

# Arlandabanan Infrastructure AB

## Årsredovisning 2011

<b>Innehåll</b>	<b>Sida</b>
Förvaltningsberättelse	2
Bolagsstyrningsrapport	6
Resultaträkning	9
Balansräkning	10
Förändringar i eget kapital	11
Kassaflödesanalys	11
Redovisningsprinciper och upplysningar	12
Underskrifter	18

## Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Arlandabanan Infrastructure AB avger härmed följande årsredovisning för räkenskapsåret 2011.

### Ägarförhållande

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

### Verksamhet

AIAB äger järnvägsanläggningen Arlandabanan och svarar för statens rättigheter och skyldigheter rörande denna. Arlandabanan knyter samman Stockholm-Arlanda flygplats (Arlanda flygplats) med det järnvägsnät som staten äger. Banan sträcker sig mellan Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala. AIAB upplåter i sin tur Arlandabanan till A-Train AB (A-Train), tillsammans med de rättigheter som krävs för att driva snabbtågspendeln Arlanda Express mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Stockholm Central. A-Train ägs till hundra procent av Macquarie European Infrastructure Fond via MEIF Stockholm AB.

AIAB:s verksamhet omfattar kontroll av att driften av järnvägsanläggningen och snabbtågspendeln sker i enlighet med ingångna avtal. AIAB verkar också för en integrerad och effektiv trafikering av Arlandabanan.

### *Arlandabanan och avtalet*

AIAB gav genom upphandling A-Train i uppdrag att bygga, driva och finansiera Arlandabanan. Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet) ingicks mellan de båda företagen 1995 och gäller i 40 år med en möjlighet till förlängning med 10 år. Anläggningen färdigställdes 1999 och överlämnades samma år till AIAB, se även Finansiering.

Utöver järnvägen omfattar Arlandabanan tre järnvägsstationer på Arlanda flygplats. Två används av snabbtågspendeln Arlanda Express (Arlanda Norra och Arlanda Södra). Den tredje stationen, Arlanda Central, används för den övriga tågtrafiken till Arlanda flygplats. På Stockholm Central byggdes plattform 1 samt spår 1 och 2 om och anpassades till snabbtågspendeln Arlanda Express.

I A-Trains åtagande ingår att driva snabbtågspendeln Arlanda Express och att anskaffa de tåg som används. A-Train svarar för fördelning av kapaciteten liksom att sätta avgifterna på Arlandabanan. A-Train innehar infrastrukturförvaltartillstånd för Arlandabanan och fullgör skyldigheterna som en infrastrukturförvaltare enligt gällande lag har gentemot järnvägsföretagen. A-Train ska vidare anpassa järnvägen till de nya krav som kan komma inom det av staten förvaltade järnvägsnätet. A-Train har rätt till biljettintäkterna för Arlanda Express samt att erhålla ersättning i form av banavgifter och stationsavgifter från andra tågoperatörer som utnyttjar Arlandabanan och Arlanda Central.

A-Train har rätt att begära en förlängning av avtalet med tio år. AIAB har dock rätt att inom en viss tid undersöka om det finns andra fördelaktigare anbud och kan i ett sådant fall neka en förlängning av avtalet.

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

## Finansiering

### Finansiering av anläggningen

Arlandabanan är ett samfinansierat infrastrukturprojekt mellan staten och det privata näringslivet och som även omfattar driften av snabbtågspendeln. Svenska staten har till A-Train bidragit med dels 850 miljoner i form av bidrag, dels med ett av Riksgälden utställt ränte- och amorteringsfritt royaltylån på 1 miljard kronor. Avtalet ger Staten, via Riksgälden, rätt till del i eventuell vinst i A-Train i form av royalty. Vinstdelning sker när A-Train har uppnått en ackumulerad avkastning motsvarande STIBOR plus 4 procentenheter. Vinstdelningen beräknas enligt AIAB:s senaste prognos kunna påbörjas tidigast år 2024 och sammanlagt ge en royalty på ca 1,6 miljarder kronor. Villkorslånet och dess räntekostnader samt eventuell utbetalning av royalty ligger utanför AIAB:s ekonomiska redovisning. Trafikverket betalar räntekostnaderna för villkorslånet till Riksgälden med anslagsmedel. Lånet har således ingen finansiell påverkan på AIAB.

