



SWEDAVIA ÅRSREDOVISNING 2010



Tillsammans för vi världen närmare.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING DETTA ÄR SWEDAVIA **1** ÅRET I KORTHET **2** KONCERNCHEF OCH ORDFÖRANDE HAR ORDET **4**
MARKNAD OCH OMVÄRLD **8** STRATEGI OCH STYRNING **12** SWEDAVIAS FLYGPLATSER **22** HÅLLBAR UTVECKLING **38**
SAMHÄLLE **44** MEDARBETARE **48** MILJÖ **54** FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE **67** RESULTATRÄKNINGAR **73**
BALANSRÄKNINGAR **74** KASSAFLÖDESANALYS **77** NOTER **79** REVISIONSBERÄTTELSE **100** BOLAGSSTYRNING **101**
STYRELSE **108** KONCERNLEDNING **110** GRI-INDEX **111** BESTYRKANDERAPPORT **115** DEFINITIONER **116**

Ett tydligt uppdrag

UPPDRAG OCH HISTORIK

Uppdrag

Swedavia är en koncern som äger, driver och utvecklar 13 flygplatser i hela Sverige. Verksamheten finansieras helt med intäkterna från Swedavias tjänster och produkter.

Antalet flygplatser ska minskas till de 10 flygplatserna i det av regeringen beslutade nationella basutbudet: 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.

Swedavia ska inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagens beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Bolagiseringsprocessen

Swedavia är Sveriges statliga flygplatskoncern sedan den 1 april 2010. Då delades affärsverket Luftfartsverket (LFV) i två delar: flygplatserna och flygtrafiktjänsten. Bakgrunden till riksdagens beslut är de skilda affärsförutsättningar som gäller för respektive verksamhet.

För Swedavia skapar bolagiseringen bättre affärsmöjligheter. Bolagsformen har ett regelsystem som är anpassat för företag som agerar i en kommersiell miljö, den ger förutsättningar för en snabbare beslutsprocess och underlättar samarbeten med andra parter.

KALENDARIUM

- 2011-04-28 Årsstämma
- 2011-04-29 Delårsrapport kvartal 1 2011
- 2011-08-15 Delårsrapport kvartal 2 2011
- 2011-10-28 Delårsrapport kvartal 3 2011





Symbolen står för Skandinavien, enkelhet, tydlighet och trygghet. Den är ett aktivt nav, en centralpunkt med ankomster och avgångar som för världen närmare.

Den gröna färgen för tankarna till vår natur och ett hållbart tänkande när det gäller miljö och klimat.

Swedavia är en statlig koncern som äger, driver och utvecklar flygplatser i hela Sverige.

Swedavia är en viktig del av den nationella och internationella kollektivtrafiken. Swedavias roll är att skapa den tillgänglighet som Sverige behöver och underlätta resande, affärer och möten.

Swedavia arbetar aktivt för att öka resandet genom att stärka flygbolagens och hyresgästernas konkurrenskraft och skapa positiva reseupplevelser. Nöjda och trygga resenärer är grunden för Swedavias affär.

Ett av Swedavias strategiska mål är att driva och utveckla flygplatser med minsta möjliga påverkan på miljön. Inom detta område är Swedavia världsledande.

Swedaviakoncernen omsätter cirka 4,5 miljarder kronor på helårsbasis och har cirka 2 500 medarbetare.

VISION OCH AFFÄRSIDÉ

Vision

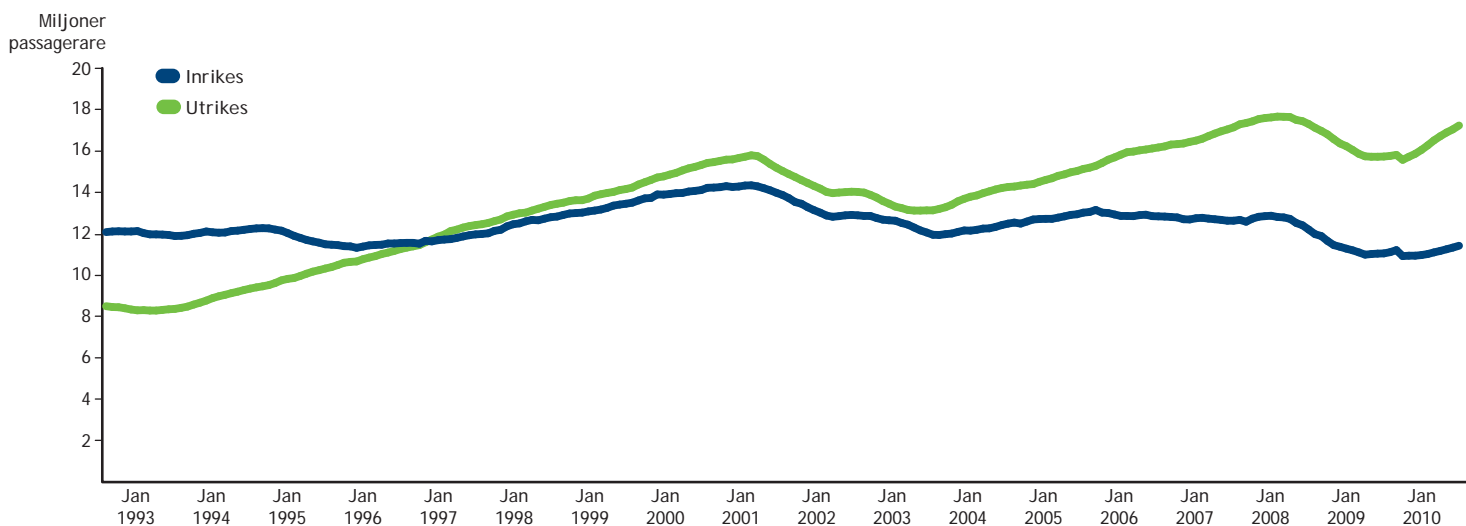
Tillsammans för vi världen närmare.

Swedavias verksamhet är att göra Sverige tillgängligt och göra det möjligt för oss som bor i Sverige att uppleva världen, privat och vid affärsresor. Tillsammans med partners och medarbetare vill Swedavia 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 ska skapa mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet. Tillsammans med våra partners utvecklar vi ständigt vår affär.

Passagerartillväxt 1993-2010, Swedavias 13 flygplatser¹⁾



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

Swedavias flygplatser

”*Swedavia ska skapa den tillgänglighet som Sverige behöver och underlätta resande, affärer och möten.*

Karl Wistrand, CFO Swedavia



Året i korthet

Swedavia AB inledde sin verksamhet den 1 april 2010 när LFVs verksamhet delades i två delar. Bolagiseringen av verksamheten har genomförts på ett framgångsrikt sätt. Efter sommaren tillträdde Torborg Chetkovich som Swedavias första ordinarie koncernchef.

- Efter Swedavias första verksamhetsår som ny koncern visar Swedavia ett rörelseresultat på 420 MSEK.
- Resultat efter skatt för perioden april-december uppgick till 15 MSEK.
- Resultat per aktie för perioden april-december uppgick till 0,01 SEK.
- Swedavias flygplatser hade 22 miljoner passagerare under perioden april-december 2010.
- Under kvartal 4 ökade antalet passagerare med 11 procent jämfört med fjärde kvartalet.
- På uppdrag av regeringen avyttrades Karlstad Airport den 1 december till nya ägare.
- Askmolnet i april och extremt vinterväder i november och december påverkade resultatet negativt. Swedavias medarbetare hanterade väderproblemen väl och flygtrafiken från Swedavias flygplatser drabbades enbart av mindre störningar.
- Swedavia förbereder en ansökan om ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport. Utan nya tillstånd kommer Stockholm Arlanda Airport att tvingas reducera sin kapacitet avsevärt.
- På Stockholm Arlanda Airport startade bygget av ett nytt storhotell enligt Green Building-standard och vid Göteborg Landvetter Airport togs första spadtaget för ett nytt logistikcentrum.

Nyckeltal, Koncernen, MSEK	apr-dec 2010
Nettoomsättning	3 277
Rörelseresultat	420
Rörelsemarginal, %	12,8
Resultat före skatt	192
Resultat efter skatt	15
Resultat per aktie	0,01
Avkastning eget kapital, %	0,4
Avkastning sysselsatt kapital, %	3,93
Soliditet, %	30,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	746
Investeringar	520
Medeltal anställda	2 496

Pro forma resultaträkning, Koncernen, MSEK	2010-04-01 -2010-12-31	Pro forma 2009-04-01 -2009-12-31
Nettoomsättning	3 277	3 135
Rörelsens kostnader		
Övriga externa kostnader	-1 393	-1 312
Personalkostnader	-834	-901
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	-630	-849
Rörelseresultat	420	73

Jämförelsetal för period 2009 är pro forma-baserad på jämförbar verksamhet som tidigare bedrevs inom LFV. Jämförelseperioden 2009 är april-december vilket motsvarar Swedavias verksamhetsperiod 2010. Läs mer om pro forma-beräkningarna under Definitioner på sidan 116.



MILJÖARBETE I VÄRLDSKLASS

Världsledande miljöarbete har gett Swedavia ett antal utmärkelser och certifieringar under året.

Eco Innovation Award 2010

Stockholm Arlanda Airport har som första flygplats belönats med ACI:s Eco Innovation Award. ACI är en världsomspännande organisation för 1 633 flygplatser i 179 länder över hela världen.

Airport Carbon Accreditation 2010

Göteborg Landvetter Airport och Umeå Airport har ackrediterats enligt den fjärde och högsta nivån i Airport Carbon Accreditation, det europeiska program som graderar flygplatserns klimatarbete. Även Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport är ackrediterade.

Swedavia driver fyra av totalt åtta europeiska flygplatser ackrediterade enligt den högsta nivån.

ALN Ecologic Award 2010

Europark och Swedavia erhöll ALN Ecologic Award för det nya framkallningssystemet för taxibilar på Stockholm Arlanda Airport. Systemet innebär att de taxibilar som genererar minst koldioxid får förtur. Denna förändring har inneburit att andelen miljötaxi på Stockholm Arlanda Airport ökade till 88 procent under 2010.

Arlanda Logistic Network (ALN) bildades med syfte att utveckla Arlandaområdet till det ledande logistikcentrat i norra Europa.

”*Enkelt uttryckt så är vår passion för våra resenärer en förutsättning för att lyckas med våra affärer.*

Torborg Chetkovich, Koncernchef

Uppåt och framåt för Swedavia

Förra året innehöll nog med prövningar för att Swedavia skulle få visa upp sig från sin bästa sida. Trots utmaningar som osäker konjunktur, askmoln, strejker och snöoväder lämnade vi verksamhetsåret med positiva siffror, nöjdare resenärer, snabb återhämtning av trafiken och massor av energi inför 2011.

Vi inledde vår verksamhet den 1 april 2010. Fjorton dagar senare stod flygtrafiken praktiskt taget stilla på Swedavias flygplatser till följd av vulkanutbrottet på Island.

Hur påverkades Swedavia av askmolnet?

Ingemar Skogö (ordförande): Askmolnskrisen slog hårt mot resenärer över hela världen, men visade samtidigt hur viktigt flyget är. Våra resenärer prövades, och vi jobbade hårt för att allt skulle bli så bra som möjligt. Sett i efterhand kan vi konstatera att askmolnskrisen stärkte sammanhållningen i styrelse och ledning, och det gav oss en bra grund för det fortsatta arbetet.

Torborg Chetkovich (koncernchef): Till stor del beror årets goda rörelseresultat på 420 miljoner kronor på att Swedavia agerade snabbt och resolut för att minimera kostnaderna. Förmågan att hantera krisen visar på vår styrka och uthållighet, dels i organisationen som helhet, men framförallt hos alla fantastiska medarbetare som driver och utvecklar vårt företag. Utan dem hade vi aldrig klarat krisen så bra som vi gjorde.

Vilka är verksamhetsårets milstolpar?

Torborg Chetkovich: Den extraordinära resenärstillväxten under andra halvåret. Att månad efter månad, sex månader i rad, uppvisa en ökning med över tio procent, är naturligtvis mycket glädjande. Den starka svenska ekonomin har bidragit och samtidigt har alla som jobbar på Swedavia gjort ett mycket bra jobb för att ta hand om våra resenärer. Vi har fått utmärkelser inom klimatområdet, där vi är världsledande i vår bransch. Idag driver vi fyra av totalt åtta flygplatser i Europa som certifierats enligt den högsta nivån i det europeiska klimatcertifieringsprogrammet Airport Carbon Accreditation.

Ingemar Skogö: Swedavias bildande är förstås också en milstolpe. Bolagiseringen skapar bättre affärsmöjligheter, ger förutsättningar för en snabbare beslutsprocess och underlättar samarbeten med andra parter.

Till exempel har vi, tillsammans med Visit Sweden och Svensk Turism, bildat ett rikstäckande bolag kring destinationsutveckling för att gemensamt bli ännu starkare på att marknadsföra Sverige. Besöksnäringen behöver fler flyglinjer för att utvecklas och är en viktig tillväxtbransch för Sverige.

Vad är ni mest stolta över i det kundvärde ni levererar till resenärerna?

Torborg Chetkovich: Att våra resenärer på det stora hela är nöjda med Swedavias flygplatser. Samtidigt ser jag nya utmaningar som kan göra oss ännu bättre. Det räcker inte att vara bra om man vill bli bäst! Vår kundnöjdhet idag är 69 procent och vårt mål 2014 är att nå 80 procent. Om vi ska upp i världsklass måste vi fortsätta jobba på många fronter för att göra det enkelt och smidigt att resa via oss.

Vi har ansvar för att alla våra partners, oavsett företag, tar ansvar för sin del i att leverera en reseupplevelse på topp.





Om vi driver bolaget affärsmässigt, får vi också möjlighet att utveckla verksamheten och göra hållbara investeringar för framtiden.

Ingemar Skogö, Styrelseordförande

Hur ser flygbolagen och hyresgästerna på kundvärdet?

Ingemar Skogö: Jag vill att flygbolagen ska fortsätta trafikera linjer på ett lönsamt sätt, och dessutom starta nya flyglinjer. En central del i det är att vi erbjuder effektiva processer för flygbolagen. Det handlar både om hög kvalitet och om konkurrenskraftiga priser. Redan under LFV-tiden skapades en bra grund för effektiviseringar, och vi fortsätter utveckla den bas som lades då.

Torborg Chetkovich: Flygbolagens syn på Swedavia är att vi är starka operativt, har ordning och reda, håller tider och återkopplar när något inte fungerar. De kommersiella hyresgästerna på flygplatserna gynnas givetvis också av att det nu är fler resenärer. Stockholm Arlanda Airport har, för andra året i rad, haft den största ökningen av kundnöjdhet bland Sveriges kontorshyresgäster enligt Fastighetsbarometern.

Hur definierar Swedavia affärsmässighet?

Torborg Chetkovich: För medarbetarna är affärsmässighet att ta hand om resenärerna och fokusera på hur man skapar upplevelsen av den perfekta resan. Att bemöta varje resenär och göra sitt bästa för att möta hans eller hennes behov. Kundens bästa är också vårt bästa.

Swedavia är nu på väg att bli ett värderingsstyrt företag, där medarbetarna ska känna att de har mandat att fatta beslut. Detta ställer i sin tur höga krav på hur vi som ledare ska agera i förhållande till våra medarbetare. De av oss som dagligen möter resenären och som ansvarar för att vår operation fun-

gerar perfekt har många tuffa utmaningar och vårt jobb som ledare handlar om att se till att våra medarbetare har de verktyg de behöver för att kunna leverera.

Ingemar Skogö: Affärsmässighet är att ha tydliga mål om vart Swedavia är på väg. Vi ska i framtiden ännu tydligare bygga vår lönsamhet på kundvärdet. Det gör vi genom att vidareutveckla vårt befintliga erbjudande, men också genom att satsa kreativt inom inte minst fastighetsaffären, där det finns stor potential. Intäkterna från bland annat fastighetsaffären är avgörande för att vi ska kunna hålla konkurrenskraftiga avgiftsnivåer för flygbolagen och kunna bidra till ökad flygtillgänglighet.

Torborg Chetkovich: Fokus för 2011 är också att minska kostnaderna ytterligare, vilket förutsätter ett sammanhållet Swedavia. Vi ska jobba smartare vilket handlar om att lära oss av varandras framgångar men även av varandras misstag.

Swedavia är ett statligt bolag, med krav på både lönsamhet och långsiktighet. Hur säkerställer ni att det ni gör är ekonomiskt försvarbart både om tre år och i ett investeringsperspektiv på 30 år?

Ingemar Skogö: Som jag ser det finns det inte någon motsättning mellan de två. När man arbetar med infrastruktur, måste man fatta kloka långsiktiga beslut för att säkerställa lönsamheten både på kort och lång sikt. Dessutom ska vi driva bolaget med fokus på kortsiktig effektivitet för då skapas resurser som kan användas för de investeringar vi behöver göra.

Torborg Chetkovich: Vi måste också tänka i nya banor. När vi nu stakar ut riktningen om var vi vill vara i framtiden är det viktigt att ta utgångspunkten i våra resenärer och ta hänsyn till vad som händer i vår omvärld.

Swedavia arbetar aktivt för att fler ska välja flyget. Vilka är utmaningarna?

Torborg Chetkovich: Vi har en utmaning i att lyfta fram flygets fördelar och att flyget behövs. Vi är en flygplatskoncern som tar miljöansvar och tillsammans med flygbolagen bidrar till ökad tillväxt, fler jobb och därmed bättre välfärd i hela landet. Via flyget kommer världen till Sverige och Sverige till världen. Flyget behövs på längre sträckor. Här hemma och utomlands för handel och tillväxt, för kultur och möten, för släkt och vänner och för rekreation.

Ingemar Skogö: Flygets miljöpåverkan. Även om flygets andel av de globala koldioxidutsläppen begränsas sig till två procent, måste vi som bransch ta ansvar för de procenten. Vi ska göra allt vi kan för att minska flygets miljöpåverkan genom att vara proaktiva och stödja en hållbar utveckling hos flygbolagen. När vi pratar om klimatfrågan är det också viktigt med internationellt samarbete, eftersom människans klimatpåverkan är global. Alla aktörer måste ta sitt ansvar eftersom det står stora värden på spel. Utan flyget skulle Sverige vara en avkrok i världen. Utan miljötänkande och handlingskraft hotas vår planet.

En annan utmaning inom miljöområdet är att Stockholm Arlanda Airports miljötillstånd är daterat från en tid då situationen för flyget såg helt annorlunda ut. Under året som kommer fortsätter vi att arbeta för att få ett nytt miljötillstånd som är anpassat efter dagens situation.

Torborg Chetkovich: Jag vill också lyfta fram att vi på Swedavia är världsledande i utvecklingen att driva flygplatser med minsta möjliga miljöpåverkan. Vi har på fem år minskat våra koldioxidutsläpp med nästan 40 procent och är tack vare vårt hårda arbete en internationell förebild för miljöarbete. Tyvärr nådde vi inte ända fram till vår målsättning om att halvera koldioxidutsläppen under den senaste femårsperioden, orsaken till detta var främst den långa vintern vilket medförde att vi blev tvungna att använda tunga fordon mer än normalt. Vi fortsätter dock att jobba aktivt för att kunna fortsätta den positiva utvecklingen.

Om vi talas vid år 2014, hur ser verksamheten ut då?

Torborg Chetkovich: Allt vad vi gör ska ha utgångspunkt i flera nöjda resenärer. Kundnöjdheten är redan på en hög nivå. Idag är 69 procent av alla resenärer nöjda. Jag vill se den siffran öka till 80 procent.

Vi är också en av Sveriges attraktivaste arbetsgivare. Tillsammans har vi skapat en kultur där vi lever våra värderingar med pålitlighet, engagemang, nytänkande och ett stort välkomnande både för varandra, våra resenärer och partners.

Ingemar Skogö: Vårt målmedvetna utvecklingsarbete har lett till att vi erbjuder en förbättrad tillgänglighet för näringslivet i stort, för besöksnäringen och för svenskarnas rekreation. Inte minst har vår interkontinentala tillgänglighet ökat. Vår stärkta marknadsposition innebär att vi kan leverera ett ännu bättre ekonomiskt resultat.

Slutligen är vi fortsatt en internationell förebild och världsledande vad gäller att driva och utveckla flygplatser med minsta möjliga påverkan på miljön.

Torborg Chetkovich, Koncernchef
Ingemar Skogö, Styrelseordförande

” Flygbolag letar inte efter nya flygplatser, de letar efter nya destinationer.

Mats Sigurdson, marknadsdirektör Swedavia

Ökat flygande – högre lönsamhet

Flyget i världen har upplevt en kraftfull återhämtning under 2010. Även den svenska flygmarknaden har återhämtat sig snabbare än förväntat. Flyget i Sverige hade 33 miljoner passagerare, en ökning med närmare 5 procent jämfört med 2009.

Asien, Sydamerika och Mellanöstern har mycket höga tillväxttal medan de mer mogna marknaderna i bland annat Nordamerika och Europa har haft en något lägre tillväxttakt. Uppgången har inneburit en hög kabinfaktor i den internationella luftfarten vilket är positivt både för flygbolagens ekonomi och för miljön. Som en effekt av den globala ekonomiska tillväxten har resenärernas betalningsvilja stärkts jämfört med 2008 och 2009.

Återhämtning på den svenska flygmarknaden¹⁾

Flygmarknaden i Sverige har återhämtat sig snabbare än väntat och snabbare än i andra europeiska länder. Under 2010 var flygresandet tillbaka på samma nivåer som i början av 2008.

Utrikestrafiken driver utvecklingen med större kapacitet och nya rutter, som lockar framförallt privatresenärerna.

¹⁾ Volym och jämförelsetal avseende marknadens utveckling är baserade på helår och avser data för hela Sveriges flygtrafik enligt Transportstyrelsen.

Historiskt hög kabinfaktor

Den genomsnittliga kabinfaktorn, eller beläggingsgraden, ökade under 2010. För inrikesflyget har kabinfaktorn ökat till rekordnivåer genom fler resenärer och färre avgångar. För utrikestrafiken har de stora kapacitetsökningarna under början av konjunkturuppgången gett en något avtagande kabinfaktor. Den långsiktiga trenden inom utrikestrafiken är dock allt större flygplan och högre beläggingsgrad.

Attraktiva resmål – en central drivkraft

Marknadens storlek och resenärernas resvanor är grunden för flygbolagens val av flygplats. Att öka attraktionen kring Sverige som destination är avgörande för den svenska flygmarknadens tillväxt.

På kort sikt påverkas flygmarknaden starkt av konjunktursvängningar eftersom flygbranschen har stora fasta kostnader samtidigt som nästan alla intäkter är rörliga.

På längre sikt drivs utvecklingen av trender i samhället, till exempel urbaniseringen som gör att de stora naven blir allt viktigare. Andra drivkrafter är den stora generationen 40-talister som tycker om att resa och den växande medelklassen i Asien och i Ryssland som söker nya resmål.

Länder som Kina och Indien projekterar ett stort antal nya flygplatser inom tio år.

Passagerarvolym

Passagerare	Sverige helår		Swedavias 13 flygplatser helår ³⁾		Swedavias 13 flygplatser april-december 2010	
	Antal	Förändring ²⁾	Antal	Förändring ²⁾	Antal	Förändring ²⁾
Utrikes	20 779 000	6,8%	17 032 000	8,4%	13 516 000	10,0%
Inrikes	12 294 000	2,6%	11 320 000	2,6%	8 490 000	1,4%
Totalt	33 073 000	5,2%	28 352 000	6,0%	22 006 000	6,5%

²⁾Jämfört med motsvarande period föregående år.

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

2010.09.15
Kl. 09.12



VIKTIGA TRENDER PÅ FLYGMARKNADEN

- Det interkontinentala resandet växer snabbare än resandet i Europa.
- Inrikestrafiken ligger på en stabil nivå.
- Privatresandet växer snabbare än affärsresandet.
- Utvecklingen går mot större flygplan och högre kabinfaktor, vilket gör att antalet flygrörelser minskar trots ökat resande.

2010.08.12
Kl. 10.34



Ökat inrikesresande är att vänta

De senaste 40 åren har antalet resenärer på svenska flygplatser ökat med i genomsnitt 4,7 procent per år. Det är drygt dubbelt så mycket som den genomsnittliga ekonomiska tillväxten. Antalet utrikesresenärer har ökat kontinuerligt under perioden, medan antalet inrikesresenärer nådde en topp redan 1990 och har minskat sedan dess. Flygresorna på kortare distanser än 300–400 kilometer till Stockholm har minskat, när resenärerna väljer andra sätt att resa eller mötas.

Swedavia bedömer att det kommer att ske en återhämtning i inrikesresandet under perioden 2011–2014 som till viss del kompenseras för volymminskningen under finanskrisen. I utrikestrafiken finns det utrymme för nya destinationer och fler avgångar under de närmaste åren. Flygbolag med inriktning på direkttrafik med låga biljettpriser kommer att stå för en stor del av branschens framtida resenärstillväxt.

Ökade fraktvolym 2010

Flygfrakten i världen drabbades hårt av den globala finanskrisen. Under 2010 har fraktvolymerna visat hög tillväxttakt vilket är ett tydligt tecken på att aktiviteten i världshandeln åter ökar.

Det finns skäl att tro på en fortsatt positiv utveckling, men osäkerheten i världsekonomin är en särskilt viktig faktor för flygfrakten. Bedömningen är att det dröjer fram till 2012 innan branschen är tillbaka på fraktvolymerna före krisen 2009.

FLYGPLATSER I SVERIGE

- 41 flygplatser med reguljär trafik och/eller chartertrafik
- 13 statliga flygplatser, varav 10 ingår i det nationella basutbudet*
- 28 privata, samägda eller kommunala flygplatser

*Det nationella basutbudet omfattar flyplatserna 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. Vid ingången av 2010 drev Swedavia också flygplatserna Karlstad Airport, Sundsvall Härnösand Airport, Ängelholm Helsingborg Airport och Örnsköldsvik Airport. Karlstad Airport avyttrades i december. Ängelholm Helsingborg Airport och Örnsköldsvik Airport är planerade att avyttras under våren 2011. Även Sundsvall Härnösand Airport planeras att avyttras.

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

Swedavias affärsidé

Tillsammans för vi världen närmare

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

Vision

Tillsammans för vi världen närmare.

Affärsidé

Vi i Swedavia ska skapa mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet. Tillsammans med våra 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.

Strategisk inriktning och finansiella mål

Verksamheten bedrivs nu i aktiebolagsform med bästa möjliga långsiktiga värdeutveckling som övergripande mål. Dessutom har Swedavia ett uppdrag att ”inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen”. Den strategiska inriktningen för att uppnå målen sammanfattas i punkterna nedan:

- Kundvärdet ska öka för resenärer, flygbolag och hyresgäster. Swedavia ska aktivt utveckla sin position på befintliga marknader och söka nya affärer
- Antalet direktdestinationer och frekvenser ska ökas
- Befintliga och nya tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten ska utvecklas
- Säkerhet, effektivitet och hållbar utveckling ska genomsyra Swedavias verksamhet
- Swedavia ska vara en arbetsgivare som präglas av en kultur som kontinuerligt utvecklar medarbetare och verksamhet

Investeringar

Som statligt ägt bolag i transportsektorn ska Swedavia förena långsiktighet och lönsamhet. Swedavia kommer att investera drygt 1 000 MSEK årligen i verksamheten. Syftet med investeringarna är att:

- Höja servicegraden i terminalerna, och därmed non-aviation intäkterna
- Öka kapaciteten på flygplatserna
- Säkerställa lagkraven inom bland annat miljö och säkerhet

Möjligheter och utmaningar

Swedavias strategi speglar de möjligheter som finns på flygmarknaden i Sverige och i världen. Efterfrågan på flygresor utrikes kommer att öka och storstadflygplatserna blir ännu viktigare knutpunkter. Samtidigt står flygbranschen inför långsiktiga utmaningar som Swedavia måste förhålla sig till: lönsamhet, kapacitet och miljöpåverkan.

Swedavia bidrar till flygbranschens lönsamhet genom kostnadseffektiva och flexibla processer. Bolagiseringen av Sveriges flygplatser gör det möjligt för Swedavia att fokusera på kärnverksamheten och bygga en effektiv organisation som tar vara på konsumenttrender, ny teknik och hållbara lösningar.

Swedavia är värderingsstyrkt och medarbetarna följer bolagets värderingar genom att vara pålitliga, välkomnande, engagerade och nytänkande.

Swedavia ska leverera en bra upplevelse och ett högt kundvärde till flygbolag, resenärer och hyresgäster. Ett arbete med fokus på affärsmässighet och värdskap pågår i hela organisationen, vilket tar sin utgångspunkt i Swedavias vision, värderingar och strategier.

Swedavia har under lång tid bidragit med ett framgångsrikt miljöarbete – en förutsättning för att flyget och flygplatser ska anses ha en naturlig roll i ett hållbart samhälle. Ett av de mest prioriterade områdena är klimatarbetet, som bör stärkas ytterligare för att resenären ska kunna flyga med gott miljösamvete. Flygets och flygplatsernas roll i samhället måste också tydliggöras i diskussionen om flygets framtid.

2010.10.23
Kl. 14.51



” En resa börjar med en tanke och slutar med ett minne och i hela den processen är flygplatsen med och gör skillnad för resenären.

Thomas Cassel, kommersiell chef Stockholm Arlanda Airport.

Swedavias affär

Swedavias roll är att underlätta resande, affärer och möten. Nöjda resenärer är grunden för Swedavias affär och resenärerna är därför utgångspunkt för allt Swedavia gör.

Swedavia erbjuder attraktiva flygplatser som skapar den tillgänglighet som Sverige behöver. Affärsmässighet, kundfokus och ett ansvarsfullt miljöarbete genomsyrar verksamheten. Verksamhetens intäkter finansierar helt Swedavias investeringar, infrastruktur och driften av flygplatserna.

Swedavias viktigaste kunder är resenärerna, flygbolagen och hyresgästerna. Erbjudandet till resenärerna utvecklas i nära samarbete med flygbolag och hyresgäster. För att öka resandet till och från Sverige arbetar Swedavia, tillsammans med flygbolagen och regionala samarbetspartners såsom turist- och näringslivsorganisationer, aktivt med att utveckla och marknadsföra destinationer.

