



INNEHÅLL

VD-ord	4
Marknad och omvärld	6
Strategi och mål	10
Verksamheten	14
Swedavias ansvar.....	25
Förvaltningsberättelse	47
Koncernens finansiella rapporter	55
Moderbolagets finansiella rapporter	61
Noter	67
Revisionsberättelse	89
Bolagsstyrningsrapport	90
Styrelse	98
Koncernledning	100
GRI-index.....	101
Bestyrkanderapport	105
Definitioner	106



Detta är Swedavia

Swedavia är en statlig koncern som äger, driver och utvecklar 11 flygplatser i hela Sverige. Därutöver äger Swedavia Göteborg City Airport samt är minoritetsägare i bolaget som driver flygplatsen. Vår roll är att skapa den tillgänglighet som Sverige behöver för att underlätta resande, affärer och möten – inom Sverige, i Europa och i världen. Nöjda och trygga resenärer är grunden för vår affär. Swedavia är världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan.

Koncernen omsätter nära 4,7 miljarder kronor och har 2 500 medarbetare.

- Vi tänker bortom flygplatsen och vill göra mötet mellan människor enkelt
- Vi är en del av både den nationella och internationella kollektivtrafiken
- Vi driver affärsutveckling utifrån våra resenärers och kunders behov

Året i korthet

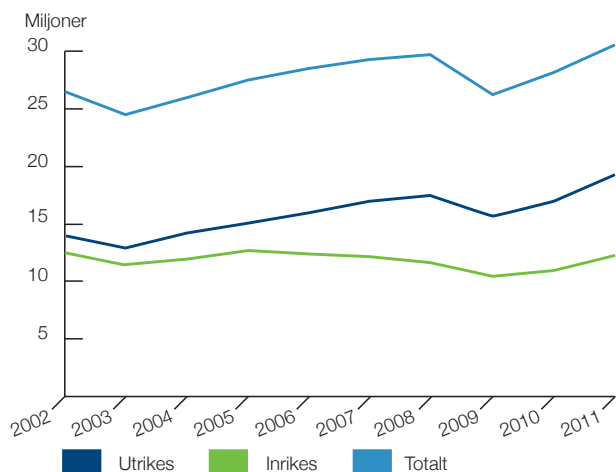
- Totalt reste 31,5 miljoner passagerare via någon av Swedavias flygplatser under året, vilket är en ökning med 13 procent
- Nettoomsättningen uppgick till 4 693 MSEK (4 312)
- Rörelseresultatet uppgick till 737 MSEK (400) och periodens resultat uppgick till 375 MSEK (-45)
- Swedavia avyttrade Ängelholm Helsingborg Airport och Örnsköldsvik Airport. Engångsintäkter på 56,8 MSEK (0) från avyttring av flygplatser samt försäljning av mark vid Göteborg Landvetter Airport redovisades under året
- Under det andra kvartalet togs beslut om att bilda fastighetsbolaget Swedavia Real Estate AB
- Swedavia lämnade i maj in en ansökan om nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport. I december fattade regeringen ett beslut som, enligt Swedavias tolkning, innebär att en förbehållslös prövning enligt miljöbalken ska ske

Nyckeltal koncernen MSEK, om ej annat anges	2011	2010 pro forma ¹⁾	2010 apr-dec ²⁾
Nettoomsättning	4 693	4 312	3 277
Rörelseresultat	737	400	420
Rörelsemarginal, %	15,7	9,3	12,8
Resultat före skatt	482	135	192
Periodens resultat	375	- 45	15
Resultat per aktie, SEK	0,26	- 0,03	0,01
Avkastning på eget kapital, %	9,4	-1,2	0,4
Avkastning på sysselsatt kapital, %	6,9	3,8	3,9
Soliditet, %	32,9	30,4	30,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 270	NA	746
Investeringar	1 057	608	520
Medelantal anställda	2 516	2 506	2 496
Koldioxidutsläpp, ton	4 600	8 200	NA

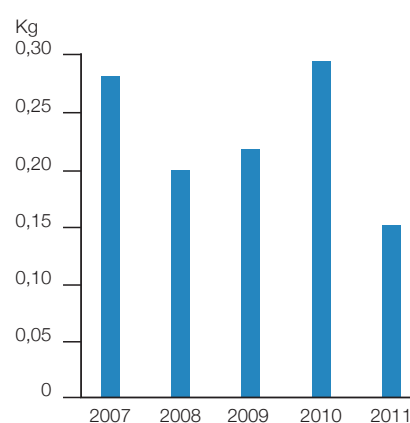
¹⁾ Jämförelsetal för period januari-mars 2010 är pro forma baserade på verksamhet som tidigare bedrevs inom LfV. Redovisning över balans- och resultaträkningar samt antaganden hänvisas till Bokslutskommuniké 2011.

²⁾ Swedaviakoncernens första räkenskapsår sträcker sig från den 1 april 2010 till den 31 december 2010, se not 1.

Passagerarutveckling³⁾



Koldioxidutsläpp per passagerare från Swedavias verksamhet³⁾



³⁾ Alla jämförelsetal för tiden före april 2010 är pro forma-baserad på verksamhet som tidigare bedrevs inom LfV.

Nu lägger vi grunden för morgondagens flygplatser

Resan att skapa en hållbar flygplatskoncern med världsledande klimatarbete har under året fortsatt. Vi har på kort tid åstadkommit mycket för att stärka vår långsiktiga konkurrenskraft och när vi nu lägger 2011 bakom oss kan jag konstatera att vårt första hela räkenskapsår blev mycket bra.

Vår nya organisation medför både ökad flexibilitet och snabbt beslutsfattande. Tempot har varit högt i våra förändringsprocesser och vi har omgående implementerat flera beslutade åtgärder för att erbjuda mer attraktiva, effektiva och resenärsvänliga flygplatser. Detta är nödvändigt för att möta de utmaningar som vi står inför och samtidigt kunna tillvarata de möjligheter som den förväntade resenärsstillväxten medför. Vi kommer fortsatt prioritera effektiviseringsprojekt för att stå väl förberedda inför eventuella förändringar i konjunktur och resande parallellt med en fortsatt uppbyggnad av verksamheten för att tillvarata dess fulla potential och skapa en långsiktigt god lönsamhet.

Attraktiva flygplatser säkerställer tillgängligheten

Under andra halvåret ökade oron för den makroekonomiska utvecklingen i vår omvärld. Flygresandet har historiskt ett tydligt samband med det ekonomiska läget men konsekvenserna för flyget var under 2011 begränsade och aktiviteten vid våra flygplatser var fortsatt mycket hög. Swedavias omsättning ökade med 9 procent till 4 693 MSEK och rörelseresultatet uppgick till 737 MSEK.

Vi initierade under året nödvändiga investeringar för att öka kapacitet och kvalitet vid våra flygplatser. Dessa omfattande satsningar är grunden för att vi långsiktigt ska kunna stärka Sveriges konkurrenskraft och tillväxt. Investeringarna ökar vår attraktionskraft och är en förutsättning för att kunna fortsätta locka till oss flygbolag och hyresgäster, och bättre möta resenärernas krav och önskemål om moderna och effektiva flygplatser.

Allt fler resenärer väljer flyget

Flygets ställning är stark och flygresandet till och från Sverige växer. Antalet resenärer fortsatte att öka vid

Swedavias elva flygplatser. Totalt flög 31,5 miljoner passagerare till eller från någon av våra flygplatser, vilket är 13 procent fler än 2010. Ett antal flygbolag valde att etablera och expandera direktförbindelser vid våra flygplatser under året. Nya chartersatsningar gjordes från de regionala flygplatserna samtidigt som ett stort antal direktlinjer etablerades på våra storflygplatser till destinationer i framförallt Europa.

Vi kommer att fortsätta fokusera på att ständigt förbättra nöjdheten hos och värdet för samtliga våra kunder; vår gemensamma slutkund resenären samt flygbolag och hyresgäster genom både små och stora insatser.

Hållbar flygplatskoncern med klimatsmarta flygplatser i världsklass

Swedavias ledande miljöarbete fortsätter på bred front för att nå vårt ambitiösa mål om att vara helt fria från utsläpp av fossil koldioxid 2020. Med 44 procent lägre utsläpp lyckades vi redan i år nå delmålet för 2015. Under året uppmärksammades Stockholm Arlandas initiativ att endast tillåta miljötaxi sedan halvårsskiftet och vi deltog i Vinga-projektet på Göteborg Landvetter i samarbete med andra aktörer för att minska flygets utsläpp. Flera av våra flygplatser är sedan tidigare ISO 14001-certifierade och alla klimatackrediteringar enligt högsta nivå av Airport Carbon Accreditation förnyades. Swedavia hade vid utgången av 2011 därmed fyra av de totalt åtta högst ackrediterade flygplatserna i Europa. Under februari 2012 ackrediteras dessutom Malmö Airport enligt motsvarande nivå.

Vi tar nu ytterligare steg och flyttar fram positionerna genom att lägga en koncerngemensam strategi där hållbarhetsaspekterna genomsyrar hela verksamheten. Utöver de finansiella mål som fastställdes under året, styrs vår verksamhet mot flera icke-finansiella mål. Vi är på god väg att nå dessa även om en del återstår. I detta är samarbete på olika plan en viktig drivkraft och som sammanhållen flygplatskoncern prioriterar vi att aktivt arbeta tillsammans, med kunden i ständigt fokus.

Det är medarbetarna som ligger bakom mycket av våra framgångar under året. Och att alla medarbetare är

”Omfattande satsningar är grunden för att vi långsiktigt ska kunna stärka Sveriges konkurrenskraft och tillväxt”

delaktiga i vår förändringsresa är helt avgörande för att lyckas vara ett hållbart värderingsstyrt tjänsteföretag. Sedan 2011 har vi gemensamma etiska riktlinjer och ledar- och medarbetarprinciper. Vi har gjort flera satsningar på kompetensutveckling, bland annat i medarbetar- och ledarskapsutbildningar, för att öka engagemang och samarbete. Nöjda och engagerade medarbetare är en förutsättning för att nå nöjdare resenärer.

Stockholm Arlanda Airport – avgörande för Sveriges tillväxt

Stockholm Arlanda är navet både för inrikes- och utrikesflyget i Sverige. Denna flygplats har därmed en avgörande roll för Sveriges tillgänglighet och internationella konkurrenskraft. Under året befäste Stockholm Arlanda sin position som en av Nordens viktigaste storflygplatser genom att uppvisa den största ökningen av antalet resenärer.

Den tillgänglighet som Stockholm Arlanda erbjuder står dock på spel. Nuvarande miljötillstånd innehåller ett villkor som innebär att en av världens mest miljöeffektiva flygplatser inom några år kan tvingas halvera flygkapaciteten. Swedavia lämnade därför i maj in en ansökan till mark- och miljödomstolen om ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda. Därefter har vi också fått ett starkt gehör i hela Sverige till stöd för flygplatsens möjligheter att utvecklas för att möta växande kommunikationsbehov. Dessutom meddelade regeringen ett beslut i december, vilket vi tolkar som att regeringen delar vår syn om att ansökan skall prövas förbehållslöst utifrån dagens miljölagstiftning, utan att nu gällande villkor följer med.

Rustar för en långsiktig utveckling

På grund av det globala konjunkturläget förväntas 2012 bli ett utmanande år. Som ett led i att effektivisera vårt arbete fortsätter vi fokusera på en sammanhållen tjänste- och affärsutveckling och vår lönsamhetsutveckling framöver är beroende av vår förmåga att nyttja verksamheten kring flygplatserna. I detta är bildandet av ett fastighetsbolag ett viktigt steg.



Med införandet av processer för enhetliga arbetssätt stärker vi möjligheten till förbättrad kostnadseffektivitet. Vi fortsätter också att prioritera samarbeten med våra partners för att förenkla för resenären. Ett sådant område är vårt internationellt erkända säkerhetsarbete. Med utgångspunkt i Transportstyrelsens granskningar, som genomgående varit positiva under året, kommer säkerheten vid våra flygplatser även fortsättningsvis att vara i absolut fokus i allt vi gör.

Under 2011 lade vi grunden för en långsiktig god lönsamhet som kan bära de investeringar som är nödvändiga för att utveckla attraktiva och konkurrenskraftiga flygplatser.

Torborg Chetkovich
Verkställande direktör och koncernchef

Rekordartad resenärstillväxt

Flygmarknaden utvecklades positivt under 2011 trots en tilltagande oro för världsekonomin. Antalet passagerare som flög via Swedavias flygplatser ökade med 13 procent. Flera faktorer pekar på en fortsatt resenärstillväxt kommande år, även om en viss osäkerhet råder kring 2012.

Swedavias flygplatser har samtliga en betydande roll för tillgängligheten till och från sin respektive region. Under året slog flertalet av våra flygplatser rekord i antalet passagerare vilket är ett gott bevis för deras betydelse. Tillväxttakten i antalet resenärer motsvarar de ökningarna som ägde rum under rekordåren på 1980-talet. Trafiken på Stockholm Arlanda Airport har vuxit kraftigt och ökningen av antalet resenärer är större än hos de närmaste konkurrenterna.

Drivkrafter som påverkar Swedavias marknad

Flygtrafiken är basen i hela Swedavias affär och en fortsatt positiv utveckling för luftfarten förväntas under de kommande åren. Nedan följer de drivkrafter, såväl nationella som internationella, som påverkar Swedavias affär mest.

Det ekonomiska och politiska läget

- Den finansiella krisen i Europa under hösten 2011 har skapat oro för hur den på kort sikt kommer att påverka flygbranschen. Tillväxten i Sveriges ekonomi bedöms bli högre än stora delar av övriga Europa vilket påverkar flygbranschen i Sverige positivt

Internationalisering och utrikeshandel

- Genom flyget skapas den tillgänglighet som behövs för att Sverige ska befästa och utveckla sin internationella konkurrenskraft
- En fortsatt globalisering i kombination med ekonomisk tillväxt samt befolkningsökningar kommer på längre

sikt leda till ökad mobilitet samt få positiv effekt på den svenska flygmarknaden

- Flertalet satsningar i Asien och Mellanöstern kan på sikt stärka deras inflytande över internationella trafikflöden

Besöksnäringen

- Att öka Sveriges attraktionskraft som destination har stor påverkan på den svenska flygmarknadens tillväxt
- Goda flygmöjligheter till och från Sverige är avgörande för den svenska besöksnäringens fortsatta expansion
- Nya flyglinjer lockar framförallt privatresenärer och kapacitetsökningar hos flygbolagen möjliggör resande för allt fler
- Swedavias bedömning är att inflödet av utländska besökare kommer att öka ytterligare i framtiden

Medvetna konsumenter

- Ökat välstånd och högre disponibel inkomst har skapat större utrymme för resor
- Konsumenter prioriterar i allt högre grad resande framför övrig konsumtion
- Digitaliseringen medför möjligheter att öka involveringsgraden bland konsumenter utmed hela resenärprocessen
- Tidsbesparande lösningar prioriteras och resenärerna tillbringar allt mindre tid på flygplatserna
- Dagens konsumenttrender medför ökade krav på smidighet, punktlighet och pålitlighet på och i anslutning till, Swedavias flygplatser
- En större miljömedvetenhet ställer krav på att Swedavia samt andra aktörer inom flygbranschen även fortsättningsvis arbetar med att minimera miljökonsekvenser av flygandet



VIKTIGASTE TRENDERNA PÅ FLYGMARKNADEN

- Europeiska destinationer tillsammans med semesterresmål fortsätter attrahera stora resenärsflöden
- Inrikestrafiken återtar marknadsandelar
- Privatresandet växer snabbare än affärsresandet
- Utvecklingen går mot större och mer miljövänliga flygplan med högre kabinfaktor, vilket medför att utsläpp per resenär minskar

Passagerarvolym	Swedavias 11 flygplatser 2011		Swedavias 11 flygplatser ¹⁾ 2010	
	Antal	Tillväxt,%	Antal	Tillväxt,%
Passagerare				
Utrikes	19 117 000	12,3	17 025 000	8,4
Inrikes	12 403 000	14,1	10 866 000	2,7
Totalt	31 520 000	13,0	27 891 000	6,1

¹⁾ Alla jämförelsetal för tiden före april 2010 är pro forma-baserad på verksamhet som tidigare bedrevs inom LfV.

Utveckling på flygmarknaden

Tillväxten av antalet resenärer vid Swedavias flygplatser är stark. Antalet landningar ökade under året med tio procent jämfört med föregående år samtidigt som antalet passagerare ökade med 13 procent. Privatresandet växer snabbare än affärsresandet, en utveckling som förväntas fortsätta även i ett långsiktigt perspektiv.

Utrikestrafiken – Allt längre resor

Antalet passagerare till utrikes destinationer, från Swedavias flygplatser, ökade under 2011 med 12 procent. Under året har resor inom Europa växt snabbare än resor till andra kontinenter, men den långsiktiga trenden är att resor till andra kontinenter växer snabbare än resor inom Europa.

Antalet utländska resenärer som reser till Sverige har ökat kontinuerligt under de senaste sju åren. Ökat interuropeiskt resande samt växande medelklasser runt om i världen påverkar den svenska flygmarknaden nu och framöver. En stor del av den interkontinentala trafik-utvecklingen drivs av flygbolag från Mellanöstern och Asien.

Inrikestrafiken – Ökat resande

Inrikestrafiken växte kraftigt under 2011 och antalet passagerare ökade med 14 procent vid Swedavias flygplatser. De avgörande faktorerna för tillväxten var stark makroekonomisk utveckling, ökat utbud av flyglinjer inom Sverige samt en driftsäker flygplatsverksamhet.

Fraktflyg

Globaliseringstrenden håller i sig och världshandeln bedöms att fortsätta öka över tid. Teknisk utveckling och konkurrens ställer högre krav på specialiseringsgrad och produkter består ofta av komponenter från olika delar av världen. Ett land eller en regions ekonomiska utveckling behöver en väl utbyggd, snabb och funktionell transportsektor för att stå sig i konkurrensen. Flygfrakten står, räknat i kronor, för mer än 20 procent av den svenska exporten och är därför avgörande för svensk ekonomi. Den tunga flygfrakten utgår framförallt från Stockholm

Arlanda och Göteborg Landvetter och flyger främst interkontinentalt. Expressfrakt sker dagligen från ett flertal svenska flygplatser till europeiska omlastningsnav.

Flygfrakten är en viktig intäktskälla för flygbolagen då drygt hälften av flygfrakten flygs i lastutrymmen på reguljära passagerarflygplan. Flygfrakten är därför en central fråga då beslut om destinationer ska tas.

Fraktvolymerna har under året minskat, på lång sikt är vår bedömning ändå att flygfrakten kommer att ha en god utveckling.

TOPP TIO DESTINATIONER, UTRIKES

1. London	1 540 000
2. Köpenhamn	1 520 000
3. Oslo	1 230 000
4. Helsingfors	1 150 000
5. Frankfurt	910 000
6. Amsterdam	840 000
7. Antalaya	620 000
8. Paris	620 000
9. München	560 000
10. Berlin	470 000

Flyget – en viktig del i den nationella och internationella kollektivtrafiken

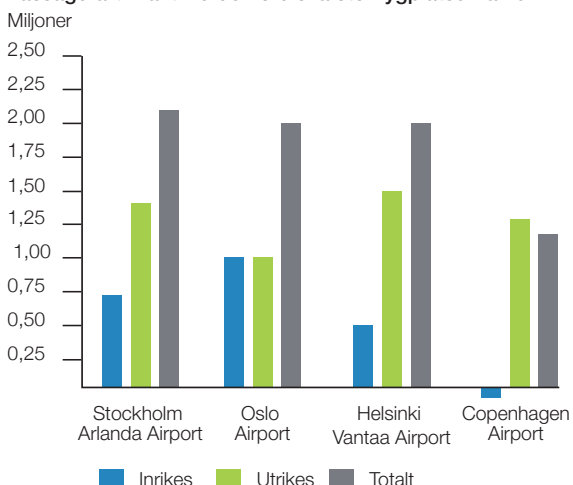
Flyget är ett viktigt komplement till övriga kommunikationsmedel som tåg, buss och bil, samt ett medel för att öka tillgängligheten för företag och invånare.

Under de senaste åren har inrikesresor koncentrerats till allt färre flyglinjer. Vid kortare distanser väljer resenärer idag alternativa resesätt. Samtidigt har flygtrafiken mellan större städer som Stockholm, Malmö och Göteborg ökat.

Stockholm Arlanda är kommunikationsnav för Sverige, både för inrikes och utrikes resor, samt en viktig förutsättning för att knyta Norden till övriga världen. Stockholm Arlanda har lyckats befästa sin position som en av Nordens viktigaste storflygplatser. Under året hade Stockholm Arlanda den största passagerarökningen i Norden. Ökningen motsvarande 12 procent, till totalt 19,1 miljoner passagerare, är att jämföra med den genomsnittliga tillväxten i Europa på 7 procent och den globala tillväxttakten på 5 procent.

Det totala antalet flyglinjer på våra flygplatser fortsatte att öka under 2011. Under året har ett antal direktlinjer till europeiska destinationer etablerats från bland annat Malmö Airport och Göteborg Landvetter. Dessutom har ett flertal chartersatsningar från de regionala flygplatserna tillkommit.

Passagerartillväxt vid de nordiska storflygplatserna 2011



FLYGPLATSER I SVERIGE

- 40 flygplatser med reguljär trafik och/eller chartertrafik
- 11 statliga flygplatser, varav 10 ingår i det nationella basutbudet*
- 29 privata, samägda eller kommunala flygplatser

*Swedavia äger och driver det nationella basutbudet som omfattar flygplatserna Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport. Sundsvall Härnösand Airport kommer att avyttras under 2012. Swedavia är dessutom delägare i Göteborg City Airport.

En hållbar flygplatskoncern

Den övergripande inriktningen i Swedavias strategi är kundfokus och hållbar utveckling. De två viktigaste verktygen för att åstadkomma detta är att bedriva högklassig affärsutveckling samt att utveckla Swedavia som en sammanhållen flygplatskoncern.

Swedavias uppdrag

Verksamheten bedrivs med ett uppdrag att äga, driva och utveckla flygplatser samt inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Som statligt ägt bolag ska Swedavia även vara ett föredöme inom hållbar utveckling. Ett övergripande mål är att skapa långsiktig lönsamhet för att kunna säkerställa Sveriges behov av flygtillgänglighet.

Kunden i fokus

Allt vi gör ska präglas av våra värderingar med högsta tänkbara service i fokus. Vi vill självfallet att våra kunder ska trivas på våra flygplatser, men nöjda kunder är även grunden för vår affär och därför utgångspunkten i allt vi gör.

Ekonomi

Swedavia utvecklar flygplatser på ett långsiktigt och affärsmässigt sätt. Därmed skapar vi utrymme att investera i kapacitetsökningar som säkerställer fortsatt tillgänglighet i hela Sverige.

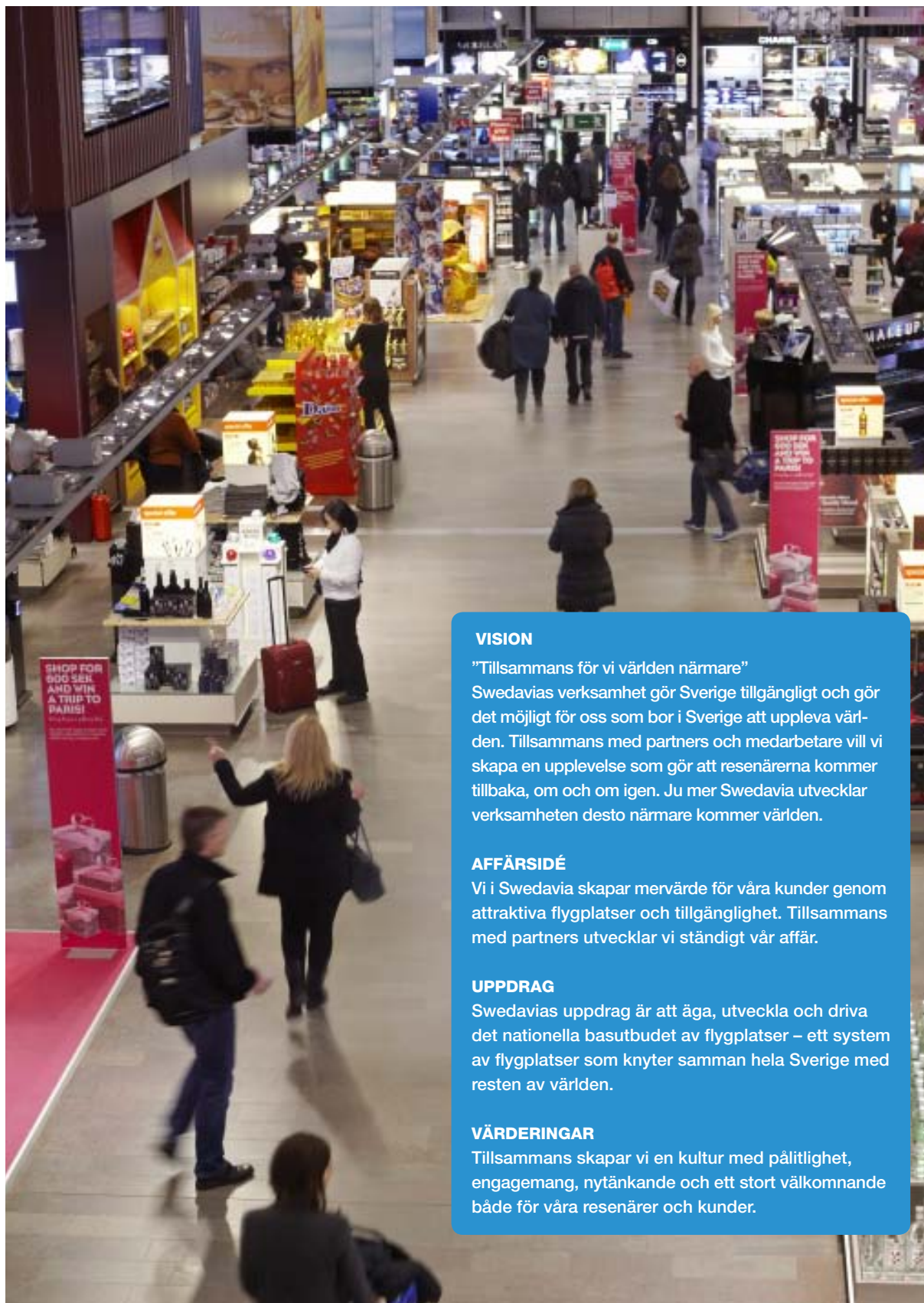
Miljöhänsyn

Swedavia är en internationell förebild i klimatfrågor. Vi ska fortsätta minimera den påverkan vår verksamhet ger upphov till och stärka flygplatsernas konkurrenskraft genom resurseffektiva verksamheter. Därigenom möjliggör vi miljöeffektiva kommunikationsnav för transporter.

Social utveckling

Swedavia bidrar med tillgänglighet till, från och inom Sverige. Därmed säkerställer vi ett fortsatt ekonomiskt, intellektuellt och kulturellt utbyte vilka utgör grunden för tillväxt och välfärd i Sverige. Vårt ansvar som arbetsgivare bygger på att utveckla medarbetare och en bra arbetsmiljö.





VISION

”Tillsammans för vi världen närmare”
Swedavias verksamhet gör Sverige tillgängligt och gör det möjligt för oss som bor i Sverige att uppleva världen. Tillsammans med partners och medarbetare vill vi skapa en upplevelse som gör att resenärerna kommer tillbaka, om och om igen. Ju mer Swedavia utvecklar verksamheten desto närmare kommer världen.

AFFÄRSIDÉ

Vi i Swedavia skapar mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet. Tillsammans med partners utvecklar vi ständigt vår affär.

UPPDRAG

Swedavias uppdrag är att äga, utveckla och driva det nationella basutbudet av flygplatser – ett system av flygplatser som knyter samman hela Sverige med resten av världen.

VÄRDERINGAR

Tillsammans skapar vi en kultur med pålitlighet, engagemang, nytänkande och ett stort välkomnande både för våra resenärer och kunder.

Högklassig affärsutveckling

Nöjda kunder står i fokus för allt Swedavia gör och är också utgångspunkten för vår affärsutveckling. Tillsammans med våra flygbolagskunder utvecklar vi attraktiva flygplatser som stödjer deras, och därmed vår affär. Våra flygplatser ska även vara attraktiva arenor som lockar företagskunder till kommersiella etableringar.

Swedavia arbetar för trafiktillväxt genom att stimulera utvecklingen av direktdestinationer och utökade avgångar. I detta arbete är regional samverkan viktig. Dessutom ska Swedavia underlätta för en effektiv transportertrafik i samverkan med flygbolagskunderna.

Utifrån resenärens behov från det att hon anländer till flygplatsen till att planet lyfter ska vi utveckla vår portfölj av lönsamma tjänster. Inriktningen är att utveckla attraktiva och enhetliga produktkoncept, samtidigt som en anpassning sker efter de lokala marknadsförutsättningarna. För att öka flygplatsernas attraktivitet och förbättra atmosfären kommer investeringar att göras i flertalet terminaler. Ytterligare ett viktigt utvecklingsområde är att i större utsträckning realisera potentialen i Swedavias mark- och fastighetstillgångar.

Sammanhållen flygplatskoncern

Swedavias verksamhet ska präglas av ekonomisk effektivitet, miljöhänsyn och social utveckling. Därigenom ökar vår långsiktiga konkurrenskraft och lönsamhet samt stärker vår förmåga att klara perioder med sämre trafikutveckling. Genom att arbeta som en sammanhållen koncern av flygplatser utnyttjar vi aktivt gemensamma styrkor och stordriftsfördelar.

Ett av de viktigaste verktygen för att öka effektiviteten och göra det möjligt att på sikt uppnå operativ excellens är att utveckla ett synsätt, där såväl styrning som organisation byggs upp utifrån koncerngemensamma huvudprocesser. Genom en tydlig samverkans- och styrmodell säkerställer vi förankring och enhetlighet samt skapar förutsättningar för ökat kundvärde.



Finansiella och icke-finansiella mål

Swedavias verksamhet styrs mot en balans av finansiella och icke-finansiella nyckeltal och mål, vilka syftar till att säkerställa att vi är ett attraktivt och hållbart bolag för ägare, kunder, samhället, medarbetare samt övriga intressenter.

Finansiella mål

Swedavias finansiella mål fastställdes vid årsstämman 2011. De finansiella målen är ett avkastningskrav på 9 procent på eget kapital över en konjunkturcykel och en soliditet på minst 35 procent. När soliditetsmålet uppnåtts ska en årlig utdelning ske med 30-50 procent av årsresultatet, efter återläggning av årets värdeförändringar och skatt som hör till dessa.

Icke-finansiella mål

Swedavia ska skapa mervärde för både resenärer och övriga kunder. Resenärernas uppfattning om vår verksamhet följs upp genom regelbundna mätningar av deras nöjdhet. Vårt mål till 2014 är att öka resenärsnöjdheten från 68 till 80 procent.

Flygtrafiken är basen i Swedavias affär och trafiktillväxt såväl inrikes som utrikes är ett viktigt mål. Fram till 2015 är vårt mål att öka antalet passagerare till 33,6 miljoner, vilket motsvarar en tillväxt på 6,7 procent från 2011.

Swedavia ska kontinuerligt utveckla en bred portfölj av lönsamma tjänster med flyget som bas. Vår verksamhet ska genomsyras av säkerhet, effektivitet och miljöhänsyn. Vi har en nollvision när det gäller antal haverier och allvarliga tillbud. Under 2011 inträffade två allvarliga tillbud vid Swedavias flygplatser, varav ett tillbud för närvarande utreds av Haverikommissionen.

Swedavia ska minska sina utsläpp till luft av fossil koldioxid. Utsläppen från den egna verksamheten ska till år 2020 helt upphöra med delmålet 4 600 ton år 2015. För Swedavias miljömål i sin helhet, se sidan 38.

Alla medarbetare ska känna sig delaktiga i arbetet med att bygga Swedavias företagskultur och på så vis skapas den stolthet och det ägarskap som alla medarbetare behöver ha. Swedavias företagskultur byggs främst på våra värderingar; Pålitliga, Engagerade, Nyttänkande och Välkommande och alla aktiviteter utgår från dessa.

Finansiella mål	Mål	Utfall 2011	Utfall 2010
Avkastning på eget kapital, %	9,0	9,4	0,4
Soliditet, %	>35	32,9	30,4
Icke-finansiella mål			
Resenärsnöjdhet enligt ASQ-mätning ¹⁾ , %	80	68	69
Antal passagerare, miljoner ²⁾	33,6	31,5	27,9
Antal haverier och allvarliga tillbud	0	2	0
Utsläpp av fossil CO ₂ , ton ²⁾	4 600	4 600	8 200
Medarbetarindex (ESI) ²⁾ , %	81	64	NA

¹⁾ År 2014. I utfall 2011 och 2010 omfattas endast Göteborg Landvetter Airport och Stockholm Arlanda Airport, då utfall för övriga flygplatser 2011 ej är tillgängliga vid tidpunkt för publicering.

²⁾ År 2015.

Med kunden i fokus

Vår affär bygger på resenärernas ökande behov av att resa effektivt inom Sverige samt till och från Europa och övriga världen. Verksamheten är inriktad på att erbjuda våra kunder attraktiva, effektiva och klimatsmarta flygplatser. Kärnan i vårt serviceerbjudande är riktad mot resenärer, flygbolag och hyresgäster.

Swedavias flygplatser har en viktig funktion för att skapa den tillgänglighet Sverige behöver och att knyta ihop regional, nationell och internationell kollektivtrafik. Nöjda kunder är grunden för Swedavias affär och kunderna är därför utgångspunkten för allt Swedavia gör. De viktigaste kunderna är resenärerna, flygbolagen och hyresgästerna. Kundfokus, affärsmässighet och ett ansvarsfullt hållbarhetsarbete ska genomsyra hela verksamheten.

