

Arlandabanan Infrastructure AB

Årsredovisning 2010



Org. nr 556481-2385

Arlandabanan Infrastructure AB
Årsredovisning för räkenskapsåret 2010

Postadress

Box 70 378, 107 24 Stockholm

Besöksadress

Klarabergsviadukten 70, Stockholm

Telefon

08-22 40 10

Telefax

08-22 41 29

E-post

info@abanan.se

Org. nr

556481-2385

Styrelsens säte

Stockholm

Styrelsen och verkställande direktören avger följande årsredovisning:

Redovisningen omfattar	sid
- Förvaltningsberättelse.....	3
- Bolagsstyrningsrapport.....	10
- Resultaträkning.....	14
- Balansräkning.....	15
- Kassaflödesanalys.....	17
- Förändringar i eget kapital år 2010.....	18
- Redovisningsprinciper och upplysningar.....	19
- Underskrifter.....	30

Förvaltningsberättelse för verksamhetsåret 2010

Styrelsen och verkställande direktören för Arlandabanan Infrastructure AB avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 2010 inklusive bolagsstyrningsrapport.

BOLAGET

Arlandabanan Infrastructure ägs av staten och svarar för statens rättigheter och skyldigheter rörande Arlandabanan. Bolagets aktier förvaltas av Regeringskansliet.

Underskotten i verksamhetens löpande drift finansieras av Trafikverket. Årets resultat är därför alltid noll. Balansräkningen innehåller i allt väsentligt materiella anläggningstillgångar som erhöles när anläggningen överlämnades från A-Train AB 1999. Bolagets kostnader är i allt väsentligt avskrivningar på anläggningstillgången.

Enligt bolagsordningen ska Arlandabanan Infrastructure planera, projektera, uppföra, inneha och förvalta en järnväg från Rosersberg via Stockholm-Arlanda flygplats till Odensala (Arlandabanan) samt upplåta den järnväg och vissa andra rättigheter som är erforderliga för driften av järnvägstrafik mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Stockholm Central. Arlandabanan Infrastructure ska vidare utföra kontroll av driften av Arlandabanan samt driften av järnvägstrafiken mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Stockholm Central. Arlandabanan Infrastructure ska också verka för en integrerad och effektiv trafikering av Arlandabanan och samverka med flygplatshållaren för att uppnå en attraktiv trafiklösning för tåg och flyg på Stockholm-Arlanda flygplats.

Arlandabanan Infrastructure samråder med Trafikverket i frågor som rör integrering av järnvägstrafiken på Arlandabanan. Vidare informerar Arlandabanan Infrastructure Riksgäldskontoret, som ansvarar för det statliga villkorslånet i projektet, om förhållanden som kommit till Arlandabanan Infrastructures kännedom och som kan påverka den vinstdelning som staten har rätt till när A-Trains ägare fått en viss ackumulerad avkastning.

ARLANDABANAN

Arlandabanan är ett mellan staten och det privata näringslivet samfinansierat infrastrukturprojekt¹. Arlandabanan Infrastructure bildades för utbyggnaden av en dubbelspårig järnväg som knyter Stockholm-Arlanda flygplats till det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar. På flygplatsen har anlagts två järnvägsstationer som används av Arlanda Express snabbtågspendel och en järnvägsstation (Arlanda Central) för den övriga tågtrafiken. På Stockholm Central utnyttjas plattform 1 och spår 1 och 2 för snabbtågspendeln. Snabbtågspendeln mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Stockholm Central ingår också i det samfinansierade projektet.

Arlandabanan Infrastructure är part i Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet). Den andra parten är A-Train AB. Vidare finns ett antal avtal som reglerar bl.a. berörda statliga åtaganden i projektet samt finansierarnas förhållande till olika parter.

¹ Prop 1992/93:213 om godkännande av grundläggande principer för avtal rörande Arlandabanan

Org. nr 556481-2385

Arlandabanan har byggts av A-Train som därefter överlämnat den färdiga anläggningen till Arlandabanan Infrastructure. A-Train svarar under kontraktstiden för drift och underhåll av Arlandabanan Infrastructures järnvägsanläggningar. A-Train har som ersättning för sitt åtagande fått rätt att driva snabbtågspendeln mellan Stockholm-Arlanda flygplats och Stockholm Central och att uppbära biljettintäkterna i denna trafik samt rätt att under avtals-tiden erhålla ersättning från andra tågoperatörer som utnyttjar Arlandabanan. Den kommer-siella risken för verksamheten bärs av A-Train. Statens risk i bolaget utgörs idag främst av eventuell utebliven royalty p.g.a. för låg eller ingen vinst i A-Train under avtalstiden.

