB:s verksamhet.

## Risker och riskhantering

Väsentliga risker i projektet har i och med Projektavtalets tillkomst fördelats och placerats mellan parterna, svenska staten, A-Train och dess ägare samt övriga finansiärer. Statens risk utgörs idag främst av eventuell utebliven royalty p.g.a. för låg

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

eller ingen vinst i A-Train under avtalstiden. Ränterisk, byggrisk och trafikrisk är överförda till A-Train liksom den kommersiella risken för Arlanda Express.

## Finansiella risker

Arlanda Express utveckling är beroende av hur verksamheten på Arlanda flygplats utvecklas. Utöver de ekonomiska faktorerna påverkas flyget även av klimatfrågorna. Skulle t.ex. flygtrafiken begränsas, minskar förutsättningarna för vinstdelning/utbetalning av royalty.

Under hösten 2010 fullföljdes avregleringen av marknaden för persontrafik på det svenska järnvägsnätet. Under 2022 antogs en ny järnvägsmarknadslag som genomför EU:s fjärde järnvägspaket såvitt avser marknadsöppning av persontrafik på järnväg. Lagen innehåller ett undantag som innebär att endast de järnvägsföretag som AIAB godkänt ges rätt att ta upp och lämna av passagerare som reser till eller från Arlanda flygplats på linjen mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats. Genom undantaget säkerställs AIAB skyldighet gentemot A-Train.

AIAB:s uppgift är att bevaka och rapportera till Riksgälden när man får kännedom om förhållanden som kan påverka den vinstdelning som staten har rätt till när A-Trains ägare nått den avtalade nivån på avkastningen.

Likviden avseende förlängningen har placerats i räntebärande värdepapper med låg risk hos extern förvaltare.

## Skador på anläggningen

Exempel på skador är att externa aktörer vidtar exploaterings- och utvecklingsåtgärder i nära anslutning till Arlandabanan och härigenom skadar anläggningen. Sådana utvecklingsprojekt pågår längs hela Arlandabanan, med tyngdpunkt på sträckan mellan Rosersberg och Arlanda flygplats. Främst rör det sig om markexploatering på grannfastigheter. Risker uppstår vid schaktningsarbeten, sprängningar, utfyllnader, byggnadsarbeten och i driftsskedet. När exploateringsarbetena berör någon av parterna som omfattas av back-to-back-avtalen sluter AIAB vanligtvis ett särskilt genomförandeavtal med parten. När exploateringen istället görs av tredje man hanterar AIAB risken i samband med att detaljplanen tas fram eller när bygglov beviljas. Genom ett aktivt deltagande i plansamråd ser AIAB till att bevaka sin rätt som sakägare liksom att bolagets rättigheter och skyldigheter hanteras så förmånligt som möjligt. Det åligger A-Train att teckna skadeförsäkringar för verksamheten och AIAB att årligen kontrollera att försäkringsskyddet är tillfredsställande.

## Back-to-back-avtal

AIAB:s skyldigheter mot A-Train är säkerställda genom speglade avtal med andra statligt ägda företag och myndigheter genom s.k. back-to-back-avtal och genom att regeringen via ett särskilt avtal åtagit sig att se till att AIAB alltid kan fullgöra sina skyldigheter enligt Projektavtalet.

## Markupplåtelser

AIAB ska bevaka så att det inte sker förändringar i de markupplåtelser som gjorts i samband med projekteringen av banan och som kan försämra statens position eller inkräkta på A-Trains möjligheter att bedriva sin verksamhet. Genom servitut och nyttjanderättsavtal säkrar AIAB de rättigheter till ytor och mark som avtalats i back-to-back-avtalen.

AIAB äger fastigheten Mentorn 2 på Stockholm Central. Mentorn 2 tjänar som härskande fastighet för servitut som bolaget behöver för att säkerställa bolagets avtalade rättigheter att nyttja mark, ytor och övriga utrymmen för Arlandabanan. Genom officialservitut som belastar de tjänande fastighet-

Denna dokumentnyckel: VU2ZA-7GN5E-JYGLW-TFNGW-5SO1Y

20250512210967



erna, som ägs av Swedavia AB och Jernhusen AB samt förvaltas av Trafikverket, blir AIAB:s rättigheter synliga i Fastighetsregistret. Då ett servitut är knutet till en fastighet och inte till en person är dess bestånd inte beroende av vem som äger fastigheten. Officialservitutet stärker AIAB:s position i markanvändningsplaneringen och säkrar rättigheter till att nyttja mark oberoende av vem som äger marken, något som har blivit nödvändigt att säkra i samband med att den tidigare statligt ägda marken som Arlandabanan byggdes på nu till betydande del ägs av enskilda juridiska personer. Officialservitut beslutas av Lantmäterimyndigheten genom en fastighetsreglering. En sådan reglering grundar sig på en överenskommelse mellan fastigheternas ägare. I april 2015 vann beslutet om servitutsupplåtelse på Arlanda flygplats laga kraft. Arbetet med att ta fram en överenskommelse om servitut på Stockholms centralstation såvitt avser AIAB:s nyttjanderätt pågår i samarbete med Jernhusen liksom med Trafikverket rörande järnvägsfastigheten Sigtuna Åshusby 1:18.

### Miljö

Enligt miljöbalken kan det eventuellt föreligga ett ansvar för återställning av de områden där verksamheten har bedrivits vid upphörande av verksamheten. Eftersom järnvägen kommit till för ett varaktigt bruk har det inte bedömts som meningsfullt att beräkna de kostnadsmässiga konsekvenserna av ett sådant krav.