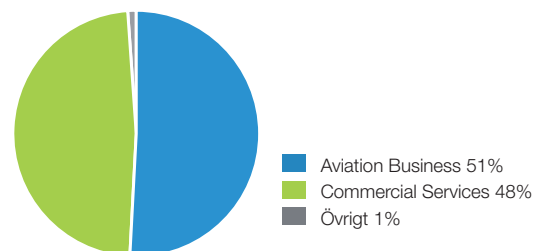
Intäktsfördelning MSEK	2011	2010 ¹⁾
Aviation Business		
Passagerarrelaterade intäkter	1 778	1 638
Rörelserelaterade intäkter	591	550
Övrig aviation	8	9
	2 376	2 196
Commercial Services		
Bilparkering	604	539
Retail, Food & Beverage	585	506
Övriga fastighetsintäkter	399	398
Ground handling & flygplansparkering	274	283
Reklam	69	64
Övrig Commercial Services	313	276
	2 244	2 064
Övriga rörelseintäkter	72	52
Summa	4 693	4 312

¹⁾Alla jämförelsetal januari-mars 2010 är pro forma-baserade på verksamhet som tidigare bedrevs inom LFV.

Aviation Business

Swedavia bidrar till flygbolagens konkurrenskraft genom att erbjuda effektiva flygplatser och attraktiva tjänster. Aviation Business innefattar start-, landnings- och passagerartjänst samt all infrastruktur på flygplatserna. Infrastruktur på flygplatserna är de rullbanor och terminaler som behövs för att flygplan ska kunna angöra en flygplats med av- och påstigning av resenärer samt lastning och lossning av gods. Infrastruktur för luftfartsskydd omfattar säkerhetskontroll av resenärer och gods före ombordstigning på flygplan, samt områdeskontroller av flygplatsområdet. Infrastruktur för marktjänster är till exempel bagagesorteringsanläggningar och el till flygplanen. Våra flygplatser trafikeras av cirka 140 flygbolag och de tre största flygbolagskunderna är SAS, Norwegian och Braathens Aviation. Aviation Business står för 51 procent av Swedavias omsättning.

Intäktsfördelning per affär



MILJARDSATSNING FÖR NÖJDARE KUNDER

Swedavias övergripande mål med investeringarna i terminalerna är att skapa välkomnande flygplatser som ännu tydligare sätter resenärerna och övriga kunder i fokus. Vi har, liksom vid alla våra investeringar, gjort en miljöbedömning och tagit hänsyn till miljömål och lokala miljökrav, såsom villkor i flygplatsernas miljötillstånd.

- Swedavia gör en miljardsatsning på terminalutveckling av Stockholm Arlanda Airport. Under de kommande åren investerar vi i kapacitets- och kvalitetshöjande åtgärder, och den första etappen i denna långsiktiga satsning är förnyelsen av Terminal 2. Fokus ligger på att göra alla processer på Stockholm Arlanda smidigare för kunden, från att resenären kliver ur bilen till att planet lyfter, samt att förbättra erbjudande, utbud och upplevelse för resenären. Ökad kapacitet på Stockholm Arlanda är av största betydelse för alla våra flygplatser, eftersom Stockholm Arlanda fungerar som ett nav både för inrikes och utrikes flygtrafik.
- Göteborg Landvetter Airport förbättrar terminalen, bland annat genom en ombyggnation av säkerhetskontrollen och kommersiella ytor vid utrikes avgångshall. Vid Göteborg Landvetter investerar vi även i en ny bagageanläggning samt i bullerisolering av grannfastigheter. Sammanlagt uppgår dessa investeringar vid Göteborg Landvetter till 240 MSEK.
- På Luleå Airport investerar vi tillsammans med medfinansierare 105 MSEK under tre år. Syftet är att modernisera flygplatsen och erbjuda högre kapacitet och kvalitet för nationella och internationella flygförbindelser. Förståelsen för hur viktig flygplatsen är för den regionala utvecklingen är stor vilket har inneburit en stark regional anslutning. Målsättningen är att skapa en välkomnande flygplats som sätter resenären i fokus.
- På Kiruna Airport är ytterligare ett investeringsprojekt i uppstartsfas. Swedavia har under året kopplat medfinansierare till investeringar för att förbättra terminalerna. Till exempel kommer vi att bygga om delar av flygplatsen för att göra loungeområdet större och samtidigt förbättra delar av resenärprocessen, framförallt i säkerhetskontrollen. Även i Kiruna är förståelsen för flygplatsens betydelse för regional utveckling stor.



Commercial Services

Våra flygplatser är kommunikationsnav och därför också attraktiva handelsplatser. Commercial Services (tidigare non-aviation business) arbetar främst med att erbjuda rätt utbud, eftersom det ger ökat kundvärde och ökade intäkter. Inom Commercial Services erbjuder Swedavia uthyrning av lokaler för handel, kontor, hotell, lager och logistik samt arrenden. Flygplatserna erbjuder även bilparkering, plats och kapacitet inom flygfrakt samt inom fiber, telefoni och data. I våra terminaler och på flygplatserna finns omkring 760 hyresgäster. De tre största hyresgästerna på våra flygplatser är flygbolaget SAS, The Nuance Group som driver handel i terminalerna och Rezidor Blu som driver hotellverksamhet. Commercial Services står för 48 procent av Swedavias omsättning.

Genom att arbeta målgruppsinriktat ska Swedavia förbättra sin långsiktiga lönsamhet inom Commercial Services. Detta ska uppnås genom att rikta kommersiella insatser och allokera resurser till initiativ som tilltalar målgruppen i form av till exempel utbud i butiker och restauranger, attraktivare miljöer, smidigare flöden och tjänster som ger mervärde.


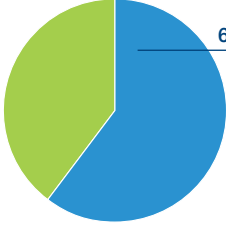

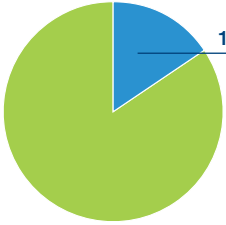

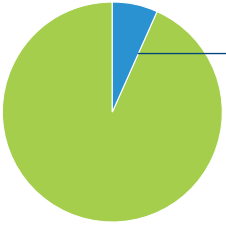
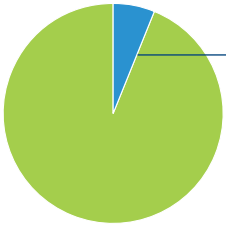
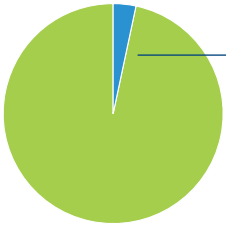
Redan under 2011 har Swedavia beslutat om och implementerat ett antal åtgärder vilka syftar till att stärka erbjudandet inom Commercial Services. Utöver att nya restauranger och butiker etablerat sig på flygplatserna har initiativ tagits för att bland annat skapa bättre förutsättningar för ökade reklam- och parkeringsintäkter. Därutöver har ett flertal initiativ genomförts med syfte att underlätta incheckning samt förbättra information och service till resenärerna.






Förutsättningarna för Commercial Services skiljer sig åt mellan flygplatserna. Den största utvecklingspotentialen finns på Stockholm Arlanda som står för den största andelen av Swedavias passagerarvolym. De regionala flygplatserna arbetar också med att utveckla Commercial Services efter lokala förutsättningar.


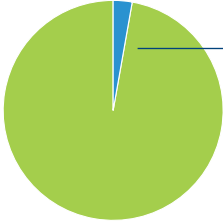
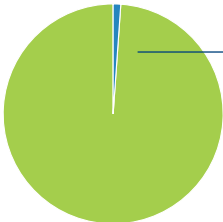
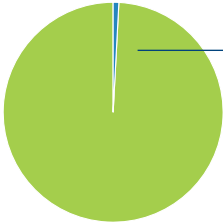
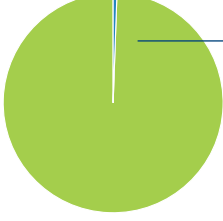
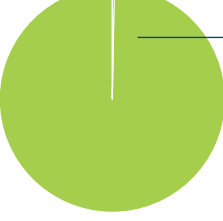
SWEDAVIA REAL ESTATE AB

Under det andra kvartalet 2011 beslutade Swedavia att bilda ett fastighetsbolag, Swedavia Real Estate AB, som kommer att äga fastigheter och exploaterbar mark på och omkring våra flygplatser. Under året har fokus varit på projekteringsarbeten och ett pågående projekt är det nya storhotellet på Stockholm Arlanda Airport som beräknas stå klart i slutet av 2012.

Hotellet, som kommer att ha en kapacitet om 400 rum samt moderna konferensmöjligheter, kommer att vara nära knutet till Sky City samt den regionala och internationella kollektivtrafiken flygplatsen kan erbjuda. Satsningen utgör den första etappen av flygplatsens del i Stockholm Airport City, som handlar om förtätningen av området kring flygplatsen och är en del av regionutvecklingen.

Väsentliga händelser under året		Andel av Swedavias passagerare 2011
<p>Stockholm Arlanda Airport</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Inlämnandet av miljötillståndsansökan 2 maj 2011 • Miljardsatsning på terminalutveckling • Åtgärder inom atmosfär och bemötande för att öka kundnöjdheten • Nytt rekord i antal passagerare • ISO 14001 certifiering • Förnyad klimatackreditering enligt högsta nivå 	 <p>60,5%</p>
<p>Göteborg Landvetter Airport</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Stor passagerartillväxt samt därtill kopplade kapacitetsutmaningar vid gater • Norwegian etablerar verksamhet vid flygplatsen med flertalet destinationer • Om- och tillbyggnad av security för utrikes resenärer • Nytt rekord i antal passagerare • Förnyad klimatackreditering enligt högsta nivå 	 <p>15,6%</p>
<p>Bromma Stockholm Airport</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Villkor om bullerisolering av fastigheter kring flygplatsen fastställda • Åtgärder för att förbättra för resenärer • Omkonstruktion av start- och landningsbana • Förnyad klimatackreditering enligt högsta nivå 	 <p>6,9%</p>
<p>Malmö Airport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Invigning av Malmö Airport Visitor Center där resenärer och besökare erbjuds flygplats- och turistinformation • Ryanair återetablerade sig • Stark trafiktillväxt på inrikes destinationer i och med Norwegians etablering • Ansökan om klimatackreditering enligt högsta nivån (ACA) • Förnyat ISO 14001 certifikat 	 <p>6,2%</p>
<p>Luleå Airport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Positiv passagerarökning med nio procent, vilket genererade ett nytt rekord i antal passagerare • Ökad kundnöjdhet enligt senaste mätning • Uppfyller målen om minskade koldioxidutsläpp • Ökad direktcharter med flertalet nya destinationer 	 <p>3,4%</p>

Nyckeltal	Fokusområden 2012	Flygplatschef										
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>105 401</td> </tr> <tr> <td>-varav utrikes</td> <td>68 971</td> </tr> <tr> <td>Passagerare</td> <td>19 069 065</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>886</td> </tr> </tbody> </table>	2011		Landningar	105 401	-varav utrikes	68 971	Passagerare	19 069 065	Personal, årsarbetare	886	<ul style="list-style-type: none"> • Prövning av ansökan om nytt miljötillstånd • Öka kundnöjdheten • Clarion Hotell Stockholm Arlanda invigs • Det nybildade fastighetsbolaget vidareutvecklar Airport City • Fortsatt terminalutveckling 	 <p>Kjell-Åke Westin</p>
2011												
Landningar	105 401											
-varav utrikes	68 971											
Passagerare	19 069 065											
Personal, årsarbetare	886											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>34 376</td> </tr> <tr> <td>-varav utrikes</td> <td>24 465</td> </tr> <tr> <td>Passagerare</td> <td>4 906 556</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>560</td> </tr> </tbody> </table>	2011		Landningar	34 376	-varav utrikes	24 465	Passagerare	4 906 556	Personal, årsarbetare	560	<ul style="list-style-type: none"> • Ansökan om nytt miljötillstånd • Kapacitetsutbyggnad avseende gater • Ombyggnad utrikes avgångshall • Bibehålla kundnöjdhet under ombyggnad samt erbjuda nya produkter 	 <p>Olle Sundin</p>
2011												
Landningar	34 376											
-varav utrikes	24 465											
Passagerare	4 906 556											
Personal, årsarbetare	560											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>22 675</td> </tr> <tr> <td>-varav utrikes</td> <td>3 207</td> </tr> <tr> <td>Passagerare</td> <td>2 184 209</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>218</td> </tr> </tbody> </table>	2011		Landningar	22 675	-varav utrikes	3 207	Passagerare	2 184 209	Personal, årsarbetare	218	<ul style="list-style-type: none"> • Utöka förutsättningarna för en modernisering av flygplatsen och därigenom säkerställa Sveriges behov av tillgänglighet till och från Stockholm • Identifiering och genomförande av bullerisolerande åtgärder enligt fastställda villkor • Säkra affärsflyget för Stockholm 	 <p>Agnetha Marcks von Wurtemberg t.f. t.o.m. 31/12 2011. Ersattes av Olle Sundin fr.o.m. 1/1 2012</p>
2011												
Landningar	22 675											
-varav utrikes	3 207											
Passagerare	2 184 209											
Personal, årsarbetare	218											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>13 823</td> </tr> <tr> <td>-varav utrikes</td> <td>5 370</td> </tr> <tr> <td>Passagerare</td> <td>1 946 234</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>104</td> </tr> </tbody> </table>	2011		Landningar	13 823	-varav utrikes	5 370	Passagerare	1 946 234	Personal, årsarbetare	104	<ul style="list-style-type: none"> • Öka kundnöjdheten • Kollektivtrafikutredning har initierats i och med den nya kollektivtrafiklagen som träder i kraft den 1 januari 2012 • Intensifiera marknadssatsningen och positionera Malmö Airport som en attraktiv flygplats i Öresundsregionen • Ansökan om nytt miljötillstånd • Klimatackreditering enligt ACA (vilket uppnåddes februari 2012) 	 <p>Peter Weinhandl</p>
2011												
Landningar	13 823											
-varav utrikes	5 370											
Passagerare	1 946 234											
Personal, årsarbetare	104											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>6 788</td> </tr> <tr> <td>-varav utrikes</td> <td>272</td> </tr> <tr> <td>Passagerare</td> <td>1 066 839</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>110</td> </tr> </tbody> </table>	2011		Landningar	6 788	-varav utrikes	272	Passagerare	1 066 839	Personal, årsarbetare	110	<ul style="list-style-type: none"> • Investeringsprogram med fokus på förbättrad terminal och effektiva processer • Utveckla fler direktdestinationer för charter • Klimatackreditering enligt ACA 	 <p>Ann-Christin Viklund</p>
2011												
Landningar	6 788											
-varav utrikes	272											
Passagerare	1 066 839											
Personal, årsarbetare	110											

Väsentliga händelser under året		Andel av Swedavias passagerare 2011
<p>Umeå Airport</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Inventering i samband med bullerisoleringsprojektet slutförd • Revisioner genomförda avseende ISO 14001 • Etablering av nya destinationer • Nytt rekord i antal passagerare • Förnyad klimatackreditering enligt högsta nivå 	 <p>3,0%</p>
<p>Åre Östersund Airport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nytt miljötillstånd från och med januari • Destination Östersund AB har stärkt samarbetet med regionens destinationsbolag ytterligare • Instiftat exportpris för att stimulera utveckling av exportmogna produkter som kan attrahera fler besökare till regionen 	 <p>1,2%</p>
<p>Visby Airport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Byggnation och öppnande av taxfree butik • Swedish Gotland, ett samarbete med Visit Sweden och regional besöksnäring, inleddes • Kartläggning av energieffektiverande åtgärder 	 <p>1,1%</p>
<p>Ronneby Airport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ombyggnad av säkerhetskontroll vilket förbättrat resenärflöden i terminalen • Utökning av chartertrafik till olika destinationer i Europa • Förbättrad atmosfär i avgångs- och ankomsthall • Investering i trappbil med handikapplyft 	 <p>0,7%</p>
<p>Kiruna Airport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Norwegian lämnade flygplatsen i januari • Utökning av SAS på flygplatsen sista kvartalet 2011 • Fokus på kundhöjdhet som nu mäts två gånger per år 	 <p>0,5%</p>

Nyckeltal	Fokusområden 2012	Flygplatschef										
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>7 508</td> </tr> <tr> <td>-varav utrikes</td> <td>411</td> </tr> <tr> <td>Passagerare</td> <td>955 132</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>114</td> </tr> </tbody> </table>	2011		Landningar	7 508	-varav utrikes	411	Passagerare	955 132	Personal, årsarbetare	114	<ul style="list-style-type: none"> • Genomföra åtgärder som förbättrar kundbemötande och kundupplevelse • Förberedelser inför Europas kulturhuvudstadsår 2014 	 <p>Bengt-Ove Lindgren</p>
2011												
Landningar	7 508											
-varav utrikes	411											
Passagerare	955 132											
Personal, årsarbetare	114											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>2 794</td> </tr> <tr> <td>-varav utrikes</td> <td>137</td> </tr> <tr> <td>Passagerare</td> <td>377 750</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>58</td> </tr> </tbody> </table>	2011		Landningar	2 794	-varav utrikes	137	Passagerare	377 750	Personal, årsarbetare	58	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivt bearbeta flygbolag för att stärka kapaciteten • Utveckla våra kommersiella affärer • Nå koldioxidmål genom att identifiera förnybara bränsleslag som fungerar i norra Sverige • Klimatackreditering enligt ACA 	 <p>Susanne Norman</p>
2011												
Landningar	2 794											
-varav utrikes	137											
Passagerare	377 750											
Personal, årsarbetare	58											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>5 961</td> </tr> <tr> <td>-varav utrikes</td> <td>151</td> </tr> <tr> <td>Passagerare</td> <td>340 393</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>47</td> </tr> </tbody> </table>	2011		Landningar	5 961	-varav utrikes	151	Passagerare	340 393	Personal, årsarbetare	47	<ul style="list-style-type: none"> • Ansökan om nytt miljötillstånd • Slutföra utbyggnation av uppställningsplatser för flygplan vilket möjliggör ökad trafik • Slutföra ombyggnation av parkering inklusive nytt system för parkering och taxi • Klimatackreditering enligt ACA 	 <p>Gunnar Jonasson</p>
2011												
Landningar	5 961											
-varav utrikes	151											
Passagerare	340 393											
Personal, årsarbetare	47											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>2 009</td> </tr> <tr> <td>-varav utrikes</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>Passagerare</td> <td>226 948</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table>	2011		Landningar	2 009	-varav utrikes	38	Passagerare	226 948	Personal, årsarbetare	25	<ul style="list-style-type: none"> • Utrangering av miljöbelastande fordon • Utveckla och utöka kommersiella butiker i anslutning till flygplatsen • Skapa utökat charterutbud med jämnare fördelning under året • Fortsatt arbete med minskade koldioxidutsläpp samt minskad elförbrukning • Klimatackreditering enligt ACA 	 <p>Mona Grönqvist</p>
2011												
Landningar	2 009											
-varav utrikes	38											
Passagerare	226 948											
Personal, årsarbetare	25											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>1 047</td> </tr> <tr> <td>-varav utrikes</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Passagerare</td> <td>164 103</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>48</td> </tr> </tbody> </table>	2011		Landningar	1 047	-varav utrikes	30	Passagerare	164 103	Personal, årsarbetare	48	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeta med Kiruna Kommun och övriga näringsliv kring etablering av resecentrum i anslutning till flygplatsen • Byta flygplatsfordon till mer miljöanpassade alternativ • Linjeutveckling • Klimatackreditering enligt ACA • Ombyggnation av loungeområdet och säkerhetskontrollen 	 <p>Peter Salomonsson</p>
2011												
Landningar	1 047											
-varav utrikes	30											
Passagerare	164 103											
Personal, årsarbetare	48											

En enklare resa



1. VÄGEN TILL OCH FRÅN FLYGPLATSEN

Fler resenärer kräver utökad kapacitet för kollektiva transporter till och från våra flygplatser. Erbjudandet om att checka in utanför flygplatsen har utvecklats. Vi har dessutom infört 100 procent miljötaxi vid Stockholm Arlanda Airport.

2. ETT BREDARE UTBUDD

En mängd nya destinationer har lanserats vid våra flygplatser. Därigenom har fler fått möjlighet att resa direkt till sin destination.



3. FLER BESÖKER VÅRA REGIONER

En stor del av ökningen av antalet resenärer är utländska besökare till Sverige. Besöksnäringen är en av landets allra största och den positiva utvecklingen väntas fortgå. Vår ambition är att medverka till fler exportmogna destinationer, vilka kan generera ytterligare arbetstillfällen.

4. EFFEKTIVA FLÖDEN

Omfattande investeringar vid våra flygplatser ska säkerställa kapacitet och fortsatt tillgänglighet. Dessutom stärker vi flygets konkurrenskraft genom att göra det enklare och snabbare för resenären att flyga. Nya säkerhetskontroller, utbyggnader och åtgärder som förbättrar atmosfären på flygplatserna är några exempel.





5. SHOPPA, ÄTA, VÄXLA PENGAR M.M.

En attraktiv kommersiell service stärker flygplatsens roll som mötesplats. Under året har utvidgning av såväl sortiment som taxfreebutiker genomförts. Därtill står ett nytt hotell klart under 2012 vid Stockholm Arlanda Airport.

6. MER TILLGÄNGLIG INFORMATION

Resenärer ska kunna koppla av. Vi utvecklar därför hur vi når resenären och samverkar med andra för att erbjuda information och valmöjligheter för hela resan.



7. PÅLITLIG DRIFT

En välutvecklad drift har lett till internationella besök om hur vi arbetar under utmanande förhållanden. Vi fortsätter investera för att säkerställa kvalitén och miljöanpassning av vårt grunduppdrag.

8. NÖJDA RESENÄRER

Swedavias målsättning är att öka resenärsnöjdheten till 80 procent. De åtgärder vi beslutar om implementerar vi snabbt och effektivt. Resenärerna ska uppleva rena och attraktiva miljöer. Vi ska därutöver erbjuda högklassig service samt tjänster och produkter som underlättar resenärens vardag.



Stockholm Arlanda Airports miljö tillstånd

Flyget spelar en avgörande roll för Sveriges tillgänglighet och tillväxt. Det är också en förutsättning för en fungerande utrikeshandel, en blomstrande besöksnäring och vårt lands internationella konkurrenskraft.

Stockholm Arlanda Airport är idag navet för flyget i Sverige och vår viktigaste flygplats för utrikestrafik. Flygplatsen är dessutom en av Sveriges största arbetsplatser med totalt omkring 16 000 anställda inom olika företag. Den tillgänglighet som Stockholm Arlanda erbjuder Sverige står nu på spel.

Bakgrunden är ett miljö tillstånd som är grundat på ett 20 år gammalt beslut och som kan leda till att en av världens mest miljöeffektiva flygplatser inom några år inte kan möta efterfrågan på inrikes och utrikes förbindelser. Orsaken är att framförallt två villkor i tillståndet gör det omöjligt för Stockholm Arlanda att möta efterfrågan på flyg i Sverige. Swedavia lämnade därför i maj 2011 in en ansökan till mark- och miljödomstolen om ett nytt miljö tillstånd.

Enda flygplatsen i världen med ett utsläppstak för koldioxid

Ett av de problematiska villkoren i dagens miljö tillstånd är utsläppstaket för koldioxid och kväveoxider. Utsläppstaket är världsunikt då det inte bara reglerar flygplatsens egna verksamhet utan också marktransporter oavsett start- och målpunkt samt all flygtrafik under 915 meters höjd.

Snart står vi inför en situation där Stockholm Arlanda inte kommer att kunna utöka sin verksamhet och växa i takt med efterfrågan utan att utsläppstaket överskrids. Detta trots att flygplatsens egna koldioxidutsläpp har minskat med 70 procent sedan 1990.

Inflygningsförbud över Upplands Väsby

Till miljö tillståndet hör också ett villkor om förbud mot inflygningar över Upplands Väsby tätort från och med den 1 januari 2018. Den navigeringsteknik som gör det

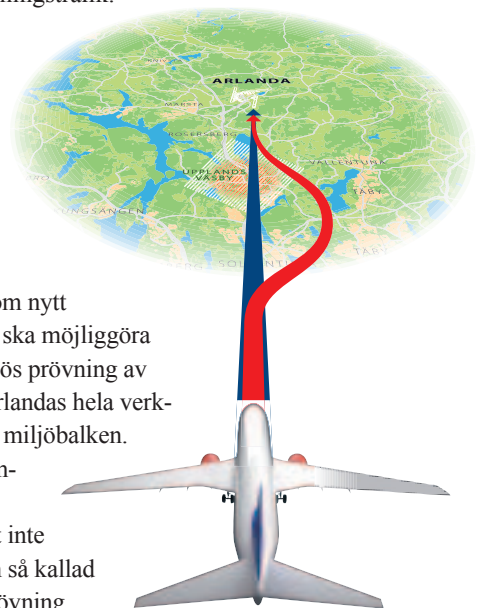
möjligt att undvika överflygning över ett visst område, ”kurvade inflygningar”, kommer vid den tidpunkten sannolikt inte att kunna tillämpas för annat än enstaka inflygningar. Det är idag inte möjligt att säga hur lång tid det dröjer innan de regelverk och metoder för flygtrafikledning som krävs, finns på plats. Konsekvensen av inflygningsförbudet över Upplands Väsby tätort är att Stockholm Arlandas kapacitet i värsta fall kommer att halveras i rusningstrafik.

Offensivt miljöarbete utifrån ett nytt miljö tillstånd

Vi önskar att vår ansökan om nytt miljö tillstånd ska möjliggöra en förbehållslös prövning av Stockholm Arlandas hela verksamhet enligt miljöbalken.

Den 22 december beslutade regeringen att inte genomföra en så kallad tillåtighetsprövning av flygplatsverksam-

heten vid Stockholm Arlanda. Samtidigt meddelades dock att tillståndsansökan skall prövas enligt nu gällande lagstiftning, vilket enligt Swedavias tolkning innebär att prövningen ska äga rum utan att tidigare meddelade villkor ligger fast. Parallellt med ansökningsprocessen ska Stockholm Arlandas erkänt goda miljöarbete fortsätta. Vårt mål är att skapa så stor tillgänglighet som möjligt med så liten miljö påverkan som möjligt.



Ett ansvarsfullt hållbarhetsarbete

Som en av de ledande flygplatskoncernerna i Europa påverkar Swedavia det samhälle vi verkar i. Flygets miljöpåverkan är ständigt i fokus och vi ska fortsätta ta ett brett ansvar och särskilt prioritera att behålla vår världsledande position inom klimatarbetet.

Flyget är det mest effektiva transportslaget för längre resor. Tack vare hastigheten som flyget kan tillhandahålla minskar avstånden såväl nationellt som internationellt. Därigenom kan människor mötas och utbyta kunskaper, tjänster och erfarenheter vilket leder till såväl intellektuell som social och ekonomisk tillväxt. Likt många andra verksamheter uppstår även miljömässiga konsekvenser av verksamheten. Swedavias uppgift är att möjliggöra tillgängligheten i Sverige samt att minimera de miljökonsekvenser som uppstår utav det resande som följer en ökad globalisering.

Hållbar utveckling för Swedavia

Hållbar utveckling för Swedavia innebär att arbeta för att föra världen närmare och på så sätt bidra till integrering och kulturell förståelse i en globaliserad värld. Vi är en viktig del i infrastrukturen som gör både Sverige och världen tillgängligt för alla oavsett nationalitet, kön, ålder och fysisk

förmåga. Säkerhetsarbetet på Swedavias flygplatser är alltid i fokus för att resenärer, kunder och medarbetare ska känna sig säkra och trygga på flygplatsen.

Swedavia skiljer på Security och Safety i säkerhetsarbetet. Security avser luftfartsskydd, bland annat säkerhetskontroller av passagerare och bagage medan Safety avser flygsäkerhet.

Swedavias säkerhetsarbete regleras till mycket stor del av EU-lagstiftning som tolkas av Transportstyrelsen i form av dess författningssamling (TSFS). Tillsynen av flygplatsernas arbete avseende Security och Safety genomförs av Transportstyrelsen. Utöver detta utför Swedavia regelbundna egenkontroller och kvalitetskontroller

Vi har under året arbetat med att förtydliga vårt hållbarhetsarbete med målet att fullt ut integrera hållbarhetsaspekterna i verksamheten där kunden står i fokus. Detta gör vi för att tillvarata effekterna av ett gemensamt förhållningssätt med tydliga mål och strategier på bästa sätt. Arbetet har påbörjats och kommer att fortlöpa under de kommande åren. Med nytänkande och ansvarstagande ska det även leda till att vår miljöpåverkan minimeras.

En förutsättning för att vi ska kunna nå våra mål är nöjda och friska medarbetare som ges möjlighet att utvecklas. Vi arbetar därför med utbildningar såväl om våra gemensamma värderingar, och vad dessa innebär i det vardagliga arbetet, som kompetensutveckling inom miljöområdet med syfte att anpassa verksamheten efter nya kunskaper och metoder.

OM SWEDAVIAS HÅLLBARHETSREDOVISNING

Årets hållbarhetsredovisning vänder sig till dem som vill få en bild av Swedavia och vårt hållbarhetsarbete under det gångna året samt våra ambitioner för de kommande åren.

Redovisningen omfattar hela koncernen med vid var tid ägda flygplatser, där inget annat anges.

Swedavia redovisar för andra gången företagets hållbarhetsarbete enligt Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer, G3.0. Hållbarhetsredovisningen an-

vänder samma rapporteringscykel som årsredovisningen, det vill säga kalenderår. Valet av indikatorer har skett tillsammans med våra intressenter. Vi har identifierat de indikatorer som bäst speglar intressenternas och Swedavias syn på vad som är viktigt för vårt arbete. Ernst & Young har granskat Swedavias hållbarhetsredovisning för 2011 och bekräftat att den upprättats enligt GRI:s tillämpningsnivå C.

Intressentdialogen

Swedavia genomför en mängd dialoger bland olika intressentgrupper. Arbetet sker kontinuerligt och är en viktig framgångsfaktor för vår fortsatta utveckling och lönsamhet. Ambitionen är att hela tiden utveckla dialogen i syfte att utöka kunskapen om hur intressenterna ser på Swedavias verksamhet och hållbarhetsarbete. Kunskapen används därefter till att så långt som möjligt anpassa både erbjudanden och kommunikation till intressenternas olika behov.

Swedavias huvudintressenter

Swedavias viktigaste intressenter är ägare, medarbetare, samhället, partners samt kunder. Urvalet av intressenter grundar sig i vilka som har en avgörande betydelse för verksamheten och vilka aktörer som har ett stort intresse och möjlighet att påverka samt bli påverkade ur ett hållbarhetsperspektiv. Här följer en kort beskrivning av Swedavias huvudsakliga intressentgrupper.

Ägare

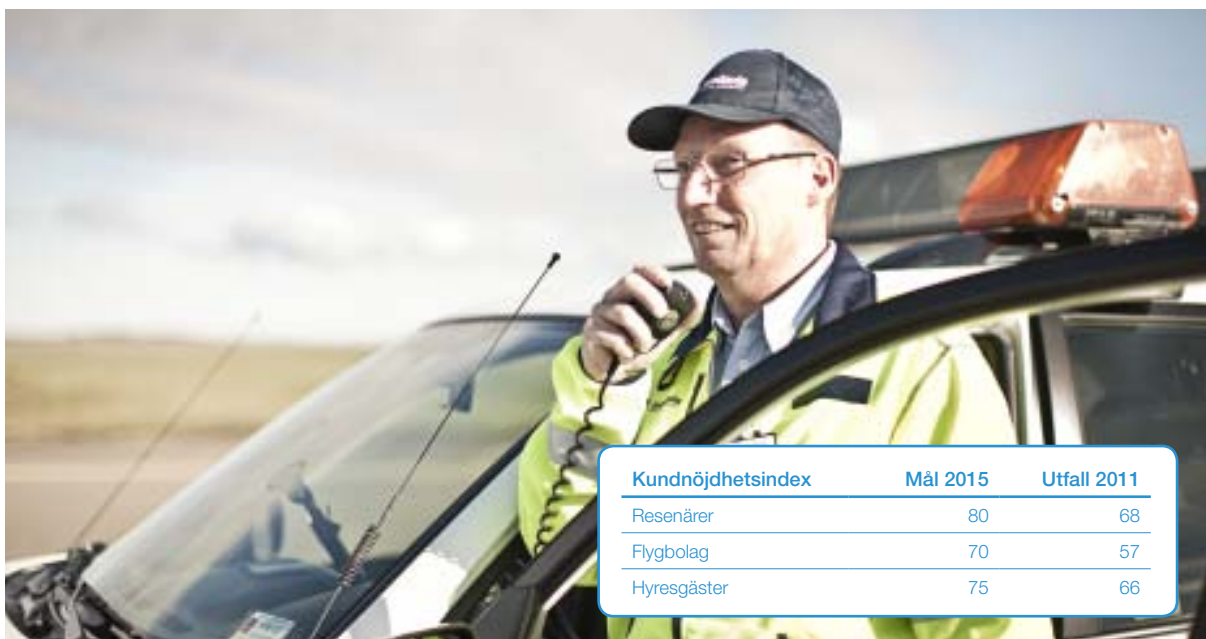
Regeringen har fått i uppdrag av riksdagen att aktivt förvalta statens tillgångar så att den långsiktiga värdeutvecklingen blir den bästa möjliga samt att de särskilt beslutande samhällsuppgifterna utförs.

