ARLANDABANAN
INFRASTRUCTURE

20230605096634

Undertecknad vd i **Arlandabanan Infrastructure AB,** org.nr: 556481-2385, intygar att resultaträkningen och balansräkningen i årsredovisningen har fastställts på årsstämma den 21 april 2023. 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 2023-06-02

Ulf Lundin

VD

ÅRSREDOVISNING2022

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

20230605096335

ARLANDABANAN
INFRASTRUCTURE

Hållbarhetsredovisning och årsredovisning 2022

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Innehållsförteckning

FAKTA I KORTHET **3–4**
Överblick 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 **17–25**
Så styrs verksamheten 17
Kraftig ökning av resenärer med tåg till Arlanda 21
Fortsatt hög marknadsandel 22
Trafikutbudet 24

AIAB:S INTRESSENTER **26–28**
Kartläggning intressenter 26
Intressentdialogen 28

VÄRDEKEDJAN **29**

HÅLLBARHETSMÅL **30–59**
Med sikte på FN:s globala mål 30
Tio mål för hållbart företagande för AIAB 32
Mål 1: Öka nyttjandet av Arlandabanan 34
Mål 2: Ekonomiska åtaganden och resultat 36
Förvaltning av bolagets kapital 42
Mål 3: Minska utsläppen av växthusgaser 44
Mål 4: Bättre mångfald och jämställdhet 46
Mål 5: Påverkan på våra grannar 48
Mål 6: Motverka korruption 51
Mål 7: Konkurrens under vissa villkor 53
Mål 8: Följa lagar och regler 55
Mål 9: Kundernas hälsa och säkerhet 57
Mål 10: Nöjda kunder 58

HÅLLBARHETSREDOVISNING **60–71**
Hållbarhetsredovisningen i siffror 60
Redovisningsprinciper och hållbarhetsindikatorer 63
Innehållet enligt GRI 64
Väsentlighetsanalys AIAB 66
Fastställd, namnunderskrifter 67
Innehållsförteckning enligt GRI Standards 2021 68
Bestyrkanderapport 70

☐ ÅRSREDOVISNING **72–92**
☐ Förvaltningsberättelse och bolagsstyrningsrapport 72
☐ Resultaträkning 80
☐ Balansräkning 81
☐ Redovisningsprinciper och upplysningar 82
☐ Namnunderskrifter 88
☐ Revisionsberättelse 89

AIAB:s styrelse 93
Ordlista 94
Fakta och kontaktuppgifter 97

Arlandabanan 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 72–92.

Hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 5–71 samt 93–97. Hållbarhetsredovisningen avser även den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

”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.”

Styrelsen

Svenska staten äger 100 % av Arlandabanan

96 % av Arlanda Express tåg anlände punktligt inom 5 minuter och 88 % inom 2 minuter under 2022.

4 549 000

Under 2022 åkte cirka 4 549 000 passagerare till och från Arlanda flygplats med tåg. Detta är 22 % lägre än 2019 och 153 % högre än 2021.

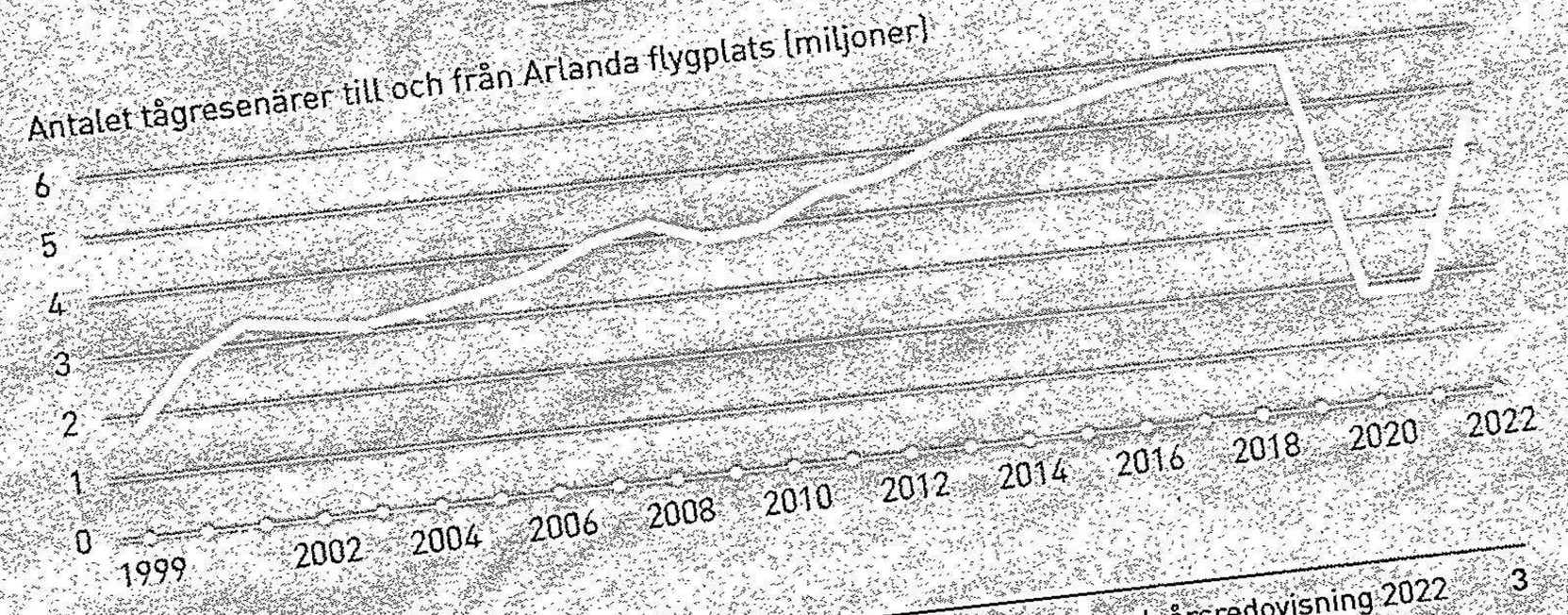
208 927 900 kr

betalades 2022 i royalty till svenska staten.

Utsläppsbesparing

2022 sparades utsläpp på 5 119 ton koldioxid

Antalet tågresenärer till och från Arlanda flygplats (miljoner)



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Året i korthet

Återhämtning efter pandemin

Den pandemi som drabbade världen under 2020 medförde ett drastiskt minskat resande såväl inrikes som utrikes. Under våren 2022 minskade smittspridningen och restriktioner för att hindra smittspridningen togs bort varvid resandet började öka. Successivt har såväl flygresandet som anslutningsresorna till Arlanda med järnväg ökat. I december nåddes en återhämtning på 84 procent för Arlanda flygplats.

Anslutningsresor ökade kraftigt som följd av ökat resande till/från Arlanda Airport

När flygresandet ökade så ökade också resandet med tåg till och från Arlanda. För helåret 2022 nåddes en återhämtning för Arlanda flygplats på 72 procent och för tågresandet 78 procent jämfört med 2019 års resande.

Rysslands angrepp på Ukraina påverkade inte resandet

Den 24 februari 2022 angrep Ryssland Ukraina militärt. De östra delarna av Ukraina invaderades och invånarna flydde västerut. Trots kriget som fortsatte hela 2022 påverkades inte flygresandet.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808
20230605096637

Vd har ordet

2022 HAR INNEBURIT ett rejält lyft i resandet till och från Arlanda flygplats. Äntligen har pandemirestriktionerna hävts och resandet har börjat återgå till hur det var före pandemin. Efter flera tunga år och en svag inledning på 2022 så ökade resandet med tåg till och från Arlanda starkt under sommaren och hösten för att avsluta urstarkt i december. Arlanda Express överträffade till och med 2019 års decemberutfall med 9 procent. Även tågets marknadsandel har ökat markant under året som gått, vilket är bra för miljön och minskar trängseln på vägnätet.

Brutto har 5 119 ton koldioxid sparats in från den vägtrafik som annars blivit utförd. Arlandabanan är en viktig miljöinvestering och bidrar till att Arlanda flygplats kan fortsätta växa på ett hållbart sätt.

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 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

"Urstark återhämtning i tågresandet till och från Arlanda under 2022."

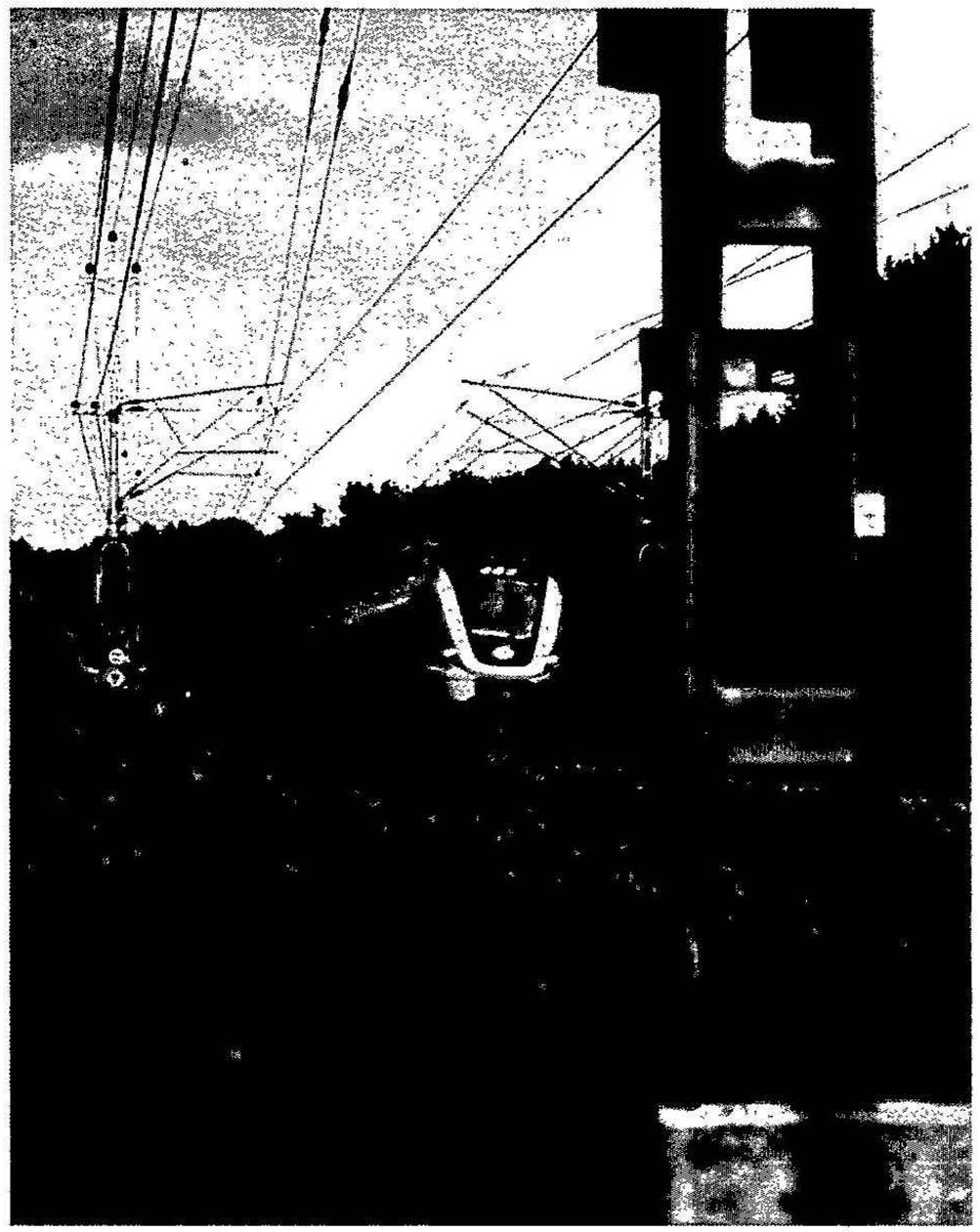
DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 i vissa fall beräknas på intäkter/omsättning och inte på utdelning. 2022 fick staten 21 miljoner i royalty och 2023 beräknar vi att en royalty på cirka 39 miljoner kommer att erhållas.

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



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

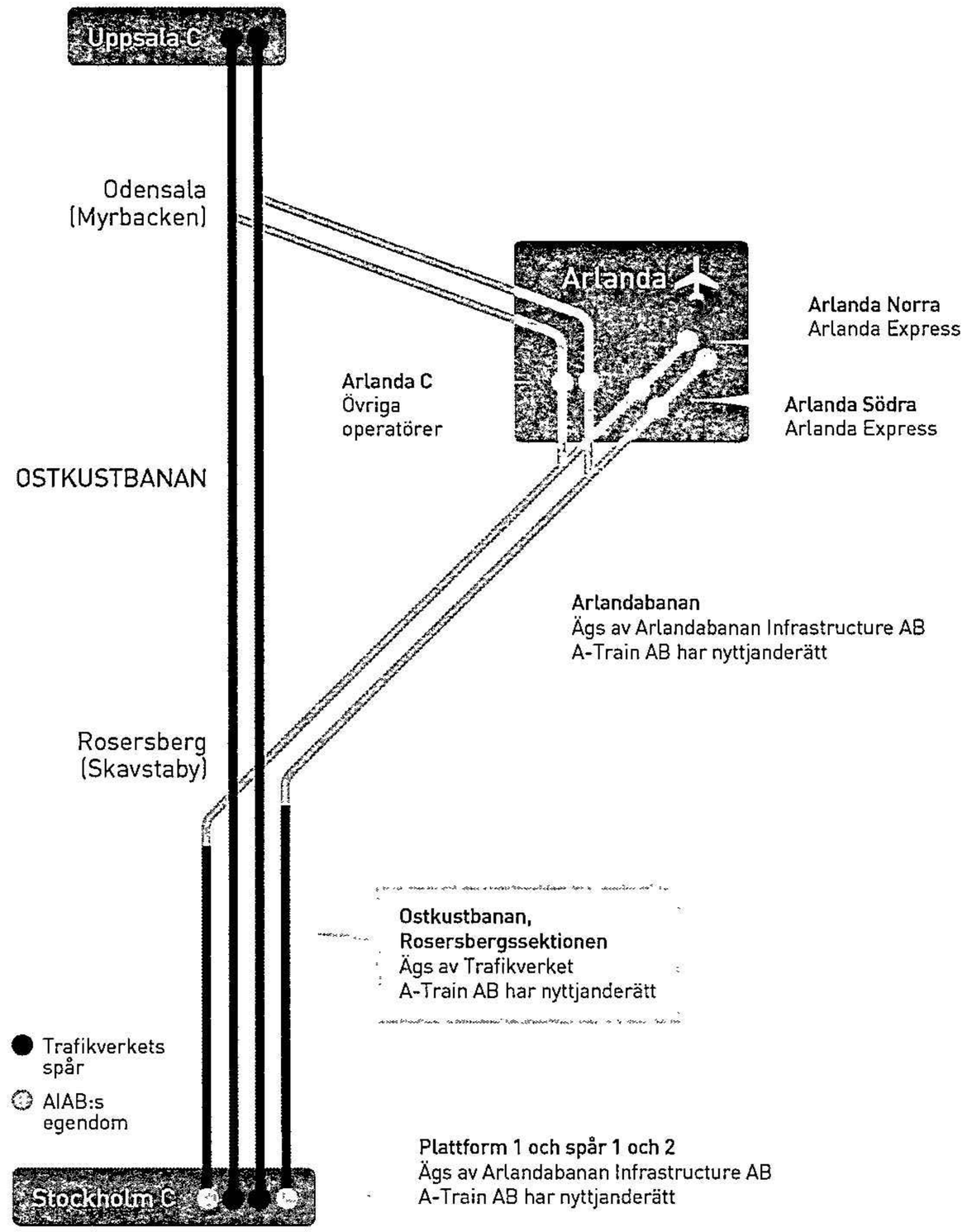
Äger och förvaltar

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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

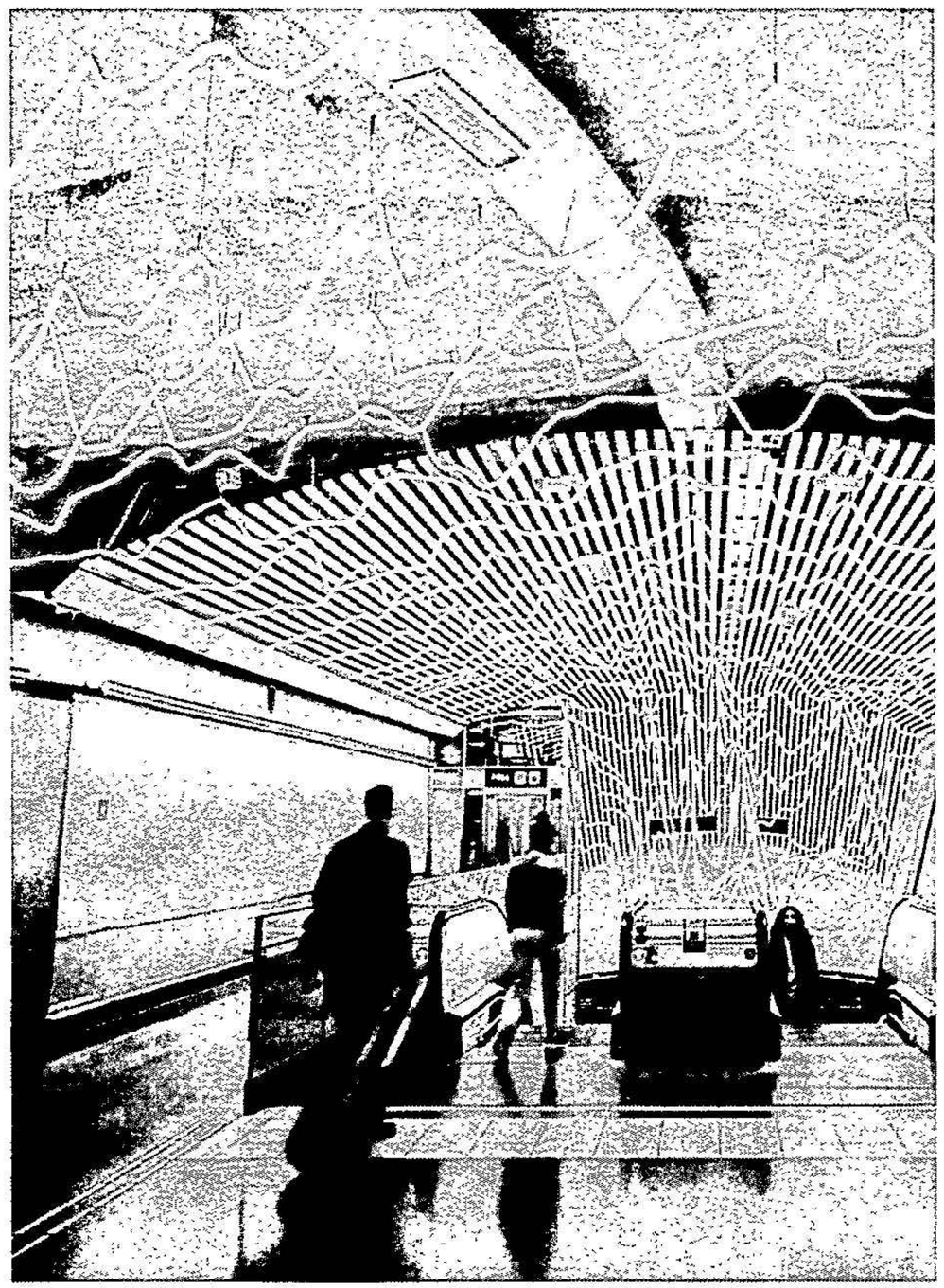
På lång sikt handlar strategin om att anläggningens värde ska säkras och anpassas, samt utvecklas efter de framtida behoven av järnvägstrafik till och från Arlanda.

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.



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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, även om coronapandemin på kort sikt haft negativ effekt på resandet. Samtidigt kommer vägtrafikens utsläpp att minska när fossilt bränsle fasas ut och ersätts med förnyelsebart eller el. År 2030 kommer inte nya bilar att säljas som bara går på fossilt bränsle. 2040 beräknas ett genomsnittligt fordon i den svenska bilflottan att 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. Noterbart är att större andel nu väljer att göra anslutningsresan med tåg.