### Återhämtning efter Covid-19-pandemin och Rysslands krig i Ukraina

Flygresandet till och från Arlanda blev på 89 (85) procent av 2019 års nivå. Arlanda Express nådde 98 (98) procent av 2019 års nivå. För tåg som helhet blev återhämtningen 91 (87) procent jämfört med före pandemin. Ändrade resvanor och riktlinjer för tjänsteresor samt ökat miljömedvetande tillsammans med nya möjligheter att mötas on-line på digitala mötesplatser har i grunden förändrat flygresandet och i synnerhet efterfrågan på inrikes flygresor.

Den 24 februari 2022 angrep Ryssland grannlandet Ukraina och en storskalig militär invasion inleddes. Kriget fortsatte under hela 2023 och 2024. Kriget har bidragit till ökad inflation och höjda räntor som påverkar hushållens prioriteringar och därmed flygresandet och anslutningsresorna till flygplatsen negativt.

## Förslag till vinstdisposition

| Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel: | Kronor |
|---|---|
| Balanserade vinstmedel | 88 485 021 |
| Årets resultat | 36 198 999 |
| | 124 684 020 |

| Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras enligt följande: | Kronor |
|---|---|
| Balanseras i ny räkning | 124 684 020 |
| | 124 684 020 |

# BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

## Tillämpning av statens ägarpolicy

AIAB tillämpar statens ägarpolicy. I ägarpolicyn anges att bolag med statligt ägande ska tillämpa Svensk kod för bolagsstyrning (koden). AIAB bedriver en begränsad affärsverksamhet. Bolaget följer kodens bestämmelser i den mån de är tillämpbara på bolaget enligt principen "följa eller förklara".

Penneo dokumentnyckel: WUZZA-7GN5E-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

**Avvikelser från koden**

**1. Bolagsstämma**

1.1 Datum för bolagsstämma fastställs i samråd med Finansdepartementet. Underrättelse om tid och plats ska skickas till riksdagens centralkansli och information lämnas på bolagets hemsida när kallelsen publiceras.

1.3 Ägaren eller bolagets styrelse lämnar förslag till ordförande vid bolagsstämman.

**2. Valberedning**

2.1 Regeringskansliet bereder förslag till styrelse. AIAB har inte inrättat ett revisionsutskott utan AIAB:s styrelse fullgör dess uppgifter. Arvode till revisor utgår enligt räkning.

**4. Styrelsens storlek och sammansättning**

4.4 Styrelseledamöters oberoende i förhållande till staten samt till bolaget och bolagsledningen behöver inte redovisas.

**9. Ersättningar till ledande befattningshavare**

9.1 Regeringskansliet bereder förslag till arvodering och beslutas av bolagsstämma. Styrelseledamöter som är anställda i Regeringskansliet ska inte uppbära styrelsearvoden i statligt ägda bolag.

## Styrelsen

### Styrelsens sammansättning

Styrelsen har bestått av tre eller fyra ledamöter under år 2024. Nedanstående information anger förhållandet per den 31 december 2024.

**Madeleine Raukas:** Styrelseordförande och i styrelsen sedan 2024. Vd i SOS Alarm. Född: 1967.

**Britta Dalunde:** I styrelsen sedan 2016. Styrelseledamot i Specialfastigheter Sverige AB, J. Van Walraven Holding BV, Tyréns Group AB och Arelion AB. Född: 1958.

**Malin Sundvall:** Chefsjurist LKAB. I styrelsen sedan 2017. Född: 1973.

**Lars Erik Fredriksson:** Bolagsförvaltare hos Finansdepartementet. Styrelseledamot i Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Öresundsbrokonsortiet och Miljömärkning Sverige AB. Valdes in i styrelsen vid extra bolagsstämma i december 2024. Född: 1964.

**Peter Viinapuu:** Valdes in i styrelsen vid årsstämman 2024. Lämnade styrelsen i slutet av augusti.

### Styrelsens arbete

Styrelsens arbetsordning och vd:s instruktioner fastställs årligen. Arbetsordningen upptar styrelsens ansvar och befogenheter, anvisningar för sammanträden och protokoll samt arbetsfördelningen mellan styrelseordförande, vd och styrelsen i övrigt. Styrelsens arbete följer en fast procedur för att säkerställa styrelsens behov av information där bland annat ett årligt strategimöte ingår.

Väsentliga och återkommande inslag i styrelsearbetet är att följa hur väl A-Train genomför sina förpliktelser liksom bolagets resultatutveckling, trafikutvecklingen på Arlandabanan, riskanalys och riskhantering inom AIAB samt översyn och uppdatering av avtalen rörande Arlandabanan.

**Ordinarie styrelsearbete**

| | |
|---|---|
| Mars | Årsredovisning, Hållbarhetsredovisning |
| Maj | Konstituerande möte, Budgetrapport |
| Augusti | Halvårsrapport |
| Oktober | Strategimöte, Budgetrapport |
| November | Styrande dokument |

Denna dokumentnyckel: WJZZA-7ONSE-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210968



### Styrelsens ansvar i vissa frågor

Statligt ägda bolag ska ha strategier för att hantera miljöhänsyn, sociala frågor, jämställdhet och etik. Bolagen ska enligt statens ägarpolicy bedrivas på ett sätt som gynnar en hållbar utveckling enligt Brundtlandkommissionens definition. Styrmodellen har ISO 26000 och GRI Standards 2021 som förebilder. Mot bakgrund av bolagets begränsade verksamhet och att Arlandabanan är ett Offentligt Privat Samverkansprojekt (OPS) inriktas verksamhetsstyrningen mot sådana delområden där riskerna är påtagliga och AIAB:s möjlighet till påverkan är stor.

### Utvärdering

Styrelsen utvärderar sitt och vd:s arbete en gång per år enligt en särskild ordning. Senast i samband med att styrelsen fattar beslut om årsredovisningen utvärderar styrelsen sitt arbete. Resultatet av utvärderingen rapporteras av styrelsens ordförande till Finansdepartementet.