### Finansiering av AIAB:s verksamhet

Samtliga betydande ekonomiska transaktioner genomfördes 1999 i samband med att anläggningen överlämnades till AIAB och nyttjanderätten uppläts till A-Train. AIAB:s hyreskostnader för mark och nyttjanderätt på Stockholm Central och Arlanda flygplats vidarefaktureras A-Train. A-Train erlägger också ersättning för vissa övervakningskostnader. Härutöver uppbär AIAB ersättning av Trafikverket för utförda tjänster. AIAB:s ägare har genom Trafikverket förbundet sig att årligen täcka uppkomna underskott i verksamheten, varför bolagets resultat alltid uppgår till noll.

## Verksamheten 2011

<i>Flerårsöversikt (tkr)</i>	2011	2010	2009	2008	2007
Nettoomsättning	66 284	62 958	65 250	66 328	62 481
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	0	104
Balansomslutning	1 654 875	1 718 202	1 790 660	1 865 102	1 928 597
Soliditet	0,6 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %

### Arlanda Express

<i>Trafik och trafiktillväxt (milj)</i>	2011	2010	Ökn +/ Minskn -
<b>Arlanda express</b>			
Antal passagerare (inkl arbetsresor)	3,3	2,9	12,5 %
Marknadsandel	15,3 %	15,3 %	--

### Marknaden i övrigt – antal passagerare

Arlanda C (SJ AB, SL och UL)	1,2	1,0	10,3 %
Arlanda flygplats	19,1	17,0	12,4 %
Bromma flygplats	2,2	2,0	7,1 %
Skavsta flygplats	2,6	2,5	2,8 %

### Marknad

Den mycket stora ökningen av flygresenärer till Arlanda flygplats har skapat förutsättningar för ökat resande med Arlanda Express. Samtidigt har konkurrensen med andra landtransporter till och från Arlanda flygplats ökat. Veolia Transport /Flygbussarna har infört ett nytt servicekoncept med rapsoljedrivna minibussar som kör passageraren från dörr till dörr till ett fast pris, bland annat till Stockholms innerstad. Swedavia AB har under året infört miljökrav på samtliga taxibilar som hämtar passagerare på Arlanda flygplats, vilket minskar tågets relativa miljöfördel i förhållande till taxibilen.

AIAB har under året samarbetat med Stockholms och Uppsalas lokaltrafik i syfte att utveckla Arlanda Central och Sky City för den pendeltågstrafik mellan de båda städerna som planeras starta i december 2012.

### ***Övriga aktiviteter***

En översyn av Projektavtalet har påbörjats under 2011 med syftet att förenkla, uppdatera och modernisera avtalet. Skälet är förändringar i den statliga myndighetsstrukturen och införandet av ny järnvägs­lagstiftning.

AIAB inledde under året ett samarbete med Svedab som innebär att Svedab för bolagets räkning och mot arvode sköter administrativa funktioner som finansiell rapportering och personaladministration. Bolagen samarbetar även inom områden som IT, teknik och övriga administrativa tjänster.

### **Bolagsstyrning**

Regeringen har riksdagens uppdrag att aktivt förvalta de statligt ägda bolagen. Regeringens redogörelse för mål, tillämpliga ramverk och inställning till bolagsstyrningsfrågor, finns samlat i Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande 2011. AIAB:s målsättning är att följa och tillämpa statens riktlinjer. Styrelsens arbete under året finns redovisat i bolagsstyrningsrapporten. Bolaget presenterade sin första hållbarhetsredovisning 2010 och har för avsikt att årligen uppdatera och presentera en ny rapport.

### ***Finansiella mål***

Arlandabanans finansiella konstruktion är sådan att AIAB fram till att avtalet upphör inte kommer att redovisa vare sig några vinster eller förluster, se även Finansiering av AIAB:s verksamhet.

### ***Risker och riskhantering***

Väsentliga risker i projektet har i och med Projektavtalets tillkomst fördelats och placerats mellan parterna, svenska staten, A-Train och dess ägare samt övriga finansiärer. Statens risk utgörs idag främst av eventuell utebliven royalty på grund av för låg eller ingen vinst i A-Train under avtalstiden. Ränte-, bygg- och trafikrisk är överförda till A-Train, liksom den kommersiella risken för Arlanda Express.

### ***Finansiella risker***

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

Under hösten 2010 fullföljdes avregleringen av marknaden för persontrafik på det svenska järnvägsnätet. Dock har endast de järnvägsföretag som AIAB godkänt, rätt att hämta och lämna passagerare som reser till eller från Arlanda flygplats på linjen mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats. Genom bestämmelsen har i princip ingen ökad risk för AIAB uppstått avseende skyldigheter gentemot A-Train.