Arlandabanan Infrastructures avtal med A-Train träffades år 1995 och gäller i 45 år.

VERKSAMHETEN 2010

2010 har präglats av flera oförutsedda händelser. Den kalla vintern i början på året gjorde att tågtrafiken till och från Stockholm drabbades av stora störningar vilket fick till följd att snabbtågspendeln (Arlanda Express) drabbades av ett stort antal inställda avgångar och försämrad punktlighet. Askmolnet från vulkanutbrottet på Island gjorde att Arlanda flyg-plats inte kunde hållas öppen för flygtrafik under flera dagar vilket kraftigt minskade resandet på flygplatsen under april. Därtill kommer den pilotstrejk som drabbade flyg-trafiken senare under våren. Även under hösten 2010 har stora störningar drabbat tåg-trafiken i Stockholm. Sammantaget har cirka 831 avgångar av Arlanda Express trafik ställts in och punktligheten i trafiken sjunkit.

Trots svårigheterna har A-Train lyckats driva verksamheten med ett positivt nettoresultat. För 2010 beräknas vinsten i bolaget uppgå till 41 miljoner kronor vilket är i nivå med budget.

Väsentliga händelser

A-Train har enligt beslut i Kammarrätten den 20 mars 2009 fått tillstånd som infrastrukturförvaltare. Beslutet överklagades till Regeringsrätten. Regeringsrätten har enligt beslut den 12 mars 2010 inte medgivit prövningstillstånd, varmed Kammarrättens tidigare avgörande står fast. Det innebär att det är A-Train som är infrastrukturförvaltare för Arlandabanan under avtalsperioden och därför innehar alla säkerhetstillstånd för anläggningen. Det är också A-Train som fullgör skyldigheterna gentemot järnvägsföretagen enligt gällande lagstiftning.

Från och med oktober 2010 är trafiken på Trafikverkets spår helt avreglerad och därmed är SJ AB:s och trafikhuvudmännens ensamrätt att bedriva persontrafik på järnväg upphävd.

På Arlandabanan omfattar den nya lagstiftningen enbart av EG-rättens minimikrav, dvs. en rätt för järnvägsföretag med tåg i internationell trafik att söka kapacitet på banan. I övrigt gäller de villkor som finns i Projektavtalet och som ger A-Train skyldighet att i vissa fall upplåta en del av kapaciteten på Arlandabanan för andra järnvägsföretag.

Org. nr 556481-2385

Den 1 april 2010 bildades Swedavia AB som därmed övertog driften av de statliga flygplatserna från Luftfartsverket. Swedavia AB har i samband med bolagiseringen också övertagit Luftfartsverkets avtal med Arlandabanan Infrastructure.

Den 1 april 2010 lades Vägverket och Banverket ned och ersattes av det nybildade Trafikverket. Trafikverket ersätter Banverket som part till Arlandabanan Infrastructure. Trafikverket övertar också hela ansvaret för att täcka underskottet i driften av bolaget och för bolagets kapitaltäckningsgaranti.

Till ny verkställande direktör i Arlandabanan Infrastructure AB har fr.o.m. den 1 april 2010 utsetts Ulf Lundin.

Trafik och trafiktillväxt

Antalet passagerare med Arlanda Express flygpendel (inklusive arbetsresor) var under året 2,9 (2,9) miljoner. Det är oförändrat jämfört med föregående år. Arlanda Express flygpendel har minskat sin marknadsandel från 16 % 2009 till 15,3 % 2010.

Antalet passagerare som reste med andra järnvägsföretag till Arlanda Central, främst SJ AB och SL/UL, var cirka 1,0 (1,0) miljon under året.

Konkurrensen med andra landtransporter till och från Arlanda flygplats har ökat genom konkurrens från de kommersiella bussarna, bl.a. genom större utbud från Swebus och genom ökad priskonkurrens från taxiföretag på sträckan Arlanda-Stockholm.