### Mötesfrekvens

Styrelsen har under verksamhetsåret 2024 haft sex ordinarie styrelsemöten, inklusive konstituerande styrelsemöte samt två extra styrelsemöten. Styrelseledamöternas närvaro framgår av nedanstående tabell.

| Ordinarie styrelsearbete | |
|---|---|
| Madeleine Raukas | 7/7 |
| Jan Olson | 1/1 |
| Britta Dalunde | 8/8 |
| Malin Sundvall | 8/8 |
| Peter Viinapuu | 4/4 |
| Lars Erik Fredriksson | 0/0 |

## Verkställande direktör

*Ulf Lundin* är också vd för det av staten helägda Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab). Huvudanställningen är förlagd till Svedab, vd:s kostnader fördelas till lika delar mellan bolagen. Ulf Lundin var tidigare generaldirektör för Rikstrafiken och har bland annat varit generaldirektör för Järnvägsstyrelsen, departementsråd i Näringsdepartementet, kansliråd i Kommunikationsdepartementet och byrådirektör på Transportrådet samt styrelseledamot i flera statligt ägda bolag och i Europeiska Järnvägsbyrån ERA. Examen vid Samhällsplanerarlinjen, Stockholms universitet. Född: 1961.

### Övriga uppdrag

Vd har inte några intressen i bolag som AIAB har affärsförbindelser med.

### Utvärdering

Verkställande direktörens arbete utvärderas en gång om året enligt en särskild ordning.

## Ersättningar till ledande befattningshavare

AIAB följer statens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Huvuddragen är att den totala ersättningen ska vara rimlig, präglad av måttfullhet och väl avvägd samt bidra till en god etik och företagskultur. Ersättningen ska utgöras av fast lön, pension samt övriga förmåner. Pensionsförmåner ska vara avgiftsbestämda. Pensioneringen sker från och med det år den anställde fyller 65 år. Uppsägningstiden ska uppgå till 6 månader. Årsstämman fattar varje år beslut om styrelsens förslag till principer för ersättningar till ledande befattningshavare. Rörliga ersättningar förekommer inte. Bolaget har inga egna anställda.

## Intern kontroll – styrelsens rapport

Styrelsen svarar för bolagets organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. Vd:s ansvar och befogenheter anges i en särskild arbetsordning. Rutinerna är starkt förenklade med hänsyn till bolagets verksamhet och organisation.

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-70WSE-JYWSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

## Risker

Bolagets riskanalys uppdateras löpande och fastställs en gång per år. Identifierade risker är klassificerade som verksamhetsrisker tekniska, juridiska samt finansiella risker. Riskerna är i huvudsak relaterade till projektavtalet med A-Train.

## Övrigt

Uppföljning av efterlevnaden av principer, riktlinjer, viktiga redovisningsfrågor samt behov av särskilda kontrollaktiviteter har gjorts av styrelsen i sin helhet. Tjänster avseende administration och finansiell rapportering köps av systerbolaget Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB enligt avtal. Finansiell avrapportering och budgetuppföljning har skett enligt fastställd ordning.

Denna dokumentnyckel: WDZA-7ONS6-JYM5Z-5YGLW-JTHGW-59O1Y

20250512210969



# Resultaträkning

| TSEK | NOT | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| **Rörelsens intäkter** | | | |
| Nettoomsättning | 3 | 58 539 | 58 410 |
| **Summa rörelsens intäkter** | | **58 539** | **58 410** |
| **Rörelsens kostnader** | | | |
| Övriga externa kostnader | 3, 4 | -7 676 | -5 917 |
| Personalkostnader | 5 | -424 | -369 |
| Av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar | 2, 7 | -38 177 | -38 183 |
| **Summa rörelsens kostnader** | | **-46 277** | **-44 468** |
| **Rörelseresultat** | | **12 261** | **13 942** |
| **Resultat från finansiella investeringar** | | | |
| Ränteintäkter och liknande resultatposter | | 34 974 | 28 181 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | | -1 132 | -1 167 |
| **Summa resultat från finansiella investeringar** | | **33 842** | **27 015** |
| **Resultat före skatt** | | **46 103** | **40 956** |
| Skatt på årets resultat | 6 | -9 904 | -8 227 |
| **Årets resultat** | | **36 199** | **32 729** |

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

# Balansräkning

| TSEK | NOT | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|
| **TILLGÅNGAR** | | | |
| **Anläggningstillgångar** | | | |
| Materiella anläggningstillgångar | 7 | | |
| Arlandabanan | | 973 416 | 1 011 590 |
| Inventarier | | 0 | 4 |
| | | 973 416 | 1 011 593 |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | |
| Andra långfristiga värdepappersinnehav | 7 | 696 928 | 673 363 |
| **Summa anläggningstillgångar** | | 1 670 344 | 1 684 957 |
| **Omsättningstillgångar** | | | |
| **Kortfristiga fordringar** | | | |
| Kundfordringar | | 73 | 0 |
| Övriga fordringar | | 3 977 | 3 096 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 8 | 12 904 | 10 382 |
| **Summa kortfristiga fordringar** | | 16 954 | 13 478 |
| Kassa och bank | | 18 630 | 24 825 |
| **Summa omsättningstillgångar** | | 35 585 | 38 304 |
| **Summa tillgångar** | | 1 705 929 | 1 723 260 |

| TSEK | NOT | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|
| **EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | | |
| **Eget kapital** | | | |
| **Bundet eget kapital** | | | |
| Aktiekapital | | 10 000 | 10 000 |
| | | 10 000 | 10 000 |
| **Fritt eget kapital** | | | |
| Balanserat resultat | | 88 485 | 55 756 |
| Årets resultat | | 36 199 | 32 729 |
| | | 124 684 | 88 485 |
| **Summa eget kapital** | | 134 684 | 98 485 |
| **Långfristiga skulder** | | | |
| Övriga skulder | 9 | 1 498 546 | 1 554 942 |
| **Summa långfristiga skulder** | | 1 498 546 | 1 554 942 |
| **Kortfristiga skulder** | | | |
| Leverantörsskulder | | 1 124 | 1 271 |
| Skatteskulder | | 8 135 | 5 170 |
| Övriga skulder | | 77 | 42 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 10 | 63 363 | 63 351 |
| **Summa kortfristiga skulder** | | 72 699 | 69 833 |
| **Summa eget kapital och skulder** | | 1 705 929 | 1 723 260 |

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYMSZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512210970



# Redovisningsprinciper och upplysningar

## Not 1 – Företagsinformation och allmänna upplysningar

Årsredovisningen för Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) för räkenskapsåret 2024 har godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering och kommer att föreläggas årsstämman den 28 april 2025 för fastställande.