Medarbetare

Engagerade medarbetare med rätt kompetens är avgörande för Swedavias framgång. Vi utför årligen en medarbetarundersökning där många av frågorna handlar om den delen av Swedavias sociala ansvar som har en direkt påverkan på våra medarbetare. Dessutom har vi dialoger med medarbetarna genom personalmöten, internutbildningar och medarbetarsamtal.

Samhället

Samhället är en bred grupp som inkluderar kommuner, näringsliv, kringboende, allmänhet, media och framtida potentiella medarbetare. De dialoger vi för med olika grupper i samhället fokuserar på vårt miljöansvar. Många av dialogerna har en stark lokal förankring.



Kundnöjdhetsindex	Mål 2015	Utfall 2011
Resenärer	80	68
Flygbolag	70	57
Hyresgäster	75	66

Partners

Swedavia gör årligen stora inköp av bland annat varor, flygtrafiktjänster och entreprenader. Dialogen med leverantörer sker bland annat vid upphandlingar och i work-shops. Den löpande dialogen är allokerad till berörda delar av koncernens verksamhet.

Kunder

Kundernas behov och önskemål ligger till grund för Swedavias utveckling av nya tjänster. Alla initiativ under årets har tagits i syfte att öka kundnöjdheten. Vi mäter kontinuerligt nöjdheten hos resenärer, flygbolagskunder och hyresgäster på flygplatserna.

Resenärer

Swedavia genomför årligen ett antal olika resenärsundersökningar. Sedan 2010 mäts resenärernas upplevelse på alla Swedavias flygplatser enligt en internationell standard, ASQ. Dialogen mellan Swedavia och resenärerna sker även via våra terminalvärdar på flygplatserna samt på telefon och webb.

Flygbolag

Dialogen med flygbolag sker i olika kommittéer och forum, kundmöten och mässor runt om i världen. Den undersökning som riktar sig till flygbolagskunderna sedan 2011 fokuserar på serviceerbjudande och kundnöjdhet.

Hyresgäster

Våra hyresgäster utgörs bland annat av flygbolag, marktransportbolag, restauranger och butiker. Vår huvudsakliga dialog med hyresgästerna sker i regelbundna kundmöten men även via nyhetsbrev. Hyresgästernas uppfattning följs upp genom årliga undersökningar med fokus på att vara stabil, seriös och kundorienterad som hyresvärd.

EXEMPEL PÅ SAMARBETEN

- VINGA och Green Connection är två projekt som drivs tillsammans med ett flertal partners med syfte att med bästa tillgängliga teknik minska utsläpp i flygplatsens närhet samt effektivisera flygvägar
- Swedavia agerar för ökad turism tillsammans med lokala destinationsbolag och marknadsbolag för att skapa underlag för nya flygförbindelser
- Swedavia inledde under året ett samarbete med ECPAT som ger utökade möjligheter att sprida information till kunder och medarbetare om barnsexturism och trafficking av barn
- Swedavia samarbetar med Diversity Group vid rekrytering av nya medarbetare för att säkerställa att vi upprätthåller mångfalden i koncernen
- Swedavia har nära samarbeten med de stora hyresgästerna och byggbolagen som bidrar till att utveckla Swedavias fastighetsaffär
- Swedavia samarbetar med företag för framtagande av nya teknologiska lösningar, såsom en biogasdriven snöröjningsmaskin
- Swedavia medverkade under året som partner i The Stockholm Dialogue on Global Sustainability

Urval intressentundersökningar

Intressent	Undersökning
Allmänhet	Under hösten genomfördes en undersökning avseende flygplatsernas betydelse för hållbar utveckling. Totalt genomfördes 2200 telefonintervjuer med invånare från de regioner där Swedavia är verksam. 89 procent anser att flygplatsen är öppen och trovärdig och 92 procent anser den vara viktig för regionens utveckling.
Medarbetare	Nöjda medarbetare är en förutsättning för nöjda resenärer, kunder och samarbetspartners. Varje år genomförs därför en medarbetarundersökning med syfte att mäta effekt av vidtagna åtgärder. Undersökningen för 2011 genomfördes i mars och svarsfrekvensen bland medarbetarna var 81 procent och utfallet blev 64 procent. Målet för medarbetarindex 2012 är 70 procent.
Resenärer	Swedavia är med i ASQ Programme, en resenärsmätning som Airport Council International administrerar och där knappt 230 flygplatser världen över deltar. Undersökningen mäter avresande resenärers attityder till flygplatsen och genomförs genom enkäter till avresande resenärer. Mätningen ger kontinuerlig information om hur kundnöjdheten utvecklas och vilka områden som flygplatserna bör prioritera för ökad kundnöjdhet. Utfallet för 2011 blev 68 NKI. Målet för ASQ 2015 är 80 NKI.
Flygbolag	En gång per år genomförs en undersökning bland flygbolagskunder vilken mäter hur nöjd dessa är med flygplatserna. Viktiga prioriteringsområden i dialogen med flygbolagskunderna är bland annat en god behovsförståelse och förmåga till att hitta lösningar, tillhandahålla relevant information och snabbhet att verkställa fattade beslut. Utfallet för 2011 blev 57 NKI. Målet för flygbolag 2015 är 70 NKI.
Hyresgäster	Fastighetsbarometern presenterar det totala resultatet som ett NKI för Swedavia, Stockholm Arlanda Airport samt Göteborg Landvetter Airport och tillhandahåller även ett branschindex, vilket möjliggör benchmark. Vidare erhålls prioriteringsanalyser som visar vad Swedavia och flygplatserna skall satsa på för att öka nöjdheten hos sina hyresgäster. Utfallet för 2011 blev 66 NKI. Målet för hyresgäster 2015 är 75 NKI.
Leverantörer	Swedavia genomförde under året en enkätundersökning bland 15 leverantörer med syfte att få en bättre uppfattning av hur stora utsläpp av koldioxid som genereras i samband med transport av inköpta produkter till Swedavia. Utsläppet från transporter av produkter som används i flygplatsdrift och underhåll i stora mängder har bedömts till 170 ton under 2011.

Långsiktigt ekonomiskt värdeskapande

Med en långsiktig och lönsam verksamhet skapar vi förutsättningar att möta ett ökande behov av inrikes och utrikes flygförbindelser. Genom initiativ som minskar vår miljöpåverkan eller som stärker Swedavias sociala ansvar utvecklar vi vår konkurrenskraft.

Swedavias affärsmässiga framgång kräver ett ansvarsfullt förhållningssätt till våra intressenter. Genom att verka för tillväxt och lönsamhet säkerställer vi en effektiv och hållbar verksamhet som skapar värde för flera av våra intressenter. Vårt uppdrag om att ”inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås” gör det än viktigare att bedriva vår verksamhet på ett effektivt och hållbart sätt.

För en långsiktig hållbar utveckling

Swedavias övergripande strategi är att skapa en hållbar flygplatskoncern. Många av våra mål, som till exempel att öka kund- och medarbetarnöjdheten samt att fortsätta vara ledande inom klimatarbetet, ger såväl ekonomiska fördelar som miljömässiga och sociala fördelar. Likaså har hög kundnöjdhet och säkerhet samt miljöhänsyn stor betydelse för vår förmåga att upprätthålla en god lönsamhet. Vår verksamhet styrs därför bland annat efter dessa parametrar.

Den omvandling som vi har gjort för att bli en sammanhållen koncern av flygplatser har präglats och präglas fortfarande av långsiktighet och görs med hänsyn till säkerhet, miljö och socialt ansvar. För att möta passagerartillväxten och uppnå det miljömål som koncernen har etablerat har vi under 2011 initierat omfattande investeringar vid flera av våra flygplatser. De investeringar vi gör i ny teknik bedöms ge såväl finansiella besparingar för Swedavia som fördelar för miljö och samhälle.

FLYGET BÄR SINA EGNA KOSTNADER

Swedavia bekostar själv sin verksamhet, sin infrastruktur och sina investeringar. Alla intäkter kommer direkt eller indirekt från flygtrafiken. Till skillnad från väg och järnväg som huvudsakligen får sin infrastruktur bekostad av offentliga anslag, som finansieras via skatter, bekostar flyget själv sin infrastruktur genom de intäkter som kommer från kunderna. Det är således flygresenärerna som bekostar det svenska flygtransportsystemet. Detta förhållande är gemensamt för flera länder. Varje transportslag har sin konstruktion för finansiering och för flyget gäller att såväl löpande kostnader som långsiktiga investeringar finansieras av dem som använder flyget. I vissa fall sker dock offentlig finansiering genom samarbetsprojekt, vilket under 2012 kommer att omfatta utvecklingsprojekt på Luleå Airport.

Skapat och levererat ekonomiskt värde Swedavia AB

MSEK	Kommentar	Intressent	2011-01-01 2011-12-31	¹⁾ 2010-04-01 2010-12-31
Direkt tillskapat ekonomiskt värde				
Intäkter	Nettoförsäljning plus intäkter från finansiella investeringar och försäljning av tillgångar	Kunder	4 729	3 333
Fördelat ekonomiskt värde				
Förelsekostnader	Betalningar till leverantörer, icke-strategiska investeringar, royalties och otillbörliga betalningar	Leverantörer	- 1 857	-1 466
Löner och ersättningar till anställda	Summan av betalningar till anställda (löpande betalningar, inte åtaganden för framtiden)	Medarbetare	- 1 277	-938
Betalningar till finansärer	Alla finansiella betalningar som gjorts till dem som bidragit med kapital till organisationen	Kreditgivare	- 255	-192
Betalningar till den offentliga sektorn	Skatter – brutto	Ägare	-43	0
Levererat ekonomiskt värde				
Kvar i företaget	Investeringar, återbetalning av kapital etc.		1 297	737

¹⁾Årsredovisning inklusive Hållbarhetsredovisning för 2010 publicerades den 31 mars 2011.

Marknads- och resultatutveckling 2011

Flygmarknaden utvecklades positivt under 2011 trots en tilltagande oro för världsekonomin. 31,5 miljoner passagerare flög via Swedavias flygplatser, en ökning med 13 procent. Flera faktorer pekar på en fortsatt resenärstillväxt kommande år, även om viss osäkerhet råder kring 2012.

Under 2011 ökade koncernens nettoomsättning med 8,8 procent till 4 693 MSEK jämfört med föregående år. Samtidigt förbättrades rörelseresultatet till 737 MSEK (400), vilket framför allt är hänförbart till ökade intäkter relaterade till passagerarökningen.

Skapat och levererat ekonomiskt värde

Under 2011 har Swedavia AB skapat ett totalt ekonomiskt värde på 4 729 MSEK. Det totala levererade värdet uppgick till 1 297 MSEK. Av de investeringar som Swedavia gjorde under 2011 bedöms 24 procent

vara för allmänhetens nytta. Dessa investeringar är drivna av särskilda skäl såsom att förbättra arbetsmiljön och minska vår miljöbelastning, eller för att behålla vår kapacitet inom Aviation.

Målsättningar för ekonomiskt ansvar

Målsättningarna för Swedavia AB:s ekonomiska ansvarstagande är samma som ett antal av koncernens måttal. Dessa innefattar finansiella mål samt mål för kund- och medarbetarnöjdhet. För ytterligare information om Swedavias mål se sidan 13.

GRI-indikatorer:

- EC1 Skapat och levererat ekonomiskt värde
- EC4 Väsentligt stöd från offentlig sektor
- EC8 Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur

En viktig del av samhällets infrastruktur

Swedavias viktigaste bidrag till samhället är att stödja Sveriges ekonomiska och sociala utveckling genom ökad tillgänglighet. Dessutom bidrar vi med många arbetstillfällen och totalt sysselsätter hela luftfartssektorn 44 000 personer i Sverige. Som en del i vårt sociala ansvarstagande för vi en kontinuerlig dialog med våra leverantörer och samarbetspartners på lokal, regional och nationell nivå för att utveckla en långsiktig verksamhet och ett hållbart samhälle.

Swedavias flygplatser runt om i Sverige ger resenärerna tillgång till viktiga destinationer både privat och i arbetet. Vi skapar den tillgänglighet som Sverige behöver och är en förutsättning för såväl fungerande utrikeshandel som internationell konkurrenskraft. Stockholm Arlanda Airport fungerar dessutom som ett nav i den svenska inrikestrafiken, vilket skapar ett större underlag för direktlinjerna ut i världen och öppnar också upp den internationella marknaden för regional näringsverksamhet. Den tillgänglighet vi erbjuder bidrar till ett värdefullt kunskaps- och kulturutbyte som stärker internationell förståelse och samverkan.

I och med att vi bedriver flygplatsverksamhet i flera delar av landet spelar vi en viktig regional roll. Vi tar vårt ansvar genom att på flera sätt bidra till regionernas utveckling, bland annat genom fokuserade insatser för att upprätthålla och utöka antalet nationella flyglinjer. Genom nära samarbeten med flera regionala aktörer utvecklar vi även tillsammans de lokala besöks- och näringsverksamheterna.

Hållbara inköp

Swedavia köper årligen varor, tjänster och entreprenader för miljardbelopp och beräknas ha cirka 4 600 leverantörer. Vid inköp av varor och tjänster ska vi försäkra oss om att mänskliga rättigheter, lagar och andra krav respekteras. Lagen om upphandling (LUF) inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster är ramverk för Swedavias

upphandlingar. Swedavia har som ambition att ställa både miljökrav och sociala krav vid samtliga upphandlingar där det bedöms relevant. Beställare, inköpare och miljørådgivare tar tillsammans fram kraven.

Swedavias egen verksamhet är redan klimatneutral och den övergripande ambitionen är att vissa av Swedavia betalda tjänster såsom transport av produkter som Swedavia upphandlat på sikt ska vara detsamma. En anpassad version av Swedavias Code of Conduct togs fram för leverantörer under 2011, vilken kommer att implementeras under 2012.



Tillsammans utvecklar vi Swedavia

Engagerade medarbetare med rätt kompetens och förändringsvilja är avgörande för Swedavias framgång. Det kräver god dialog och den sker på många plan. Att utveckla Swedavia tillsammans är kärnan i vår företagskultur och vision. Det innebär att vi som arbetsgivare har ett ansvar för att 2 500 medarbetare utvecklas samtidigt som medarbetarna har ett ansvar för att bidra till verksamhetens utveckling.

Swedavia ska vara en arbetsgivare som präglas av en kultur som ger goda förutsättningar för goda prestationer. Vi arbetar kontinuerligt för att uppfattas som attraktiva och utvecklande i syfte att kunna rekrytera och behålla talanger. Ett medvetet och ambitiöst personalarbete med fokus på medarbetarskap, ledarskap och hälsa är utgångspunkterna när koncernens gemensamma personalarbete utvecklas. Vi arbetar också fokuserat med jämställdhets- och mångfaldsfrågor.

Tydliga värderingar

Vi har under året inlett en kulturresa i verksamheten vilken kommer att fortgå under nästkommande år. Vi arbetar kontinuerligt för en samlad syn på företaget och dess kultur. Denna syn ska finnas med i allt beslutsfattande för att alla medarbetare ska kunna följa samma linje.

I en värderingsstyrd organisation som Swedavias är det viktigt att slå fast de etiska riktlinjerna. En koncerngemensam Code of Conduct introducerades och implementerades i hela organisationen under 2011. Vi har även tagit fram tydliga ledar- och medarbetarprinciper. Tanken är att vår Code of Conduct samt medarbetar- och ledarprinciper ska vara hjälpmedel i den fortsatta utvecklingen av Swedavia som arbetsgivare.

Långsiktiga ambitioner för nöjda medarbetare

Medarbetarnas syn på Swedavia som företag och arbetsgivare mäts i årliga medarbetarundersökningar. Resultatet av undersökningen redovisas som ett medarbetarindex (ESI).

SWEDAVIAS CODE OF CONDUCT

Code of Conduct är Swedavias etiska riktlinjer som kompletterar och utvecklar våra gemensamma värderingar och etiska förhållningssätt. Den har en tydlig utgångspunkt i vår vision – Tillsammans för vi världen närmare – och tydliggör hur vi ska agera för att upprätthålla kraven på vår verksamhet med ett förhållningssätt som vi är stolta över.

Vårt koncerngemensamma mål till 2015 är att öka medarbetarnas nöjdhet till 81 procent. Idag ligger medarbetarindex på 64 procent. Sedan mätningen genomfördes har Swedavia introducerat en gemensam medarbetarutbildning för medarbetare på alla nivåer, vi har jobbat med jämställdhets- och mångfaldsfrågor för att betona allas lika värde och på alla arbetsplatser pågår större och mindre förbättringsinsatser vilka kan bidra till målfyllelse under kommande år.

Ledarskapets betydelse för affären

I början av 2011 lanserade Swedavia det ledarbetande som skapar framgång för Swedavia; ledare som skapar engagemang, prestation, samarbete och kundfokus och därmed driver affärsutvecklingen.

Swedavias chefer har en viktig uppgift i att förklara hur medarbetare bidrar till koncernens övergripande mål och att omvandla dessa till individuella mål som är möjliga att följa upp. På de årliga utvecklingssamtalen utformar medarbetare och chefer tillsammans målkontrakt och handlingsplaner som är direkt kopplade till Swedavias övergripande målsättningar och strategier.

Medarbetarna utvecklar Swedavia

Utöver utvecklingssamtal och medarbetarundersökning har vi utvecklat olika forum där medarbetarna kan uttrycka sina åsikter. Detta har vi gjort då medarbetarnas idéer och synpunkter är viktiga för verksamhetens utveckling nu och framöver. De olika metoderna för att sammanfatta medarbetarnas synpunkter inkluderar framtidsdialoger,

personalmöten, arbetsplatsträffar, verksamhetsplaneringen och samverkanssystemet. Även den dagliga dialogen är viktig för att säkerställa att medarbetarnas synpunkter blir en del av verksamhetsutvecklingen.

Kompetensutveckling

Kompetensutvecklingen inom Swedavia är målstyrd och utgår från affärsmålen. I samband med affärsplaneringsprocessen genomförs en analys av vilka åtgärder som behövs. Övergripande kompetensförsörjningsplaner bryts ner till individnivå och ingår som en del i mål- och utvecklingsplaneringen för respektive medarbetare. Swedavia ska fortsätta utbilda alla medarbetare i bland annat ledarskap och andra hållbarhetsrelaterade frågor.

All utbildning i flygplatsoperativ verksamhet, till exempel inom områdena säkerhet, brand och räddning, fältservice och stationstjänst, är samlad i Swedavias skola Airport Academy. På motsvarande sätt är även ledarskapsutbildningen lokaliserad där.

Ökad jämställdhet och mångfald

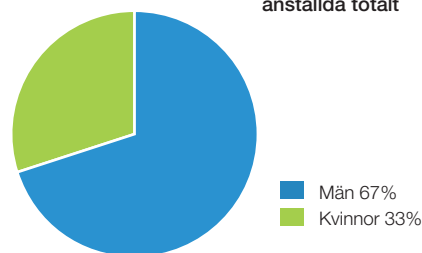
Swedavia anser att jämställdhet och mångfald är strategiskt viktiga frågor. Att ha ett väl genomarbetat och implementerat arbete med jämställdhet och mångfald är en grundläggande affärsfördel då vi utgår från synen att människors olikheter berikar. Under 2011 har Swedavia tagit fram en ny mångfalds- och jämställdhetsplan.

Vi har under året arbetat fram en plan för nolltolerans mot mobbning och trakasserier, med 2012 som startår. För att ta hand om upplevda särbehandlingar har Swedavia sedan tidigare ett antal mätfunktioner och rutiner. I medarbetarundersökningarna ställs frågor om bland annat mobbning och sexuella trakasserier. Det har under 2011 varken inkommit några rapporter om mobbning eller sexuella trakasserier på arbetsplatsen eller förekommit någon formell process i domstol rörande diskriminering.

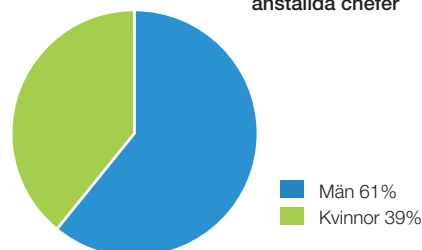
Genomsnittligt antal utbildningstimmar per år

Chefer/ledning	45
Stab/specialister	35
Administration	16
Flygoperativ personal	35
Passagerarservice	30
Drift/underhåll	30

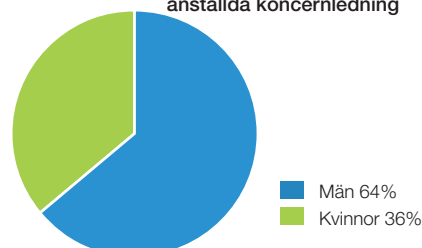
Fördelning män/kvinnor % av koncernens anställda totalt



Fördelning män/kvinnor % av koncernens anställda chefer



Fördelning män/kvinnor % av koncernens anställda koncernledning



SWEDAVIAS JÄMSTÄLLDHETS- OCH MÅNGFALDSPLAN

Att föra världen närmare oss ska inte bara gälla våra kunder – det måste också gälla oss själva. För att återspegla det samhälle vi finns och verkar i krävs att vi arbetar aktivt med både jämställdhets- och mångfaldsfrågor. Vi gör det inte för att lagen säger att man måste ha en plan för det här – vi gör det för att vi fullt och fast tror att olikheter berikar!

Till att börja med ska vår jämställdhets- och mångfaldsplan ha diskrimineringslagen som grund. Vi måste, som arbetsgivare, varje år upprätta en plan för arbetet men de här frågorna. Den ska innehålla

en översikt av de åtgärder vi ser behövs, och vad vi tänker göra under åren som kommer. Åtgärderna ska sedan följas upp och utvärderas – och uppföljningen ska tas med i nästa års plan.

Planens målsättning är att aktivt arbeta med dessa frågor inom Swedavia. Den ska också bidra till att vi får den mest effektiva och hållbara verksamhet vi kan. Det bästa sättet för oss att förstå våra kunders och samarbetspartners behov och önskemål är att återspegla dem genom de egna medarbetarna.



Friska medarbetare

Arbetsmiljö och hälsa har hög prioritet för Swedavia eftersom friska medarbetare både innebär livskvalitet för individen och ökad produktivitet i verksamheten. Under 2011 var sjukfrånvaron 4,1 (3,7) procent. Swedavia arbetar aktivt med att uppmärksamma och genomföra arbetslivsinriktad rehabilitering både vid upprepad kort-tidssjukfrånvaro och längre sjukfrånvaro.

Från och med 2011 erbjuder Swedavia en gemensam företagshälsovård för hela företaget. Samtliga arbetsplatser har tillgång till krishanteringsstöd via företags-hälsovården under arbetsplatsens öppethållande, oavsett tidpunkt på dygnet. Vi stöttar och uppmuntrar även medarbetarna att ta ansvar för sin egen hälsa genom att erbjuda en friskvårdspeng. Den 1 januari 2012 introducerades dessutom en gemensam sjuk- och rehabiliteringsförsäkring för samtliga medarbetare med syfte att ta ytterligare steg inom hållbarhetsarbetet.

Säker arbetsmiljö

Swedavia bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete för en trygg och säker arbetsplats, med skyddsronder och riskbedömningar. Alla nya chefer utbildas i arbetsmiljöfrågor och får arbetsmiljöansvar först efter godkänt kunskapsprov. På samtliga arbetsplatser verkar minst ett skyddsombud med ansvar för att representera arbetstagnarna och samarbeta med arbetsgivaren i arbetsmiljöfrågor. Skyddsombuden finns representerade i vårt samverkanssystem, som också fungerar som skyddskommitté.

Swedavia har nolltolerans mot drogpåverkade medarbetare på arbetet. Drogtestprogrammet innebär att alla anställda kan bli föremål för slumpmässig drogtestning. Antalet tester på årsbasis motsvarar 25 procent av personalstyrkan. Vid eventuellt positivt provsvar erbjuder Swedavia rehabilitering med målet att medarbetaren ska kunna behålla sin anställning. Under 2011 har de slumpmässiga testerna resulterat i två positiva testsvår vilka båda är omhändertagna. Vid rekrytering drogtestas slutkandidaten före anställning.

Swedavia gör idag ingen central sammanställning av arbetsskador och arbetsrelaterade sjukdomar. Det pågår dock ett arbete med att identifiera och implementera ett gemensamt system för alla flygplatser. De anmälda och registrerade arbetsskador och arbetsrelaterade sjukdomar som redovisas har hämtats från Swedavias dokumenthanteringssystem. Skillnaden i redovisat resultat avseende förlorade dagar 2011 jämfört med 2010 beror på en längre sjukskrivning till följd av arbetsskada.

Arbetsskador och arbetsrelaterade sjukdomar	2011	2010
Skadekvot, arbetsrelaterade sjukdomar	1,2	0,9
Förlorade dagar ¹⁾	28,6	0,9

¹⁾Avser endast Stockholm Arlanda Airport.



Medarbetarstatistik	2011	2010*
Antal anställda ¹⁾	2 622	2 557
Män/kvinnor ¹⁾	1 749/873	1 662/895
Chefer, män/kvinnor ¹⁾	105/67	109/69
Koncernledning, män/kvinnor ¹⁾	9/5	7/5
Löneskillnader, män/kvinnor dec 2011 ¹⁾ , SEK/mån	-750	-517
Löneskillnader, män/kvinnor dec 2011 ¹⁾ , %	-3,0	-1,8
Åldersfördelning, män/kvinnor ²⁾		
21-30 år	113/74	NA
31-40 år	263/170	NA
41-50 år	347/218	NA
51- år	526/195	NA
Antal anställda heltid/deltid ²⁾	2 510/99	NA
Sjukfrånvaro, andel av ordinarie schemalagd arbetstid – korttid och långtid ³⁾ , %	4,1	3,7
Sjukfrånvaro, män/kvinnor ³⁾ , %	3,4/5,5	3,2/4,7
Sjukfrånvaro överstigande 60 dagar, andel av total sjukfrånvaro ⁴⁾ , %	43,2	40,4
Andel internerkrytering ⁴⁾ , %	10,4	4,2
Omsättning per anställd ⁵⁾ , MSEK	1,8	1,3

¹⁾ Avser Swedavia koncernen exklusive timanställda per 2011-12-31.

²⁾ Avser Swedavia AB tillsvidare, tidsbegränsad och intermittent anställda.

³⁾ Avser Swedavia AB.

⁴⁾ Avser Swedavia AB exklusive timanställda och visstidsanställda.

⁵⁾ Beräknat på medelantal anställda i Swedavia koncernen.

* Alla jämförelsetal för 2010 avser tiden 1 april till 31 december 2010.

GRI-indikatorer

LA1	Total personalstyrka
LA7	Skador och arbetsrelaterade sjukdomar
LA10	Utbildningstimmar per anställd
LA13	Sammansättning av styrelse och ledning
HR4	Antal fall av diskriminering

Världsledande på att driva klimatsmarta flygplatser

Miljöfrågor är av största betydelse för Swedavia och något som vi arbetat målmedvetet med under många år. Swedavia är idag en internationell förebild när det gäller att utveckla flygplatser med minsta möjliga påverkan på klimatet. Flygets miljöpåverkan är av avgörande betydelse för flygbranschens utveckling och därmed för vår verksamhet.

Vi tar ett brett miljöansvar på alla våra flygplatser och prioriterar våra insatser för att behålla vår världsledande position inom klimatarbetet. Fokus för vårt miljöarbete är att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser, minimera energianvändningen och minska utsläpp till luft och vatten från den egna verksamheten. Vi arbetar även systematiskt med bullerfrågan. Swedavias miljöpolicy finns att läsa på www.swedavia.se

Långsiktiga miljöambitioner

Swedavia var ett av de första svenska storföretag som valde att bli klimatneutralt. Det innebär att verksamheten bedrivs utan att bidra till den globala klimatförändringen.

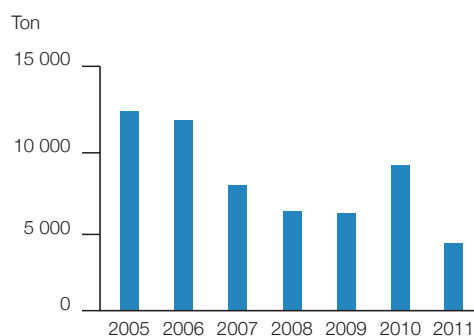
För att kompensera för de koldioxidutsläpp som ännu inte har kunnat tas bort med egna åtgärder, köper Swedavia certifikat från projekt i utvecklingsländer. Dessa projekt ska förutom att de leder till en minskad koldioxidbelastning även leda till en social och ekonomisk utveckling i utvecklingsländerna. Certifikaten garanterar att motsvarande utsläppsminskning sker genom projekten och inom ramarna för FN:s klimatsamarbete. På så sätt uppnår vi klimatneutralitet. Projekten uppfyller även Världsnaturfondens och Greenpeaces krav på Gold Standard.

På sju år har Swedavia sänkt sina koldioxidutsläpp med mer än 60 procent. Vårt koncerngemensamma mål är att nå nollutsläpp av fossil koldioxid år 2020. Detta är i linje med flygbranschens ambitioner om att halvera de globala koldioxidutsläppen 2050 jämfört med 2005 och att branschens tillväxt ska vara koldioxidneutral från 2020. Kopplat till det långsiktiga målet har Swedavia ett flertal mål avseende till

exempel användning av förnybar energi och bränsle. För att nå det långsiktiga målet kommer betydande omställningar och investeringar i såväl fordon som energieffektivisering att genomföras.

Under 2011 uppgick utsläppen av koldioxid till cirka 4 600 ton, vilket är 44 procent mindre jämfört med 2010. Minskningen mellan år 2010 och 2011 berodde dels på minskad användning av eldningsolja till värmeproduktion till förmån för större andel förnybara bränslen, dels på minskat behov av snöröjning och halkbekämpning under vintern.

Swedavias koldioxidutsläpp 2005–2011



Swedavias miljömål		
Mål	Aktiviteter	Resultat
Swedavia ska minska egna emissioner av fossil koldioxid med mål om nollutsläpp 2020. Delmål 2015 är 4 600 ton.	Allt större andel av Swedavias fordon utgörs av miljöbilar. Ett system för att följa upp bränsleförbrukning i fordon vid Stockholm Arlanda har installerats. Samtliga flygplatser har tagit fram handlingsplaner för att uppnå målet om nollutsläpp 2020.	 Målet bedöms nås
Swedavia ska förbättra hushållningen med resurser och energi, samt främja återvinning och förnybar energi.	Flera flygplatser har sett över möjligheterna att höja återvinningsgraden av avfall. Nya möjligheter att spara energi kartläggs löpande.	 Målet bedöms nås
År 2012 ska Swedavia till 90 procent använda sig av förnybar energi och bränsle.	I Swedavias egen värmeproduktion utgör bibränslen eller andra miljöanpassade alternativ en allt högre andel. För den inköpta fjärrvärmes har Swedavia avtalat om leverans av grön fjärrvärme. Test fortsätter med en plog-sop-blåsmaskin som är avsedd för drift med biogas/diesel. Förnybart bränsle har ersatt flygfotogen som brandövningsbränsle. Elenergin kommer från förnybara källor.	 91 procent
År 2005-2020 ska Swedavias totala energianvändning, inklusive expansion, minska med minst 30 procent. Mellan 2011 - 2014 ska energianvändningen minska med en procent per år.	Tuffa krav på energiprestanda kommer att ställas vid de stora ombyggnationer som planeras vid Swedavias flygplatser. Åtgärder som ger energibesparingar på kortare sikt är till exempel utbyte till LED-belysning, solceller, förbättrad värmeåtervinning och optimerade styrsystem för belysning, uppvärmning och ventilation.	 Minskade med 15 procent jämfört med 2010
Syrehalten i vatten mätt vid flygplatsens utsläppspunkt till recipienten ska momentant vara lägst 5 mg/liter.	Utrustning för kontinuerlig uppföljning av syrehalt finns vid ett antal flygplatser. Ny- och ombyggda dagvattendammar bidrar till högre syrehalt.	 Målet nås ej fullt ut
Swedavia ska bidra till att en god ekologisk och kemisk status uppnås och säkerställs i de vattenrecipienter som bolaget påverkar.	Kemikalierester efter flygplansavsnings samlas och återanvänds. Utsläpp till vatten kontrolleras noga. Utredningar görs i recipienter. Forskningsprojektet tillsammans med IVL Svenska Miljöinstitutet gällande utspridning av PFOS fortsätter.	 Målet nås ej fullt ut
Metallhalterna i vatten vid utsläppspunkten ska mätt som rullande femårigt medelvärde högst uppgå till de miljö kvalitetsnormer som Vattenmyndigheten fastställt.	Uppföljningen visar att metallhalterna i huvudsak underskrider miljö kvalitetsnormerna. Åtgärder för att hitta källan till höjda halter vidtas omedelbart om sådana påträffas.	 Målet nås ej fullt ut
Swedavia ska aktivt arbeta för att bullerbelastningen upplevs som acceptabel. Varje flygplats med flygbuller som en betydande miljöaspekt ska förbättra sig inom klassningssystemet.	Flygplatserna arbetar enligt Noise Management Plans där aktiviteter specificeras för respektive flygplats. Hur de närboende upplever flyget kartläggs genom enkäten GrannNöjdhetsIndex. Swedavia verkar för möjliggörande av kurvade inflygningar som skulle minska bullerbelastningen för närliggande samhällen.	 Målet bedöms nås

ISO 14001-certifierade flygplatser

Under 2011 blev Stockholm Arlanda Airport miljöcertifierad enligt ISO 14001. Övriga flygplatser som är certifierade är Umeå Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport. En ISO-certifiering är ett viktigt stöd i det övergripande arbetet med att minska flygplatsens miljöpåverkan. Under 2012 avser Swedavia att certifiera samtliga flygplatser och koncernfunktioner.