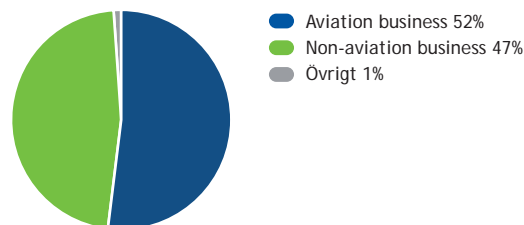
Aviation business – tjänster till flygbolagen

Swedavia bidrar med konkurrenskraft till flygbolagen genom att erbjuda effektiva flygplatser och attraktiva tjänster. Exempel är start- och landningstjänst och passagerartjänst samt all infrastruktur på flygplatsen. Aviation business står för 52 procent av Swedavias omsättning.

Non-aviation business – riktar sig till övriga kunder

Flygplatserna är kommunikationsnav och därför attraktiva handelsplatser. Inom non-aviation business erbjuder Swedavia uthyrning av lokaler för handel och kontor, arrenden, parkeringsverksamhet samt reklamplatser. Non-aviation business bedrivs på en konkurrensetsatt marknad. Non-aviation business står för 47 procent av Swedavias omsättning.

Intäkternas fördelning



Intäktsfördelning MSEK	2010-04-01 -2010-12-31
Aviation business	
Passagerarrelaterade intäkter	1 268
Rörelserelaterade intäkter	416
Övrig aviation	6
	1 690
Non-aviation business	
Bilparkering	408
Retail, Food & Beverage	392
Övriga fastighetsintäkter	295
Ground handling & flygplansparkering	201
Reklam	50
Övrig non-aviation business	200
	1 546
Övriga rörelseintäkter	41
Summa	3 277

AVIATION BUSINESS

Swedavia bidrar med konkurrenskraft till flygbolagen genom att erbjuda effektiva flygplatser och attraktiva tjänster. Exempel är start- och landningstjänst och passagerartjänst samt all infrastruktur på flygplatsen.

Flygplatsinfrastruktur som rullbanor och terminaler behövs för att flygplan ska kunna angöra en flygplats samt lasta och lossa sin last av resenärer och gods.

Luftfartsskydd omfattar säkerhetskontroll av resenärer och gods före ombordstigning på flygplan, samt områdeskontroll av flygplatsområdet.

Marktjänstinfrastruktur är till exempel bagagesorteringsanläggningar och ström till flygplanen.

Integrated Aeronautical Information Package, IAIP, innehåller information om och publikationer för Luftfarten.

NON-AVIATION BUSINESS

Flygplatserna är kommunikationsnav och därför attraktiva handelsplatser. Swedavias flygplatser hyr ut lokaler och erbjuder arrenden för handel, kontor, hotell, lager och logistik. Flygplatserna erbjuder även bilparkering, plats och kapacitet inom flygfrakt samt inom fiber, telefoni och data.

Fastighetsaffären växer

Fastighetsaffären är en växande del av Swedavias non-aviation business. Swedavia har en omfattande projektportfölj med stor potential, god kontroll över planprocess och fastighetsbildning samt en stor erfarenhet och kännedom om marknaden för lokaler på flygplatser.

Swedavia har under året lagt fast en gemensam strategi och affärsmodell för fastighetsutveckling utanför ordinarie flygplatsverksamhet. Fastighetsutvecklingen koncentreras till Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Bromma Stockholm Airport. För övriga flygplatser genomförs satsningar när särskilda möjligheter uppstår.

På Stockholm Arlanda Airport är drivkraften för fastighetsutvecklingen kommunikationer – det är nära ut i världen och 20 minuter in till Stockholm Central. Första spadtaget till ett nytt terminalnära hotell togs sommaren 2010 och planer finns för en omfattande utbyggnad av kontorshus och lokaler för frakt- och logistikverksamhet.

På Göteborg Landvetter Airport är utgångspunkten för utvecklingen riksväg 40, som skapar möjlighet att utveckla logistikrelaterad verksamhet och handel. Ett exempel är DB Schenker Logistics som har samlat fyra av sina befintliga verksamheter på flygplatsen.

Andra exempel är Bromma Stockholm Airport, som vill knyta samman flygplatsen med handelsområdet intill och den planerade stationen för snabbspårvägen. Malmö Airport har inlett fastighetsreglering med Malmö stad för att få tillgång till ny mark för möjlig exploatering.

Ökad tillgänglighet

Swedavias flygplatser är knutpunkten mellan den lokala och globala kollektivtrafiken, vilket gör samverkan med andra transportslag till en nödvändighet för att samhället ska fungera effektivt.

Bilparkering är en central service för resenärerna och alla som arbetar och driver verksamhet vid flygplatserna. Affären utvecklas med kundstyrda erbjudanden, till exempel långtids-parkering nära terminalerna och möjligheter till förbokning. Samtidigt arbetar Swedavia aktivt för att öka tillgängligheten med buss- och tågförbindelser så att fler resenärer väljer att resa till och från flygplatserna med kollektivtrafik.

I planeringen av marktransporterna ska Swedavia balansera miljöhänsyn, ekonomi och tillgänglighet.

Under 2011 investerar Swedavia närmare 60 MSEK i tekniska system och miljöinsatser inom parkering, till exempel styrning av belysning, som minskar effekttågängen.

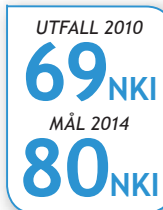
Mätningar visar ökat kundvärde

Swedavia mäter kontinuerligt kundnöjdheten hos sina resenärer, flygbolagskunder och hyresgäster på de större flygplatserna. Ännu finns inget samlat mätresultat för det nya bolaget, mätmetodiken kommer att utvecklas vidare under 2011.

Resenärer

Resenärernas upplevelse mäts från och med 2010 på alla Swedavias flygplatser enligt en internationell standard från ACI (Airports Council International). Stockholm Arlanda Airport mäter resenärsvärdet sedan 2005 och har de senaste åren väsentligt förbättrat sin position gentemot huvudstadsflygplatserna i våra grannländer. Mätningen spänner över flera områden och sammanfattas i ett övergripande nöjdhetsindex (overall satisfaction index).

Det viktigaste för resenärerna är renlighet, flygplatsens atmosfär samt service och personalens bemötande.



Flygbolag

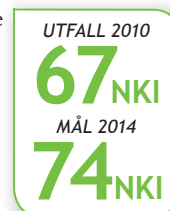
Det viktigaste för flygbolagen är, enligt senast genomförda undersökningar, hur Swedavia hanterar kundrelationen. Det som driver kundnöjdheten mest är förmågan att tillsammans med flygbolagen hitta lösningar som stödjer deras och Swedavias affär. En affärsmässigt motiverad visit cost, det vill säga alla flygbolagets kostnader från det att flygplanet är på väg till flygplatsen till det att det flugit iväg igen, är avgörande. Flygbolagen uppskattar god information och snabbhet i genomförandet av fattade beslut.



Hyresgäster

Hyresgästerna upplever ett ökat kundvärde när det är lätt att nå fastighetsorganisationen för felanmälan, återkoppling och en löpande dialog om förvaltningen.

Stockholm Arlanda Airport har för andra året i rad haft den största tillväxten av nöjda kunder i Fastighetsbarometern, som undersöker hur kontorshyresgäster i Sverige uppfattar sin hyresvärd.



VALD GRI-INDIKATOR¹⁾

PR5 Kundundersökningar

1) GRI-indikator är en resultatindikator enligt Global Reporting Initiatives riktlinjer för hållbarhetsredovisning.

2010.05.13
Kl. 06.10



UTVECKLAR ERBJUDANDEN

Tillsammans med partners utvecklar Swedavia flygplatsernas erbjudanden genom:

- Effektivare processer
- Atmosfär i terminaler
- Renlighet i terminaler
- Bemötande från flygplatsens personal
- Service

Resenär, Susanna Lauritzen, Metso Power

”Flygplatsen ska hjälpa mig på resan”

”Både när jag flyger i tjänsten och när jag flyger privat är det viktigt att det är korta köer till incheckning och säkerhetskontroll.”

Som kommunikationschef på Metso Power är Susanna Lauritzen en van flygresenär. Hon har nära medarbetare i Indien, Brasilien och USA. Nu är Susanna föräldraledig med Emelia 6 månader. Flygresorna blir därför färre och behoven på flygplatsen förändras.

”Då jag inte litar på maten ombord vill jag kunna köpa bra mat på flygplatsen, det gäller framför allt när jag flyger med barn. Jag vill att det ska finnas ett vettigt utbud av tidningar och böcker samt solskydd på flygplatsen - allt som jag inte orkar släpa med mig själv. Jag sätter stort värde på rena och gärna rymliga toaletter.”

Susanna ser potential för smidigare passagerarflöden utan att kompromissa med säkerhet.

”På en flygplats som jag besökte fanns en priokö för familjer med barn under tio år, både för pass- och säkerhetskontroll. Det tyckte jag var toppen då trötta, griniga barn är ett irritationsmoment för alla resenärer.”

Utifrån sina erfarenheter ser Susanna framtidens flygplatser som mer avskalade än dagens.

”I framtiden tror jag att flygplatserna kommer att fungera mer enkelt och rationellt, som en bussterminal. Utvecklingen går fort, det är faktiskt inte så långesedan som vi hade handskrivna flygbiljetter.”



I samarbete för nöjda resenärer

Swedavias uppgift är att underlätta resande, affärer och möten. Flygplatserna är Swedavias arena, där bolaget tillsammans med kunder, leverantörer och partners samarbetar för nöjda resenärer.

Swedavia samordnar all verksamhet som äger rum på flygplatserna och tar en ledande roll i arbetet med att utveckla tillgänglighet, säkerhet och effektivitet.

Modellen är en förenkling för att förstå komplexiteten i flygplatsverksamheten och visa samarbeten och avgränsningar i ansvar.



TRANSPORTER

Swedavia vill öka tillgängligheten till flygplatserna och samarbetar med olika företag för att kunna erbjuda sina resenärer ett bekvämt och effektivt resande till och från flygplatserna - oavsett vilket transportsätt resenärerna önskar.

- Tåg och expresståg för snabba transporter till och från flygplatserna
- Buss för prisvärda och smidiga kommunikationer till och från flygplatserna
- Utveckling av miljötaxi för ett flexibelt sätt att resa till och från flygplatserna
- Personbilspareringar med olika prismodeller

MARKTJÄNSTER

Swedavia, flygbolagen och marktjänstbolagen samarbetar för att resenärernas upplevelse på flygplatsen ska vara smidig, bekväm och trygg.

- Flygbolagens online-incheckning minskar köer och ökar smidigheten
- Flygbolag och Swedavia erbjuder också möjlighet att checka in via automater för att öka smidigheten
- Marktjänstbolagen tar hand om de resenärer som vill checka in manuellt
- Swedavia planerar all kommersiell service på flygplatserna, till exempel affärer, restauranger, växlingskontor, konferensmöjligheter
- Swedavia förser resenärerna med uppdaterad och korrekt flyginformation
- Swedavia ger assistans till resenärer med särskilda behov, som resenärer med funktionshinder och barn
- Marktjänstbolagen sköter all verksamhet och boarding-aktiviteter vid gaterna





SÄKERHETSKONTROLL

Säkerhetsarbetet är i fokus för att resenärerna ska känna sig säkra och trygga på Swedavias flygplatser. Swedavia ansvarar för att allt bagage och alla passagerare säkerhetskontrolleras.

På flygplatsen finns fler verksamheter som i samarbete med Swedavia och flygbolagen tar ansvar för resenärernas säkerhet. Dessa är:

- Polis
- Gränskontroll
- Räddningstjänst
- Tullverksamhet

AIRSIDE

Swedavia, flygbolagen och marktjänstbolagen samarbetar med flygsäkerhet och effektivitet i fokus för att få smidiga processer för resenärerna.

- Swedavia ansvarar för flygplatsernas infrastruktur såsom bryggor och bagageanläggningar
- I Swedavias ramtjänst ingår bland annat lastning och lossning av gods och bagage, tankning samt avisning av flygplanen
- Marktjänstbolagen ansvarar bland annat för att flytta bagage till och från flygplanen



TAKE-OFF

När resenären stigit ombord på planet är det flygbolaget som tar över ansvaret för att transportera resenären till resmålet.



” *Swedavia måste se till att upplevelsen på flygplatsen som helhet blir bra. Ingen annan kan ta det ansvaret.*

Lennart Bergbom, koncernansvarig för affärsplanering och strategier

Välkommen till våra flygplatser

Swedavia är en stor aktör inom den svenska och europeiska flygbranschen och världsledande när det gäller att utveckla klimatsmarta flygplatser. Flygplatserna skapar den tillgänglighet som Sverige behöver och är en viktig del av den nationella och internationella kollektivtrafiken.

Flygplatsen är ett nav för människor, varor och tjänster. Den skapar möjligheter för möten mellan människor, utveckling av företag och utbyte av kultur och kunskap.

Swedavias flygplatser är ett viktigt nav för tillväxt

Swedavias flygplatser runt om i Sverige är ett sammanhängande system som ger resenärerna tillgång till viktiga destinationer, både i arbetet och privat. Stockholm Arlanda Airport knyter ihop delar av den svenska inrikestrafiken och skapar ett större underlag för direktlinjerna ut i världen.

Stockholm Arlanda Airport står för över 62 procent av Sveriges utrikestrafik räknat i antal resenärer, medan Göteborg Landvetter Airport står för nära 15 procent och Malmö Airport 3 procent.

På inrikesmarknaden reser nästan varannan resenär via Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport. De största inrikesflygplatserna vid sidan av dessa är Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport, Luleå Airport och Umeå Airport.

Swedavias tre kundgrupper

Resenärer

Swedavias del i reseprocessen är tjänster och produkter som underlättar för resenärerna i samband med flygresan. Swedavias flygplatser är säkra och trygga och ska uppfylla högt ställda krav på effektivitet och miljöhänsyn. Den tid som

tillbringas på flygplatsen ska kännas meningsfull. Swedavia erbjuder därför ett stort utbud av butiker, restauranger och annan resenärsservice.

Under andra halvåret 2010 skedde en kraftfull ökning av antalet resenärer vid Swedavias flygplatser. Från april till december hade Swedavias flygplatser 13,5 miljoner utrikespassagerare, en ökning med 10 procent jämfört med samma period föregående år. 8,5 miljoner resenärer flög inrikes via flygplatserna – en ökning med 1 procent.

Göteborg Landvetter Airport har under verksamhetsåret haft en särskilt kraftig resenärstillväxt på 13 procent. Det beror dels på att trafiknedgången under krisåret 2009 blev kraftigare än för Swedavia som helhet, vilket har lett till ett uppdämt resebehov, dels på nyetableringar till europeiska destinationer.

På Bromma Stockholm Airport har resenärsvolymer ökat med 3 procent. På Malmö Airport har utrikestrafiken ökat med 5 procent. Inrikestrafiken gynnas av att både Stockholms- och Öresundsregionerna är två starka och expansiva regioner.

Även på Swedavias sex regionala flygplatser i det nationella basutbudet har de sammanlagda resenärsvolymer ökat från april till december 2010.

Attraktiva flyglinjer är en förutsättning för högt resenärsvärde. Resenärstillväxten har framför allt skett på befintliga flyglinjer, men tillväxten har också gett utrymme för nya direktlinjer. Närmare 30 nya flyglinjer har tillkommit under perioden, bland annat till Belgrad, Berlin, Helsingfors, London, Malmö, Manchester och till ett flertal charterdestinationer.

Flygbolag

Swedavias flygplatser trafikeras av cirka 140 flygbolag inom reguljärflyg, charter, frakt och post varav cirka 90 bolag trafikerar Stockholm Arlanda Airport. De tre största flygbolagskunderna är SAS, Norwegian och Malmö Aviation.

2010.09.16
KI. 14.47



Attraktiva flygförbindelser är en förutsättning för ett högt resenärsvärde. Swedavia arbetar intensivt med att utveckla och marknadsföra destinationer för att kunna erbjuda flygbolagen tillträde till en attraktiv marknad. Swedavia arbetar också i partnerskap med flygbolagen och erbjuder dem stöd med beslutsunderlag avseende marknadspotentialer.

Utformningen av Swedavias priser följer internationell praxis och EU-direktiv på området. Priset för en enskild flygning bestäms av flygplanets avgas- och bulleregenskaper, den maximala startvikten, vilken flygplats flygplanet utgår från samt antalet resenärer.

Hyresgäster

Swedavia erbjuder hyresgästerna en marknadsplats för varor och tjänster samt ett partnerskap för utveckling av erbjudandet till resenärerna. I Swedavias terminaler och på flygplatserna finns omkring 770 hyresgäster. Tre stora hyresgäster på Swedavias flygplatser är flygbolaget SAS, The Nuance Group som driver handel i terminalerna och Rezidor Blu som driver hotellverksamhet.

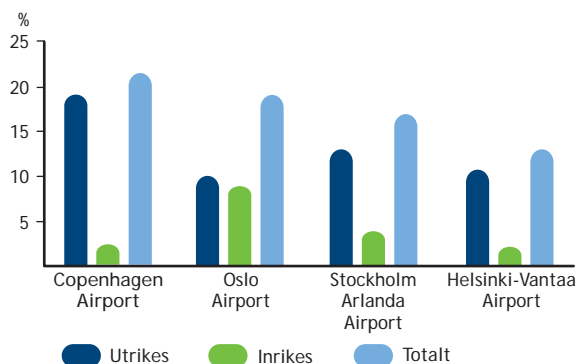
På Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport sker utvecklingen av butiker och restauranger i terminalerna i ett separat bolag (ASDC) som samägs av Swedavia och Amsterdam Airport Schiphol.

Swedavia tillämpar omsättningsbaserad hyra för hyresgäster inom butik och restaurang på flygplatserna, som ett ömsesidigt incitament till ökad försäljning. Swedavia bidrar också aktivt till hyresgästernas utveckling genom att erbjuda stöd och beslutsunderlag för hyresgästernas planer inom logistik, hållbarhet och fastighetsutveckling.

Trafikutvecklingen på Swedavias flygplatser 2010, helår

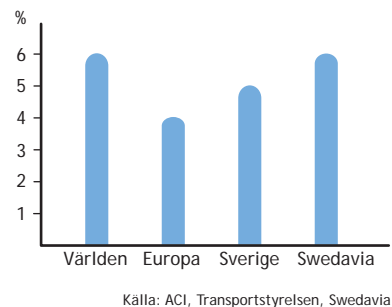
Passagerare	Antal	Förändring mot 2009
Europatrafik	15 137 000	8%
Övriga världen	1 895 000	10%
Summa utrikes	17 032 000	8%
Inrikestrafik	11 320 000	3%
Totalt	28 352 000	6%
Frakt och post	193 000 (ton)	14%
Landningar		
Europatrafik	88 600	6%
Övriga världen	5 200	4%
Summa utrikes	93 800	6%
Inrikestrafik	98 100	-2%
Summa linjefart och charter	191 900	2%
Taxi- och allmänflyg	40 100	0%
Totalt	232 000	1%

Andel passagerare för de nordiska flygplatserna 2010, helår



Källa: ACI, Transportstyrelsen, Swedavia

Passagerartillväxt 2010 jämfört med 2009, helår



Källa: ACI, Transportstyrelsen, Swedavia

2010.06.10
KI. 13.22



Service och säkerhet

Attraktiva flygförbindelser är en förutsättning för ett högt rese-närsvärde. Swedavia arbetar med utveckling av flyglinjerna på samtliga flygplatser, med fokus på direktlinjer. Under 2010 har närmare 30 nya flyglinjer tillkommit.

Resenärerna förväntar sig ett gott bemötande och bra omhändertagande som en del av en bra reseupplevelse. Swedavias mål är att alla resenärer ska känna sig välkomna och väntade på flygplatsen, oavsett om de är vana affärsresenärer eller ensamresande barn.

Swedavia erbjuder en rad tjänster för att underlätta resenärernas flygresa; utveckling av kollektivtrafiken till flygplatsen och smidiga parkeringsmöjligheter, hotell, butiker, restauranger och övrig kommersiell service samt stöd till resenärer med särskilda behov.

Eftersom flygplatserna är samlingspunkt för ett stort antal affärsresenärer utvecklas konferensverksamheten kontinuerligt, liksom möjligheten att övernatta i anslutning till flygplatserna. I augusti 2010 startade bygget av det 414 rum stora hotellet som byggs i anslutning till Sky City på Stockholm Arlanda Airport. Byggnaden uppförs av Swedavia och hotelloperatör är Clarion. Hotellet beräknas vara klart i november 2012. Inom ramen för Swedavias satsning på att marknadsföra destinationer kan turister planera sin vistelse redan på flygplatsen. Arlanda Visitor Center, som är Sveriges mest välbesökta turistbyrå, hade 44 procent fler besökare under 2010 jämfört med föregående år.

Resenärstöd som täcker särskilda behov

Swedavias flygplatser erbjuder stöd till resenärer som har särskilda behov vid resan. På Swedavias flygplatser reser till exempel årligen över 20 000 ensamresande barn med assistans från Swedavia. Återkommande undersökningar visar att flyget är det transportslag som bäst tillgodoser möjligheterna för personer med funktionshinder att resa kollektivt.

Enkelt att ta sig till och från flygplatserna

Efterfrågan på parkeringsplatser vid Swedavias flygplatser ökar till följd av passagerarökningen och ett förbättrat kunderbudande. Bilparkeringsmarknadens andel av marktransporterna har dock minskat till förmån för kollektiva resor.

Detta är ett resultat av att Swedavia, tillsammans med aktörer inom taxi, buss och tåg, aktivt arbetar för att utveckla kollektivtrafiken till och från flygplatserna. Det är särskilt viktigt för Stockholm Arlanda Airport, där resenärens resa till och från flygplatsen räknas in i verksamhetens utsläpp av koldioxid. Genom förändringar i taxisystemet har andelen miljötaxibilar från flygplatsen ökat kraftigt under året. Idag görs närmare 9 av 10 resor med miljötaxi, vilket påverkat taxiutbudet i hela Stockholmsregionen. 2012 planeras Stockholm Arlanda Airport att få pendeltågstrafik och Bromma Stockholm Airport samarbetar med SL som planerar för en ny snabbspårsväg till flygplatsen.

Ökad information via digitala kanaler

Swedavia vill ge service och skapa en relation med resenärerna långt före flygplatsbesöket.

Swedavias webbplats fungerar som en portal där resenärerna kan boka sin resa och få information om flygplatsen, transporter och parkering, säkerhetskontroll, pass- och Schengenregler, taxfree, tidszoner, valuta och annat som är viktigt att veta inför resan. Det finns även information för resenärer med olika funktionshinder. Under året har antalet unika besökare på Swedavias webbplats ökat med 53 procent.

Swedavia har lanserat flera mobila tjänster såsom möjligheten att klimatkompensera flygresor, boka parkering och planera resor till och från flygplatsen via tjänsten ReseRobot. Swedavia finns på Twitter och Facebook och fortsätter utvecklingen inom sociala medier, bland annat genom att utveckla applikationer för iPhone och Android-mobiler.

Bland automatiserade tjänster finns Self Service Check in, som en miljon resenärer använde under 2010, och Self Service Bag drop.

2010.11.02
KI. 09.22



2010.05.21
Kl. 16.12



Systematiskt säkerhetsarbete

Säkerhetsarbetet är alltid i fokus för att resenärer, kunder och medarbetare ska känna sig säkra och trygga på Swedavias flygplatser. Säkerhetsarbetet regleras till mycket stor del av EU-lagstiftning, tolkad av tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen. Utöver detta utför Swedavia egenkontroller och kvalitetskontroller på all säkerhetsverksamhet med målet att inga tillbud ska inträffa på Swedavias flygplatser. Swedavia skiljer på Security och Safety i sitt säkerhetsarbete. Security avser luftfartsskydd, det vill säga säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage samt skydd av flygplatsen mot bland annat kriminalitet och terrorism. Safety avser flygsäkerheten.

Swedavias fyra stora flygplatser har egna kvalitetssystem. De regionala flygplatserna har ett kvalitetsledningssystem som hanterar luftfartsskydd, flygsäkerhet och miljöarbete i samma system. En förstudie pågår för att undersöka förutsättningarna för ett gemensamt miljö- och kvalitetsledningssystem för alla processer i Swedavia. Swedavia har valt att enbart redovisa säkerhet i detta skede, hälsa kommer att redovisas i kommande årsredovisningar.

Security – luftfartsskydd

Luftfartsskydd avser säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage samt skydd av flygplatsen mot bland annat kriminalitet och terrorism. Den 29 april 2010 fick luftfarten i Europa ett helt nytt regelverk för luftfartsskydd, som implementerades på Swedavias flygplatser under våren.

För flygplatserna är det en utmaning att balansera en hög servicenivå för resenärerna med de säkerhetsåtgärder som krävs. Resenärerna rankar Göteborg Landvetter Airport bland topp 10 i världen i de kvartalsvisa kundundersökningarna för säkerhetskontrollen. Stockholm Arlanda Airport har vid två tillfällen under året rankats som bäst i Norden. Swedavia har tagit fram ett gemensamt styrdokument för de fyra stora flygplatserna så att resenärerna alltid ska känna igen rutinerna.

Under september driftsattes den nya ledningscentralen som övervakar Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport. Ledningscentralen är samlokaliserad med Gränspolisens kommunikationscentral på Stockholm Arlanda Airport för att kunna samordna insatser vid särskilda händelser. Arbetet är en del av Swedavias långsiktiga strategi för teknikutveckling och övervakning av samtliga flygplatser från två övervakningscentraler.

Safety – flygsäkerhet

Ansvar för det förebyggande arbetet för att undvika olyckor på flygplatserna ligger på respektive flygplats. Samordning, grundläggande normering och uppföljning har under perioden etablerats på koncernövergripande nivå. Under 2010 infördes nya föreskrifter för beredskap för räddningsinsatser samt räddningstjänst på flygplatser. Reglerna innebär att räddningstjänstens verksamhet kan effektiviseras. Första september trädde den nya luftfartslagen i kraft och parallellt justerades även regelverket för flygplatser systematiska flygsäkerhetsarbete. I början av oktober kom nya förändringar av regelverket avseende bland annat fysisk utformning av flygplatser. Alla dessa regelförändringar har under perioden successivt arbetats in i flygplatsernas rutiner.

VALD GRI-INDIKATOR

PR1 Tjänsters påverkan på hälsa och säkerhet

” *Swedavias flygplatser har mer likheter än skillnader. Vi har alla möjligheter att lära av varandra för att bli allt bättre och ännu effektivare.*

Torborg Chetkovich, Koncernchef Swedavia

Den bästa kunskapen blir större av att delas

Den ena flygplatsen har 350 000 årliga resenärer, den andra nästan 17 miljoner. Åre Östersund Airport och Stockholm Arlanda Airport har vitt skilda marknadsförutsättningar, men samma syn på affärsmannaskap, säger flygplatscheferna Susanne Norman och Kerstin Lindberg Göransson.

Kerstin Lindberg Göransson: I den tidigare styrmodellen var Swedavias flygplatser autonoma. Idag är vi ett bolag och prioriterar samarbete. Vi utvecklar vår kommersiella fastighetsaffär tillsammans, samordnar inköp, har gemensamma utbildningar och delar samma värdegrund i hela bolaget. Vi får mycket kraft av att jobba tillsammans.

Susanne Norman: Jag märker redan skillnaden. Viljan att dela best practice och goda idéer är väldigt, väldigt tydlig. Vi på den lilla flygplatsen har fått ett kontaktnät av specialister som vi inte hade tidigare. För storflygplatserna är vår erfarenhet av att driva så kostnadseffektiva flygplatser som möjligt värdefull.

Effektivitet, säkerhet, miljöprojekt – det finns massor vi kan hjälpas åt med åt båda håll. De olikheter som finns är en tillgång i affärsutvecklingen.

Nav för utveckling

Susanne Norman: Regionen runt vår flygplats har satt upp målet att dubbla antalet gästnätter till 2020. Swedavia har en viktig roll som länk mellan regionen och de som ska säkra tillgängligheten: flygbolagen och resebolagen. Vår uppgift är att ta fram underlag som påvisar efterfrågan så att nya linjer utvecklas i takt med regionens tillväxt. Ökad kapacitet stimulerar i sin tur tillväxten i besöksnäringen.

Kerstin Lindberg Göransson: Det fantastiska i det här jobbet är att vi inte bara driver en anläggning utan en hel region och destination. Vi är en del av Stockholm. De senaste åren har

det hänt något; det finns en större insikt om flygplatsens roll för konkurrenskraft, tillväxt och kulturutbyte. Vi har blivit en självklar partner i olika utvecklingsprojekt. Vi leder till exempel arbetet i Stockholm Access, ett samarbetsprojekt som syftar till att öka tillgängligheten och antalet direktlinjer till Stockholm. I Arlanda Forum samlas aktörer i hela Mälardalen kring tillgängligheten till och från flygplatsen.

Konkurrerar med tillgänglighet

Kerstin Lindberg Göransson: Ju mer globaliserad världen blir desto större blir fokuset på tillgänglighet. Sverige är en avkrok i världen om man tittar stort. Vi konkurrerar med andra nordeuropeiska flygplatser om tillgänglighet – i form av flyglinjer – med tillgänglighet: attraktiva kommunikationer, en smidig hantering för resenärerna, en tilltalande flygplats och konkurrenskraftiga trafikavgifter. Den totala effektiviteten i transportsystemet är utslagsgivande. Resenärerna köper ju tid för att göra något annat – hinna hem till barnens Boli-bompa eller få fler skidtimmar i backen.

Susanne Norman: Åre Östersund Airport har liknande villkor. Tillgängligheten, inte minst till regionens utbud, attraherar utrikes turister. Känslan när du landar här för en veckas skidsemester ska vara ”Välkommen – du är framme!”. Upplevelsen börjar redan på flygplatsen med allt från information om aktiviteter och liftkortspriser till rätt atmosfär. När Londonkärnan landade häromdagen började resenärerna kasta snöboll och springa i snöhögarna bredvid våra omsorgsfullt skottade gångar.