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

### ***Skador på anläggningen***

Exempel på skador är att externa aktörer vidtar exploaterings- och utvecklingsåtgärder i nära anslutning till Arlandabanan och härigenom skadar anläggningen. Ett sådant utvecklingsprojekt pågår vid Stockholm Central där Jernhusen AB ska utvidga centralhallen och bygga om anläggningar som ägs eller nyttjas av AIAB. Utbyggnaden av Citybanan under centrala Stockholm kan också komma att påverka AIAB:s anläggning och Arlanda Express stationshus vid Stockholm Central. Trafikverket har under 2011 påbörjat anläggandet av en ny trafikplats på E4 vid Rosersberg, vilket direkt påverkar AIAB:s järnvägsanläggningar genom schaktningar och byggnadsarbeten intill och under järnvägen. Detsamma gäller Swedavia AB:s byggnation av ett nytt hotell på Arlanda flygplats vid Sky City direkt ovanpå Arlandabanan.

I allt väsentligt placeras riskerna hos respektive exploitör genom särskilda genomförandeavtal. Genom ett aktivt deltagande i plansamråd ser AIAB till att bevaka sin rätt som sakägare samt att rättigheter

och skyldigheter hanteras så förmånligt som möjligt för bolagets del. Det åligger A-Train att teckna olika former av skadeförsäkringar för verksamheten. AIAB kontrollerar årligen att A-Trains försäkringsskydd är tillfredsställande.

#### *Back-to-back-avtal*

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

#### *Markupplåtelser*

AIAB ska bevaka att det inte sker förändringar i de markupplåtelser som gjorts i samband med projekteringen av banan, och som kan försämra statens position eller inkräkta på A-Trains möjligheter att bedriva sin verksamhet. AIAB har därför förvärvat fastigheten Mentorn 2 på Stockholm Central i syfte att genom servitut trygga företagets rättigheter vad gäller uthyrd mark. I december 2011 avslutades förhandlingarna med Swedavia AB rörande AIAB:s servitut på Arlanda flygplats.

#### **Miljö**

Enligt Miljöbalken kan det eventuellt föreligga ett ansvar för återställning vid upphörande av verksamheten. Eftersom järnvägen tillkommit för varaktigt bruk, har det inte bedömts som meningsfullt att beräkna de kostnadsmässiga konsekvenserna av ett sådant krav.

#### **Väsentliga händelser efter räkenskapsårets utgång**

Inga väsentliga händelser har inträffat efter balansdagens utgång och fram till årsredovisningens undertecknande.

---

#### **Vinstdisposition**

Resultat att disponera föreligger ej.

---

## Bolagsstyrningsrapport

### **Tillämpning av Kodens**

Koden riktar sig till svenska aktiebolag vars aktier är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige. Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) bedriver en mycket begränsad affärsverksamhet och har en anställd. Bolaget följer Kodens bestämmelser i den mån de är tillämpliga på bolaget. Kodens ska tillämpas enligt principen ”följa eller förklara” och staten har valt att göra vissa undantag från koden. I enlighet med denna princip lämnas nedan en redogörelse för vilka avvikelser som förekommer i statens ägarpolicy och Arlandabanan.

### *Bolagsstämma*

Om styrelsens ordförande lämnar sitt uppdrag under mandattiden ska ägaren, istället för styrelsen, snarast välja ny ordförande på en extra bolagsstämma. Regeringen utser en representant som ska närvara vid AIAB:s stämmor. Datum för stämmor fastställs i samråd med Näringsdepartementet men publiceras inte på nätet. Ekonomiska mål beslutas av bolagsstämman. Bolagets revisor närvarar inte på årsstämman.

### *Val och arvodering av styrelse och revisorer*

Styrelsenomineringsprocessen samordnas av enheten för statligt ägande inom Näringsdepartementet. Styrelseledamöternas oberoende i förhållande till staten behöver inte redovisas. Regeringen fastlägger styrelsearvodet. Regeringen har beslutat att styrelseledamöter som idag är anställda i Regeringskansliet, inte ska uppbära styrelsearvoden i statligt ägda företag. Statens principer ersätter således Kodens regler för valberedning. AIAB:s styrelse lämnar förslag till revisor för bolaget vid årsstämman och fungerar i detta fall som valberedning. Arvode till revisor utgår enligt räkning.

### *Revisionsutskott och ersättningsutskott*

AIAB har inte inrättat något revisionsutskott respektive ersättningsutskott. Styrelsen för AIAB anser med hänsyn till bolagets verksamhet och styrelsens storlek, att hela styrelsen bör vara insatt i och fullgöra sådana uppgifter som avser revision och ersättning till ledande befattningsinnehavare.

### **Styrelsen**

#### *Styrelsens sammansättning*

AIAB:s styrelse består av fyra ledamöter, varav två kvinnor. Nedanstående information anger förhållandet per den 31 december 2011.