Stockholm Arlanda är sedan tidigare klimatackrediterad enligt den högsta nivån i det europeiska klimatmärkningsprogrammet Airport Carbon Accreditation (ACA) tillsammans med Göteborg Landvetter Airport, Umeå Airport och Bromma Stockholm Airport. Det innebär att Swedavia äger och driver fyra av de totalt åtta högst ackrediterade flygplatserna i Europa. Under 2012 planerar Swedavia att ansöka om ackreditering för resterande flygplatser på den högsta nivån.

Koldioxidutsläpp från marktransporter

Eftersom Stockholm Arlanda är Swedavias största flygplats och ett viktigt nav för övriga flygplatser är de insatser som genomförs där av avgörande betydelse för att nå uppställda miljömål.

Marktransporterna till och från Stockholm Arlanda står för den största delen av flygplatsens totala koldioxidutsläpp. Swedavia arbetar kontinuerligt för att minska dessa utsläpp och har under året tagit flera initiativ för att underlätta för resenärerna att ta miljömedvetna val.

Andelen som åkte kollektivt till Stockholm Arlanda under 2011 var 44 procent, för samtliga Swedavias flygplatser är motsvarande siffra 34 procent. Målsättningen är att minst 50 procent ska färdas kollektivt till och från Stockholm Arlanda vid utgången av 2012.

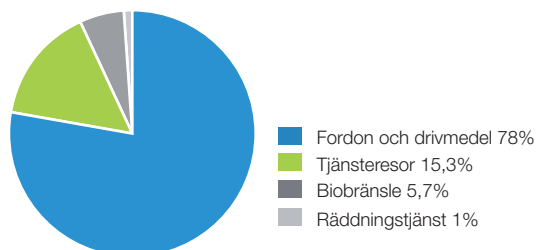
Stockholm Arlandas taxisystem som innebär att endast bilar som kör på miljöbränsle får hämta resenärer vid flygplatsen vann utmärkelsen "Årets Miljöinitiativ" vid Grand Travel Award 2011.

Att Stockholm Arlanda nådde målet om 100 procent miljötaxi, undantaget de fordon som är byggda med fast ramp för transport av rörelsehindrade samt de fordon som är registrerade för persontransporter för mellan fem och åtta passagerare, innebär att koldioxidutsläppen i hela regionen minskar. Därtill lanserade Stockholm Arlanda i samarbete med Taxi Stockholm och Mitsubishi Sveriges första eltaxi. Målet om 100 procent miljötaxi 2012 omfattande även Göteborg Landvetter Airport vilka ännu inte kunnat uppfylla målet, men bedöms klara det till utgången av 2012.

Ytterligare förutsättningar för att nå miljömålen är att fortsätta det framgångsrika arbetet med fordonsflottan. Idag trafikeras Stockholm Arlanda, som den första flygplatsen i världen, av biogasbussar. Swedavia är pionjärer på att införa biobaserade bränslen i den tunga fordonsflottan. Samtidigt som Swedavias bilar, bussar och andra fordon successivt byts ut mot fordon med så låga utsläpp som möjligt arbetar vi även för att minska den egna fordonsflottan.

Vi har idag begränsad möjlighet att bedöma andelen klimatpåverkande utsläpp från leveranserna av upphandlade varor och produkter eftersom de är fritt levererade. Vår ambition är att utöka insynen inom detta område, bland annat genom att i kommande avtal införa krav på miljöprestanda för transporterna och krav på regelbunden redovisning av transporternas miljöpåverkan.

Swedavias koldioxidutsläpp per område per år



Utsläpp under LTO-cykeln från civil flygtrafik vid nio av Swedavias flygplatser¹⁾

År	CO ₂ (kton)	NOx (ton)	VOC (ton)	SO ₂ (ton)
2010	220	824	139	75
2011	243	851	188	82

¹⁾ Swedavia bytte 2011 mätmetod avseende utsläpp under LTO-cykeln med syfte att öka jämförbarheten mot flygplatser internationellt. Siffror för 2010 är omräknade enligt den nya metoden. Redovisning exklusive Luleå Airport samt Ronneby Airport.

FÖRSTA ELDRIVNA LASTBILEN I NORDEN PÅ GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

Swedavia deltog genom Göteborg Landvetter Airport i ett test med den helt eldrivna lastbilen Renault Maxity Electric. Testet var ett samarbete med Renault Trucks. Med nollutsläpp av koldioxid och mycket låg ljudnivå är lastbilen ett effektivt verktyg i flygplatsernas miljöarbete. Testet på Göteborg Landvetter var det första av sitt slag på den nordiska marknaden.

Under testperioden, som varade i tre veckor, fick olika aktörer på flygplatsen möjlighet att prova hur ett helt eldrivet fordon fungerade i deras verksamhet och möjlighet att utvärdera om lastbilen skulle kunna vara ett alternativ till deras övriga fordon.

Swedavia arbetar på många fronter för att nå sitt miljömål om nollutsläpp av koldioxid år 2020 och bedömer att eldrivna fordon är ett viktigt inslag för att nå detta mål.

Vatten och kemikalier

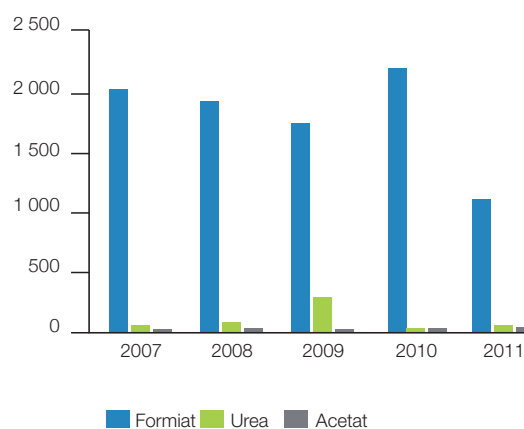
Swedavia verkar för att en god ekologisk och kemisk status ska uppnås och säkerställas i de vatten som vår verksamhet påverkar. Förorenat vatten från Swedavias verkstäder, brandövningsplatser, fordonstvättar, vatten från toaletter på flygplan samt från externa fastigheter på flygplatserna leds via spillvattenledningar till reningsverk. I spillvattnet från flygplatserna finns olja och vissa tungmetaller. Kontroll av kemikaliehantering och oljeavskiljare på flygplatsen minimerar miljöpåverkan vid utsläpp till spillvattennätet.

Vårt mål är att alla flygplatser ska leva upp till kriterierna i Vattendirektivet redan nu, därför har flera flygplatser uppdaterat sina kontrollprogram avseende flygplatsens påverkan på vatten.

Under 2011 har fördjupade studier i form av vattenprovtagningar och kemiska analyser genomförts vid bland annat Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter och Malmö Airport. Det är den tidigare användningen av brandsläckningsskum som innehållit denna kemikalie som troligtvis är källan till PFOS förekomsten.

Under vintern sker halkbekämpning företrädesvis med formiat. Glykol används vid avisning av flygplan. Dessa ämnen kan orsaka syrebrist i sjöar och vattendrag. Vintertid sugts det mesta av glykolen upp av särskilda fordon för återvinning. Det som inte sugts upp samlas vid flertalet flygplatser i utjämningsdammar. Under 2011 minskade användningen av såväl halkbekämpningsmedel som glykol drastiskt, framförallt beroende på mild väderlek.

Swedavias förbrukning av kemiska halkbekämpningsmedel (ton)



Förbrukning av avisningsglykol (ton)

Koncentrerad glykol	2007	2008	2009	2010	2011
Typ I	1 945	1 429	1 711	3 043	1 769
Typ II	325	361	466	882	417
Typ IV	18	11	16	0	0
Totalt Swedavia	1 945	1 801	2 172	3 925	2 186

Biologisk mångfald

Swedavia äger utöver flygplatserna även angränsande mark. Fördelningen mellan mark som nyttjas för flygplatsändamål och kringliggande mark varierar från en flygplats till en annan. Under 2010 påbörjade vi en inventering av den biologiska mångfalden på flygplatserna och den kringliggande marken. Bland annat gjordes en inventering runt Stockholm Arlanda och Malmö Airport där ett antal nationellt, regionalt och kommunalt intressanta områden identifierades. Under 2011 har vi genomfört naturvärdesinventeringar av markerna vid Göteborg Landvetter. Naturinventeringarna som genomförts kommer att arbetas in i respektive flygplats utvecklingsplan för att säkerställa att hänsyn tas till områden med hög biologisk mångfald.

Avfall

Allt avfall från Swedavias anläggningar sorteras. Mängden hushållsavfall ökar dock på grund av ökad försäljning av hämtmat på våra större flygplatser. Avfallet delas in i fyra kategorier: avfall till energiåtervinning, avfall till materialåtervinning, avfall till deponi samt farligt avfall. Vårt mål är att deponiandelen ska minska till förmån för en ökning i materialåtervinningsdelen.

Buller

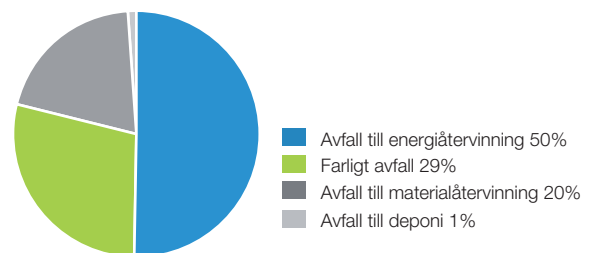
Flygbuller är en fråga som Swedavia prioriterar och särskilt vid våra större flygplatser. Vi arbetar aktivt med flygplatsernas bullerklassningssystem och genomför även regelbundna bullerberäkningar och bullermätningar. Tack vare tystare flygplan, ändrade flygvägar och ljudisolerande byggtkniska åtgärder har bullerexponering av grannar kunnat minska över tid. Andra åtgärder för att minska bullret är gröna inflygningar och lägre startavgifter för tystare flygplan.

Vi har ett nära samarbete med kommuner där bullernivåerna är som högst, vilket har lett till att byggplanering och bygglovshantering sker utifrån prognostiserade bullerkurvor, så kallade influensområdeskurvor. När det gäller befintlig byggnation har Swedavia bullerisolerat de mest utsatta fastigheterna vid Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Malmö Airport och Umeå Airport. Under 2011 ljudisolerades

224 bostäder vid Swedavias flygplatser och sammantaget har cirka 1 120 bostäder ljudisolerats.

I april 2011 fastställdes de villkor som ska gälla för bullerisolering vid Bromma Stockholm. Flygplatsen har därefter genomfört en kartläggning av fastigheter för att identifiera vilka åtgärder som ska vidtas.

Avfall per område

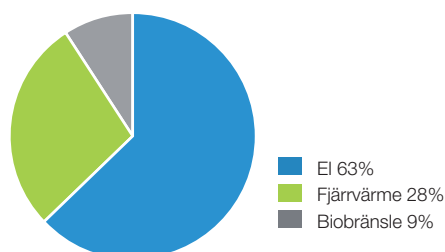


Ökad energieffektivisering

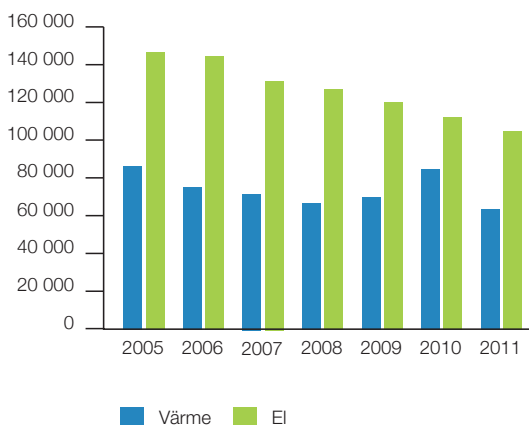
Swedavia ska förbättra hushållningen av resurser och energi, samt främja återvinning och förnybar energi. Den koncerngemensamma målsättningen är att vår totala energianvändning ska minska med minst 30 procent till 2020 jämfört med 2005. En förutsättning för att lyckas med detta arbete är att involvera alla våra medarbetare. Vi har därutöver investerat i ny teknik, optimerat befintliga system och gjort ett antal miljöinsatser inom parkering, till exempel styrning av belysningen, för att minska energiåtgången.

Vi är på god väg mot vårt mål. Den totala energianvändningen har minskat med 28 procent under perioden 2005-2011. Enbart under 2011 minskade energianvändningen med 15 procent.

Swedavias energiförbrukning fördelat på energikällor



Swedavias totala energiförbrukning, MWh



LED-BELYSNING

Swedavia har arbetat med LED-installationer på flygplatserna sedan 2008. Totalt har drygt 9 000 armaturer installerats på flygplatserna, varav 90 procent på Stockholm Arlanda Airport. LED-armaturer är installerade i olika miljöer, till exempel i allmänna utrymmen, kontor, korridorer, säkerhetskontroller, incheckningsdiskar och garage.

Fördelarna med LED-lampor är flera; de har en låg underhållningskostnad och lång livslängd. Installationen av LED-belysning har även medfört besparingar i energi, cirka 20 till 30 procent jämfört med samma drifttid med ljuskällor såsom lysrör. LED-armaturer är dessutom miljömässigt klassade som elektronikskrot och innehåller inga tungmetaller. I Swedavias energiriktlinjer framgår att vid byte eller nyinstallation av belysning ska LED alltid beaktas som ett alternativ.

GRI-indikatorer

EN3	Direkt energianvändning
EN4	Indirekt energianvändning
EN5	Minskad energianvändning
EN12	Biologisk mångfald
EN16	Utsläpp av växthusgaser
EN17	Andra indirekta utsläpp av växthusgaser
EN18	Initiativ för att minska utsläppen av växthusgaser
EN21	Utsläpp till vatten

Direkt och indirekt energianvändning per primär energikälla

Indikator	Direkt/indirekt	Område	Bränslegrupp	Intern/Extern	Internt	Externt/Sålt	Totalt inköpt	
				Bränsle (primär källa)	MWh (varav förnybar)	MWh (varav förnybar)	MWh (varav förnybar)	
EN3	Direkt	Energi	Fossila bränslen till energiproduktion totalt/fpl	Diesel till drift/provdrift reservkraftsaggregat	199 (10)	8 (0)	207 (10)	
				Eldningsolja EO1 till uppvärmning	512 (0)	409 (0)	921 (0)	
			Förnybara bränslen till energiproduktion	Flis	4 820 (4 820)	4 887 (4 887)	9 707 (9 707)	
				Pellets	10 117 (10 117)	13 314 (13 314)	23 431 (23 431)	
				Rapsmetylester (RME)	484 (484)	510 (510)	994 (994)	
			Fordon och drivmedel	Förbrukning av drivmedel	ACP Diesel miljöklass 1 (utan RME)	4 513 (0)	2 570 (0)	7 083 (0)
					Bensin 95 oktan	1 320 (67)	2 063 (105)	3 383 (172)
					Diesel miljöklass 1 (5% RME)	5 568 (278)	4 288 (214)	9 856 (493)
					Diesel miljöklass 1 (Evolution 5% RME)	2 542 (203)	3 081 (246)	5 623 (450)
	Diesel miljöklass 1 (Evolution 7% RME sommar)	1 563 (344)			3 378 (743)	4 941 (1 087)		
	Diesel miljöklass 1 (Evolution 7% RME vinter)	1 744 (174)			2 241 (224)	3 986 (399)		
	Etanol (E85)	54 (46)			— (—)	54 (46)		
	Fordonsgas (0-100% biogas)	2 784 (2 647)			— (—)	2 784 (2 647)		
	Rapsmetylester (RME till fordon)	11 (11)			— (—)	11 (11)		
	Räddnings-tjänst	Brandövningsbränsle	Diesel (brandövning)	7 (0)	— (—)	7 (0)		
			Flygbensin (brandövning)	1 (0)	— (—)	1 (0)		
			Flygfoto-gen Jet A-1	111 (0)	— (—)	111 (0)		
			Gasol (brandövning)	76 (0)	— (—)	76 (0)		
Sekundol 85 (brandövning)			448 (448)	— (—)	448 (448)			
EN3	Total		36 875 (19 651)	36 748 (20 244)	73 623 (39 895)			
EN4	Indirekt	Energi	Användning av inköpt energi	EL (energi)	109 159 (109 159)	59 643 (59 643)	168 802 (168 802)	
				Elvärme	948 (948)	562 (562)	1 511 (1 511)	
				Fjärrvärme	49 298 (49 298)	14 831 (14 831)	64 129 (64 129)	
			Förnybara bränslen till energiproduktion	Produktion av bergvärme	69 (69)	— (—)	69 (69)	
				Produktion av solvärme	183 (183)	— (—)	183 (183)	
EN4	Total		159 658 (159 658)	75 036 (75 036)	234 695 (234 695)			
Total			196 533 (179 310)	111 785 (95 208)	308 318 (274 590)			

EN 3-4 (MWh), år 2011, exklusive Ängelholm Helsingborg Airport och Örnsköldsvik Airport. Med skattade värden för egenproducerad värme. Exklusive tjänsteresor samt resor med förmånsbilar. Redovisning enligt GHG-protokollet.

Motsvarande mängd primärt bränsle och primär energi som använts för att producera den omvandlade energin omfattas ej av redovisningen. Bedömd mätosäkerhet ±10% per enskild post.

Indikator	Direkt/ indirekt utsläpp	Område	Bränslegrupp	Utsläppskälla	Internt ton CO ₂	Extern ton CO ₂	Total ton CO ₂		
EN16	Direkt	Energi	Fossila bränslen till energi- produktion totalt/fpl	Diesel till drift/provdrift reserv- kraftsaggregat	52	2	54		
				Eldningsolja EO1 till uppvärmning	142	114	255		
EN16	Indirekt	Fordon och drivmedel	Förbrukning av drivmedel	ACP Diesel miljöklass 1 (utan RME)	1 170	666	1 836		
				Bensin 95 oktan	326	508	834		
				Diesel miljöklass 1	0	0	0		
				Diesel miljöklass 1 (5% RME)	1 377	1 060	2 437		
				Diesel miljöklass 1 (Evolution 5% RME)	608	737	1 345		
				Diesel miljöklass 1 (Evolution 7% RME sommar)	315	680	994		
				Diesel miljöklass 1 (Evolution 7% RME vinter)	407	523	930		
				Etanol (E85)	3	-	3		
				Fordonsgas (0-100% biogas)	32	-	32		
				Syntetisk diesel (tex EcoPar)	0	0	0		
				Räddnings- tjänst	Brandövningsbränsle	Diesel (brandövning)	2	-	2
						Flygbensin (brandövning)	0	-	0
						Flygfotogen för sprinkling	-	-	-
Flygfotogen Jet A-1	29	-	29						
Gasol (brandövning)	18	-	18						
	Indirekt	Energi	Användning av inköpt energi	Fjärrvärme	0	0	0		
EN16	Total				4 479	4 290	8 769		
EN17	Indirekt	Tjänsteresor			833		833		
		LTO				243 815	243 815		
EN17	Total				833	243 815	244 648		
Total					5 312	248 105	253 417		

Årsredovisning 2011

Finansiella rapporter

INNEHÅLL

Förvaltningsberättelse

Allmänt om verksamheten	47
Uppdrag	47
Vision och Affärsidé	47
Väsentliga händelser under året	47
Nettoomsättning och resultat	48
Koncernen i korthet	48
Likviditet och finansiell ställning	48
Kassaflöde	48
Investeringar	48
Finansiella mål	48
Utdelningspolicy	48
Aktien	48
Förvärv och avyttringar	48
Marknad	48
Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer	49
Känslighetsanalys	50
Pågående rättsprocesser och tvister	51
Bolagsstyrningsrapport	51
Styrelsearbete	52
Medarbetare och Swedavia	52
Ersättning till ledande befattningshavare	53
Miljöinformation	53
Händelser efter balansdagen och förväntad framtida utveckling	54
Moderbolaget	54
Förslag till vinstdisposition	54
Årsstämma	54
Kalendarium	54

Koncernens räkenskaper

Resultaträkning	55
Balansräkning	56
Förändringar i eget kapital	58
Kassaflödesanalys	59

Moderbolagets räkenskaper

Resultaträkning	61
Balansräkning	62
Förändringar i eget kapital	64
Kassaflödesanalys	65

Noter

Not 1 Företagsinformation och jämförande redovisningsinformation	67
Not 2 Förvärvsbalanser	67
Not 3 Redovisningsprinciper	67
Not 4 Nettoomsättning	72
Not 5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	72
Not 6 Anställda och personalkostnader	73
Not 7 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	77
Not 8 Resultat från andelar i koncernföretag	77
Not 9 Resultat från andelar i intresseföretag	77
Not 10 Ränteintäkter och liknande resultatposter	77
Not 11 Räntekostnader och liknande resultatposter	78
Not 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver	78
Not 13 Skatt på periodens resultat	78
Not 14 Immateriella tillgångar	79
Not 15 Byggnader och mark	80
Not 16 Markanläggningar	80
Not 17 Installationer, fordon och inventarier	81
Not 18 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	81
Not 19 Andelar i koncernföretag	82
Not 20 Andelar i intresseföretag	82
Not 21 Andra långfristiga fordringar	83
Not 22 Material och förråd	83
Not 23 Fordringar hos koncernföretag	83
Not 24 Fordringar hos intresseföretag	83
Not 25 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	84
Not 26 Kassa och bank	84
Not 27 Eget kapital	85
Not 28 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	85
Not 29 Avsättningar för uppskjuten skatt	86
Not 30 Övriga avsättningar	86
Not 31 Skulder till kreditinstitut	87
Not 32 Checkräkningskredit	87
Not 33 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	87
Not 34 Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser	87
Intygandemening samt styrelsens och verkställande direktörens underskrifter	88
Revisionsberättelse	89
Bolagsstyrningsrapport	90

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Swedavia AB (publ), org nr 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedavia koncernen för verksamhetsår 2011. Förvaltningsberättelsen omfattar koncernen och moderbolaget, där inget annat anges avses koncernen.

Samtliga belopp anges i miljoner svenska kronor, MSEK, om ej annat anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.

Allmänt om verksamheten

Swedavia AB lämnar med denna rapport förvaltningsberättelse för sitt andra verksamhetsår som omfattar kalenderåret 2011. Verksamheten i Swedaviakoncernen startades den 1 april 2010 när svenska staten bolagiserade sin flygplatsverksamhet som fram tills dess låg i Luftfartsverket (LFV). Bolagiseringen genomfördes genom att Swedavia AB förvärvade 14 flygplatser, centrala funktioner och dotterbolag från LFV. Av de 14 förvärvade flygplatserna ska tio ägas långsiktigt av Swedavia. Under det första verksamhetsåret 2010 avyttrades en flygplats och de övriga konsoliderades till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. Under 2011 har Swedavia avyttrat ytterligare två flygplatser medan de övriga har fortsatt att ägas, drivas och utvecklas. Det gångna året har präglats av en mycket stark passagerartillväxt och ökad lönsamhet.

Uppdrag

Swedavia är en statligt ägd koncern som äger, driver och utvecklar de statligt ägda flygplatserna i Sverige. I dagsläget bedriver Swedavia verksamhet vid elva flygplatser men antalet ska på sikt utgöras av tio flygplatser i det av regeringen beslutade nationella basutbudet som består av Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport.

I uppdraget från svenska staten ingår att Swedavia på affärsmässiga grunder och med långsiktig lönsamhet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en

samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Verksamheten finansieras i sin helhet med de intäkter som verksamheten genererar.

Vision och Affärsidé

Swedavias vision är ”Tillsammans för vi världen närmare” och affärsidén är att ”Vi i Swedavia skapar mer värde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet. Tillsammans med våra partners utvecklar vi ständigt vår affär”.

Väsentliga händelser under året

Året har präglats av stark passagerartillväxt med 13 procent som för fyra av Swedavias flygplatser har inneburit rekord i antalet passagerare. Många nya flyglinjer har etablerats vid Swedavias flygplatser och kapaciteten har ökat på många av de befintliga. Tillväxten på flygmarknaden är helt i linje med Swedavias strategi om ökad tillgänglighet till, från och inom Sverige.

I början av maj lämnade Swedavia in en ansökan om nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport. Syftet är att säkra tillgänglighet och tillväxt i hela Sverige.

Under det andra kvartalet togs beslut om att bilda fastighetsbolaget Swedavia Real Estate AB. Bolaget kommer att äga fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias större flygplatser.

Swedavia har under året genomfört förändringar av organisationen med ökat fokus på funktionsstyrning och förstärkt koncernledningen med nya befattningshavare.

På uppdrag av regeringen har Ängelholm Helsingborg Airport och Örnsköldsvik Airport avyttrats.

Under 2011 har LFV haft leveransproblem och har angivit personalbrist som orsak, vilket främst påverkat driften av flygtrafikledningen på Stockholm Arlanda Airport. Som en följd av leveransproblemen stängdes tomverksamheten helt vid Stockholm Arlanda Airport den 1 mars. Flygtrafiken påverkades vid Stockholm Arlanda Airport i mitten av december av en driftsstörning på grund av tekniska problem med banljusen. Flygtrafik omdirigerades till närliggande flygplatser. Efter en knapp timme var problemet löst men störningen resulterade i förseningar. Under 2011 inträffade två allvarliga tillbud vid Swedavias flygplatser, varav ett tillbud för närvarande utreds av Haverikommissionen.

Nettoomsättning och resultat

Koncernens nettoomsättning för perioden uppgick till 4 693 MSEK. Rörelseresultatet uppgick till 737 MSEK. Rörelsemarginalen blev 15,7 procent. Resultatet före skatt uppgick till 482 MSEK. Periodens resultat uppgick till 375 MSEK. Resultatet innehåller engångsintäkter från försäljningen av Ängelholm Helsingborg Airport med 40 MSEK samt mark vid Göteborg Landvetter Airport med 16,8 MSEK.

Koncernen i korthet

MSEK	2011 jan-dec	2010 apr-dec ¹⁾
Nettoomsättning	4 693	3 277
Rörelseresultat	737	420
Rörelsemarginal, %	15,7	12,8
Resultat före skatt	482	192
Periodens resultat	375	15
Resultat per aktie, SEK	0,26	0,01
Avkastning eget kapital, %	9,4	0,4
Avkastning sysselsatt kapital, %	6,9	3,9
Soliditet, %	32,9	30,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	1 270	746
Investeringar	1 057	520
Medelantal anställda	2 516	2 496

¹⁾Swedavia koncernens första räkenskapsår sträcker sig från den 1 april 2010 till den 31 december 2010, se not 1.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens eget kapital uppgick vid utgången av året till 3 992 (3 618) MSEK, soliditeten till 32,9 (30,4) procent.

Vid utgången av året fanns för Swedavia outnyttjade kreditlöften på totalt 2 200 (1 800) MSEK fördelat på ingångna lånelöften på 1 600 (1 200) MSEK, outnyttjad checkräkning på 100 (100) MSEK samt reserver på 500 (500) MSEK.

Kassaflöde

Verksamhetsperiodens kassaflöde var negativt och uppgick till -155 MSEK. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 270 MSEK. Investeringsverksamheten har belastat med -1 112 MSEK. Finansieringsverksamheten har belastat med -313 MSEK främst genom amortering av lån.

Investeringar

Under året uppgick investeringar i installationer, fordon och inventarier till 359 MSEK (237) och byggnader och mark till 698 MSEK (283). Avyttringar uppgick till 28 MSEK (2). Den enskilt största investeringen, 370 MSEK (91), för perioden är den pågående byggnationen av nytt hotell vid Stockholm Arlanda Airport.

Finansiella mål

Vid Swedavias årsstämma den 28 april 2011 fastställdes Swedavias finansiella mål till och med 2014. Dessa innebär ett avkastningskrav på 9 procent på eget kapital och ett soliditetsmål på 35 procent.

Utdelningspolicy

När soliditetsmålet uppnåtts ska årlig utdelning ske med 30-50 procent av årsresultatet efter återläggning av årets värdeförändringar och skatt som hör till dessa.

Aktien

Swedavia AB (publ) har utgivit 1 441 403 026 aktier, bestående av endast ett aktieslag och alla aktier har lika rätt i bolaget. Samtliga aktier innehas av svenska staten, statens ägande i Swedavia förvaltats av Finansdepartementet. Aktiens kvotvärde är en krona.

Förvärv och avyttringar

På uppdrag av regeringen har Ängelholm Helsingborg Airport och Örnköldsvik Airport avyttrats. Vid månadsskiftet mars/april övertogs Ängelholm Helsingborg Airport av Region Skåne Nordväst och Örnköldsvik Airport övertogs av Örnköldsviks kommun.

Swedavia har under året förvärvat 20 procent av aktierna i det nybildade bolaget Svensk Destinationsutveckling AB, som ska bidra till ökad omsättning i svensk besöksnäring. Swedavia har bildat dotterbolagen Swedavia Real Estate AB, vars uppgift är att utveckla exploaterbar mark på Swedavias större flygplatser och Swedavia Security AB som ska sälja säkerhetstjänster.

Marknad

Under 2011 har flyget i Sverige uppvisat en mycket stark passagerartillväxt. Den kraftiga tillväxten beror i huvudsak på den goda utvecklingen för Sveriges ekonomi, fortsatt ökning av antal utländska besökare och att många flygbolag har valt att satsa offensivt på den svenska marknaden

vilket har resulterat i ökad kapacitet och attraktiva priser på flygbiljetter. Tillväxten för flyget i Sverige har varit högre än för Europa som helhet.

Totalt ökade antalet passagerare med 13 procent till 31,5 miljoner. Drygt 2 procentenheter av årets ökning beror på att jämförelse sker mot fjolårets askmolnsstopp i april, varför den underliggande tillväxten är omkring 11 procent. Högst tillväxt under året hade Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport, båda med en ökning på runt 20 procent. Stockholm Arlanda Airport står för nära sex av tio tillkommande passagerare.

Utrikestrafiken ökade kraftigt och drevs främst av ökat resande till europeiska destinationer där sex länder står för omkring tre fjärdedelar av ökningen; Norge, Finland, Tyskland, Storbritannien, Spanien och Turkiet – länder som tillsammans är första destination för mer än hälften av alla utrikespassagerare. Det interkontinentala resandet minskade något under året beroende på minskat charterresande till Nordafrika på grund av de politiska oroligheterna i regionen. Ökningen för Swedavia var 12,3 procent, till 19,1 miljoner utrikespassagerare.

Ökningen för inrikestrafiken har drivits på främst genom ökad konkurrens och kapacitet på linjerna som förbinder Stockholm Arlanda Airport med Göteborg Landvetter Airport respektive med Malmö Airport. Dock har även befintliga linjer vid till exempel Umeå Airport, Luleå Airport och Bromma Stockholm Airport uppvisat goda öknings, och tillsammans svarar dessa sex flygplatser för nära nio av tio tillkommande inrikespassagerare under året. Totalt flög 12,4 miljoner inrikespassagerare till eller från Swedavias flygplatser, en ökning om 14,1 procent.

Den genomsnittliga kabinfaktorn sjönk tillbaka något efter fjolårets rekordhöga notering. Inrikesflyget sjönk med två procentenheter till 67 procent och utrikesflyget med en procentenhet till 71 procent. Detta har skett parallellt med mycket stora kapacitetsökningar i antal flygstolar genom såväl fler avgångar som större flygplan. Utvecklingen mot allt större flygplan har fortsatt i en snabb takt under året, främst som en följd av att flera flygbolag kontinuerligt har fasat ut gamla flygplan i utbyte mot nya och större flygplan.

Flygfrakten i världen har under året uppvisat en betydligt sämre utveckling än passagerarflyget. Under året har volymen internationell flygfrakt vid Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport minskat.

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Risk är här definierat som en händelse som påverkar koncernens möjlighet att uppnå sina verksamhetsmål och genomföra sina strategier. Identifiering av riskerna har utgått från de affärsrisker som rapporterats i verksamheternas affärsplaner. Riskerna har sedan värderats av ledningen utifrån sannolikhet och konsekvens.

Riskerna i koncernens verksamhet kan i huvudsak delas in i affärsrisker och risker relaterade till finansverksamheten.

Affärsriskerna hanteras normalt av de affärsdrivande enheterna, medan finansiella risker hanteras av den centrala finansfunktionen.

Affärsrisker

Swedavia kategoriserar affärsriskerna efter perspektiven kund, ekonomi, miljöhänsyn och social utveckling. De viktigaste riskerna inom respektive perspektiv redovisas närmast nedan.

Risker i kundperspektivet

Det makroekonomiska läget är starkt korrelerat med trafik- och passagerarutvecklingen. Konjunkturutsikterna har försämrats under hösten men passagerartillväxten har varit fortsatt stark under hela 2011.

Den allmänna inställningen till flygverksamhet hos allmänhet och olika organisationer är känslig för exempelvis frågor om flygets miljöpåverkan och säkerhet. Förändringar i den allmänna inställningen påverkar direkt individens beslut att flyga och indirekt regelverk som är kritiska för Swedavias verksamhet. Det finns därmed en risk för ökade restriktioner i till exempel miljötillstånd och ökat behov av investeringar för att leva upp till nya krav.

Flygbolagen agerar på en starkt konkurrensutsatt marknad, där förändringar ibland kan ske snabbt. Uppköp, alliansombildningar, konkurser och ändrade strategier för vilka flygplatsnav som prioriteras är exempel på händelser som kan få betydande påverkan på Swedavias affärsförutsättningar.

Risker i ekonomiperspektivet

Det makroekonomiska läget och den totala ekonomiska aktiviteten i Europa och Sverige är starkt korrelerad med trafik- och passagerarutvecklingen. Risken för en försvagad konjunktur finns och kommer i så fall påverka omsättning och resultat. Denna typ av risk kan egentligen endast

hanteras genom flexibilitet i resursbasen och finansiell uthållighet.