Kerstin Lindberg Göransson: Det gäller också att skapa mesta möjliga tillgänglighet med minsta möjliga miljöpåverkan. Stockholm Arlanda Airport har en särskild utmaning i att länka samman flygtransporter med marktransporter. Drygt 40 procent av våra resenärer tar sig hit kollektivt redan idag, det är mycket högt i en europeisk jämförelse, men vi ska upp i 60 procent för att klara vårt utsläppstak på kort sikt.



Susanne Norman och Kerstin Lindberg Göransson

Globalnära fastighetslägen

Kerstin Lindberg Göransson: Kommersiell fastighetsutveckling är ett typiskt område där vi kan lära av varandra, utifrån våra olika marknadsförutsättningar. Här håller vi på att bygga en Swedavia-gemensam resurs. På Stockholm Arlanda Airport betyder storleken självklart mycket för en stark fastighetsutveckling – vi har 250 företag i olika kringverksamheter – men det finns en attraktion kring varje flygplats, på ett eller annat sätt, eftersom det är så nära ut i världen.

Susanne Norman: Som tidigare militärflygplats sitter Åre Östersund Airport på stora tillgångar. Här finns befintliga anläggningar, en infrastruktur, ett kundunderlag, alltså en potentiell marknadsplats på en stor yta.

Vi har också så mycket skog. Jag funderar på om vi tillsammans med energibolagen kan utveckla stadsnära skogsbruk, dels för att bli självförsörjande på energi, dels för att stärka vår miljöprofil.

Lönsamhet och nöjda resenärer

Susanne Norman: Om två år har Åre Östersund Airport tagit första steget mot lönsamhet genom att våra intäkter ska överstiga våra driftskostnader. Då återstår bara avskrivningarna innan vi är lönsamma på riktigt. Lönsamheten är viktig för flygplatsens självkänsla. På kostnadssidan har vi gjort en otroligt stark resa de senaste fem åren. Nu ska vi bygga vår kompetens på den kommersiella sidan och bli duktiga på att sälja och ta betalt för våra kommersiella produkter.

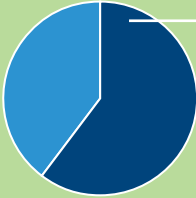
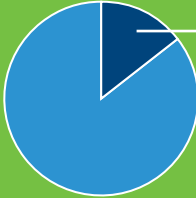
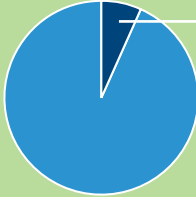
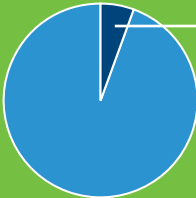
Andra nyheter är att de nya inkommande charterlinjerna är årligen återkommande och att säsongen blir längre och längre. Flygplatsevent har blivit ett hett utvecklingsområde. Vi är till exempel värdar för ett stort STCC-flygplatsbanrace.

Kerstin Lindberg Göransson: Om ett par år har vi på Stockholm Arlanda Airport ett färdigt storhotell och en pendeltägsstation på flygplatsen. Jag hoppas att vi gjort Stockholm Arlanda Airport till mötesplats för stora event och att vår satsning på att skapa en välkommande flygplats gör att alla känner att det är roligare och enklare att vara resenär.

Swedavias flygplatser

Väsentliga händelser under 2010

Andel av Swedavias passagerare april-december

Stockholm Arlanda Airport	<p>Nya direktlinjer: Norwegian till Marrakech, Agadir och Malmö. Belavia till Minsk. Estonian till Vilnius. Primera till Sharjah (Förenade Arabemiraten). Next Jet till Visby.</p> <p>Antalet bilresor till flygplatsen har minskat enligt plan samtidigt som de som nyttjar parkeringstjänsten är nöjdare och intäkterna ökar.</p> <p>Förändringar i taxihanteringen har ökat andelen miljötaxibilar till 88 procent samtidigt som kundvärdet ökat.</p> <p>Sveriges största tankstation för biogas har öppnats.</p> <p>Det kommersiella erbjudandet i terminalerna har förbättrats ytterligare, framför allt utbudet av restauranger och caféer. Ett stort antal ombyggnader och uppgraderingar har genomförts på handelsidan.</p> <p>Clarion Arlanda Hotel blir ett av Stockholms största högklassiga hotell, med invigning i slutet av 2012.</p>	 <p>60,3%</p>
Göteborg Landvetter Airport	<p>Nya direktlinjer: easyJet till London Gatwick, Berlin och Manchester. British Airways till London Heathrow. City Airline till Alicante, Malaga, Palma, Bergen och Stavanger.</p> <p>Finnair, Lufthansa, Air Berlin, Turkish Airlines och City Airline har ökat frekvenserna på befintliga linjer.</p> <p>Satsningen på parkerings- och konferensverksamheten har gett kraftigt ökad omsättning.</p> <p>Flygplatsen ingår från och med 2010 i kundvärdesmätningen ASQ, Airport Service Quality, som omfattar 143 flygplatser i världen.</p> <p>Fler miljöfordon används på flygplatsen, en fordonsgasstation för både flygplatsens och resenärernas fordon har invigts och beslut om uteslutande miljötaxi senast 2012.</p>	 <p>14,7%</p>
Bromma Stockholm Airport	<p>Nya direktlinjer: Finnair till Helsingfors och Flyglinjen till Jönköping. Malmö Aviation har ökat frekvenserna till Malmö, Göteborg och Umeå.</p> <p>Flygplatsens infrastruktur har utvecklats: planering för snabbspårvägen med hållplats vid flygplatsen, effektivare säkerhetskontroll och anpassning till ny lag om boardingkontroll, investeringar för fler parkeringsplatser.</p> <p>Förutsättningar för kommande uppgradering och utveckling av fastighetsaffären har kartlagts.</p>	 <p>6,9%</p>
Malmö Airport	<p>Nya direktlinjer: Wizz Air till Belgrad. Chartertrafik till Lamezia Terme (Italien) och Sharjah (Dubai). Ett flertal turoperatörer säljer biljetter till Irak.</p> <p>Ökning från två till tre inrikesoperatörer till Stockholm, som vissa dagar erbjuder upp mot 30 dagliga avgångar.</p> <p>Ett nytt fraktbolag med trafik till Asien, via Ryssland.</p> <p>Resenärstillväxten har gynnat de kommersiella aktörerna i terminalen. De publika ytorna har utvecklats, bland annat med bättre och fler sitttytor i caféer och restauranger samt en ny lekplats.</p> <p>Viktiga etableringar är ett nytt valutaväxlingskontor och Malmö Airport Visitor Center.</p>	 <p>5,6%</p>

Nyckeltal

	apr-dec 2010
Landningar	72 277
- varav utrikes	48 313
Resenärer	13 264 676
Personal, årsarbetare	777
Omsättning MSEK	1 953

	apr-dec 2010
Landningar	23 438
- varav utrikes	17 170
Resenärer	3 242 142
Personal, årsarbetare	441
Omsättning MSEK	480

	apr-dec 2010
Landningar	16 148
- varav utrikes	2 224
Resenärer	1 522 741
Personal, årsarbetare	156
Omsättning MSEK	200

	apr-dec 2010
Landningar	9 050
- varav utrikes	3 786
Resenärer	1 233 663
Personal, årsarbetare	89
Omsättning MSEK	187

Samarbeten

Stockholm Access - partnerskap med Stockholm Visitors Board, Stockholm Business Region, Visit Sweden och Invest in Sweden Agency. Marknadsför Stockholmsregionen som destination.

Arlanda Forum - samlar aktörer som kan bidra till flygplatsens utveckling som nationellt och internationellt nav; till exempel Länsstyrelsen, Regionförbundet, Trafikverket, RTK.

Mälardalsrådet - främjar en sammanhängande arbetsmarknadsregion som kan stärka tillväxt och internationell konkurrenskraft. Infrastrukturgruppen prioriterar regionprojekt inför infrastrukturpropositioner.

Stockholm Airport City - utvecklar området i flygplatsens närhet i samarbete med Sigtuna kommun och Arlandastad Holding.

Flyg för Göteborg - samarbete för att utveckla tillgängligheten till destinationen Göteborg. Samarbete mellan Göteborg Landvetter Airport, Business Region Göteborg, Göteborg & Co, Svenska Mässan, Visit Sweden och Västsvenska Turistrådet.

Sustainable Events Gothenburg - ett projekt initierat av Göteborg & Co, Svenska Mässan och Göteborgs Stad, som syftar till att sätta Göteborg på kartan när det gäller events och möten inom hållbarhet och CSR samt att höja stadens profil som världsledande inom hållbar utveckling.

Näringslivsgruppen - bidra till att utveckla Göteborg till en av Europas mänskligaste och mest attraktiva storstadsregioner att leva och verka i samt att besöka.

Stockholms Stad - samarbete inför detaljplanering av flygplatsens område.

SL - planering av snabbspårvägen som ökar tillgängligheten men också påverkar flygplatsens disposition för både Landside, Terminal och Airside.

Samarbete med det nya hotellet intill flygplatsen, som beräknas öppna 2011.

Swedish Skåne Partnership - ett samarbete mellan Malmö Airport, Malmö Stad, Tourism in Skåne och Visit Sweden med syfte att attrahera ny flygtrafik och turism till Skåne.

Malmö Airport Visitor Center - ett samarbete mellan Malmö Airport, Malmö Stad och Tourism in Skåne med flygplatsinformation och turistinformation i attraktiva lokaler på flygplatsen.

Flygplatschef



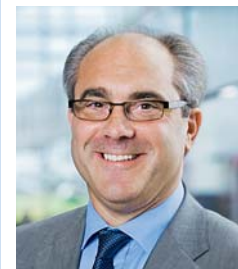
Kerstin Lindberg Göransson
kerstin.lindberg.goransson@swedavia.se



Olle Sundin
olle.sundin@swedavia.se



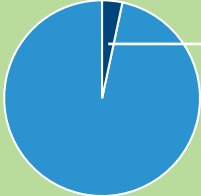
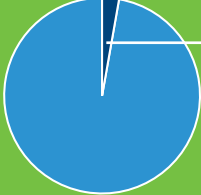
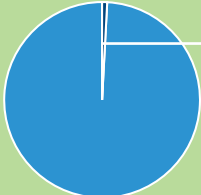
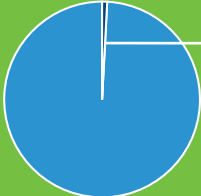
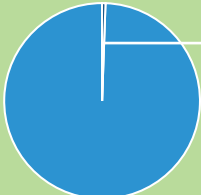

Kjell-Åke Westin
kjell-ake.westin@swedavia.se



Peter Weinhandl
peter.weinhandl@swedavia.se

Väsentliga händelser under 2010

Andel av Swedavias
passagerare april-december

Luleå Airport	<p>Ny direktlinje: SAS till London. Air Baltic till Riga.</p> <p>Ny organisation för att tydliggöra funktionsansvar och produktansvar.</p> <p>Kunddialogen strukturerad i perspektiv, ansvarig, och frekvens.</p> <p>Kundnöjdhetsmätningar införda.</p>	 <p>3,4%</p>
Umeå Airport	<p>Nya direktlinjer: City Airline till Göteborg. Air Baltic till Vasa-Riga.</p> <p>Tre flygbolag trafikerar Stockholm.</p> <p>Förbättring av flygbusstrafiken med täta och snabba turer till centrum och Botniabanans station.</p> <p>Uppnådde under året högsta graden i ACI:s klimatmärkningsprogram. Ett tiotal intressenter på flygplatsen har medverkat i arbetet.</p>	 <p>2,9%</p>
Åre Östersund Airport	<p>Ny charterlinje till Gran Canaria. Ny inkommande charter från Amsterdam under vintern 2010 och 2011.</p> <p>Bilvårdstjänsten Car Care ny kommersiell tjänst.</p> <p>Ny taxfree-butik har gett dubblerad omsättning.</p>	 <p>1,1%</p>
Visby Airport	<p>Nya direktlinjer: Air Baltic till Riga, Air Berlin till Berlin.</p> <p>Utvecklat terminalen med ytor för trivsel, öppna loungeytor med möbler för laptoparbete.</p> <p>Utvecklat medarbetarna i aktivt medarbetarskap.</p>	 <p>1,1%</p>
Ronneby Airport	<p>Chartertrafik till Turkiet, Prag och Budapest.</p> <p>Fler flygstolar till och från Bromma Stockholm Airport på lördagar.</p> <p>Utvecklingsplan för flygstationen.</p>	 <p>0,7%</p>
Kiruna Airport	<p>Inkommande charter från London.</p> <p>Fastighetsaffär med Svevia, som etablerat sig på flygplatsen.</p>	 <p>0,6%</p>

Nyckeltal

Samarbeten

Flygplatschef

<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>apr-dec 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>4 957</td> </tr> <tr> <td>- varav utrikes</td> <td>253</td> </tr> <tr> <td>Resenärer</td> <td>758 478</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>83</td> </tr> <tr> <td>Omsättning MSEK</td> <td>86</td> </tr> </tbody> </table>		apr-dec 2010	Landningar	4 957	- varav utrikes	253	Resenärer	758 478	Personal, årsarbetare	83	Omsättning MSEK	86	<p>City Break to Swedish Lapland - verkar tillsammans med besöksnäringsen i regionen för etablering av en internationell direktlinje till flygplatsen. Projektet stöttas av EU.</p> <p>Visit Sweden - partnerskap.</p> <p>Resebyråer i regionen - samarbete.</p>	 <p>Bengt-Ove Lindgren bengt-ove.lindgren @swedavia.se</p>
	apr-dec 2010													
Landningar	4 957													
- varav utrikes	253													
Resenärer	758 478													
Personal, årsarbetare	83													
Omsättning MSEK	86													
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>apr-dec 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>5 123</td> </tr> <tr> <td>- varav utrikes</td> <td>249</td> </tr> <tr> <td>Resenärer</td> <td>648 737</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>86</td> </tr> <tr> <td>Omsättning MSEK</td> <td>77</td> </tr> </tbody> </table>		apr-dec 2010	Landningar	5 123	- varav utrikes	249	Resenärer	648 737	Personal, årsarbetare	86	Omsättning MSEK	77	<p>Regionalt EU-projekt - syftar till att stärka och underlätta cyklandet. Bygger ett cykelgarage och hyr ut cyklar till resenärerna.</p> <p>Sjöfartsverket - bygger en hangar för Sjöfartsverkets räddningshelikopter, klar 2011.</p>	 <p>Karin Larsson Tängdén karin.larsson-tangden @swedavia.se</p>
	apr-dec 2010													
Landningar	5 123													
- varav utrikes	249													
Resenärer	648 737													
Personal, årsarbetare	86													
Omsättning MSEK	77													
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>apr-dec 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>2 385</td> </tr> <tr> <td>- varav utrikes</td> <td>420</td> </tr> <tr> <td>Resenärer</td> <td>243 996</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>Omsättning MSEK</td> <td>36</td> </tr> </tbody> </table>		apr-dec 2010	Landningar	2 385	- varav utrikes	420	Resenärer	243 996	Personal, årsarbetare	51	Omsättning MSEK	36	<p>Visit Sweden - marknadsföring av regionen på nya marknader.</p> <p>Regionen - destinationsutveckling.</p>	 <p>Susanne Norman susanne.norman @swedavia.se</p>
	apr-dec 2010													
Landningar	2 385													
- varav utrikes	420													
Resenärer	243 996													
Personal, årsarbetare	51													
Omsättning MSEK	36													
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>apr-dec 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>4 327</td> </tr> <tr> <td>- varav utrikes</td> <td>185</td> </tr> <tr> <td>Resenärer</td> <td>250 752</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Omsättning MSEK</td> <td>33</td> </tr> </tbody> </table>		apr-dec 2010	Landningar	4 327	- varav utrikes	185	Resenärer	250 752	Personal, årsarbetare	40	Omsättning MSEK	33	<p>Swedish Gotland - ett samarbete med Visit Sweden, Gotlands turistförening samt parter från turismbranschen.</p> <p>Gotland Convention Bureau - arbetar för att skapa stora kongresser och möten på Gotland.</p>	 <p>Annika Nyberg annika.nyberg @swedavia.se</p>
	apr-dec 2010													
Landningar	4 327													
- varav utrikes	185													
Resenärer	250 752													
Personal, årsarbetare	40													
Omsättning MSEK	33													
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>apr-dec 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>1 374</td> </tr> <tr> <td>- varav utrikes</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Resenärer</td> <td>155 952</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Omsättning MSEK</td> <td>22</td> </tr> </tbody> </table>		apr-dec 2010	Landningar	1 374	- varav utrikes	20	Resenärer	155 952	Personal, årsarbetare	20	Omsättning MSEK	22	<p>Handelskammaren - samarbete kring utveckling av sydöstra Sveriges flygplatser.</p> <p>Flygråd - landshövdingen, näringslivschefer, högskola, flygbolag, resebyråer med flera.</p> <p>Försvarmakten/F17 - samarbete för att stärka flygplatsens varumärke i regionen.</p> <p>Samarbete med kommunerna och regionstyrelse i Blekinge med anledning av utvecklingsplanen för den civila flygstationen.</p>	 <p>Mona Grönqvist mona.gronqvist @swedavia.se</p>
	apr-dec 2010													
Landningar	1 374													
- varav utrikes	20													
Resenärer	155 952													
Personal, årsarbetare	20													
Omsättning MSEK	22													
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>apr-dec 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Landningar</td> <td>987</td> </tr> <tr> <td>- varav utrikes</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>Resenärer</td> <td>140 590</td> </tr> <tr> <td>Personal, årsarbetare</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>Omsättning MSEK</td> <td>24</td> </tr> </tbody> </table>		apr-dec 2010	Landningar	987	- varav utrikes	16	Resenärer	140 590	Personal, årsarbetare	38	Omsättning MSEK	24	<p>Swedish Lapland - destinationsutveckling.</p> <p>Kiruna kommun - stadsomvandling.</p> <p>Spaceport Sweden - etablering av kommersiell rymdfart.</p>	 <p>Peter Salomonsson peter.salomonsson @swedavia.se</p>
	apr-dec 2010													
Landningar	987													
- varav utrikes	16													
Resenärer	140 590													
Personal, årsarbetare	38													
Omsättning MSEK	24													

Flygbolag, Hans Ollongren, SAS

”Swedavia ger oss bra infrastruktur”

”För både SAS och Swedavia gäller att nöjda resenärer och minskad miljöpåverkan ger lönsammare affärer. Punktlighet samt god infrastruktur och service ger oss nöjda kunder och ökad konkurrenskraft. Och med lägre bränsleförbrukning sparar vi både miljön och pengar”, säger Hans Ollongren, Senior Vice President Corporate Public Affairs på SAS.

SAS och Swedavias gemensamma intressen har inspirerat till ett samarbetsavtal, kallat POINT, mellan bolagen. Samarbetet bygger på ett system för tidsstyrning av flygplansrörelser som ger ökad förutsägbarhet. Även LfV deltar i projektet.

”Swedavia ger oss en väldigt bra infrastruktur och lever upp till våra förväntningar och krav. Det är framför allt viktigt under vintertid, då Swedavia är bra på att hålla banorna öppna med effektiv snöröjning.”

SAS väljer att arbeta med flygplatser som är lokaliserade vid bolagets naturliga trafikflöden. SAS har affärsresenärerna i fokus och flygplatserna Stockholm Arlanda Airport, Copenhagen Airport och Oslo Airport är bolagets viktigaste knutpunkter.

SAS uppskattar Swedavias ansvarstagande. Swedavias stora miljöengagemang ser Hans Ollongren som positivt för hela flygmarknaden och det bidrar till att flyget kan växa och utvecklas på ett ansvarsfullt sätt.

”Swedavia arbetar både med sin egen miljöpåverkan och tar initiativ som god granne till dem som bor nära flygplatserna.”

Hans Ollongren framhåller att Swedavias framförhållning när det gäller investeringar är god. Han upplever en ökad kommersialisering efter verksamhetens övergång från LfV och vill påpeka risken för att flygplatserna blir shoppingcenter med landningsbanor.

”Kommersiell hänsyn får inte ta överhand på flygplatserna. För flygbolagen ligger fokus på flygplatsernas operativa funktioner för flygtrafik.” SAS ställer höga krav på flygplatsbolagens prissättning av tjänster när det gäller konkurrenskraft och marknadsanpassning. ”Min uppfattning är att en flygplats alltid är ett naturligt monopol. Flygplatserna måste arbeta kostnadseffektivt och bidra i den långa värdekedja som flyget består av.”



” Swedavia vill inte vara en del av problemet utan en del av lösningen.
Lena Wennberg, Miljöchef Swedavia

Hållbar utveckling – vår framtid

Hållbarhetsfrågorna är en integrerad del av Swedavias verksamhet. Det innebär ett strukturerat arbetssätt där ekonomi, miljö, sociala frågor och samhällsansvar är en del av affärsmodellen. Målet med Swedavias hållbarhetsarbete är att uppnå affärsmässigt goda resultat, genom att bedriva en verksamhet med så liten negativ påverkan på miljön som möjligt och agera ansvarsfullt för att inte äventyra kommande generationers möjligheter till ett gott liv.

Ett proaktivt hållbarhetsarbete bidrar till ökad lönsamhet genom att effektivisera befintliga processer, utveckla nya affärskoncept samt stärka företagets konkurrensfördelar genom ett starkare varumärke.

Hållbar utveckling för Swedavia

Hållbar utveckling för Swedavia innebär att vi tillsammans arbetar för att föra världen närmare och på så sätt bidrar till integrering och kulturell förståelse i en globaliserad värld. Vi är en viktig del i en infrastruktur som gör Sverige och världen tillgänglig för alla, oavsett nationalitet, kön, ålder och fysisk förmåga.

Vi är pålitliga. Vi erbjuder väl anpassade produkter som utvecklar vår verksamhet på ett affärsmässigt och långsiktigt sätt samtidigt som vi upprätthåller en hög säkerhet. Med ett nytänkande leder det även till att miljöpåverkan minimeras.

Vårt arbete innebär att vi bidrar till den lokala, regionala och nationella ekonomiska och sociala utvecklingen i samhället, vi bidrar till ökad sysselsättning och ger möjligheter för människor att resa och mötas.

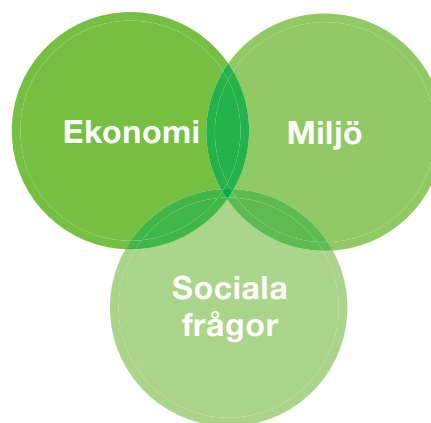
Vi berättar om vårt arbete på ett öppet och tydligt sätt så att våra svagheter och styrkor belyses.

Begreppet hållbar utveckling myntades av Brundtland-kommissionen (Our common future, 1987) och har definie-

rats som ”En hållbar utveckling tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”.

Strategi, styrning och organisation av hållbarhetsarbetet

Swedavias ambition är att hållbarhetsarbetet så långt som möjligt ska vara integrerat i den löpande verksamheten. Det är då effekterna av ett gemensamt förhållningssätt med tydliga mål och strategier blir som störst. Swedavia har bildat ett Hållbarhetsforum där nyckelpersoner med ansvar för eller kontakter med prioriterade områden och viktiga intressenter tillsammans diskuterar mål, strategier och tillvägagångssätt inom hållbarhetsområdet. Forumet består av följande funktioner: Koncernchef (ordförande), HR-direktör, CFO, kommunikationsdirektör, säkerhetschef, miljöchef (hållbarhetsansvarig), inköpschef, Flygplatschef Umeå



Swedavias hållbarhetsarbete bygger på tre grundstenar:

Ekonomi - Swedavia driver sina flygplatser på ett långsiktigt och affärsmässigt sätt.

Miljö - Swedavia är en internationell förebild i miljöfrågor.

Sociala frågor - Swedavia tar ansvar som arbetsgivare, utvecklar medarbetarna och har en bra arbetsmiljö. Vid inköp av varor och tjänster ska mänskliga rättigheter, lagar och andra krav respekteras.

2010.10.16
KI. 06.32



Airport, hållbarhetsansvarig Stockholm Arlanda Airport och verksamhetsutvecklare Stockholm Arlanda Airport. Hållbarhetsforum sammankallas vid behov. Om verksamhetskritiska beslut krävs lyfts frågan till Swedavias koncernledning.

Intressentdialogen utvecklar verksamheten

Swedavias viktigaste intressenter är ägare, medarbetare, resenärer, flygbolag, hyresgäster och samhället, som är en bred grupp som omfattar både kommuner och näringsliv men även kringboende, allmänhet, media och framtida potentiella medarbetare. Swedavia har kartlagt befintliga intressentdialoger samt genomfört en kvalitativ intressentundersökning i form av en väsentlighetsanalys för att se vilka frågor intressenterna tycker att Swedavia ska prioritera och för att undersöka om det finns luckor i Swedavias befintliga dialoger, se tabell på sidan 41.

En kritisk framgångsfaktor för hållbarhetsarbetet är god kännedom om kundernas behov och krav för att kunna erbjuda hållbara lösningar. Arbetet med intressentdialogen kommer att fortsätta. Syftet är att öka kunskapen kring hur intressenterna beaktar Swedavias hållbarhetsarbete och använda denna kunskap till att anpassa både erbjudanden och kommunikation till viktiga intressentgruppers behov.

Befintliga intressentdialoger inom Swedavia

I dagsläget genomförs en mängd olika dialoger med Swedavias intressentgrupper även om mängden och formen skiljer sig åt på de olika flygplatserna. De större flygplatserna har frekventa dialoger med intressenterna, vilket är något som även börjar införas på de mindre flygplatserna.

Ärligen genomförs ett antal enkätundersökningar riktade till Swedavias olika intressentgrupper. Förutom enkätundersökningarna sker dialogerna i olika forum, nätverk och återkommande möten.

Ägare

Regeringen har riksdagens uppdrag att aktivt förvalta statens tillgångar så att den långsiktiga värdeutvecklingen blir den bästa möjliga och – i förekommande fall – att de särskilt beslutade samhällsuppdragen utförs. För Swedavias del innebär detta till exempel att bolaget inte får lägga ner eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser. Ägarens bolagsstyrning sker främst på bolagsstämmor, genom en professionell och strukturerad styrelsenomineringsprocess med nominering och utvärdering av styrelseledamöter och genom dialog med styrelseordföranden. Ägarpolicy med riktlinjer om bland annat extern rapportering, ersättningsvillkor till ledande befattningshavare och miljömässigt och socialt ansvarstagande är andra verktyg i förvaltningsmodellen.

Medarbetare

Ärligen ska en medarbetarundersökning genomföras där majoriteten av frågorna handlar om Swedavias sociala ansvar som direkt påverkar medarbetaren. Övriga dialoger sker genom personalmöten, medarbetarsamtal och internutbildningar.

Resenär

Ett antal olika resenärsundersökningar genomförs kontinuerligt. Frågor kring Swedavias erbjudanden och kundnöjdhet samt Swedavias ekonomiska ansvar dominerar.

Hyresgäst

Även undersökningar riktade till Swedavias hyresgäster innehåller till största delen frågor som handlar om företagets ekonomiska ansvar med tyngdpunkt på kundnöjdhet. Övriga dialoger med hyresgäster sker i kontinuerliga kundmöten.

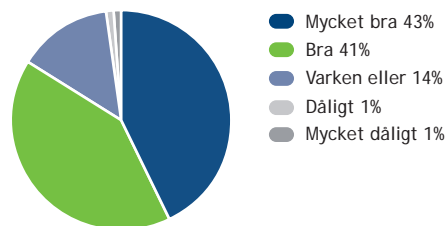
Flygbolag

Den undersökning som är riktad till flygbolagskunderna berör endast Swedavias ekonomiska ansvar i fråga om Swedavias serviceerbjudanden och kundnöjdhet. Övriga dialoger med flygbolagen sker i olika kommittéer och forum på flygplatsen, kundmöten samt mässor runt om i världen.

Samhället

I undersökningar och attitydmätningar riktade till olika grupper i samhället fokuserar frågorna på Swedavias miljöansvar. Ett antal frågor handlar också om ekonomiskt ansvar. Övriga dialoger med samhället har stark regional koppling där respektive flygplats ingår i en mängd olika forum och samarbeten med politiker, myndigheter, näringsliv och olika intresseorganisationer i regionen.

Hur väl trivs du med ditt boende som granne till flygplatsen?



Undersökning av grannars inställning till flyget våren 2010. Delta-gande flygplatser: Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport, Sundsvall Airport, Visby Airport, Åre Östersund Airport, Ängelholm Helsingborg Airport, Örnköldsvik Airport, Skellefteå Airport, Umeå Airport.

INTRESSENTDIALOG

Nedan följer en sammanställning av de nyckelfrågor som är återkommande för våra olika intressenter. Frågorna har olika stor vikt på de olika flygplatserna och ska ses som en sammanvägning för att bedöma de viktigaste frågorna för våra intressenter inom Swedavia som helhet.