Nyckelhändelser och framgångar under rapporteringsperioden

Trigger Year 1 inträffade 2016 vilket ger svenska staten rätt till royalty under resten av avtalsperioden. Den första royaltybetalningen om 43,4 miljoner kronor erhöll svenska staten under 2017. 2021 fick staten 15,6 miljoner kronor och 2022 21 miljoner kronor i royalty. 2023 är prognosen 39 miljoner kronor. De lägre beloppen 2021 och 2022 beror på A-Trains negativa resultat och minskade omsättning på grund av pandemin dessa år.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

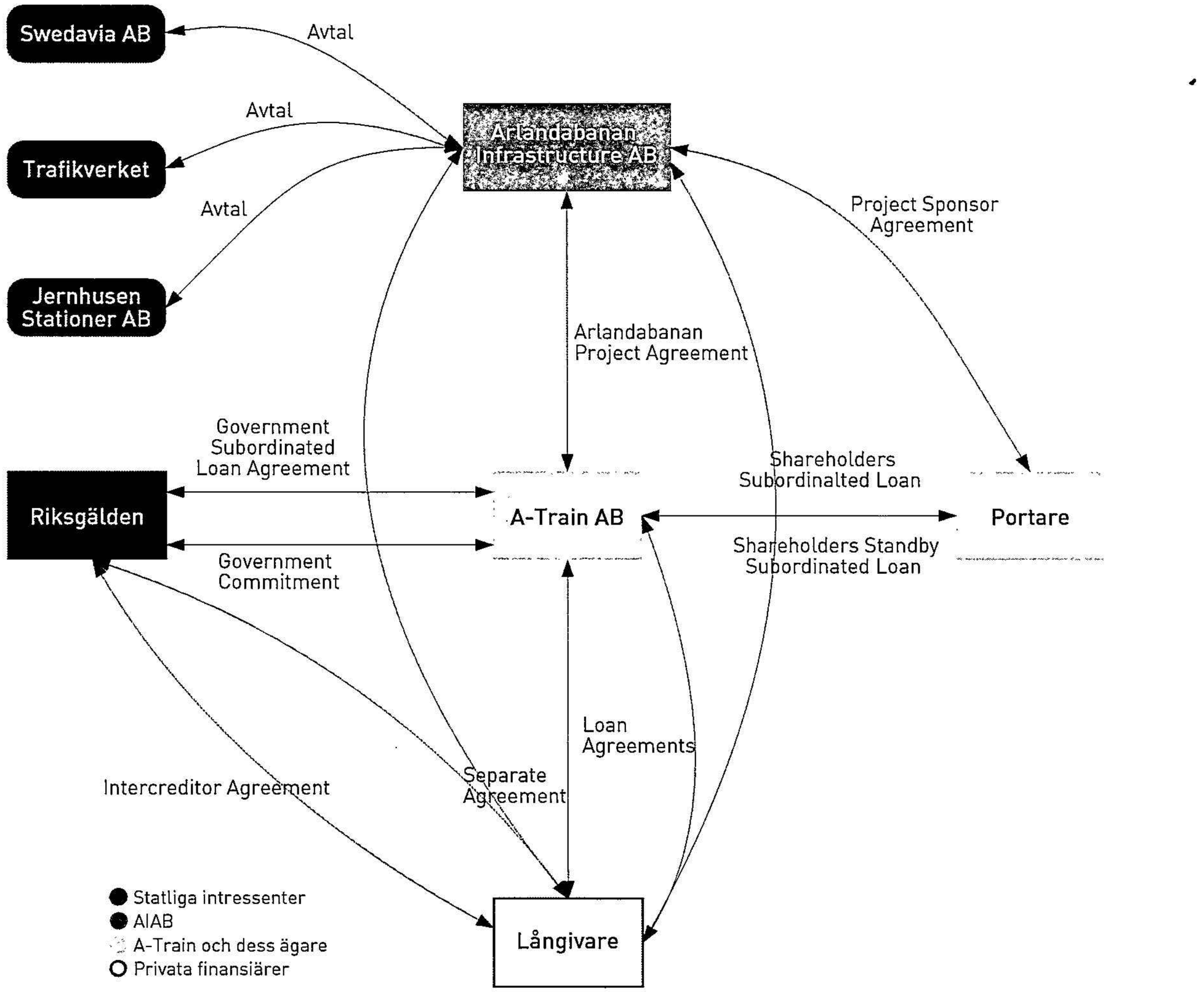
AIAB visar positivt resultat

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. Något underskott i verksamheten finns inte längre och därför behöver inte heller Trafikverket sedan juli 2019 tillskjuta några årliga medel. Bedömningen är att AIAB de kommande åren kommer att redovisa ca 20 miljoner kronor årligen i resultat före skatt.

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 2022 var det utestående saldot för royaltylånet 782 703 351 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).

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



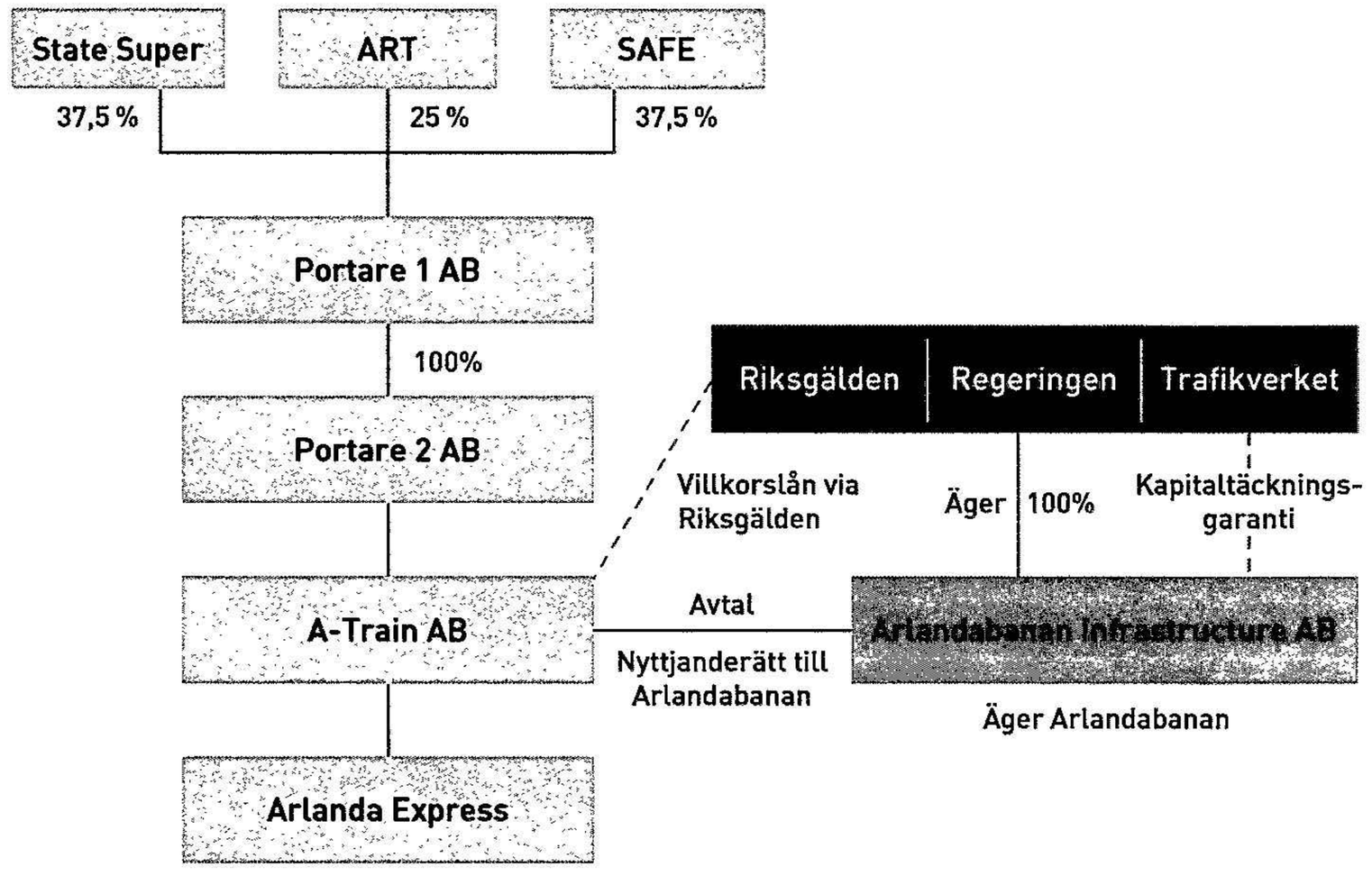
DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

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



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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808
20230605096 42

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.

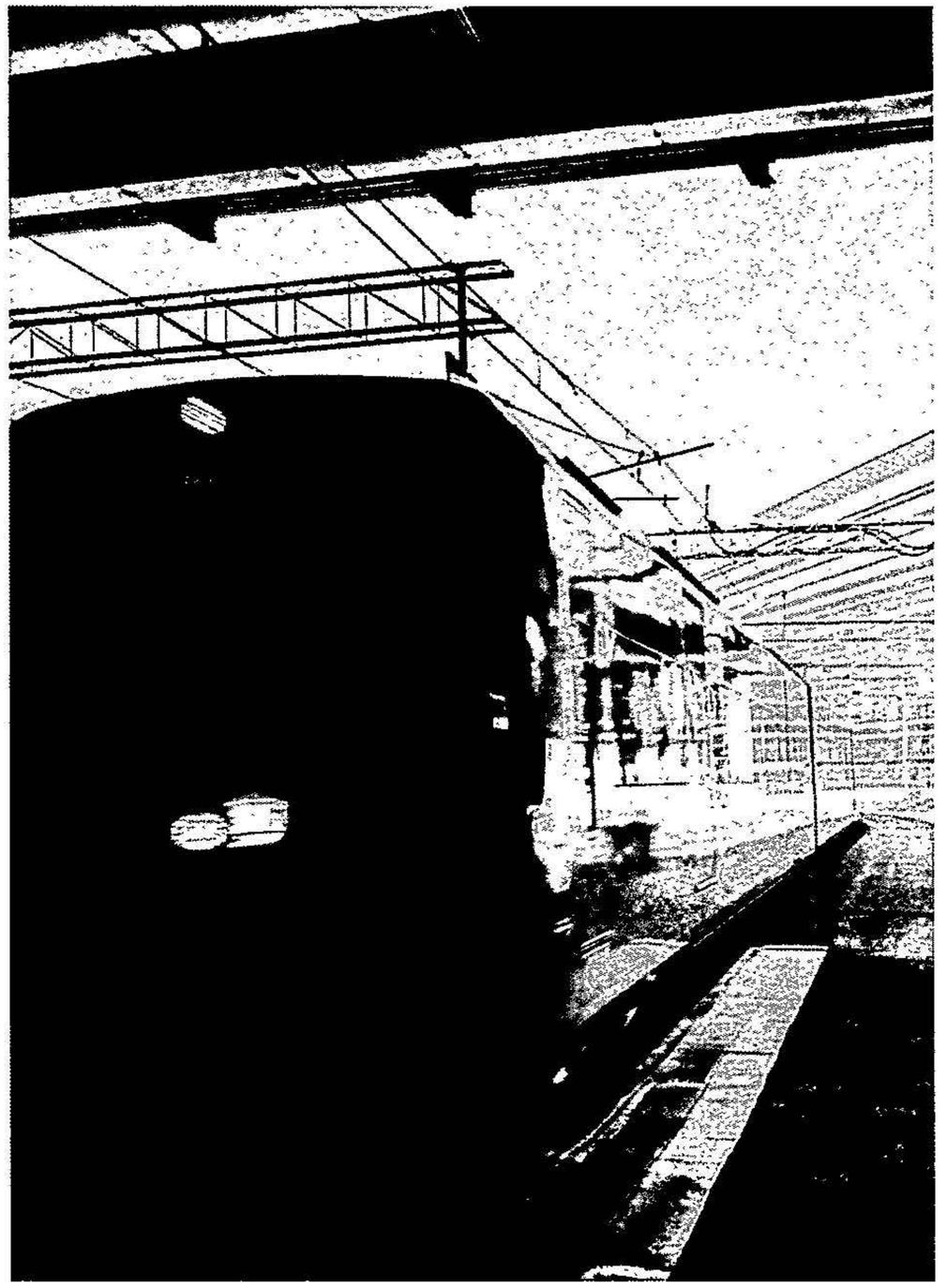
Bolagsstyrning

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 50 procent kvinnor och 50 procent män som utses för en period om 1 år åt gången. Rekrytering av ledamot sker med utgångspunkt i bolagets behov av kompetens. 1 ledamot representerar ägaren.

I AIAB:s årsredovisning för 2022 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 utveck-



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

ling 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. 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.

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808
20230605096643

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.

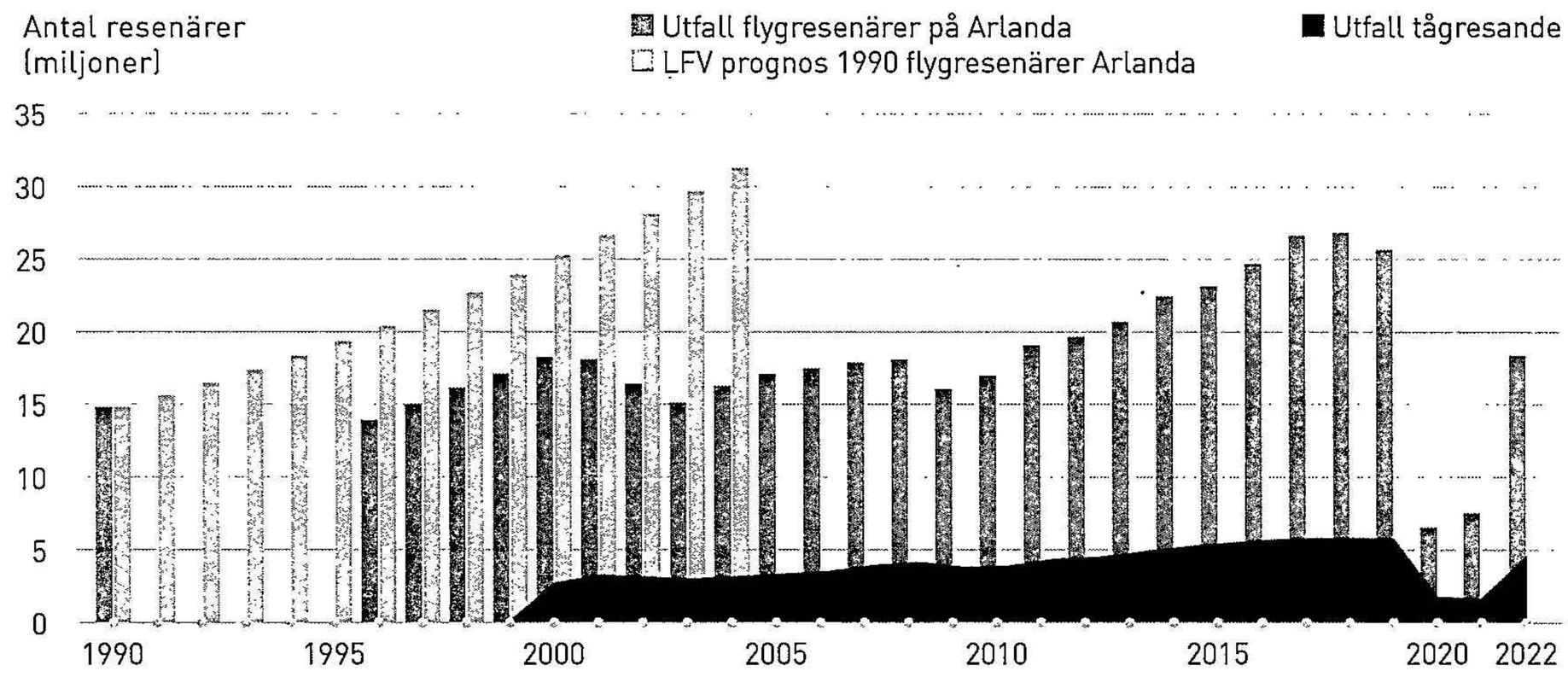
Verka för fler resenärer

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. Arlandabanan beräknades baserat på dessa prognoser få cirka 5 miljoner resenärer 2004. Men flygplatsen utvecklades inte i den takt Luftfartsverket antog. Utfallet var 48 procent lägre dvs cirka 16 miljoner resenärer och antalet tågresenärer till/från Arlanda var endast cirka 3 miljoner. Inte ens 2019 hade Arlanda flygplats nått upp till prognosen för 2004. 2020 och 2021 var resandet starkt påverkat av pandemin. Återhämtningen började först 2022 och 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.



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

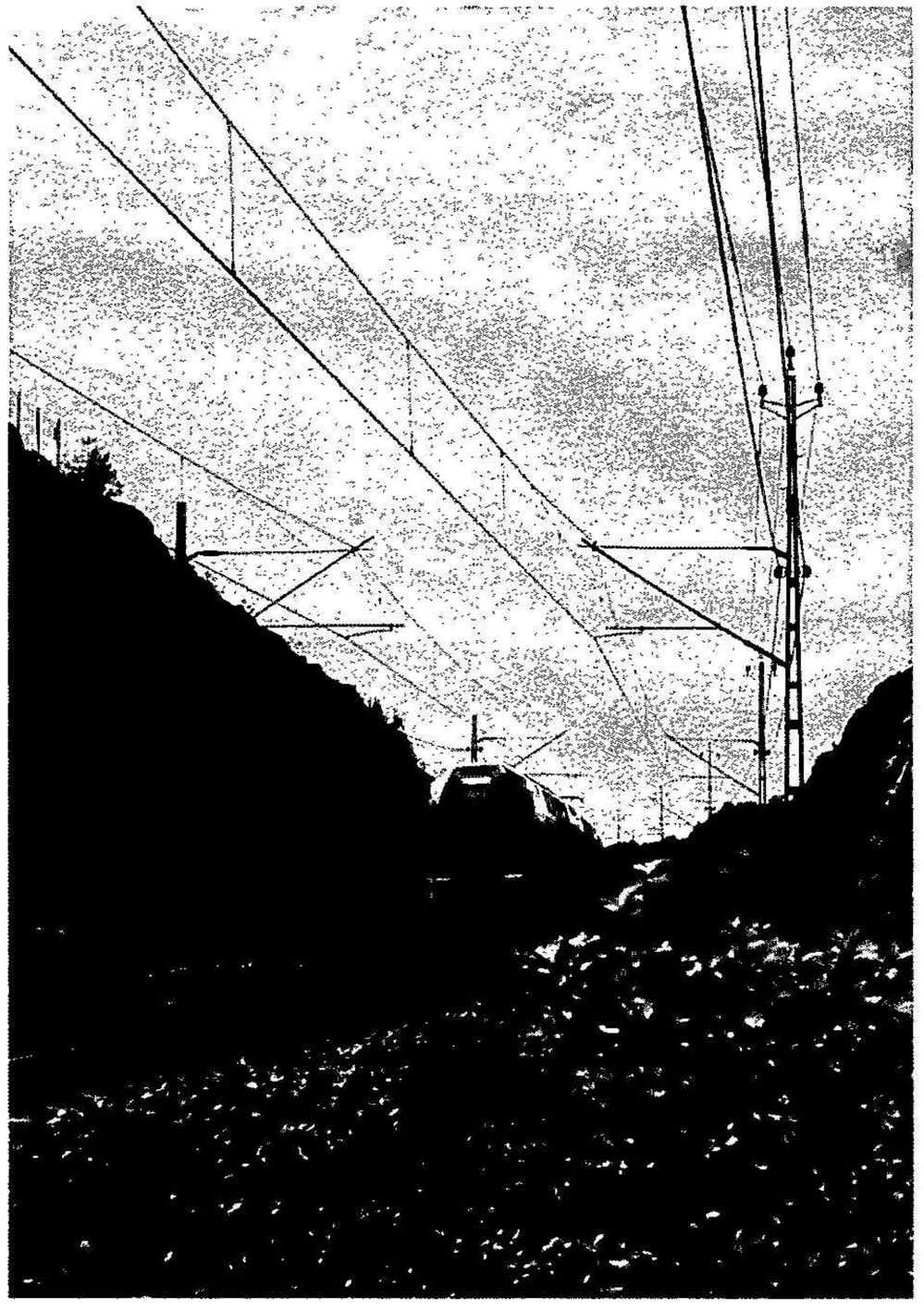
AIAB påverkar genom att:

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.
8. Mäta och utreda vad det är som driver resenärernas transportval via resandeundersökningar.

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. Underlag för utvärderingen är egna undersökningar samt Swedavias resandeundersökningar.