Som i alla mer omfattande verksamheter finns ett antal rättstvister och nya kommer med sannolikt att uppkomma i framtiden. Risken finns att dessa faller ut till nackdel för Swedavia med ibland betydande kostnader som resultat. Se vidare nedan i avsnitt ”Pågående rättsprocesser och tvister”.

Risker i miljöperspektivet

Efterlevnad av miljöregler är en grundförutsättning för att bedriva flygplatsverksamhet. Ett exempel på detta är nuvarande utsläppstak vid Stockholm Arlanda Airport som omfattar biltransporterna till och från flygplatsen och är en restriktion för fortsatt utveckling av verksamheten. Ett annat exempel är förbudet att överflyga Upplands Väsby tätort från och med 2018. Swedavia ansöker om ett nytt miljötillstånd i syfte att säkra långsiktiga verksamhetsförutsättningar. Ansökan baseras på den samlade miljöpåverkan från flygplatsens hela verksamhet.

Ändrade restriktioner och förändrade resmönster kan leda till behov av investeringar, för att efterleva kommande nya miljökrav.

Miljörisker i samband med hantering av kemikalier som kan medföra okontrollerade utsläpp samt en nödberedskapsplan vid miljöskadlig händelse är viktiga komponenter att beakta. Föroreningar vilka har uppkommit före den 1 april 2010 ska omhändertas av staten genom Trafikverket, föroreningar uppkomna från och med den 1 april 2010 vilar på Swedavias ansvar. Swedavia har identifierat förorenade områden till ett saneringsvärde om 54 MSEK vilka bedöms härledas till tid före den 1 april 2010.

Risker i perspektivet social utveckling

Nyckelpersonsberoende och en ökad personalomsättning av nyckelpersoner på olika nivåer inom verksamheten kan medföra kompetensbrist. Exempel finns inom support av kritiska IT-system men även relaterat till generationsskifte och peak-kapacitet på airside.

Förändringar i internationella regelverk gällande till exempel vätskehantering i säkerhetskontroll från 2013 kan leda till stort investeringsbehov och ökade driftkostnader.

Yttre händelser såsom terrordåd, flygledarstrejk, extrema väderförhållanden och askmoln medför avbrott eller störningar i driften av flygplatsoperativa och kommersiella

tjänster. För att hantera driftstörningar arbetar Swedavia aktivt med kris- och beredskapsplaner, kompletterat med realistiska övningar.

Finansiella risker

Koncernens och moderbolagets finansverksamhet och hantering av finansiella risker är centraliserad till Koncernstab Ekonomi och Finans och bedrivs i en separat koncernenhet Swedavia Finans. Verksamheten bedrivs utifrån en av styrelsen fastställd finanspolicy och präglas av en låg risknivå. Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar samt effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker.

För mer information om definitioner och hantering av finansiella risker, se not 26.

Känslighetsanalys

En känslighetsanalys visar hur en förändring i olika parametrar, både interna och externa, påverkar bolagets resultat eller finansiella ställning. Swedavia redovisar här de tre parametrar som har störst påverkan på resultatet. Dessa är passagerarutveckling, lönekostnader och räntenivå. Generellt kan man beskriva Swedavias totala situation med att intäkterna i stort sett är helt rörliga medan kostnaderna är relativt fasta. Det innebär att flexibiliteten är låg när det gäller att justera kostnader i händelse av att intäkterna skulle minska.

Parameter	(%)	Resultateffekt MSEK/år
Passagerarvolym	-1	-40
Lönenivå	+1	-13
Räntenivå	+1	-44

Passagerarutveckling

Antalet passagerare som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör själva grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har. Hälften av Swedavias intäkter kommer från Aviation business som är infrastruktur-tjänster riktade till flygbolag och marktjänstbolag. Intäkterna från denna verksamhet är bland annat avgifter från start och landning som är relaterade till antalet flygrörelser och passagerare. En förändring av dessa påverkar omedelbart Swedavias intäkter.

Övriga intäkter kommer från Commercial Services som är tjänster med anknytning till flygplatserna såsom

uthyrning av lokaler för handel, kontor, restauranger och logistik. Hyresintäkterna är till stor del omsättningsbaserade vilket gör att Swedavias intäkter är beroende av hyresgästernas försäljning, vilken i sig är direkt beroende av antalet resenärer på flygplatsen. Swedavia har även intäkter från bilparkering vilken också är direkt beroende av antalet resenärer.

En uppgång av antalet resenärer gör att Swedavias intäkter omedelbart ökar medan en nedgång gör att intäkterna omedelbart minskar. Sambandet mellan procentuell passagerarförändring och procentuell intäktsförändring är inte linjärt utan en viss skillnad finns som beror på lämnade tillväxtrabatter, differentierade avgifter för inrikes respektive utrikes samt att hyresintäkterna är delvis omsättningsberoende.

En negativ förändring i passagerarutvecklingen med 1 procent påverkar Swedavias intäkter negativt med 40 MSEK på årsbasis.

Lönekostnader

Med cirka 2 500 anställda så uppgår Swedavias personalkostnader till cirka 1 269 MSEK per år. En förändring i lönekostnaderna påverkas av dels antalet medarbetare och dels löneutvecklingen. En förändring av lönekostnaden med 1 procent påverkar Swedavias kostnader med 13 MSEK på årsbasis.

Räntekostnader

Swedavia har per 31 december 2011 en extern lånefinansiering på 5 808 MSEK vilket är nära hälften av balansomslutningen. Detta innebär att bolaget är känsligt för förändringar i räntenivån vilket påverkar bolagets finansiella kostnader. För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med att räntesäkra större delen av lånefinansieringen genom finansiella instrument. Nedan visas dock känsligheten för Swedavia oaktat den räntesäkring som görs. En förändring av räntenivån med 1 procentenhet påverkar Swedavias räntekostnader med 44 MSEK.

Övriga faktorer som påverkar resultatet

Utöver de tre största parametrarna som påverkar Swedavias resultat finns även flera andra som kan komma att påverka på både kort och lång sikt.

En viktig faktor som påverkar framför allt på lång sikt är de miljötillstånd som krävs för Swedavias verksamhet. En förändring av dessa kan komma att påverka verksamheten

i stor omfattning. På kort sikt utgör framför allt extrema väderförhållanden eller naturkatastrofer som vulkanutbrott faktorer som omedelbart påverkar flygtrafiken och därmed intäkterna negativt.

Vidare påverkar ränteförändringen Swedavias pensions-skuld som innebär att om avkastningsräntan sjunker måste Swedavia avsätta ytterligare medel till pensionsskulden.

Swedavia är även känsligt för politiska beslut som kan påverka flygtrafiken samt även hur attityder hos allmänheten till flygtrafik förändras.

Pågående rättsprocesser och tvister

Swedavia är part i pågående rättsprocesser och tvister. Vissa av tvisterna har uppstått i verksamheten under tiden i LFV varför LFV fortfarande formellt sett är part i domstolen. Tvisterna har uppstått som en del av den dagliga affärsverksamheten som Swedavia bedriver. De väsentligaste per balansdagen är en entreprenadtvist mot Skanska avseende parkeringshus på Göteborg Landvetter Airport, där Swedavia har avsatt belopp motsvarande domslut inklusive ränta. Domen har överklagats. LFV är formellt sett part i tvisten.

Det pågår en grupptalsprocess om skadestånd på grund av flygbuller vid Stockholm Arlanda Airport med LFV som svarandepart. Kärandenans ombud har ännu inte bestämt om även Swedavia ska stämmas in eller om en talan mot enbart LFV är lämpligast. Ingen avsättning har gjorts för detta.

Rättsprocesser och tvister är dock oförutsägbara till sin karaktär och faktiskt utfall kan inte med säkerhet bedömas.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är från årsredovisningen en skild handling och offentliggörs i samband med publicering av årsredovisningen.

Styrelsearbete

Swedavia AB:s styrelse ska enligt bolagsordningen bestå av lägst sex och högst nio ordinarie ledamöter. Därutöver finns två ordinarie arbetstagarrepresentanter samt två suppleanter till dessa. Swedavias chefsjurist är styrelsens sekreterare. VD ingår inte i styrelsen men är föredragande vid styrelsens sammanträden. Styrelsen ansvarar för bolagets och koncernens organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. Under verksamhetsåret 2011 har styrelsen hållit 10 sammanträden.

Särskild uppmärksamhet har under året ägnats åt strategisk utveckling, affärsplanering och åtgärder för intern styrning och kontroll.

Under 2011 har det etablerats ett revisionsutskott vilka hanterat uppgifter avsedda för utskottet i det löpande styrelsearbetet. Revisionsutskottet har haft till uppgift att bereda frågor rörande finansiell rapportering, revision och intern kontroll hos Swedavia AB och dess dotterbolag.

Ytterligare information om bolagets styrning, styrelsens sammansättning och den interna kontrollen framgår av bolagsstyrningsrapporten.

Medarbetare och Swedavia

Att utveckla Swedavia tillsammans till ett värdestyrt företag är kärnan i Swedavias företagskultur och Swedavias vision ”Tillsammans för vi världen närmare”. Formuleringen betonar en kultur av ömsesidighet, där arbetsgivaren har ett ansvar för medarbetarnas utveckling, samtidigt som medarbetarna har ett ansvar att bidra till verksamhetens utveckling. Swedavias värderingar och medarbetarnas beteende ligger till grund för företagets varumärke. Aktiva medarbetare som vill och kan bidra till företagets lönsamhet och utveckling är en del av Swedavias hållbarhetsarbete. För att vara en hållbar arbetsgivare bryts kompetensförsörjningsplaner ner till individnivå och ingår som en del i mål- och utvecklingsplaneringen för respektive medarbetare. All befattningsrelaterad utbildning, till exempel inom områdena säkerhet, brand och räddning, fältservice och stationstjänst genomförs inom ramen för Airport Academy.

Vid utgången av 2011 var antalet anställda 2 622 (2 557). Omräknat till medeltal anställda under verksamhetsåret uppgår antalet till 2 516 (2 496). Könsfördelningen är 66 (65) procent män och 34 (35) procent kvinnor.

Swedavia arbetar aktivt med att genomföra arbetslivsinriktad rehabilitering både vid upprepad korttidssjukfrånvaro och längre sjukfrånvaro. Från och med 2011 har Swedavia

erbjudit gemensam företagshälsovård för hela företaget. Ytterligare uppgifter om medarbetarna finns i not 6 på sidorna 73–77.

Ledarutveckling

För att stödja och utveckla ledare på Swedavia har en serie utvecklingssteg tagits fram under 2011. Målet är att skapa en gemensam plattform för vårt ledarskap men också en möjlighet till individuell utveckling.

Steg 1 är en obligatorisk utbildning i rollen som ledare som en tredjedel av våra ledare ha genomfört. Den är inriktad på att utveckla det personliga ledarskapet där leda innebär att gå före, visa vägen och vara en god förebild samt utveckla medarbetarna och skapa förutsättningar för nöjda medarbetare. Nästa steg kommer att utvecklas under 2012 och omfattar ansvaret utifrån det formella chefskapet, bland annat att kunna hantera personalfrågor på ett arbetsrättsligt korrekt och professionellt sätt.

Under 2011 har vi haft fyra ledardagar som alla våra ledare med personalansvar varit inbjudna till. Dessa dagar syftar till att man som ledare ska få en utveckling och ett stöd i sitt ledarskap men också ett erfarenhetsutbyte ledare emellan. Vi har haft workshops för att skapa delaktighet, föreläsningar för att skapa inspiration och lärdom om olika teman och vi har även haft en del som information från företagsledningen. Dessa dagar är en del för att bygga Swedavias ledarkultur så att vi kan skapa trygga och modiga ledare.

Medarbetarutbildning

En satsning på medarbetarskap har påbörjats under hösten och vintern 2011/2012, utbildningen kommer framöver ingå i introduktionen för nyanställda, i syfte att involvera samtliga medarbetare i Swedavias Medarbetarskap. Målet med utbildningen är att förstå ”Medarbetarskap på Swedavia”, vad vi står för och vilka värderingar och attityder som vi vill utveckla tillsammans. Alla ska ha samma grundkunskap om Swedavia som företag, det vill säga vårt uppdrag, mål, vision samt förståelse för de olika kundernas behov.

Medarbetarskapet innebär att vi skapar förutsättningar för ett hållbart företag genom aktiva och delaktiga medarbetare. Vi bygger en kultur som präglas av vi-känsla, en känsla av att man är en del av en helhet och delaktighet i Swedavias utveckling genom ständiga förbättringar, små steg bidrar till utveckling för både företag och individ.

Koncernledningen betonar värdet och betydelsen av företagskulturen genom den strategiska planen:

”Alla medarbetare ska känna sig delaktiga i arbetet med att bygga Swedavias företagskultur och på så vis skapas den stolthet och det ägarskap som alla medarbetare behöver ha”.

Swedavias Medarbetar- och ledarprinciper

Under 2011 har fem medarbetar- och ledarprinciper tagits fram, vilka ska vara ett stöd i vardagen och tydliggöra förväntningar på medarbetare och ledare. Dessa principer ska bidra till att skapa förutsättningarna för hur delaktiga och engagerade våra medarbetare- och ledare kan bli.

Principerna stödjer visionen och långsiktiga mål. De utgår från våra värderingar och Code of Conduct och syftar till att ge oss en gemensam plattform och anger hur vi bör arbeta.

Ersättning till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med VD och vice VD utgör koncernledningen. Regeringen har fastställt riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare. Riktlinjer om ersättning till ledande befattningshavare beslutades vid Swedavias årsstämma den 28 april 2011. Swedavia följer regeringens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande. Ersättning till ledande befattningshavare för 2012 föreslås fortsätta följa regeringens riktlinjer och planeras att beslutas på årsstämman den 26 april 2012. Principerna framgår av Bolagsstyrningsrapporten. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 6 på sidorna 73–77.

Miljöinformation

Swedavia bedriver tillståndspliktig verksamhet i Sverige enligt miljöbalken. Denna utgörs främst av miljöfarlig verksamhet enligt 9 kapitlet (flygplatsdrift) och vattenverksamhet enligt 11 kapitlet (dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning). Under helår 2011 ansvarade Swedavia för nio flygplatser och ytterligare två till och med mars 2011 som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser ansvarade Försvarmakten för miljötillstånden.

Swedavias främsta miljöpåverkan är utsläpp till luft av klimatpåverkande gaser främst koldioxid. Största källan till bolagets utsläpp är avgaser från fordon samt drift av termi-

naler och övriga byggnader. Annan betydande miljöpåverkan är utsläpp till mark och vatten av framförallt syretärande ämnen från halkbekämpning av rullbanor samt avvisning av flygplan. Som en följd av flygplatsdriften påverkas även flygplatsernas omgivning av flygbuller.

Under året har Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport arbetat med att ta fram ansökningar om helt nya tillstånd för respektive flygplats. Stockholm Arlanda Airports nu gällande tillstånd innehåller två begränsande villkor som omöjliggör att det faktiska produktionstillståndet kan utnyttjas fullt ut. Villkoren som begränsar verksamheten är det så kallade ”utsläppstaket” (villkor från regeringens tillåtlighetsprövning 1991) och det särskilda villkor 6 från Koncessionsnämnden för miljöskydds beslut 1993, angående överflygningar av Upplands Väsby.

Utsläppstaket innebär att utsläppen av koldioxid och kvävedioxid inte får överskrida 1990 års nivåer. Till utsläppstaket räknas all verksamhet på flygplatsen, all trafik till och från flygplatsen samt utsläppen från flygtrafiken inom LTO-cykeln (Landing and Take Off). Villkoret går utöver vad Swedavia har rådighet över.

Villkoret som reglerar överflygningar av Upplands Väsby innebär att regelmässiga raka inflygningar över Upplands Väsby tätort inte får ske efter 2017. I praktiken innebär detta att landningar på den tredje banan söderifrån inte får ske, vilket leder till en betydande inskränkning i flygplatsens kapacitet. Preliminära bedömningar ger att högsta möjliga produktion blir cirka 200 000 rörelser, det vill säga i samma storleksordning som 2010.

Den 2 maj 2011 lämnade Stockholm Arlanda Airport in en ansökan om ett helt nytt miljötillstånd enligt miljöbalken till mark- och miljödomstolen i Nacka. Ärendet handläggs nu av domstolen.

Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport har gamla tillstånd enligt miljöskyddslagen och verksamheten på flygplatserna har förändrats under åren. Flygplatserna har därför beslutat att ansöka om ett nytt miljötillstånd. Ansökan för Malmö Airport kommer att lämnas in till domstolen under första kvartalet 2012 och för Göteborg Landvetter i slutet av 2012.

Under 2010 blev Sundsvall Härnösand Airport åtalansmälld för överträdelse av miljövillkor för ett reningsverk 2009. Ärendet är ännu inte avgjort.

Swedavia är helt beroende av miljötillstånd för att bolaget ska kunna operera flygplatserna. Aviation business utgör

idag cirka 50 procent av bolagets intäkter, men driften av flygplatserna är en förutsättning även för bolagets övriga intäkter.

Händelser efter balansdagen och förväntad framtida utveckling

Prövning av nivån på Swedavias flygplatsavgifter för 2012 pågår av Transportstyrelsen.

Då Christopher Onajin, styrelseledamot och ägarrepresentant, valt att lämna sin tjänst hos Finansdepartementet har han även lämnat sitt uppdrag i Swedavia i samband med styrelsemötet den 13 februari 2012.

Entreprenadvisten med Skanska avseende parkeringshus på Göteborg Landvetter Airport där LVF är formellt sett part, har avgjorts den 8 mars 2012 av Hovrätten till nackdel för LVF och Swedavia.

Några ytterligare väsentliga inträffade händelser efter rapportperiodens utgång finns inte att rapportera.

På uppdrag av regeringen ska Sundsvall Härnösand Airport avyttras och står således på försäljningslistan.

Sedan årsskiftet har det fortsatt varit en tilltagande oro för världsekonomin, framför allt i Europa, men även i USA. Flygresandet har ett tydligt samband med det ekonomiska läget, trots detta har tillväxten varit god och behovet av flyg är fortsatt starkt.

De kommande åren prioriterar Swedavia att öka Sveriges tillgänglighet genom fler direktlinjer och fler avgångar till attraktiva destinationer. Swedavia kommer även att fortsätta utveckla utbudet av butiker, restauranger och övrig Commercial Services samt utveckla de attraktiva fastighetsområden som finns vid flygplatserna.

Moderbolaget

Moderbolagets nettoomsättning för perioden uppgick till 4 687 MSEK. Rörelseresultatet uppgick till 714 MSEK. Rörelsemarginalen blev 15,2 procent. Resultatet före skatt uppgick till 191 MSEK. Periodens resultat uppgick till 178 MSEK. Bokslutsdispositioner utgörs av maximal tillåten skattemässig avskrivning på 280 MSEK.

Moderbolagets eget kapital uppgick vid utgången av året till 3 267 MSEK med en soliditet på 32,2 procent.

Moderbolagets kassaflöde var negativt och uppgick till 160 MSEK. Kassaflödet från den löpande verksamheten

uppgick till 1 274 MSEK. Investeringsverksamheten har belastat med -1 129 MSEK. Finansieringsverksamheten har belastat med -305 MSEK genom amortering av lån.

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital:

Överkursfond	2 161 354 539
Balanserad vinst	-513 850 990
Periodens resultat	177 699 030
	1 825 202 579

Styrelsen föreslår att vinstmedel samt överkursfonden balanseras i ny räkning.

Årsstämma

Swedavia AB:s årsstämma äger rum 2012-04-26 på Stockholm Arlanda Airport.

Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias hemsida www.swedavia.se/Finansiell_information.

Kalendarium

Årsredovisning	2012-03-30
Årsstämma	2012-04-26
Delårsrapport Q1 2012	2012-04-27
Delårsrapport Q2 2012	2012-08-15
Delårsrapport Q3 2012	2012-10-30

Vad beträffar företagens resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar.

Koncernens resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2011-01-01 2011-12-31	¹⁾ 2010-04-01 2010-12-31
Nettoomsättning	4	4 693	3 277
		4 693	3 277
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	5	-1 824	-1 393
Personalkostnader	6	-1 269	-834
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	7	-862	-630
Rörelseresultat		737	420
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i intresseföretag	9	14	8
Ränteutgifter och liknande resultatposter	10	8	3
Räntekostnader och liknande resultatposter	11	-277	-239
Resultat efter finansiella poster		482	192
Resultat före skatt			
Skatt på periodens resultat	13	-52	-6
Skatt, uppskjuten	13	-47	-165
Minoritetens andel i periodens resultat		-9	-6
Periodens resultat		375	15
Resultat per aktie			
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		0,26	0,01
Antal aktier är		1 441 403 026	1 441 403 026

¹⁾ Swedaviakoncernens första verksamhetsår omfattar period den 1 april 2010 till den 31 december 2010. Avseende pro forma för helår 2010 hänvisas till Bokslutskommuniké 2011.

Koncernens balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2011-12-31	2010-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Goodwill		321	352
Övriga immateriella anläggningstillgångar	14	87	79
		408	431
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	15	5 022	5 207
Markanläggningar	16	2 437	2 473
Installationer, fordon och inventarier	17	2 009	2 163
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	18	981	381
		10 449	10 224
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i intresseföretag	20	121	106
Andra långfristiga fordringar	21, 26	94	76
Uppskjuten skattefordran	29	57	28
		272	210
Summa anläggningstillgångar		11 129	10 865
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Material och förråd	22	36	34
		36	34
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		424	461
Fordringar hos intresseföretag	24	10	7
Skattefordringar		63	-
Övriga fordringar		141	106
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	25	201	142
		839	716
Kassa och bank	26, 32	141	295
Summa omsättningstillgångar		1 014	1 047
SUMMA TILLGÅNGAR		12 143	11 912

Koncernens balansräkning, forts

Belopp i MSEK	Not	2011-12-31	2010-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	27		
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441
Bundna reserver		693	486
Fria reserver		1 484	1 675
Periodens resultat		375	15
Summa eget kapital		3 992	3 618
Minoritetsintresse		9	9
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	28	734	706
Avsättningar för uppskjuten skatt	29	346	270
Övriga avsättningar	30	205	263
Summa avsättningar		1 285	1 239
Långfristiga skulder			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	31	3 518	4 023
Skulder till leasingföretag		14	6
Övriga långfristiga skulder		21	-
Summa långfristiga skulder		3 554	4 029
Kortfristiga skulder			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	31	2 290	2 105
Skulder till leasingföretag		8	23
<i>Icke räntebärande skulder</i>			
Leverantörsskulder		368	327
Skulder till intresseföretag		3	2
Aktuella skatteskulder		2	1
Övriga skulder		71	82
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	33	561	478
Summa kortfristiga skulder		3 303	3 017
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		12 143	11 912
Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser			
	Not	2011-12-31	2010-12-31
Ställda säkerheter	34	0	-
Ansvarsförbindelser	34	2	0

**Förändringar i eget kapital
KONCERNEN**

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Bundna reserver	Fria reserver	Periodens resultat	Totalt kapital
2010					
Bolagsbildning	1	-	-	-	1
Kvittningsemission, 2010-03-25, 1 307 200 000 aktier	1 307	-	1 960	-	3 268
Kvittningsemission, 2010-08-16, 133 703 026 aktier	134	-	201	-	334
Förskjutningar mellan bundna och fria reserver	-	486	-486	-	-
Periodens resultat	-	-	-	15	15
Utgående eget kapital 2010-12-31	1 441	486	1 675	15	3 618
2011					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	486	1 675	15	3 618
Vinstdisposition	-	-	15	-15	-
Förskjutningar mellan bundna och fria reserver	-	206	-206	-	-
Periodens resultat	-	-	-	375	375
Utgående eget kapital 2011-12-31	1 441	693	1 484	375	3 992

Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2011-01-01 2011-12-31	2010-04-01 2010-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		482	192
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, med mera		781	968
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 263	1 160
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning(+) av varulager		-1	-
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-106	-689
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		114	275
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 270	746
Investeringsverksamheten			
Förvärv av dotterföretag		-	13
Förvärv av rörelsegren	2	-	39
Förvärv/Avyttring av immateriella anläggningstillgångar		-21	-2
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1 042	-532
Förvärv av finansiella tillgångar		-48	-108
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 112	-591
Finansieringsverksamheten			
Nyemission/Förändring av aktiekapital		-	0
Återbetalda/Upptagna lån		-305	146
Utbetald utdelning		-9	-7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-313	140
Periodens kassaflöde		-155	295
Likvida medel vid periodens början		295	-
Likvida medel vid periodens slut		141	295

Tilläggsupplysningar till koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2011-01-01 2011-12-31	2010-04-01 2010-12-31
Betalda räntor och erhållen utdelning			
Erhållen utdelning		-	-
Erhållen ränta		5	5
Erlagd ränta		-242	-149
		-237	-144
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.			
Avgår resultatandel i intresseföretag		-14	-8
Av- och nedskrivningar av tillgångar		862	649
Avsättningar till pensioner		28	7
Övriga avsättningar		-59	59
		817	707
Transaktioner som inte medför betalningar			
Förvärv av tillgång genom att en till tillgången direkt relaterad skuld har övertagits, alternativt att säljarrevers har utfärdats		-	164
Förvärv av rörelse genom apportemission		-	3 602
Förvärv av dotterföretag och andra affärsenheter			
Förvärvade tillgångar och skulder:			
Immateriella anläggningstillgångar		-	457
Materiella anläggningstillgångar		-	10 294
Finansiella tillgångar		-	108
Lager och förråd		-	34
Rörelsefordringar		-	251
Likvida medel		-	55
Summa tillgångar		-	11 200
Avsättningar			
Lån		-	5 846
Rörelseskulder		-	588
Summa avsättningar och skulder		-	7 421
Köpeskilling			
Avgår: Apportemission		-	-3 602
Säljarreverser		-	-164
Utbetald köpeskilling		-	0
Avgår: Likvida medel i den förvärvade verksamheten		-	-55
Påverkan på likvida medel (minus = ökning)		-	-55

Moderbolagets resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2011-01-01 2011-12-31	¹⁾ 2009-11-30 2010-12-31
Nettoomsättning	4	4 687	3 320
		4 687	3 320
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	5	-1 857	-1 466
Personalkostnader	6	-1 264	-827
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	7	-852	-623
Rörelseresultat		714	404
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i koncernföretag	8	13	-
Resultat från andelar i intresseföretag	9	17	10
Ränteintäkter och liknande resultatposter	10	12	3
Räntekostnader och liknande resultatposter	11	-285	-298
Resultat efter finansiella poster		471	118
Bokslutsdispositioner			
Avskrivningar utöver plan	12	-280	-660
Resultat före skatt		191	-542
Skatt på periodens resultat	13	-43	-
Skatt, uppskjuten	13	29	28
Periodens resultat		178	-514

¹⁾ Swedavia AB:s första verksamhetsår omfattar tiden den 30 november 2009 till den 31 december 2010.

Moderbolagets balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2011-12-31	2010-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar	14		
Goodwill		450	474
Övriga immateriella anläggningstillgångar		87	79
		537	553
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	15	4 903	5 088
Markanläggningar	16	2 437	2 473
Installationer, fordon och inventarier	17	2 009	2 163
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	18	981	381
		10 331	10 105
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	19	161	157
Fordringar hos koncernföretag	23	50	50
Andelar i intresseföretag	20	127	110
Andra långfristiga fordringar	21, 26	30	14
Uppskjuten skattefordran	29	57	28
		425	359
Summa anläggningstillgångar		11 293	11 017
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Material och förråd	22	36	34
		36	34
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		421	460
Fordringar hos koncernföretag	23	29	4
Fordringar hos intresseföretag	24	10	7
Skattefordringar		62	-
Övriga fordringar		139	101
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	25	195	136
		855	708
Kassa och bank	26, 32	117	277
Summa omsättningstillgångar		1 008	1 019
SUMMA TILLGÅNGAR		12 301	12 036

Moderbolagets balansräkning, forts.

Belopp i MSEK	Not	2011-12-31	2010-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	27		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat/Överkursfond		1 648	2 162
Periodens resultat		178	-514
Summa eget kapital		3 267	3 089
Obeskattade reserver			
Akkumulerade avskrivningar utöver plan	12	940	660
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	28	1 021	986
Avsättning för uppskjuten skatt	29	-	-
Övriga avsättningar	30	182	238
Summa avsättningar		1 204	1 224
Långfristiga skulder			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	31	3 518	4 023
Skulder till leasingföretag		14	
Övriga långfristiga skulder		21	6
Summa långfristiga skulder		3 554	4 029
Kortfristiga skulder			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut		2 290	2 105
Skulder till leasingföretag		8	23
<i>Icke räntebärande skulder</i>			
Leverantörsskulder		366	325
Skulder till koncernföretag		39	13
Skulder till intresseföretag		3	2
Övriga skulder		69	81
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	33	563	486
Summa kortfristiga skulder		3 337	3 035
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		12 301	12 036

Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser

Belopp i MSEK	Not	2011-12-31	2010-12-31
Ställda säkerheter	34	0	-
Ansvarsförbindelser	34	2	0

Förändringar i eget kapital

MODERBOLAGET

Belopp i MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt kapital
	Aktiekapital	Överkursfond	Balanserat resultat	Periodens resultat	
2010					
Bolagsbildning, 2009-11-30, 500 000 aktier	1	-	-		1
Kvittningsmission, 2010-03-25, 1 307 200 000 aktier	1 307	1 961	-		3 268
Kvittningsmission, 2010-08-16, 133 703 026 aktier	134	201	-		334
Periodens resultat	-	-	-	-514	-514
Utgående eget kapital 2010-12-31	1 441	2 162	-	-514	3 089
2011					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-	-514	3 089
Vinstdisposition			-514	514	-
Lämnad utdelning		-	-		-
Periodens resultat	-	-	-	178	178
Utgående eget kapital 2011-12-31	1 441	2 162	-514	178	3 267

Moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2011-01-01 2011-12-31	2009-11-30 2010-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		471	118
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, med mera		728	743
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 199	861
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning(+) av varulager		-1	0
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-55	-476
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		132	344
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 274	729
Investeringsverksamheten			
Förvärv av andelar i dotterföretag		-	-165
Förvärv av rörelsegren	2	-	39
Förvärv av/Avyttring av immateriella anläggningstillgångar		-21	-8
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1 041	-526
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		-	50
Förvärv/Avyttring av finansiella tillgångar		-67	-153
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 129	-763
Finansieringsverksamheten			
Nyemission		-	0
Återbetalda/Upptagna lån		-305	311
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-305	311
Periodens kassaflöde		-160	277
Likvida medel vid periodens början		277	-
Likvida medel vid periodens slut		117	277

Tilläggsupplysningar till moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2011-01-01 2011-12-31	2009-11-30 2010-12-31
Betalda räntor och erhållen utdelning			
Erhållen utdelning		13	-
Erhållen ränta		5	5
Erlagd ränta		-242	-149
		-224	-144
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.			
Av- och nedskrivningar av tillgångar		852	642
Avsättningar till pensioner		36	67
Övriga avsättningar		-56	34
		832	743
Transaktioner som inte medför betalningar			
Förvärv av rörelse genom apportemission		-	3 602
Förvärv av dotterföretag och andra affärsenheter			
Förvärvade tillgångar och skulder:			
Immateriella anläggningstillgångar		-	573
Materiella anläggningstillgångar		-	10 224
Finansiella tillgångar		-	60
Lager och förråd		-	34
Rörelsefordringar		-	205
Likvida medel		-	39
Summa tillgångar		-	11 134
Avsättningar		-	1 124
Lån		-	5 846
Rörelseskulder		-	563
Summa avsättningar och skulder		-	7 532
Köpeskilling		-	3 843
Avgår: Apportemission		-	-3 602
Utbetald köpeskilling		-	241
Avgår: Likvida medel i den förvärvade verksamheten		-	-39
Påverkan på likvida medel (minus = ökning)		-	202

NOTER

(Belopp i MSEK om inget annat anges)

Not 1

Företagsinformation och jämförande redovisningsinformation

Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, med säte i Sigtuna kommun, Sverige. Adressen till bolagets huvudkontor är: 190 45 Stockholm-Arlanda. Bolaget ägs till 100 procent av svenska staten. Bolagets verksamhet är att direkt och indirekt finansiera, äga, förvalta och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar.

Sveriges Riksdag beslutade den 3 december 2009 att dela LfV och bolagisera flygplatsverksamheten den 1 april 2010. Av denna anledning nybildades bolaget Swedavia den 30 november 2009. Bolaget förvärvade den 1 april 2010 samtliga aktier i bolagen Flygplatsfastigheter i Landvetter AB organisationsnummer 556142-8334 och LfV Airport Center AB, organisationsnummer 556381-1057 samt 60 procent av aktierna i Arlanda Schiphol Development Company AB organisationsnummer, 556653-6628 och blev därmed moderbolag i denna koncern.

I förvärvet ingick också intresseföretagen Nordic Airport Properties AB 50 procent, organisationsnummer 556598-5941, Nordic Airport Properties KB 50 procent, organisationsnummer 969673-0143 och Cityflygplatsen i Göteborg AB 40 procent, organisationsnummer 556195-5823.

Swedavia AB:s första räkenskapsår omfattar således tiden 30 november 2009 till 31 december 2010. Koncernens första räkenskapsår omfattar tiden 1 april till 31 december 2010.

I denna rapport benämns Swedavia AB antingen med sitt fulla namn eller som moderbolaget och Swedaviakoncernen benämns som Swedavia eller koncernen.

Koncernens och moderbolagets rapportering sker i miljoner svenska kronor, MSEK om inte annat anges.

Not 2

Förvärvsbalanser

I samband med LFV:s bolagisering av flygplatsverksamheten den 1 april 2010, överläts tillgångar och skulder till Swedavia till bedömt marknadsvärde. Köpeskillingen fastställdes till 6 566 MSEK. Detta finansierades genom två kvittningsemissioner i moderbolaget om 3 268 MSEK och om 334 MSEK samt genom utställande av reverser till svenska staten om 2 964 MSEK.