*Karin Starrin:* Styrelsens ordförande och i styrelsen sedan 2009. Styrelseordförande i Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Högskolan Halmstad och Länsförsäkringar Halland. Vice ordförande i Öresundsbrokonsortiet. Ålder: 64.

*Elisabeth Annell Åhlund:* I styrelsen sedan 2009. Styrelseordförande i Knightec AB och Lärande i Sverige AB. Styrelseledamot i Botniabanan AB, JM, LRF Konsult, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Upplands Motor och Öresundsbrokonsortiet. Ålder: 66.

*Gunnar Björk:* Vice ordförande och i styrelsen sedan 2007. F.d. statssekreterare Nordiska frågor och landshövding i Dalarnas län. Styrelseordförande i Stiftelsen Konung Gustav V:s 90-års fond. Styrelseledamot i Statens Bostadskreditnämnds avtalsdelegation, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB och Öresundsbrokonsortiet. Ålder: 67.

*Hans Brändström:* I styrelsen sedan 2007.

Departementsråd vid Näringsdepartementet. Styrelseledamot i Botniabanan AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB och Öresundsbrokonsortiet. Ålder: 53.

### *Styrelsens arbete*

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

Väsentliga inslag i styrelsens arbete under året har varit uppföljning av A-Trains förpliktelser enligt avtalet, trafikutveckling på Arlandabanan, A-Trains ekonomi och resultatutveckling, riskanalys och riskhantering inom AIAB samt översyn och uppdatering av avtalen rörande Arlandabanan.

### *Utvärdering*

Styrelsen utvärderar sitt arbete en gång per år enligt en särskild ordning. I samband med att styrelsen fattar beslut om årsredovisningen, utvärderar styrelsen sitt arbete med hänsyn till bolagets resultat. Resultatet av utvärderingen rapporteras av styrelsens ordförande till Näringsdepartementet.

### *Mötesfrekvens*

Under verksamhetsåret 2011 har styrelsen haft sex ordinarie styrelsemöten. Styrelseledamöternas närvaro framgår av nedanstående tabell.

<b>Styrelseledamot</b>	<b>Närvarofrekvens</b>
Elisabeth Annell Åhlund	6/6
Gunnar Björk	6/6
Hans Brändström	6/6
Karin Starrin	6/6

### *Styrelsens ansvar i vissa frågor*

Statligt ägda företag ska ha strategier för att hantera miljöhänsyn, sociala frågor, jämställdhet och etik. Styrelserna bör enligt "Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande 2011" upprätta etikpolicy och miljöpolicy samt handlingsplan för mångfald. Styrelsen för AIAB delar de värderingar som kommer till uttryck i statens ägarpolitik angående dessa frågor och verksamheten bedrivs i överensstämmelse med dem. Styrelsen är dock av uppfattningen att det – mot bakgrund av bolagets begränsade verksamhet – inte föreligger något behov av särskilt upprättade dokument.

### **Verkställande direktör**

*Ulf Lundin* är också vd för systerbolaget Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab). Huvudanställningen är förlagd till Svedab och tjänsten är fördelad med 50 procent i vardera bolaget. Vd:s kostnader fördelas till lika delar mellan bolagen. Ulf Lundin var tidigare generaldirektör för Rikstrafiken och har bland annat varit generaldirektör för Järnvägsstyrelsen, departementsråd i Näringsdepartementet, kansliråd i Kommunikationsdepartementet och byrådirektör på Transportrådet samt styrelseledamot i flera statligt ägda bolag och i Europeiska Järnvägsbyrån ERA. Examen vid Samhällsplanerarlinjen, Stockholms universitet. Ålder: 50.

### *Övriga uppdrag:*

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

### *Utvärdering*

Styrelsen utvärderar verkställande direktörens arbete en gång om året enligt en särskild ordning.

### **Ersättningar till ledande befattningshavare**

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

styrelsens förslag till principer för ersättningar till ledande befattningshavare. Rörliga ersättningar förekommer inte.

#### **Intern kontroll – styrelsens rapport**

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

#### ***Risker***

En riskanalys upprättas inför varje styrelsemöte. Identifierade risker är klassificerade som verksamhets-, tekniska, juridiska samt finansiella risker. Riskerna är i huvudsak förknippade med projektavtalet som tecknats med A-Train.

#### ***Övrigt***

Uppföljning av efterlevnaden av policies, riktlinjer, viktiga redovisningsfrågor samt behov av särskilda kontrollaktiviteter har gjorts av styrelsen i sin helhet. Löpande redovisning och finansiell rapportering sköts av systerbolaget Svedab enligt avtal. Finansiell avrapportering och budgetuppföljning har skett vid varje styrelsemöte.