Intressent	Grupp	Frågor	Form av dialog
Ägare	Regeringen	Lönsamhet	Bolagsstämma, Styrelsemöten, Årsredovisning
	Finansdepartementet	Föredöme i branschen	
Medarbetare	Anställda	Arbetsmiljö (fysiskt och psykiskt)	Medarbetarundersökning (NMI), Utvecklingssamtal,
	Facket	Ledarskap, Empowerment ¹⁾	Personalmöten, VD-brev, Intranätet
			Nyhetsbrev (anställda och närområde)
Resenär	Alla avresande/ankommande	Upplevelse av flygplatsen	Passagerarundersökning (RVU)
	Besökare	Renlighet på flygplatsen	Passagerarundersökning (ASQ)
		Service och bemötande av personal	Q-monitor (NKI), Visitor Center, Terminalvärdar
		Tydlighet gällande information	Elektroniskt nyhetsbrev, Information via telefon Twitter
Hyresgäst	Flygbolag	Teknisk support, Pris, Inomhusklimat,	Fastighetsbarometern (NKI)
	Marktransportbolag	Expansionsplaner, Kontaktvägar för service	Kundmöten
	Handlingbolag		Nyhetsbrev
	Restauranger och butiker		RVU
	Övriga företag		
Flygbolag	Befintliga kunder	Kapacitetsefterfrågan	Perceptionsstudie (flygbolag och handlingbolag)
		Strategiska utvecklingsplaner	Kundmöten
		Flygplatsernas erbjudanden	Nyhetsbrev (Swedish Aviation News)
		Regionala samarbeten	Airport Operators Committee (AOC) - flygbolagens forum
		Marknadsstödsprogram	Mässor (ROUTES)
Samhället	Kommuner	Internationell och nationell tillgänglighet	Flyget och miljön (SIFO)
	Myndigheter	Ekonomisk motor i regionen	Granninformatör
	Grannar	Minimering miljöpåverkan - buller	Grannundersökning (NGI)
	Intresseorganisationer	Minimering miljöpåverkan - utsläpp till luft, mark och vatten	Pressreleaser
	Näringsliv	Flygsäkerhet	Presskontoret
	Media	Leveranssäkerhet - tillförlitlighet	Nyhetsbrev (anställda och närområden)
	Akademiska världen		Regionala samarbeten med kommuner och näringsliv

Swedavias urval av intressenter utgår från vilka som har en avgörande betydelse för verksamheten och vilka som har stort intresse samt möjlighet att påverka ur ett hållbarhetsperspektiv. Swedavia har under 2010 genomfört intressentdialoger med ägare, medarbetare, resenärer, flygbolag, hyresgäster och samhälle.

¹⁾ Empowerment innebär att ansvar, befogenheter och kompetens hänger ihop i min roll som medarbetare.

Viktiga frågor från intressenterna

Swedavia genomförde under 2010 en kvalitativ undersökning där Swedavias viktigaste intressenter är:

- Ägare
- Medarbetare
- Resenär
- Hyresgäst
- Flygbolag och
- Samhället

Intressenterna fick rangordna vilka ansvarsfrågor de anser att Swedavia bör prioritera. De fick även återge vilka förväntningar de har gällande Swedavias ansvar och hur väl Swedavia kommunicerar dessa frågor. En summering av resultatet presenteras här och undersökningen som helhet kommer att användas som en del i den fortsatta utvecklingen av Swedavias hållbarhetsarbete.

Undersökningen har genomförts även internt i syfte att jämföra Swedavias uppfattning om vilka ansvarsområden som är mest väsentliga att arbeta med jämfört med intressenternas uppfattning. I matrisen på sidan 43 redovisas ansvarsområdenas betydelse för Swedavia och Swedavias intressenter.

Några av de ansvarsområden som anses ha avgörande betydelse både internt och externt är:

- Swedavias erbjudande, det vill säga bolagets arbete för att utveckla produkter och tjänster, samt att hålla hög kvalitet och leveranssäkerhet och ge god service åt kunderna
- Utsläpp till mark och vatten, det vill säga minimering av utsläppens miljöpåverkan

Skapat och levererat ekonomiskt värde

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

- Aktivt samarbete med andra aktörer i flygbranschen för att minimera buller och utsläpp av klimatpåverkande gaser
- Luftfartsskydd (Security, arbete för att bidra till ökat luftfartsskydd)
- Flygsäkerhet (Safety, arbete för att bidra till ökad flygsäkerhet)
- Samarbete med regionerna runt Swedavias flygplatser

Krav från ägare och kunder

Som statligt bolag ska Swedavia vara ett föredöme vad gäller miljöansvar och socialt ansvar. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet med god kvalitet och hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa.

Kunderna ställer också ökade krav på hållbarhetsarbetet. För kunder med väl utvecklat hållbarhetsarbete är det viktigt att deras leverantörer kan möta kraven genom hållbara erbjudanden och ett eget hållbarhetsarbete i framkant.

Om hållbarhetsredovisningen

Swedavia redovisar för första gången företagets hållbarhetsarbete (ekonomi, miljö och sociala frågor) enligt Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer G3. Swedavia bedömer att redovisningen motsvarar GRIs nivå C+. Det har också bekräftats av Swedavias externa revisorer som har granskat hållbarhetsredovisningen. GRI-redovisningen utgörs av hållbarhetsinformationen i årsredovisningen samt sidorna 38–65.

VÄSENTLIGHETSANALYS - Resultat av extern och intern väsentlighetsundersökning



Kravet på en redovisning på C-nivå är att redovisa ett urval av kriterierna i Strategi och Profil, det vill säga bakgrund för att beskriva hur organisationens hållbarhetsarbete är kopplat till dess verksamhet. Dessutom ska minst tio resultatindikatorer, där minst en ska komma från respektive område ekonomi, miljö och sociala frågor redovisas. Enligt ägarens direktiv ska alla statliga bolag lämna en årlig hållbarhetsredovisning.

Swedavia bolagiserades den 1 april 2010. Det innebär att data för ekonomi och sociala frågor endast rapporteras för perioden april till december 2010. Möjligheten till jämförelse med tidigare år är därmed begränsad. Miljödata rapporteras för helåret 2010 tillsammans med historiska data för motsvarande verksamhet. Redovisningen omfattar hela Swedavias verksamhet.

Samma rapporteringscykel används för hållbarhetsredovisningen, som för den övriga årsredovisningen, det vill säga kalenderår (den första årsredovisningen omfattar dock endast kvartal 2 till kvartal 4 och miljö helår).

Val av GRI-indikatorer har skett utifrån intressentdialogens väsentlighetsanalys, då vi identifierade vilka indikatorer som bäst speglar intressenternas och Swedavias syn på vad som är viktigt för vårt arbete och som det är viktigt att rapportera utvecklingen av.

Hur Swedavia arbetar med hållbarhetsfrågorna, visioner och vad som faktiskt åstadkommit under 2010 beskrivs i årsredovisningen framför allt i Koncernchef och Ordförande-ord och i avsnitten om hållbar utveckling, samhälle, medarbetare, miljö samt i förvaltningsberättelsen och räkenskaper. GRI-index med hänvisningar finns på sidorna 111–114. För att ytterligare förtydliga var hållbarhetsresultat redovisas har en ruta med valda GRI-indikatorer placerats sist i respektive avsnitt.

VALD GRI-INDIKATOR

EC1 Skapat och levererat ekonomiskt värde

Tillväxt och tillgänglighet

Swedavia arbetar aktivt för att öka resandet till och från Sverige. Det leder till nya intryck och kontakter som bidrar till ett mångkulturellt och globalt samhälle. Ökat resande skapar även tillväxt och välbefinnande på samma sätt som tillväxt och välbefinnande ökar resandet.

Tillgänglighet

Flyget och Swedavia har en strategiskt viktig roll. Tillväxten i Sverige, både på regional och på nationell nivå, bygger på ett välfungerande transportsystem med samverkan mellan olika transportslag. Swedavias flygplatser är en central del av den svenska och internationella kollektivtrafiken och en förutsättning för att människor och varor snabbt ska kunna transporteras inom landet och ut i världen.

Flyget är ett kostnadseffektivt sätt att upprätthålla effektiv transportstruktur i ett stort och glest befolkat land som Sverige. Det nationella flygplatssystemet har till viss del utformats som ett nav-ekersystem. Stockholm Arlanda Airport fungerar som ett nav och andra flygplatser som ekrar. Det är därför möjligt att resa från nästan varje plats i Sverige till Stockholm, genomföra ett möte och komma hem samma dag.

Nästan 20 procent av resor till och från Stockholm Arlanda Airport är transferresor. Utrikesresorna står för 72 procent av alla resor och det är möjligt att flyga till nästan 150 utländska destinationer. Flygplatsen bidrar därmed till att öka såväl den nationella som den internationella tillgängligheten i hela Sverige.

Konkurrenskraft för näringslivet

Sverige är ett av världens mest exportberoende länder. Flyget har stor betydelse för landets näringsliv. Vid val av lokaliseringsort för näringslivet är tillgång till flygförbindelser en av de viktigaste faktorerna. Effektiva förbindelser till handelscentra och snabbväxande marknader är kritiska faktorer för

”*Utan ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport kommer flygplatsen att tvingas reducera sin kapacitet avsevärt, vilket får stora negativa effekter för utvecklingen i hela Sverige.*

Torborg Chetkovich, Koncernchef

att kunna växa och konkurrera globalt. Flygfrakt står för drygt 25 procent av det svenska exportvärdet. En stor del av insatsvarorna till svensk industri anländer med flyg. Flygfrakten bidrar till effektiv produktion med kortare ledtider.

Gynnar turism, kultur och kunskap

Resande bidrar till en rad icke mätbara sociala effekter. Swedavias flygplatser möjliggör flygförbindelser som ökar det kulturella utbytet och underlättar kulturell mångfald och förstärkelse samt underlättar för kunskapsintensiva företag att verka i globala nätverk.

Kulturutbudet i en region kan vara beroende av tillresta besökare. Tillgängligheten är viktig för besökarens val av destination samt regionens möjlighet att anordna stora internationella evenemang. Turism är en av Sveriges största och viktigaste näringar. Svensk turistnäring växer och över hälften av alla utländska turister anländer med flyg.

Samarbeten som driver utvecklingen

Kontakterna med samhällets olika aktörer är en viktig fråga för alla Swedavias flygplatser. Under det senaste decenniet har samarbeten med olika intressenter samt lokala och regionala myndigheter kontinuerligt utvecklats. Samarbetena syftar till att tydliggöra flygplatsernas stora betydelse för ökad tillgänglighet och regional utveckling, samtidigt som insatser görs för att minska miljöpåverkan. Swedavias flygplatser för en intensiv dialog med politiska beslutsfattare och näringsliv för att påverka dem i dessa frågor. Detta stödjer Swedavias övergripande mål om att minimera flygplatsernas egen miljöpåverkan samt den indirekta miljöpåverkan från flyget.

Samverkan med politiker och näringslivet så att de får maximal nytta av flygplatsen är en mycket viktig fråga såväl som samverkan med myndigheter i syfte att skapa goda förutsättningar för en bra samhällsutveckling.

Swedavia är aktiv medlem i ACI Europe, som arbetar med frågor som rör miljö, flygkapacitet, flygplatsavgifter, security,

konsumentfrågor och konkurrensfrågor på europainivå. ACI är en mycket viktig kanal för Swedavia för att vi ska kunna påverka vilka beslut som fattas på EU-nivå.

Swedavia ser ett stort värde i att samverka med andra aktörer och intressenter i sin omvärld för att både påverka och utveckla branschen och dess villkor. Samarbete med lokala och regionala aktörer är en viktig framgångsfaktor för Swedavia.

- Swedavia samarbetar med svenskt näringsliv, genom handelskamrarna och näringslivsbolagen i regioner och kommuner
- Swedavia samarbetar med aktörer i svensk kollektivtrafik
- Swedavias flygplatser har ett nära samarbete med sina lokala politiker i kommuner och spelar en viktig roll i samhällsplaneringen
- Swedavia agerar för ökad turism tillsammans med lokala destinationsbolag och marknadsbolag för att skapa underlag för nya flygförbindelser
- Swedavia har nära samarbete med de stora hyresgästerna och byggbolagen som bidrar till att utveckla Swedavias fastighetsaffär
- Swedavia samarbetar med universitet och högskolor
- För kunskap och beslutsunderlag samarbetar Swedavia med forskningsbolag såsom IVL, KTHs forskningsbolag och Värmeforsk
- Swedavia samarbetar med företag för framtagande av nya teknologiska lösningar, såsom en biogasdriven snöröjningsmaskin

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, så bekostar flyget själv sin infrastruktur genom de intäkter som kommer från kunderna. Det är alltså flygresenärerna som bekostar det svenska flygtransportssystemet och flyget sköter i stor utsträckning själv sin verksamhet.

Ovanstående konstruktion är gemensam för flertalet länder, och gör att man i dagsläget inte på ett rättvist sätt kan beskatta olika transportslag på samma sätt. Varje transportslag har sin konstruktion för finansieringen och för flyget gäller alltså att såväl löpande kostnader som långsiktiga investeringar finansieras av dem som använder flyget.

VALDA GRI-INDIKATORER

SO5 Politiska ställningstaganden och lobbying
EC4 Väsentligt finansiellt stöd från den offentliga sektorn

Hyresgäst, Roger Lundin, Coor Service Management

”Med service som första prioritet”

I 24 år har Roger Lundin arbetat på Stockholm Arlanda Airport, först med LFV och det senaste året med Swedavia som partner. Roger Lundin är förvaltare på Coor Service Management, som leder, utvecklar och effektiviserar servicefunktioner på Stockholm Arlanda Airport. Målet är att erbjuda god service och infrastruktur till SAS och resenärerna på Stockholm Arlanda Airport.

”Det ska vara enkelt och smidigt att komma hit och ta sig härifrån. Och medan man är här ska man ha en bra stund och kunna ta del av service och butiker.”

Med lång erfarenhet av att erbjuda relevant service till resenärer ser Roger Lundin en tydlig trend mot att tillvarata flygplatsernas kommersiella potential.

”Samarbetet med Amsterdam Schiphol Airport har inneburit stora förbättringar för det kommersiella utbudet på Stockholm Arlanda Airport.”

Roger Lundin ser Swedavia som en ytterst medveten aktör som hushåller med sina resurser genom att maximera utbudet på flygplatserna och aktivt arbeta med att sänka sina kostnader.

”Alla kostnader ifrågasätts och Swedavia är mycket kreativa när det gäller nya inkomstkällor.”

Roger Lundin är mycket positiv till att Arlanda Energi utvinner värme och kyla ur marken i rullstensåsen på Stockholm Arlanda Airport och han uppskattar Swedavias engagerade miljöarbete, såsom satsningen på miljöfordon på flygplatsen. Han delar med sig av en ny idé:

”Det fordonsslag som belastar miljön minst vid resor till och från flygplatsen borde vara det billigaste för resenären. När det gäller att minska miljöpåverkan är det jätteviktigt att vi alla, resenärer och anställda på flygplatsen, försöker.”



” Aktiva medarbetare som vill och kan bidra till företagets lönsamhet och utveckling är en del av Swedavias hållbarhetsarbete.

Charlotta Hyldal, HR-direktör

2 500 medarbetare för 28 miljoner resenärer

Swedavia har cirka 2 500 medarbetare som är värddar för mer än 28 miljoner resenärer årligen. Medarbetarna skapar en smidig, trygg och positiv reseupplevelse och bidrar med ökad konkurrenskraft till flygbolag och övriga kommersiella kunder.

Utvecklingen sker tillsammans

Att utveckla Swedavia tillsammans är kärnan i Swedavias företagskultur och nya 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 för att bidra till verksamhetens utveckling. Aktiva medarbetare som vill och kan bidra till företagets lönsamhet och utveckling är en del av Swedavias hållbarhetsarbete.

Askmolnskrisen visar gemensam styrka

Under askmolnskrisen i april 2010 var lufrummet i Europa stängt till och från under en dryg vecka. Omvärlden kunde konstatera att flyget har en enorm betydelse för vårt samhälle.

Swedavias medarbetare fick möjlighet att under krisliknande förhållanden prova den nya organisationen. Flygplatserna hade beredskap att på sex timmar gå upp i full drift, samtidigt som kostnaderna minskades genom att minska bemanningen och styra om medarbetare till alternativa arbetsuppgifter. Samtliga delar av Swedavias krisorganisation på strategisk, övergripande och minutoperativ nivå var aktiva under askmolnskrisen.

Tydliga värderingar och affärsmannaskap

Swedavia har under året börjat förankra gemensamma värderingar i hela organisationen.

Swedavias värderingar, vision, affärsidé och varumärkesplattform introducerades i slutet av året för alla Swedavias ledare. I början av 2011 lanserar Swedavia det ledarbeteende

som skapar framgång för Swedavia; ledare som skapar engagemang, prestation, samarbete och kundfokus och därmed driver affärsutvecklingen.

En viktig uppgift för Swedavias chefer är att förklara hur medarbetarna i sin vardag bidrar till de övergripande målen och att omsätta affärsmålen till uppföljningsbara individuella mål. Ett verktyg är utvecklingssamtalet där medarbetare och chef tillsammans utformar målkontrakt och handlingsplaner, direkt kopplade till Swedavias övergripande strategier. När vision och värderingar kopplas till en verklighet kan medarbetarna leverera en bra upplevelse till resenärerna, bra partnerskap till flygbolagen, bra resultat till ägarna och hållbara strategier för miljön och flygplatsens grannar.

Code of Conduct tas fram

I en värderingsstyrd organisation som Swedavias är det viktigt att slå fast etiska riktlinjer i en Code of Conduct. Swedavias Code of Conduct är under framtagande och kommer att introduceras och implementeras i hela organisationen under 2011.

Medarbetarna utvecklar Swedavia

Medarbetarnas idéer och synpunkter är viktiga för verksamhetens utveckling. Förutom dialogen i det dagliga arbetet finns flera andra metoder för att säkerställa att medarbetarnas synpunkter blir en del av verksamhetsutvecklingen: den årliga medarbetarundersökningen, framtidsdialoger, personalmöten/arbetsplatsträffar, mål- och utvecklingssamtal, det ständigt pågående förbättringsarbetet, verksamhetsplaneringen och samverkanssystemet.

Målstyrd kompetensutveckling

Kompetensutvecklingen inom Swedavia är målstyrd och utgår från affärsmålen. I samband med affärsplaneringsprocessen genomförs en gapanalys för att analysera vilka åtgärder som behövs. Övergripande kompetensförsörjningsplaner bryts ner

2010.05.10
Kl. 13.50



till individnivå och ingår som en del i mål- och utvecklingsplaneringen för respektive medarbetare.

All befattningsrelaterad utbildning, till exempel inom områdena safety, security, brand och räddning, fältservice och stationstjänst är samlad i utbildningsenheten Airport Academy.

Swedavia har inlett arbetet med kartläggning av utbildningsinstanser och kan för 2010 redovisa utfall för delar av organisationen.

Medarbetare med många kompetenser

Många medarbetare på Swedavias regionala flygplatser har sedan tidigare utvecklat multikompetenser och kan arbeta på flera stationer på flygplatsen. Arbetssättet ger en bättre arbetsmiljö med varierat arbete samtidigt som Swedavia får en effektivare bemanning och resursplanering.

600 medarbetare i den operativa verksamheten på Stockholm Arlanda Airport ingår i projektet Jobba smartare. Projektet utreder möjligheten att utbilda multimedarbetare med flexibel yrkeskompetens som kan tjänstgöra på flera olika enheter. Målet är att skapa en bättre kundupplevelse, en utvecklande arbetsplats och en effektivare organisation.

Genomsnittligt antal utbildningstimmar per år ¹⁾	
Chefer/ledning	35
Stab/specialister	35
Administration	8
Flygoperativ personal	28
Passagerarservice	20
Drift/underhåll	50

1) Siffrorna i tabellen är en uppskattning för hela Swedavia utifrån rapporterade enheter (Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport, Bromma Stockholm Airport, Kiruna Airport och Business support).

Vill vara en attraktiv arbetsgivare

Ett av Swedavias mål är att vara en arbetsgivare som har lätt att rekrytera och behålla talanger i företaget. Swedavias framgångsrika miljöarbete nämns av arbetssökande som ett viktigt argument i valet av Swedavia som arbetsplats.

Swedavia har under året utsett 21 medarbetare till Reseledare. Reseledarna representerar olika verksamheter och olika yrkesgrupper. Reseledarna är Swedavias ansikte utåt och kan därmed stärka den interna stoltheten och trovärdigheten kring Swedavias arbetsgivarerbjudande. Reseledarna kommer även att bidra i arbetet med att förankra värderingarna bland medarbetare och chefer.

SWEDAVIAS VÄRDERINGAR

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

Ökad mångfald och jämställdhet

Swedavia anser att jämställdhet och mångfald är strategiskt viktiga frågor. Att ha ett välgenomarbetat och implementerat arbete med jämställdhet och mångfald är en grundläggande affärsfördel. Under 2010 har Swedavia arbetat enligt den plan som formulerades i det tidigare affärsverket LFV. Under 2011 kommer Swedavia att förstärka kompetensen på området och ta fram en ny mångfalds- och jämställdhetsplan.

Arbetar för friska medarbetare

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

Från och med 2011 erbjuder Swedavia en gemensam företagshälsovård för hela företaget. Nytt är att Swedavias samtliga arbetsplatser har tillgång till krishanteringsstöd via företagshälsovården under arbetsplatsens öppethållande, oavsett tidpunkt på dygnet.

Swedavia stöttar och uppmuntrar medarbetarna att ta ansvar för sin egen hälsa genom att erbjuda en friskvårdspeng.

Säker och trygg arbetsmiljö

Swedavia bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete, med skyddsronder och riskbedömningar. Alla nya chefer utbildas i arbetsmiljöfrågor och får arbetsmiljöansvaret först efter godkänt kunskapsprov. På Swedavias olika arbetsplatser verkar minst ett skyddsombud med ansvar för att representera arbetstagarna och samarbeta med arbetsgivaren i arbetsmiljöfrågor. Skyddsombuden finns representerade i Swedavias samverkanssystem, som också är skyddskommitté.

Swedavia har nolltolerans mot påverkade medarbetare på arbetet, som ett led i att skapa en säker och trygg arbetsmiljö. 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. Vid rekrytering drogtestas slutkandidaten före anställning.

Rutiner för att motverka diskriminering

Swedavia har idag tillfredsställande mätfunktioner och rutiner för att ta hand om upplevda särbehandlingar. I de medarbetarundersökningar¹⁾ som genomfördes under 2010 ställdes frågor om bland annat mobbning och sexuella trakasserier. Totalt inkom 171 rapporter om mobbning på arbetsplatsen och 61 personer har upplevt sig utsatta för mobbning. Dessutom rapporterade 43 personer att det förekom sexuella trakasserier på arbetsplatsen, men bara 9 rapporterade att de själva hade blivit sexuellt trakasserade.

Swedavia har en incident som inte är färdigutredd. Denna har i dagsläget inte tagits upp till formell tvisteförhandling av den lokala fackliga organisationen. I övrigt anses samtliga incidenter färdigutredda och åtgärder har vidtagits där sådana har varit föranledda.

Det har under verksamhetsåret 2010 inte förekommit någon formell process i domstol. I Swedavia, eller tidigare LFV, har det inte tidigare förts någon central eller lokal tvisteförhandling rörande diskriminering, inte heller har Swedavia varit föremål för någon tvist i domstol som rör diskriminering.

Arbetssskador och arbetsrelaterade sjukdomar

Swedavia gör ingen central sammanställning av arbetssskador och arbetsrelaterade sjukdomar. Anmälda och registrerade arbetssskador och arbetsrelaterade sjukdomar har hämtats från Swedavias dokumenthanteringssystem. Eftersom denna information är konfidentiell är tillgängliga data begränsade till när anmälan är inlämnad, vad som inträffat eller om det gäller ett olycksfall, en sjukdom eller ett färdolycksfall.

Denna indikator är under utveckling och kan, då Swedavia är ett nytt bolag, endast redovisas delvis. Swedavia rapporterar därför ett kombinerat nyckeltal som kombinerar arbetssskador och sjukdomar.

¹⁾ Under 2010 genomfördes medarbetarundersökningar på följande flygplatser: Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Karlstad Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Sundsvall Härnösand Airport, Umeå Airport, Visby Airport, Äre Östersund Airport, Ängelholm Helsingborg Airport och Örnsköldsvik Airport.

Medarbetarstatistik

Antal anställda dec 2010 ³⁾	2 557
Män/kvinnor ³⁾	1 662/895
Chefer, män/kvinnor dec 2010 ²⁾	109/69
Ledningsgrupp, män/kvinnor ²⁾	7/5
Löneskillnader, män/kvinnor dec 2010 ¹⁾ , SEK/mån	-517
Löneskillnader, män/kvinnor dec 2010 ¹⁾ , % (kvinnor har högre lön än män)	-1,81
Sjukfrånvaro, andel av ordinarie schemalagd arbetstid - korttid och långtid ³⁾ , %	3,65
Sjukfrånvaro, män/kvinnor ³⁾ , %	3,15/4,69
Sjukfrånvaro överstigande 60 dagar, andel av total sjukfrånvaro ³⁾ , %	40,42
Personalomsättning ⁴⁾ , %	7,5
Andel internrekrytering ⁴⁾ , %	4,17
Omsättning per anställd ⁵⁾ , MSEK	1,3

Data redovisas endast för perioden 1 april 2010-31 december 2010.

¹⁾ Avser Swedavia AB exklusive timanställda

²⁾ Gäller Swedavia AB

³⁾ Avser hela koncernen

⁴⁾ Avser Swedavia AB exklusive timanställda och visstidsanställda

⁵⁾ Beräknat på medelantal anställda i Swedavia AB

Arbetssskador och arbetsrelaterade sjukdomar	Swedavia	Stockholm Arlanda Airport
Skadekvot, arbetsrelaterade sjukdomar	0,92	1,30
Förlorade dagar	—	2,85

VALDA GRI-INDIKATORER

- LA7 Skador och arbetsrelaterade sjukdomar
- LA10 Utbildningstimmar per anställd
- HR4 Antal fall av diskriminering

Medarbetare, Johan Martinsson

”Detta är inget jobb – det är ett äventyr”

Så beskriver Johan Martinsson sitt jobb som säkerhetskontrollant på Göteborg Landvetter Airport. Johan arbetar sedan 2008 på Swedavia som säkerhetskontrollant och är sedan november 2010 även en av flygplatsens fem reseledare.

”Min uppgift som säkerhetskontrollant är att säkerställa resenärernas trygghet. Genom att hälsa dem välkomna och förklara våra regler och varför de finns känner resenärerna att vi gör säkerhetskontrollen för deras skull. Resenärerna uttrycker ofta tacksamhet över vår noggrannhet.”

Göteborg Landvetter Airport får ett av de högsta betygen vad gäller säkerheten av resenärerna. Detta mäts i den internationella undersökningen ASQ, Airport Service Quality som Göteborg Landvetter Airport och 153 andra flygplatser i världen deltar i. Utmärkelsen är både glädjande och sporrande för Johan och hans kollegor.

”Vi får otroligt mycket positiv feedback av resenärerna, framför allt efter situationer då det krävts lite extra av oss - då vi löst problem genom engagemang och nytän-

kande. Vi har resenärerna i fokus hela tiden och vi strävar alla efter att överträffa deras förväntningar.”

Som säkerhetskontrollant måste man ibland ta snabba beslut och kunna improvisera för att på bästa sätt lösa uppkomna situationer.

”Medarbetarna är Swedavias ambassadörer. En Swedavia-medarbetare ska finnas för resenärerna och få dem att känna sig välkomna på hela flygplatsområdet - från parkering till ombordstigning.”

Reseledarna på Swedavias flygplatser träffas regelbundet för att dela erfarenheter och utveckla processer och affärer. Med på träffarna finns representanter från ledningen som tar del av samtalen och idéerna. De nya värderingarna - Pålitliga, Välkomnande, Engagerade och Nyttänkande - stimulerar Swedavias utveckling och tillväxt.

”De nya värderingarna sammanfattar väl det som krävs för att nå visionen och kommer att stärka varumärket genom större igenkänning för resenärerna, oavsett vilken av Swedavias flygplatser de besöker.”



AIRPORT SECURITY

FLYGPLATS
KONTROLL

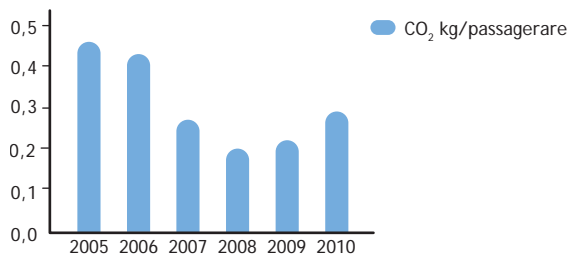
Miljöarbete i världsklass

Swedavia är en internationell förebild när det gäller att driva och utveckla flygplatser med minsta möjliga påverkan på miljön. Stockholm Arlanda Airport vann under 2010 som första flygplats ACI Europes nyinstiftade miljöpris för sitt miljöarbete.

Flygets miljöpåverkan är av avgörande betydelse för flygbranschen och därmed för Swedavia. Swedavia prioriterar att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser, minimera energianvändningen och verka för en resurssnål verksamhet samt att minska utsläpp till mark och vatten. Företaget hanterar kemikalier på ett ansvarsfullt sätt och strävar efter att ersätta miljöskadliga kemikalier med mindre skadliga. Avfall minimeras på tre sätt, i första hand genom att förebygga uppkomsten av avfall, i andra hand återanvändning av produkter och i tredje hand genom att återvinna material eller energi.

Stockholm Arlanda Airports miljöarbete i världsklass
Stockholm Arlanda Airport vann som första flygplats ACI Europes nyinstiftade miljöpris Eco-Innovation Award. Stockholm Arlanda Airport får priset med motiveringen: ”For out-

Utsläpp från Swedavias egen verksamhet per passagerare 2006-2010



Historiska siffror härrör från den del av verksamheten som gick över till Swedavias verksamhet 1 april 2010, korrigerat för struktureffekter.

FLYGETS GLOBALA KLIMATMÅL

- Flygets utsläpp till 2020 ska minska med 1,5 procent per år.
 - Flyget ska ha koldioxidneutral tillväxt från 2020.
 - Flygets utsläpp 2050 ska vara halverade jämfört med 2005.
- För mer information, se www.enviro.aero

standing achievement in environmental performance and an innovative approach to environmental management”.

Stockholm Arlanda Airport var under 2009 den första flygplatsen att nå ACIs högsta certifiering för sitt klimatarbete och fick också förra året den svenska utmärkelsen Stora Energi-priset.

Klimatfrågan har hög prioritet

Hela transportbranschen måste beakta och förhålla sig till klimatförändringen och genomföra åtgärder för utsläppsminskningar så långt det är möjligt samt därutöver frivilligt bidra till kompensationsåtgärder.