I samband med bolagiseringstransaktionen den 1 april 2010 uppstod det i moderbolaget en goodwill om totalt 493 MSEK. I koncernredovisningen redovisas förmånsbestämda pensionsåtaganden i enlighet med

Redovisningsrådets rekommendation RR 29. Skillnaden i redovisningsprincip innebar att inkråmsgoodwill i koncernredovisningen reducerades till 289 MSEK. Tillsammans med förvärvsgoodwill avseende förvärvet av dotterbolaget Arlanda Schiphol Development Company AB redovisades en goodwill i koncernredovisningen på 377 MSEK.

Not 3

Redovisningsprinciper

Allmänt

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och Redovisningsrådets rekommendationer och Akutgruppsuttalanden samt uttalanden från Rådet för finansiell rapportering. Bokföringsnämndens rekommendationer BFN R 7 används vid valutasäkring.

Klassificering

Anläggningstillgångar, långfristiga skulder och avsättningar består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen.

Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

Värderingsprinciper med mera

Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

Immateriella anläggningstillgångar

Koncernen har goodwill samt övriga immateriella anläggningstillgångar (bullerisoleri i annans fastighet). Goodwill har en bedömd nyttjandeperiod på mellan 5 och 20 år. Övriga immateriella anläggningstillgångar har en bedömd nyttjandeperiod uppgående till 10 år. Nyttjandeperioden återspeglar företagets uppskattning av den period under vilken framtida ekonomiska fördelar som goodwill och övriga immateriella anläggningstillgångar representerar kommer företaget tillgodo. Avskrivning sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar.

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset, kostnader som direkt kan hänföras till förvärvet och utgifter för att iordningställa tillgången fram till dess att den är färdig att sättas i bruk. Påföljande kostnader inkluderas endast i installationer, fordon och inventarier eller redovisas som en separat tillgång, när det är sannolikt att framtida ekonomiska förmåner som kan hänföras till posten kommer koncernen till godo och att anskaffningsvärdet för densamma kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Alla övriga kostnader för reparationer och underhåll samt tillkommande utgifter redovisas i resultaträkningen för den period då de uppkommer.

Avskrivningar redovisas utifrån förväntad och bedömd nyttjandeperiod med tillämpning av linjär avskrivningsmetod. För de fall delar av koncernens installationer, fordon och inventarier består av olika komponenter där varje del har en förväntad nyttjandeperiod som skiljer sig markant från tillgången som helhet, sker avskrivning av sådana komponenter var för sig utifrån varje komponents bedömda nyttjandeperiod. Avskrivning påbörjas när tillgångarna är färdiga för avsett bruk. Nyttjandeperiod och restvärden revideras årligen.

Pågående nyanläggningar och tillkommande utgifter

I anskaffningsvärdet ingår utgifter direkt hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen.

Tillkommande utgifter läggs till anskaffningsvärdet till den del tillgångens prestanda förbättras i förhållande till den nivå som gällde då den ursprungligen anskaffades. Alla andra tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer.

Avskrivningsprinciper för materiella anläggningstillgångar

Avskrivningar enligt plan baseras på anskaffningsvärdet minskat med beräknat restvärde. Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod. Bedömda nyttjandeperioder är:

Byggnader	10 – 60 år
Markanläggningar	10 – 60 år
Installationer, fordon och inventarier	3 – 10 år
Markinventarier	10 – 60 år
Byggnadsinventarier	10 – 60 år

Nedskrivningar

Vid värdering av flygplatser tillämpas ett systemsynsätt. Eftersom de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet drivs som ett system, sammanhängande och ömsesidigt beroende, har den enskilda flygplatsen värderats efter systemnyttan snarare än efter redovisat resultat. Att flygplatserna drivs som ett system innebär att det inte är möjligt att på ett meningsfullt sätt isolera det kassaflöde som är hänförligt till de enskilda flygplatser som ingår i systemet. Vid tillämpning av Redovisningsrådets rekommendation RR 17 Nedskrivningar, har därför systemet av flygplatser som ingår i det nationella basutbudet behandlats som en enda kassagenererande enhet. De övriga flygplatser som inte ingår i det nationella basutbudet värderas var för sig som kassagenererande enheter.

En nedskrivning redovisas direkt i resultaträkningen. Om en nedskrivning återförs, görs detta endast i den utsträckning som tillgångens redovisade värde inte överstiger det värde som skulle ha redovisats, med avdrag för avskrivningar, om ingen nedskrivning gjorts. En återföring av en nedskrivning redovisas direkt i resultaträkningen.

Finansiella instrument

Finansiella instrument som är avsedda att stadigvarande innehas i verksamheten klassificeras som anläggningstillgångar. Finansiella anläggningstillgångar som utgörs av aktier redovisas till anskaffningsvärdet efter eventuella nedskrivningar till verkligt värde. Bedömningen görs aktieslag för aktieslag och en nedskrivning till verkligt värde görs när värdenedgången bedöms vara bestående.

Fordringar

Fordringar är redovisade till anskaffningsvärde minskat med eventuella nedskrivningar.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 8. Kursdifferenser på rörelsefordringar och rörelseskulder ingår i rörelseresultatet, medan differenser på finansiella fordringar och skulder redovisas bland finansiella poster.

Förrådslager

Förrådslager, värderat enligt Redovisningsrådets rekommendation RR 2:02, är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet enligt den så kallade först-in först-ut principen respektive verkligt värde. Inkuransrisker har därvid beaktats.

Kundfordringar

Kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter avdrag för osäkra fordringar som bedömts individuellt. Kundfordrans förväntade löptid är kort, varför värdet redovisats till nominellt belopp utan diskontering.

Likvida medel

Likvida medel omfattar kassa och omedelbart tillgängliga banktillgodo-havanden.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp.

Övriga finansiella skulder

Lån samt övriga finansiella skulder ingår i denna kategori. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

Kortfristiga skulder värderas utan diskontering till nominellt belopp.

Lån

Lån redovisas initialt till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Efter anskaffnings-tidpunkten värderas lånen till upplupet anskaffningsvärde enligt effektivräntemetoden. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades när lånet togs upp. Det innebär att över- och undervärden liksom direkta emissionskostnader periodiseras över lånets löptid.

Finansiella instrument och säkringsredovisning

Säkringsredovisning

För att uppfylla kraven på säkringsredovisning krävs att det finns en entydig koppling till den säkrade posten och att säkringen effektivt skyddar den säkrade positionen. Vinster och förluster avseende säkringar redovisas vid samma tidpunkt som vinster och förluster på de poster som säkrats. I de fall förutsättningarna för säkringsredovisning inte längre är uppfyllda redovisas derivatinstrumentet som om det innehas för handel på portföljnivå till det lägsta av anskaffningsvärde och verkligt värde.

Säkring av räntebindning

För säkring av ränterisk används ränteswappar. Belopp som skall betalas eller mottas enligt ränteswappen redovisas löpande som ränteintäkt eller räntekostnad. Premie som har betalats eller mottagits när swappavtalet ingicks periodiseras som ränta över avtalets löptid.

Säkring av elhandel

För prissäkring vid handel med el för egen räkning samt för vidareförsäljning används elderivat.

Derivatens över- respektive undervärden redovisas inte i balansräkningen utan ingår i kostnaden för förbrukad el.

Valutasäkring

Valutaexponering avseende framtida prognostiserade flöden säkras antingen genom valutatermin eller valutaoption. För säkring av fordringar och skulder mot valutakursrisk används valutaterminer och redovisning sker enligt Bokföringsnämndens rekommendation BFN R 7. Valutaterminen eller valutaoptionen som skyddar det prognostiserade flödet tas inte upp i balansräkningen. När det finns valutaterminskontrakt som säkrar flöden av varor och tjänster mellan länder, värderas kundfordringar till terminskurs i det fall terminen understiger tre månader i annat fall värderas fordran till dagskursen den dag säkringen upptogs. Skillnaden mellan terminskursen och dagskursen när säkringen görs periodiseras över valutaterminens löptid.

Skulder i utländsk valuta som säkrats med valutaterminskontrakt räknas om till terminskurs i det fall den säkrade tidsperioden understiger tre månader. När den säkrade perioden överstiger tre månader räknas skulden om enligt dagskursen dagen då säkringen påbörjades. Skillnaden mellan terminskursen och dagskursen när säkringen görs periodiseras över valutaterminens löptid.

Mer information om redovisningsprinciper och finansiell riskhantering se not 26.

Pensioner

Koncernen har både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner. I samband med inkårsöverlåtelsen av flygplatsverksamheten i LFV den 1 april 2010 ingick en förmånsbestämd tjänstepensionsskuld. Huvuddelen av förmånsbestämda pensionsåtaganden ligger efter överlåtelsen som fribrev och något nytt intjänande sker inte för dessa.

De kvarstående förmånsbestämda planerna består huvudsakligen av kollektivavtalade pensionsåtaganden samt pensionsåtaganden enligt de övergångsbestämmelser som fastställdes i samband med bolagiseringen av verksamhet som tidigare bedrevs av LFV. I balansräkningen redovisas beräknat nuvärde av de förmånsbestämda åtagandena som en avsättning. Företagets åtagande beräknas årligen av oberoende aktuarier. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna. Diskonteringsräntan som används motsvarar räntan på statsobligationer med löptid som motsvarar den genomsnittliga löptiden för åtagandet. Antagandet om diskonteringsränta uppdateras årligen vilket påverkar den redovisade pensionsskulden. Koncernen bär risken för att de utfästa ersättningarna utbetalas.

Den beskrivna redovisningsprincipen tillämpas bara i koncernredovisningen (se vidare moderbolagets redovisningsprinciper). En fordran redovisas för särskild löneskatt i de fall pensionskostnaden enligt RR 29 är lägre än den pensionskostnad som fastställs i juridisk person. Fordran baseras på mellanskillnaden mellan dessa belopp och nuvärdesberäknas ej.

Den avgiftsbestämda planen tillämpas från och med bildandet av koncernen och tryggas genom inbetalning till försäkringsbolag eller förvaltningsfonder. En avgiftsbestämd pensionsplan är en pensionsplan enligt vilken ett företag betalar fasta avgifter till en separat juridisk enhet. Företaget har därefter inga rättsliga eller informella förpliktelser att betala ytterligare avgifter relaterat till den anställdes intjänade pensioner.

De viktigaste aktuariella antagandena framgår av not 28.

Skatt

Företaget och koncernen tillämpar Redovisningsrådets rekommendation RR 9 Inkomstskatter.

Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i eget kapital. Aktuell skatt är skatt som skall betalas eller erhållas avseende aktuellt år. Hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Beloppen beräknas baserade på hur de temporära skillnaderna förväntas bli utjämnade och med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller aviserade per balansdagen. Temporära skillnader beaktas ej i koncernmässig goodwill och i normalfallet inte heller i skillnader hänförliga till andelar i dotter- och intresseföretag som inte förväntas bli beskattade inom överskådlig framtid. I juridisk person redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att dessa kommer att medföra lägre skatteutbetalningar i framtiden.

Redovisad inkomstskatt motsvarar summan av aktuell och uppskjuten skatt. Aktuell skatt beräknas utifrån årets beskattningsbara vinst. Beskattningsbar vinst skiljer sig från vinsten som redovisas i resultaträkningen. Skillnaden avser dels intäkter som är skattepliktiga och kostnader som är avdragsgilla under andra år (temporära skillnader) och dels poster som aldrig är skattepliktiga eller avdragsgilla (permanenta skillnader). Koncernens aktuella skatteskuld beräknas enligt de skattesatser som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Uppskjutna skatteskulder redovisas normalt för alla skattepliktiga temporära skillnader, och uppskjutna skattefordringar redovisas i den mån det är troligt att skattepliktig vinst uppstår mot vilken avdragsgilla temporära skillnader kan användas.

Avsättningar

En avsättning redovisas i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 16 Avsättningar, ansvarsförbindelser och eventuelltillgångar i balansräkningen när företaget har ett formellt eller informellt åtagande som en följd av en inträffad händelse och det är troligt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Nuvärdesberäkning görs för att ta hänsyn till väsentlig tidseffekt för framtida betalningar.

Återställningsreserv

I enlighet med koncernens publicerade miljöprinciper och tillämpliga legala krav skall en reserv för återställning av förorenad tillgång redovisas när tillgången blir förorenad.

Reserv för förlustkontrakt

En avsättning för förlustkontrakt redovisas när förväntade ekonomiska fördelar som koncernen beräknas erhålla från ett kontrakt är lägre än de ofrånkomliga kostnaderna för att infria åtagandena enligt kontraktet.

Omstruktureringsreserv

En avsättning redovisas när en detaljerad omstruktureringsplan har fastställts och omstruktureringen har antingen påbörjats eller annonserats offentligt.

Ansvarsförbindelser

En ansvarsförbindelse redovisas inom linjen när det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom företagets kontroll, inträffar eller uteblir, eller ett åtagande som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet eller att åtagandets storlek inte kan beräknas med tillräcklig noggrannhet. Ingen redovisning krävs när sannolikheten för ett utflöde av resurser är ytterst liten.

Tvister

Ledningens bästa bedömning har beaktats vid redovisningen av tvistiga belopp men det faktiska framtida utfallet kan avvika från det bedömda.

Intäkter

Intäkter redovisas i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 11 Intäkter. Som intäkt redovisas det verkliga värdet av vad som erhållits eller som kommer att erhållas. Avdrag görs för lämnade rabatter. För hyresintäkter innebär det att intäkten fördelas jämnt över hyresperioden. Den sammanlagda kostnaden för lämnade förmåner redovisas som en minskning av hyresintäkterna linjärt över hyresperioden. Varuleveranser intäktsredovisas när väsentliga risker och förmåner som är förknippade med varornas ägande har överförts till köparen. Intäkter redovisas endast om det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillfalla koncernen och dessa fördelar kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Om det senare uppstår osäkerhet vad avser möjligheten att erhålla betalning för belopp som redan redovisats som intäkt, redovisas det belopp för vilket betalning inte längre är sannolikt som en kostnad istället för som en justering av det intäktsbelopp som ursprungligen redovisats.

Rörelsegrenar

Flygplatsverksamheten bedrivs som en enda verksamhet, flygplatsverksamhet, som utgör koncernens enda primärsegment och rörelsegren. Flygplatsverksamheten bedrivs som ett system där de ingående enheterna är ömsesidigt beroende av varandra. Koncernen styrs utifrån en funktionsindeldad organisation med vd/koncernchef som högste beslutsfattare på operativ nivå. Flygplatsverksamheten bedrivs i allt väsentligt på samma sätt på samtliga flygplatser. Intäkterna för flygplatsverksamheten är till stora delar reglerad. En avgörande framgångsfaktor är att producera flygplatstjänster så kostnadseffektivt som möjligt. Koncernen har endast ett sekundärt segment, nämligen flygplatsverksamhet i Sverige, vilket sammanhänger med att verksamheten bedrivs som ett sammanhållet integrerat system över hela landet.

Leasing

Redovisningsrådets rekommendationer RR 6:99 Leasingavtal tillämpas. Leasing klassificeras i koncernredovisningen antingen som finansiell leasing eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överförda till leasetagarna, om så ej är fallet är det frågan om operationell leasing. Koncernens avtal är klassificerade som finansiella leasingavtal och har redovisats som tillgångar i koncernens balansräkning. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter har redovisats som kort- och långfristiga skulder. De leasade tillgångarna skrivs av enligt plan medan leasingbetalningarna redovisas som ränta och amortering på skulderna.

Verksamheter under avveckling

Vid redovisning av verksamheter under avveckling, avses med en avvecklad verksamhet en klart avgränsad del av koncernens verksamhet som har avvecklats eller nedlagts eller är under avveckling i enlighet med en enda sammanhållen plan.

Under året överlåten verksamhet utgör ej en betydande organisatorisk del av koncernens verksamhet, varför någon separat redovisning ej har upprättats.

Koncernredovisning

Koncernredovisning har upprättats i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 1:00

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget samt samtliga av de företag över vilka moderbolaget direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande antas föreligga när ägarandelen uppgår till minst 50 procent av rösterna i dotterföretaget, men kan även uppnås om ett bestämmande inflytande kan utövas över den driftsmässiga och finansiella styrningen. Moderbolaget äger i samtliga fall, direkt eller indirekt, aktier/andelar i de företag som omfattas av koncernredovisningen. Dotterföretag inkluderas i koncernredovisningen från och med den tidpunkt då bestämmande inflytande uppnås och exkluderas ur koncernredovisningen från och med den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Där det är nödvändigt görs justeringar av dotterföretagens redovisningar för att anpassa deras redovisningsprinciper till dem som används för koncernen. Alla interna transaktioner, mellanhavanden, inkomster och utgifter eliminerar vid konsolidering.

Företagsförvärv

Förvärv av rörelser redovisas enligt förvärvsmetoden. Anskaffningsvärdet för förvärvet beräknas som summan av de vid transaktionsdagen verkliga värdena för erhållna tillgångar, uppkomna eller övertagna skulder samt för de egetkapitalinstrument som emitterats i utbyte mot det bestämmande inflytandet över den förvärvade enheten, plus alla kostnader som är direkt hänförliga till rörelseförvärvet. Förvärvade identifierbara tillgångar, skulder och eventalförpliktelser värderas till verkligt värde på förvärvsdagen. Det överskott/underskott som utgörs av skillnaden mellan anskaffningsvärdet för de förvärvade andelarna och summan av verkliga värden på förvärvade identifierbara nettotillgångar redovisas som goodwill/negativ goodwill.

Goodwill

Koncernmässig goodwill uppkommer när anskaffningsvärdet vid förvärv av andelar i dotterföretag överstiger det verkliga värdet på det förvärvade företagets identifierbara nettotillgångar. Goodwill redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuell nedskrivning.

Intresseföretag

Aktieinnehav i intresseföretag redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att det i koncernen bokförda värdet på aktierna i intresseföretaget motsvaras av koncernens andel i intresseföretagets egna kapital samt eventuella restvärden på koncernmässiga över- och undervärden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Andel i intresseföretags resultat" koncernens andel i intresseföretagets resultat justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden.

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

Koncerninterna fordringar och skulder samt transaktioner mellan företag i koncernen liksom därmed sammanhängande realiserade vinster eliminerar i sin helhet. Realiserade vinster uppkomna från transaktioner med

intresseföretag och joint ventures elimineras till den del koncernen äger andelar i företaget. Realiserade vinster uppkomna till följd av transaktioner med intresseföretag elimineras mot "Andelar i intresseföretag". Realiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade vinster såvida det inte föreligger ett nedskrivningsbehov.

Transaktioner med närstående

Koncernen har transaktioner med närstående statliga bolag och verk. Intäkterna består av ersättningar för aviation business och Commercial Services. Kostnaderna består huvudsakligen av meteorologtjänster, myndighetsavgifter samt flygtrafikledningstjänster. Alla transaktioner med närstående genomförs utifrån marknadsmässiga villkor.

Byte av redovisningsprinciper

Från och med 2012 kommer IFRS regelverket att tillämpas i enlighet med de krav som ställs på statliga bolag. Swedavia har dispens att till och med 2011 tillämpa Redovisningsrådets rekommendationer.

Övrigt

De siffror som redovisas har i vissa fall avrundats, vilket innebär att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar. I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen förutom nedanstående.

Koncernbidrag

Moderbolagets erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas efter ekonomisk innebörd. I de fall koncernbidrag lämnas eller erhålls av skattemässiga skäl redovisas koncernbidraget inklusive dess aktuella skatteeffekt direkt mot balanserade vinstmedel. Erhållna koncernbidrag som är att jämställa med utdelning redovisas som intäkt i resultaträkningen. Lämnade koncernbidrag som är att jämställa med aktieägartillskott redovisas mot andelar i koncernföretag.

Pensioner

Pensionsåtaganden redovisas i moderbolaget enligt Tryggandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter.

Intresseföretag

Andelar i intresseföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Erhållna utdelningar redovisas i resultaträkningen under förutsättning att dessa härrör från vinstmedel som intjänats efter förvärvet.

Andelar i kommanditbolag redovisas till anskaffningsvärde. Det redovisade värdet av andelarna ändras årligen med Swedavias andel av kommanditbolagets nettoresultat samt eventuella uttag och tillskott som gjorts under året.

Not 4 Nettoomsättning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-01-01 2011-12-31	2010-04-01 2010-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2009-11-30 2010-12-31
Intäktsfördelning				
Aviation business				
Passagerarrelaterade intäkter	1 778	1 268	1 778	1 268
Rörelserelaterade intäkter	591	416	591	416
Övrig aviation	8	6	8	6
	2 376	1 690	2 376	1 690
Commercial Services				
Bilparkering	604	408	604	408
Retail, Food & Beverage	585	392	585	392
Övriga fastighetsintäkter	399	295	389	285
Ground handling & flygplansparkering	274	201	274	201
Reklam	69	50	69	50
Övrig Commercial Services	313	200	332	263
	2 244	1 546	2 253	1 600
Övriga intäkter	72	41	58	30
	72	41	58	30
Summa	4 693	3 277	4 687	3 320

Not 5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-01-01 2011-12-31	2010-04-01 2010-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2009-11-30 2010-12-31
Ernst & Young				
Revisionsuppdrag	3	-	3	-
Skatterådgivning	-	-	-	-
Övriga tjänster	1	-	1	-
	4	-	4	-
KPMG				
Revisionsuppdrag	1	3	1	3
Skatterådgivning	1	1	1	1
Övriga tjänster	0	1	0	1
	2	5	2	5
Summa	6	5	6	5

Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt revision och annan granskning utförd i enlighet med överenskommelse eller avtal.

Detta inkluderar övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som förädlas av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Skatterådgivning avser samtliga konsultationer inom skatteområdet.

Med övriga tjänster avses rådgivning avseende redovisningsfrågor samt rådgivning kring processer och intern kontroll.

Vid årsstämman den 28 april 2011 valdes Ernst & Young in som revisorer i Swedavia koncernen.

Not 6**Anställda och personalkostnader**

Medelantalet anställda	2011-01-01 2011-12-31	Varav kvinnor	2010-04-01 2010-12-31	Varav kvinnor
MODERBOLAGET				
Sverige	2 505	33%	2 484	35%
Totalt i moderbolaget	2 505	33%	2 484	35%
DOTTERFÖRETAG				
Sverige	11	82%	12	75%
Totalt i dotterföretag	11	82%	12	75%
Koncernen totalt	2 516	34%	2 496	35%
Redovisning av könsfördelning i företagsledningar	2011-12-31	2011-01-01	2010-12-31	2010-04-01
Könsfördelning i företagsledning	Andel kvinnor	Andel kvinnor	Andel kvinnor	Andel kvinnor
MODERBOLAGET				
Styrelsen	44%	44%	44%	44%
Övriga ledande befattningshavare	36%	42%	42%	25%
KONCERNEN TOTALT				
Styrelsen	23%	27%	27%	27%
Övriga ledande befattningshavare	28%	50%	50%	50%
	2011-01-01 – 2011-12-31		2010-04-01 – 2010-12-31	
Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
MODERBOLAGET	877	387	613	214
(varav pensionskostnad)		¹⁾ (125)		¹⁾ (59)
DOTTERFÖRETAG	5	2	4	3
(varav pensionskostnad)	-	(1)		(2)
KONCERNEN TOTALT	882	²⁾ 387	617	217
(Varav pensionskostnad)		³⁾ 126		³⁾ (61)

¹⁾ Av moderföretagets pensionskostnader avser 5 MSEK (2,9) företagets ledning avseende 17 personer. Företagets utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0 MSEK (0).

²⁾ Sociala kostnader i koncernen påverkas av justering av löneskatt på pensionsskuld.

³⁾ Av koncernens pensionskostnader avser 5 MSEK (4,5) företagets ledning avseende 18 personer. Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0 MSEK (0).

Ersättningar till styrelsen

Moderbolaget

2011 TSEK	Grundlön, styrelsearvoden	Utskotts ersättning	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande			
Ingemar Skogö	440	-	-
Styrelseledamöter			
Karin Apelman	220	-	-
Lars Backemar	220	-	-
Anders Ehrling	220	-	4
Anna Elgh	220	-	-
Adine Axén Grate	220	-	4
Lottie Svedenstedt	220	-	-
Hans Jeppsson	220	-	-
Christopher Onajin	-	-	-
Summa	1 980	-	8

2010 TSEK	Grundlön, styrelsearvoden	Utskotts ersättning	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande			
Ingemar Skogö	347	-	-
Styrelseledamöter			
Karin Apelman	165	-	-
Lars Backemar	165	-	-
Anders Ehrling	165	-	-
Anna Elgh	170	-	-
Adine Axén Grate	165	-	-
Lottie Svedenstedt	165	-	-
Hans Jeppsson	170	-	-
Christopher Onajin	-	-	-
Summa	1 512	-	-

Riktlinjer för ersättning till styrelsen

Swedavia följer statens riktlinjer vad gäller ersättning till styrelse. Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt beslut på årsstämman den 28 april 2011. Ingen pensionsersättning utgår till styrelsen. Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter erhåller ej styrelsearvode, ej heller deras suppleanter. Till styrelseledamöter i samtliga dotterbolag utgår inget styrelsearvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i bolag inom Swedaviakoncernen.

Ingen särskild ersättning har utgått under 2011 till representanter i Revisionsutskottet. Under 2011 har det inte funnits något särskilt Ersättningsutskott, varför hela styrelsen behandlat frågor rörande ersättning till VD och övriga ledande befattningshavare.

Ersättningar till ledande befattningshavare

Moderbolaget

2011

TSEK			Grundlön	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensionskostnad
Verkställande direktör						
	Torborg Chetkovich	VD, Koncernchef	2 880	-	35	864
Summa			2 880	-	35	864
Andra ledande befattningshavare						
	Karl Wistrand	Vice VD CFO	1 920	-	8	506
	Per Arenhage	CTO	801	-	20	241
	Anna Bovaller	Chefsjurist	1 207	-	28	268
	Jan Egenäs	VD Swedavia Real Estate AB	575	-	17	150
	Bodil Garneij	CIO	888	-	-	168
	Peder Grunditz	Direktör Regionala flygplatser	1 183	-	31	247
	Charlotta Hydal	HR-direktör samt direktör Hållbarhet och Miljö	1 440	-	7	358
	Anders Lennerman	Direktör Security och Safety	1 152	-	-	345
	Michael Persson Gripkow	CMO	600	-	-	145
	Olle Sundin	Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	1 416	-	174	698
	Peter Weinhandl	Flygplatsdirektör Malmö Airport	974	-	0	256
	Kjell-Åke Westin	Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	1 302	-	51	379
		Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport				
	Agnetha Marcks von Würtemberg	Tf. Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	266	-	-	66
	Katarina Adriansson Sturén	Kommunikationsdirektör	1 603	-	-	-
	Kerstin Lindberg Göransson	Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	1 175	-	34	210
	Mats Sigurdson	Marknadsdirektör	370	-	16	99
Summa			16 873	-	387	4 135

Ersättningar till ledande befattningshavare

Moderbolaget

2010

TSEK			Grundlön	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensionskostnad	
Verkställande direktör							
	Torborg Chetkovich	VD, Koncernchef	fr.om 25/8 2010	931	-	-	336
Summa				931	-	-	336
Andra ledande befattningshavare							
	Karl Wistrand	CFO	fr.o.m 1/11 2010	369	-	-	53
	Anna Bovaller	Chefsjurist		866	-	43	173
	Bodil Garneij	CIO	fr.o.m 1/12 2010	70	-	-	9
	Peder Grunditz	Direktör Regionala flygplatser		732	-	23	137
	Charlotta Hyldal	HR-direktör samt direktör Hållbarhet, Kvalitet och Miljö	fr.o.m 1/9 2010	480	-	-	90
	Anders Lennerman	Direktör Security och Safety	fr.o.m 1/10 2010	288	-	22	62
	Olle Sundin	Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport		1 062	-	133	305
	Peter Weinhandl	Flygplatsdirektör Malmö Airport		720	-	-	171
	Kjell-Åke Westin	Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport		725	-	17	173
	Kerstin Lindberg Göransson	Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Tf. VD t.o.m 24/8-2010	1 350	-	35	261
	Mats Sigurdson	Marknadsdirektör		743	-	30	171
	Lars Friberg	Tf. HR-direktör	t.o.m. 31/8-2010	385	-	13	169
	Ann Jacobsson	Tf. Direktör Hållbarhet, kvalitet och Miljö	t.o.m 31/7-2010	258	-	-	58
	Lars Röhne	Kommunikationsdirektör	t.o.m. 17/12-2010	692	-	21	169
Summa				8 740	-	337	2 001

Ersättning till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med VD utgör företagsledningen och motsvaras av de personer som utgör koncernledningen. Koncernledningen utses av VD. Ersättningar till VD beslutas av Swedavias styrelse. VD föreslår ersättning till övriga ledande befattningshavare, vilka bereds och beslutas av Swedavias styrelse. Under 2011 har det inte funnits något särskilt Ersättningsutskott, varför hela styrelsen behandlat frågor rörande ersättning till VD och övriga ledande befattningshavare.

Styrelsens förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för företagsledningen innebär att Swedavia AB (publ) ska sträva efter att ersättning och anställningsvillkor ska vara rimliga och väl avvägda. Ersättningarna ska präglas av måttfullhet, rimlighet och transparens samt bidra till en god etik och företagskultur.

I fråga om ersättning och andra anställningsvillkor tillämpar Swedavia de principer som beslutats i av regeringen fastställda "Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande" 20 april 2009. Dessa riktlinjer ska utmynna i en ersättning som är konkurrenskraftig, takbestämd, rimlig, och ändamålsenlig. Principen är fast grundlön vilket innebär att några incitamentsprogram eller andra typer av rörliga lönedelar inte får förekomma för ledande befattningshavare.

Pensioner

Pension till VD utges genom en premiebaserad pension till vilken avsättning motsvarande 30 procent av den fasta lönen. Pension till övriga ledande befattningshavare utges enligt den avgiftsbestämda ITP 1-planen. Ledande befattningshavare födda mellan åren 1945-1962 och vars anställning övergick

från LfV till Swedavia den 1 april 2010 omfattas även av en kollektivavtalsreglerad pensions tilläggstrappa till ITP 1. Enstaka ledande befattningshavare omfattas även av premiebaserad pensionsavsättning. Pensionsålder för VD och övriga ledande befattningshavare är 65 år.

Avgångsvederlag

VD har sex månaders ömsesidig uppsägningstid och är under uppsägningstiden berättigad till samtliga anställningsförmåner. För VD har avtal träffats om att avgångsvederlag utgår vid eventuell uppsägning från bolagets sida. Avgångsvederlaget motsvarar fast lön i 12 månader utöver uppsägningstiden och är ej pensionsgrundande.

För vice verkställande direktör och flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport har avtal träffats om att avgångsvederlag utgår vid eventuell uppsägning från bolagets sida motsvarande fast lön under maximalt sex månader utöver uppsägningstiden. För CTO har avtal träffats om att avgångsvederlag utgår vid eventuell uppsägning från bolagets sida, då 10 års anställning uppnåtts i bolaget, motsvarande fast lön under maximalt sex månader utöver anställningstiden. För VD i Swedavia Real Estate AB har avtal träffats om att avgångsvederlag utgår vid eventuell uppsägning från bolagets sida motsvarande fast lön under maximalt fyra månader utöver uppsägningstiden. För HR-direktör samt direktör Hållbarhet och Miljö har avtal träffats om att avgångsvederlag utgår vid eventuell uppsägning från bolagets sida motsvarande fast lön under maximalt tre månader utöver anställningstiden. Avgångsvederlag är ej pensionsgrundande.

Ledande befattningshavare har en ömsesidig uppsägningstid om sex månader och är under uppsägningstiden berättigad till samtliga anställningsförmåner.

Förändringar i kretsen ledande befattningshavare

Karl Wistrand tillträdde som vice VD för Swedavia den 1 juli 2011, jämte sitt ordinarie uppdrag som CFO. Per Arenhage tillträdde som CTO den 1 juli 2011. Jan Egenäs tillträdde som VD för Swedavia Real Estate AB den 1 augusti 2011. Michael Persson Gripkow tillträdde som CMO den 1 augusti 2011. Kjell-Åke Westin tillträdde som flygplatsdirektör på Stockholm Arlanda Airport den 9 september 2011, och lämnade i samband med det sitt tidigare uppdrag som flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport den 8 september 2011.

Agneta Marcks von Würtemberg tillträdde som tf. flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport den 9 september 2011. Kerstin Lindberg Göransson avslutade sitt uppdrag som flygplatsdirektör på Stockholm Arlanda Airport den 8 september 2011. Mats Sigurdson avslutade sitt uppdrag som marknadsdirektör den 10 maj 2011. Katarina Adriansson Sturén, som upprätthöll posten som kommunikationsdirektör på konsultbasis redovisas konsultarvode, avslutade sitt uppdrag som kommunikationsdirektör den 25 oktober 2011.