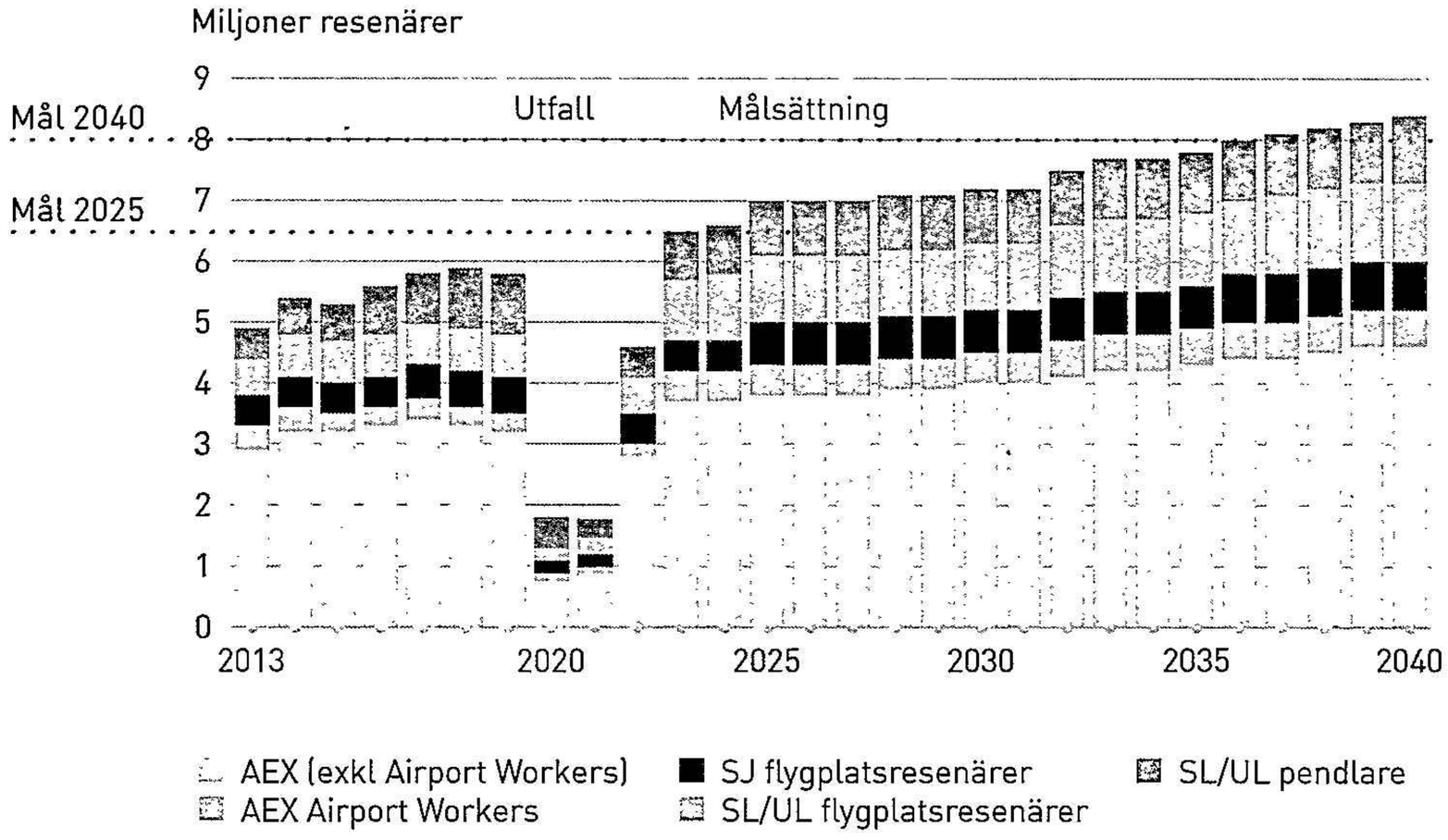
DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

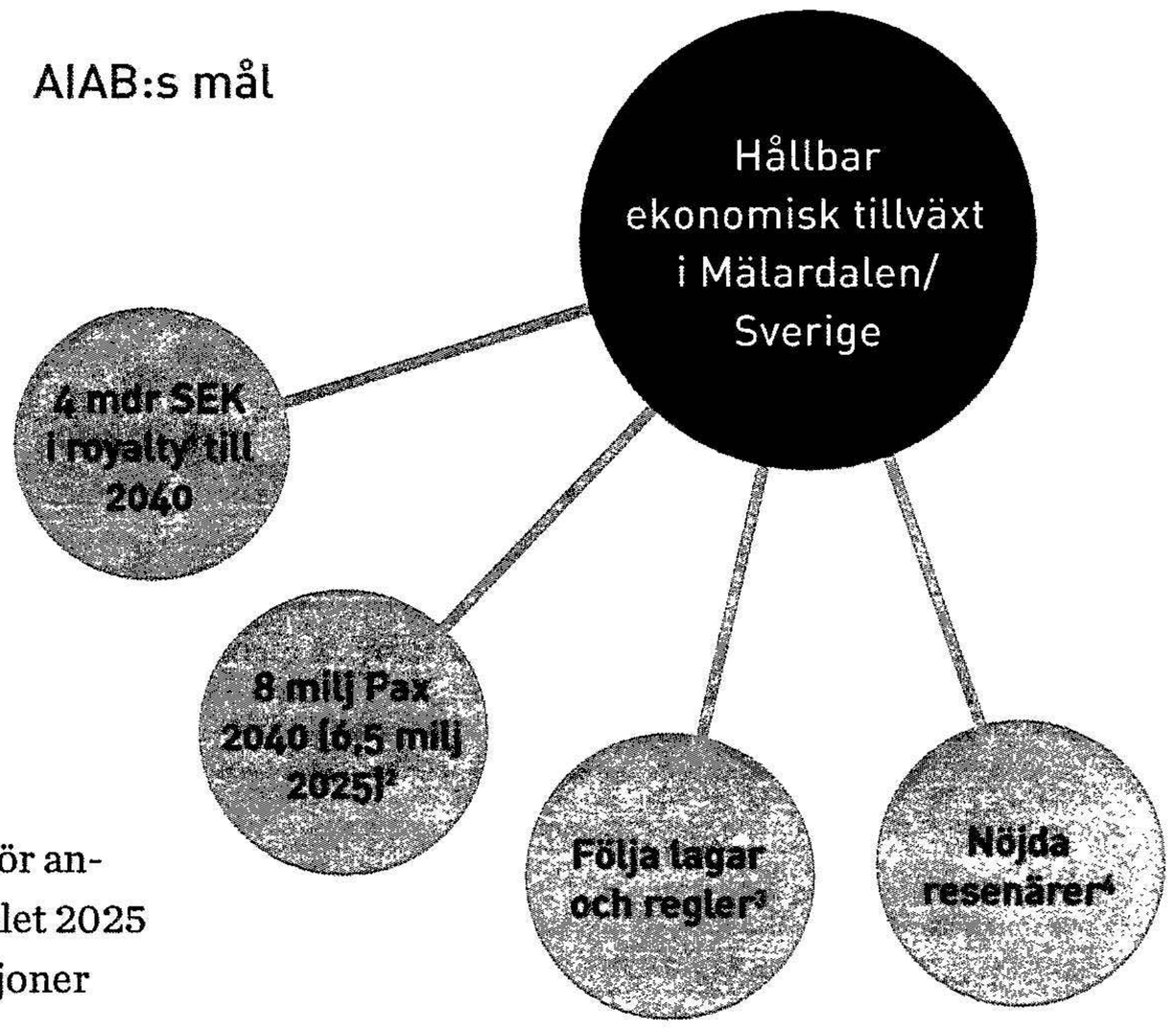
En balanserad målbild

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 under avtalsperioden, 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 CO_2 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.



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

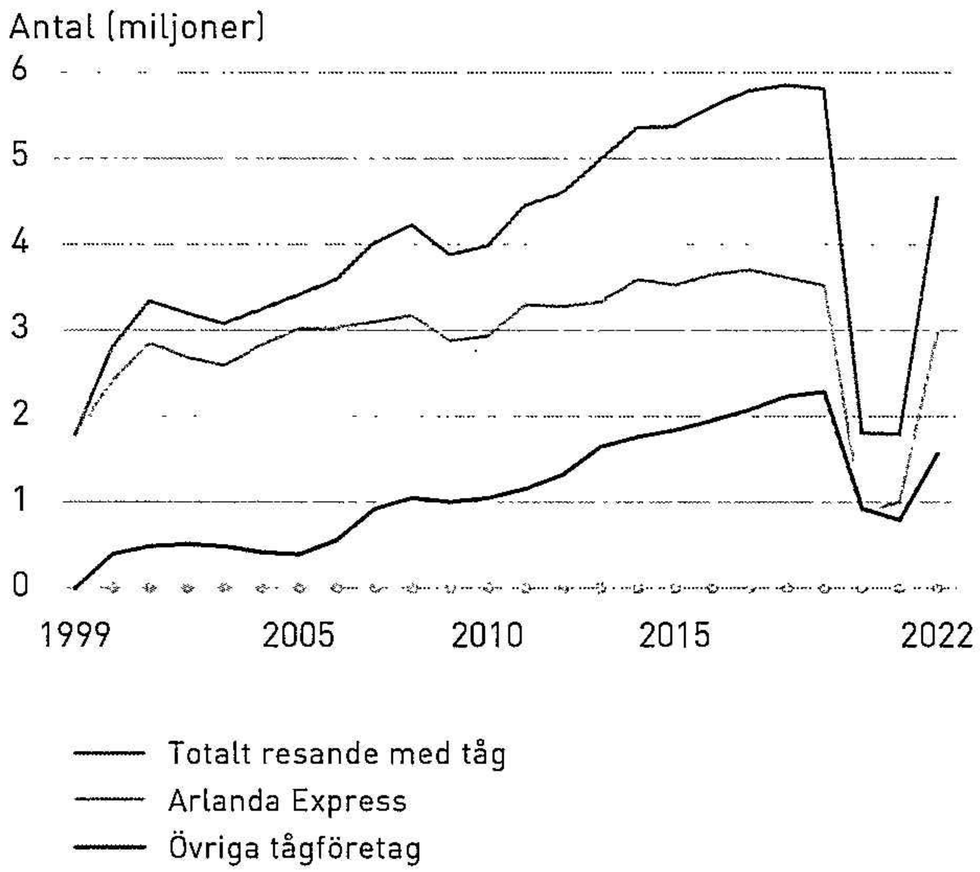
Kraftig ökning av resenärer med tåg till Arlanda

ANTALET TÅGRESENÄRER till och från Arlanda minskade från 5 812 000 år 2019 till 1 795 000 år 2021. Det motsvarar en minskning med 69 procent jämfört med 2019. Under 2022 ökade antalet tågresor med 153 procent till 4 549 000. Det innebär att återhämtningen för helåret 2022 är 78 procent av 2019 års nivå.

Integrerad del av tågtrafiken

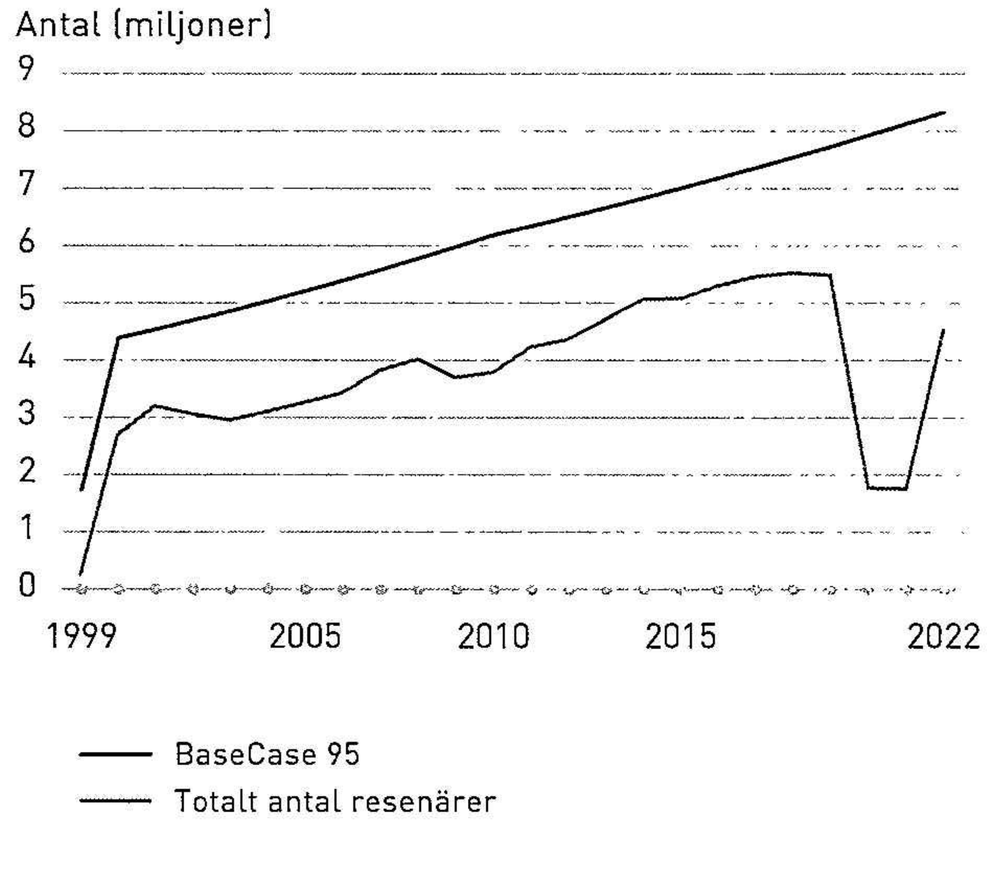
Som framgår av linjekarta (se sid 22) är integrationen av tågtrafiken från Stockholm–Arlanda flygplats mot norr och söder mycket god.

Resandeutveckling 1999–2022



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.

Resandeutveckling jämfört med BaseCase 95



Resandet har i genomsnitt 2000–2019 varit 29 procent lägre än prognosen från 1995 (BaseCase 95). Till följd av Pandemin blev dock utfallet 2022 45 (78) procent lägre än vad som prognostiserades 1995.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

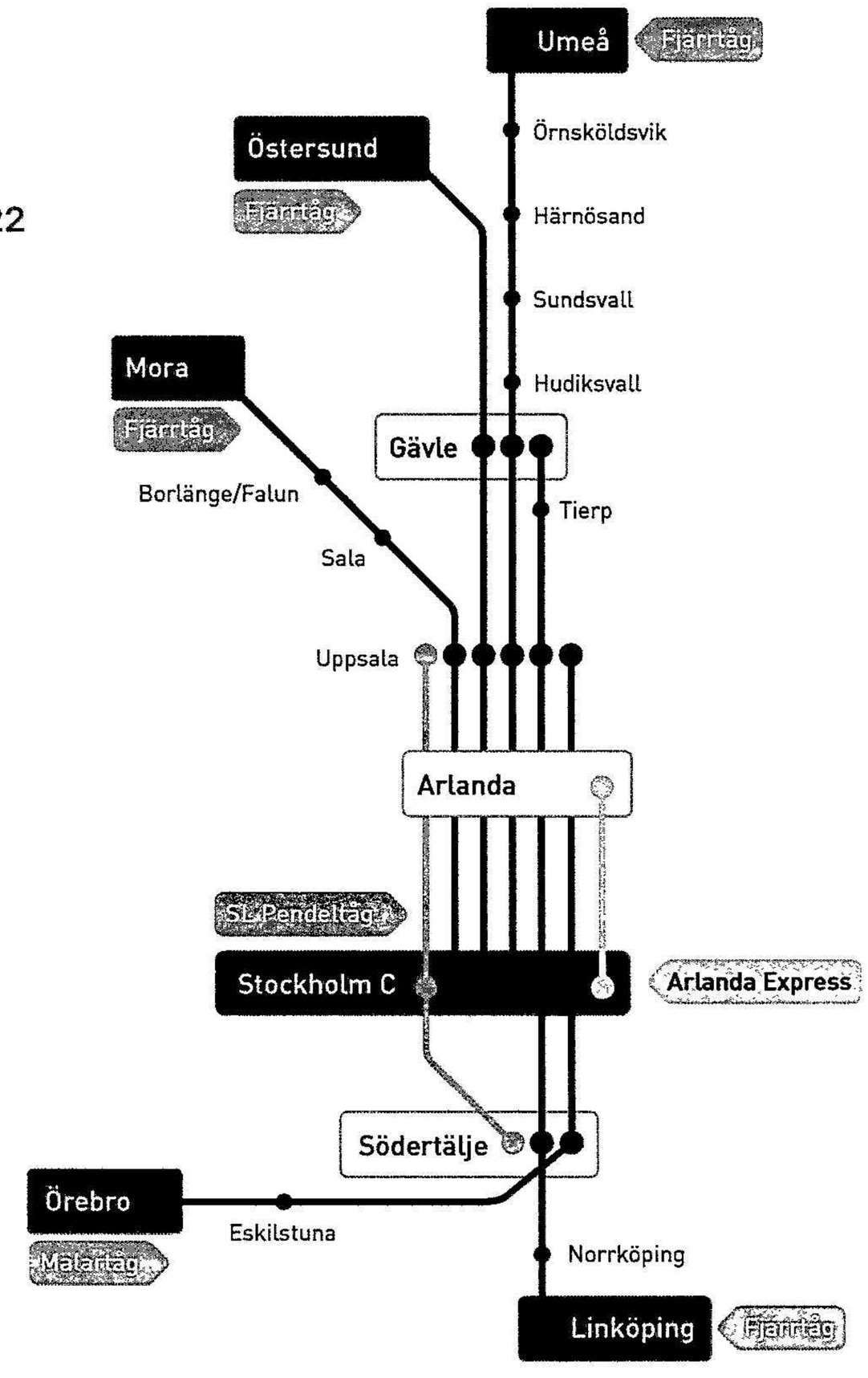
Fortsatt hög marknadsandel

Hög marknadsandel

Under pandemin ökade tågets marknadsandel för anslutningsresor till och från Arlanda flygplats. 2021 utgjorde tågtrafikens marknadsandel 24 procent. 2022 ökade marknadsandelen till 25 procent vilket är väsentligt högre än 2019 då andelen endast var 22 procent.

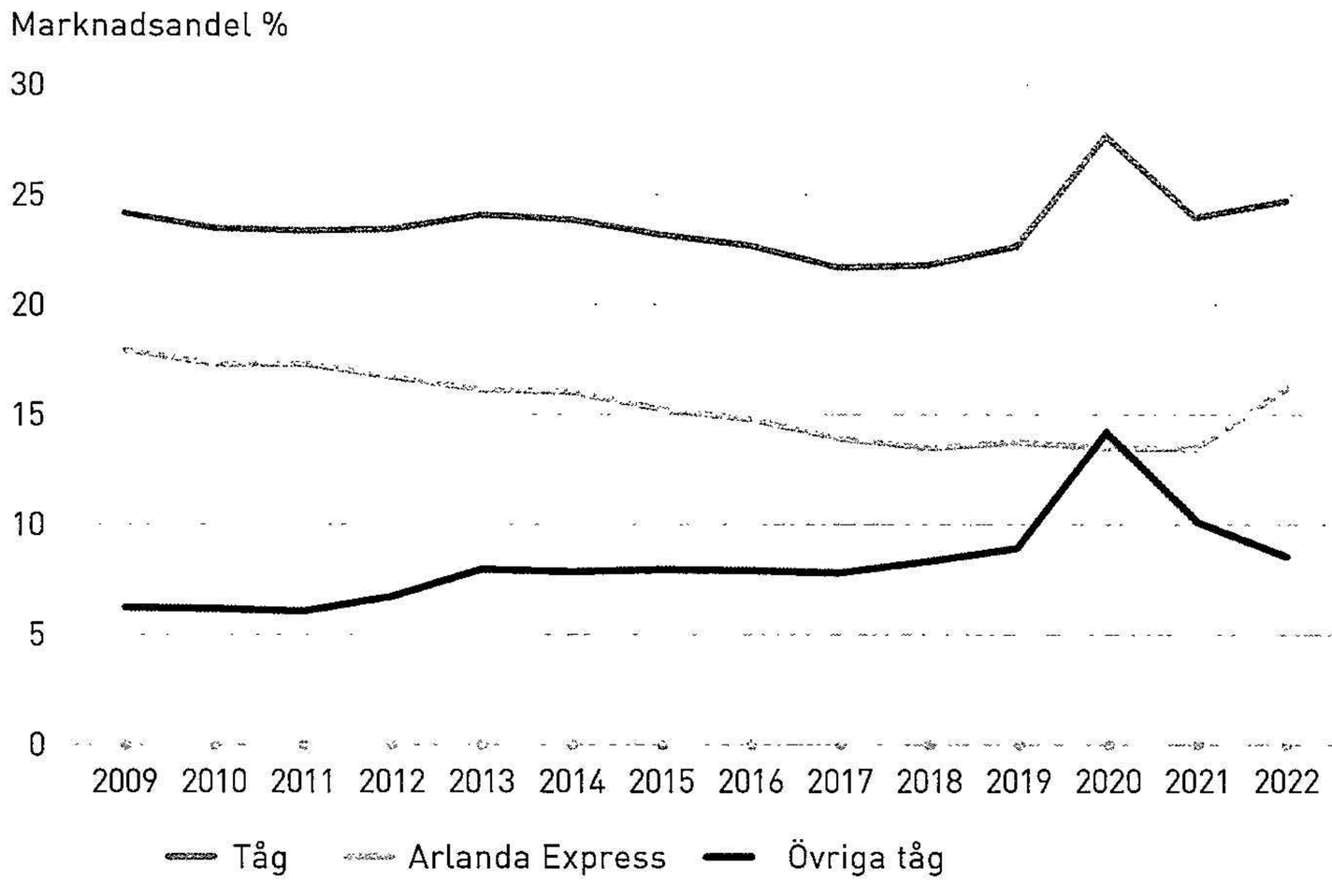
Arlanda Express tappade marknadsandelar mellan 2009 och 2021 från 18 procent till 13 procent. Den kraftfulla återhämtningen under 2022 har nu placerat Arlanda Express på samma andel som 2013, det vill säga 16 procent. Orsaken till denna stora andelsökning beror sannolikt på en kombination av händelser såsom förstärkt marknadsföring, bättre erbjudanden, ändrad passagerarmix och pågående ombyggnadsarbeten på Arlanda som varit negativa för bland annat flygbussarnas tillgänglighet.