Antalet passagerare på Stockholm-Arlanda flygplats ökade 2010 med 6 % (11 %). Totalt uppgick antalet passagerare till 17,0 (16,1) miljoner. Bromma flygplats har haft en fortsatt tillväxt med 3 % (6 %) till 2,0 (2,0) miljoner passagerare och är numera tredje största flygplats i landet mätt i antalet passagerare. Trots askmoln, strejker och kraftiga snöoväder har flyget uppvisat en kraftig passagerartillväxt under året och affärsresenärerna har återvänt efter nedgången 2009.

Arlandabanan Infrastructure har under året samarbetat med berörda intressenter om att ytterligare utveckla järnvägstrafiken till och från Arlanda genom anpassningar på Arlanda Central och Sky City samt genom att göra villkoren för trafikeringen av järnvägsanläggningen och stationen transparenta och tydliga.

Avtalsparterna Arlandabanan Infrastructure AB och A-Train AB har också inlett en diskussion om förutsättningarna för ett ändrat ansvarsförhållande mellan parterna i syfte att öka tågresandet till Arlanda. Ett sådant ändrat ansvarsförhållande mellan parterna medför krav på ekonomisk kompensation från staten.

Org. nr 556481-2385

Arlandabanan Infrastructures sakägarställning

Med hänsyn till att Arlandabanan Infrastructures fastighetsförvärv av 3D-fastigheten Mentorn 2 på Stockholm Central har vunnit laga kraft har Arlandabanan Infrastructure inget behov av ett sedan tidigare införskaffat markområde på Arlanda. Markområdet har i stället överförs till Swedavias fastighet Arlanda 2:1 genom fastighetsreglering.

Risker

Allmänt

Arlandabanan är ett samfinansierat infrastrukturprojekt med en fördelning av risker på olika parter. För att placera riskerna har de olika parterna staten, A-Train och dess ägare och finansiärer redan i samband med avtalstecknandet i juli 1995 upprättat ett omfattande avtalspaket.

För att hantera en del av riskerna har A-Train tecknat olika former av skadeförsäkringar. Arlandabanan Infrastructure låter årligen kontrollera att A-Trains försäkringsskydd är tillfredsställande.

Andra risker uppstår i samband med att externa aktörer vidtar exploaterings- och utvecklingsåtgärder i nära anslutning till Arlandabanan. Sådana utvecklingsprojekt pågår vid Stockholm Central genom att Jernhusen utvidgar centralhallen och bygger om anläggningar som ägs av Arlandabanan Infrastructure eller i omedelbar närhet till av bolaget ägda anläggningar. Även Citybanan under centrala Stockholm kan komma att påverka anläggningen och stationshuset vid Stockholm Central.

Ytterligare nya risker som uppstått under året är en ny trafikplats i Rosersberg, anläggandet av en kombiterminal i Rosersberg och bygget av ett hotell på Stockholm-Arlanda flygplats. I allt väsentligt placeras riskerna hos respektive exploatör genom att särskilda genomförandavtal tecknas med exploatören. Genom ett aktivt deltagande i plansamråd ser bolaget också till att bevaka sin rätt som sakägare och att rättigheter och skyldigheter hanteras så förmånligt som möjligt för bolaget.

Flygpendeltrafikens utveckling är i hög grad beroende av hur verksamheten på Stockholm-Arlanda flygplats utvecklas. Vid sidan av de ekonomiska faktorerna påverkas flyget alltmer av klimatfrågorna. Om flygtrafiken skulle begränsas på flygplatsen minskar förutsättningarna för staten att erhålla vinstdelning. En utveckling med fler flygresenärer kräver en ökad grad av kollektivt resande till Arlanda, vilket är bra för bolaget. En stor del i utvecklingspotentialen för tågtrafiken till och från Arlanda ligger utanför A-Trains egen trafik. För att utnyttja denna möjlighet krävs att andra tågföretag i större utsträckning angör Arlanda Central med tåg.

Org. nr 556481-2385

Avreglering av marknaden för persontrafik

Under hösten 2010 fullföljdes de sista stegen av öppningen av marknaden för persontrafik på det svenska järnvägsnätet. Alla järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz samt alla auktoriserade organisatörer av järnvägstrafik med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz gavs då rätt att utföra respektive organisera persontrafik på hela det svenska järnvägsnätet, inklusive på privat förvaltd järnväg.