Not 7**Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-01-01 2011-12-31	2010-04-01 2010-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2009-11-30 2010-12-31
Avskrivningar				
Goodwill	32	24	24	19
Övriga immateriella anläggningstillgångar	13	9	13	9
Byggnader och mark	292	216	290	214
Markanläggningar	148	107	148	107
Installationer, fordon och inventarier	362	268	362	268
Summa	847	624	837	617
Nedskrivningar				
Byggnader och mark	6	-	6	-
Markanläggningar	1	-	1	-
Installationer, fordon och inventarier	5	-	5	-
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	3	6	3	6
Summa	862	630	852	623

Not 8**Resultat från andelar i koncernföretag**

	Moderbolaget	
	2011-01-01 2011-12-31	2009-11-30 2010-12-31
Andel i koncernföretags resultat	13	-
Summa	13	-

Not 9**Resultat från andelar i intresseföretag**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-01-01 2011-12-31	2010-04-01 2010-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2009-11-30 2010-12-31
Andel i intresseföretags resultat	14	8	17	10
Summa	14	8	17	10

Not 10**Ränteintäkter och liknande resultatposter**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-01-01 2011-12-31	2010-04-01 2010-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2009-11-30 2010-12-31
Ränteintäkter, övriga	8	3	12	3
Summa	8	3	12	3

Not 11**Räntekostnader och liknande resultatposter**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-01-01 2011-12-31	2010-04-01 2010-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2009-11-30 2010-12-31
Räntekostnader	-247	-185	-255	-185
Räntedel i periodens pensionskostnad	-24	-18	-13	-12
Övriga finansiella kostnader ¹⁾	-6	-36	-17	-101
Summa	-277	-239	-285	-298

¹⁾ Varav 45 (56) MSEK i moderbolaget avser aktuariell förlust 2011.

Not 12**Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver**

Vid beräkning av överavskrivningar har skattemässigt maximalt tillåtna avsättning skett i moderbolaget. Den ackumulerade överavskrivningen avser övriga immateriella tillgångar, installationer, fordon och inventarier.

Not 13**Skatt på periodens resultat**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-01-01 2011-12-31	2010-04-01 2010-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2009-11-30 2010-12-31
Aktuell skattekostnad (-)/[skatteintäkt (+)]				
Periodens skattekostnad [/skatteintäkt]	-52	-6	-43	-
	-52	-6	-43	-
Uppskjuten skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]				
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-47	-165	29	28
Totalt redovisad skattekostnad	-99	-171	-14	28

Koncernen	2011-01-01 2011-12-31		2010-04-01 2010-12-31	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		482		192
Skatt enligt gällande skattesats	26,3	-127	26,3	-50
Skatteeffekt avskrivning av koncernmässig goodwill		-6		-3
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-38		-93
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		8		-
Skatteeffekt underskottsavdrag		63		-22
Övrigt		-		-3
Redovisad effektiv skatt	20,5	-99	86,2	-171

Moderbolaget	2011-01-01 2011-12-31		2009-11-30 2010-12-31	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		191		-542
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26,3	-50	26,3	143
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-38		-93
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		11		-
Skatteeffekt underskottsavdrag		63		-22
Redovisad effektiv skatt	7,3	-14	5,1	28

Not 14**Immateriella anläggningstillgångar**

Goodwill	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Förvärvat				
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid periodens början	377	-	493	-
Inkrämsförvärv	-	289	-	493
Förvärv av dotterföretag	-	88	-	-
Vid periodens slut	377	377	493	493
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid periodens början	-25	-	-19	-
Periodens avskrivning enligt plan	-32	-25	-24	-19
Vid periodens slut	-57	-25	-43	-19
Redovisat värde vid periodens slut	321	352	450	474
Övriga immateriella anläggningstillgångar				
Förvärvat				
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid periodens början	88	-	88	-
Inkrämsförvärv	-	80	-	80
Periodens omklassificeringar	21	8	21	8
Vid periodens slut	109	88	109	88
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid periodens början	-9	-	-9	-
Periodens avskrivning enligt plan	-13	-9	-13	-9
Vid periodens slut	-22	-9	-22	-9
Redovisat värde vid periodens slut	87	79	87	79

Not 15 Byggnader och mark

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid periodens början	5 423	-	5 302	-
Inkråmsförvärv	-	5 163	-	5 163
Förvärv av dotterföretag	-	121	-	-
Periodens omklassificeringar	112	140	111	140
Periodens avyttringar och utrangeringar	-7	-1	-7	-1
	5 528	5 423	5 406	5 302
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid periodens början	-216	-	-214	-
Återföring avskrivning på avyttringar	1	-	1	-
Periodens avskrivning enligt plan	-292	-216	-290	-214
	-507	-216	-503	-214
Redovisat värde vid periodens slut	5 022	5 207	4 903	5 088
Varav mark				
Akkumulerade anskaffningsvärden	471	471	390	390
Redovisat värde vid periodens utgång	471	471	390	390

Fastighetsreglering pågår och lagfartsansökan handläggs av lantmäteriet.

I anskaffningsvärdet för byggnader ingår det 4 MSEK (0) avseende anskaffningar i annans fastighet på Ronneby Airport.

Not 16 Markanläggningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid periodens början	2 580	-	2 580	-
Inkråmsförvärv	-	2 418	-	2 418
Periodens omklassificeringar	113	162	113	162
Periodens avyttringar och utrangeringar	-2	-	-2	-
	2 692	2 580	2 692	2 580
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid periodens början	-107	-	-107	-
Återföring avskrivning på avyttringar	0	-	0	-
Periodens avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-148	-107	-148	-107
	-255	-107	-255	-107
Redovisat värde vid periodens slut	2 437	2 473	2 437	2 473

Inkråmsförvärvade markanläggningar har skattemässigt behandlats som mark. Markanläggningar består främst av start- och landningsbanor.

Not 17**Installationer, fordon och inventarier**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid periodens början	2 431	-	2 431	-
Inkråmsförvärv	-	2 317	-	2 317
Periodens omklassificeringar	220	115	220	115
Periodens avyttringar och utrangeringar	-19	-1	-19	-1
	2 632	2 431	2 632	2 431
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid periodens början	-268	-	-268	-
Återföring avskrivning på avyttringar	6	-	6	-
Periodens avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-362	-268	-362	-268
	-623	-268	-623	-268
Redovisat värde vid periodens slut	2 009	2 163	2 009	2 163

Not 18**Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Vid periodens början	387	-	387	-
Inkråmsförvärv	-	278	-	278
Investeringar	1 057	526	1 057	526
Omklassificeringar	-463	-417	-463	-417
	981	387	981	387
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid periodens början	-6	-	-6	-
Återföring nedskrivning på avyttringar	6	-6	6	-6
	0	-6	0	-6
Redovisat värde vid periodens slut	981	381	981	381

Omklassificeringar av tillgång sker när tillgången tas i bruk, tillgången omklassificeras till det tillgångsslag som tillgången avser.

Not 19**Andelar i koncernföretag**

			Moderbolaget	
Moderbolagets andelar i koncernföretag			2011-12-31	2010-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid periodens början			157	-
Förvärv			5	157
Försäljning			0	-
			161	157
Specifikation av moderbolaget innehav av andelar i koncernföretag 2011-12-31	Antal andelar	Andel i % ¹⁾	Redovisat värde 2011-12-31	Redovisat värde 2010-12-31
Dotterföretag / Org. Nr. / Säte				
LFV Airport Center AB, 556381-1057, Stockholms län, Sigtuna kommun	13 000	100	0	0
Flygplatsfastigheter i Landvetter AB, 556142-8334, Västra Götalands län, Göteborgs kommun	110 022	100	64	64
Arlanda Schiphol Development Company AB, 556653-6628, Stockholms län, Sigtuna kommun	10 000	60	93	93
TreDhotell AB, 556810-8996, Stockholms län, Sigtuna kommun ²⁾	-	-	-	0
Swedavia Security AB, 556844-2932, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	0	-
Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	5	-
			161	157

¹⁾ Ägarandelen av kapitalet avses, vilket även överensstämmer med andelen av rösterna för totalt antal aktier.

²⁾ Under 2011 förvärvades TreDhotell AB utav Swedavia Real Estate koncernen.

Not 20**Andelar i intressebolag**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid periodens början	106	-	110	-
Förvärv	1	100	1	100
Periodens andel i intresseföretags resultat	14	6	17	10
Periodens utdelning	-	-	-	-
	121	106	127	110
Redovisat värde vid periodens slut	121	106	127	110

Specifikation av moderbolaget och koncernens innehav av andelar i intressebolag 2011-12-31	Justerat eget kapital	Årets vinst	Antal andelar	Andel i %	Kapitalandelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moderbolaget
Intresseföretag / Org. Nr. / Säte						
Direkt ägda						
Nordic Airport Properties AB, 556598-5941, Stockholms län, Stockholm kommun	1	0	1 000	50	1	1
Nordic Airport Properties KB, 969673-0143, Stockholms län, Stockholm kommun	99	17	1	50	121	125
Cityflygplatsen i Göteborg AB, 556195-5823, Västra Götalands län, Göteborgs kommun	0	0	5 244	40	-2	-
Svensk Destinationsutveckling AB, 556318-2574, Stockholms län, Stockholms kommun	1	0	400	20	1	1
					121	127

Not 21**Andra långfristiga fordringar**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid periodens början	76	-	14	-
Tillkommande fordringar	38	98	36	35
Reglerade fordringar	-17	-19	-17	-19
Omklassificeringar	-3	-2	-3	-2
	94	76	30	14
Redovisat värde vid periodens slut	94	76	30	14

Not 22**Material och förråd**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Material och förråd	36	34	36	34
Summa	36	34	36	34

Not 23**Fordringar hos koncernföretag**

	Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31
TreDhotell AB	55	50
Flygplatsfastigheter i Landvetter AB	12	11
LFV Airport Center AB	0	-7
Arlanda Schiphol Development Company AB	1	-
Swedavia Real Estate AB	5	-
Sky City Holding AB	5	-
Redovisat värde vid periodens slut	79	55

Not 24**Fordringar hos intresseföretag**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Nordic Airport Properties KB	5	-	5	-
Nordic Airport Properties AB	0	-	0	-
Cityflygplatsen i Göteborg AB	4	7	4	7
Redovisat värde vid periodens slut	10	7	10	7

Not 25**Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Upplupna intäkter Startavgifter	-	13	-	13
Upplupna intäkter Markttjänst	5	7	5	7
Upplupna intäkter Retail, Food & Beverage	97	31	97	31
Upplupna intäkter Reklam	3	2	3	2
Förutbetalda försäkringspremier	2	2	2	2
Upplupna intäkter Försörjning	13	-	13	-
Upplupna intäkter Parkering och Angöring	19	-	19	-
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	61	87	55	81
Summa	201	142	195	136

Not 26**Kassa och bank**

Likvida medel	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Banktillgodohavande	141	295	117	277
Summa	141	295	117	277

Finansiell riskhantering:

Koncernens och moderbolagets finansverksamhet och hantering av finansiella risker är centraliserad till Koncernstab Ekonomi och Finans och bedrivs i en separat koncernenhet Swedavia Finans.

Verksamheten bedrivs utifrån en av styrelsen fastställd finanspolicy och präglas av en låg risknivå. Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar samt effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker.

Valutarisk

Huvuddelen av försäljningsintäkterna berörs ej av någon valutarisk eftersom mer än 99 procent faktureras i SEK. Där fakturering sker i utländsk valuta så sker intern matchning mot leverantörfakturer i motsvarande utländsk valuta.

För övriga betalningar i utländsk valuta sker terminssäkringar som matchar det utländska flödet. Terminssäkringar sker i samband med kontraktstecknande alternativt i samband med erhållande av faktura.

Ränterisk

Med ränterisk avses risken att förändringar i marknadsräntan påverkar koncernens och moderbolagets räntenetto.

Ränterisken uppstår på två olika sätt:

- placeringar i räntebärande tillgångar vars värde förändras när räntan ändras
- kostnaden för upplåningen som förändras

Koncernens och moderbolagets ränterisk uppkommer till mer än 99 procent genom upplåning.

För att uppnå de nyckeltal som är fastlagda i finanspolicyn används räntederivat. På bokslutsdatum uppgick dessa till ett nominellt belopp drygt 4 300 MSEK. Per den 31 december 2011 finns det undervärden i derivaten. Swedavias exponering per bokslutstillfället innebär att en ökning med en procentenhet över alla löptider de kommande 12 mån skulle innebära en påverkan med -3 MSEK på räntenettet.

Enligt finanspolicyn skall räntebindningen uppgå till 3,5 år \pm 1 år. Per bokslutstillfället var räntebindningen 4,16 år. All överskottslikviditet var placerad på bankkonton i svenska affärsbanker.

Likviditets- och refinansieringsrisk

Med likviditets- och refinansieringsrisk avses risken att kostnaden blir högre och finansieringsmöjligheterna begränsade när lån skall omsättas. Dessutom inbegrips att betalningsförpliktelser inte kan uppfyllas till följd av otillräcklig likviditet. Enligt finanspolicyn skall koncernen ha en checkräkningskredit på 100 MSEK samt backuppfaciliteter på 500 MSEK.

Vid bokslutstillfället fanns utöver dessa ingångna lånelöften om 1 600 MSEK med svenska affärsbanker.

Kreditrisk

Koncernens och moderbolagets kommersiella och finansiella transaktioner ger upphov till kreditrisker mot dess motparter.

Med kreditrisken eller motpartsrisken avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina ingångna förpliktelser.

Kreditrisken som Swedavia är exponerad för utgörs av:

- Finansiell kreditrisk
- Kreditrisk i kundfordringar

När det gäller den finansiella kreditrisken har Swedavia ingått ISDA-avtal med bankerna som begränsar risken till realiserade resultat i derivatkontrakt.

Beträffande kundfordringar så bedrivs verksamheten enligt en kreditföreskrift som reglerar kreditvillkor och arbetssätt.

Betalningsvillkoren uppgår till i de flesta fall 30 dagar och kreditförlusterna uppgår till ett ringa belopp i förhållande till koncernens omsättning.

Råvaruprisrisk

Swedavias råvaruprisrisk är koncentrerad till el och regleras i finanspolicyn.

För el sker det en kontinuerlig säkring av priset i enlighet med finanspolicyn. Säkringen sker genom elderivat på elbörsen Nordpool samt även genom bilaterala avtal med producenter.

Säkringsgraden för 2012 uppgår till 87 procent av prognosticerad förbrukning.

Not 27**Eget kapital****Koncernen**

Förskjutningar mellan bundna och fria reserver avser obeskattade reserver efter avdrag för uppskjuten skatt.

Not 28**Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser**

Koncernen har både förmånsbestämda och premiebestämda pensionsåtaganden.

Förmånsbestämda

Merparten av förmånsbestämda pensionsåtaganden är övertagna från LFV i samband med delningen av verket. För dessa åtaganden sker inte något nyintjänande utan utfästelserna är lagda som fribrev. De försäkringstekniska grunderna för beräkning av kapitalvärdet är de av Finansinspektionen (FI) fastställda grunderna FFFS 2007:24 som bland annat innehåller förräntningsåtaganden.

Moderbolaget har valt att redan från 2011 beräkna pensionsåtaganden med förräntningskrav 1,1 procent (1,4) per år. Från och med 2011 skuldförs antastbara pensionsåtaganden till 60 procent både i moderbolaget och i koncernen. Motsvarande värde för 2010 är 100 procent. Pensionsåtagandena redovisas som en avsättning i balansräkningen, i den mån tryggandelagen medger detta, under rubriken "Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser".

Koncernen har både förmånsbestämda och premiebestämda pensionsåtaganden	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Aktuariella antaganden				
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelserna: (vägda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	3,2%	3,5%	1,1%	1,4%
Framtida förändringar av prisbasbelopp	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
Årets värdeförändringar				
IB	683	-	965	-
Årets utbetalningar	-24	-20	-24	-20
Årets avsättningar	41	985	49	985
UB - Nuvärdet av ofonderade förmånsbestämda förpliktelser	699	683	989	965

Moderbolagets totala åtaganden för förmånsbestämda pensioner är kreditförsäkrade hos FPG/PRI.

Pensionskostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Förmånsbestämda planer				
Kostnad för pensioner intjänade under året	4	14	4	19
Räntekostnad	24	18	13	12
Aktuariell kostnad	24	-	45	56
Effekt ändrad skuldföring antastbara pensioner	-11	-	-13	-
Kostnad förmånsbestämda planer	41	32	49	87
Avgiftsbestämda planer				
Avgiftsbestämda planer	72	49	72	47
Löneskatt	17	12	17	11
Kostnad avgiftsbestämda planer	89	61	89	59
Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning	130	93	138	146

Not 29**Avsättningar för uppskjuten skatt**

Koncernen 2011-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Obeskattade reserver	-	251
Effekt av pensionsskuldens värdering i koncernen	-	95
Temporär skillnad, hänförlig till anläggningstillgångar	57	-
Summa	57	346

Koncernen 2010-12-31

Obeskattade reserver	-	178
Effekt av pensionsskuldens värdering i koncernen	-	92
Temporär skillnad, hänförlig till anläggningstillgångar	28	-
Summa	28	270

Moderbolaget 2011-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad, hänförlig till anläggningstillgångar	57	-
Summa	57	-
Moderbolaget 2010-12-31		
Temporär skillnad, hänförlig till anläggningstillgångar	28	-
Summa	28	-

Not 30**Övriga avsättningar**

	Koncern		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Omstruktureringarkostnader vid periodens början	128	-	128	-
Avsatt till omstruktureringarkostnader	12	220	12	220
Upplösning omstruktureringarkostnader	-86	-92	-86	-92
Omstruktureringarkostnader vid periodens slut	54	128	54	128
Trygghetsmedel vid periodens början	17	-	17	-
Avsatt till trygghetsmedel	-	18	-	18
Upplösning till trygghetsmedel	-	-1	-	-1
Trygghetsmedel vid periodens slut	17	17	17	17
Övriga avsättningar vid periodens början	117	-	92	-
Avsatt till övriga avsättningar	26	117	26	92
Upplösning övriga avsättningar	-8	-	-8	-
Övriga avsättningar vid periodens slut	135	117	111	92
Summa	205	263	182	238

Not 31**Skulder till kreditinstitut**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Förfallotidpunkt, < 1år från balansdagen	2 290	2 105	2 290	2 105
Förfallotidpunkt, 1-5 år från balansdagen	3 518	4 023	3 518	4 023
Förfallotidpunkt, senare än fem år från balansdagen	-	-	-	-
Summa	5 808	6 128	5 808	6 128
Riksgälden	1 608	2 313	1 608	2 313
SHB	1 800	2 200	1 800	2 200
Nordea	400	400	400	400
SEB	1 400	1 000	1 400	1 000
Swedbank	600	0	600	0
Danske Bank	0	200	0	200
Övriga kreditgivare	0	15	0	15
Summa	5 808	6 128	5 808	6 128

Not 32**Checkräkningskredit**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Beviljad kreditlimit	100	100	100	100
Outnyttjad del	-100	-100	-100	-100
Utnyttjad kreditbelopp	-	-	-	-

Not 33**Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Incentiveavsättningar till flygbolag	72	42	72	42
Fastighetsskatt	3	2	3	2
Upplupna kostnader byggprojekt	34	9	34	9
Energiskatt	6	5	6	5
Upplupna personalrelaterade kostnader	142	117	142	117
Upplupna räntekostnader	55	-	55	-
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	249	303	251	311
Summa	561	478	563	486

Not 34**Ställda säkerheter och
ansvarförbindelser**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Ställda säkerheter				
SEB bankgaranti	300	-	300	-

Ansvarförbindelser

Swedavia AB har ansvarförbindelser i intressebolaget Cityflygplatsen Göteborg AB i form utav förlusttekningsgaranti. Dessutom har Swedavia ansvarförbindelser i form utav pensionsåtaganden i företagsägd kapitalförsäkring.

Intygandemening samt styrelsens och verkställande direktörens underskrifter

Koncernredovisningen respektive årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen (ÅRL) och redovisningsrådets rekommendationer (RR) och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat.

Förvaltningsberättelsen för koncernen respektive moderbolaget ger en rättvisande översikt över koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som koncernen står inför.

Stockholm-Arlanda den 15 mars 2012

Ingemar Skogö
Styrelseordförande

Karin Apelman
Styrelseledamot

Lars Backemar
Styrelseledamot

Anders Ehrling
Styrelseledamot

Anna Elgh
Styrelseledamot

Adine Grate Axén
Styrelseledamot

Hans Jeppson
Styrelseledamot

Lottie Svedenstedt
Styrelseledamot

Lars Andersson
Styrelseledamot,
Arbetsgagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot,
Arbetsgagarrepresentant

Torborg Chetkovich
VD

Vår revisionsberättelse har avgivits 15 mars 2012

Ernst & Young
Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 26 april 2012.

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Swedavia AB (publ), org.nr. 556797-0818

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Vi har reviderat årsredovisningen och koncernredovisningen för Swedavia AB (publ) för år 2011. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 46-88.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionsssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

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

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen och koncernredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets och koncernens

finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även reviderat förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Swedavia AB (publ) för år 2011.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

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

Uttalanden

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

Stockholm den 15 mars 2012

Ernst & Young
Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Bolagsstyrningsrapport

Swedavia AB (publ)

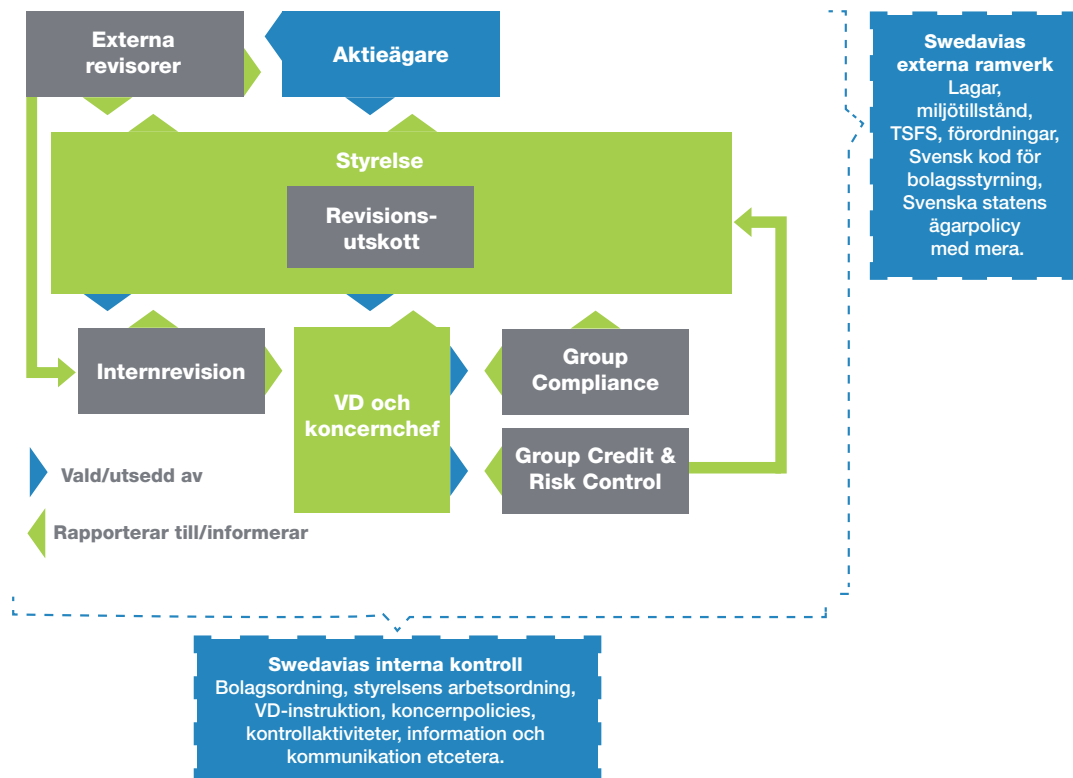
Swedavia AB är ett svenskt aktiebolag med säte i Sigtuna kommun. I Swedavias bolagsordning beskrivs bolagets verksamhet som att finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagens beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Flygplatsverksamheten var tidigare en del av Luftfartsverket (LFV) och verksamheten förvärvades den 1 april 2010. Samtliga aktier i Swedavia AB ägs av svenska staten. Finansdepartementet företräder svenska statens aktier på Swedavias årsstämma och nominerar därmed styrelseledamöter i Swedavia.

Bolagsstyrning

Swedavias bolagsstyrning regleras utifrån externa ramverk som aktiebolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy och Svensk kod för bolagsstyrning. I statens ägarpolicy redogör regeringen sin inställning i viktiga principfrågor avseende bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag. Bland annat har beslutats att alla statligt majoritetsägda bolag ska tillämpa Svensk kod för bolagsstyrning. Kodens övergripande syfte är att bidra till en förbättrad styrning av svenska aktiebolag. Koden tillämpas enligt principen ”följ eller förklara”, vilket innebär att avvikelser från Koden är tillåtna men måste förklaras.

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Svensk kod för bolagsstyrning för Swedavias interna kontroll. Styrelsen har fattat beslut att Swedavia ska tillämpa ett ramverk för dokumentation och analys av intern kontroll som Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) utgivit. Swedavia har fortsatt arbetet med att implementera detta ramverk i bolagets verksamhet. Swedavias struktur för bolagsstyrning illustreras enligt nedanstående bild.



Avvikelser från Koden

Swedavia är helägt av svenska staten och de principer som svenska staten tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Svensk kod för bolagsstyrning. Enligt ägarens riktlinjer ersätts dock kodregler som berör val av styrelseledamöter och revisorer av en särskild nomineringsprocess som gäller för statligt helägda företag. Det främsta skälet för avvikelserna mot Koden är att Swedavia endast har en ägare medan Svensk kod för

bolagsstyrning främst riktar sig till noterade företag med spritt ägande.

Swedavia avviker också beträffande redovisning av styrelseledamöters oberoende i förhållande till större aktieägare. Statens ägarpolicy anger att den relevanta bestämmelsen i Koden i huvudsak syftar till att skydda minoritetsägare i bolag med spritt ägande och därför saknas skäl att redovisa sådant oberoende.

Kodkrav	Avvikelse	Förklaring/ kommentar
Kodregel 1.3-1.4 och 2.1-2.7 Bolaget har en valberedning som representerar bolagets aktieägare.	Valberedning finns inte inrättad.	Valberedning ersätts av ägarens nomineringsprocess.
Kodregel 4.5 och 4.6 Bolagsstyrningsrapporten ska innehålla uppgifter om styrelseledamöter är oberoende i förhållande till större aktieägare.	Beroendeförhållandet till större aktieägare redovisas inte.	Statens ägarpolicy anger att den relevanta bestämmelsen i Koden i huvudsak syftar till att skydda minoritetsägare i bolag med spritt ägande. I statligt helägda bolag saknas därför skäl att redovisa sådant oberoende.

Bolagsstämma

Swedavias årsstämma 2011 hölls den 28 april. Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ, där aktieägarens inflytande utövas. De ärenden som ska behandlas på bolagsstämman regleras av aktiebolagslagen.

Årsstämma ska enligt aktiebolagslagen hållas årligen inom sex månader efter räkenskapsårets utgång. Riksdagens ledamöter har rätt att delta vid stämman och i anslutning till denna ställa frågor. Därtill ska allmänheten erbjudas möjlighet att delta vid stämman. Årsstämman ska bland annat utse styrelse och revisorer, besluta om arvode till dessa samt fastställa resultat- och balansräkning. På årsstämman ska även styrelsen presentera förslag till principer för ersättning till ledande befattningshavare.

Extra bolagsstämmor 2011

Under 2011 har inga extra bolagsstämmor hållits.

Processen för styrelsenominering

För bolag som är helägda av svenska staten tillämpas en nomineringsprocess som följer svenska statens ägarpolicy som ersätter Kodens regler om tillsättning av styrelseledamöter och revisorer.

Nomineringsprocessen för styrelseledamöter drivs och koordineras av enheten för bolagsanalys och ägarstyrning inom finansdepartementet. En arbetsgrupp

analyserar kompetensbehovet utifrån styrelsens sammansättning samt bolagets verksamhet och situation. Därefter fastställs eventuellt rekryteringsbehov och rekryteringsarbetet inleds. Urvalet av ledamöter kommer från en bred rekryteringsbas. Då processen avslutats offentliggörs nomineringarna enligt Kodens bestämmelser.

Styrelse

Enligt bolagsordningen ska styrelsen bestå av lägst sex och högst nio ledamöter, utan suppleanter. Dessutom har arbetstagarorganisationerna, enligt svensk lag, rätt att utse ordinarie ledamöter med suppleanter. Swedavias chefsjurist är styrelsens sekreterare. Verkställande direktör ingår inte i styrelsen men är föredragande vid styrelsens sammanträden. Ingen av styrelseledamöterna ingår i företagsledningen.

Styrelsens arbete och ansvar

Swedavias styrelse ansvarar enligt aktiebolagslagen och Svenska statens ägarpolicy för bolagets organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning för styrelsens arbete, en instruktion avseende arbetsfördelningen mellan styrelsen och verkställande direktören med instruktion för ekonomisk rapportering till styrelsen.

Styrelsens arbetsordning reglerar bland annat ordförandens uppgifter, information till styrelsen och ansvarsfördelning mellan verkställande direktör och styrelse. Enligt styrelsens arbetsordning ska utöver konstituerande styrelsemöte avhållas minst åtta förberedda styrelsemöten per kalenderår. Till detta tillkommer eventuella extra möten motiverade av händelser av stor vikt. Styrelsen ansvarar för den finansiella rapporteringen och har genom revisionsutskottet regelbundna möten med bolagets revisorer. Därutöver träffar revisorerna hela styrelsen minst en gång per år.

Styrelsen utvärderar fortlöpande verkställande direktörens arbete och behandlar särskilt denna fråga minst en gång per år, då ingen ifrån företagsledningen ska närvara.

Styrelsens sammansättning

Under 2011 bestod Swedavias styrelse av nio stämvalda ledamöter, inklusive ordföranden. Därutöver hade styrelsen två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter. På sidorna 98–99 redovisas varje styrelseledamots ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år

som ledamot i Swedavias styrelse. Av styrelsens stämvalda ledamöter är fem män och fyra kvinnor. Genomsnittsåldern är 53 år. Arbetstagarrepresentanterna under 2011 är två män och genomsnittsåldern är 52 år.

Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande väljs av årsstämman. Enligt arbetsordningen för Swedavias styrelse ska ordföranden tillse att styrelsearbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina åligganden. Ordföranden ska bland annat organisera och leda styrelsearbetet, ha regelbunden kontakt med verkställande direktör och se till att styrelsen erhåller tillfredsställande informations- och beslutsunderlag för sitt arbete. Styrelsens ordförande ansvarar också för att samordna styrelsens syn mot ägaren i frågor av avgörande betydelse för bolaget, samt att ta emot synpunkter från ägaren och förmedla dessa inom styrelsen.

Styrelsens arbete under 2011

Styrelsen har under 2011 hållit tio sammanträden, varav ett konstituerande.

Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro	Invald år
Ingemar Skogö	Ordförande	10/10	2010
Karin Apelman	Ledamot	9/10	2010
Lars Backemar	Ledamot	10/10	2010
Anders Ehrling	Ledamot	10/10	2010
Anna Elgh	Ledamot	10/10	2010
Adine Grate Axén	Ledamot	10/10	2010
Hans Jeppson	Ledamot	10/10	2010
Christopher Onajin ¹⁾	Ledamot	10/10	2010
Lottie Svedenstedt	Ledamot	10/10	2010
Arbetstagarrepresentanter			
Lars Andersson	Ledamot	10/10	2010
Robert Olsson	Ledamot	10/10	2010
Mats Abrahamsson	Suppleant	-	2010
Agne Lindbom	Suppleant	-	2010

¹⁾ Då Christopher Onajin, styrelseledamot och ägarrepresentant, valt att lämna sin tjänst hos Finansdepartementet har han även lämnat sitt uppdrag i Swedavia i samband med styrelsemötet den 13 februari 2012.

Huvudfrågor under 2011 har varit:

- Ekonomisk rapportering
- Strategisk utveckling för Swedaviakoncernen
- Budget 2012
- Affärsplan 2012-2015
- Intern styrning och kontroll

Styrelsens utskottsarbete

Under år 2011 har ett revisionsutskott etablerats. Arbetet i revisionsutskottet har fastställts av styrelsen genom särskild instruktion för utskottet. Revisionsutskottets uppgift är bland annat att svara för beredningen av styrelsens arbete med att kvalitetssäkra företagets finansiella rapportering, följa upp den interna kontrollen och att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Revisionsutskottet har under 2011 haft fem protokollförda möten varav bolagets revisorer deltog på tre möten. Under 2011 har styrelseledamöterna Karin Apelman (ordförande), Anna Elgh, och Christopher Onajin ingått i revisionsutskottet.

Swedavia har inte haft något ersättningsutskott under 2011 utan hela styrelsen har fullgjort uppgifter som är avsedda för utskottet.

Utvärdering av styrelsearbetet 2011

Styrelsens arbete har under året utvärderats genom en systematisk och strukturerad process som bland annat syftar till att få fram ett bra underlag för styrelsens eget utvecklingsarbete. Den första utvärderingen ägde rum under andra kvartalet 2011.

Styrelsens ersättning

Styrelsens arvoden bestäms av årsstämman. Till styrelsens ordförande utgår arvode med 440 000 kronor och till varje ledamot med 220 000 kronor. Vid Swedavias årsstämma beslutades också att särskilt styrelsearvode ej ska utgå till styrelsens arbetstagarrepresentanter eller ledamot som är anställd i regeringskansliet.

Verkställande direktör och koncernledning

Styrelsen tillsätter verkställande direktör i bolaget.

Den verkställande direktören ansvarar för den löpande förvaltningen av bolaget enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Inom de ramar som styrelsen fastslagit leder verkställande direktören verksamheten samt håller styrelsens ordförande kontinuerligt informerad om väsentliga affärshändelser. Verkställande direktören ska organisera bolagets ledning så att ändamålsenlig styrning och kontroll av verksamheten uppnås. Övriga medlemmar i koncernledningen utses av verkställande direktören. Koncernledningen är ett informations-, diskussions- och beslutandeforum för koncerngemensamma frågor. Ledningsgruppens möten leds av verkställande direktören och sammanträden sker var fjortonde dag. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidan 100.