## Resultaträkning

	Not	2011	2010
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Nettoomsättning	3	66 284	62 958
<b>Summa rörelsens intäkter</b>		<b>66 284</b>	<b>62 958</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Övriga externa kostnader	4	-9 200	-4 624
Personalkostnader	5	-658	-1 853
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	2,7	-56 538	-56 490
<b>Summa rörelsens kostnader</b>		<b>-66 396</b>	<b>-62 967</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-112</b>	<b>-9</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		117	17
Räntekostnader och liknande resultatposter		-5	-8
<b>Summa resultat från finansiella investeringar</b>		<b>112</b>	<b>9</b>
<b>Resultat före skatt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Skatt på årets resultat	6	0	0
<b>Årets resultat</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## Balansräkning

	Not	2011-12-31	2010-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Arlandabanan	7	1 606 337	1 662 732
Mark		0	4
Inventarier		539	265
		<b>1 606 876</b>	<b>1 663 001</b>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andra långfristiga fordringar	8	<b>10 786</b>	<b>24 715</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>1 617 662</b>	<b>1 687 716</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		15 909	14 563
Övriga fordringar		319	219
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	9	8 324	4 519
		<b>24 553</b>	<b>19 301</b>
Kassa och bank		<b>12 660</b>	<b>11 185</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>37 213</b>	<b>30 486</b>
<b>Summa tillgångar</b>		<b>1 654 875</b>	<b>1 718 202</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital	10	10 000	10 000
		<b>10 000</b>	<b>10 000</b>
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		0	0
Årets resultat		0	0
		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>10 000</b>	<b>10 000</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Koncession Arlandabanan	11	1 549 941	1 606 337
Upplupna kostnader	12	10 786	24 715
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>1 560 727</b>	<b>1 631 051</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder		22 704	14 752
Övriga skulder		15	72
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	61 429	62 327
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>84 148</b>	<b>77 151</b>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>1 654 875</b>	<b>1 718 202</b>
Ställda säkerheter		Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

## Förändringar i eget kapital

	Aktie- kapital	Balanserat resultat	Årets resultat	Summa eget kapital
<b>Eget kapital 2009-12-31</b>	<b>10 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10 000</b>
Årets resultat			0	0
<b>Eget kapital 2010-12-31</b>	<b>10 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10 000</b>
Årets resultat			0	0
<b>Eget kapital 2011-12-31</b>	<b>10 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10 000</b>

### *Kommentarer till förändringar i eget kapital*

Staten har, mot bakgrund av att eget kapital är relativt litet i förhållande till de åtaganden bolaget har i projektet, utfärdat en obegränsad och ovillkorad likviditets- och kapitaltäckningsgaranti.

## Kassaflödesanalys

	Not	2011	2010
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Årets resultat		0	0
Justeringar för:			
Avskrivningar på materiella anläggningstillgångar		56 538	56 490
Koncession Arlandabanan	11	-56 396	-56 396
Förändring i rörelsekapital		1 749	-1 590
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>1 891</b>	<b>-1 496</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Investering i materiella anläggningstillgångar		-416	0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-416</b>	<b>0</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>1 475</b>	<b>-1 496</b>
Likvida medel vid årets början		11 185	12 680
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>12 660</b>	<b>11 185</b>

## Redovisningsprinciper och upplysningar

### **Not 1 Företagsinformation och allmänna upplysningar**

Årsredovisningen för Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) för räkenskapsåret 2011 har godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering den 31 mars 2012 och kommer att föreläggas årsstämman den 25 april 2012 för fastställande.

#### *Arlanda Project Agreement (Projektavtalet)*

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

#### *Back-to-back-avtal*

Avtalet omfattar av Trafikverket, Swedavia AB och Jernhusen AB upplåten mark och områden till AIAB för vidare upplåtelse till A-Train AB i enlighet med Projektavtalet.

#### *Övriga avtal*

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

#### *Begrepp*

Transfer: A-Train AB:s överlåtelse av Arlandabanan och tillhörande anläggningar till AIAB.

Lease: AIAB:s upplåtelse av Arlandabanan och tillhörande anläggningar till A-Train AB.

Transfer/Lease sker löpande vartefter nya anläggningar tillkommer.

### **Not 2 Redovisningsprinciper**

#### *Valuta och enhet*

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

#### *Uttalande om överensstämmelse med tillämplade regelverk*

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen samt med tillämpning av Redovisningsrådets rekommendationer: RR6:99 Leasingavtal, RR7 Redovisning av kassaflöden, RR9 Inkomstskatter, RR11 Intäkter, RR12 Materiella anläggningstillgångar, RR16 Avsättningar, ansvarsförbindelser och eventuella tillgångar, RR17 Nedskrivningar, RR22 Utformning av finansiella rapporter, RR23 Upplysningar om närstående, RR26 Händelser efter balansdagen och RR28 Statliga stöd.