FNs klimatomöte i Cancún i Mexiko avslutades i slutet av 2010 med en överenskommelse mellan länderna. Utsläppsmålet att begränsa höjningen av medeltemperaturen till 2 grader erkändes för första gången i FN. Flygbranschens ambition under klimatförhandlingarna var att inkludera utsläppen från internationellt flyg i FNs klimatarbete, eftersom de idag inte ingår i Kyotoprotokollet. Flygtrafik står för 2 procent av världens koldioxidutsläpp. Flygbranschen är den enda internationella bransch som har tagit fram gemensamma klimatmål till 2050. Dessa innebär bland annat att utsläppen av koldioxid, räknat i ton ska vara halverade 2050 jämfört med 2005.



FLYGPLATSER KRÄVER MILJÖTILLSTÅND

För att få driva en flygplats krävs miljötillstånd för den grundläggande verksamheten. Tillståndsmyndighet för de flesta av Swedavias flygplatser är miljödomstolen. Till tillståndet knyts också olika villkor. Villkorsändringar görs vid förändringar av verksamheten, till exempel då in- och utflygningssvågar ska ändras. Vid en mindre förändring av verksamheten görs en anmälan, exempelvis när en flygplats tar en ny parkeringsplats i bruk eller byter halkbekämpningsmedel. En anmälan görs då hos länsstyrelsen, som vanligen är tillsynsmyndighet. Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport förbereder nu ansökan för nya miljötillstånd under 2011 och 2012.

Stockholm Arlanda Airports miljövillkor

Utsläppstaket är ett villkor som Stockholm Arlanda Airport fick vid regeringens tillåtighetsprövning av flygplatsen 1991. Villkoret innebär att det sätts ett tak för den mängd koldioxid och kvävedioxid som flygplatsens verksamhet och marktransporter till och från flygplatsen får generera per år.

Utsläppstaket omfattar inte bara utsläppen från flygplatsens verksamhet utan även samtliga resenärers och anställdas resor från avreseort. Stockholm Arlanda Airport är den enda flygplats i världen som har villkor på utsläpp från resenärernas resor till och från flygplatsen. Även flygtrafikens utsläpp upp till 915 meters höjd och utsläpp från samtliga godstransporter till och från flygplatsen ingår i villkoret.

Lokala bullerbegränsningar

Länsstyrelsen i Stockholms län begärde 2004 omprövning av Stockholm Arlanda Airports särskilda miljövillkor som reglerar möjligheten att flyga rakt in söderifrån. Omprövningen av villkoret innebär att regelmässiga raka inflygningar söderifrån inte är tillåtna från och med 1 januari 2018. Därigenom undviks överflygningar och buller över Upplands Väsby.

Miljööverdomstolen ställer krav att Swedavia i januari 2011 ska redovisa ett system som möjliggör kurvade eller sneda inflygningar för att undvika överflygningar över Upplands Väsby. Den samlade bedömningen från flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är dock att denna typ av inflygning inte kommer att kunna användas i högtrafik under överskådlig tid. Swedavia har inte funnit något sätt som undviker överflygningar av Upplands Väsby tätort i högtrafik.

Swedavia förbereder en ansökan om ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport. Med nuvarande regelverk kan Stockholm Arlanda Airport behöva reducera sin kapacitet avsevärt i framtiden. Med ett miljötillstånd anpassat efter dagens verklighet kan trafiken öka och miljöpåverkan minska. En flygplats som tar miljöansvar och utvecklas bidrar till ökad tillväxt, fler jobb och därmed bättre välfärd i hela landet.

Swedavia är klimatneutralt

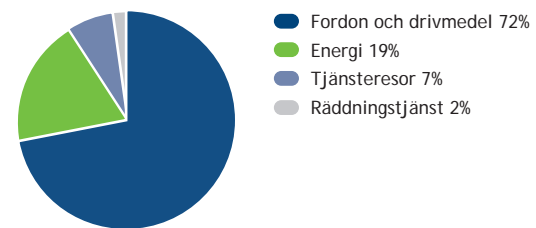
Swedavia var 2006 (då som LFV) ett av flera svenska storföretag som var tidigt ute med att bli klimatneutrala. En klimatneutral aktör ska genomföra en kartläggning av sina klimatpåverkande utsläpp och genomföra åtgärder som minskar utsläppen innan man klimatkompenserar för resterande utsläpp. På detta sätt bedriver företaget sin verksamhet utan att bidra till globala klimatförändringar. FN ställer sig positivt till

begreppet klimatneutralitet, förutsatt att det hanteras på ett ansvarsfullt sätt som innebär att företaget i första hand minskar sina egna utsläpp innan man klimatkompenserar för resterande utsläpp.

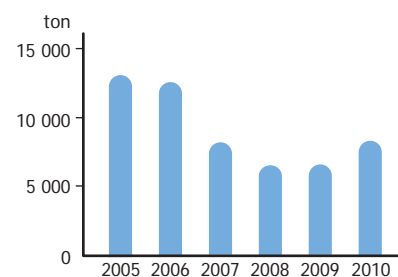
Koldioxidutsläppen en fortsatt prioriterad miljöfråga

Sedan 2005 har Swedavias, tidigare LFVs, egna nettoutsläpp av koldioxid på flygplatserna minskat med cirka 37 procent och sedan 2003 har utsläppen minskat med cirka 60 procent. Målet är att för egen verksamhet nå nollutsläpp senast 2020. Under 2010 uppgick utsläppen till cirka 8 200 ton, motsvarande en ökning med 26 procent jämfört med 2009. Om även utsläpp från tjänsteresor räknas med uppgick utsläppen av koldioxid till 8 875 ton år 2010.

Swedavias koldioxidutsläpp (ton) fördelat per område 2010











Swedavias koldioxidutsläpp 2005-2010



Historiska siffror härrör från den del av verksamheten som gick över till Swedavias verksamhet 1 april 2010, korrigerat för struktureffekter.

SWEDAVIAS MILJÖMÅL

Mål	Aktivitet	Resultat
Swedavias utsläpp av koldioxid ska halveras till år 2010.	Swedavias fordonsförare visar vägen. Alla de som utbildats i eco-driving, alltså sparsam körning, har hjälpts åt att minska bränsleförbrukningen med närmare 20 procent. Inom den närmaste tiden ska så många som möjligt köra ett miljöfordon. Att använda endast förnybara bränslen vid uppvärmning är en annan betydelsefull åtgärd för att minska utsläppen av fossil koldioxid.	 Minskat med 37 procent sedan 2005.
Swedavias energianvändning ska minska med en tredjedel till år 2010.	Rörelsedetektorer och teknik för självsläckande belysning, datorer och annan utrustning hjälper Swedavia att spara energi. Ännu effektivare ska verksamheten bli med väderstyrt inomhusklimat, dagsljus via optiska kablar och andra åtgärder.	 Minskat med 17 procent (21 procent normalårs-korrigerat).
År 2012 ska Swedavia till 90 procent använda förnybar energi och bränsle.	Många av Swedavias fastigheter värms med grön fjärrvärme, där energin är producerad av förnybara råvaror. Swedavia köper också grön el.	
Bullerpåverkan vid Swedavias flygplatser ska begränsas.	Förutom att leda flygtrafiken från tätbebyggda områden tillämpar Swedavia högre startavgift ju mer buller och utsläpp som ett flygplan orsakar. För boende i absolut närhet har Swedavia bekostat bullerisolering av fastigheter för drygt 130 MSEK.	
År 2012 ska dagvatten från Swedavias flygplatser hålla bra kvalitet enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder/ Vattendirektivet.	Att suga upp och återanvända glykol efter avisning är en viktig åtgärd, liksom ihopsamlade av kemikalierester efter brandövningar. Ett effektivt halkvarningssystem har tillsammans med plogning och sandning i stor utsträckning ersatt användning av urea.	
Andelen resenärer som använder kollektiva transporter för att ta sig till Stockholm Arlanda Airport ska uppgå till minst 50 procent år 2012.	Flera vägar leder fram till målet. Resenärer kan idag ta sig till och från flygplatsen med Arlanda Express, Upptåget samt flera fjärrtåg och över tio busslinjer. Medarbetare i Swedavia kan använda det internetbaserade samåkningsystemet för att minska ensamresandet. Swedavias medarbetare på Stockholm Arlanda Airport får dessutom subventionerad kollektivtrafik. Andelen som åkte kollektivt 2010 var 45 procent.	
100 procent miljötaxi på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport år 2012.	För att underlätta ett miljömedvetet val ges fördelar för miljötaxi på Stockholm Arlanda Airport.	 Stockholm Arlanda Airport: 88 procent. Göteborg Landvetter Airport: inte mätt. Malmö Airport cirka 40 procent.
Swedavia ska gå mot noll-utsläpp av fossil koldioxid år 2020.	Det samlade miljöarbetet ska successivt minska verksamhetens utsläpp av koldioxid. Förnybara bränslen i fordon och vid uppvärmning och minskad energianvändning är några av de viktigaste åtgärderna. På sikt ska Swedavias verksamhet inte generera några utsläpp av koldioxid från fossila källor alls. Fram till dess kompenserar Swedavia utsläppen.	 8 200 ton återstår.

 Pågående  Delvis uppnått  Uppnått

VÄRLDSUNIKT SNÖRÖJNINGSFORDON

Uppvärmning av byggnader på de flesta flygplatserna sker med biobränslebaserad fjärrvärme, el eller bioolja och elen som används kommer från förnybara källor. Idag trafikeras Stockholm Arlanda Airport som den första flygplatsen i världen, med Swedavias egna biogasbussar. Samtidigt som Swedavias bilar, bussar och andra fordon successivt byts ut mot fordon med så låga utsläpp som möjligt, till exempel biogasbilar eller hybridbilar, minskas också antal fordon i den egna fordonsparken. Idag används på Stockholm Arlanda Airport Swedavias egna biogasbussar i flygplatsens interna trafik.

I slutet av året invigdes världens första biogasdrivna snöröjningsfordon, en så kallad plog-, sop och blåsmaskin på Stockholm Arlanda Airport. Fordonet är ett resultat av ett samarbetsprojekt mellan Swedavia, Volvo och Schmidt. Fordonet ska testas i Kiruna under en hel säsong med riktigt vinter.

Övergripande miljö- och energimål inom fossil koldioxid¹⁾
Swedavia ska minska sina utsläpp till luft av fossil koldioxid från egen verksamhet. Utsläppen skulle till slutet av 2010 ha minskat med 50 procent jämfört med 2005 års nivå och helt upphöra 2020.

Målet nåddes inte, minskningen blev endast 37 procent. Orsaken till att vi inte nådde målet var den kalla och snöiga vintern som krävde ökad användning av bland annat tunga fordon för snöröjning. Swedavia har för de tunga fordonen ännu inte lyckats hitta alternativa drivmedel som minskar utsläppen av fossilt koldioxid. Swedavia fortsätter att prioritera minskade koldioxidutsläpp, målet för 2014 är att inte släppa ut mer än 5 000 ton.

För att kompensera för de koldioxidutsläpp som ännu inte har kunnat tas bort med egna åtgärder, köper Swedavia certifierade utsläppsminskningar (CERs)²⁾. Certifikaten garanterar att motsvarande utsläppsminskning sker genom av Swedavia utvalda projekt inom ramen för FNs klimatsamarbete, (CDM)³⁾. Swedavia inkluderar även tjänsteresor i klimatkompensationen.

1) Utsläppen omfattar den flygplatsverksamhet där Swedavia äger rådighet: egenproducerad och inköpt och även vidareäld värmeenergi, egenanvänt bränsle till fordon och till brandövningar. Utsläppen från tjänsteresor är exkluderade från målet.

2) Certified Emission Reductions

3) Clean Development Mechanism

Swedavias flygplatser i europeiskt klimatsamarbete

Umeå Airport och Göteborg Landvetter Airport har under året anslutit sig till ett gemensamt europeiskt program för att minska flygplatsernas klimatpåverkan. Hittills deltar 29 europeiska flygplatser däribland Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport som anslöt sig under 2009. Flygplatsorganisationen ACI Europe och teknikkonsultföretaget WSP Environment & Energy står bakom programmet som innebär en noggrann uppföljning, granskning och godkännande av det arbete som flygplatserna bedriver för att minska koldioxidutsläppen.

Det europeiska programmet som graderar flygplatsers klimatarbete kallas Airport Carbon Accreditation (ACA). Programmet följer den internationella standarden ”Green House Gas Protocol” (GHG protokollet) utvecklat av World Resources Institute (WRI) i samarbete med World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). ACA består av fyra steg: kartläggning, minskning, optimering och neutralitet. Swedavia är en av de få aktörer vars flygplatser har anslutit sig till den högsta nivån – neutralitet.

Kollektiva marktransporter ökar

Utsläppen från marktransporterna till och från Stockholm Arlanda Airport står för mer än 50 procent av koldioxidutsläppen som omfattas av utsläppstaket. Idag reser drygt 45 procent av resenärerna kollektivt till flygplatsen, vilket är en hög andel internationellt sett, men för att Stockholm Arlanda Airport ska kunna nå sitt mål måste många fler resa kollektivt.

Utsläpp under LTO-cykeln från civil flygtrafik vid Swedavias flygplatser⁴⁾

År	CO ₂ (kton)	NO _x (ton)	HC (ton)	SO ₂ (ton)
2005	259	917	144	82
2006	262	911	145	83
2007	259	924	136	82
2008	264	953	129	83
2009	220	780	108	70
2010	222	786	112	70

4) Utsläppen av koldioxid, kväveoxider och kolväten från flygtrafiken inom LTO (Landing and Take Off) har ökat under året. Ökningen beror framförallt på att antalet rörelser ökade jämfört med året innan. Observera att utsläppen från LTO vid Jönköping Airport, Skellefteå Airport respektive Karlstad Airport ingår i de redovisade utsläppen fram till slutet av december 2009, slutet av mars 2010 respektive slutet av november 2010.

Miljötaxi premieras av bolaget som sköter framkallning av taxibil till kund på flygplatsen. Miljötaxibilarna är de som först får hämta kunder. Antalet miljötaxi har ökat, från 45 bilar 2005 till mer än 3 000 miljöbilar 2010. Detta innebär att koldioxidutsläppen har minskat med cirka 9 400 ton. Med 100 procent miljötaxi beräknas koldioxidutsläppen minska med cirka 11 200 ton per år.

Stockholm Arlanda Airport fick under året ett pris från Arlanda Logistic Network för sitt utsläppsminskande arbete.

Sveriges största biogasstation invigdes vid Stockholm Arlanda Airport 2010, vilket underlättar satsningen på biogasbussar och andra biogasfordon samt underlättar för andra aktörer på flygplatsen och flygresenärer att tanka sina biogasbilar. Göteborg Landvetter Airport fick under 2010 en gasstation för fordonsgas som gör det möjligt att tanka gas både på airside och landside.

Transporter av varor och produkter

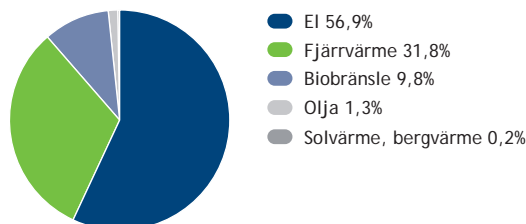
Swedavia upphandlar varor och produkter huvudsakligen fritt levererade, vilket gör att möjligheten att bedöma storleken på det klimatpåverkande utsläppet är begränsat. Inför hållbarhetsredovisningen 2010 har Swedavia genom en enkät och med stöd av Trafikverket och Miljöbyrån Ecoplan AB kartlagt koldioxidutsläppet från transporter av inköpt flis, pellets, biogas, halkbekämpningssand, fordonsbränslen, eldningsolja, formiat och glykol. Uppgifter lämnades av sammanlagt elva leverantörer.

Utsläppet från transporter av dessa produkter har bedömts till 180 ton under 2010. Swedavia avser undersöka möjligheterna att utöka insynen i varustransporternas miljöpåverkan genom att i kommande avtal införa krav på miljöprestanda för transporter samt krav på regelbunden redovisning av transporter och miljöpåverkan.

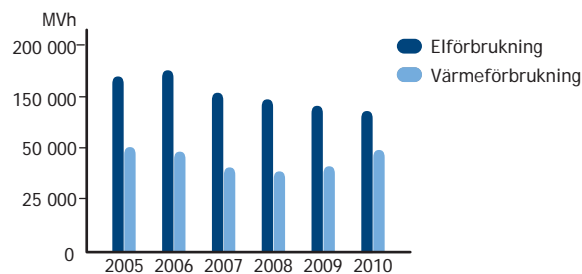
Swedavia satsar på ökad energieffektivisering

Swedavias målsättning har varit att minska el- och värmeanvändningen med omkring en tredjedel 2010 jämfört med 2005 års nivå. Detta har uppnåtts genom att införa ny teknik, optimera de system som Swedavia använder sig av samt att involvera samtliga medarbetare i Swedavia. Ytterligare en framgångsfaktor är att skapa miljöengagemang genom samarbete med alla de företag som har sin verksamhet på eller i anslutning till Swedavias flygplatser. Utfall för energiprojektet 2010 i jämförelse med 2005 är att den totala energianvändningen (justerad med tillkommande och avgående verksamhet under perioden för 14 flygplatser) har minskat med 17 procent, med normalårskorrigerig för temperatur är minskningen 21 procent.

Swedavias energiförbrukning (MWh) fördelat på energikällor 2010



Swedavias totala energiförbrukning 2005-2010



Historiska siffror härrör från den del av verksamheten som gick över till Swedavias verksamhet den 1 april 2010, korrigerat för struktureffekter.

NORDENS STÖRSTA SOLVÄRMEANLÄGGNING

Energianläggningen på Malmö Airport består av en solvärmepark och en panncentral. Solvärmearnläggningen levererar upp till cirka 300 kW värme tack vare en effektiv solfångaryta på cirka 350 m². Anläggningen är en del av den värmecentral som byggts på flygplatsen och som även använder pellets och övriga biobränslen för uppvärmningen. Under stora delar av året levererar den 2 000 kvm stora solvärmearnläggningen, som är Nordens största i sitt slag, värme till flygplatsen. Anläggningen försörjer flygplatsen med varmvatten under april-oktober och ersätter tidigare oljeuppvärmning.

Direkt och indirekt energianvändning per primär energikälla

Område	Bränslegrupp	Intern /Extern		Totalt inköpt	
		Bränsle (primär källa)	Internt MWh (varav förnybar)	Extern / Sålt MWh (varav förnybar)	MWh (varav förnybar)
Energi	Fossila bränslen till energiproduktion totalt /fpl	Diesel till drift/provdrift reservkraftsaggregat	192 (10)	6 (0)	198 (10)
		Eldningsolja EO1 till uppvärmning	2 459 (0)	3 456 (0)	5 914 (0)
	Förnybara bränslen till energiproduktion	Flis	9 175 (9 175)	7 447 (7 447)	16 622 (16 622)
		Pellets	11 416 (11 416)	14 057 (14 057)	25 473 (25 473)
Fordon och drivmedel	Förbrukning av drivmedel	Bensin 95 oktan	1 522 (76)	2 586 (129)	4 108 (205)
		Biogas (till fordon)	1 497 (1 497)	– (–)	1 497 (1 497)
		Diesel miljöklass 1	12 921 (646)	5 158 (258)	18 079 (904)
		Diesel miljöklass 1 (5% RME)	8 867 (443)	9 552 (478)	18 420 (921)
		Diesel miljöklass 1 (15% RME)	819 (123)	– (–)	819 (123)
		Diesel miljöklass 1 (30% RME)	1 330 (399)	– (–)	1 330 (399)
		Diesel miljöklass 1 (Evolution)	1 022 (286)	1 819 (509)	2 841 (795)
		Etanol (E85)	83 (70)	– (–)	83 (70)
		Rapsmetylester (RME till fordon)	56 (56)	– (–)	56 (56)
		Räddnings-tjänst	Brandövningsbränsle	Diesel (brandövning)	15 (1)
Flygbensin (brandövning)	11 (0)			– (–)	11 (0)
Flygfoto-gen Jet A-1	386 (0)			– (–)	386 (0)
Gasol (brandövning)	107 (0)			– (–)	107 (0)
Sekundol 85 (brand-övning)	158 (158)			– (–)	158 (158)
Total			52 036 (24 357)	44 080 (22 878)	96 116 (47 235)
Energi	Användning av inköpt energi	EL (energi)	123 876 (123 876)	57 160 (57 160)	181 036 (181 036)
		Elvärme	1 180 (1 180)	922 (922)	2 102 (2 102)
		Fjärrvärme	67 253 (67 016)	18 343 (18 343)	85 596 (85 357)
	Förnybara bränslen till energiproduktion	Produktion av berg-värme	186 (186)	– (–)	186 (186)
		Produktion av solvärme	232 (232)	– (–)	232 (232)
	Total			192 727 (192 490)	76 426 (76 423)
			244 763 (216 847)	120 506 (99 301)	365 269 (316 148)

Redovisning enligt GHG-protokollets anvisningar.

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.

Direkt / indirekt utsläpp	Område	Bränslegrupp	Utsläppskälla	Internt ton CO ₂	Externt ton CO ₂	Total ton CO ₂ ekvivalent
Direkt	Energi	Fossila bränslen till energiproduktion totalt/fpl	Diesel till drift/provdrift reservkraftsaggregat	50	2	52
			Eldningsolja E01 till uppvärmning	652	917	1 569
		Förnybara bränslen till energiproduktion	Flis	0	0	0
			Pellets	0	0	0
	Fordon och drivmedel	Förbrukning av drivmedel	Bensin 95 oktan	378	642	1 019
			Biogas (till fordon)	3	–	3
			Diesel miljöklass 1	3 231	1 290	4 521
			Diesel miljöklass 1 (5% RME)	2 217	2 389	4 606
			Diesel miljöklass 1 (15% RME)	182	–	182
			Diesel miljöklass 1 (30% RME)	174	–	174
Diesel miljöklass 1 (Evolution)			207	369	576	
Etanol (E85)			5	–	5	
Räddningstjänst	Brandövningsbränsle	Diesel (brandövning)	4	–	4	
		Flygbensin (brandövning)	3	–	3	
		Flygfotogen Jet A-1	102	–	102	
		Gasol (brandövning)	25	–	25	
Total				7 234	5 607	12 841
Indirekt	Energi	Användning av inköpt energi	Fjärrvärme	62	1	63
	Total			62	1	63
Indirekt	LTO			–	221 128	221 128
	Tjänsteresor			660	–	660
	Total			660	221 128	221 788
				7 956	226 736	234 692

Bedömd mätosäkerhet +-10% per enskild post.

Koldioxidutsläpp från biomassa omfattas inte av redovisningen.

Orsak till att målet inte uppnåtts fullt ut till årsskiftet, var försenade investeringar kopplat till effekter av det isländska askmolnet samt att 2010 har varit kallt år med mycket nederbörd. Målet för 2011–2014 är att den totala energianvändningen, inklusive expansion, ska minska med en procent per år.

Energianvändningen ökade¹⁾

Swedavia har under 2010 ökat den totala energianvändningen med 2 procent. Elförbrukningen har däremot minskat med 3 procent jämfört med 2009. El, inklusive elvärme, står för 58 procent av den totala energianvändningen.

¹⁾ Gäller flygplatserna, LFVs delar borträknade för 2009.

Energibesparande åtgärder på Stockholm Arlanda Airport

Energieffektivisering har blivit en del av kärnverksamheten och bland annat har följande åtgärder genomförts:

- Kylning respektive uppvärmning av Stockholm Arlanda Airport under sommar respektive vinter genom att använda en så kallad akvifär, ett grundvattenmagasin i Brunkebergsåsen som ett stort energilagrar
- Värmeåtervinning i terminalerna
- Effektivare ventilation
- Varvtalsreglerade elmotorer
- Snålare och bättre styrd belysning inomhus och utomhus

Biobränslebaserad uppvärmning

Swedavia vill att även andra företag på flygplatserna ska använda sig av förnybar energi. Nettoutsläppet av koldioxid från uppvärmningen av övriga byggnader på Stockholm Arlanda Airport är redan lågt. Koldioxidutsläppen från uppvärmning av hela flygplatsen är 73 procent lägre idag än de var 2005. Målet är att all uppvärmning av byggnader på Swedavias flygplatser ska vara biobränslebaserad.

Buller- och utsläppsreducerande åtgärder

Vid flera av Swedavias flygplatser är buller ett relativt begränsat problem, framför allt beroende på flygplatsernas lokalisering. Tack vare tystare flygplan, ändrade flygvägar och ljudisolerande byggtkniska åtgärder har bullerproblemen kunnat minska ytterligare. Under 2010 ljudisolerades cirka 80 bostäder vid Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport till ett värde av cirka 17 MSEK. Totalt har cirka 900 bostäder isolerats för cirka 130 MSEK vid Swedavias flygplatser. Swedavia testar olika tekniska lösningar för att ytterligare minska buller. Bland annat utvecklas så kallade

VINGA

Under året startade VINGA-projektet på Göteborg Landvetter Airport som är ett samarbete mellan Swedavia och LfV. Projektets mål är kortare flygvägar in mot Göteborg Landvetter Airport som ska spara bränsle och minska utsläpp. VINGA-projektet är ett delprojekt inom SESAR, som är det EU-program som ska utveckla tekniska och operativa förutsättningar för det gemensamma europeiska luftrummet för att möta den förväntade trafikökningen. De viktigaste målen för SESAR är att fördubbla kapaciteten i luftrummet och att minska flygets miljöpåverkan med bibehållen säkerhetsnivå.

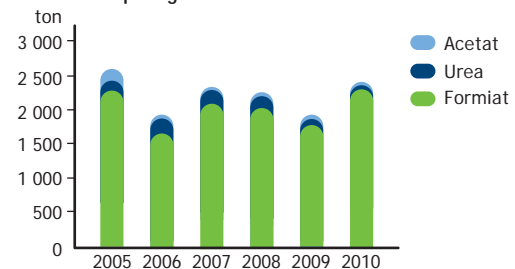
kurvade inflygningar. Under hösten genomfördes cirka 55 så kallade kurvade inflygningar till Göteborg Landvetter Airport. Flygningarna kommer att fortsätta under 2011 för att erhålla den kunskap som behövs för att kunna ta ställning hur tekniken kan införlivas i framtida miljötillstånd.

Vatten och kemikalier

Förorenat vatten från Swedavias verkstäder, brandövningsplats, fordonstvättar, toalettwater från flygplanstoletter samt från externa fastigheter på flygplatserna leds via spillvattenledningar till reningsverk. I utsläppen från flygplatserna finns olja och vissa tungmetaller. Kontroll av kemikaliehantering och oljeavskiljare på flygplatsen minimerar miljöpåverkan vid utsläpp till spillvattennätet.

Under vintern sker halkbekämpning vanligtvis med formiat. Glykol används för avisning av flygplan. Dessa ämnen kan hamna i dagvattnet från banor och ramper. Vid nedbrytning av formiat och glykol behövs syre, vilket kan leda till syrebrikt i sjöar och vattendrag om ingen åtgärd görs. Vintertid är dagvattensystemen därför vanligen uppdelade i två system, dels ett glykolledningssystem som tar omhand dagvatten från ytor där avisning sker, dels ett system för övrigt dagvatten. Vintertid samlas det glykolförorenade vattnet i utjämningsdammar för vidare avledning till kommunens spillvattennät och med hjälp av sugbilar vid ramperna. Transport av glykolhaltigt vatten sker sedan till olika reningsverk eller till återvinningsanläggning. Förbrukningen av flygplansavisningsmedel ökade med 70 procent och förbrukningen av halkbekämpningsmedel ökade med 25 procent under 2010 jämfört med året innan, med korrigeringar för struktureffekter. Den största delen av ökningen står Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Malmö Air-

Swedavias förbrukning av kemiska halkbekämpningsmedel år 2005-2010



2005-2009: Hela LfV utan korrigering för avyttrade verksamheter. 2010: Swedavia AB inklusive avyttrade enheter fram till avyttringsdatum.

port och Luleå Airport för. Ökningen beror på de kalla och snöiga väderförhållanden vilka kräver mer avisning och halkbekämpning.

Flera av Swedavias flygplatser har uppdaterat sina kontrollprogram med avseende på flygplatsens påverkan på vatten. Ambitionen är att allt dagvatten från Swedavias flygplatser ska leva upp till kriterierna i Vattendirektivet.

Under de senaste två åren har ett relativt nytt miljöproblem identifierats på Swedavias flygplatser. Användningen av brandsläckningskum har bidragit till att ett stabilt miljögift, PFOS (perfluoroktansulfonat) har spridits i miljön kring flygplatserna. PFOS har funnits i brandsläckningskummet fram till 2003. Naturvårdsverket och Swedavia har tillsammans genomfört omfattande provtagning i närområdet till Göteborg Landvetter Airport respektive Stockholm Arlanda Airport. De kemiska analyserna visar att PFOS fortfarande finns kvar i sådana mängder att halter i vatten, sediment och fisk är förhöjda. Det handlar dock om nivåer där bad eller normal konsumtion av fisk inte anses skadligt för människor.

Totalt har var sjätte av alla kemiska produkter i Swedavias användning blivit bedömda ur arbetsmiljö- och miljösynpunkt.

Förbrukning av avisningsglykol (ton) 2007-2010

	Koncentrerad glykol	2007	2008	2009	2010
Swedavia AB	Typ I	1 566	1 403	1 684	2 928
Swedavia AB	Typ II	318	355	433	832
Swedavia AB	Typ IV	17	10	15	-
Total Swedavia		1 902	1 768	2 132	3 760

Avyttrade enheter ingår ej.

Biologisk mångfald

Swedavia äger utöver själva flygplatserna en del angränsande mark. Fördelningen mellan markerna nyttjad för flygplatsändamål och kringliggande marker varierar från flygplats till flygplats.

2010 var FN:s år för biologisk mångfald. Swedavia har därför påbörjat en inventering av den biologiska mångfalden på flygplatserna och den kringliggande marken. Runt Stockholm Arlanda Airport gjordes en inventering under 2010 där ett antal nationellt, regionalt och kommunalt intressanta områden identifierats, likaså har en inventering vid Malmö Airport gjorts och en inventering av Göteborg Landvetter Airports marker har påbörjats.