Tåglinjer via Arlanda 2022

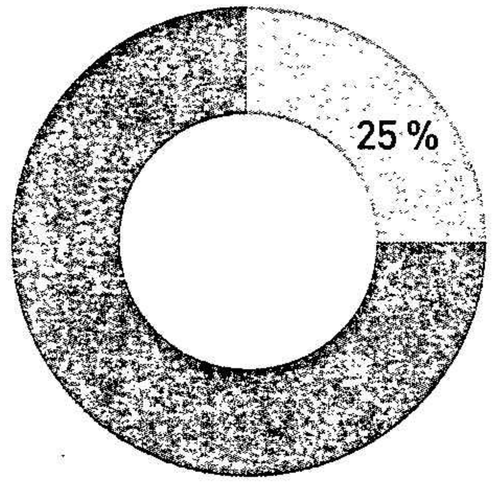


DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Tågets marknadsandel 2009–2022



Tågpassagerare till och från Arlanda



Andel tågresenärer i förhållande till flygpassagerare 2022.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Trafikutbudet

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. En enkelbiljett kostar 159 kr inklusive stationsavgifter för resa inom AB-län till Arlanda. SL-trafiken har upprätthållit sin trafik med två tåg i timmen trots pandemin.

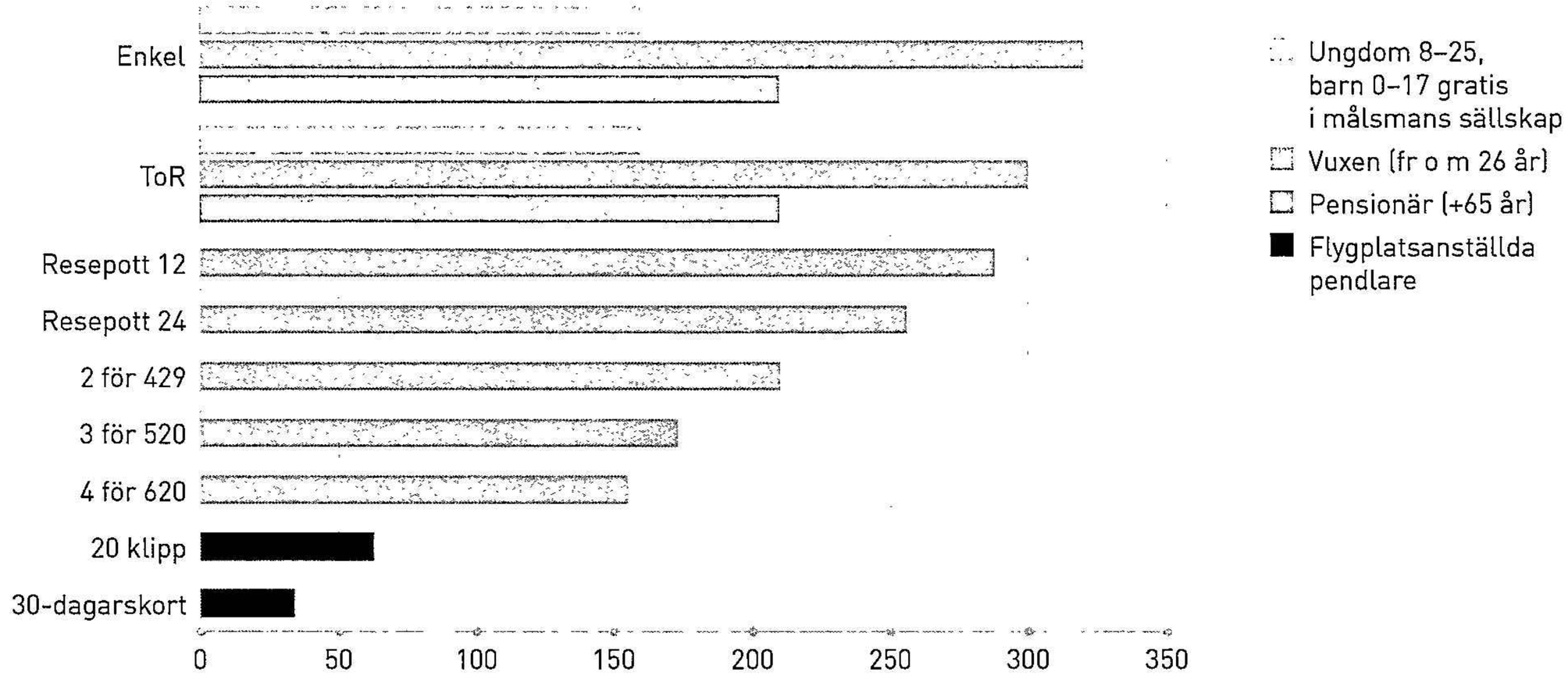
Mälartåg driver tågtrafik i Stockholm/Mälardalen och har sedan december 2021 kraftigt ökat utbudet

och erbjuder sedan dess direkttrafik med tåg från Örebro/Arboga/Eskilstuna via Arlanda till Uppsala.

SJ driver kommersiell tågtrafik till och från Arlanda flygplats. SJ:s utbud är relativt konstant över åren. Priserna är dynamiska men stationsavgifter på 130 kr tillkommer för vuxna.

A-Train beslutade om ändrade biljettpriser på Arlanda Express inför 2023. Priset för de flygplatsanställda som arbetspendlar med Arlanda Express är dock oförändrat. Utslaget på 40 resor motsvarar kostnaden för ett 30-dagarskort en enkelresa à 34 kronor. Arlanda Express biljettpris framgår av figuren intill. Genom att utnyttja "2 för, 3 för eller 4 för" kan genomsnittspriset för vad en resenär betalar reduceras mycket i förhållande till priset för en vanlig enkelresa. Fyra vuxna reser till exempel för 155 kr/person. En familj med två vuxna och två barn reser för 105 kr/person. Pendlare som reser med SL-tåget har förmånliga villkor och kan köpa ett kombinerat periodkort som gäller i hela Stockholms län där också stationsavgiften på Arlanda ingår till rabatterat pris. Ett sådant kort kostar 1 370 kr för 30 dagar, vilket motsvarar en enkelresa för 34 kr utslaget på 40 resor.

Pris per resa med Arlanda Express 2022



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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

Finansiärer

- Banker/finansiärer

Kunder

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

Statliga leverantörer

- Trafikverket/trafikplanerare/ trafikledare
- Swedavia
- Jernhusen

Media

- Dagspress
- TV

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

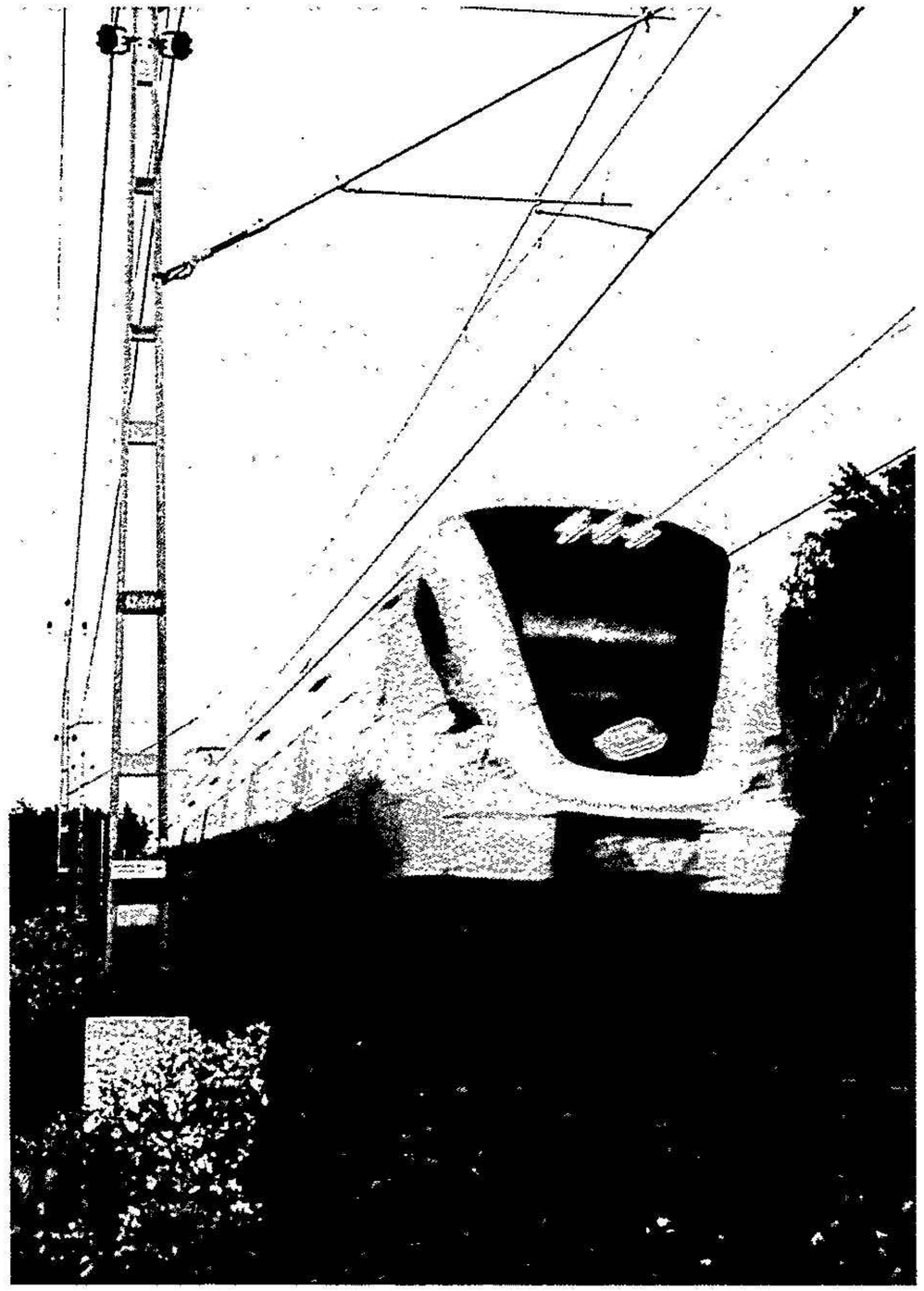
Hela verksamheten omfattas av intressentsamverkan.

Dialog med intressenter

AIAB har fört dialoger och genomfört förhandlingar med olika intressenter om bland annat ombyggnaden av Stockholms Central, Norra säcken, brandskyddsåtgärder på byggnaden ovanför spår 1–8 och markanvändningsplanering kring Arlandabanan i Rosersberg och Arlandastad/Arlanda flygplats. Under 2022 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 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.



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Intressentdialogen

Resultat av intressentdialog

Huvudgrupp	Intressenter	Aktuell fråga	Resultat
Ägare	Svenska staten genom Regeringskansliet	Hållbart företagande	Hållbarhetsredovsining
	Svenska staten genom Riksgälden	Effekter av pandemin på royalty.	Olika scenarier analyserade.
Affärspartners	Portare	Hållbarhetsstyrning.	Portare/A-Train lämnar hållbarhetsrapport enligt GRI Standards.
	A-Train/Arlanda Express	Uppföljning av avtalsvillkor i Arlandabaneprojektavtalet.	Avtalsenlig leverans.
Myndigheter	Region Stockholm och Region Uppsala.	Spårkapacitet.	–
	Sigtuna kommun	Bygglov och detaljplaner.	Nya förslag till detaljplaner tas fram.
	Länsstyrelsen Stockholm	Värna riksintresset Arlandabanan.	Delar synen på riksintressen Arlandabanan.
Lokalsamhälle	Grannar/Ledningsägare	Exploatering av grannfastigheter/ledningsdragning.	Omtag och fördjupade analyser/ledningsrätter/avtal.
Intresseorganisationer	–	Ingen aktuell fråga.	–
Konkurrenter	Buss och taxi	Ingen aktuell fråga.	–
Finansiärer	Banker/finansiärer/förvaltare	Placering av likvid.	Placeringsreglementet har utvecklats.
Kunder	SL/UL	Kapacitet på spåren	–
Statliga leverantörer/ statligt ägda bolag	Trafikverket	Anpassning och ombyggnad av väg och järnvägsnät som berörs av Arlandabanan.	Plattformen på Arlanda C planeras att förlängas. Förhandlingar om ombyggnad av Stockholm C pågår.
	Swedavia	Anpassningar och ombyggnader av terminaler och parkeringar på Arlanda flygplats.	Avtal om Arlanda Central har ingåtts avseende ytor på Sky City.
	Jernhusen	Brandskydd över spår 1 och 2 och plattform 1.	Förhandlingar pågår.
Media	–	Ingen aktuell fråga	–

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

20230605096 49

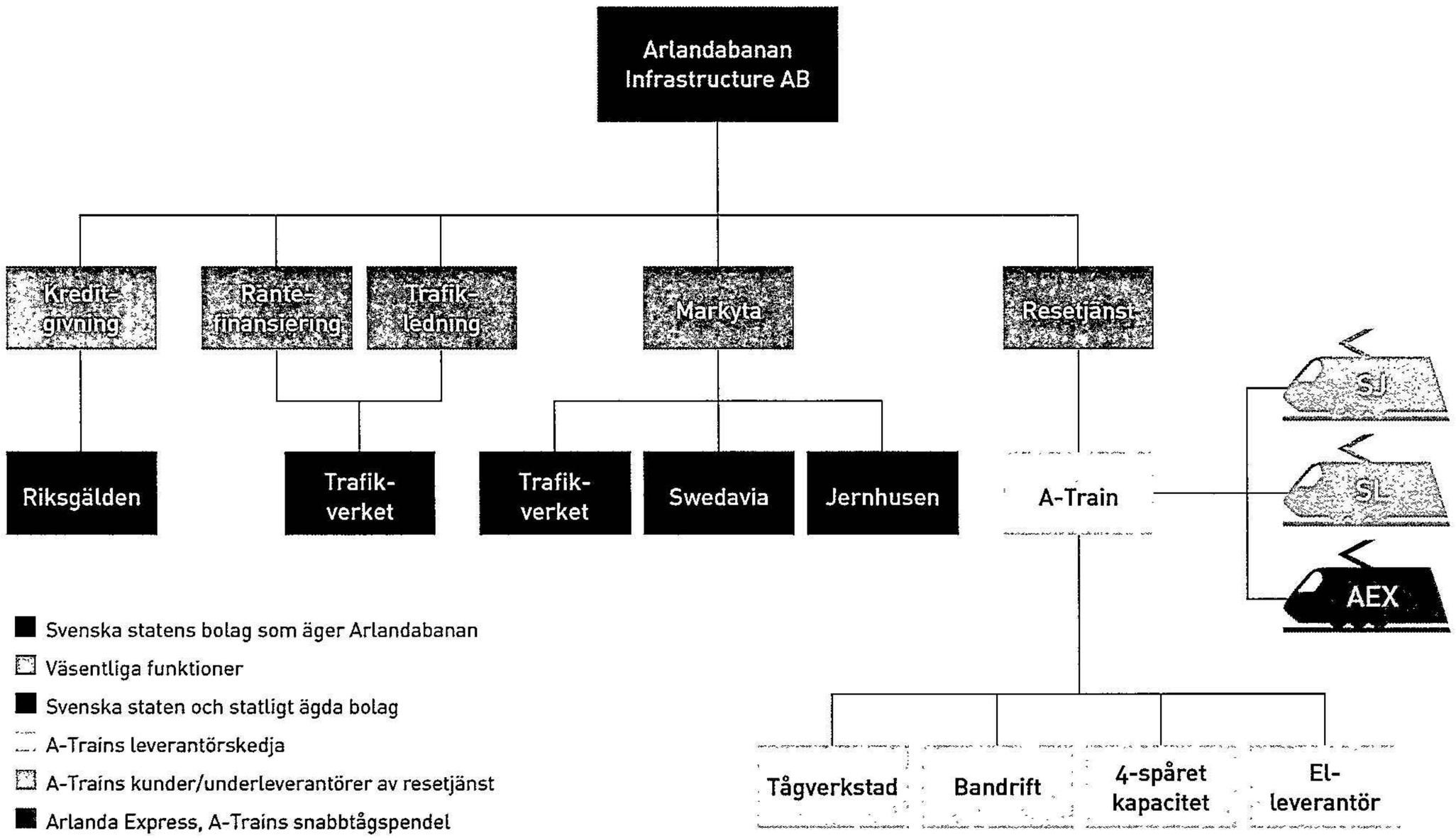
Värdekedjan

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, 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 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 2022.



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

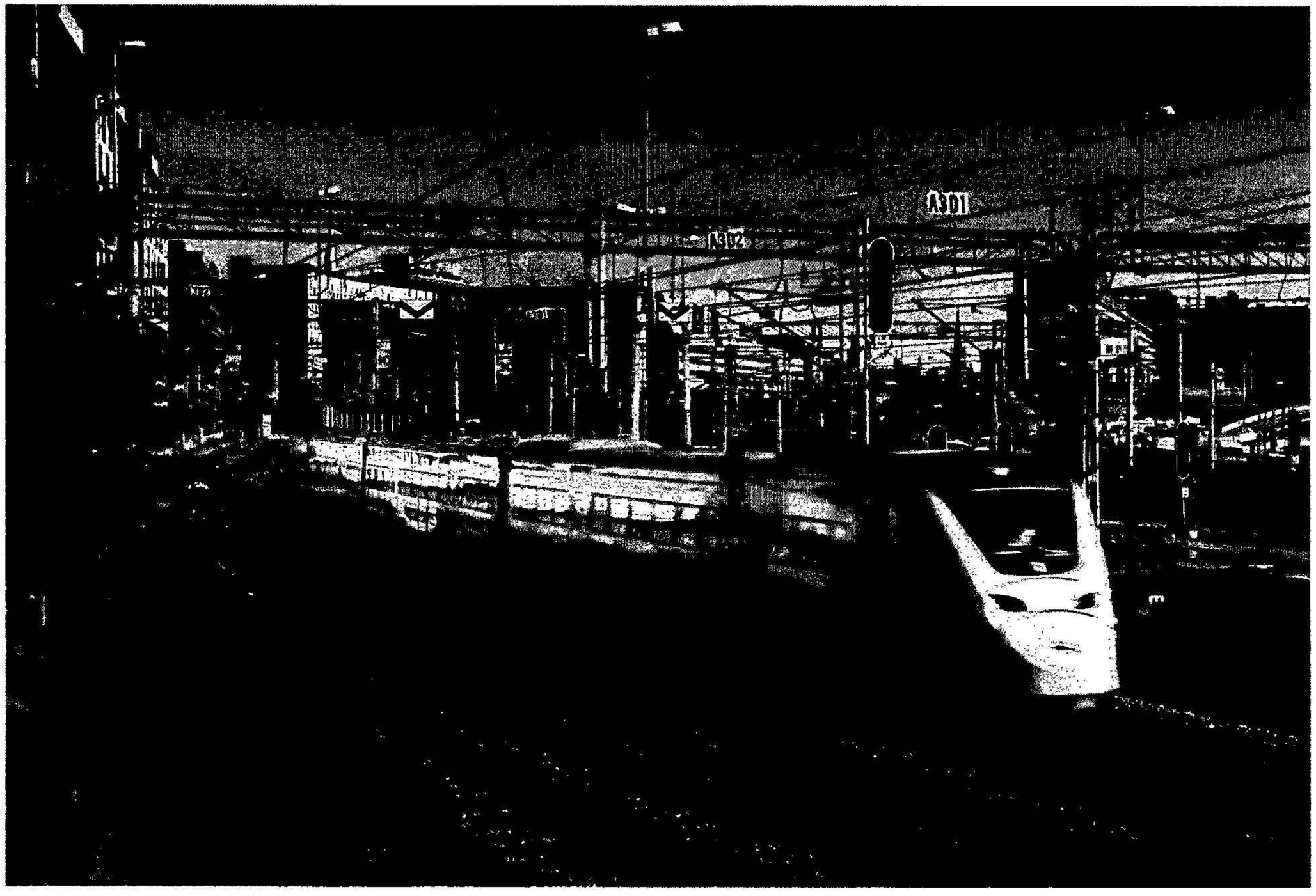
Mål 1: Öka nyttjandet av Arlandabanan

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



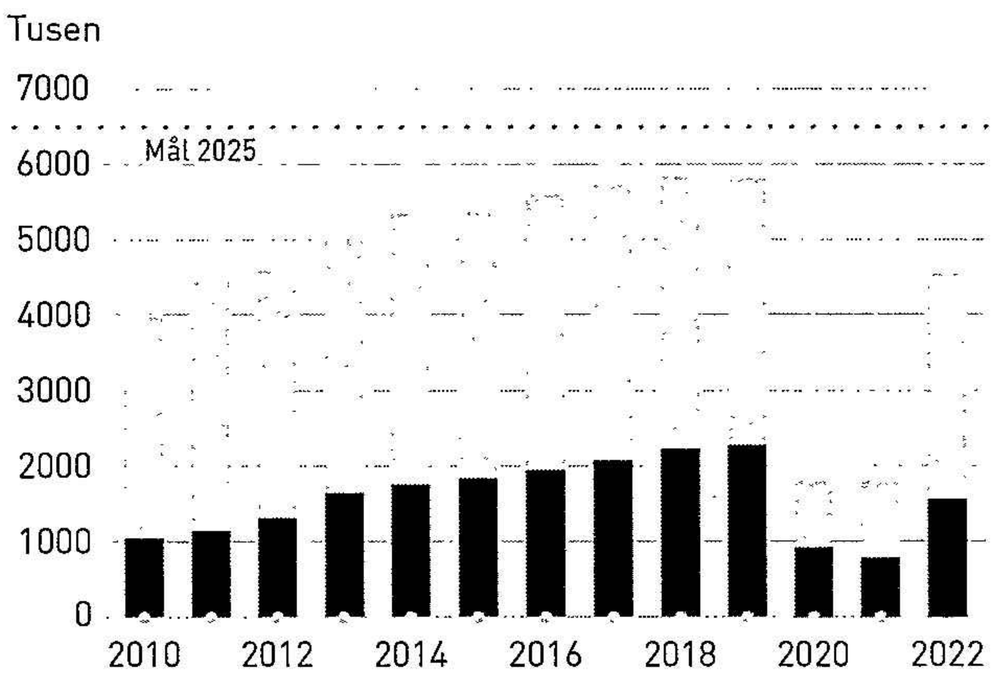
DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

Målet för 2022 var 6,5 miljoner passagerare. Utfallet 2022 ligger cirka 2,0 miljoner under målet. Etappmålet 2025 är 6,5 miljoner passagerare. För att kunna nå etappmålet 6,5 miljoner 2025 krävs en fortsatt stark återhämtning vilket utfallet för december 2022 indikerat genom att överträffa 2019 års nivå.