#### *Grunder för upprättandet av redovisningen*

Redovisningen baseras på historiska anskaffningsvärden. Principerna är oförändrade jämfört med föregående år.

#### *Intäktsredovisning*

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

#### *Intäkter trafikrättigheter*

Förutbetalda intäkt avseende operationell leasing. Intäkten fördelas linjärt över avtalets löptid (40 år), och till nominellt belopp i samma takt som avskrivningarna på anläggningen.

### *Hyresintäkter*

Hyresintäkter avseende områden på Arlanda flygplats och Stockholm Central. Ersättning slussas vidare som ersättning för motsvarande hyresersättning till Jernhusen AB och Swedavia AB. I resultaträkningen kvittas hyresintäkten med motsvarande hyreskostnad i enlighet med back-to-back-avtalet.

### *Leasing*

Finansiella leasingavtal, som i allt väsentligt överför sådana risker och fördelar avseende den förhyrda tillgången som förknippas med ägandet till hyrestagaren, redovisas hos hyrestagaren som tillgång i balansräkningen från och med det att avtalet ingås. Leasingavtal där i allt väsentligt samtliga risker och fördelar som förknippas med ägandet faller på uthyraren, klassificeras som operationella leasingavtal. Erhållna leasingavgifter avseende operationella leasingavtal redovisas i resultaträkningen som intäkt hos leasegivaren och som kostnad hos leasetagaren. Avgifterna fördelas linjärt över avtalets löptid.

### *Inkomstskatter*

Bolagets utnyttjade underskott uppgår till 8,9 Mkr. Det bedöms inte sannolikt att underskottsavdraget kommer att kunna utnyttjas mot framtida skattepliktiga vinster inom överskådlig tid, varför uppskjuten skatt inte beräknas. Aktuell bolagsskatt är 26,3 procent.

### *Materiella anläggningstillgångar*

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

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

#### **Arlandabanans samlade anskaffningsvärde:**

Stockholm Central	94 162
Södra Böjen <sup>1</sup>	627 745
Järnväg inom flygplats	1 223 783
Övrig järnvägsanläggning	343 034
<b>Summa</b>	<b>2 288 724</b>

<sup>1</sup> Järnvägen från avgreningspunkten i Rosersberg söder om Arlanda flygplats fram till flygplatsområdets och tunnelsystemets början.

### *Av- och nedskrivningar*

Avskrivningarna beräknas på tillgångarnas anskaffningsvärde. Avskrivningarna är linjära och fördelas över tillgångarnas nyttjandeperiod. För Arlandabanan motsvarar nyttjandeperioden avtalstiden 40 år. Restvärdet efter avtalstidens slut går för närvarande inte att kvantifiera och har därför satts till 0 kronor. Avskrivning sker med följande procentsatser:

#### **Avskrivningar, %**

Arlandabanan	2,5
Inventarier	20

En tillgång skrivs ned om redovisat värde överstiger återvinningsvärdet. Med återvinningsvärde avses det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida kassaflödena. Beräkningen sker med en diskonteringsfaktor som avspeglar

marknadens förväntade krav på avkastning vid det tillfälle värderingen sker. Nedskrivningsbehovet prövas årligen. Nedskrivningar redovisas över resultaträkningen.

### **Finansiella instrument**

Redovisningen upptar följande finansiella instrument: kort- och långfristiga kund- och leverantörsfakturor samt likvida medel. Finansiella instrument värderas till upplupet anskaffningsvärde och till nominella belopp. Det utgår således ingen ränta på långfristiga kundfordringar avseende hyra för områden på Arlanda flygplats respektive Stockholm Central. Övriga kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter individuell bedömning. Fordringar och skulder som förfaller till betalning inom ett år från bokslutsdagen redovisas som kortfristiga.

### **Ersättningar till anställda**

#### **Pensionsförpliktelser**

AIAB är ansluten till ITP-planen. Pensionsförmånerna tryggas genom pensionsförsäkringar tecknade i Alecta. ITP-planen ska enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 3, klassificeras som förmånsbestämda planer. ITP-planens konstruktion är emellertid sådan, att det saknas förutsättningar för att beräkna överskott respektive underskott inom planen samt dess eventuella påverkan på framtida premier. ITP-planen redovisas därför som avgiftsbestämda planer. Vid utgången av 2011 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 113 (146) procent. Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandet, beräknad enligt Alectas försäkringstekniska beräkning, vilken inte överensstämmer med RR29.