Ersättning till ledande befattningshavare

På Swedavias årsstämma den 28 april 2011 beslutade ägaren om principerna för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Avseende ersättning och andra anställningsvillkor ska Swedavia tillämpa de principer som beslutats av regeringen fastställda ”Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande”. Motsvarande principer tillämpas i Swedavias dotterbolag. Swedavia tillämpar inte rörlig ersättning för ledande befattningshavare. Under 2011 har omförhandling av vissa anställningsavtal genomförts.

Dotterbolag och intressebolag

Swedavia har fem dotterbolag vid utgången av 2011; Flygplatsfastigheter i Landvetter AB, LfV Airport Center AB, Swedavia Real Estate AB, Swedavia Security AB, samt Arlanda Schiphol Development Company AB (60 procents ägande). Swedavia har även fyra intressebolag; Cityflygplatsen i Göteborg AB, Nordic Airport Properties AB, Nordic Properties KB och Svensk Destinationsutveckling AB. I samtliga dotterbolag och intresseföretag i

koncernen finns någon ur Swedavias ledning representerad.

Under året har Swedavia tagit fram ett ägardirektiv för dotterbolag i syfte att ha enhetliga styrningsprinciper i hela koncernen. Ägardirektivet håller på att implementeras i samtliga dotterbolag.

Revisorer

Extern revision

Enligt statens ägarpolicy ligger ansvaret för val av revisor i bolag med statligt ägande alltid hos ägaren. Det slutliga beslutet av val av revisorer fattas av ägaren på årsstämman. Revisorns uppgift är att granska bolagets och koncernens finansiella rapportering samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. Vid Swedavias årsstämma den 28 april 2011 valdes revisionsbolaget Ernst & Young som revisorer, revisionsuppdraget gäller till slutet av den årsstämma som hålls år 2012. Huvudansvarig revisor är auktoriserad revisor Magnus Fagerstedt. Förordnanden gäller till slutet av den årsstämma som hålls år 2012. Magnus Fagerstedt har inte uppdrag i bolag som påverkar oberoendet som revisor i Swedavia. Till revisorer och revisionsbolag har arvode utgått för revision och annan lagstadgad granskning samt för rådgivning och annat biträde som föranletts av iakttagelser vid granskningen.

Internrevision

Styrelsen har som stöd för sitt ansvar, tillsynsskyldighet och utvärdering en inrättad internrevisionsfunktion i Swedavia. Styrelsen har fastställt en instruktion för internrevisionen och har under 2011 bestått av två revisorer.

Styrelsens rapport om intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen för den interna kontrollen. Enligt Koden och årsredovisningslagen skall styrelsen årligen lämna en beskrivning av de viktigaste inslagen i bolagets system för intern kontroll och riskhantering avseende den finansiella rapporteringen. Intern kontroll avseende finansiell rapportering syftar till

att ge en rimlig försäkran avseende tillförlitligheten i den externa finansiella rapporteringen i form av bokslutsrapporter, delårsrapporter och årsredovisningar och att den externa finansiella rapporteringen är upprättad i överensstämmelse med lag, tillämpliga redovisningsprinciper och övriga krav på aktiebolag. Denna rapport har upprättats i enlighet med Koden för bolagsstyrning och är avgränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen.

Styrelsen har fattat beslut att Swedavia ska följa ett etablerat ramverk för intern kontroll enligt COSO-modellen (the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). COSO-modellen består av fem sinsemellan beroende komponenter; kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning och utvärdering.

Kontrollmiljö

Grunden för Swedavias interna kontroll utgörs av kontrollmiljön med organisationsstruktur, beslutsvägar och ansvar som återfinns i styrande dokument som arbetsordning, policies, riktlinjer och andra styrande dokument. Verkställande direktör har under året tagit fram en ”Code of Conduct” som består av etiska riktlinjer för hur Swedavias medarbetare ska uppträda och agera i sitt dagliga arbete. Viktiga policies i kontrollmiljön kopplat till den finansiella rapporteringen är Swedavias finanspolicy och kreditpolicy som årligen beslutas av styrelsen. Verkställande direktören har därutöver utfärdat och beslutat en rad styrande dokument, däribland Swedavias arbetsordning med attestförteckning, varigenom de ledande befattningshavarnas ansvarsområden klart definieras och följs upp. En ekonomihandbok som innehåller anvisningar och regelverk för det löpande arbetet med de finansiella processerna finns publicerad på Swedavias intranät.

Riskhantering

Företagsövergripande riskhantering är en process som genomförs av Swedavias styrelse, ledning och annan personal, och som genomförs i ett strategiskt sammanhang och över hela företaget. Riskhanteringen är utformad för att identifiera potentiella händelser som kan påverka orga-

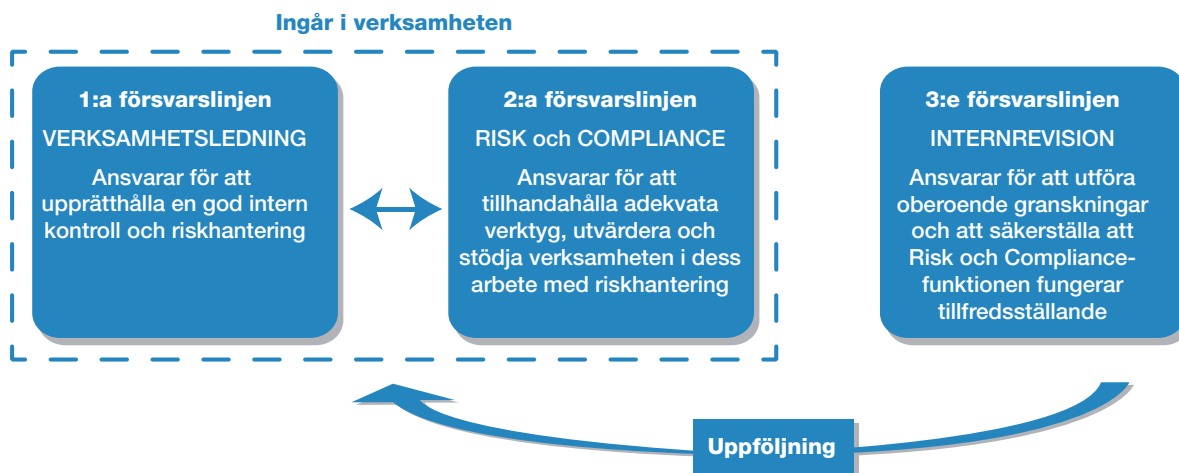
nisationen och ge rimlig försäkran om att organisationens mål uppnås.

I Swedavia är det verksamhetens ansvar att löpande identifiera, analysera, hantera och kontrollera risker (1:a försvarslinjen). Både månadsvis och kvartalsvis rapporterar verksamheten in risker genom ett rapportverktyg. Vidare har Swedavia under 2011 rekryterat en Risk Manager som kommer att ansvara för och bygga upp riskhantering inom koncernen. Syftet med arbetet är att stödja verksamheten i framtagandet av en riskpolicy, tillhandahålla verksamheten adekvata verktyg och metoder och analyser, liksom att utvärdera verksamhetens riskhanteringsförmåga. Denna funktion kallas för Chief Risk Officer (2:a försvarslinjen) och utgör en del av verksamheten. Internrevision utvärderar löpande Swedavias riskhanteringsarbete (3:e försvarslinjen).

Kontrollaktiviteter

Bolagets verkställande direktör och CFO genomför regelbundna genomgångar avseende det ekonomiska utfallet med ledande befattningshavare inom Swedavia. Redovisningsprocessen utvärderas löpande och anpassas så att den överensstämmer med tillämpliga regelverk i form av god redovisningssed samt övriga krav som ställs på koncernens finansiella rapportering.

I bolagets affärsprocesser ingår finansiella kontroller avseende godkännande och redovisning av transaktioner. I boksluts- och rapporteringsprocessen finns kontroller bland annat för projekt med avvikande saldon. Som ett led i Swedavias pågående arbete med riskhantering och intern kontroll utvärderas arbetsprocesser, policyer och arbetsinstruktioner löpande. Nyckelkontroller identifieras och systematisk uppföljning av kontrollernas effektivitet utvecklas.



Information och kommunikation

Swedavia har informations- och kommunikationskanaler som syftar till att främja fullständighet och riktighet i den finansiella rapporteringen. För extern kommunikation finns riktlinjer som säkerställer att företaget lever upp till högt ställda krav på korrekt information till marknaden.

Uppföljning och utvärdering

Koncernledningsgruppen sammanträder var fjortonde dag och följer upp verksamheten och dess risker. Styrelsen utvärderar också verksamhetens utveckling,

ekonomiskt resultat, finansiell ställning och kassaflöde månadsvis genom ett relevant rapportpaket. På koncernnivå finns funktioner, däribland controller- och redovisningsenhet, som löpande analyserar och följer upp såväl utfall som årsprognos för bolagets verkställande direktör samt CFO. Samtliga affärsenhetsansvariga redovisar regelbundet såväl utfall som årsprognos för bolagets verkställande direktör samt CFO. Styrelsen utvärderar kontinuerligt den information som verkställande direktör lämnar. Dessutom finns internrevisionsfunktionen som en oberoende granskningsfunktion.

Stockholm-Arlanda den 15 mars 2012

Ingemar Skogö
Styrelseordförande

Karin Apelman
Styrelseledamot

Lars Backemar
Styrelseledamot

Anders Ehrling
Styrelseledamot

Anna Elgh
Styrelseledamot

Adine Grate Axén
Styrelseledamot

Hans Jeppson
Styrelseledamot

Lottie Svedenstedt
Styrelseledamot

Lars Andersson
Styrelseledamot,
Arbetsstagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot,
Arbetsstagarrepresentant

Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

Till årsstämman i Swedavia AB (publ), org.nr 556797-0818

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för 2011 och för att den är upprättad i enlighet med ”Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande” och därmed i enlighet med Svensk kod för bolagsstyrning och årsredovisningslagen i tillämpliga delar.

Vi har läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och vår kunskap om bolaget och koncernen anser vi att vi har tillräcklig grund för våra uttalanden.

Detta innebär att vår genomgång 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 en bolagsstyrningsrapport har upprättats och att dess, enligt ägarpolicy, obligatoriska information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Stockholm den 15 mars 2012

Ernst & Young
Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Styrelse



Ingemar Skogö Styrelseordförande (invald 2010)

Födelseår: 1949

Övriga styrelseuppdrag: SweRoad AB (ordförande), Nordic Airport Properties AB och Sensys Traffic AB. **Utbildning:** Civilekonom, Lunds universitet. **Arbetslivserfarenhet:** Landshövding Länsstyrelsen Västmanland. Tidigare generaldirektör Vägverket, generaldirektör Luftfartsverket, statssekreterare Kommunikationsdepartementet, stadsdirektör Södertälje Kommun, departementsråd energi inom industridepartementet, handläggare budgetavdelningen Finansdepartementet och Riksrevisionsverket.



Karin Apelman Ledamot (invald 2010), ordförande revisionsutskottet

Födelseår: 1961

Övriga styrelseuppdrag: SEK (till och med den 29 april 2011), Exportkreditnämnden, finansieringsdelegationen vid Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) och Kammarkollegiets insynsråd. **Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan Stockholm. **Arbetslivserfarenhet:** Generaldirektör Exportkreditnämnden. Tidigare finans- och ekonomidirektör Luftfartsverket, vice VD Saab Aircraft Leasing, Manager Leasing och projektfinansiering Scandinavian Airlines Sweden.



Adine Grate Axén Ledamot (invald 2010)

Födelseår: 1961

Övriga styrelseuppdrag: 3 (HI3G Scandinavia), Sjunde AP-fonden, Swedish Orphan Biovitrum AB och Sampo Oy. **Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan Stockholm och Executive MBA (AMP) Harvard, Boston, USA. **Arbetslivserfarenhet:** Ordförande NASDAQ OMX Bolagskommitté. Tidigare Executive Vice president och Managing Director Investor AB, Vice president corporate finance Gota Group och Hägglöf & Ponsbach. Tidigare ledamot i Aktiemarknadsnämnden, Carnegie Investment Bank AB, Gambro AB, Grand Hotel Holdings, Ericsson Project Finance AB, EDB ErgoGroup A/S, Spray Ventures BV, Näringslivets Börs kommitté och Regeringens Råd för minskat statligt ägande.



Lars Backemar Ledamot (invald 2010)

Födelseår: 1950

Övriga styrelseuppdrag: Backemar Consulting AB (ordförande), City i Samverkan AB (ordförande), Villa Azur AB (ordförande), Arosgruppen Fastigheter Fjärdingen AB, Arosgruppen Holding AB, Fastighets AB Velocipeden och Fresh Food Support Sweden AB (suppleant). **Utbildning:** Företagsekonomi och marknadsföring, Köpmannainstitutet, Stockholm och marknadsföring med konsumentpolitik, Uppsala Universitet. **Arbetslivserfarenhet:** Senior Advisor, Backemar Consulting AB. Tidigare diverse ledande befattningar på Jones Lang LaSalle, VD och affärsområdesansvarig NK fastigheterna Stockholm och Göteborg inom Huvudstaden AB och Fastighetschef NK Cityfastigheter.



Anders Ehrling Ledamot (invald 2010)

Födelseår: 1959

Övriga styrelseuppdrag: Scandic Hotels AS (ordförande), Scandic Hotels Holding A/S (ordförande), Scandic Hotels A/S (ordförande), Scandic Hotels Eesti AS (ordförande), AS Finest Palace (ordförande), Scandic Polen SP.z o. o. (ordförande), Scandic Hotels OY (ordförande), Trygg Hansa AB och Destination Åre AB. **Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan Stockholm. **Arbetslivserfarenhet:** VD och Koncernchef Scandic Hotels AB. Tidigare VD SAS Sverige, kommersiell chef Scandinavian Airlines samt inom SAS; inrikeschef Sverige respektive marknadschef Nordamerika.



Anna Elgh Ledamot (invald 2010), ledamot revisionsutskottet

Födelseår: 1963

Övriga styrelseuppdrag: -

Utbildning: Civilingenjör, Kungliga tekniska högskolan, Stockholm och Executive MBA, Instituto de Empresa Madrid. **Arbetslivserfarenhet:** Affärsområdeschef Äldreomsorg Egen Regi Carema Care. Tidigare Vice President Supply Chain och Koncernlogistikchef Lantmännen, Supply Chain Director SAS Component samt flera ledande befattningar inom Svenska Statoil AB.



Hans Jeppson Ledamot (invald 2010)

Födelseår: 1956

Övriga styrelseuppdrag: Jeppson Business & Government Consulting AB och Stockholm Business Region AB (suppleant). **Utbildning:** Fil kand (Nationalekonomi), Lunds universitet och MA (Economics), UCLA. **Arbetslivserfarenhet:** Särskild utredare, Upphandlingsstödsutredningen, Socialdepartementet och konsult Jeppson Business & Government Consulting AB. Tidigare särskild utredare Innovationsupphandling, Näringsdepartementet, statssekreterare (utrikeshandel), Utrikesdepartementet, samt direktör Stockholms Handelskammare.



Christopher Onajin (invald 2010), ledamot revisionsutskottet. Då Christopher Onajin, styrelseledamot och ägarrepresentant, valt att lämna sin tjänst hos Finansdepartementet har han även lämnat sitt uppdrag i Swedavia i samband med styrelsemötet den 13 februari 2012.

Födelseår: 1973

Övriga styrelseuppdrag: Preaktio AB. **Utbildning:** Ekonomie Magister, Internationellt Företagande, Handelshögskolan, Göteborgs Universitet. **Arbetslivserfarenhet:** Förvaltare/projektledare vid Enheten för Statligt Ägande, Finansdepartementet. Tidigare managementkonsult vid Arthur D Little, budgetspecialist vid Internationella Valutafonden, departementssekreterare vid Finansdepartementet och revisor, PricewaterhouseCoopers.



Lottie Svedenstedt Ledamot (invald 2010)

Födelseår: 1957

Övriga styrelseuppdrag: MIL Institute (ordförande), Clas Ohlson AB, Stampen AB, Global Health Partner AB, Byggmax AB, ITAB Shop Concept AB, Thule Group AB, Mktmedia AB, Mediebolaget Promedia i Mellansverige AB, Liberala Tidningar i Mellansverige AB och Vanna AB. **Utbildning:** Juristexamen, Uppsala universitet. **Arbetslivserfarenhet:** Tidigare Koncernchef Kid Interiör A/S, affärsområdeschef IKEA of Sweden, deputy general manager IKEA Systems BV, VD Inter IKEA Systems A/S och regionchef H&M AB.



Lars Andersson Arbetstagarrepresentant (Invald 2010)

Födelseår: 1953

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i SEKO koncernfack Swedavia.
Utbildning: 1:e reparatör.



Robert Olsson Arbetstagarrepresentant (Invald 2010)

Födelseår: 1966

Övriga styrelseuppdrag: Sektionsordförande ST.
Utbildning: Gymnasium, Fackliga utbildningar med mera. Säkerhetsvakt/skyddsvakt i Swedavia.

Suppleanter (ej på bild):

Agne Lindbom Suppleant

Födelseår 1961

Mats Abrahamsson Suppleant

Födelseår 1958

Revisor (ej på bild):

Magnus Fagerstedt

Huvudansvarig revisor Ernst & Young AB

Födelseår 1957

Koncernledning



Torborg Chetkovich

VD och koncernchef sedan augusti 2010
Födelseår: 1967

Utbildning: Civilekonom, Uppsala Universitet och MBA, Lausanne, Schweiz. **Arbetslivserfarenhet:** Tidigare VD för MTR Norden, Vice VD för Veolia Transport Sverige AB, Divisionschef Veolia Transport Sverige AB, Marknadschef ConnexTunnelbanan AB och olika ledande befattningar inom SJ. **Styrelseuppdrag:** Swedavia Real Estate AB (ordförande), Almega, Nordic Airport Properties AB, Royal Swedish Hong Kong Society, Svensk Destinationsutveckling AB och Svenskt Flyg Intresseaktiebolag.



Karl Wistrand

Vice VD och Chief Financial Officer



Per Arenhage

Chief Technical Officer



Mikael Persson Gripkov

Chief Commercial and Marketing Officer



Olle Sundin

Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport



Anna Bovaller

Chefsjurist



Peder Grunditz

Direktör Regionala flygplatser



Petter Weinhandl

Flygplatsdirektör Malmö Airport



Jan Egenäs

VD Swedavia Real Estate AB



Charlotta Hyldal

HR-direktör samt direktör Hållbarhet och Miljö



Kjell-Åke Westin

Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport



Bodil Garneij

Chief Information Officer



Anders Lennerman

Direktör Security and Safety



Agnetha Marcks von Wurtemberg


Tf. flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport

GRI-index











Korsreferenslista

Swedavias hållbarhetsredovisning för 2011 är upprättad i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för hållbarhetsredovisning, G3. De indikatorer som Swedavia har valt att redovisa för 2011 samt var informationen återfinns framgår av korsreferenstabellen: denna hållbarhetsredovisning (HBR) och Swedavia Årsredovisning 2011 (ÅR). Hållbarhetsredovisningen tillämpar GRI:s nivå C+ och är granskad av Ernst & Young AB.

1. Strategi och analys

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
1.1	Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare om relevansen av hållbar utveckling för organisationen och dess strategi.	4-5		–

2. Organisationsprofil

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
2.1	Organisationens namn.	omslag, 67		–
2.2	De viktigaste varumärkena, produkterna och/eller tjänsterna.	18-21		–
2.3	Organisationsstruktur, enheter, affärsområden, dotterbolag och joint ventures.	82		–
2.4	Lokalisering av organisationens huvudkontor.	106		–
2.5	Antal länder som organisationen har verksamhet i och namnen på de länder där viktig verksamhet bedrivs eller som är särskilt relevanta för de frågor som berör hållbar utveckling i redovisningen.	2, 67		–
2.6	Ägarstruktur och företagsform.	omslag, 90		–
2.7	Marknader som organisationen är verksam på.	2		–
2.8	Den redovisande organisationens storlek.	2-3		–
2.9	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden beträffande storlek, struktur eller ägande.	82		–
2.10	Utmärkelser och priser som mottagits under redovisningsperioden.	39		–

 Ej relevant  Delvis  Fullständig

3. Information om redovisningen

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
3.1	Redovisningsperiod för den redovisade informationen.	25		—
3.2	Datum för publiceringen av den senaste redovisningen.	30		—
3.3	Redovisningscykel.	25		—
3.4	Kontaktperson för frågor angående redovisningen och dess innehåll.	106		—
3.5	Processer för definition av innehållet i redovisningen.	25-28		—
3.6	Redovisningens avgränsning.	25		—
3.7	Beskriv eventuella särskilda begränsningar för redovisningens omfattning och avgränsning.	25		—
3.8	Princip för redovisningen av joint ventures, dotterbolag, hyrda anläggningar, utlokaliserade verksamheter och andra enheter som väsentligt kan påverka jämförbarheten mellan olika tidsperioder och/eller organisationer.	25		—
3.10	Förklaring av effekten av förändringar av information som lämnats i tidigare redovisningar, och skälen för sådana förändringar.	25		—
3.11	Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redovisningsperiod vad gäller avgränsning, omfattning eller mätmetoder som använts i redovisningen.	25		—
3.12	Innehållsförteckning som visar var i redovisningen standardupplysningarna finns.	101-104		—
3.13	Policy och nuvarande tillämpning med avseende på att låta redovisningen externt bestyrkas.	25		—

4. Styrning, åtaganden och intressentrelationer

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
4.1	Redogörelse för organisationens bolagsstyrning, inklusive kommittéer som är underställda styrelsen och som är ansvariga för specifika uppgifter så som att fastställa strategi eller att utöva tillsyn över organisationen.	90-95		—
4.2	Beskriv huruvida styrelseordföranden också är verkställande direktör.	97-99		—
4.3	För organisationer som endast har en styrelsenivå, ange antalet medlemmar inom denna som är oberoende och/eller inte ingår i företagsledningen.	90, 97		—
4.4	Möjligheter för aktieägare och anställda att komma med rekommendationer eller vägledning till styrelsen eller företagsledningen.	91		Svenska staten äger samtliga aktier i bolaget. Medarbetarna representeras av arbetstagarrepresentanter i bolagets styrelse.
4.14	Lista de intressentgrupper som organisationen har kontakt med.	26-27		—
4.15	Princip för identifiering och urval av intressenter.	26		—

5. Resultatindikatorer ekonomisk påverkan

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
EC1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde, inklusive intäkter, rörelse-kostnader, ersättning till anställda, gåvor och andra samhällsinvesteringar, balanserad vinst samt betalningar till finansiärer och den offentliga sektorn.	30		–
EC3	Omfattning av organisationens förmånsbestämda åtagande.	85		Pensioner och förmånsbestämda åtaganden redovisas enligt svensk redovisningslagstiftning.
EC4	Väsentligt finansiellt stöd från den offentliga sektorn.	29		–
EC8	Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur som huvudsakligen görs för att allmänhetens nytta, på kommersiell basis eller utan full ersättning.	30		Ej redovisat bedömning av samhällets behov.

Miljöpåverkan

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
EN3	Direkt energianvändning per primär energikälla.	44		–
EN4	Indirekt energianvändning per primär energikälla.	44		–
EN5	Minskad energianvändning genom sparande och effektivitetsförbättringar.	44-45		–
EN12	Beskrivning av väsentlig påverkan från aktiviteter, produkter och tjänster på den biologiska mångfalden i skyddade områden, samt områden med hög biodiversitet utanför skyddade områden.	42		–
EN16	Totala direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt.	37, 45		–
EN17	Andra relevanta indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt.	28, 39, 45		–
EN18	Initiativ för att minska utsläppen av växthusgaser, samt uppnådd minskning.	27, 38-40		–
EN21	Totalt utsläpp till vatten, per kvalitet och recipient.	41		–
EN29	Väsentlig miljöpåverkan genom transport av produkter och andra varor och material som används i organisationens verksamhet, inklusive medarbetarnas arbetsresor/tjänsteresor.	28, 45		–

Social påverkan: Anställningsförhållanden och arbetsvillkor

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
LA1	Total personalstyrka, uppdelat på anställningsform, anställningsvillkor och region.	2, 18-21, 36		–
LA7	Omfattningen av skador, arbetsrelaterade sjukdomar, förlorade dagar, frånvaro samt totala antalet arbetsrelaterade dödsolyckor per region.	35		–
LA10	Genomsnittligt antal och utbildningstimmar per anställd och år, fördelat på personalkategorier.	33		–
LA13	Sammansättning av styrelse och ledning samt uppdelning av andra anställda efter kön, åldersgrupp, minoritetsgruppstillhörighet och andra mångfaldsindikatorer.	33, 36, 97-98		Styrelse, ledning och anställda redovisas fördelat på män/kvinnor. För styrelsens ledamöter framgår även ålder.

Social påverkan: Mänskliga rättigheter

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
HR4	Antal fall av diskriminering, samt vidtagna åtgärder.	33		–

Social påverkan: Produktansvar

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
PR1	De faser i livscykeln då produkters och tjänsters påverkan på hälsa och säkerhet ska utvärderas i förbättringssyfte och andelen av väsentliga produkt- och tjänstekategorier som genomgått sådana utvärderingsprocesser.	25		Hälsospekten saknas, likaså livscykelperspektiv.
PR5	Rutiner för kundnöjdhet, inklusive resultat från kundundersökningar.	26–28		—

Redovisningsnivåer

GRI har utformat en systematik som innefattar tre tillämpningsnivåer för hållbarhetsredovisningen. Vilken nivå som uppnås beror på hur många av de indikatorer som GRI listar som uppfylls. Swedavia har valt att rapportera på nivån C+.

A+¹⁾

A

A-nivå: Samtliga profiluppgifter (1.1–4.17) samt upplysningar om hållbarhetsstyrning för varje indikatorkategori ska redovisas. Varje kärnindikator och branschindikator ska redovisas, eller förklara skälen till varför de inte redovisas.

B+

B

B-nivå: Samtliga profiluppgifter (1.1–4.17) samt upplysningar om hållbarhetsstyrning för varje indikatorkategori ska redovisas. Dessutom ska minst 20 resultatindikatorer där minst en ska vara från vardera område ekonomi (EC), miljö (EN), arbetsvillkor (LA), mänskliga rättigheter (HR), samhällsansvar (SO) och produktansvar (PR) redovisas. Plustecknet visar att hållbarhetsredovisningen reviderats av en oberoende revisor som lämnat en bestyrkanderapport.

C+

C

C-nivå: Ett urval av profiluppgifter (1.1–4.17) redovisas samt minst 10 resultatindikatorer, där minst en ska komma från respektive område: ekonomi, miljö och social påverkan.

¹⁾ Plustecknet visar att hållbarhetsredovisningen granskats av en oberoende revisor som lämnat en bestyrkanderapport.

Revisors rapport över översiktlig granskning av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning 2011

Till läsarna av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning 2011

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Swedavia AB att översiktligt granska innehållet i Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning för år 2011. Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för det löpande arbetet inom miljö, arbetsmiljö, kvalitet, socialt ansvar och hållbar utveckling samt för att upprätta och presentera hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning.

Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med RevR 6 Bestyrkande av hållbarhetsredovisning utgiven av Far. 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. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt IAASB:s standarder för revision och kvalitetskontroll och god revisionsd i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning 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 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

De kriterier som vår granskning baseras på är de delar av Sustainability Reporting Guidelines G3, utgiven av The Global Reporting Initiative (GRI), som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt de redovisnings- och beräkningsprinciper som företaget särskilt tagit fram och angivit. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vår översiktliga granskning omfattar det som framgår av GRI innehållsförteckning på sidorna 101–104 och de sidor i årsredovisningen som hänvisas till i denna innehållsförteckning.

Vår översiktliga granskning har, utifrån en bedömning av väsentlighet och risk, bland annat omfattat följande:

- | | |
|---|--|
| a. inhämtande av kunskap och förståelse för Swedavia AB:s organisation och verksamhet, | g. utvärdering av den modell som använts för att beräkna koldioxidutsläpp, |
| b. bedömning av kriteriernas lämplighet och tillämpning avseende intressenternas informationsbehov, | h. analytisk granskning av rapporterad information för år 2011, |
| c. bedömning av resultatet av företagets intressentdialog, | i. avstämning av finansiell information mot företagets årsredovisning för år 2011, |
| d. intervjuer med ansvariga chefer på utvalda enheter i syfte att bedöma om den kvalitativa och kvantitativa informationen i hållbarhetsredovisningen är fullständig, riktig och tillräcklig, | j. bedömning av företagets uttalade tillämpningsnivå avseende GRI:s riktlinjer, |
| e. tagit del av interna och externa dokument för att bedöma om den rapporterade informationen för år 2011 är fullständig, riktig och tillräcklig, | k. övervägande av helhetsintrycket av hållbarhetsredovisningen, samt dess format, därvid övervägande av informationens inbördes överensstämmelse med tillämpade kriterier, och |
| f. utvärdering av de system och processer som använts för att inhämta, hantera och validera hållbarhetsinformation, | l. avstämning av den granskade informationen mot hållbarhetsinformationen i företagets årsredovisning för år 2011. |

Slutsats

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

Stockholm den 15 mars 2012

Ernst & Young AB

Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Curt Öberg
Auktoriserad revisor

Definitioner

ACI

Airports Council International är en världsomspännande intresseorganisation för flygplatser och flygplatsgrupper.

Airport Carbon Accreditation (ACA)

Airport Carbon Accreditation är ett klimatmärkningsprogram som följer den internationella standarden "Green House Gas Protocol". I ACA finns fyra nivåer som flygplatser kan ackrediteras enligt. Bakom ACA står ACI Europe och WSP Environmental & Energy.

ASQ

Airport Survey Quality, en resenärsmätning som ACI administrerar och där cirka 150 flygplatser världen över deltar.

Aviation business

Infrastruktur tjänster riktade till flygbolag och marktjänstbolag, exempelvis start- och landningstjänst samt säkerhetskontroll.

Avkastning eget kapital

Periodens resultat i procent av utgående eget kapital.

Avkastning sysselsatt kapital

Rörelseresultat plus finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.

Balansomslutning

Totala tillgångar.

Commercial Services

Tjänster med anknytning till flygplatserna såsom uthyrning av lokaler för handel, kontor, hotell, lager, logistik samt arrenden, parkeringsverksamhet och uthyrning av reklamplatser.

ECPAT

Barnrättsorganisation vars vision är en värld utan barnsexhandel. Organisationens ändamål är att genom informations-, opinions- och påverkansarbete samt samverkan med andra parter, bidra till att förebygga och stoppa alla former av barnsexhandel.

GRI The Global Reporting Initiative

GRI anger riktlinjer för vad en hållbarhetsredovisning ska innehålla och hur det ska gå till samt vilka indikatorer som ska rapporteras.

IAIP

Integrated Aeronautical Information Package, information om publikationer för luftfarten.

Jämförbar data

I de sammanhang Swedavia omnämns före koncernens bildande den 1 april 2010, avses flygplatsverksamheten i LFV. Detta har gjorts för att få jämförbar data.

Kabinfaktor

Kabinfaktorn är ett mått på flygplanens fyllnadsgrad och beräknas genom att dividera antalet passagerare med antalet flygstolar som erbjuds.

NKI

Nöjd kund index.

Non-aviation business

Under året namnändrat till Commercial Services.

Passagerare

Med passagerare avses den statistiska händelse, där en person med flyg har avrest från eller ankommit till en flygplats. Med resenär menas en individ som avreser från eller ankommer till en flygplats.

Exempel. En individ flyger från Luleå via Stockholm till Malmö. Denna resa genomförs av en (1) resenär, men motsvaras av fyra (4) passagerare: en avresande passagerare vid Luleå Airport, en ankommande passagerare vid Stockholm Arlanda Airport, en avgående passagerare vid Stockholm Arlanda Airport och en ankommande passagerare vid Malmö Airport.

Period avseende siffror medarbetare

Avseende data för medarbetare används rapporteringscykel som övrig årsredovisning, det vill säga kalenderår. Jämförelsetal 2010 omfattar period kvartal 2 till kvartal 4, där inget annat anges.

Period avseende siffror resenärer

Avseende marknads utveckling är siffror och statistik baserade på helår och avser hela Sveriges flygtrafik enligt Transportstyrelsen.

Avseende siffror för Swedavia baseras dessa siffror och statistik på de 11 flygplatser som ägdes av Swedavia per den 31 december 2011. År 2010 baseras på kvartal 2 till kvartal 4, där inget annat anges. Jämförelsetal för tiden före april 2010 pro forma-baserad på verksamhet som tidigare bedrevs inom LFV.

Period avseende siffror redovisning

Den ekonomiska perioden för koncernen avseende 2010 är den 1 april 2010 till den 31 december 2010 och för Swedavia AB (Moderbolaget) avser den 30 november 2009 till den 31 december 2010.

Pro forma

Syftet med pro forma är att visa verksamhetens utveckling jämfört med motsvarande period då flygverksamheten bedrevs inom LFV.

Jämförelsetal för period helår 2010 är pro forma-baserad på jämförbar verksamhet som tidigare bedrevs inom LFV. Framtagande av pro forma har inneburit en del antaganden kring brytpunkter, allokeringar samt förändringar av redovisningsprinciper till följd av övergång från affärsverk till bolag.

Hänsyn har tagits till förändrade redovisningsprinciper mellan Swedavia, LFV och Transportstyrelsen. Som exempelvis har transaktioner mellan delade enheter har redovisats som externa.

Periodens resultat

Resultat efter skatt.

Regionala flygplatser

Swedavias regionala flygplatser omfattar Kiruna Airport, Luleå Airport, Ronneby Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport.

Resenär

Se definition "Passagerare".

Resultat per aktie

Periodens resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättning.

Soliditet

Justerat eget kapital i procent av balansomslutningen på balansdagen.

Sysselsatt kapital

Balansomslutningen minus icke räntebärande skulder (inklusive uppskjuten skatteskuld).

TSFS

Transportstyrelsens Författningssamling.

XX