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 kraftigt under 2022.
- Utfallet är 2,0 miljoner under målet på grund av pandemieffekten som tyngde utfallet under första halvåret 2022.

Kommentar

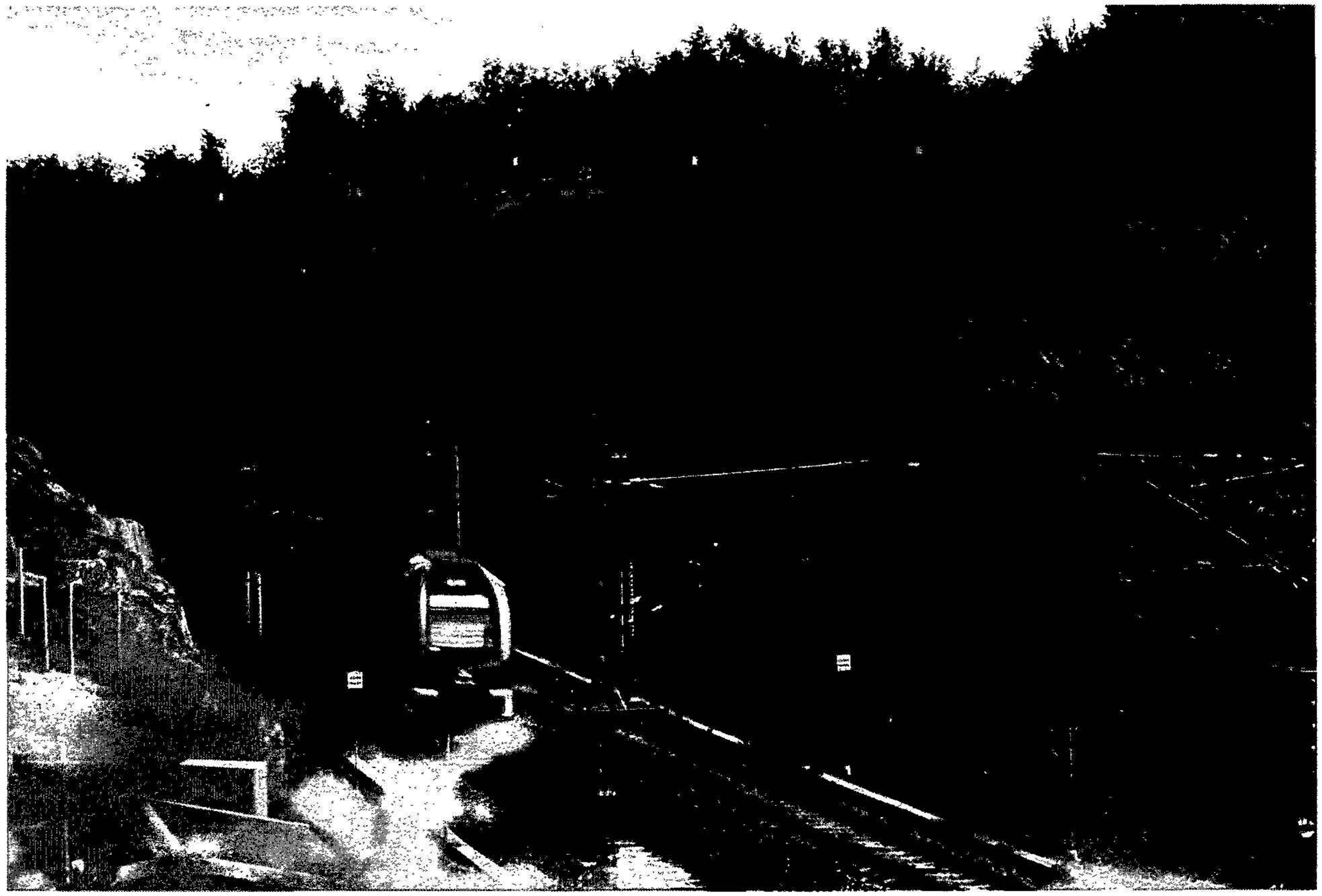
Etappmålet om 6,5 miljoner resenärer 2025 beror på hur snabbt resandet återhämtar sig och på hur inflation och lågkonjunktur påverkar resandet de kommande åren.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 ränterisken på royaltylånet och även denna finansiella kostnad för staten bör täckas av royaltyn för att staten ska anses finansiellt kompenserad.



En del av AIAB:s driftskostnader har täckts av ersättning från staten men sedan juli 2019 behövs inte denna kostnadstäckning då förlängningen av avtalet till 2050 dels givit likvida medel i ersättning, dels förlängd avskrivningstid vilket tillsammans resulterat i att AIAB generat ett positivt resultat. Dessa intäkter utgör en väsentlig förutsättning för att

AIAB ska kunna fullgöra sin uppgift som avtalspart och förvaltare av Arlandabaneavtalen.

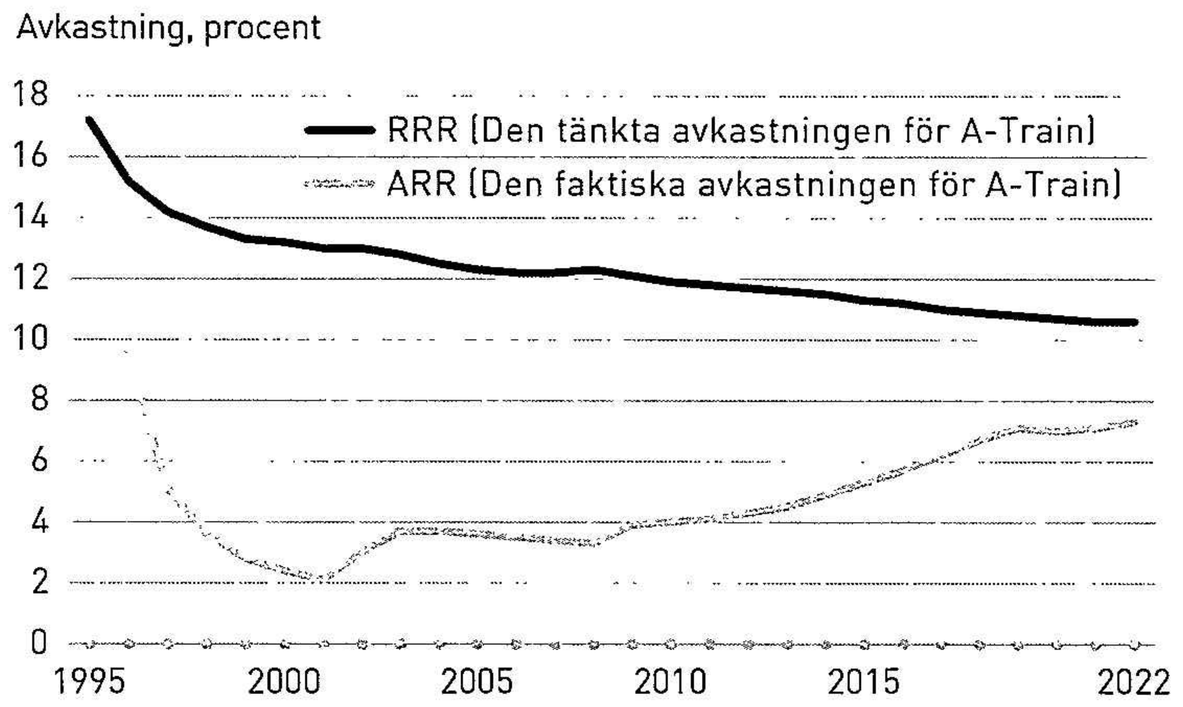
Royalty 21 miljoner kronor

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. 217 261 522 kronor har nu amorterats i form av royaltybetalningar och utestående saldo är nu 782 703 351 kronor.

Royaltyn 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

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.

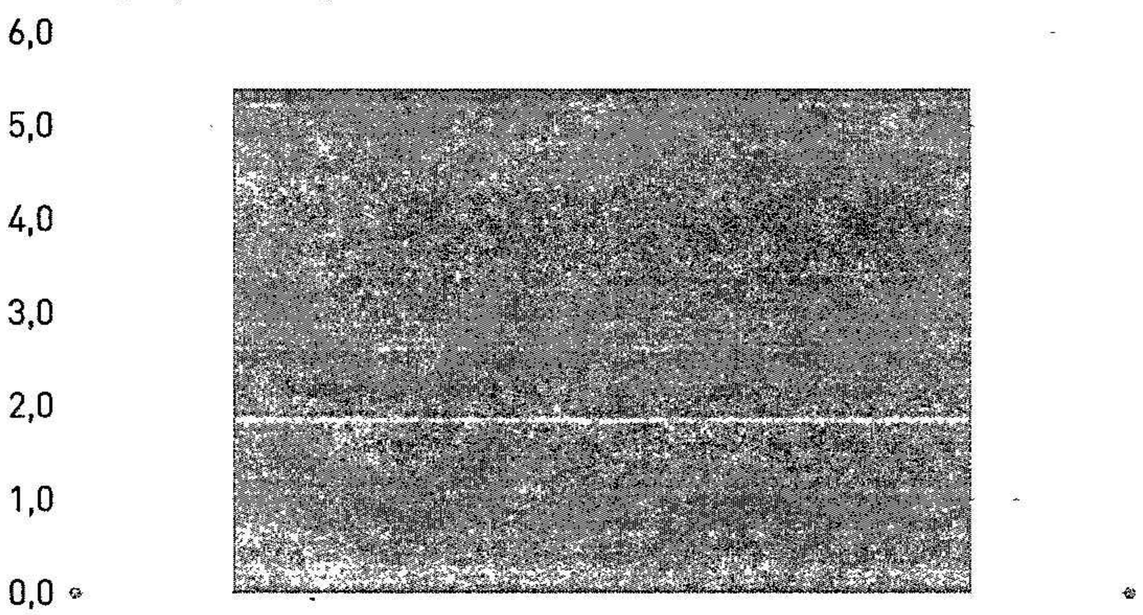
Lönsamhet avgör

(**) 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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Return (ARR). Den har de senaste åren utvecklats positivt till följd av högre lönsamhet och 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 Trigger Year 2 skulle inträffa runt 2028. Effekterna av pandemin på A-Trains resultat har väsentligt påverkat royaltyberäkningarna negativt och därmed förskjutit Trigger Year 2 framåt i tiden. Eftersom den högre royaltyersättningen först utgår efter att Trigger Year 2 inträffat påverkas också den totala royaltyn negativt. AIAB gör nu bedömningen att Trigger Year 2 inträffar först 2040 och att den ackumulerade royaltybetalningen kommer att uppgå till cirka 5,44 miljarder kronor under kontraktstiden.

Ackumulerade royaltybetalningar



Erhållen royalty – AIAB redovisar följande ekonomiska värden:

Erhållen royalty 2022: **21 mkr**

Totalt erhållen royalty: **217 mkr**

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. Prognosen för statens royalty är dock betydligt högre än så och uppgår till ca 5,4 miljarder fram till 2050.

Eftersom staten svarar för räntan på royaltylånet är även denna av betydelse för hela bilden av statens engagemang. Räntan på royaltylånet förväntas nu stiga i takt med att Riksbanken höjer räntan.

AIAB:s 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

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	Pågår

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

det kapital som AIAB 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 samt att påverka beslutsfattare att verka för att internalisera alla externa effekter för vägtrafiken i de avgifter som vägtrafiken betalar. Det 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 varvid AIAB kontrollerar att inte statens samlade 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 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 39.

Mål 2

Återbetalning av 1,9 miljarder kronor som staten (fram till 2022) 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 2022 = 21 miljoner kronor.

Kommentar

Royalty för 2022 erhålls av svenska staten under 2023 och beräknas till ca 39 miljoner kronor.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Förvaltning av bolagets kapital

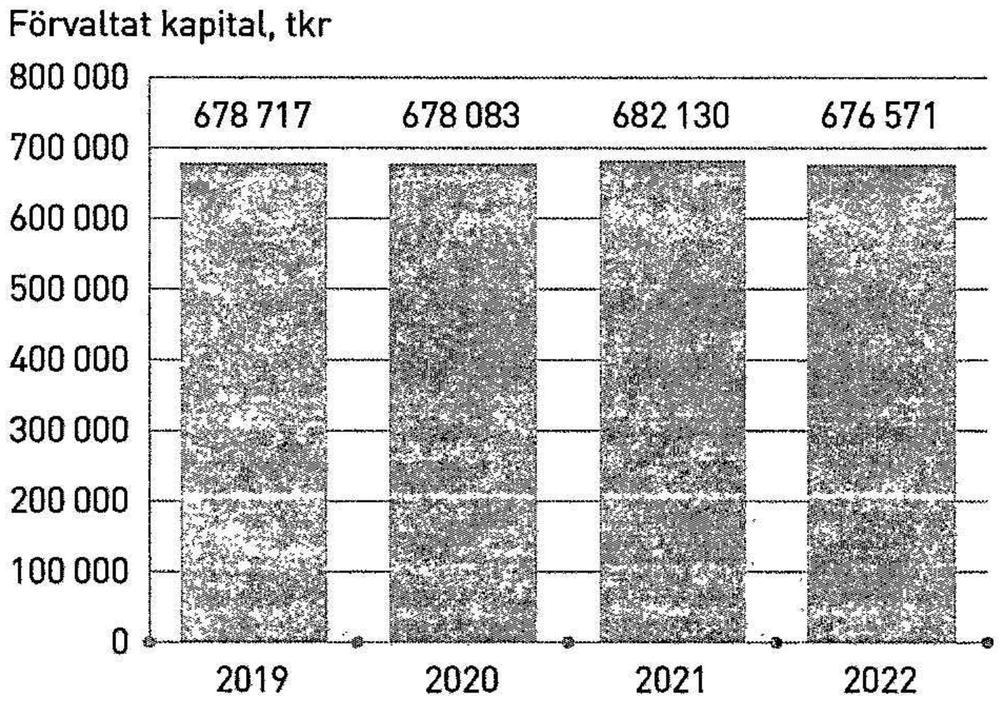
Sedan 2019 har AIAB ett kapital att förvalta som ett resultat av förlängningen av Arlandabaneavtalet från 2040 till 2050. En del av villkoren var att ge AIAB en kontant ersättning. Eftersom ersättningen avser perioden 2040–2050 är det inte möjligt att dela ut kapitalet förrän under denna period då det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

KORT OM FÖRVALTNINGEN

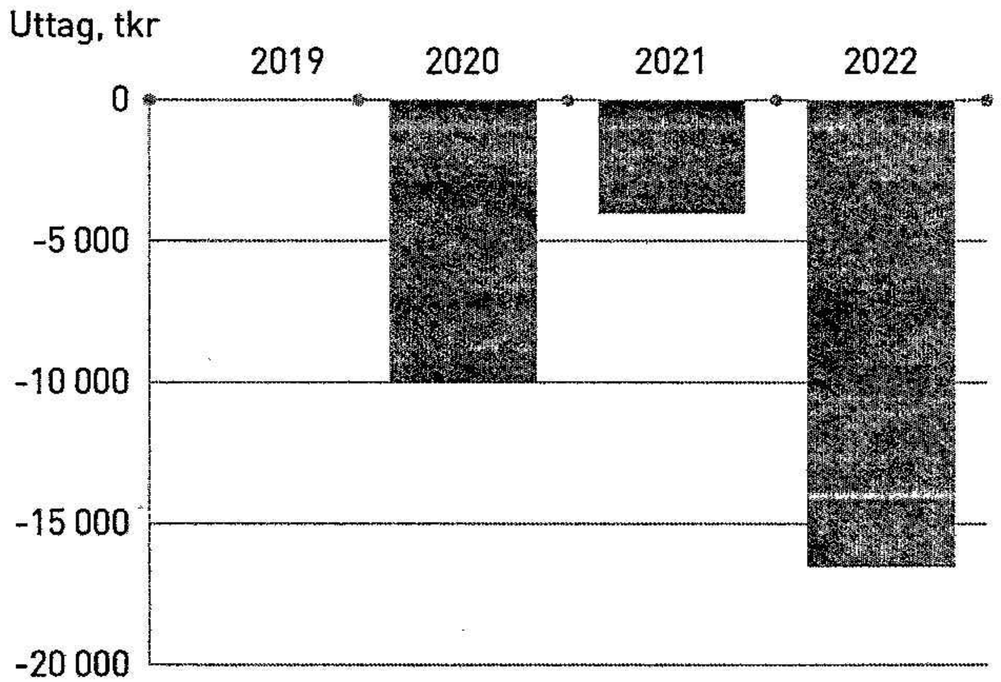
Robur har fått i uppdrag att förvalta AIAB:s kapital. Detta styrs av ett placeringsreglemente som är beslutat av AIAB:s styrelse. I korthet är instruktionerna att kapitalet ska placeras i bankinlåning och räntebärande instrument i svenska kronor men en löptid som inte överstiger 420 dagar. Inga placeringar i derivatinstrument är tillåtna.

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 inves-

Portföljens totala värde



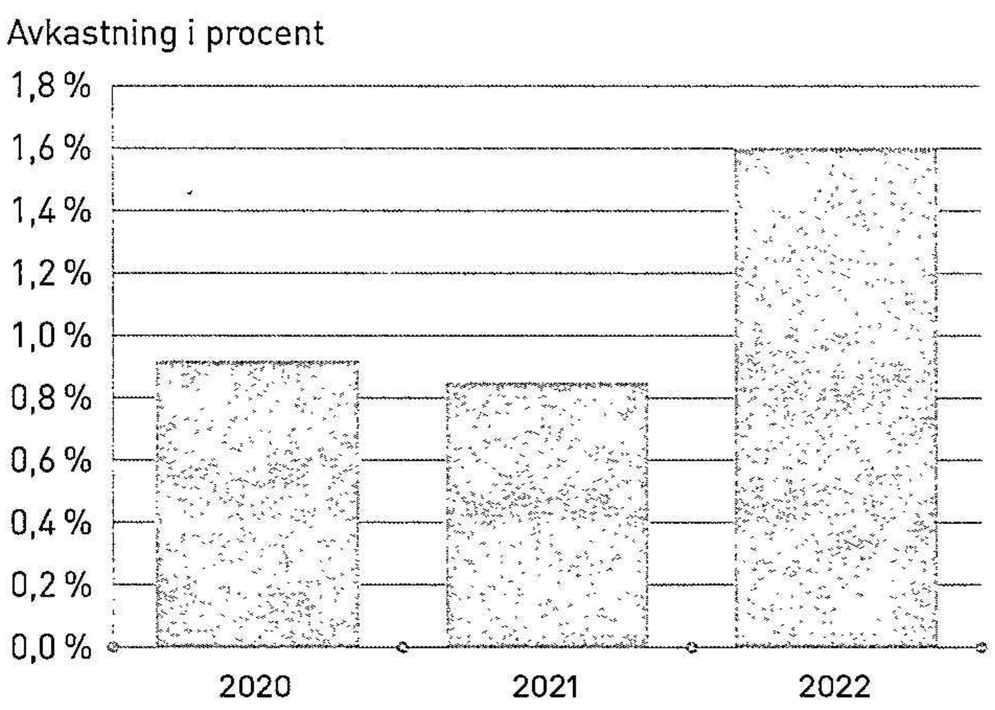
Uttag ur portföljen



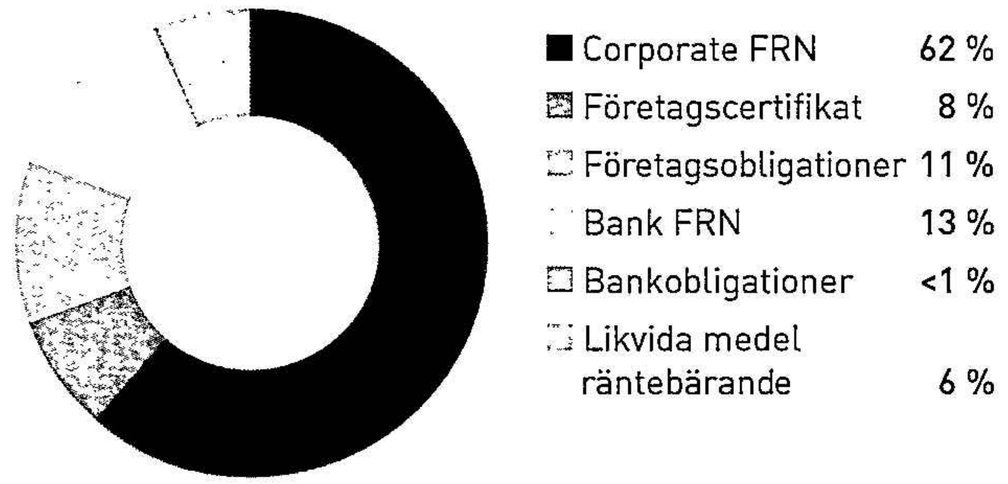
teringsprocessen och vill premiera bolag som tar vara på de affärsmässiga möjligheter som finns inom hållbart företagande. Den externa förvaltaren ska prioritera placeringar i värdepapper i bolag som är i linje med AIABs värderingar och verksamhet. Att så sker säkerställs dels genom det placerings-reglemente som AIAB förelagt förvaltaren, dels genom att förvaltaren har ett system för att värdera företags hållbarhet. Förvaltaren redovisar också placeringarna regelbundet i månatliga förvaltnings-rapporter och för styrelsen i AIAB någon gång per år. AIAB ska inte investera i värdepapper utställda av företag som medvetet bryter mot FN:s dekla-rationer 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.