### **Kassaflödesanalys**

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Den indirekta metoden utgår från nettoresultatet, vilket justeras för transaktioner som inte medfört in- och utbetalningar under perioden samt för intäkter och kostnader som hänförs till investerings- eller finansieringsverksamheten.

### **Nyckeltal**

Soliditet: Justerat eget kapital i förhållande till balansomslutningen.

### **Not 3 Nettoomsättning**

	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Trafikrättigheter	56 396	56 396
Intäkter, närstående företag	8 328	5 334
Intäkter, övriga	1 560	1 228
Hysesintäkter	20 810	20 202
Hyeskostnader	-20 810	-20 202
<b>Summa</b>	<b>66 284</b>	<b>62 958</b>

### **Not 4 Ersättning till revisorerna**

<b>Revision</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<i>Ernst &amp; Young</i>		
Revisionsuppdraget	157	204
Revision utöver revisionsuppdraget	349	50
Övriga tjänster	1 085	90
<b>Summa</b>	<b>1 591</b>	<b>344</b>

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

Medelantal anställda	2011		2010	
	Antalet anställda	Varav män	Antalet anställda	Varav män
Sverige	1	0 %	2	50 %

### Ersättning till anställda, vd och styrelse

Rörliga eller aktierelaterade ersättningar har inte utgått. Antalet personer i gruppen styrelse och vd avser förhållandet på balansdagen. För ytterligare information om vd hänvisas till Bolagsstyrningsrapport, sid 7.

### Sammanlagd ersättning till anställda, vd och styrelse

	2011	2010
Löner och andra ersättningar	669	1 419
Sociala kostnader	222	690
(varav pensionskostnader)	(31)	(205)

### Ersättning till styrelse och vd

	2011	2010
Karin Starrin, styrelsens ordförande fr o m 2011-05-01	93	106
Elisabet Annell	64	64
Gunnar Björk	64	64
Gunnar Malm (styrelsens ordförande t o m 2011-04-30)	36	64
Hans Brändström	0	0
Verkställande direktör <sup>1</sup>	0	886
<b>Summa</b>	<b>257</b>	<b>1 184</b>
<sup>1</sup> varav pensionskostnader	0	174

Antal personer (varav män %)

5 (60) 6 (67)

### Arvode vd

Av Svedab fakturerat arvode för vd

1 100 0

### Pensionsförsäkringar hos Alecta (TSEK)

För upplysningar om pensionsförpliktelser hänvisas till not 2.

	2011	2010
Inbetalda avgifter	31	30

## Not 6 Inkomstskatt

	2011	2010
Redovisat resultat före skatt	0	0
Ej avdragsgilla kostnader	55	30
Kvittning mot outnyttjat underskottsavdrag	-55	-30
<b>Skattepliktigt överskott</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Not 7 Anläggningstillgångar

<b>Arlandabanan</b>	<b>2011-12-31</b>	<b>2010-12-31</b>
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	2 288 724	2 288 724
Investering	0	0
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>2 288 724</b>	<b>2 288 724</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-625 992	-569 596
Årets avskrivningar	-56 396	-56 396
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-682 388</b>	<b>-625 992</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>1 606 336</b>	<b>1 662 732</b>
<b>Mark</b>	<b>2011-12-31</b>	<b>2010-12-31</b>
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	0	4
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
<b>Inventarier</b>	<b>2011-12-31</b>	<b>2010-12-31</b>
Ingående ackumulerat anskaffningsvärde	483	483
Investering	416	0
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>899</b>	<b>483</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-218	-123
Årets avskrivningar	-142	-95
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-360</b>	<b>-218</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>539</b>	<b>265</b>

## Not 8 Andra långfristiga fordringar

<b>Kundfordringar</b>	<b>2011-12-31</b>	<b>2010-12-31</b>
Hysesintäkter område Arlanda flygplats	3 398	6 000
Hysesintäkter Stockholm Central	7 388	18 714
<b>Summa</b>	<b>10 786</b>	<b>24 715</b>

Ovanstående belopp faller till betalning inom 1–5 år.

## Not 9 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	<b>2011-12-31</b>	<b>2010-12-31</b>
Förutbetalda hyreskostnader	4 506	4 281
Upplupna intäkter	3 463	0
Övriga poster	355	238
<b>Summa</b>	<b>8 324</b>	<b>4 519</b>

## Not 10 Eget kapital

### Aktier

Aktiekapitalet består av 10 000 aktier med kvotvärde 1 000 kronor. Alla aktier har samma röstvärde.