Arlandabanan Infrastructure AB är ett privat aktiebolag med säte i Stockholm. Bolaget är registrerat i Sverige, och dess huvudkontor har adress Drottninggatan 59, lghnr 1101, 111 21 Stockholm.

### Arlanda Project Agreement (Projektavtalet)

Avtalet reglerar grundläggande åtaganden och skyldigheter mellan AIAB och A-Train AB.

### Back-to-back-avtal

Avtalet omfattar av Trafikverket, Swedavia AB och Jernhusen AB upplåten mark och områden till AIAB för vidare upplåtelse till A-Train AB i enlighet med Projektavtalet. Back-to-back-avtalen med Jernhusen AB och Swedavia AB upphör att gälla ett år efter att avtalet med A-Train AB upphör.

### Övriga avtal

Därutöver finns leasingavtal avseende anläggningen samt avtal avseende upplåtelse av trafikrättigheter respektive lån och finansiering. De intäkter projektet genererar utgör de säkerheter som ställts i projektet.

### Begrepp

Transfer: A-Train AB:s överlåtelse av den färdigbyggda Arlandabanan till AIAB.
Lease: AIAB:s upplåtelse av Arlandabanan och tillhörande anläggningar till A-Train AB.
Transfer/Lease sker löpande vartefter nya anläggningar tillkommer.

## Not 2 – Sammanfattning av viktiga redovisnings- och värderingsprinciper

### Valuta och enhet

Alla belopp anges i tusental kronor (tkr) om inget annat anges. Belopp inom parentes avser föregående år om inget annat anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.

### Grunder för upprättandet av redovisningen

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2016:10 Årsredovisning i mindre aktiebolag (K2).

### Intäktsredovisning

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillgodogöras bolaget och att intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

*Intäkter trafikrättigheter*
Förutbetald intäkt avseende operationell leasing. Intäkten fördelas linjärt över avtalets löptid.

*Hyresintäkter*
Hyresintäkter avser den ersättning A-Train erlägger för nyttjande av upplåtna områden på Stockholm Central och Arlanda flygplats. Jernhusen AB

Penneo dokumentnyckel: WJZZA-7QWSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

(Stockholm Central) och Swedavia AB (Arlanda flygplats) fakturerar AIAB för motsvarande belopp som hyreskostnader. I resultaträkningen kvittas hyresintäkten och hyreskostnaden i enlighet med back-to-back-avtalet.

### Leasing
Samtliga leasingavtal där AIAB är leasetagare redovisas som operationella leasingavtal.

### Inkomstskatter
Aktuell bolagsskatt för 2024 är 20,6 procent.

### Materiella anläggningstillgångar
Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar samt eventuella nedskrivningar. I anläggningen ingår dessutom Norra Böjen, den del av anläggningen som inte används av flygpendeln och som finansierats med ett statligt bidrag på 850 mkr. Anskaffningsvärdet har minskats med erhållna statliga bidrag och anslag (897 mkr).

Tillkommande utgifter redovisas som materiell anläggningstillgång om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelarna som är förknippade med tillgången kommer att komma bolaget till del och tillgångens anskaffningsvärde kan mätas på tillförlitligt sätt. Utgifter för löpande underhåll redovisas som kostnader i den period de uppkommer.

| Arlandabanans samlade anskaffningsvärde | |
|---|---|
| Stockholm Central | 94 162 |
| Södra Böjen[1] | 627 745 |
| Järnväg inom flygplats | 1 223 783 |
| Övrig järnvägsanläggning | 343 034 |
| Summa | 2 288 724 |

[1] Järnvägen från avgreningspunkten i Rosersberg söder om Arlanda flygplats fram till flygplatsområdet och tunnelsystemets början.

*Av- och nedskrivningar*
Avskrivningarna beräknas på tillgångarnas anskaffningsvärde. Avskrivningarna är linjära och fördelas över tillgångarnas nyttjandeperiod. För Arlandabanan motsvarar nyttjandeperioden den nya avtalstiden enligt förlängningen av Projektavtalet, d v s 50 år. Restvärdet efter avtalstidens slut går för närvarande inte att kvantifiera och har därför satts till 0 kr. Avskrivning sker med följande procentsatser:

| Avskrivningar, % | |
|---|---|
| Arlandabanan | 2,0 |
| Inventarier | 20,0 |

En tillgång skrivs ned om redovisat värde överstiger återvinningsvärdet. Med återvinningsvärde avses det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida kassaflödena. Beräkningen sker med en diskonteringsfaktor som avspeglar marknadens förväntade krav på avkastning vid det tillfälle värderingen sker. Nedskrivningsbehovet prövas årligen. Nedskrivningar redovisas över resultaträkningen.