Duration 0,25 år.

Portföljens avkastning



Portföljens innehav 2022-12-31



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

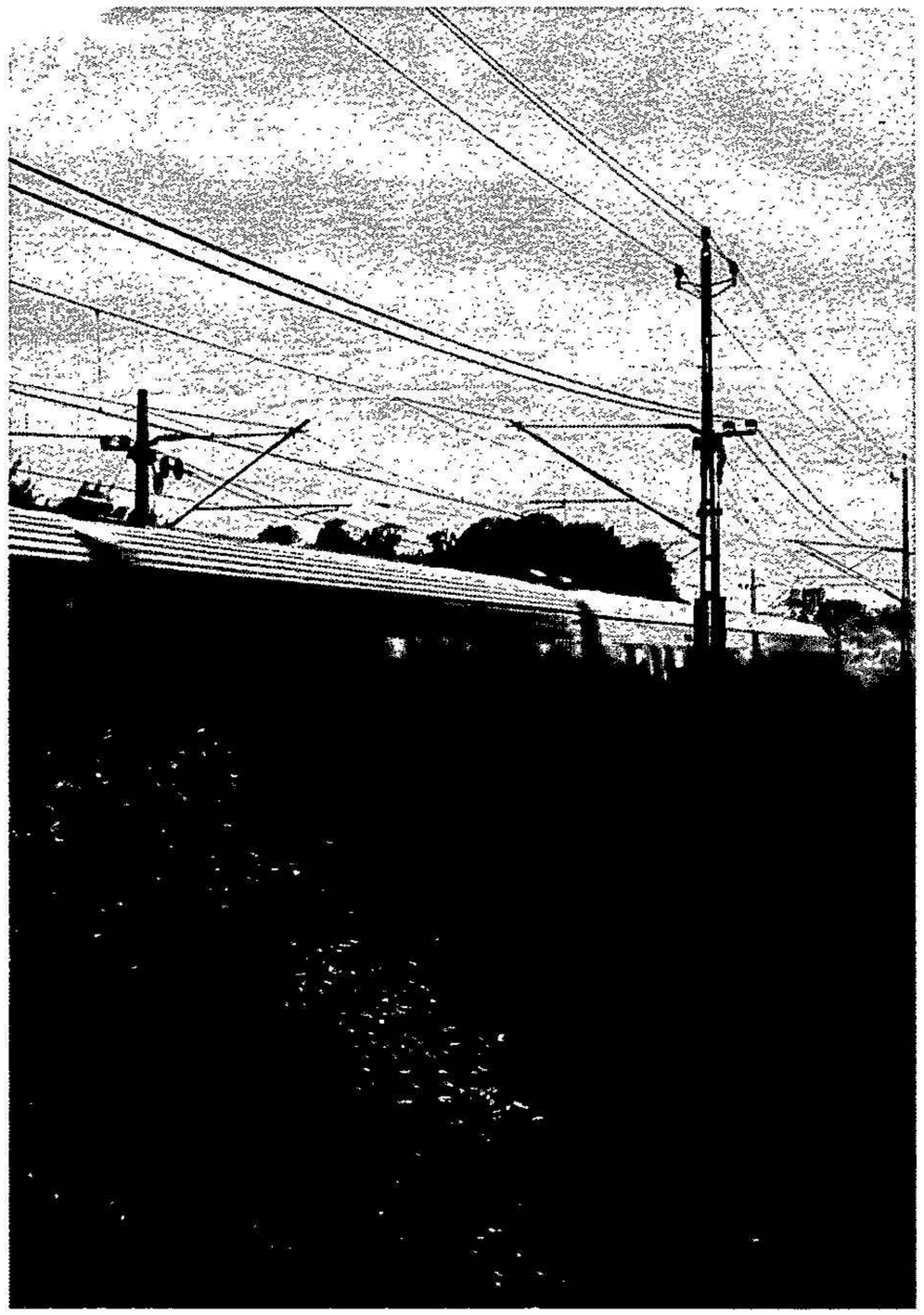
Mål 3: Minska utsläppen av växthusgaser

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



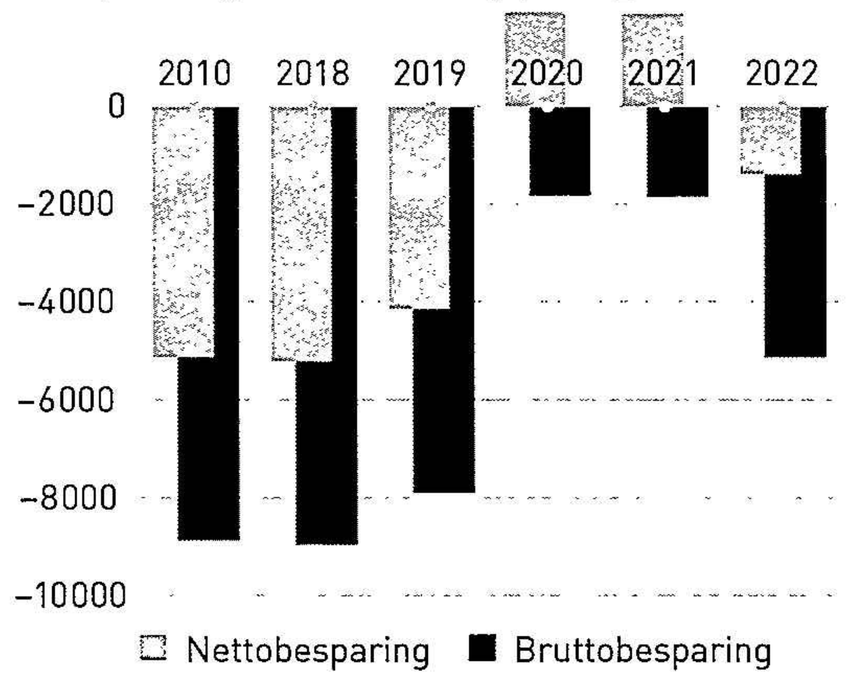
DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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. Utsläppsbesparingen blev därför betydligt större 2022 än föregående år. För första gången sedan 2019 blev också nettobesparingen positiv. Tas hänsyn till den koldioxid som släpptes ut under byggnationen av Arlandabanan blev nettobesparingen 1 386 ton CO_2. Brutto var besparingen 5 119 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 2022 motsvarar en bruttobesparing på 201 395 ton. Om hänsyn tas till den koldioxid som förbrukades när Arlandabanan byggdes är besparingen 155 552 ton. Utsläppsbesparing 2022 var brutto 5 119 ton och netto 1 386 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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 Omexom (Infratek Sverige AB), 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

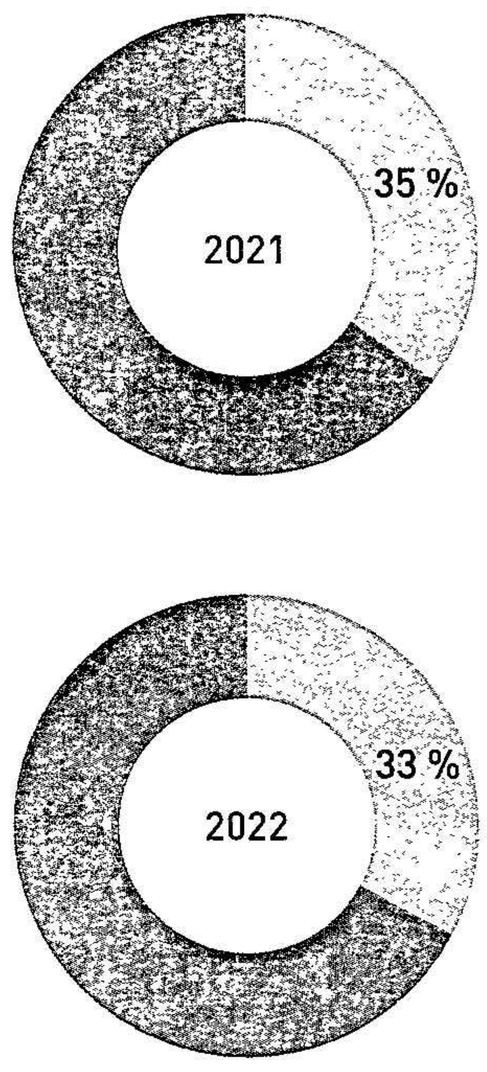
DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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. Andelen kvinnor i de berörda bolagens styrelser varierar lite mellan åren beroende på bland annat styrelsernas storlek. De senaste åren har andelen kvinnor sammantaget varierat mellan 33–40 procent. Variationen i andel kvinnor beror på enstaka justeringar av antalet ledamöter i de två bolagen A-Train AB och Omexom (Infratek AB). 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 2022. Åldersstrukturen i styrelsen är sammantaget följande: 69 procent är över 50 år, 31 procent är 30–50 år och ingen i styrelserna är under 30 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.

Sammantagen andel kvinnor i AIAB, A-Train, och Infoteks styrelser



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 Infratek Sverige AB.

Resultat

Andel kvinnor i styrelse: 33 procent.

Kommentar

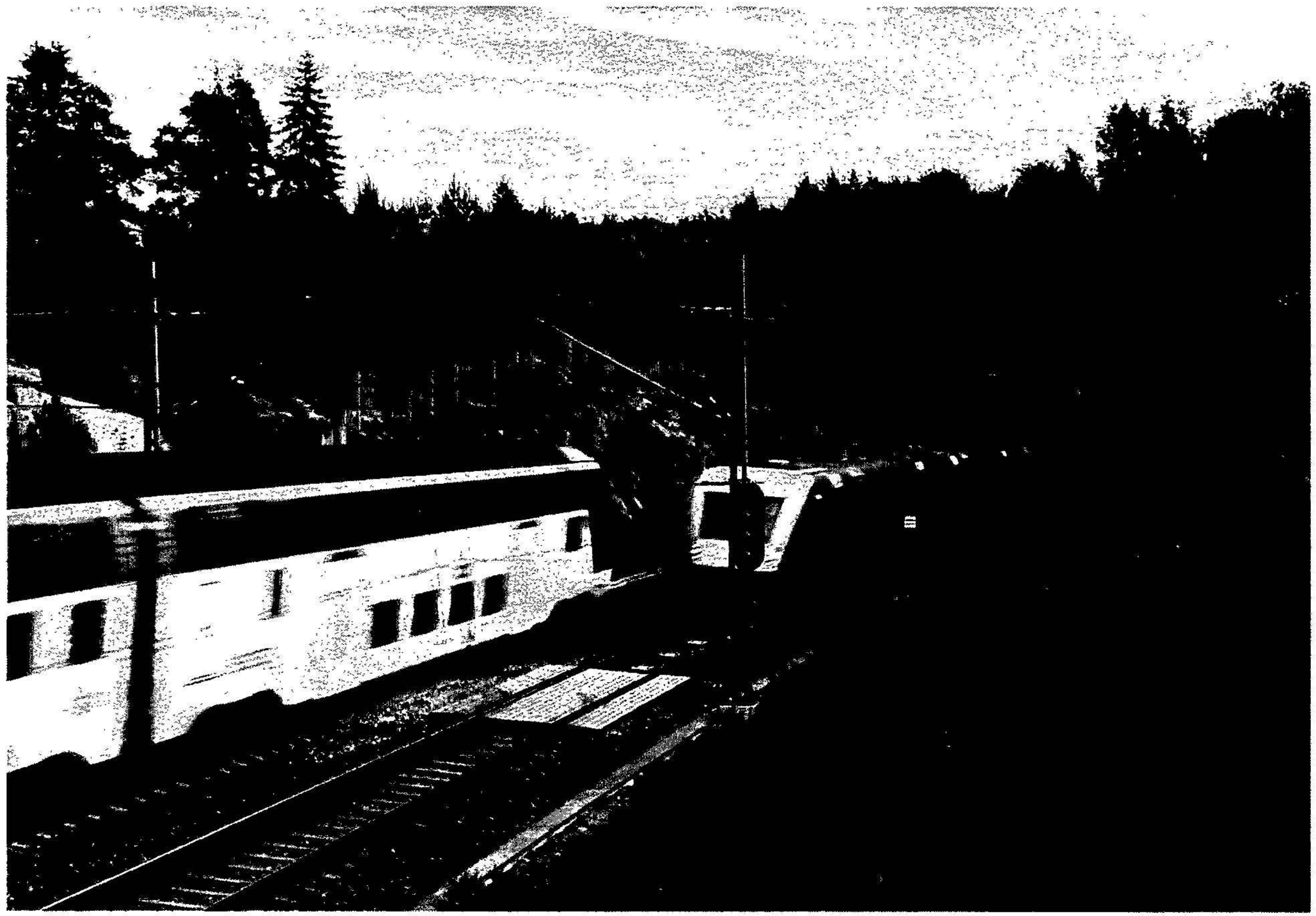
Målet 40 procent kvinnor i styrelserna är nästan uppnått men andelen varierar lite beroende på antalet ledamöter i styrelserna som varierar från år till år.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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

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 2022	Beskrivning av initiativet
Detaljplan som AIAB initierat	Intet 2022	–
Bygglov som AIAB sökt	Intet 2022	–

Initiativ som annan part initierat

Händelse/förändring	Status 2022	Beskrivning av initiativet
Detaljplan för Sky City Syd	Samråd	AIAB har begärt att detaljplanen förses med villkor som begränsar möjligheten till källarvåning i viss del av planen som ligger nära Arlandabanans tunnlar.
Detaljplan Vattenland i Rosersberg	Yttrande lämnat	Tillstyrks ej av AIAB. Samtal pågår med kommunen som nu föreslår en annan lokalisering av vattenlandet.
Bygglov hotellbyggnad i Rosersberg	Bygglov är överklagat av AIAB	Annat läge för hotellet på tomten föreslås av AIAB.
Bygglov mobilmast i Rosersberg	Ansökan	AIAB motsätter sig bygglov då masten kommer i vägen för 4-spåret.
Kraftledning 400 kV samt 130 kV	Samråd	Lägen önskas som ger minsta risker för Arlandabanan.
Kraftledning 132 kV	Samråd	Kan utföras utan väsentlig påverkan på Arlandabanan.
Spillvattenledning	Samråd	Kan göras utan väsentlig påverkan på Arlandabanan.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 delvis varit framgångsrikt. De aktuella detaljplanerna har i vissa fall fått utformning och villkor som är förenliga med AIAB:s intressen. I andra fall har förslag till detaljplaner tagits fram som inte respekterar Arlandabanan som riksintresse. Istället har kortsiktiga lösningar valts av exploatören och kommunen som inte bidrar till ett hållbart samhälle.

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

Flera förslag till bygglov och nya detaljplaner uppfyller inte AIAB:s krav trots påpekanden i tidiga samråd. I dessa fall fortsätter samråd att hållas i syfte att finna lösningar som är anpassade till riksintresset Arlandabanan.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

Antagit 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

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 inte det 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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808
20230605096661

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

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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. AIAB följer också årligen upp hur Arlandabanan trafikeras och för vid behov dialog med företagen som trafikerar banan, som skulle vilja trafikera banan eller som vill driva trafik som inkräktar på A-Trains skyddade trafik. 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 2022 har inte A-Trains agerande eller beslut föranlett några klagomål från andra tågföretag eller ingripanden från tillsynsmyndigheten eller 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

Årets resultat föranleder ingen ytterligare åtgärd.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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

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 2022.

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 i en säkerhetsrapport och rapporterar den till AIAB.

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 2022 har två olyckor där någon dödats eller skadats allvarligt inträffat. Båda olyckorna har skett med Arlanda Express på Trafikverkets spår. Olyckorna betraktas som suicidtillbud och två personer avled. Inga resenärer eller arbetstagare har dödats eller skadats allvarligt under 2022.

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 två personer. Personpåkörningarna resulterade i att två personer avled. Inga resenärer och ingen arbetstagare har dödats eller skadats allvarligt under 2022.

Kommentar

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

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

20230605096 64

Hög punktlighet

2022 var 96 (93) procent av alla Arlanda Expresståg i tid inom fem minuter. En bidragande orsak till den minskade punktligheten 2021 var den olycka som skadade Trafikverkets spår vid Häggvik svårt och som medförde kapacitetsproblem för tågföringen på sträckan under våren 2021. 2022 har punktligheten förbättrats men når inte upp till 2020 års nivå. Skälet är i huvudsak problem med infrastrukturen på en sträcka på Arlandabanan som medförde förseningar. Andelen inställda tåg var 1,4 procent, vilket är en ökning jämfört med 2021 då andelen inställda tåg var 0,9 procent.

Under 2022 har Arlanda Express trafikerat sträckan Stockholm–Arlanda enligt normal tidtabell. Ingen neddragning av trafiken gjordes på grund av den pandemi som fortfarande påverkade samhället under första kvartalet 2022.

Tåg i tid (Arlanda Express) %	2020	2021	2022
Inom 2 minuter	96	84	88
Inom 5 minuter	98	93	96
Andel inställda avgångar	0,5	0,9	1,4

Mål 10

Resenärerna ska mötas av en pålitlig och punktlig resetjänst.

Genomförande

Punktlighet och andel inställda turer mäts.

Resultat

Hög punktlighet och liten andel inställda turer.

Kommentar

Målet uppfyllt. Inga klagomål har lämnats till AIAB.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 2022.

Ekonomisk påverkan

*ER=Ej relevant

	2010	2018	2019	2020	2021	2022
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 finansiella bidrag	ER	ER	ER	ER	ER	ER
Uppdragsersättning från trafikverket (Mkr)	5	8	5	0	0	0
Ackumulerad uppdragsersättn. från Trafikverket	126	196	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	4	1	1	1	1,5
Ackumulerad ränta på villkorslån (Mkr)	781	908	909	910	911	912
Erhållen Royalty (Mkr)	0	45,5	45,6	46,3	15,6	20,9
Royaltylånets saldo (Mkr)	1000	912	866	819	804	783
Värdet på Transfer/Lease	0	0	0	0	0	0
Avkastning på AIAB:s kapital (%)	–	–	0,18	0,92	0,85	1,5

CO_2 besparing (Brutto, ton)

	2010	2018	2019	2020	2021	2022
CO_2 per år (ton)	8 863	8 950	7 864	1 814	1 838	5 119
CO_2 sedan start (ACC CO_2-minskning, ton)	111 327	184 760	192 600	194 439	196 277	201 395

Våra grannar

	2010	2018	2019	2020	2021	2022
Platsen/platser där företaget har påverkan	Samma som 2022					Områden kring Arlandabanan mellan Rosersberg och Odensala i Sigtuna kommun
Vilka som påverkas						Grannar och boende i närområdet av Arlandabanan
Beskrivning av signifikant påverkan						Miljö 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

Korruption

	2010	2018	2019	2020	2021	2022
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	2018	2019	2020	2021	2022
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	2018	2019	2020	2021	2022
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	2018	2019	2020	2021	2022
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	2018	2019	2020	2021	2022
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	2	1	1	2	2

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Könsfördelning i procent (AIAB, A-Train AB och Infratek AB)

Sammantaget i styrelserna i AIAB, A-Train och Infratek	2010	2018	2019	2020	2021	2022
Män	74	63	67	61	65	67
Kvinnor	26	37	33	39	35	33
Under 30 år	0	5	0	0	0	0
Mellan 30–50 år	53	58	61	50	41	39
Över 50 år	47	37	39	50	59	61

I A-Trains styrelse	2010	2018	2019	2020	2021	2022
Män	71	67	67	60	67	70
Kvinnor	29	33	33	40	33	30
Under 30 år	0	0	0	0	0	0
Mellan 30–50 år	71	78	67	60	44	50
Över 50 år	29	22	33	40	56	50

I AIAB:s styrelse	2010	2018	2019	2020	2021	2022
Män	60	50	50	50	50	50
Kvinnor	40	50	50	50	50	50
Under 30 år	0	0	0	0	0	0
Mellan 30–50 år	0	25	25	25	25	25
Över 50 år	100	75	75	75	75	75

I Infratek Sverige AB:s styrelse	2010	2018	2019	2020	2021	2022
Män	86	67	80	75	75	75
Kvinnor	14	33	20	25	25	25
Under 30 år	0	17	0	0	0	0
Mellan 30–50 år	71	50	80	50	50	25
Över 50 år	29	33	20	50	50	75

Uppgifter om könsfördelning i Ledningsgrupp, i chefsgrupp och Funktion 1-anställda saknas. AIAB har ingen anställd. Uppgiften är därför inte relevant att redovisa enbart för AIAB.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Redovisningsprinciper och hållbarhetsindikatorer

Alla statligt ägda bolag ska göra en hållbarhetsredovisning enligt t. ex. GRI, Global Reporting Initiative. Detta är AIAB:s trettonde hållbarhetsredovisning och omfattar 2022. Hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 5–71 samt 90–93. Hållbarhetsredovisningen avser även den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Den förra publicerades i mars 2022. 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 2022 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 64 redovisas de väsentliga hållbarhetsaspekter som redovisas i rapporten.