#### Not 11 Koncession Arlandabanan

	2011-12-31	2010-12-31
Trafikrättigheter, total intäkt	2 288 724	2 288 724
Akkumulerad återföring	-682 387	-625 992
Kortfristig del	-56 396	-56 396
<b>Summa</b>	<b>1 549 941</b>	<b>1 606 337</b>

#### Not 12 Upplupna kostnader, långfristiga

	2011-12-31	2010-12-31
Hyreskostnader område Arlanda Airport	3 398	6 000
Hyreskostnader Stockholm Central	7 388	18 714
<b>Summa</b>	<b>10 786</b>	<b>24 715</b>

Ovanstående belopp faller till betalning inom 1 – 5 år.

#### Not 13 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2011-12-31	2010-12-31
Kortfristig del av förutbetalda intäkter	56 396	56 396
Förutbetald hyresintäkt	4 376	4 276
Övriga upplupna kostnader	657	1 655
<b>Summa</b>	<b>61 429</b>	<b>62 327</b>

#### Not 14 Ansvarsförbindelser och åtaganden

Arlandabanan Infrastructure AB har hyresåtagande gentemot Swedavia AB och Jernhusen AB avseende områden på Arlanda flyplats och Stockholm Central. Back-to-back-avtalen med Swedavia AB och Jernhusen AB upphör att gälla ett år efter att avtalet med A-Train AB upphör. Under avtalstiden utgår en årlig hyra till Swedavia AB motsvarande 1 kr per passagerare i flygpendeltrafiken. Den årliga hyran till Jernhusen AB uppgår till nominellt 14 Mkr och indexjusteras årligen. Arlandabanan Infrastructure ska betala samma ersättning till Swedavia AB och Jernhusen AB som Arlandabanan Infrastructure enligt Projektavtalet erhåller av A-Train AB. Övriga ansvarsförbindelser föreligger inte.

#### Not 15 Upplysningar om närstående

##### Ägarförhållanden

Arlandabanan Infrastructure AB är ett statligt ägt bolag, vars aktier förvaltas av Näringsdepartementet.

##### Transaktioner med närstående

Trafikverket ska på uppdrag av AIAB:s ägare täcka de årliga underskott som uppkommer i verksamheten. Den sammanlagda faktureringen uppgick till 8 277 (5 027) Mkr. AIAB erlägger hyra för områden på Arlanda flygplats och Stockholm Central till Swedavia AB respektive Jernhusen AB. AIAB köper administrativa tjänster av Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB till timbaserade arvoden.

## Not 16 Information om bolaget

Arlandabanan Infrastructure AB är ett privat aktiebolag med säte i Stockholm. Bolaget är registrerat i Sverige, och dess huvudkontor har adressen: Klarabergsviadukten 70, Stockholm. Postadress: Box 70378, 107 24 Stockholm.

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

Stockholm 2012-03-26

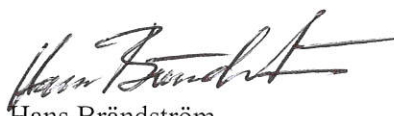


Karin Starrin  
Ordförande

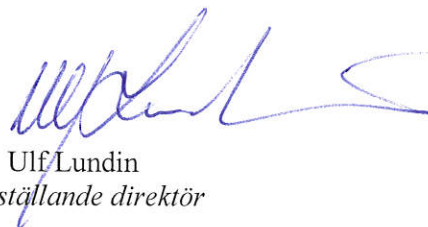
Elisabeth Annell Åhlund



Gunnar Björk



Hans Brändström



Ulf Lundin  
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse avseende denna årsredovisning har avgivits den 26 mars 2012.

Ernst & Young AB



Magnus Fagerstedt  
Auktoriserad revisor

## Revisionsberättelse

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

### Rapport om årsredovisningen

Vi har reviderat årsredovisningen för Arlandabanan Infrastructure AB för räkenskapsåret 2011.

#### **Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen**

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

#### **Revisorns ansvar**

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

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

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

#### **Uttalanden**

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Arlandabanan Infrastructure AB finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. I enlighet med "Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande" har en bolagsstyrningsrapport upprättats. Förvaltningsberättelsen och bolagsstyrningsrapporten är förenliga med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

### Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även reviderat styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Arlandabanan Infrastructure AB för räkenskapsåret 2011.

#### **Styrelsens och verkställande direktörens ansvar**

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

#### **Revisorns ansvar**

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

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


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

#### **Uttalanden**

Vi tillstyrker att årsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stockholm den 26 mars 2012

Ernst & Young AB

  
Magnus Fagerstedt  
Auktoriserad revisor