Flygplatser påverkar miljön främst genom buller, utsläpp till luft samt till mark och vatten. Buller från flygplatsen gör när-områdena mindre attraktiva för människor vilket leder till att många av flygplatsernas närområden är glest befolkade. Vissa störningskänsliga djur blir mer störda av mänsklig närvaro än av buller och kan då finna en fristad i flygplatsens närhet.

Naturinventeringen på Swedavias fastighet Stockholm Arlanda Airport hade som mål att dokumentera värdefulla naturmiljöer och skyddsvärda arter. 58 områden med stor biologisk mångfald av stort kommunalt, regionalt eller nationellt värde har identifierats. Ett objekt klassades som nationellt skyddsvärt, en betesmark med en mycket artrik flora som innehåller flera inslag av starkt hotade arter.

Avfallshantering

Allt avfall från Swedavias anläggningar sorteras. Mängden hushållsavfall ökar dock genom ökad försäljning av hämtmat på flygplatserna. Avfallet kan delas in i tre fraktioner: avfall till energiåtervinning 70 procent, avfall till materialåtervinning 29 procent och avfall till deponi 1 procent. Swedavias målsättning är att deponiandelen ska minska och materialåtervinningsdelen ska öka.

Malmö Airport har installerat nya återvinningsbehållare under året för att ytterligare underlätta avfallshandlingar.

Miljöanpassade inköp

Swedavia köper årligen varor, tjänster och entreprenader för miljardbelopp. Swedavia beräknas ha cirka 4 600 leverantörer.

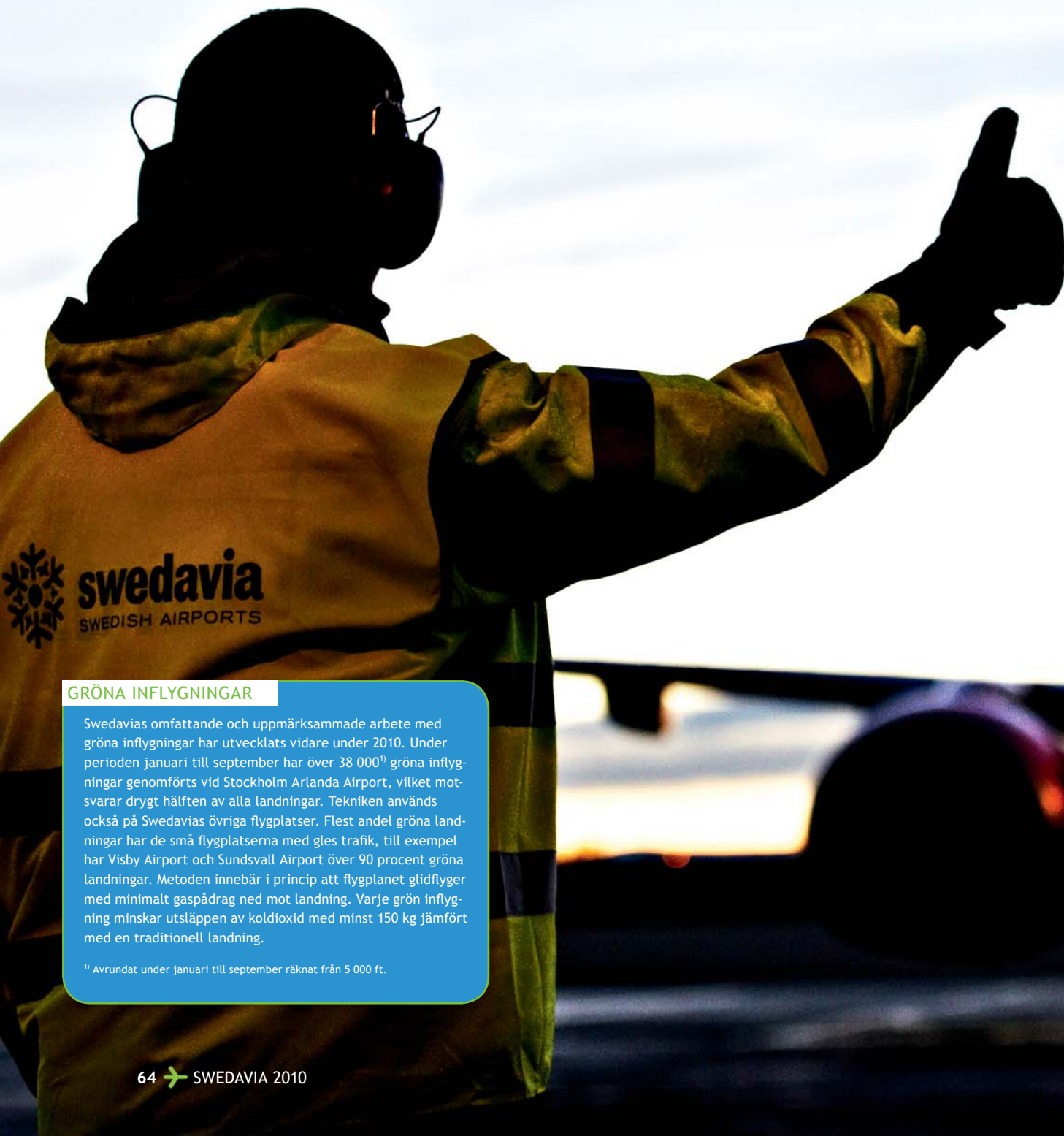
Lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) är ramverk för Swedavias upphandlingar. Swedavia ställer miljökrav vid samtliga upphandlingar där det bedöms relevant. Beställare, inköpare och miljörådgivare tar tillsammans fram miljökraven.

Miljöhänsyn tas även vid Swedavias investeringar. Till samtliga investeringsäskanden bifogas en miljöbedömning som del av beslutsunderlaget. Vid projektering och byggande ska ett miljödirektiv tillämpas. Dessutom tas hänsyn till bland annat Swedavias miljömål och lokala miljökrav, såsom villkor i flygplatsernas miljötillstånd.

Organisation och styrning av miljöarbetet

Swedavias miljöstrategi bygger på att arbeta för ständiga förbättringar på miljöområdet genom att integrera miljöfrågorna i all verksamhet. Företaget arbetar med ett miljölednings-system för hela verksamheten och vissa delar av verksamheten är certifierade enligt standarden ISO 14001. Certifierade flygplatser är Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och

2010.10.10
KI. 08.32



GRÖNA INFLYGNINGAR

Swedavias omfattande och uppmärksammade arbete med gröna inflygningar har utvecklats vidare under 2010. Under perioden januari till september har över 38 000¹⁾ gröna inflygningar genomförts vid Stockholm Arlanda Airport, vilket motsvarar drygt hälften av alla landningar. Tekniken används också på Swedavias övriga flygplatser. Flest andel gröna landningar har de små flygplatserna med gles trafik, till exempel har Visby Airport och Sundsvall Airport över 90 procent gröna landningar. Metoden innebär i princip att flygplanet glidflyger med minimalt gaspådrag ned mot landning. Varje grön inflygning minskar utsläppen av koldioxid med minst 150 kg jämfört med en traditionell landning.

¹⁾ Avrundat under januari till september räknat från 5 000 ft.

Umeå Airport. Stockholm Arlanda Airport räknar med att certifieras under 2011. Vissa delar är även kvalitetscertifierade enligt ISO 9001. Ledningssystemet är webbaserat och innehåller gemensamma rutiner med möjlighet till lokala rutiner vid varje enhet. Målet är att hela verksamheten ska vara miljö- och kvalitetscertifierad.

Årligen görs en bedömning av vad som är Swedavias betydande miljöaspekter. Denna bedömning sker både på enhetsnivå (till exempel flygplats) och på övergripande nivå. För de mest betydande miljöaspekterna tar Swedavias miljöstyrgrupp fram förslag på koncernövergripande miljömål som beslutas vid ledningens årliga genomgång. Då analyseras även hur väl miljöledningssystemet fungerar, om det behövs korrigerande åtgärder, om miljöpolicyen fortfarande är relevant med mera. Beslutade mål och aktiviteter arbetas in i affärsplaneringsdirektivet som skickas ut till enheterna och arbetas in i deras affärsplaner tillsammans med övriga krav från ledningen. Måluppföljning rapporteras varje kvartal. Dessutom sker årliga miljörevisioner.

Mer miljöinformation

Ytterligare information om miljöpåverkan från Swedavias verksamhet, Swedavias miljömål samt framtida åtgärder redovisas på Swedavias hemsida. För detaljerad information hänvisas till respektive flygplats webbplats.

SWEDAVIAS MILJÖPOLICY

Flygets miljöpåverkan är av avgörande betydelse för flygbranschen och därmed för Swedavia. Vi ska därför ständigt sträva efter att minska den negativa miljöpåverkan från flygplatserna, främst genom att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser, minska övriga utsläpp till luft och vatten, samt minimera kemikalieanvändningen och uppkomsten av avfall. För oss är det en självklarhet att följa gällande miljölagstiftning samt övriga tillämpliga nationella och internationella regler och krav. Vi ska även verka för att flygbuller och emissioner från flygverksamheten begränsas. För att detta ska uppnås krävs att vi arbetar efter följande strategier:

- Hänsynen till miljön ska genomsyra varje del av verksamheten och vägas in i våra beslut.
- Klimatpåverkan är flygbranschens viktigaste miljöfråga och ska prioriteras i våra beslut och aktiviteter.
- Vi ska ständigt energieffektivisera vår verksamhet och styra verksamheten mot en hållbar användning av resurser.
- Swedavias medarbetare ska alla vara delaktiga i företagets miljöarbete och vara väl förtrodda med den relevanta lagstiftningen.
- Vi ska bedöma och hantera verksamhetens miljörisiker på ett systematiskt sätt.
- Swedavia ska aktivt delta i det lokala, regionala, nationella och internationella arbetet i syfte att minska den negativa miljöpåverkan från flygbranschen och verka för en hållbar utveckling av flygplatserna.

VALDA 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
- EN29 Miljöpåverkan genom transporter och resor

Kontaktperson för hållbarhetsrapporteringen

Lena Wennberg, miljöchef Swedavia
Tel 08-797 60 00
lena.wennberg@swedavia.se

Årsredovisning 2010

Finansiella rapporter

Innehåll			
Förvaltningsberättelse	67		
Allmänt om verksamheten	67	Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter	87
Uppdrag	67	Not 10 Räntekostnader och liknande resultatposter	87
Affärsidé	67	Not 11 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver	88
Väsentliga händelser under året	67	Not 12 Skatt på periodens resultat	88
Nettoomsättning och resultat	67	Not 13 Immateriella tillgångar	89
Koncernen i korthet	68	Not 14 Byggnader och mark	90
Likviditet och finansiell ställning	68	Not 15 Markanläggningar	91
Kassaflöde	68	Not 16 Installationer, fordon och inventarier	91
Finansiella mål	68	Not 17 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	92
Förvärv och avyttringar	68	Not 18 Andelar i koncernföretag	92
Marknad	68	Not 19 Andelar i intresseföretag	93
Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer	68	Not 20 Andra långfristiga fordringar	93
Känslighetsanalys	70	Not 21 Material och förråd	94
Pågående rättsprocesser och tvister	70	Not 22 Fordringar hos koncernföretag	94
Bolagsstyrningsrapport	70	Not 23 Fordringar hos intresseföretag	94
Styrelsearbete	70	Not 24 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	94
Medarbetare och Swedavia	71	Not 25 Kassa och bank	95
Ersättning till ledande befattningshavare	71	Not 26 Eget kapital	96
Miljöinformation	71	Not 27 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	96
Händelser efter balansdagen och förväntad framtida utveckling	72	Not 28 Avsättningar för uppskjuten skatt	97
Moderbolaget	72	Not 29 Övriga avsättningar	97
Förslag till vinstdisposition	72	Not 30 Skulder till kreditinstitut	97
Årsstämma	72	Not 31 Checkräkningskredit	98
Kalendarium	72	Not 32 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	98
Resultaträkning	73	Intygandemening samt styrelsens och verkställande direktörens underskrifter	99
Balansräkning	74	Revisionsberättelse	100
Förändringar i eget kapital	76	Bolagsstyrningsrapport	101
Kassaflödesanalys	77		
Noter	79		
Not 1 Företagsinformation och jämförande redovisningsinformation	79		
Not 2 Förvärvsbalanser	79		
Not 3 Redovisningsprinciper och bokslutskommentarer	79		
Not 4 Nettoomsättning	83		
Not 5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	83		
Not 6 Anställda och personalkostnader	84		
Not 7 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	87		
Not 8 Resultat från andelar i intresseföretag	87		

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Swedavia AB (publ), org nr 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen. Moderbolagets räkenskapsår sträcker sig från den 30 november 2009 till den 31 december 2010, koncernens räkenskapsår sträcker sig från den 1 april till den 31 december 2010. 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 är en koncern som äger och driver flygplatser sedan den 1 april 2010. Då delades Luftfartsverket (LFV) i två delar: flygplatserna och flygtrafikfjälsten. Bakgrunden till riksdagens beslut är de skilda affärsförutsättningar som gäller för respektive verksamhet. För Swedavia och flygplatserna skapar bolagiseringen bättre affärsmöjligheter. Bolagsformen har ett regelsystem som är anpassat för företag som agerar i en kommersiell miljö, den ger förutsättningar för en snabbare beslutsprocess och underlättar samarbeten med andra parter. Bolagiseringskostnaden uppskattas totalt uppgå till 62 MSEK, vilka främst består av kostnader relaterade till IT, juridik och fastigheter, varav 30 MSEK belastat 2010 års resultat. Då koncernen är nybildad hänvisas det angående redovisningsprinciper till not 3, på sidorna 79–82.

Uppdrag

Swedavia är en koncern som äger, driver och utvecklar 13 flygplatser i hela Sverige. Verksamheten finansieras helt med intäkterna från Swedavias tjänster och produkter.

Antalet flygplatser ska minskas till de tio flygplatserna i det av regeringen beslutade nationella basutbudet: 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.

Swedavia ska på affärsmässiga grunder och med hög lönsamhet aktivt 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.

Affärsidé

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

Väsentliga händelser under året

Koncernen bildades den 1 april som en följd av att LFVs verksamhet delades upp i två delar. Efter sommaren tillträdde Torborg Chetkovich som Swedavias första VD och koncernchef. Under ett antal dagar i april startade och landade inga flygplan på flera av Swedavias flygplatser när askan från vulkanen Eyjafjallajökull stängde stora delar av det europeiska luftrummet. Under framförallt andra halvåret 2010 skedde en kraftfull ökning av antalet resenärer vid Swedavias flygplatser jämfört med föregående år.

Under året har stora kommersiella satsningar gjorts, främst genom bygget av ett nytt storhotell på Stockholm Arlanda Airport och byggstart av ett logistikcenter vid Göteborg Landvetter Airport.

Nettoomsättning och resultat

Koncernens nettoomsättning för perioden uppgick till 3 277 MSEK. Rörelseresultatet uppgick till 420 MSEK. Rörelsemarginalen blev 12,8 procent. Resultatet före skatt uppgick till 192 MSEK. Resultatet efter skatt uppgick till 15 MSEK.

Vulkanutbrottet på Island, vilket stoppade eller störde flygtrafiken, uppskattas till en resultatpåverkan på cirka 55 MSEK. Det stränga vintervädret under fjärde kvartalet har inneburit högre driftskostnader än normalt för att hålla flygtrafiken igång.

Koncernen i korthet

MSEK	apr-dec 2010
Nettoomsättning	3 277
Rörelseresultat	420
Rörelsemarginal, %	12,8
Resultat före skatt	192
Resultat efter skatt	15
Resultat per aktie	0,01
Avkastning eget kapital, %	0,4
Avkastning sysselsatt kapital, %	3,93
Soliditet, %	30,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	746
Investeringar	520
Medelantal anställda	2 496

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens eget kapital uppgick vid utgången av året till 3 618 MSEK, soliditeten till 30,4 procent.

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

Kassaflöde

Verksamhetsperiodens kassaflöde var positivt och uppgick till 295 MSEK. Detta är en följd av att kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 746 MSEK. Investeringsverksamheten har belastat med 591 MSEK, varav 165 MSEK hänförs till rörelseförvärv av verksamhet. Finansieringsverksamheten har tillfört 140 MSEK främst genom nya lån.

Finansiella mål

Vid årsstämman 28 april 2011 kommer ägarna fastställa de finansiella målen.

Förvärv och avyttringar

Utöver förvärv av inkråm från LfV i samband med bolagiseringen som beskrivs i not 1 och 2, har inga väsentliga förvärv gjorts. På uppdrag av regeringen avyttrades Karlstad Airport den 1 december till nya ägare. Inga ytterligare väsentliga avyttringar har gjorts.

Marknad

Flyget i världen har upplevt en kraftfull återhämtning under 2010. Asien, Sydamerika och Mellanöstern har mycket höga tillväxttal medan de mer mogna marknaderna i bland annat Nordamerika och Europa har haft en något lägre tillväxttakt.

Flygmarknaden i Sverige har återhämtat sig snabbare än väntat och snabbare än i andra europeiska länder. Under 2010 var flygresandet tillbaka på samma nivåer som i början av 2008. Flyget hade totalt 33 miljoner resenärer, en ökning med 5 procent jämfört med i följ.

Utrikestrafiken driver utvecklingen med större kapacitet och nya rutter, som lockar framförallt privatresenärerna. Nästan 21 miljoner resenärer flög utrikes under året, varav drygt 17 miljoner till eller från någon av Swedavias flygplatser. Ökningen för Sverige var 7 procent jämfört med året innan.

Inrikesflyget hade en god återhämtning, efter ett mycket snabbt fall under 2009. Inrikestrafiken påverkades dock i större utsträckning negativt av både vulkanaskan i april och pilotstrejker i regionalbolag under maj. Drygt 12 miljoner resenärer flög inrikes, varav 11,3 miljoner via Swedavias nuvarande flygplatser – en ökning med 3 procent jämfört med i följ.

Den genomsnittliga kabinfaktorn ökade ytterligare under 2010. För inrikesflyget har kabinfaktorn ökat till rekordnivåer, med fler resenärer och färre avgångar. För utrikestrafiken har de stora kapacitetsökningarna under början av konjunkturuppgången gett en något avtagande kabinfaktor. Den långsiktiga trenden inom utrikestrafiken är dock allt större flygplan och högre kabinfaktor.

Flygfrakten i världen drabbades hårt av den globala finanskrisen. Under 2010 har fraktvolymer visat hög tillväxttakt vilket är ett tydligt tecken på att aktiviteten i världshandeln åter ökar.

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 samt de risker som identifierats i samband med processriskanalysen. Riskerna har sedan värderats av ledningen och riskvärdet är baserat på 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, processer, medarbetare och ekonomi. De viktigaste riskerna inom respektive perspektiv redovisas närmast nedan.

Risker i kundperspektivet

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 processperspektivet

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 efter 2018. Swedavia ansöker om ett nytt miljötillstånd i syfte att säkra långsiktiga verksamhetsförutsättningar. Ansökan baseras på den samlade miljöpåverkan från flygplatsens hela verksamhet.

Förändringar i internationella regelverk gällande till exempel vätskehantering i säkerhetskontroll medför utmaningar och kan leda till ökade processtider och betydande kostnadsökningar.

Miljörisker i samband med hantering av kemikalier som kan medföra okontrollerade utsläpp samt en nödbereidningsplan vid miljöskadlig händelse är viktiga komponenter att beakta. Föreningar vilka har uppkommit före 1 april 2010 ska omhändertas av staten genom Trafikverket, föreningar

uppkomna från och med 1 april vilar på Swedavias ansvar. Swedavia har identifierat förorenade områden till ett saneringsvärde om 46 MSEK vilka bedöms härledas till tid före 1 april 2010.

Yttre händelser såsom terroråd, 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.

Risker i medarbetarperspektivet

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 peakkapacitet på airside.

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 största sannolikhet 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".

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 25.

Känslighetsanalys

I känslighetsanalysen beskrivs hur Swedavia påverkas av förändring av ett antal parametrar – passagerarvolym, personalkostnader samt förändring av marknadsräntan. Känslighetsanalysen utgår för förhållandena 2010. Känslighetsanalysen syftar till att beskriva hur Swedavia påverkas vid mindre förändringar av parametrarna.

Resultatpåverkan av några utvalda parametrar;

Parameter	(%)	Resultateffekt MSEK/år
Passagerarvolym	-1	-30
Lönenivå	+1	-12
Räntenivå	+1	-66

Påverkan av upp- och nedgång i passagerarvolym

Vid minskning i resandet har Swedavia erbjudit flygbolagskunderna ett incentiveprogram för att stimulera trafik till växten. Under askmolnet vidtogs en mängd åtgärder för att motverka de minskade intäkterna, såsom investeringsstopp och förändring av schemaläggning. Känsligheten för Swedavia bedöms vara att intäkterna är rörliga och väldigt stora delar av kostnaderna fasta. 1 procentens färre resande påverkar intäkterna med 30 MSEK på årsbasis.

Personalkostnader

Swedavia är personalintensiv eftersom personalkostnaderna står för drygt 40 procent av driftskostnaderna. 1 procentens högre lönenivå motsvarar 12 MSEK på årsbasis.

Påverkan av räntenivån

Med en finansiell nettoskuld på cirka 6 000 MSEK och därtill en pensionsskuld på cirka 700 MSEK påverkar en permanent förändring av marknadsräntan med 1 procent Swedavia, med 66 MSEK på årsbasis.

Övriga resultatpåverkande parametrar

Eventuella förändringar i miljötillstånd kan påverka Swedavia på flera sätt. Om det påverkar möjligheten till antalet resande påverkar det på samma sätt som beskrivits i stycket ”påverkan av upp och nedgång i passagerarvolym”. Om det är utökade krav som går att åtgärda följer oftast höga kostnader för hanteringen.

Extrema vintrar som vintern 2009/2010 och starten på 2010/2011 påverkar kostnaderna kraftigt. December 2010 jämfört med ett normalår ökade kostnaderna med 18 MSEK för månaden.

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, Swedavia har avsatt 57 MSEK avseende tvisten. Domen har överklagats. LFV är formellt sett part i tvisten.

Det pågår en grupptalansprocess om skadestånd på grund av flygbuller vid Stockholm Arlanda Airport med LFV som svarande part. Kärandenas 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 komma att avvika från de bedömningar som Swedavia gjort.

Bolagsstyrningsrapport

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

Styrelsearbete

Swedavia ABs 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 2010 har styrelsen hållit 18 sammanträden, varav ett konstituerande.

Under 2010 har det inte funnits något revisionsutskott utan hela styrelsen har hanterat uppgifter avsedda för utskottet i det löpande styrelsearbetet. Styrelsen har därför haft till upp-

gift att utöva tillsyn av den interna kontrollen 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 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 attraktiv 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 safety, security, brand och räddning, fältservice och stationstjänst genomförs inom ramen för Airport Academy.

Vid utgången av 2010 var antalet anställda 2 557. Omräknat till medeltal anställda under verksamhetsåret uppgår antalet till 2 496. Könsfördelningen är 65 procent män och 35 procent kvinnor.

Swedavia arbetar aktivt med att uppmärksamma och genomföra arbetslivsinriktad rehabilitering både vid upprepad korttidssjukfrånvaro och längre sjukfrånvaro. Under 2010 har Swedavia upphandlat gemensam företagshälsovård. Från och med 2011 erbjuder Swedavia en gemensam företagshälsovård för hela företaget. Ytterligare uppgifter om medarbetarna finns i not 6 på sidorna 84–86.

Ersättning till ledande befattningshavare

Regeringen har fastställt riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare. Riktlinjer om ersättning till ledande befattningshavare beslutades vid den extra bolagsstämman den 25 mars 2010. Swedavia följer regeringens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande. Principerna framgår av Bolagsstyrningsrapporten. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 6 på sidorna 84–86.

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 2010 ansvarade Swedavia för tolv flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser ansvarade Försvarsmakten för miljötillstånden.

Swedavias främsta miljöpåverkan är utsläpp till luft av klimatpåverkande gaser främst koldioxid. Största källan till bolagets utsläpp är drift av terminaler och övriga byggnader samt från fordon. Annan betydande miljöpåverkan är utsläpp till mark och vatten av framförallt syretärande ämnen från halkbekämpning av rullbanor samt avisning 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 2018. 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.

Malmö Airport har ett gammalt tillstånd enligt miljöskyddslagen och verksamheten på flygplatsen har förändrats under åren. Flygplatsen har därför beslutat att ansöka om ett nytt miljötillstånd under 2011.

Under 2010 blev Sundsvall Härnösand Airport åttalsanmäld för överträdelse av miljövillkor för ett reningsverk 2009.

Swedavia är helt beroende av miljötillstånd för att bolaget ska kunna operera flygplatserna. Aviation business utgör idag cirka 52 procent av bolagets intäkter, men driften av flygplatserna är en förutsättning även för bolagets övriga intäkter.

Händelser efter balansdagen och förväntad framtida utveckling

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

På uppdrag av regeringen avyttras Ängelholm Helsingborg Airport samt Örnsköldsvik Airport och övergår i ny ägo den 1 april 2011 om allt går som planerat. Även Sundsvall Härnösand Airport står på försäljningslistan.

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 non-aviation business samt utveckla de attraktiva fastighetsområden som finns vid flygplatserna.

Moderbolaget

Moderbolagets nettoomsättning för perioden uppgick till 3 320 MSEK. Rörelseresultatet uppgick till 404 MSEK. Rörelsemarginalen blev 12,2 procent. Resultatet före skatt uppgick till -542 MSEK. Resultatet efter skatt uppgick till -514 MSEK. Bokslutsdispositioner utgörs av maximal tillåten skattemässig avskrivning på 660 MSEK.

Moderbolagets eget kapital uppgick vid utgången av året till 3 089 MSEK med en soliditet på 29,7 procent.

Moderbolagets kassaflöde var positivt och uppgick till 277 MSEK. Detta till följd av att kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 729 MSEK. Investeringsverksamheten har belastat med 763 MSEK. Finansieringsverksamheten har tillfört 311 MSEK genom nya lån.

Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att moderbolagets resultat -513 850 990 SEK, jämte överkursfond 2 161 354 539 SEK, tillsammans 1 647 503 549 SEK disponeras enligt följande:

Balanseras i ny räkning	1 647 503 549
Summa	1 647 503 549

Årsstämma

Swedavia ABs årsstämma äger rum 2011-04-28 på Stockholm Arlanda Airport.

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

Kalendarium

Årsredovisning	2011-03-31
Årsstämma	2011-04-28
Delårsrapport kvartal 1	2011-04-29
Delårsrapport kvartal 2	2011-08-15
Delårsrapport kvartal 3	2011-10-28

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

RESULTATRÄKNING

Belopp i MSEK	Not	Koncernen 2010-04-01 -2010-12-31	Moderbolaget 2009-11-30 -2010-12-31
Nettoomsättning	4	3 277	3 320
		3 277	3 320
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	5	-1 393	-1 466
Personalkostnader	6	-834	-827
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	7	-630	-623
Rörelseresultat		420	404
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i intresseföretag	8	8	10
Räntetäkter och liknande resultatposter	9	3	3
Räntekostnader och liknande resultatposter	10	-239	-298
Resultat efter finansiella poster		192	118
Bokslutsdispositioner			
Avskrivningar utöver plan	11	-	-660
Resultat före skatt		192	-542
Skatt på periodens resultat	12	-6	-
Skatt, uppskjuten	12	-165	28
Minoritetens andel i periodens resultat		-6	-
Periodens resultat		15	-514
Resultat per aktie			
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		0,01	-0,36
Antal aktier är		1 441 403 026	1 441 403 026

BALANSRÄKNING

Belopp i MSEK	Not	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
TILLGÅNGAR			
<i>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</i>			
Immateriella anläggningstillgångar			
	13		
Goodwill		352	474
Övriga immateriella anläggningstillgångar		79	79
		431	553
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	14	5 207	5 088
Markanläggningar	15	2 473	2 473
Installationer, fordon och inventarier	16	2 163	2 163
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	17	381	381
		10 224	10 105
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	18	-	157
Fordringar hos koncernföretag	22	-	50
Andelar i intresseföretag	19	106	110
Andra långfristiga fordringar	20, 25	76	14
Uppskjuten skattefordran		28	28
		210	359
Summa anläggningstillgångar		10 865	11 017
<i>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</i>			
Lager och förråd			
Material och förråd	21	34	34
		34	34
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		461	460
Fordringar hos koncernföretag	22	-	4
Fordringar hos intresseföretag	23	7	7
Övriga fordringar		106	101
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	24, 25	142	136
		716	708
Kassa och bank	25, 31	295	277
Summa omsättningstillgångar		1 047	1 019
SUMMA TILLGÅNGAR		11 912	12 036

Belopp i MSEK	Not	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	26		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441
Bundna reserver		486	-
Fritt eget kapital			
Fria reserver / Överkursfond		1 675	2 162
Periodens resultat		15	-514
		3 618	3 089
Minoritetsintresse		9	-
Obeskattade reserver			
Akkumulerade avskrivningar utöver plan	11	-	660
		-	660
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	27	706	986
Avsättningar för uppskjuten skatt	28	270	-
Övriga avsättningar	29	263	238
		1 239	1 224
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder			
Skulder till kreditinstitut	30	4 023	4 023
Skulder leasingföretag		6	6
		4 029	4 029
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder			
Skulder till kreditinstitut		2 105	2 105
Skulder till leasingföretag		23	23
Icke räntebärande skulder			
Leverantörsskulder		327	325
Skulder till koncernföretag		-	13
Skulder till intresseföretag		2	2
Aktuella skatteskulder		1	-
Övriga skulder		82	81
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	32	478	486
		3 017	3 035
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		11 912	12 036

Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser

Belopp i MSEK	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Ställda säkerheter	-	-
Ansvarsförbindelser	-	-

FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

	Aktiekapital	Bundna reserver	Fria reserver	Periodens resultat	Totalt kapital
KONCERNEN					
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
Eget kapital 2010-12-31	1 441	486	1 675	15	3 618

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt kapital
	Aktiekapital	Överkursfond	Periodens resultat		
MODERBOLAGET					
Bolagsbildning, 2009-11-30, 500 000 aktier	1	-	-	-	1
Kvittningsemission, 2010-03-25, 1 307 200 000 aktier	1 307	-	1 961	-	3 268
Kvittningsemission, 2010-08-16, 133 703 026 aktier	134	-	201	-	334
Periodens resultat	-	-	-514	-	-514
Eget kapital 2010-12-31	1 441	-	2 162	-514	3 089

KASSAFLÖDESANALYS

Belopp i MSEK	Not	Koncernen 2010-04-01 -2010-12-31	Moderbolaget 2009-11-30 -2010-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		192	118
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		707	743
		899	861
Betald skatt		261	-
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 160	861
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning(+) av varulager		-	-
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-689	-476
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		275	344
Kassaflöde från den löpande verksamheten		746	729
Investeringsverksamheten			
Förvärv av dotterföretag		13	-165
Förvärv av rörelsegren	2	39	39
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-2	-8
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-532	-526
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		-	50
Förvärv av finansiella tillgångar		-108	-153
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-591	-763
Finansieringsverksamheten			
Nyemission		0	0
Upptagna lån		146	311
Utbetald utdelning till minoritet i dotterföretag		-7	-
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		140	311
Periodens kassaflöde		295	277
Likvida medel vid periodens början		-	-
Likvida medel vid årets slut		295	277

Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	Koncernen 2010-04-01 -2010-12-31	Moderbolaget 2009-11-30 -2010-12-31
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.			
Förvärvat resultat		-	-
Avgår resultatandel i intresseföretag		-8	-
Av- och nedskrivningar av tillgångar		649	642
Avsättningar till pensioner		7	67
Övriga avsättningar		59	34
		707	743
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	3 602
Förvärv av dotterföretag och andra affärsenheter			
Förvärvade tillgångar och skulder:			
Immateriella anläggningstillgångar		457	573
Materiella anläggningstillgångar		10 294	10 224
Finansiella tillgångar		108	60
Varulager		34	34
Rörelsefordringar		251	205
Likvida medel		55	39
Summa tillgångar		11 200	11 134
Avsättningar			
Lån		5 846	5 846
Rörelseskulder		588	563
Summa avsättningar och skulder		7 421	7 532
Köpeskillning		3 766	3 843
Avgår: Apportemission		-3 602	-3 602
Säljarreverser		-164	-
Utbetald köpeskillning		0	241
Avgår: Likvida medel i den förvärvade verksamheten		-55	-39
Påverkan på likvida medel (minus = ökning)		-55	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 den 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 ABs första räkenskapsår omfattar tiden 30 november 2009 till 31 december 2010. Någon årsredovisning för bolaget för tidigare räkenskapsår med information om finansiell data samt tillämpade redovisningsprinciper har därför inte upprättats. 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 rapportering sker i miljoner svenska kronor, MSEK.