Rapporten har tagits fram i enlighet med GRI 2021. GRI Standard 2021 index finns på sidorna 68–69.

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

AIAB:s hållbarhetsredovisning 2022 har fastställts av styrelsen den 30 mars 2023. 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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Innehållet enligt GRI

Arlandabanan Infrastructure AB (Se årsredovisning för 2021, sid 72).

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 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		×

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

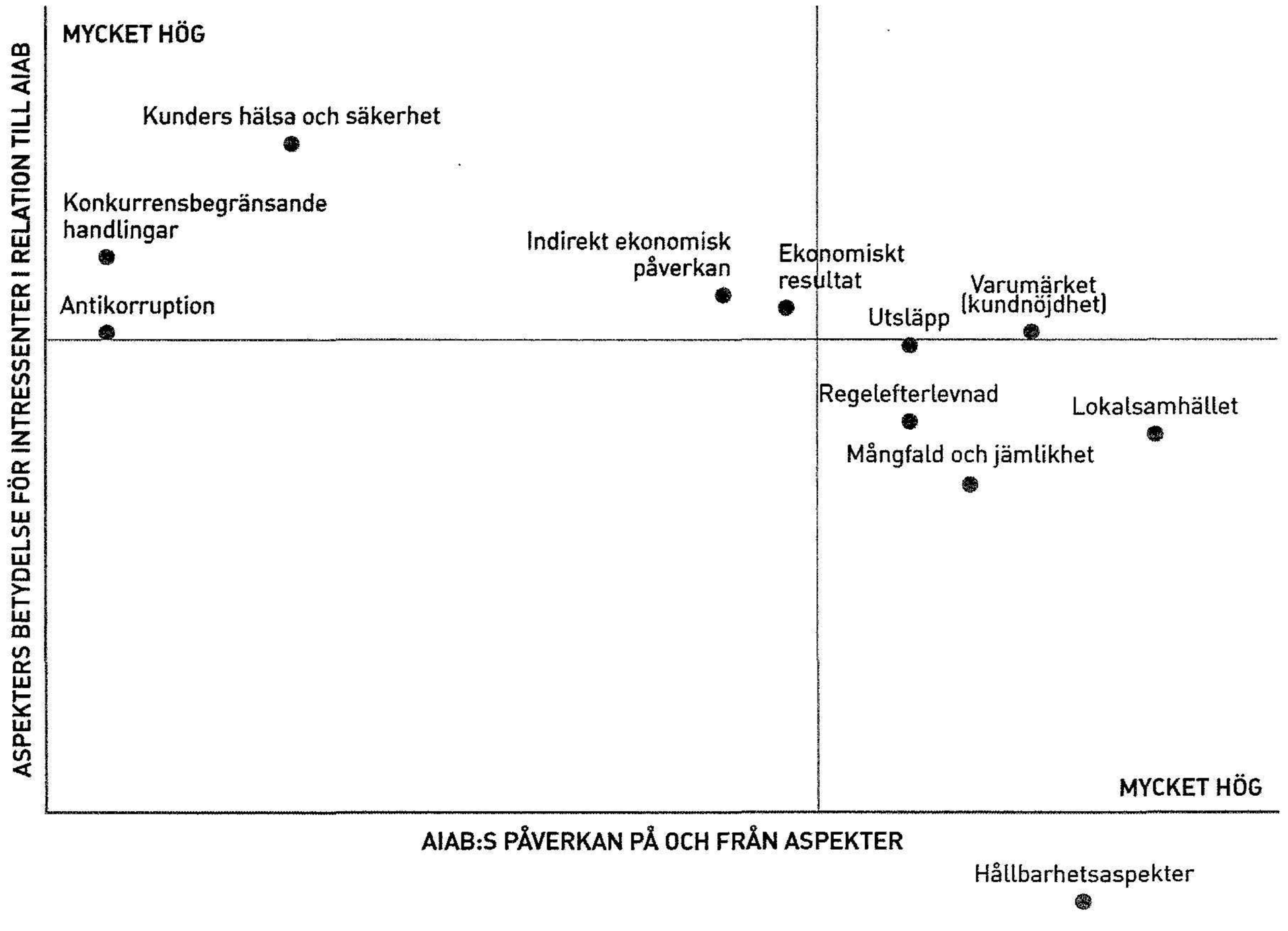
Rapportering enligt GRI Standards

Från och med 2021 rapporteras årets avkastning på det kapital AIAB förvaltar. En ny indikator EI-5 har därför lagts till i GRI-index. För 2022 har AIAB valt att rapportera värde och avkastning till bokfört anskaffningsvärde utan marknadsvärdering. Historiska siffror har uppdaterats i enlighet med mätmetoden för 2022. Mätning av kundnöjdhet har upphört. Istället redovisas enbart punktlighet och inställda avgångar. I övrigt har inga förändringar avseende avgränsning, omfattning eller mätmetoder gjorts 2022.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.



DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Fastställd

Arlandabanan Infrastructures hållbarhetsredovisning 2021 har upprättats enligt GRI Standards 2021 och har fastställts av styrelsen den 30 mars 2023.

DocuSigned by:
Jan Olsson
33C726D6CCB241A...
Jan Olson, Ordförande

DocuSigned by:
Malin Sundvall
AE11141E79BC4CD...
Malin Sundvall

DocuSigned by:
Britta Henriques Dalunde
9717A38F3F43427...
Britta Dalunde

DocuSigned by:
Ulf Lundin
99A3FBFBCC4948A...
Ulf Lundin, Verkställande direktör

DocuSigned by:
Erik Mattsson
8DD65C96521F4ED...
Erik Mattsson

Jag intygar att denna kopia överensstämmer med originalet

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Innehållsförteckning enligt GRI Standards 2021

Arlandabanan Infrastructure AB har rapporterat i enlighet med GRI Standards för rapporteringsperioden 1 januari–31 december 2022.

GRI STANDARDS 2021		Sidhänv
GRI 2: Generella upplysningar och utlåtanden		
1. ORGANISATIONEN OCH REDOVISNINGSPRINCIPER		
2-1	Organisation	82,97
2-2	Enheter som omfattas av hållbarhetsredovisningen	63
2-3	Redovisningsperiod	63
2-4	Justering av tidigare redovisningsprinciper	63
2-5	Extern granskning	70
2. VERKSAMHETSOMRÅDEN OCH ANSTÄLLDA		
2-6	Verksamhetsområden, värdekedja och andra affärsförhållanden	7, 29, 63, 97
2-7	Anställda (bolaget saknar anställda)	–
2-8	Uppdragstagare som inte är anställda (bolaget saknar uppdragstagare)	–
3. STYRNING		
2-9	Ledningsstruktur	15, 16
2-10	Nominering och val av styrelse	15, 16
2-11	Styrelsens ordförande	16
2-12	Styrelsens ansvar att övervaka verksamhetens påverkan	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	79
2-19	Styrelsens arvode och ersättning	79, 85
2-20	Process för fastställande av styrelsens arvode/ersättning	79
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, 32–33
2-24	Hur åtagandena är integrerade i bolagsstyrningen	16
2-25	Process för att motverka verksamhetens negativa påverkan	48, 49, 55–56
2-26	Sätt att söka råd och identifiera risker	52, 64–66
2-27	Efterlevnad av lagar och regler	55, 56, 61
2-28	Medlemskap i organisationer	97
5. INTRESSENTERNAS DELTAGANDE		
2-29	Intressentdialog	26–28
2-30	Kollektivavtal (ej tillämpbar då bolaget saknar anställda)	–
GRI 3: Väsentliga påverkansområden 2021		
3-1	Process för att fastställa väsentliga påverkansområden	64–66
3-2	Lista över väsentliga påverkansområden	64
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 i hela värdekedjan säkrar mänskliga rättigheter)	17–20

GRI STANDARDS 2016 – Rapportering av väsentlig påverkan		Sidhänv.
GRI 201: Ekonomiskt resultat		
3-2:3	Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering	17–20, 36, 37, 54, 64–66
201-1	Direkt ekonomiskt värde	36, 43
201-4	Statligt stöd	36, 60
Egna indikatorer		
EI-1	Erhållen royalty	38, 60
EI-2	Betald ränta på villkorslånet	39, 60
EI-3	Värde på Transfer Lease	60
EI-7	Avkastning på placerat kapital	43
GRI 203: Indirekt ekonomisk påverkan		
3-2:3	Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering	17–20, 34–35, 64–66
203-1	Infrastrukturinvesteringar och service	39, 83
203-2	Väsentlig indirekt påverkan	21–25, 34–35
GRI 205: Antikorruption		
3-2:3	Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering	17–20, 51–52, 64–66
205-3	Fall av korruption och vidtagna åtgärder	51–52
GRI 206: Konkurrens		
3-2:3	Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering	17–20, 53–54, 64–66
206-1	Ingripande från konkurrensmyndigheten	54, 61

GRI STANDARDS 2016 – Rapportering av väsentlig påverkan		Sidhänv.
GRI 305: Utsläpp		
3-2:3	Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering	17–20, 44–45, 64–66
305-5	Reduktion av växthusgaser	44–45, 60, 63
GRI 405: Mångfald och jämlikhet		
3-2:3	Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering	17–20, 46–47, 64–66
405-1	Jämställdhetsdata inom styrelse	47, 62
GRI 413: Lokalsamhället		
3-2:3	Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering	17–20, 48–50, 64–66
413-1	Andel av verksamheten med intressentsamverkan	26–27, 48–50
413-2	Verksamhetens negativa påverkan	60
GRI 416: Kunders hälsa och säkerhet		
3-2:3	Väsentlighet, avgränsning, styrning och utvärdering	17–20, 57, 64–66
416-1	Utvärdering av hälsa och säkerhet	57, 61
Egna indikatorer		
EI-5	Antal olycksfall relaterat till Arlandabanan	57, 61
Nöjda kunder		
Egna indikatorer		
EI-4	Efterlevnad av Trafikplikten	56
EI-6	Punktlighet och inställda turer	58–59

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 direktör i Arlandabanan Infrastructure AB att översiktligt granska Arlandabanan Infrastructure AB:s hållbarhetsredovisning för år 2022. Arlandabanan Infrastructure AB har definierat hållbarhetsredovisningen, som även är den lagstadgade hållbarhetsrapporten, på sidan 63 i detta dokument.

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. Kriterierna framgår på sidan 63 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet 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 bestyrkande-uppdrag 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.

Revisionsföretaget tillämpar International Standard on Quality Control 1, som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 30 mars 2023
KPMG AB

DocuSigned by:
A92783F27CDC4CA...
Jenny Jansson
Auktoriserad revisor

DocuSigned by:
5B8847C64C8749D...
Torbjörn Westman
Specialistmedlem i FAR

Jag intygar att denna är en överensstämmer med originalet.

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 2022.

Ägarförhållande

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

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 år 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 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 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) och

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 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 2022 betalade A-Train AB 21 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

Verksamheten 2022

Flerårsöversikt (tkr)	2022	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning	55 465	58 265	58 198	63 849	66 684
Rörelseresultat	13 379	14 133	12 443	5 022	0
Årets resultat	18 852	15 774	14 884	6 246	0
Balansomslutning	1 747 438	1 792 625	1 822 138	1 861 896	1 232 125
Soliditet, %	3,8	2,6	1,2	0,9	0,8

Förändring i eget kapital (tkr)	Aktiekapital	Balanserat resultat	Årets resultat
Belopp vid årets ingång	10 000	21 130	15 774
Resultatdisposition enligt årsstämman		15 774	-15 774
Årets resultat		0	18 852
Belopp vid årets utgång	**10 000**	**36 904**	**18 852**

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.

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 och med 2019 kommer att visa ett överskott. Intäkten har redovisats som förutbetald och kommer att lösas upp först under förlängningens löptid.

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 riktlinjer 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 § upprättat en hållbarhetsrapport, som en från årsredovisningen skild rapport. Hållbarhetsrapporten har överlämnats till revisorn samtidigt som årsredovisningen och finns tillgänglig på AIAB:s webbplats. Omfattningen av hållbarhetsrapporten, som avser bolagets hållbarhetsredovisning, anges på sidan 2.

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 med 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

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 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 har en ny järnvägsmarknadslag antagits 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:s 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 fastigheterna, 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 nära 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.

Covid-19-pandemin och Rysslands krig i Ukraina

I början på 2022 togs samtliga restriktioner för att minska smittspridningen av Covid-19-viruset bort och samhället öppnades upp. Flygesandet, som påverkats mycket negativt av restriktionerna började öka, men från mycket låga nivåer. Återhämtningen kom igång ordentligt under sommaren och fortsatte under hösten. I december var flygresandet 84 procent av 2019 års nivå och Arlanda Express t.o.m. över 2019 års nivå. För helåret 2022 hade Arlanda Express återhämtat 87 procent av resandet jämfört med före pandemin.

Den 24 februari angrep Ryssland grannlandet Ukraina och en storskalig militär invasion inleddes. Omvärlden beslutade omgående om omfattande restriktioner riktade mot Ryssland, ryska banker och ryskt flyg samt omfattande stöd med vapen till Ukraina. Trots kriget har inte resandet med flyg från Arlanda påverkats utan återhämtningen har fortsatt. Däremot har kriget bidragit till ökad inflation och höjda räntor som på sikt kan påverka hushållens prioriteringar och därmed flygresandet och anslutningsresorna till flygplatsen negativt.

Förslag till vinstdispostion

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:	Kronor
Balanserade vinstmedel	36 904 011
Årets resultat	18 851 635
	55 755 646

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras enligt följande:	Kronor
Balanseras i ny räkning	55 755 646
	55 755 646

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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”.

Avvikelser från koden

1. Bolagsstämma

1.1 Datum för bolagsstämma fastställs i samråd med Regeringskansliet. 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 fyra ledamöter under år 2022. Nedanstående information anger förhållandet per den 31 december 2022.

Jan Olson: Styrelseordförande och i styrelsen sedan 2014. Styrelseordförande i Luftfartsverket och Märsta Förenade AB samt vd i Olserud Consulting AB. Född: 1950.

Britta Dalunde: I styrelsen sedan 2016. Styrelseordförande i Chorus AB, Zengio AB och Pamagi Advisory AB, styrelseledamot i ForSea AB samt Nordion Energi AB. Född: 1958.

Lars Erik Fredriksson: Bolagsförvaltare Regeringskansliet. I styrelsen sedan 2015. Styrelseledamot i OECD WPSOPP, EUROFIMA European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock, Svevia AB, Vasallen AB, Statens Bostadsomvandling AB, Svensk–Danska Broförbindelsen SVEDAB AB samt Öresundsbrokonsortiet. Född: 1964. Lämnade styrelsen i samband med årsstämman i april 2022.

Malin Sundvall: Chefsjurist LKAB. I styrelsen sedan 2017. Styrelseledamot i Svensk–Danska Broförbindelsen SVEDAB AB och Öresundsbrokonsortiet.
Född: 1973

Erik Mattsson: Bolagsanalytiker Regeringskansliet. Valdes in i styrelsen vid årsstämman i april 2022.

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

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. I samband med att styrelsen fattar beslut om årsredovisningen utvärderar styrelsen sitt arbete. Resultatet av utvärderingen rapporteras av styrelsens ordförande till Regeringskansliet.

Mötesfrekvens

Styrelsen har under verksamhetsåret 2021 haft 6 styrelsemöten. Styrelseledamöternas närvaro framgår av nedanstående tabell.

Ordinarie styrelsearbete	
Jan Olson	6/6
Britta Dalunde	6/6
Lars Erik Fredriksson	2/2
Erik Mattsson	4/4
Malin Sundvall	6/6

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

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.

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Resultaträkning

TSEK	NOT	2022	2021
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	3	58 465	58 265
Summa rörelsens intäkter		**58 465**	**58 265**
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	3, 4	-6 554	-5 577
Personalkostnader	5	-350	-335
Av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar	2, 7	-38 183	-38 220
Summa rörelsens kostnader		**-45 086**	**-44 132**
Rörelseresultat		**13 379**	**14 133**
Resultat från finansiella investeringar			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		11 903	6 926
Räntekostnader och liknande resultatposter		-1 084	-1 098
Summa resultat från finansiella investeringar		**10 818**	**5 828**
Resultat före skatt		**24 197**	**19 961**
Skatt på årets resultat	6	-5 346	-4 187
Årets resultat		**18 852**	**15 774**

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

Balansräkning

TSEK	NOT	2022-12-31	2021-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	7		
Arlandabanan		1 049 763	1 087 936
Inventarier		13	23
		1 049 776	**1 087 959**
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	7	**633 772**	**677 777**
Summa anläggningstillgångar		**1 683 549**	**1 765 736**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		37	36
Övriga fordringar		1 514	2 740
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	8	9 395	7 310
Summa kortfristiga fordringar		**10 946**	**10 087**
Kassa och bank		52 942	16 802
Summa omsättningstillgångar		**63 888**	**26 889**
Summa tillgångar		**1 747 437**	**1 792 625**

TSEK	NOT	2022-12-31	2021-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		10 000	10 000
		10 000	**10 000**
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		36 904	21 130
Årets resultat		18 852	15 774
		55 756	**36 904**
Summa eget kapital		**65 756**	**46 904**
Långfristiga skulder			
Övriga skulder	9	1 611 338	1 667 733
Summa långfristiga skulder		**1 611 338**	**1 667 773**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		757	7 263
Skatteskulder		5 701	7 988
Övriga skulder		41	40
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	10	63 845	62 697
Summa kortfristiga skulder		**70 343**	**77 988**
Summa eget kapital och skulder		**1 747 437**	**1 792 625**

Redovisningsprinciper och upplysningar

Not 1 – Företagsinformation och allmänna upplysningar

Årsredovisningen för Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) för räkenskapsåret 2022 har godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering och kommer att föreläggas årsstämman den 21 april 2023 för fastställande.

Arlandabanan Infrastructure AB är ett privat aktiebolag med säte i Stockholm. Bolaget är registrerat i Sverige, och dess huvudkontor har adress Klarabergsviadukten 70, Stockholm. Postadress: Box 70 378, 107 24 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 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 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-Trains 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 (Stockholm Central) och Swedavia AB (Arlanda

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 2022 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 individuell bedömning. Fordringar och skulder som förfaller till betalning inom ett år från bokslutsdagen redovisas som kortfristiga.

Övriga fodringar 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

	2022	2021
Trafikrättigheter	56 396	56 396
Intäkter, närstående företag	0	0
Intäkter, övriga	2 069	1 869
Hyresintäkter	24 110	20 316
Hyreskostnader Jernhusen AB	-19 202	-18 716
Hyreskostnader Swedavia AB	-4 908	-1 600
Summa	**58 465**	**58 265**

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 1,74 kr per passagerare som reser med flygpendeltrafiken.

Not 4 – Ersättning till revisorerna

Revision	2022	2021
KPMG		
Revisionsuppdraget	175	170
Revision utöver revisionsuppdraget	110	100
Övriga tjänster	0	0
Summa	**285**	**270**

Not 5 – Medelantal anställda och ersättning till anställda och styrelse

Medelantalet anställda

Bolaget har inte haft några anställda vare sig under 2021 eller 2022.

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.