### Finansiella instrument
Redovisningen upptar följande finansiella instrument: andra långfristiga värdepappersinnehav, kundfordringar, leverantörsskulder och likvida medel (som till viss del avser likvida medel i avvaktan på placering). Finansiella instrument värderas till upplupet anskaffningsvärde och till nominella belopp. Andra långfristiga värdepappersinnehav innehas till förfall och belopp som utfaller återinvesteras. Upplupna ränteintäkter avseende andra långfristiga värdepappersinnehav med förfallodag mer än ett år från balansdagen redovisas som långfristig finansiell tillgång. Eventuell kurs som erläggs vid anskaffningstillfället redovisas som tillgång och skrivs av linjärt över innehavstiden. Kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter

Personlig dokumentnyckel: WJZZA-7GN5E-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-59O1Y

20250512210971



individuell bedömning. Fordringar och skulder som förfaller till betalning inom ett år från bokslutsdagen redovisas som kortfristiga.

### Övriga fordringar och skulder

Fordringar har värderats till det lägsta av anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade. Övriga tillgångar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om annat ej anges.

*Nyckeltal*

Soliditet: Justerat eget kapital i förhållande till balansomslutningen

## Not 3 – Nettoomsättning

| | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Trafikrättigheter | 56 396 | 56 396 |
| Intäkter, närstående företag | 0 | 0 |
| Intäkter, övriga | 2 143 | 2 015 |
| Hyresintäkter | 25 117 | 26 673 |
| Hyreskostnader Jernhusen AB | -19 564 | -21 135 |
| Hyreskostnader Swedavia AB | -5 553 | -5 539 |
| Summa | 58 539 | 58 410 |

### Hyreskostnader

AIAB har hyresåtagande gentemot Jernhusen AB och Swedavia AB avseende områden på Stockholm Central och Arlanda flygplats, som innebär att bolaget årligen ska betala samma ersättning till Jernhusen AB och Swedavia AB som bolaget enligt Projektavtalet erhåller av A-Train AB. Årlig hyra till Jernhusen AB uppgår till nominellt 14,0 mkr och indexjusteras årligen. Årlig hyra till Swedavia AB uppgår till 1,69 kr per passagerare som reser med flygpendeltrafiken.

## Not 4 – Ersättning till revisorerna

| Revision | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| KPMG | | |
| Revisionsuppdraget | 200 | 182 |
| Revision utöver revisionsuppdraget | 120 | 104 |
| Övriga tjänster | 0 | 0 |
| Summa | 320 | 286 |

## Not 5 – Medelantal anställda och ersättning till anställda och styrelse

### Medelantalet anställda

Bolaget har inte haft några anställda vare sig under 2023 eller 2024.

### Ersättning till anställda, vd och styrelse

Rörliga eller aktierelaterade ersättningar har inte utgått. Till anställda i Regeringskansliet som är styrelseledamöter i av svenska staten ägda bolag utgår inget styrelsearvode. Antalet personer i gruppen styrelse och vd avser förhållandet på balansdagen.

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-70N5E-JYWSZ-5YGLW-TFHSW-S9O1Y

## Fortsättning not 5

| Ersättning till anställda och styrelse | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Löner och andra ersättningar | 331 | 295 |
| Sociala kostnader | 93 | 61 |
| (varav pensionskostnader) | 0 | 0 |

| Ersättning till styrelse | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Jan Olson, styrelseordförande | 50 | 148 |
| Madeleine Raukas, styrelseordförande vald vid årsstämman 2024 | 103 | 0 |
| Britta Dalunde | 76 | 73 |
| Malin Sundvall | 76 | 73 |
| Peter Vilnapuu | 27 | 0 |
| Lars Erik Fredriksson | 0 | 0 |
| Summa | 332 | 295 |
| Antal personer vid bokslutsdagen (varav män %) | 4 (25) | 3 (33) |

| Arvode vd | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Av Svedab fakturerat arvode | 1 630 | 1 578 |

## Not 6 – Inkomstskatt

| | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Outnyttjat underskott från föregående år | 0 | 0 |
| Redovisat resultat före skatt | 46 103 | 40 956 |
| Ej avdragsgilla kostnader/ej skattepliktiga intäkter/ temporära skillnader | 1 975 | -1 021 |
| **Beskattningsbar inkomst** | **48 078** | **39 935** |

## Not 7 – Anläggningstillgångar

| Arlandabanan | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Ingående ackumulerat anskaffningsvärde | 2 288 724 | 2 288 724 |
| Investering | 0 | 0 |
| **Utgående ackumulerat anskaffningsvärde** | **2 288 724** | **2 288 724** |
| Ingående ackumulerade avskrivningar | -1 277 135 | -1 238 961 |
| Årets avskrivningar | -38 173 | -38 173 |
| **Utgående ackumulerade avskrivningar** | **-1 315 308** | **-1 277 135** |
| **Utgående planenligt restvärde** | **973 416** | **1 011 590** |

Penneo dokumentnyckel: WJZZA-70N5E-MGHHT-MYDVS-ZSWAY-ZSNOZ-Y

20250512210972



## Fortsättning not 7

| Inventarier | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Ingående ackumulerat anskaffningsvärde | 288 | 288 |
| Utrangering | 0 | 0 |
| Investering | 0 | 0 |
| **Utgående ackumulerat anskaffningsvärde** | **288** | **288** |
| Ingående ackumulerade avskrivningar | -284 | -275 |
| Utrangering, återförda avskrivningar | 0 | 0 |
| Årets avskrivningar | -4 | -9 |
| **Utgående ackumulerade avskrivningar** | **-288** | **-284** |
| **Utgående planenligt restvärde** | **0** | **4** |

| Andra långfristiga värdepappersinnehav | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Ackumulerat anskaffningsvärde värdepappers-portfölj vid årets utgång* | 696 536 | 673 085 |
| Långfristig del avseende vid anskaffningstillfället betalda kurser | 392 | 278 |
| **Utgående bokfört värde** | **696 928** | **673 363** |
| *Utöver värdepappersportföljen finns även placeringskonto i avvaktan på placering som är redovisat i Kassa och Bank | 14 188 | 20 443 |