Not 2 Förvärvsbalanser

I samband med LfVs 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 transaktionen uppstod i moderbolaget en goodwill om 488 MSEK, inklusive övertagen inkråmsgoodwill, redovisades totalt 493 MSEK. I koncernredovisningen redovisas förmånsbestämda pensionsåtaganden i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 29. Skillnaden i redovisningsprincip innebär att inkråmsgoodwill i koncernredovisningen reducerades till 289 MSEK. Tillsammans med förvärvsgoodwill redovisades en goodwill i koncernredovisningen på 377 MSEK.

Not 3 Redovisningsprinciper och bokslutskommentarer

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 valutasekring.

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 m m

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

Immateriella anläggningstillgångar

Koncernen har inkråmsgoodwill, förvärvsgoodwill samt övriga immateriella anläggningstillgångar (bullerisolering i annans fastighet). Inkråmsgoodwill har en bedömd nyttjandeperiod på 20 år och förvärvsgoodwill på 5 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 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 anskaffningsvärden 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	5–10 år
Markinventarier	10–60 år
Byggnadsinventarier	10–60 år

Forts. not 3

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. 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 banktillgodohavanden.

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 anskaffningstidpunkten värderas lånen till upplupet anskaffnings-

värde 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 derivat-instrumentet 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 terminkurs i det fall termen understiger tre månader i annat fall värderas fordran till dagskursen den dag säkringen upptogs. Skillnaden mellan terminkursen och dagskursen när säkringen görs periodiseras över valutaterminens löptid.

Skulder i utländsk valuta som säkrats med valutaterminskontrakt räknas om till terminkurs 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 terminkursen och dagskursen när säkringen görs periodiseras över valutaterminens löptid.

Mer information om redovisningsprinciper och finansiell riskhantering se not 25.

Pensioner

Koncernen har både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner. I inkårsöverlåtelsen av flygplatsverksamheten i LfV 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 pensionsskuden. Koncernen bär risken för att de utfästa ersättningsarna 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 där efter inga rättsliga eller informella förpliktelser att betala ytterligare avgifter relaterat till den anställdes intjänade pensioner.

De viktigaste aktuariella antagandena framgår av not 27.

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 intressföretag 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 (permanent 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 skattepliktigt vinst uppstår mot vilken avdragsgilla temporära skillnader kan användas.

Avsättningar

En avsättning redovisas i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 16 Avsättningar, ansvarsförbindelser och eventualtillgångar 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.

Twister

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.

Forts. not 3

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 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 eget-kapitalinstrument 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 eventualförpliktelser 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 orealiserade vinster eliminerar i sin helhet. Orealiserade vinster uppkomna från transaktioner med intresseföretag och joint ventures eliminerar till den del koncernen äger andelar i företaget. Orealiserade vinster uppkomna till följd av transaktioner med intresseföretag eliminerar mot "Andelar i intresseföretag". Orealiserade förluster eliminerar på samma sätt som orealiserade vinster såvida det inte förligger ett nedskrivningsbehov.

Transaktioner med närstående

Koncernen har transaktioner med närstående statliga bolag och verk. Intäkterna består av ersättningar för aviation business och non-aviation business. Kostnaderna består huvudsakligen av meteorologtjänster, myndighetsavgifter samt flygtrafikledningstjänster.

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.

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 2010-04-01 -2010-12-31	Moderbolaget 2009-11-30 -2010-12-31
Intäktsfördelning		
Aviation business		
Passagerarrelaterade intäkter	1 268	1 268
Rörelserelaterade intäkter	416	416
Övrig aviation	6	6
	1 690	1 690
Non-aviation business		
Bilparkering	408	408
Retail, Food & Beverage	392	392
Övriga fastighetsintäkter	295	285
Ground handling & flygplansparkering	201	201
Reklam	50	50
Övrig non-aviation business	200	263
	1 546	1 600
Övriga rörelseintäkter	41	30
	41	30
Summa	3 277	3 320

Not 5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen 2010-04-01 -2010-12-31	Moderbolaget 2009-11-30 -2010-12-31
KPMG		
Revisionsuppdrag	3	3
Skatterådgivning	1	1
Andra tjänster	1	1
Summa	5	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 iakt-

tagelser 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.

Not 6 Anställda och personalkostnader

Medelantalet anställda	2010-04-01 -2010-12-31	varav män
MODERBOLAGET		
Sverige	2 484	65%
Totalt i moderbolaget	2 484	65%
DOTTERFÖRETAG		
Sverige	12	25%
Totalt i dotterföretag	12	25%
Koncernen totalt	2 496	65%

Redovisning av könsfördelning i företagsledningar Könsfördelning i företagsledningen	2010-12-31 Andel kvinnor	2010-04-01 Andel kvinnor
MODERBOLAGET		
Styrelsen	44%	44%
Övriga ledande befattningshavare	42%	25%
KONCERNEN TOTALT		
Styrelsen	27%	27%
Övriga ledande befattningshavare	50%	50%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	2010-04-01-2010-12-31	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
MODERBOLAGET	827	214
(varav pensionskostnad)	¹⁾	(59)
DOTTERFÖRETAG	7	4
(varav pensionskostnad)		(2)
KONCERNEN TOTALT	834	218
(varav pensionskostnad)	²⁾	(61)

1) Av moderbolagets pensionskostnader avser 2,3 MSEK företagets ledning avseende 12 personer. Företagets utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0.

2) Av koncernens pensionskostnader avser 2,3 MSEK företagets ledning avseende 14 personer. Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0.

Sjukfrånvaro i koncernen	2010-04-01 -2010-12-31
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	4%
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	40%
Sjukfrånvaro som en andel av varje grupps ordinarie arbetstid:	0%
Sjukfrånvaron fördelad efter kön:	
Män	3%
Kvinnor	5%
Sjukfrånvaron fördelad efter ålderskategori:	
29 år eller yngre	3%
30-49 år	4%
50 år eller äldre	4%

Moderbolaget TSEK	Grundlön, styrelsearvoden	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions- kostnad
Styrelsens ordförande				
Ingemar Skogö	347	-	-	-
Styrelseledamöter				
Karin Apelman	165	-	-	-
Lars Backemar	165	-	-	-
Anders Ehrling	165	-	-	-
Anna Elgh	170	-	-	-
Adine Axén Grate	165	-	-	-
Lotti 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 extra bolagsstämma den 11 februari 2010. Ingen pensionsersättning eller andra förmåner utgår till styrelsen. Arvode utgår inte till styrelseledamot som är

anställd i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter erhåller ej styrelsearvode. Till styrelseledamöter i samtliga dotterbolag utgår inget styrelsearvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i bolag inom Swedavia-koncernen.

Forts. not 6

Moderbolaget TSEK			Grundlön	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions- kostnad
Verkställande direktör						
Torborg Chetkovich	VD, Koncernchef	fr.o.m. 25/8 2010	931	-	-	336
Summa			931	-	-	336
Andra ledande befattningshavare						
Anna Bovaller	Chefsjurist		866	-	43	173
Karl Wistrand	CFO	fr.o.m. 1/11 2010	369	-	-	53
Charlotta Hyldal	HR-direktör samt direktör Hållbarhet, Kvalitet och Miljö	fr.o.m. 1/9 2010	480	-	-	90
Olle Sundin	Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport		1 062	-	133	305
Peter Weinhandl	Flygplatsdirektör Malmö Airport		720	-	-	171
Peder Grunditz	Direktör Regionala flygplatser		732	-	23	137
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
Kjell-Åke Westin	Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport		725	-	17	173
Anders Lennerman	Direktör Security och Safety	fr.o.m. 1/10 2010	288	-	22	62
Bodil Garnej	CIO	fr.o.m. 1/12 2010	70	-	-	9
Lars Friberg	Tf. HR-direktör	t.o.m. 31/8 2010	385	-	13	169
Ann Jacobson	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			8 097	-	324	1 775

Ersättning till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med VD utgör företagsledningen. Företagsledningen utses av VD. Ersättningar till VD beslutas av Swedavias styrelse. VD beslutar om ersättning till övriga ledande befattningshavare i samråd med styrelseordförande.

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. Ersättningsarna 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" 2009-04-20. Dessa riktlinjer ska utmytna 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 är enligt den kollektivavtalade, förmånsbaserade ITP 2 planen. Ytterligare två ledande befattningshavare under 2010 har pensionsvillkor enligt ITP 2 planen, pension till övriga ledande befattningshavare och övriga anställda omfattas av ITP 1 planen. Avseende personal som anställdes vid övergången från LFV till Swedavia omfattas även av en pensionspremiertappa. Pensionsålder för VD och övriga ledande befattningshavare är 65 år.

Förändringar i kretsen ledande befattningshavare

Torborg Chetkovich tillträdde som VD och koncernchef för Swedavia den 25 augusti 2010. Kerstin Lindberg Göransson har varit tillförordnad VD från och med den 1 april till och med den 24 augusti 2010 då hon återgick till sitt ordinarie uppdrag som flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport. Charlotta Hyldal tillträdde som HR-direktör samt direktör Hållbarhet, Kvalitet och Miljö den 1 september 2010. Anders Lennerman tillträdde som direktör Security och Safety den 1 oktober 2010. Karl Wistrand tillträdde som CFO den 1 november 2010. Bodil Garnej tillträdde den 1 december 2010 som CIO. Ann Jacobson var tf. direktör Hållbarhet, Kvalitet och Miljö den 1 april till den 31 juli 2010. Lars Friberg var tf. HR-direktör den 1 april till den 31 augusti 2010. Lars Röhne avslutade sitt uppdrag som kommunikationsdirektör i Swedavia den 17 december 2010.

Not 7 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen 2010-04-01 -2010-12-31	Moderbolaget 2009-11-30 -2010-12-31
Avskrivningar		
Goodwill	24	19
Övriga immateriella anläggningstillgångar	9	9
Byggnader och mark	216	214
Markanläggningar	107	107
Installationer, fordon och inventarier	268	268
Summa	624	617
Nedskrivningar		
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	6	6
Summa	630	623

Not 8 Resultat från andelar i intresseföretag

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

Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter

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

Not 10 Räntekostnader och liknande resultatposter

	Koncernen 2010-04-01 -2010-12-31	Moderbolaget 2009-11-30 -2010-12-31
Räntekostnader	-185	-185
Räntedel i periodens pensionskostnad	-18	-12
Övriga finansiella kostnader ¹⁾	-36	-101
Summa	-239	-298

1) Varav 56 MSEK i moderbolaget avser akturiell förlust.

Not 11 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

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

Not 12 Skatt på periodens resultat

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

	Koncernen 2010-04-01 -2010-12-31		Moderbolaget 2009-11-30 -2010-12-31	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		192		-542
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26,3	-50	26,3	143
Avskrivning av koncernmässig goodwill	1,6	-3		-
Andra icke-avdragsgilla kostnader	48,4	-93	-17,2	-93
Ökning av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	11,5	-22	-4,1	-22
Övrigt	-1,6	-3		-
Redovisad effektiv skatt	86,2	-171	5,1	28

Not 13 Immateriella tillgångar

Goodwill	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Förvärvad		
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid periodens början	-	-
Inkrämsförvärv	289	493
Förvärv av dotterföretag	88	-
Vid periodens slut	377	493
Akkumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid periodens början	-	-
Periodens avskrivning enligt plan ¹⁾	-25	-19
Vid periodens slut	-25	-19
Redovisat värde vid periodens början	-	-
Redovisat värde vid periodens slut	352	474

Övriga immateriella anläggningstillgångar

Förvärvad		
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid periodens början	-	-
Inkrämsförvärv	80	80
Periodens anskaffning	8	8
Vid periodens slut	88	88
Akkumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid periodens början	-	-
Periodens avskrivning enligt plan ¹⁾	-9	-9
Vid periodens slut	-9	-9
Redovisat värde vid periodens början	-	-
Redovisat värde vid periodens slut	79	79

1) Periodens avskrivningar, periodens återförda nedskrivningar samt periodens nedskrivningar redovisas i resultaträkningen på raden "Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar."

Not 14 Byggnader och mark

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid periodens början	-	-
Inkråmsförvärv	5 163	5 163
Förvärv av dotterföretag	121	-
Omklassificering	140	140
Avyttringar och utrangeringar	-1	-1
	5 423	5 302
Ackumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid periodens början	-	-
Periodens avskrivning enligt plan	-216	-214
	-216	-214
Redovisat värde vid periodens slut	5 207	5 088
Varav mark		
Ackumulerade anskaffningsvärden	444	390
Redovisat värde vid periodens utgång	444	390
Fastighetsreglering pågår och lagfartsansökan handläggs av lantmäteriet.		
Specifiaktion taxeringsvärden		
Taxeringsvärden, byggnader	181	175
Taxeringsvärden, mark	257	216
Summa taxeringsvärden	439	391

I taxeringsvärde ingår även fastigheter vilka omfattas av den pågående fastighetsregleringen.

Not 15 Markanläggningar

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid periodens början	-	-
Inkrämsförvärv	2 418	2 418
Omklassificering	162	162
	2 580	2 580
Akkumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid periodens början	-	-
Periodens avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-107	-107
	-107	-107
Redovisat värde vid periodens slut	2 473	2 473

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

Not 16 Installationer, fordon och inventarier

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid periodens början	-	-
Inkrämsförvärv	2 317	2 317
Omklassificering	115	115
Avyttringar och utrangeringar	-1	-1
	2 431	2 431
Akkumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid periodens början	-	-
Periodens avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-268	-268
	-268	-268
Redovisat värde vid periodens slut	2 163	2 163

Not 17 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Vid periodens början	-	-
Inkrämsförvärv	278	278
Investeringar	526	526
Omklassificering	-417	-417
	387	387
Akkumulerade nedskrivningar		
Vid periodens början	-	-
Periodens nedskrivning på anskaffningsvärden	-6	-6
	-6	-6
Redovisat värde vid periodens slut	381	381

Not 18 Andelar i koncernföretag

	Moderbolaget 2010-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden	
Vid periodens början	-
Förvärv	157
	157
Redovisat värde vid periodens slut	157

Specifikation av moderbolagets och koncernens innehav av andelar i koncernföretag 2010-12-31

	Antal andelar	Andel i % ¹⁾	Redovisat värde 2010-12-31
Dotterföretag / Org. nr. / Säte			
LFV Airport Center AB, 556381-1057, Stockholms län, Sigtuna kommun	13 000	100	0
Flygplatsfastigheter i Landvetter AB, 556142-8334, Västra Götalands län, Göteborgs kommun	110 022	100	64
Arlanda Schiphol Development Company AB, 556653-6628, Stockholms län, Sigtuna kommun	10 000	60	93
TreDhotell AB, 556810-8996, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	0
			157

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

Not 19 Andelar i intresseföretag

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid periodens början	-	-
Förvärv	100	100
Periodens andel i intresseföretags resultat	6	10
Periodens utdelning	-	-
	106	110
Redovisat värde vid periodens slut	106	110

 Specifikation av moderbolagets
och koncernens innehav av andelar
i intresseföretag 2010-12-31

Intresseföretag / Org. nr. / Säte	Justerat eget kapital	Årets vinst	Antal andelar	Andel i %	Kapital- andelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moderbolaget
Direkt ägda						
Nordic Airport Properties AB, 556598-5941, Stockholms län, Stockholm kommun	1	-2	1 000	50	-1	1
Nordic Airport Properties KB, 969673-0143, Stockholms län, Stockholm kommun	99	10	1	50	109	109
Cityflygplatsen i Göteborg AB, 556195-5823, Västra Götalands län, Göteborgs kommun	-	-2	5 244	40	-2	-
					106	110

Not 20 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid periodens början	-	-
Tillkommande fordringar	98	35
Reglerade fordringar	-19	-19
Omklassificeringar	-2	-2
	76	14
Redovisat värde vid periodens slut	76	14

Not 21 Material och förråd

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

Not 22 Fordringar hos koncernföretag

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
TreDhotell AB	-	50
Flygplatsfastigheter i Landvetter AB	-	11
LFV Airport Properties	-	-7
Redovisat värde vid periodens slut	-	55

Fakturering från moderbolaget till dotterföretagen uppgick till 6 MSEK, och fakturering från dotterföretagen till moderbolaget uppgick till 92 MSEK.

Not 23 Fordringar hos intresseföretag

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Nordic Airport Properties KB	7	7
Redovisat värde vid periodens slut	7	7

Not 24 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Upplupna intäkter Startavgifter	13	13
Upplupna intäkter Markttjänst	7	7
Upplupna intäkter Retail Food & Beverage	31	31
Upplupna intäkter Reklam	2	2
Förutbetalda försäkringspremier	2	2
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	87	81
Summa	142	136

Not 25 Kassa och bank

Lånevillkor, effektiv ränta och förfallostruktur/ränteomförhandling	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Banktillgodohavande	295	277
Summa	295	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 leverantörsfakturer 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 finanspolicy används på räntederivat. På bokslutsdatum uppgick dessa till ett nominellt belopp på drygt 4 000 MSEK. Per den 31 december 2010 finns det övervärde i derivaten. Swedavias exponering per bokslutstillfället innebär att en ökning med en procentenhet över alla löptider skulle innebära påverkan med -6 MSEK på räntenettet.

Enligt finanspolicy skall räntebindningen uppgå till 3,5 år +/- 1 år. Per bokslutstillfället var räntebindningen 4,20 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 finanspolicy skall koncernen ha en checkräkningskredit på 100 MSEK samt backuppfaciliteter på 500 MSEK.

Vid bokslutstillfället fanns utöver dessa ingångna lånelöften om 1 200 MSEK med svenska affärsbanker.

Kreditrisk

Koncernens och moderbolagets kommersiella och finansiella transaktioner ger upphov till kreditrisk 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 finanspolicy.

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

Säkringsgraden för 2011 uppgår till 82 procent av prognostiserad förbrukning.

Not 26 Eget kapital

Koncernen

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

Not 27 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 2010 beräkna pensionsåtaganden med förräntningskrav 1,4 procent per år.

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 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Aktuariella antaganden		
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelserna: (vägda genomsnittsvärden)		
Diskonteringsränta	3,5%	1,4%
Framtida förändringar av prisbasbelopp	2,0%	2,0%
Nuvärdet av ofonderade förmånsbestämda förpliktelser	685	965

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

Pensionskostnad	Koncernen	Moderbolaget
Förmånsbestämda planer		
Kostnad för pensioner intjänade under perioden	14	19
Räntekostnad	18	12
Aktuariell kostnad	-	56
Kostnad förmånsbestämda planer	32	87
Kostnad avgiftsbestämda planer	49	47
Löneskatt	12	11
Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning	61	59

Not 28 Avsättningar för uppskjuten skatt

Koncernen 2010-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld	Netto
Obeskattade reserver	-	178	178
Effekt av pensionskuldens värdering i koncern	-	92	92
Temporär skillnad	-	-	-
Summa	-	270	270

Moderbolaget 2010-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld	Netto
Temporär skillnad	28	-	28
Summa	28	-	28

Not 29 Övriga avsättningar

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Omstruktureringskostnader	128	128
Trygghetsmedel	92	92
Övriga avsättningar	42	17
Summa	263	238

Not 30 Skulder till kreditinstitut

	Koncernen 2010-12-31	Moderbolaget 2010-12-31
Förfallotidpunkt, 1-5 år från balansdagen	4 023	4 023
Förfallotidpunkt, senare än fem år från balansdagen	-	-
Summa	4 023	4 023
Riksgälden	1 608	1 608
SHB	1 400	1 400
Nordea	400	400
SEB	600	600
Övriga kreditgivare	15	15
Summa	4 023	4 023

Not 31 Checkräkningskredit

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

Not 32 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen 2010-04-01 -2010-12-31	Moderbolaget 2009-11-30 -2010-12-31
Incentiveavsättningar till flygbolag	42	42
Fastighetsskatt	2	2
Upplupna kostnader byggprojekt	9	9
Energiskatt	5	5
Upplupna personalrelaterade kostnader	117	117
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	303	311
Summa	478	486

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 17 mars 2011

Ingemar Skogö
Styrelseordförande

Karin Apelman
Styrelseledamot

Lars Backemar
Styrelseledamot

Anders Ehrling
Styrelseledamot

Anna Elgh
Styrelseledamot

Adine Grate Axén
Styrelseledamot

Hans Jeppson
Styrelseledamot

Christopher Onajin
Styrelseledamot

Lottie Svedenstedt
Styrelseledamot

Lars Andersson
Styrelseledamot,
Arbetsagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot,
Arbetsagarrepresentant

Torborg Chetkovich
VD

Vår revisionsberättelse har avgivits 23 mars 2011

KPMG AB
Hans Åkervall
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för faställelse på årsstämman den 28 april 2011.

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Swedavia AB (publ)
Org nr 556797-0818

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Swedavia AB (publ) för räkenskapsåret 2009-11-30–2010-12-31. Årsredovisningen och koncernredovisningen ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 66–99. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncern-

redovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig 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 vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets och koncernens resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stockholm den 23 mars 2011

KPMG AB
Hans Åkervall
Auktoriserad revisor

Bolagsstyrningsrapport

Swedavia AB (publ)

Swedavia AB är ett svenskt aktiebolag med säte i Sigtuna kommun. Bolaget äger och driver den flygplatsverksamhet som tidigare var en del av LFV. 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 styrelseledamöter i Swedavia.

Bolagsstyrning

Swedavias bolagsstyrning bedrivs utifrån externa ramverk som aktiebolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy, Svensk kod för bolagsstyrning och Swedavias bolagsordning. Bolagsstyrningen utgår även från interna ramverk såsom styrelsens arbetsordning, instruktion för verkställande direktör och arbetsordning med attestförteckning samt övriga interna policyer och instruktioner.

I statens ägarpolicy för 2009 finns riktlinjer i viktiga principfrågor avseende förvaltningen av de statligt ägda bolagen. Enligt den ägarpolicy som staten meddelat ska företag med statligt ägande tillämpa Svensk kod för bolagsstyrning (Koden). En reviderad Kod trädde i kraft den 1 februari 2010. Koden tillämpas enligt principen följ eller förklara, vilket innebär att avvikelser från Koden är tillåtna men måste förklaras.

I denna bolagsstyrningsrapport beskrivs Swedavias bolagsstyrning, ledning och förvaltning samt hur styrelsen säkerställer kvaliteten i den finansiella rapporteringen och samverkar med bolagets oberoende revisorer. Figuren på nästa sida visar den övergripande strukturen för bolagsstyrningen.

Avvikelser från Koden

Svensk kod för bolagsstyrning riktar sig till främst mot noterade företag med spritt ägande. Swedavia är helägt av svenska staten. De avvikelser som Swedavia gör från Koden beror

huvudsakligen på ägarförhållandena, som gör att vissa av Kodens bestämmelser inte är tillämpliga. Swedavia har även gjort ett antal temporära avvikelser ifrån Koden som huvudsakligen beror på att 2010 var bolagets första verksamhetsår.

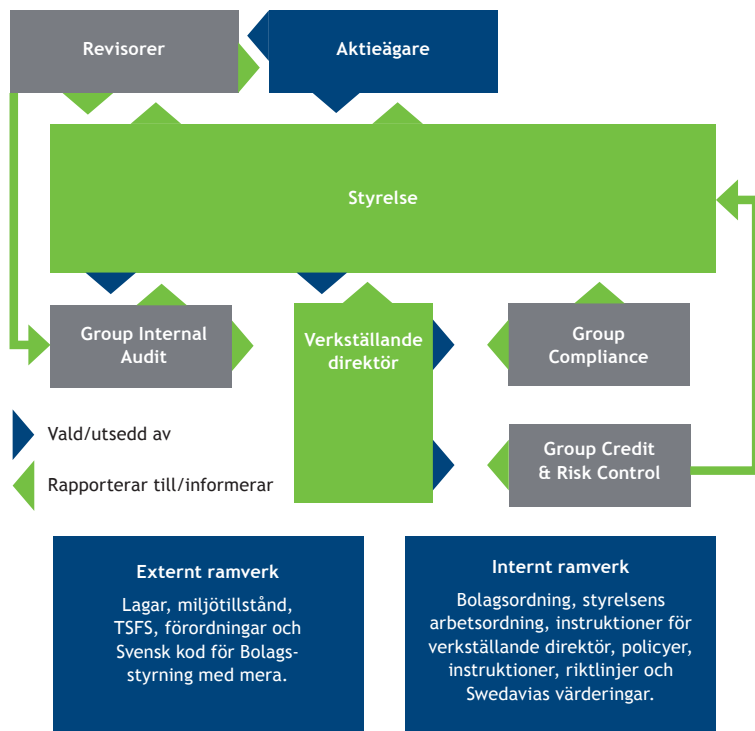
Kodkrav	Avvikelse	Förklaring/kommentar
Kodregel 1.4 och 2.1-2.7.		
Bolaget har en valberedning som representerar bolagets aktieägare.	Valberedning finns inte inrättad.	Swedavia saknar, på grund av ägarstrukturen, en valberedning. Nomineringsprocessen följer svenska statens ägarpolicy.
Kodregel 4.5 och 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.

Temporära avvikelser från Koden under första verksamhetsåret 2010

Nedanstående avvikelser från Koden är enbart temporära avvikelser och beror på att Swedavia grundades under 2010.

- Enligt kodregel 7.5 ska styrelsen minst en gång per år, utan närvaro av verkställande direktören eller annan person från företagsledningen, träffa bolagets revisor. Vid styrelsens möte med revisorerna inom Swedavia har verkställande direktören varit närvarande.
- Enligt kodregel 7.6 ska styrelsen se till att bolagets halvårs- eller niomånadersrapport översiktligt granskas av bolagets revisor. Swedavia publicerade ingen halvårs- eller niomånadersrapport.

Swedavias bolagsstyrning



- Enligt kodregel 10.3 ska bolaget på sin webbplats ha en särskild avdelning för bolagsstyrningsfrågor. Den sida på Swedavias webbplats som behandlar bolagsstyrningsfrågor är under översyn.

Bolagsstämma

Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ, där aktieägarens inflytande utövas. De ärenden som ska behandlas på bolagsstämman regleras av aktiebolagslagen.

Årsstämma ska enligt bolagsordningen 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 2010

Under 2010 har tre extra bolagsstämmor hållits:

Vid extra bolagsstämman den 11 februari 2010 beslutades om styrelseledamöternas och revisorernas arvoden fram till ordinarie årsstämma 2011, antalet styrelseledamöter, ordförande i styrelsen, revisorer samt om ny bolagsordning.

Vid den extra bolagsstämman som ägde rum den 25 mars beslutades bland annat om ny bolagsordning, nyemission med betalning genom kvittning, riktlinjer för anställningsvillkor och ersättning för ledande befattningshavare samt beslut om styrelsens arvodering.

Den extra bolagsstämman den 16 augusti avsåg förslag om ny bolagsordning, nyemission genom betalning genom kvittning samt godkännande om uppskjuten rapport.

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 statligt ägande 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 arbets- tagarorganisationerna, 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 utvärderas genom en systematisk och strukturerad process som bland annat syftar till att få fram ett bra underlag för styrelsens eget utvecklingsarbete. En första utvärdering kommer att ske under andra kvartalet 2011.

Styrelsens arbete och ansvar

Swedavias styrelse ansvarar enligt aktiebolagslagen 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 sex förberedda styrelsemöten per kalenderår. Här tillkommer extra möten, motiverade av händelser av stor vikt. Styrelsen ansvarar för den finansiella övervakningen och har regelbundna möten med bolagets revisorer för att ta emot revisorernas synpunkter.