Ersättning till anställda och styrelse	2022	2021
Löner och andra ersättningar	286	277
Sociala kostnader	59	58
(varav pensionskostnader)	0	0

Ersättning till styrelse	2022	2021
Jan Olson, styrelseordförande	144	139
Britta Dalunde	71	69
Lars Erik Fredriksson	0	0
Malin Sundvall	71	69
Erik Mattsson	0	0
Summa	**286**	**277**
Antal personer (varav män %)	4 (50)	4 (50)

Arvode vd	2022	2021
Av Svedab fakturerat arvode	1 518	1 476

Not 6 – Inkomstskatt

	2022	2021
Outnyttjat underskott från föregående år	0	0
Redovisat resultat före skatt	24 197	19 961
Ej avdragsgilla kostnader/ej skattepliktiga intäkter/ temporära skillnader	1 752	366
Beskattningsbar inkomst	**25 949**	**20 327**

Not 7 – Anläggningstillgångar

Arlandabanan	2022-12-31	2021-12-31
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	2 288 724	2 288 724
Investering	0	0
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	**2 288 724**	**2 288 724**
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 200 788	1 162 615
Årets avskrivningar	-38 173	-38 173
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-1 238 961**	**1 200 788**
Utgående planenligt restvärde	**1 049 763**	**1 087 936**

Inventarier	2022-12-31	2021-12-31
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	288	1 172
Utrangering	0	-884
Investering	0	0
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	**288**	**288**
Ingående ackumulerade avskrivningar	-265	-1 103
Utrangering, återförda avskrivningar	0	876
Årets avskrivningar	-10	-38
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-275**	**-265**
Utgående planenligt restvärde	**13**	**23**

	2022-12-31	2021-12-31
Ackumulerat anskaffningsvärde värdepappers-portfölj vid årets utgång*	633 087	676 410
Långfristig del avseende vid anskaffningstillfället betalda kurser	685	1 367
Utgående bokfört värde	**633 772**	**677 777**
*Placeringskonto i avvaktan på placering redovisat i Kassa och bank	42 799	4 353

Not 8 – Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Arlandabanan	2022-12-31	2021-12-31
Förutbetalda hyres- och leasingkostnader	5 518	5 006
Upplupna intäkter	1 457	829
Upplupna ränteintäkter och förutbetalda kurser	2 420	1 475
Övriga poster	0	0
Summa	**9 395**	**7 310**

Not 9 – Övriga skulder

Koncession Arlandabanan	2022-12-31	2021-12-31
Trafikrättigheter, total förutbetald intäkt	2 288 724	2 288 724
Ackumulerad återföring	–1 302 739	-1 246 344
Kortfristig del	–56 396	-56 396
Trafikrättigheter, förlängning	681 749	681 749
Summa	**1 611 338**	**1 667 733**

Not 10 – Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2022-12-31	2021-12-31
Kortfristig del av förutbetalda intäkter	56 396	56 396
Förutbetald hyresintäkt	5 284	4 801
Upplupen hyreskostnad	1 415	829
Övriga upplupna kostnader	750	671
Summa	**63 845**	**62 697**

Not 11 – Upplysningar om närstående

Ägarförhållanden

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

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 2023-03-30

DocuSigned by:
33C726D6CCB241A...
Jan Olson
Ordförande

DocuSigned by:
9717A38F3F43427...
Britta Dalunde

DocuSigned by:
8DD65C96521F4ED...
Erik Mattsson

DocuSigned by:
AE11141E79BC4CD...
Malin Sundvall

DocuSigned by:
99A3FBFBCC4948A...
Ulf Lundin
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 30 mars 2023.
KPMG AB

DocuSigned by:
A92783F27CDC4CA...
Jenny Jansson
Auktoriserad revisor

Jag intygar att denna kopia överensstämmer med originalet.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

20230605096 79

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 2022 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 77–79. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 72–88 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 2022 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 77–79. 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 1–69 samt 93–97. 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 årsredovis-

ningslagen. Styrelsen och verkställande direktören 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

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 2022 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

– 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 77–79 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 30 mars 2023

KPMG AB

DocuSigned by:
A92783F27CDC4CA...

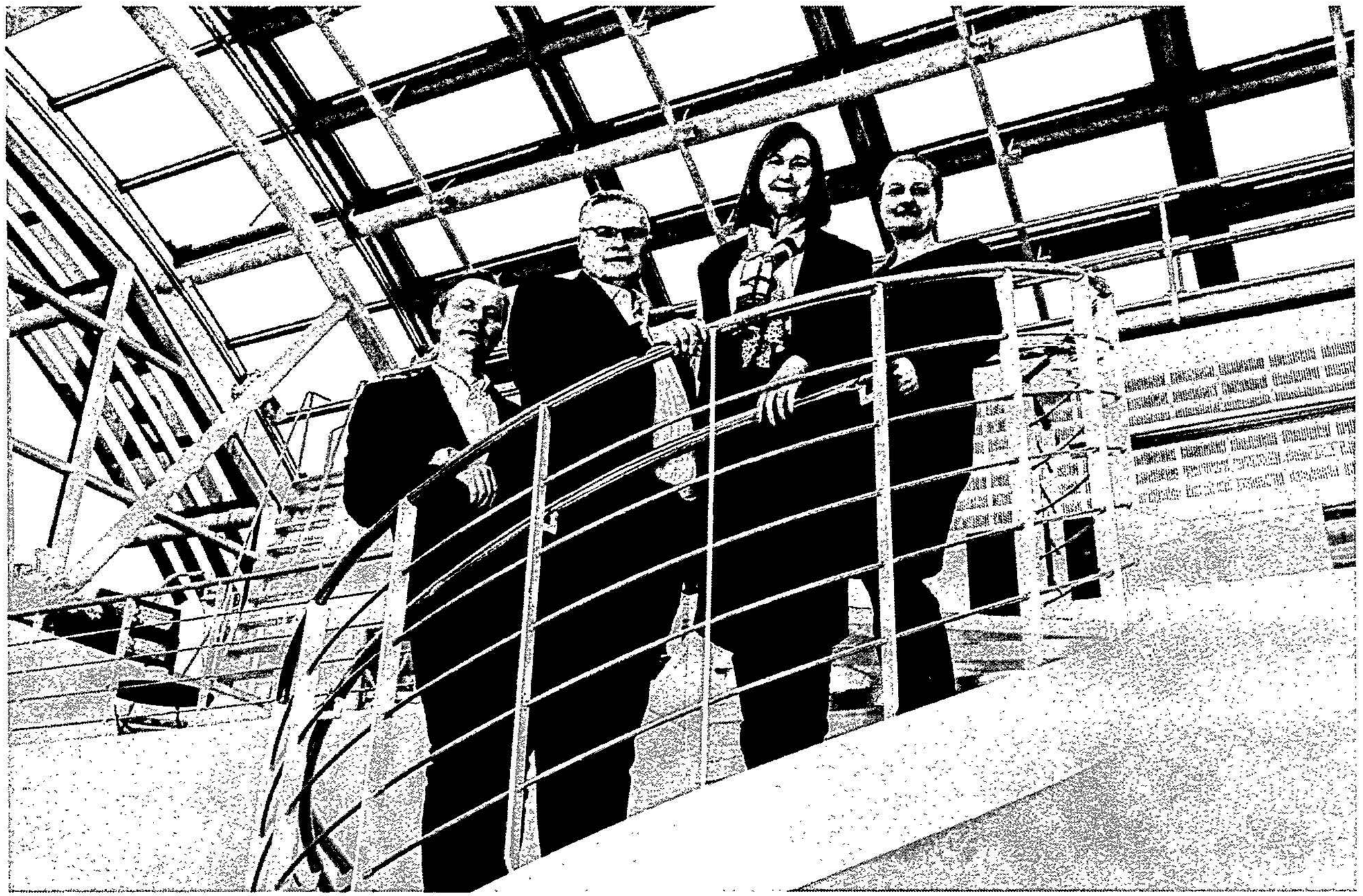
Jenny Jansson
Auktoriserad revisor

Jag intygar att denna kopia överensstämmer med originalet.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

202306050968l

AIAB:s styrelse



Styrelsen Arlandabanan Infrastructure AB.
Från vänster Erik Mattsson, Jan Olson (ordförande), Britta Dalunde och Malin Sundvall.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

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

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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.

DocuSign Envelope ID: C176E138-916E-431F-AC4E-8AFD9B939808

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 2022 till 31 december 2022

Rapporteringsperiod finansiell information: 1 januari 2022 till 31 december 2022

Nettoomsättning: 58 miljoner kronor

Balansomslutning: 1 747 miljoner kronor

Eget kapital: 66 miljoner kronor

Skulder: 1 682 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 2023

AIAB är medlem i

1. Organisationerna Almega och Svenskt Näringsliv och därmed också bundet till kollektivavtal.
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

Postadress: Box 70 378, 107 24 Stockholm

Besöksadress: Klarabergsviadukten 70, Stockholm

Telefon: 08-22 40 10

Telefax: 08-22 41 29

E-post: info@arlandabananinfrastructure.se

DocuSign

Certificate Of Completion

Envelope Id: C176E138916E431FAC4E8AFD9B939808
Status: Completed
Subject: Complete with DocuSign: ÅR Arlandabanan 2022.pdf
Source Envelope:
Document Pages: 97 Signatures: 14
Certificate Pages: 7 Initials: 0
AutoNav: Enabled
EnvelopeId Stamping: Enabled
Time Zone: (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna

Envelope Originator:
Elina Öberg
PO Box 50768
Malmö, SE -202 71
elina.oberg@kpmg.se
IP Address: 85.229.48.161

Record Tracking

Status: Original
3/30/2023 9:38:09 AM
Holder: Elina Öberg
elina.oberg@kpmg.se
Location: DocuSign

Signer Events

Britta Henriques Dalunde
britta@dalunde.nu
Security Level: Email, Account Authentication (None)

Signature

DocuSigned by:
Britta Henriques Dalunde
9717A38F3F43427...

Signature Adoption: Pre-selected Style
Using IP Address: 212.85.91.172

Timestamp

Sent: 3/30/2023 9:52:04 AM
Viewed: 3/30/2023 10:45:35 AM
Signed: 3/30/2023 10:53:10 AM

Authentication Details
Identity Verification Details:
Workflow ID: facedebc-e28d-4182-adbf-789fbd673b01
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Sweden
Transaction Unique ID: f9603c8b-b286-5df0-8b5e-ad8ecc351867
Country or Region of ID: SE
Result: Passed
Performed: 3/30/2023 10:45:11 AM

Electronic Record and Signature Disclosure:
Accepted: 3/30/2023 10:45:35 AM
ID: 8b7d7c78-b79b-48d1-967f-8b8a9a5ea036

Erik Matsson
erik.mattsson@regeringskansliet.se
Security Level: Email, Account Authentication (None)

DocuSigned by:
8DD65C96521F4ED...

Signature Adoption: Drawn on Device
Using IP Address: 193.188.156.131

Sent: 3/30/2023 9:52:05 AM
Viewed: 3/30/2023 10:48:30 AM
Signed: 3/30/2023 10:49:51 AM

Authentication Details
Identity Verification Details:
Workflow ID: facedebc-e28d-4182-adbf-789fbd673b01
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Sweden
Transaction Unique ID: 8ec6dbef-910c-5a83-9b72-6c129d1aa0e8
Country or Region of ID: SE
Result: Passed
Performed: 3/30/2023 10:48:00 AM

Electronic Record and Signature Disclosure:
Accepted: 3/30/2023 10:48:30 AM
ID: 6d27d762-b957-403d-9d15-103cb0bf1e0b

Jag intygar att denna kopia överensstämmer med originalet

Joel Hallberg

Signer Events	Signature	Timestamp
Jan Olsson jan.olson@olserudconsulting.se Security Level: Email, Account Authentication (None)	DocuSigned by: Jan Olsson 33C726D6CCB241A...	Sent: 3/30/2023 9:52:03 AM Viewed: 3/30/2023 9:55:46 AM Signed: 3/30/2023 9:56:22 AM

Signature Adoption: Pre-selected Style
Using IP Address: 81.226.172.191

Authentication Details
Identity Verification Details:
Workflow ID: facedebc-e28d-4182-adbf-789fbd673b01
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Sweden
Transaction Unique ID: d55050fb-b255-55fd-9dea-27eab6bf087b
Country or Region of ID: SE
Result: Passed
Performed: 3/30/2023 9:55:05 AM

Electronic Record and Signature Disclosure:
Accepted: 3/30/2023 9:55:46 AM
ID: ed32e145-3330-471c-8fdd-7d0124fae2d5

Malin Sundvall malin.sundvall@lkab.com General Counsel Security Level: Email, Account Authentication (None)	DocuSigned by: Malin Sundvall AE11141E79BC4CD...	Sent: 3/30/2023 9:52:06 AM Viewed: 3/30/2023 9:54:41 AM Signed: 3/30/2023 9:55:18 AM

Signature Adoption: Pre-selected Style
Using IP Address: 90.224.155.68

Authentication Details
Identity Verification Details:
Workflow ID: facedebc-e28d-4182-adbf-789fbd673b01
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Sweden
Transaction Unique ID: cd2c72c6-845d-5d9a-8b4a-7fce73bc36c3
Country or Region of ID: SE
Result: Passed
Performed: 3/30/2023 9:54:17 AM

Electronic Record and Signature Disclosure:
Accepted: 3/30/2023 9:54:41 AM
ID: c08d6988-ea6a-4130-9900-f66e37f3e643

Ulf Lundin ulf.lundin@svensk-danskabroforbindelsen.se Security Level: Email, Account Authentication (None)	DocuSigned by: Ulf Lundin 99A3FBFBCC4948A...	Sent: 3/30/2023 9:52:06 AM Viewed: 3/30/2023 10:26:01 AM Signed: 3/30/2023 10:29:23 AM

Signature Adoption: Drawn on Device
Using IP Address: 81.235.39.161

Authentication Details
Identity Verification Details:
Workflow ID: facedebc-e28d-4182-adbf-789fbd673b01
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Sweden
Transaction Unique ID: 202fec93-b7ec-58a8-8a4f-c2d2a3cc1f82
Country or Region of ID: SE
Result: Passed
Performed: 3/30/2023 10:25:40 AM

Jag intygar att denna kopia överensstämmer med originalet.

Axel Hallberg

20230605096684

Signer Events	Signature	Timestamp

Identity Verification Details:
Workflow ID: facedebc-e28d-4182-adbf-789fbd673b01
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Sweden
Transaction Unique ID: 961b0cde-a234-5daa-8c23-61264a905483
Country or Region of ID: SE
Result: Passed
Performed: 3/30/2023 2:38:25 PM

Identity Verification Details:
Workflow ID: facedebc-e28d-4182-adbf-789fbd673b01
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Sweden
Transaction Unique ID: 961b0cde-a234-5daa-8c23-61264a905483
Country or Region of ID: SE
Result: Passed
Performed: 3/30/2023 2:49:57 PM

Electronic Record and Signature Disclosure:
Accepted: 3/29/2023 6:07:43 PM
ID: 670ac7d7-6f56-4a16-803e-b058a2793584

Torbjörn Westman
torbjorn.westman@kpmg.se
KPMG AB
Security Level: Email, Account Authentication (None)

DocuSigned by:
Torbjörn Westman
5B8847C64C8749D...

Signature Adoption: Pre-selected Style
Using IP Address: 195.84.56.2

Sent: 3/30/2023 10:53:20 AM
Viewed: 3/30/2023 12:01:50 PM
Signed: 3/30/2023 12:02:15 PM

Authentication Details
Identity Verification Details:
Workflow ID: facedebc-e28d-4182-adbf-789fbd673b01
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Sweden
Transaction Unique ID: 1a694c16-61db-5634-9634-a69922d3c3d0
Country or Region of ID: SE
Result: Passed
Performed: 3/30/2023 12:01:36 PM

Identity Verification Details:
Workflow ID: facedebc-e28d-4182-adbf-789fbd673b01
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Sweden
Transaction Unique ID: e87e9bf6-251d-56fc-b41e-3048810bddf4
Country or Region of ID: SE
Result: Passed
Performed: 3/30/2023 1:17:41 PM

Electronic Record and Signature Disclosure:
Not Offered via DocuSign

Jenny Jansson
jenny.jansson@kpmg.se
IRM Partner
KPMG AB
Security Level: Email, Account Authentication (None)

DocuSigned by:
A92783F27CDC4CA...

Signature Adoption: Drawn on Device
Using IP Address: 81.232.77.93

Sent: 3/30/2023 12:02:25 PM
Viewed: 3/30/2023 1:02:44 PM
Signed: 3/30/2023 1:04:28 PM

Authentication Details

Jag intygar att denna kopia överensstämmer med originalet

Signer Events	Signature	Timestamp

Identity Verification Details:
Workflow ID: facedebc-e28d-4182-adbf-789fbd673b01
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Sweden
Transaction Unique ID: d3de5f2a-00c5-5dd5-a398-a17fcae439f4
Country or Region of ID: SE
Result: Passed
Performed: 3/30/2023 1:02:23 PM

20230605090685

Electronic Record and Signature Disclosure:
Not Offered via DocuSign

In Person Signer Events	Signature	Timestamp

Editor Delivery Events	Status	Timestamp

Agent Delivery Events	Status	Timestamp

Intermediary Delivery Events	Status	Timestamp

Certified Delivery Events	Status	Timestamp

Carbon Copy Events	Status	Timestamp

Witness Events	Signature	Timestamp

Notary Events	Signature	Timestamp

Envelope Summary Events	Status	Timestamps
Envelope Sent	Hashed/Encrypted	3/30/2023 9:52:07 AM
Certified Delivered	Security Checked	3/30/2023 1:02:44 PM
Signing Complete	Security Checked	3/30/2023 1:04:28 PM
Completed	Security Checked	3/30/2023 1:04:28 PM

Payment Events	Status	Timestamps

Electronic Record and Signature Disclosure

Electronic Record and Signature Disclosure created on: 12/20/2022 3:49:32 PM
Parties agreed to: Britta Henriques Dalunde, Erik Matsson, Jan Olsson, Malin Sundvall, Ulf Lundin

ELECTRONIC RECORD AND SIGNATURE DISCLOSURE

From time to time, KPMG AB (we, us or Company) may be required by law to provide to you certain written notices or disclosures. Described below are the terms and conditions for providing to you such notices and disclosures electronically through the DocuSign system. Please read the information below carefully and thoroughly, and if you can access this information electronically to your satisfaction and agree to this Electronic Record and Signature Disclosure (ERSD), please confirm your agreement by selecting the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures' before clicking 'CONTINUE' within the DocuSign system.

Getting paper copies

At any time, you may request from us a paper copy of any record provided or made available electronically to you by us. You will have the ability to download and print documents we send to you through the DocuSign system during and immediately after the signing session and, if you elect to create a DocuSign account, you may access the documents for a limited period of time (usually 30 days) after such documents are first sent to you. After such time, if you wish for us to send you paper copies of any such documents from our office to you, you will be charged a $0.00 per-page fee. You may request delivery of such paper copies from us by following the procedure described below.

Withdrawing your consent

If you decide to receive notices and disclosures from us electronically, you may at any time change your mind and tell us that thereafter you want to receive required notices and disclosures only in paper format. How you must inform us of your decision to receive future notices and disclosure in paper format and withdraw your consent to receive notices and disclosures electronically is described below.

Consequences of changing your mind

If you elect to receive required notices and disclosures only in paper format, it will slow the speed at which we can complete certain steps in transactions with you and delivering services to you because we will need first to send the required notices or disclosures to you in paper format, and then wait until we receive back from you your acknowledgment of your receipt of such paper notices or disclosures. Further, you will no longer be able to use the DocuSign system to receive required notices and consents electronically from us or to sign electronically documents from us.

All notices and disclosures will be sent to you electronically

20230605090686

Unless you tell us otherwise in accordance with the procedures described herein, we will provide electronically to you through the DocuSign system all required notices, disclosures, authorizations, acknowledgements, and other documents that are required to be provided or made available to you during the course of our relationship with you. To reduce the chance of you inadvertently not receiving any notice or disclosure, we prefer to provide all of the required notices and disclosures to you by the same method and to the same address that you have given us. Thus, you can receive all the disclosures and notices electronically or in paper format through the paper mail delivery system. If you do not agree with this process, please let us know as described below. Please also see the paragraph immediately above that describes the consequences of your electing not to receive delivery of the notices and disclosures electronically from us.

How to contact KPMG AB:

You may contact us to let us know of your changes as to how we may contact you electronically, to request paper copies of certain information from us, and to withdraw your prior consent to receive notices and disclosures electronically as follows:
To contact us by email send messages to: dpreporting@kpmg.se

To advise KPMG AB of your new email address

To let us know of a change in your email address where we should send notices and disclosures electronically to you, you must send an email message to us at dpreporting@kpmg.se and in the body of such request you must state: your previous email address, your new email address. We do not require any other information from you to change your email address.

If you created a DocuSign account, you may update it with your new email address through your account preferences.

To request paper copies from KPMG AB

To request delivery from us of paper copies of the notices and disclosures previously provided by us to you electronically, you must send us an email to dpreporting@kpmg.se and in the body of such request you must state your email address, full name, mailing address, and telephone number. We will bill you for any fees at that time, if any.

To withdraw your consent with KPMG AB

To inform us that you no longer wish to receive future notices and disclosures in electronic format you may:

i. decline to sign a document from within your signing session, and on the subsequent page, select the check-box indicating you wish to withdraw your consent, or you may;

ii. send us an email to dpreporting@kpmg.se and in the body of such request you must state your email, full name, mailing address, and telephone number. We do not need any other information from you to withdraw consent.. The consequences of your withdrawing consent for online documents will be that transactions may take a longer time to process..

Required hardware and software

The minimum system requirements for using the DocuSign system may change over time. The current system requirements are found here: https://support.docusign.com/guides/signer-guide-signing-system-requirements.

Acknowledging your access and consent to receive and sign documents electronically

To confirm to us that you can access this information electronically, which will be similar to other electronic notices and disclosures that we will provide to you, please confirm that you have read this ERSD, and (i) that you are able to print on paper or electronically save this ERSD for your future reference and access; or (ii) that you are able to email this ERSD to an email address where you will be able to print on paper or save it for your future reference and access. Further, if you consent to receiving notices and disclosures exclusively in electronic format as described herein, then select the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures' before clicking 'CONTINUE' within the DocuSign system.

By selecting the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures', you confirm that:

- You can access and read this Electronic Record and Signature Disclosure; and
- You can print on paper this Electronic Record and Signature Disclosure, or save or send this Electronic Record and Disclosure to a location where you can print it, for future reference and access; and
- Until or unless you notify KPMG AB as described above, you consent to receive exclusively through electronic means all notices, disclosures, authorizations, acknowledgements, and other documents that are required to be provided or made available to you by KPMG AB during the course of your relationship with KPMG AB.