## Not 8 – Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

| Ärlandabanan | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Förutbetalda hyres- och leasingkostnader | 6 024 | 5 858 |
| Upplupna intäkter | 1 373 | 1 456 |
| Upplupna ränteintäkter och förutbetalda kurser | 5 507 | 3 068 |
| Övriga poster | 0 | 0 |
| Summa | 12 904 | 10 382 |

## Not 9 – Övriga skulder

| Koncession Ärlandabanan | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Trafikrättigheter, total förutbetald intäkt | 2 288 724 | 2 288 724 |
| Ackumulerad återföring | -1 415 531 | -1 359 136 |
| Kortfristig del | -56 396 | -56 396 |
| Trafikrättigheter, förlängning | 681 749 | 681 749 |
| Summa | 1 498 546 | 1 554 942 |

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7ONSE-JYMSZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

## Not 10 – Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

| | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Kortfristig del av förutbetalda intäkter | 56 396 | 56 396 |
| Förutbetald hyresintäkt | 5 688 | 5 605 |
| Upplupen hyreskostnad | 404 | 424 |
| Övriga upplupna kostnader | 875 | 925 |
| Summa | 63 363 | 63 351 |

## Not 11 – Upplysningar om närstående

### Ägarförhållanden

Arlandabanan Infrastructure AB är ett statligt ägt bolag, vars aktier förvaltas av regeringen (Finansdepartementet).

### Transaktioner med närstående

Trafikverket ska på uppdrag av AIAB:s ägare täcka de eventuella underskott som uppkommer i verksamheten. Den sammanlagda faktureringen uppgick till 0 (0) mkr. AIAB erlägger hyra för områden på Arlanda flygplats och Stockholm Central till Swedavia AB respektive Jernhusen AB.

## Not 12 – Händelser efter räkenskapsårets slut

Inga väsentliga händelser har inträffat efter balansdagen.

Ronneo dokumentnyckel: KUZZA-7ONSE-JYWSZ-SYGLW-7FHGW-5901Y

Härmed försäkras att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed, att årsredovisningen ger en rättvisande bild av bolagets ställning och resultat samt att förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av bolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som bolaget står inför.

Stockholm 2025-03-28

Madeleine Raukas
*Ordförande*

Malin Sundvall

Britta Dalunde

Ulf Lundin
*Verkställande direktör*

Lars Erik Fredriksson

Vår revisionsberättelse har lämnats den 28 mars 2025.
KPMG AB

Jenny Jansson
*Auktoriserad revisor*

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-7DN5E-JYN5Z-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

# Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Arlandabanan Infrastructure AB, org. nr 556481-2385

## Rapport om årsredovisningen

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Arlandabanan Infrastructure AB för år 2024 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 75–78. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 71–87 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Arlandabanan Infrastructure ABs finansiella ställning per den 31 december 2024 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 75-78. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Arlandabanan Infrastructure AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Annan information än årsredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och återfinns på sidorna 1–68 samt 92–95. Den andra informationen består också av ersättningsrapporten som vi inhämtade före datumet för denna revisionsberättelse. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören

Penneo dokumentnyckel: WJZ24-7ONSE-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-59O1Y

20250512210974



ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

### Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-70NSE-JYWSZ-5VGLW-TPHGW-59O1Y

för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.

– utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

## Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Arlandabanan Infrastructure AB för år 2024 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Arlandabanan Infrastructure AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

### Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

– företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller

Denna digitala kopia är tillhandahållen av Bolagsverket. Dokumentets äkthet kan verifieras på www.bolagsverket.se med hjälp av dokumentets unika kontrollkod. Kontrollkod: VUZZA-70WSE-JVMSZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

– på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

## Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 75–78 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Stockholm den 28 mars 2025

KPMG AB

Jenny Jansson
*Auktoriserad revisor*

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JYMSZ-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

# Ordlista

### A-Train
A-Train ägs till 100 procent av Portare AB som sedan 2014 ägs av State Super, Sunsuper och SAFE. A-Train bedriver snabbtågspendeln mellan Stockholm och Arlanda under varumärket Arlanda Express och är infrastrukturförvaltare för Arlandabanan. Avtalspart med AIAB.

### Actual Rate of Return (ARR)
Den avkastning som A-Trains aktieägare fått på insatt kapital.

### AIAB
Arlandabanan Infrastructure AB ägs av staten och svarar för statens rättigheter och skyldigheter rörande Arlandabanan.

### Arlanda Express
Namnet på A-Trains snabbtågspendel mellan Stockholm och Arlanda.

### Arlandabanan Infrastructure AB
– se ovan under AIAB.

### Back-to-back-avtal
Reglerar bl.a. de rättigheter som statens intressenter givit AIAB att vidareupplåta till A-Train. Avtalen innehåller rättigheter i form av upplåtelser av mark och anläggningar och upplåtelser av trafikrättigheter och marknadstillträde.

### Fyrstegsprincipen
Förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis:
- Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt
- Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur
- Steg 3. Mindre infrastrukturåtgärder
- Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

### Försiktighetsprincipen
När osäkerhet föreligger om ny teknik, en politisk åtgärd eller ett ämnes farlighet ska det betraktas som farligt. En verksamhetsutövare ska välja det säkra alternativet före det osäkra om en åtgärd kan innebära skada för hälsa och miljö.

### FN:s globala mål
FN:s globala mål för hållbar utveckling antogs den 25 september 2015. Fram till 2030 ska extrem fattigdom avskaffas, ojämlikheter och orättvisor minska och klimatkrisen lösas.

### GRI
Global Reporting Initiative (GRI): GRI är en oberoende internationell organisation som arbetar fram riktlinjer för hållbarhetsrapportering. www.globalreporting.org

### Hållbar utveckling
Definieras första gången 1987 i FN-rapporten Our common future, kallad Brundtlandrapporten: En utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov.