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

Fakta om styrelsen

	Huvudstyrelse	Närvaro ¹⁾	Invald år
Av årsstämman valda ledamöter			
Ingemar Skogö	Ordförande	18/18	2010
Karin Apelman	Ledamot	17/18	2010
Lars Backemar	Ledamot	16/18	2010
Anders Ehrling	Ledamot	14/18	2010
Anna Elgh	Ledamot	18/18	2010
Adine Grate Axén	Ledamot	13/18	2010
Hans Jeppson	Ledamot	16/18	2010
Christopher Onajin	Ledamot	18/18	2010
Lottie Svedenstedt	Ledamot	16/18	2010
Arbetsstagarrepresentanter			
Lars Andersson ²⁾	Ledamot	15/16	2010
Robert Olsson ³⁾	Ledamot	3/3	2010
(Sven-Erik Olsson ⁴⁾)	Ledamot	4/4	2010
(Lennart Dahlin ⁵⁾)	Ledamot	5/9	2010
(Michael Siönäs ⁶⁾)	Suppleant	3/3	2010
Mats Abrahamsson ⁷⁾	Suppleant	1/1	2010
Agne Lindbom ⁸⁾	Suppleant	-	2010

- Närvaro avser perioden 2010-02-11-2010-12-31. Styrelsen konstituerade sig den 11 februari 2010. Vid de två första styrelsemötena närvarade inga arbetsstagarrepresentanter. Vid ett styrelsemöte närvarade endast en arbetsstagarrepresentant.
- Lars Andersson invaldes den 18 mars 2010 och närvarade vid 15 av 16 styrelsemöten under året.
- Robert Olsson invaldes den 21 oktober 2010 och närvarade vid 3 av 3 styrelsemöten under året.
- Sven-Erik Olsson (arbetsstagarrepresentant) invaldes den 18 mars 2010 och närvarade vid 4 av 4 styrelsemöten. Sven-Erik Olsson lämnade sitt uppdrag under året.
- Lennart Dahlin (arbetsstagarrepresentant) invaldes den 19 maj 2010 och närvarade vid 5 av 9 styrelsemöten. Lennart Dahlin lämnade sitt uppdrag under året.
- Michael Siönäs (arbetsstagarrepresentant: suppleant) invaldes den 12 juli 2010 och närvarade vid 3 av 3 styrelsemöten. Michael Siönäs lämnade sitt uppdrag under året.
- Mats Abrahamsson (arbetsstagarrepresentant: suppleant) invaldes den 21 oktober 2010 och närvarade vid 1 av 1 styrelsemöten under året.
- Agne Lindbom invaldes den 18 mars 2010.

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 2010

Styrelsen har under 2010 hållit 18 sammanträden, varav ett konstituerande.

Huvudfrågor under 2010 har varit:

- Förvärv av flygplatsverksamheten i LFV
- Nyemission genom kvittning
- Tillsättande av verkställande direktör
- Ekonomisk rapportering
- Avyttring av flygplatser
- Strategi
- Budget
- Affärsplan 2011–2014

Styrelsens sammansättning

Under 2010 bestod Swedavias styrelse av nio stämموvalda ledamöter, inklusive ordföranden. Därutöver hade styrelsen två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter. På sidorna 108–109 redovisas varje styrelseledamots ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år som ledamot i Swedavias styrelse. Av styrelsens stämموvalda ledamöter är fem män och fyra kvinnor. Genomsnittsåldern är 52 år. Av arbetstagarrepresentanterna vid årsskiftet 2010/2011 är båda män och genomsnittsåldern är 55 år.

Styrelsens utskottsarbete

Under 2010 har det inte funnits något revisionsutskott utan hela styrelsen har istället hanterat uppgifter avsedda för utskottet i det löpande styrelsearbetet. Under år 2011 kommer ett revisionsutskott att etableras. Arbetet i revisionsutskottet kommer att fastställas årligen av styrelsen genom särskild arbetsordning för utskottet. Utskottets arbete kommer främst att bestå i att förbereda ärenden för slutliga beslut i styrelsen.

Protokoll för varje utskottssammanträde kommer att bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde.

Swedavia har inte något ersättningsutskott utan hela styrelsen fullgör uppgifter som är avsedda för utskottet.

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 extra bolagsstämma den 11 februari 2010 beslutades att särskild ersättning ej ska utgå till styrelsens arbetsstagarrepresentanter. Vid extra bolagsstämma den 25 mars 2010 beslutades att styrelsearvode inte heller utgår till 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 beslutsforum för koncerngemensamma frågor. Ledningsgruppens möten leds av verkställande direktören och sammanträden sker var fjortonde dag. Swedavias företagsledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidan 110.

Dotterföretag och intresseföretag

Swedavia har fyra operativa dotterföretag; Arlanda Schiphol Development Company AB (60 procents ägande), Flygplatsfastigheter i Landvetter AB, TreDhotell AB samt LFV Airport Center AB. Swedavia har även tre intresseföretag; Nordic Airport Properties AB, Nordic Properties KB och Cityflygplatsen i Göteborg AB. I samtliga dotterföretag och intresseföretag i koncernen finns någon ur Swedavias ledning representerad. Bolagens verksamhet styrs och följs upp genom styrelsemöten.

Ersättning till ledande befattningshavare

På den extra bolagsstämma den 25 mars 2010 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 bonussystem för ledande befattningshavare. Ersättning till verkställande direktör och ledande befattningshavare framgår av not 6 på sidorna 84–86.

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 den extra bolagsstämman den 11 februari 2010 valdes revisionsbolaget KPMG AB som revisorer, revisionsuppdraget gäller till slutet av den årsstämma som hålls år 2011. Huvudansvarig revisor är auktoriserad revisor Hans Åkervall. Förordnanden gäller till slutet av den årsstämma som hålls år 2011. Hans Åkervall 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 föräntats av iakttagelser vid granskningen. Arvode till revisorerna framgår av not 5 på sidan 83.

Internrevision

Styrelsen har som stöd för sitt ansvar, tillsynsskyldighet och utvärdering en inrättad internrevisionsfunktion i Swedavia. Styrelsen har fastställt en instruktion för internrevisionen och anställt en internrevisionschef. Internrevisionen var under uppbyggnad 2010 och kommer att bestå av tre internrevisorer. Rekruteringen av internrevisorer slutfördes i februari 2011.

Styrelsens rapport om intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Svensk kod för bolagsstyrning för den interna kontrollen. Denna rapport har upprättats i enlighet med Svensk kod för bolagsstyrning och är avgränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen. Rapporten innefattar inte några uttalanden om hur väl den interna kontrollen har fungerat under det gångna räkenskapsåret och den utgör inte en del av den formella årsredovisningen.

Swedavias operativa verksamhet påbörjades 1 april 2010 i och med förvärvet av flygplatsverksamheten från LFV. Under

2010 har arbetet med att ta fram styrande dokument i Swedavia påbörjats. Swedavias interna policyer och riktlinjer kommer att färdigställas under 2011. För tiden fram till dess nya interna styrande dokument är fastställda har styrelsen fattat beslut att interna styrande dokument i LFV, i tillämpliga delar, fortsatt ska följas även i Swedavia.

Den interna kontrollen

Av styrelsens arbetsordning framgår att styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltning och dess angelägenheter. Styrelsen ska tillse att bolaget har effektiva system för uppföljning och kontroll av bolagets verksamhet, och fortlöpande hålla sig informerad om samt utvärdera hur bolagets system för intern kontroll fungerar. Styrelsen ska även se till att det finns en tillfredsställande kontroll av bolagets efterlevnad av lagar och andra regler som gäller för bolagets verksamhet. Styrelsen ansvar och tillsynsskyldighet kan inte överlåtas på annan.

Styrelsen har fattat beslut att den interna kontrollen i Swedavia bland annat ska grundas på det ramverk för internkontroll som Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) utgivit. COSO är det ramverk som fått den största spridningen och är internationellt erkänt. Enligt detta ramverk består den interna kontrollen av komponenterna; kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning och utvärdering. Ett arbete med att skapa struktur för COSO pågår och beräknas vara klart under 2011.

Kontrollmiljö

Swedavias arbete med intern kontroll syftar till att identifiera, värdera och minimera risker i verksamheten. Ansvaret för att upprätthålla en effektiv kontrollmiljö och det löpande arbetet med riskhantering och intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen är delegerat till verkställande direktören. Chefer på olika nivåer i företaget har motsvarande ansvar inom sina respektive områden.

Styrelsen har vidare fastställt ett antal grundläggande policyer för att skapa förutsättningar för en god kontrollmiljö. Bland dessa kan nämnas ”Finanspolicy” och ”Kreditpolicy”. Verkställande direktören har därutöver utfärdat en rad riktlinjer, däribland den delegationsordning, varigenom ledande tjänstemäns ansvarsområden klart definieras och följs upp. Ett arbete pågår med att ta fram en ”Code of Conduct” som ska fastställas och därefter implementeras i verksamheten under 2011.

<p>1:a försvarslinjen Verksamhetsledning</p> <p>Ansvarar för att upprätthålla en god intern kontroll och riskhantering</p>	<p>2:a försvarslinjen Risk och Compliance</p> <p>Ansvarar för att tillhandahålla adekvata verktyg, utvärdera och stödja verksamheten i dess arbete med riskhantering</p>	<p>3:e försvarslinjen Internrevision</p> <p>Ansvarar för att utföra oberoende granskningar och att säkerställa att Risk och Compliance-funktionen fungerar tillfredsställande</p>
---	---	--

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 organisationen och ge rimlig försäkring om att organisationens mål uppnås.

Swedavia har under året arbetat för att åstadkomma en effektiv och ändamålsenlig företagsövergripande riskhantering, men har också konstaterat att en del arbete återstår att göra under 2011. För att få en enhetlig hantering av risker och regelefterlevnad inom Swedavia ska först och främst en gemensam riskpolicy och riskstrategi arbetas fram.

Det är verksamhetens ansvar att löpande hantera och kontrollera identifierade risker (1:a försvarslinjen). Vidare ska Swedavias löpande riskhantering kompletteras med en stabsfunktion för "Risk och Compliance". Denna funktion ska i möjligaste mån vara oberoende från verksamheten och ha en fri rapportering till verkställande direktör och styrelse. "Risk och Compliance"-funktionens uppgift är att stödja verksamheten i framtagandet av riskhanteringsmetod och analyser, liksom att utvärdera verksamhetens riskhanteringsförmåga (2:a försvarslinjen). Slutligen för att säkerställa att "Risk och Compliance"-funktionen fungerar utvärderar internrevision löpande denna funktion (3:e försvarslinjen).

I det pågående arbetet inom Swedavia för att skapa en sammanhållen modell för riskhantering ska risker på ett systematiskt och enhetligt sätt identifieras, värderas, rapporteras och följas upp i affärsplanerna. Därmed kommer riskhanteringen att integreras i en kommande styrmodell. När en mogen "Risk- och Compliance"-process är införd bör hanteringen av Swedavias risker och kontroller integreras i ett IT-verktyg. In- och avrapportering samt analys kommer därmed att bli effektivare.

Kontrollaktiviteter

Bolagets verkställande direktör samt ekonomi- och finanschef 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 befintliga policyer och processer/instruktioner i förhållande till identifierade risker. Nyckelkontroller ska identifieras och systematisk uppföljning av kontrollernas effektivitet ska bestämmas.

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

Ledningsgruppen sammanträder var fjortonde dag och följer upp verksamheten och dess risker. Styrelsen utvärderar också verksamhetens utveckling, resultat, ställning och kassaflöde månadsvis genom ett rapportpaket. På koncernnivå finns funktioner, däribland controller- och redovisningsenhet, som löpande analyserar och följer upp såväl utfall som årsprognos för bolagets verkställande direktör samt ekonomi- och finanschef. Samtliga affärsenhetsansvariga redovisar regelbundet såväl utfall som årsprognos för bolagets verkställande direktör samt ekonomi- och finanschef. Styrelsen utvärderar kontinuerligt den information som verkställande direktör lämnar. Dessutom finns internrevisionsfunktionen som en oberoende granskningsfunktion.

Stockholm-Arlanda den 17 mars 2011

Ingemar Skogö
Styrelseordförande

Karin Apelman
Styrelseledamot

Lars Backemar
Styrelseledamot

Anders Ehrling
Styrelseledamot

Anna Elgh
Styrelseledamot

Adine Grate Axén
Styrelseledamot

Hans Jeppson
Styrelseledamot

Christopher Onajin
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 räkenskapsåret 2009-11-30–2010-12-31 på sidorna 101–107 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Som underlag för vårt uttalande om att bolagsstyrningsrapporten har upprättats och är förenlig med årsredovisningen

och koncernredovisningen, har vi läst bolagsstyrningsrapporten och bedömt dess lagstadgade innehåll baserat på vår kunskap om bolaget.

Vi anser att en bolagsstyrningsrapport har upprättats, och att dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Stockholm den 23 mars 2011

KPMG AB
Hans Åkervall
Auktoriserad revisor

Styrelse



Ingemar Skogö

Ingemar Skogö Styrelseordförande

Född: 1949

Utbildning: Civilekonom från Lunds Universitet.

Landshövding, Länsstyrelsen Västmanland (2009-).

Tidigare generaldirektör Vägverket (2001-2009), generaldirektör Luftfartsverket (1992-2001), Kommunikationsdepartementet, statssekreterare (1990-1991), Södertälje Kommun, stadsdirektör (1986-1990), Industridepartementet, departementsråd energi (1984-1986), Finansdepartementet, handläggare budgetavdelningen (1978-1984), Riksrevisionsverket (1972-78).

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i SweRoad AB och ledamot i Nordic Airport Properties.



Karin Apelman

Karin Apelman Styrelseledamot

Född: 1961

Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm.

Generaldirektör Exportkreditnämnden.

Tidigare finans- och ekonomidirektör Luftfartsverket, vice VD Saab Aircraft Leasing, Manager Leasing och projektfinansiering Scandinavian Airlines Sweden.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseledamot, Exportkreditnämnden, styrelseledamot SEK, ledamot i finansieringsdelegation vid Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM), ledamot i Kammarkollegiets insynsråd.

Lars Backemar Styrelseledamot,

Född: 1950

Utbildning: Företagsekonomi och marknadsföring, Köpmannainstitutet, Stockholm, Marknadsföring med konsumentpolitik, Uppsala Universitet, Senior Advisor, Backemar Consulting AB.

Tidigare diverse ledande befattningar på Jones Lang LaSalle, VD och affärsområdesansvarig NK fastigheterna, Stockholm och Göteborg inom Huvudstaden AB, Fastighetschef NK Cityfastigheter, utvecklingschef respektive projektchef inom CentrumInvest



Lars Backemar



Adine Grate Axén

Management AB samt konsult vid Sveriges Köpmannaförbund.

Övriga styrelseuppdrag: Inga för närvarande.

Adine Grate Axén Styrelseledamot

Född: 1961

Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm, Executive MBA (AMP) Harvard, Boston, USA. Ordförande NASDAQ OMX Bolagskommitté.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseledamot EDB, Business Partners (Oslo), 3 Scandinavia, Swedish Orphan Biovitrum AB. Tidigare Executive Vice president och Managing Director Investor AB, corporate finance Gota Group och Hägglöf & Ponsbach, ledamot i Aktiemarknadsnämnden, Carnegie Investment Bank AB, Gambro AB, Grand Hotel Holdings, Ericsson Project Finance AB, Spray Ventures BV, ledamot i Näringslivets Börskommitté, ledamot av Regeringens Råd för minskat statligt ägande.

Anders Ehrling Styrelseledamot

Född: 1959

Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm.

VD och Koncernchef Scandic Hotels AB.



Anders Ehrling



Anna Elgh

Tidigare VD SAS Sverige, kommersiell chef Scandinavian Airlines samt inom SAS; inrikeschef Sverige respektive marknadschef Nordamerika.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Trygg Hansa AB samt Destination Åre AB.

Anna Elgh Styrelseledamot

Född: 1963

Utbildning: Civilingenjör, KTH, Executive MBA, Instituto de Empresa Madrid.

Konsult "Supply Chain Management" och VD AB Logro, Ledamot i Regeringens Logistikforum

Tidigare Varufödesdirektör och Koncernlogistikchef, Lantmännen, Supply Chain Director SAS Component samt flera ledande befattningar inom Svenska Statoil AB.



Hans Jeppsson Styrelseledamot

Född: 1956

Utbildning: Fil kand (Nationalekonomi)
Lunds universitet, MA (Economics) UCLA.

Konsult; Jeppson Business & Government
Consulting AB.

Tidigare särskild utredare Innovationsupp-
handlingen, SOU, Näringsdepartementet,
statssekreterare (utrikeshandel), Utrikesde-
partementet, direktör Stockholms Handels-
kammare.

Övriga styrelseuppdrag: –

Christopher Onajin Styrelseledamot

Född: 1973

Utbildning: Ekonomie Magister, Internatio-
nellt företagande vid Handelshögskolan,
Göteborgs Universitet.

Förvaltare/projektledare vid Enheten för
Statligt Ågande, Finansdepartementet.

Tidigare managementkonsult vid Arthur D.
Little, budgetspecialist vid Internationella
Valutafonden, departementssekreterare vid
Finansdepartementet, revisor Pricewater-
houseCoopers.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseledamot
Preaktio AB.

Lottie Svedenstedt Styrelseledamot

Född: 1957

Utbildning: Juristexamen från Uppsala
universitet.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i MiL
Institute, styrelseledamot i Clas Ohlson AB;
Stadium AB, Stampen AB, Global Health
Partner AB, Byggmax AB, ITAB Shop
Concept AB, Mktmedia AB, Promedia AB
och Bergendahls Home Deco AB.

Tidigare Koncernchef Kid Interiör A/S,
affärsområdeschef IKEA of Sweden, deputy
general manager IKEA Systems BV, VD Inter
IKEA Systems A/S, regionchef H&M AB.

Lars Andersson Arbetstagarrepresentant

Född: 1953

(invald från och med möte 21 oktober 2010)

Utbildning: 1:e reparatör.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i SEKO
koncernfack Swedavia.

Robert Olsson Arbetstagarrepresentant

Född: 1966

(invald från och med möte 21 oktober 2010)

Utbildning: Gymnasium, Fackliga utbild-
ningar med mera.

Säkerhetsvakt/skyddsvakt i Swedavia.

Övriga styrelseuppdrag: Sektionsordförande ST.

Suppleanter (ej på bild):

Agne Lindbom Suppleant

Född 1961

Mats Abrahamsson Suppleant

Född 1958

Arbetstagarrepresentanter som lämnat styrelsen under året (ej på bild):

Sven-Erik Olsson

Lennart Dahlin

Michael Siönäs (suppleant)

Revisor (ej på bild):

Hans Åkervall

Född 1953

Huvudansvarig revisor KPMG AB

Samtliga ledamöter är oberoende i för-
hållande till bolaget och bolagsledningen.

Koncernledning



Torborg Chetkovich

Torborg Chetkovich

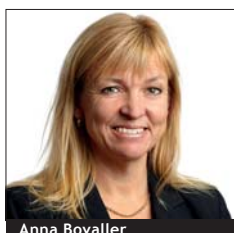
VD och koncernchef sedan augusti 2010

Född: 1967

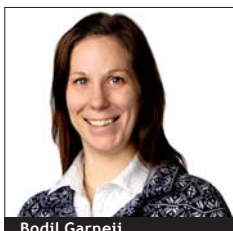
Utbildning: Civilekonom, Uppsala Universitet och MBA, Lausanne, Schweiz.

Tidigare VD för MTR Norden, Vice VD för Veolia Transport Sverige AB, Divisionschef Veolia Transport Sverige AB och Marknadschef Connex Tunnelbanan AB, olika ledande befattningar inom SJ.

Styrelseuppdrag: Almega och Royal Swedish Hong Kong Society.



Anna Bovaller



Bodil Garneij



Peder Grunditz



Charlotta Hyldal



Anders Lennerman



Kerstin Lindberg-Göransson



Mats Sigurdson



Olle Sundin



Peter Weinhandl



Kjell-Åke Westin



Karl Wistrand

Anna Bovaller

Chefsjurist

Bodil Garneij

CIO

Peder Grunditz

Direktör Regionala flygplatser

Charlotta Hyldal

HR-direktör samt direktör Hållbarhet, Kvalitet och Miljö

Anders Lennerman

Direktör Security och Safety

Kerstin Lindberg-Göransson

Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport

Mats Sigurdson

Marknadsdirektör

Olle Sundin

Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport

Peter Weinhandl

Flygplatsdirektör Malmö Airport

Kjell-Åke Westin

Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport

Karl Wistrand

CFO

GRI-index

Korsreferenslista

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.	4-7		–

2. Organisationsprofil

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
2.1	Organisationens namn.	omslag, 79		–
2.2	De viktigaste varumärkena, produkterna och/eller tjänsterna.	32-35		–
2.3	Organisationsstruktur, enheter, affärsområden, dotterbolag och joint ventures.	omslag, 32-35, 67-72		–
2.4	Lokalisering av organisationens huvudkontor.	omslagets baksida, 79		–
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.	1, 79		–
2.6	Ägarstruktur och företagsform.	omslag, 101		–
2.7	Marknader som organisationen är verksam på.	1		–
2.8	Den redovisande organisationens storlek.	1-2		–
2.9	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden beträffande storlek, struktur eller ägande.	2		–
2.10	Utmärkelser och priser som mottagits under redovisningsperioden.	3, 54		–

 Ej relevant
  Delvis
  Fullständig

3. Information om redovisningen

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
3.1	Redovisningsperiod för den redovisade informationen.	43		–
3.2	Datum för publiceringen av den senaste redovisningen.	42		–
3.3	Redovisningscykel.	43		–
3.4	Kontaktperson för frågor angående redovisningen och dess innehåll.	65		–
3.5	Processer för definition av innehållet i redovisningen.	40-43		–
3.6	Redovisningens avgränsning.	43		–
3.7	Beskriv eventuella särskilda begränsningar för redovisningens omfattning och avgränsning.	43		–
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.	43		–
3.10	Förklaring av effekten av förändringar av information som lämnats i tidigare redovisningar, och skälen för sådana förändringar.	43		–
3.11	Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redovisningsperiod vad gäller avgränsning, omfattning eller mätmetoder som använts i redovisningen.	43		–
3.12	Innehållsförteckning som visar var i redovisningen standardupplysningarna finns.	111-114		–
3.13	Policy och nuvarande tillämpning med avseende på att låta redovisningen externt bestyrkas.	42, 115		–

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.	101-107		–
4.2	Beskriv huruvida styrelseordföranden också är verkställande direktör.	4-7, 108-110		–
4.3	För organisationer som endast har en styrelsenivå, ange antalet medlemmar inom denna som är oberoende och/eller inte ingår i företagsledningen.	101, 109		–
4.4	Möjligheter för aktieägare och anställda att komma med rekommendationer eller vägledning till styrelsen eller företagsledningen.	102		Svenska staten äger samtliga aktier i bolaget. Medarbetarna representeras av arbetstagarrepresentanter i bolagets styrelse.
4.14	Lista de intressentgrupper som organisationen har kontakt med.	41		–
4.15	Princip för identifiering och urval av intressenter.	41		–

5. Resultatindikatorer ekonomisk påverkan

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
EC1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde, inklusive intäkter, rörelsekostnader, ersättning till anställda, gåvor och andra samhällsinvesteringar, balanserad vinst samt betalningar till finansiärer och den offentliga sektorn.	42		–
EC3	Omfattning av organisationens förmånsbestämda åtagande.	96		Pensioner och förmånsbestämda åtaganden redovisas enligt svensk redovisningslagstiftning.
EC4	Väsentligt finansiellt stöd från den offentliga sektorn.	45		–

Miljöpåverkan

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
EN3	Direkt energianvändning per primär energikälla.	60		–
EN4	Indirekt energianvändning per primär energikälla.	60		–
EN5	Minskad energianvändning genom sparande och effektivitetsförbättringar.	60-61		–
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.	63		–
EN16	Totala direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt.	56, 61		–
EN17	Andra relevanta indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt.	56, 59, 61		–
EN18	Initiativ för att minska utsläppen av växthusgaser, samt uppnådd minskning.	57-59, 62		–
EN21	Totalt utsläpp till vatten, per kvalitet och recipient.	62		–
EN29	Väsentlig miljöpåverkan genom transport av produkter och andra varor och material som används i organisationens verksamhet, inklusive medarbetarnas arbetsresor/tjänsteresor.	59, 61		–

Social påverkan: Anställningsförhållanden och arbetsvillkor

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
LA1	Total personalstyrka, uppdelat på anställningsform, anställningsvillkor och region.	2, 32-35		–
LA7	Omfattningen av skador, arbetsrelaterade sjukdomar, förlorade dagar, frånvaro samt totala antalet arbetsrelaterade dödsolyckor per region.	51, 85		–
LA10	Genomsnittligt antal och utbildningstimmar per anställd och år, fördelat på personalkategorier.	50		–
LA13	Sammansättning av styrelse och ledning samt uppdelning av andra anställda efter kön, åldersgrupp, minoritetsgrupptillhörighet och andra mångfaldsindikatorer.	84, 108-110		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.	50-51		–

Social påverkan: Samhällsfrågor

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisningen	Kommentar
SO5	Politiska ställningstaganden och delaktighet i politiska beslutsprocesser och lobbying.	44-45		Syftet med flera av de samarbeten som beskrivs på sidorna 44-45 är att påverka de ramvillkor som styr vår verksamhet.

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.	29		Hälsospekten saknas, likaså livcykelperspektiv.
PR5	Rutiner för kundnöjdhet, inklusive resultat från kundundersökningar.	16		–

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 Swedavias hållbarhetsredovisning 2010

Till läsarna av Swedavias hållbarhetsredovisning 2010

Vi har fått i uppdrag av Swedavia ABs koncernledning att översiktligt granska innehållet i Swedavias hållbarhetsredovisning för år 2010. Hållbarhetsredovisningen återfinns på sidorna 38–65, 71–72 och 111–115 i Swedavias årsredovisning 2010. Det är styrelsen och ledningen som har ansvaret för det löpande arbetet inom hållbarhet, samhälle, medarbetare och miljö 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.

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 IAASBs standarder för revision och kvalitetskontroll och god revisionssed 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 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. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

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

- Inhämtning av kunskap om, och skapande av förståelse för, Swedavias organisation och verksamhet.
- Bedömning av kriteriernas lämplighet och tillämpning avseende de interna och externa intressenternas informationsbehov.
- Intervjuer med interna intressenter för att verifiera arbetet med hållbarhetsfrågorna och dess integration i verksamheten.
- Tagit del av företagets dokumentation över genomförda intressentdialoger med både interna och externa intressenter.
- Intervjuer med ansvariga chefer på koncernnivå och utvalda enheter i syfte att bedöma om den kvalitativa och kvantitativa informationen i hållbarhetsredovisningen är fullständig, riktig och tillräcklig.
- Genomgång på stickprovsbasis av de system och processer som använts för att inhämta, hantera och validera hållbarhetsinformation (miljödata).
- Analytisk granskning av rapporterad information.
- Genomgång på stickprovsbasis av underliggande dokumentation som legat till grund för hållbarhetsinformation i hållbarhetsredovisningen.
- På förhand tillkännagivet besök vid Stockholm Arlanda Airport, Sverige.
- Genomgång av kvalitativ information och uttalanden samt genomgång av redogörelsen för efterlevnad av lagar, tillstånd och villkor relaterade till hållbarhet (miljö).
- Bedömning av Swedavias uttalade tillämpningsnivå avseende GRI:s riktlinjer.
- Kontroll av överensstämmelse av finansiell information med årsredovisningen för år 2010.
- Övervägande av helhetsintrycket av hållbarhetsredovisningen, samt dess format, därvid övervägande av informationens inbördes överensstämmelse med tillämpade kriterier.

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

Stockholm den 23 mars 2011

KPMG AB

Hans Åkervall
Auktoriserad revisor

Åse Bäckström
Specialistmedlem i Far

Definitioner

ACI

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

Airport Carbon Accreditation (ACA)

Airport Carbon Accreditation är ett klimatomärkningsprogram 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.

Aviation business

Infrastruktur tjänster riktade till flygbolag och mark- tjänstebolag, 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.

CDM

Clean Development Mechanism eller Mekanismer för ren utveckling ingår i de Flexibla mekanismerna som är en del av FNs klimatkonvention och Kyotoprotokollet. Projekt inom ramen för CDM syftar inte bara till att minska utsläpp av växthusgaser, utan även till en hållbar utveckling i det land där satsningen sker.

CER

Certified Emission Reductions certifierade utsläppsminskningar, CERs är utsläppsrätter som utfärdas i utbyte mot reella och verifierade utsläppsminskningar i CDM projekt.

GHG protokollet

Greenhouse Gas Protocol, en standard för att beräkna ett företags utsläpp av klimatpåverkande gaser. Framtaget av WRI och WBCSD.

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

Tjänster med anknytning till flygplatserna såsom uthyrning av lokaler för handel och kontor, arrende, parkeringsverksamhet samt reklamplatser.

Period avseende siffror medarbetare

Avseende data för medarbetare används rapporteringscykel som övrig årsredovisning, det vill säga kalenderår. Denna första årsredovisning omfattar period kvartal 2 till kvartal 4.

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 13 flygplatser som ägdes av Swedavia per den 31 december 2010 och 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 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 2009 är pro forma-baserad på jämförbar verksamhet som tidigare bedrevs inom LfV. Jämförelseperioden 2009 är april-december vilket motsvarar Swedavias verksamhetsperiod 2010. 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.

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.

WRI

World Resources Institute startade juni 1982 som ett center för globala resurser och miljöfrågor.

WBCSD

World Business Council for Sustainable Development är en VD-ledd global sammanslutning med cirka 200 företag som uteslutande hanterar verksameter och hållbar utveckling.

www.swedavia.se

Swedavia AB
190 45 Stockholm-Arlanda

Tel. 08-797 60 00
Fax: 08-797 86 00

www.swedavia.se



swedavia
SWEDISH AIRPORTS