Denna dokumentnyckel: VU2ZA-70NSE-JYM5Z-SYGLW-TFHGW-S9D1Y

20250512210976



### ISO 26000
Är en internationell standard och vägledning i socialt ansvarstagande som bolaget inspirerats av. Företag och organisationer kan arbeta utifrån standarden men den är inte certifieringsbar.

### Jernhusen
Är ett statligt ägt bolag som äger, förvaltar och utvecklar ett fastighetsbestånd av stationer, kontor, underhållsdepåer och godsterminaler längs den svenska järnvägen.

### Mälardalstrafik MÄLAB Aktiebolag
Ett bolag med uppgift att svara för den operativa administrationen av frågor av gemensamt länsgränsöverskridande intresse vad gäller regionaltågstrafiken i Mälardalsregionen. Bolaget ägs av de ansvariga för kollektivtrafiken i Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland och Örebro län gemensamt.

### OPS
Offentligt privat samverkansprojekt (OPS), innebär att en offentlig aktör, i detta fall staten, och det privata näringslivet gör en gemensam satsning i ett projekt gällande finansiering, byggande och drift.

### Portarekoncernen
Portarekoncernen ägs av de två australiensiska pensionsfonderna STC Pooled Fund (State Super) (37,5 procent) och Australian Retirement Trust (ART) (25 procent) samt den kinesiska staten via State Administration of Foreign Exchange (SAFE) (37,5 procent).

### Reasonable Return Rate (RRR)
Den avtalade avkastning som A-Trains ägare ska få innan royalty börjar betalas ut till staten.

### Referensräntan
Motsvarar den ränta som bankerna i den så kallade STIBOR-panelen i genomsnitt anger att de kan erbjuda varandra för lån utan säkerhet i svenska kronor för en löptid om 360 dagar.

### Riksintresse
Ett riksintresse kan avse så vitt skilda intressen som naturvård, kulturvård, friluftsliv, vindkraft, rennäring, gruvnäring och kommunikationsanläggningar. Ett riksintresse ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan hota dess funktion eller fortlevnad. Avsikten med att en järnväg utpekas som riksintresse är att skydda anläggningen, d.v.s. befintliga och planerade banor, spårområden och terminaler samt de stationer som är belägna vid dessa banor mot åtgärder som försvåra användningen av anläggningen. Arlandabanan är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar. Bestämmelser om sådana riksintressen finns beskrivet i 3 kapitlet 8 § Miljöbalken. Det är Trafikverket som lämnar uppgift till länsstyrelserna vilka vägar och järnvägar som är riksintressen och det är länsstyrelsen som övervakar att riksintresset skyddas mot annan användning.

### Royalty
Staten har genom Riksgälden lånat ut en miljard kronor till A-Train som ska återbetalas i form av

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-70NSE-JYWSZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

delning av eventuell vinst, så kallad royalty. Royaltyn uppgår till det högsta av 5 procent av omsättningen eller 15 procent av utdelningen till dess Trigger year 2 inträffat. Då uppgår royaltyn till 15 procent av omsättningen eller 50 procent av utdelningen.

### SATSA
Samverkan för ett effektivt transportsystem i Stockholmsregionen (Trafikverket, SL, Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms stad, Regionplanekontoret, Europeiska regionala utvecklingsfonden)

### SJ AB
Är ett statligt ägt bolag med uppdrag att bedriva lönsam persontrafik.

### SL
AB Storstockholms Lokaltrafik är ett bolag som ägs av Region Stockholm och som svarar för den operativa administrationen av kollektivtrafiken inom Stockholms län.

### STIBOR
En referensränta som visar ett genomsnitt av de räntesatser som ett antal banker – Stiborbanker – verksamma på den svenska penningmarknaden är villiga att låna ut till varandra på utan säkerhet under olika löptider.

### Svedab
Svensk-Danska broförbindelsen SVEDAB AB. Ett statligt ägt bolag som äger 50 procent av Öresundsbron och äger och driver de svenska väg- och järnvägsanslutningarna till Öresundsbron. Svedab samverkar administrativt med AIAB.

### Swedavia
Är ett statligt ägt bolag som äger, driver och utvecklar 10 flygplatser, bland annat Arlanda.

### Tjänstekoncession
Ett kontrakt som gäller utförande av tjänster avseende bl.a. järnvägstransport och som innebär att ersättning för tjänsterna helt eller delvis utgörs av en rätt att utnyttja tjänsten, d.v.s. tjänsteleverantörer tar riskerna i samband med den tillhandahållna tjänsten och tar ut ersättning av användaren t.ex. via avgifter.

### Trigger year 1
Det år som A-Trains aktieägare fått en avkastning på eget kapital som uppgår till den i förväg bestämda nivån STIBOR +4 %. När denna avkastning uppnåtts erhåller svenska staten royalty.

### Trigger year 2
Det år då ägarna fått en avkastning på eget kapital som uppgår till STIBOR +8 % och staten får då rätt till en högre royalty.

### UL
Trafik och samhälle inom Region Uppsala är regional kollektivtrafikmyndighet och har ansvar för, upphandlar och utvecklar kollektivtrafiken i Uppsala län. Under varumärket UL utförs kollektivtrafiken.

Penneo dokumentnyckel: VU2ZA-7ONSE-JYMSZ-SYGLW-TFHGW-S9O1Y

20250512109777



# Fakta och kontaktuppgifter

**Styrelsens säte:** Stockholm

**Ägare:** Svenska staten äger bolaget till 100 procent

**Verksamhet:** Svarar för statens rättigheter och skyldigheter i Arlandabanan. Äger järnvägsanläggningen Arlandabanan med tillhörande stationer.

**Marknad:** Anslutningsresor till och från Arlanda flygplats för flygresenärer och arbetspendlare.

**Var verksamheten bedrivs:** Sverige

**Rapporteringsperiod:** 1 januari 2024 till 31 december 2024

**Rapporteringsperiod finansiell information:** 1 januari 2024 till 31 december 2024

**Nettoomsättning:** 59 miljoner kronor

**Balansomslutning:** 1 706 miljoner kronor

**Eget kapital:** 135 miljoner kronor

**Skulder:** 1 571 miljoner kronor

**Produktvolym:** 2 (Bankapacitet och tillhandahållande av resetjänst)

**Antal anställda:** 0

**Arbetskraft som inte är anställda:** 0 (Inga bemanningsföretag anlitas. Arbete utförs som köpta tjänster av andra juridiska personer.)

**Andel anställda med kollektivavtal:** Inga anställda

**Vd:** Ulf Lundin (inhyrd konsult från Svedab)

**Publiceringsdatum:** mars 2025

## AIAB är medlem i

1. Organisationerna Almega och Svenskt Näringsliv.
2. Nordiskt Järnvägssamarbete (NJS). Den svenska avdelningen inom NJS – Forum för Nordiskt Järnvägssamarbete är en sammanslutning av personer med yrkesmässig anknytning till järnvägssektorn i Sverige. Motsvarande nationella avdelningar finns i Danmark, Finland och Norge. Till svenska avdelningen är också ett 30-tal företag och andra organisationer anslutna.

## Kontaktuppgifter

**Arlandabanan Infrastructure AB**

**Adress:** Drottninggatan 59, 111 21 Stockholm

**Telefon:** 08-22 40 10

**Telefax:** 08-22 41 29

**E-post:** info@arlandabananinfrastructure.se

Denna dokumentnyckel: VUOZA-70N5E-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-59O1Y

*Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.*

*"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."*

**BRITTA HENRIQUES DALUNDE**
**Underskrivare 1**
*Serienummer: 86d92007674d66[…]fc8fd9ebfe83b*
*IP: 212.85.xxx.xxx*
*2025-03-28 06:17:05 UTC*

**ULF LUNDIN**
**Underskrivare 1**
*Serienummer: 18ae123dba7b8d[…]49df9d202a937*
*IP: 155.4.xxx.xxx*
*2025-03-28 07:06:41 UTC*

**MADELEINE MALMKVIST RAUKAS**
**Underskrivare 1**
*Serienummer: 6c200d91e96b07[…]8e4bf0f03f10e*
*IP: 194.14.xxx.xxx*
*2025-03-28 07:19:21 UTC*

**Malin Elisabeth Sundvall**
**Underskrivare 1**
*Serienummer: 1424f4cac277dd[…]ff5a8161e9075*
*IP: 193.182.xxx.xxx*
*2025-03-28 07:43:08 UTC*

**LARS ERIK FREDRIKSSON**
**Underskrivare 1**
*Serienummer: 4684cbd8578bda[…]85a1c734837a8*
*IP: 193.188.xxx.xxx*
*2025-03-28 07:57:17 UTC*

**TORBJÖRN WESTMAN**
**Underskrivare 2**
*Serienummer: 51d1f59c30c345[…]388d9796d1300*
*IP: 195.84.xxx.xxx*
*2025-03-28 13:11:05 UTC*

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-70N5E-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

Denna kopia överensstämmer med originalet

Detta dokument är undertecknat digitalt via **Penneo.com**. De signerade uppgifternas integritet är validerad med hjälp av ett beräknat hashvärde för originaldokumentet. Alla kryptografiska bevis är inbäddade i denna PDF, vilket säkerställer både autenticitet och möjlighet till framtida validering.

Detta dokument är försett med ett kvalificerat elektroniskt sigill som innehåller ett certifikat och en tidsstämpel från en kvalificerad tillhandahållare av betrodda tjänster.

**Så här verifierar du dokumentets äkthet:**
När du öppnar dokumentet i Adobe Reader kan du se att det är certifierat av **Penneo A/S**. Detta bekräftar att dokumentets innehåll förblir oförändrat sedan tidpunkten för undertecknandet. Bevis för de enskilda undertecknarnas digitala signaturer bifogas dokumentet.

De kryptografiska bevisen kan kontrolleras med hjälp av Penneos validator, **https://penneo.com/validator**, eller andra valideringsverktyg för digitala signaturer.

PENNEO

*Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.'*

*"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."*

**Linda Jenny Jansson**
**Underskrivare 2**
*Serienummer: 5ef740438cc2b0[...]204528039c1ce*
*IP: 78.71.xxx.xxx*
*2025-03-28 14:16:07 UTC*

BankID

20250512210978

Penneo dokumentnyckel: VUZZA-70N5E-JYM5Z-5YGLW-TFHGW-S9O1Y

Denna kopia överensstämmer med originalet.

Joel Hellberg

Detta dokument är undertecknat digitalt via **Penneo.com**. De signerade uppgifternas integritet är validerad med hjälp av ett beräknat hashvärde för originaldokumentet. Alla kryptografiska bevis är inbäddade i denna PDF, vilket säkerställer både autenticitet och möjlighet till framtida validering.

Detta dokument är försett med ett kvalificerat elektroniskt sigill som innehåller ett certifikat och en tidsstämpel från en kvalificerad tillhandahållare av betrodda tjänster.

**Så här verifierar du dokumentets äkthet:**
När du öppnar dokumentet i Adobe Reader kan du se att det är certifierat av **Penneo A/S**. Detta bekräftar att dokumentets innehåll förblir oförändrat sedan tidpunkten för undertecknandet. Bevis för de enskilda undertecknarnas digitala signaturer bifogas dokumentet.

De kryptografiska bevisen kan kontrolleras med hjälp av Penneos validator, **https://penneo.com/validator**, eller andra valideringsverktyg för digitala signaturer.