De nya lagbestämmelserna kan få en inverkan på rättigheterna och skyldigheterna enligt Projektavtalet såvitt avser trafikeringsrätt och trafikfrekvensen mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central. Marknadsöppningen innebär att det ges möjlighet för järnvägsföretag att ansöka om tåglägen både på den av Trafikverket förvaltd Ostkustbanan och för internationella tåg på av A-Train förvaltd Arlandabanan.

A-Train kommer alltjämt att ha ett visst skydd mot konkurrerande tågtrafik genom en ny bestämmelse i järnvägsförordningen, där A-Train indirekt ges en i princip exklusiv rätt att ta upp och lämna av passagerare som reser till eller från Arlanda flygplats på sträckan mellan Stockholm Central och Stockholm-Arlanda flygplats.

Back-to-back-avtal

Arlandabanan Infrastructure har genom s.k. back-to-back-avtal med berörda statliga organisationer säkerställt statens åtaganden i avtalet om Arlandabanan. Rättigheter och skyldigheter enligt back-to-back-avtalen har förts vidare till Projektavtalet. Mark har bl.a. erhållits för byggande och drift av Arlandabanan. Arlandabanan Infrastructure skall säkerställa att inga förändringar sker i dessa markupplåtelser som försämrar statens position i projektet eller som inkräktar på A-Trains möjligheter att bedriva den avtalade trafiken. Arlandabanan Infrastructures förvärv av fastigheten Mentorn 2 på Stockholm Central syftar till att genom servitut trygga Arlandabanan Infrastructures rättigheter vad gäller upplåten mark.

Trafikverket, Jernhusen och Swedavia har övertagit ansvaret som parter i back-to-back-avtalen med Arlandabanan Infrastructure.

Miljöansvar

Enligt Miljöbalken kan det eventuellt föreligga ett ansvar för återställning vid upphörande av verksamheten. Eftersom Arlandabanan Infrastructures järnväg är till för varaktigt bruk har det bedömts inte meningsfullt att bedöma de kostnadsmässiga konsekvenserna av ett sådant krav.

Org. nr 556481-2385

Transfer/Lease

Under året har följande modifieringar av anläggningen godkänts och överlåtits till Arlandabanan Infrastructure genom Transfer/Lease: PFM No. 1 (uppgång i Terminal 5, pir F) och No. 4 (ombyggd entré till Arlanda Central) samt RFM No. 6 (åtkomst av hisschakt under Sky City), No. 7 (modifiering av trappförbindelse/gångväg mellan plan 2 och 3 i terminal 4) samt No. 9 (installation av rulltrappa mellan plan 2 och 3 i Terminal 4).

Avtalets upphörande

Om avtalet med A-Train upphör och bolagets långivare inte utnyttjar sin s.k. step-in rättighet återtar Arlandabanan Infrastructure i enlighet med Projektavtalets bestämmelser järnvägsanläggningen och rätten till de sex tåglägena på den järnvägsanläggning som Trafikverket förvaltar. Arlandabanan Infrastructure har rätt och under vissa förutsättningar skyldighet att ta över sex av de sju tågen som används i flygpendeltrafiken. För det sjunde tåget föreligger ingen sådan avtalsmässig bindning. Vid ett återtagande av järnvägsanläggningen måste Arlandabanan Infrastructure säkerställa att verksamheten kan fortsätta utan avbrott och åtminstone övergångsvis svara för driften av järnvägsanläggningen och flygpendeltrafiken.

Villkorslånet

Staten har deltagit i finansieringen av Arlandabanan genom ett ränte- och amorteringsfritt villkorsslån. Lånet har ingen finansiell påverkan på Arlandabanan Infrastructure AB. Lånet är utställt av Riksgäldskontoret till A-Train AB. Staten har via Riksgäldskontoret rätt att som ersättning för lånet dela eventuell vinst i A-Train med aktieägarna i form av royalty. Tidpunkten för vinstdelning beror på när A-Train erhållit en definierad ackumulerad avkastning som motsvarar STIBOR + 4 procentenheter. De faktorer som påverkar A-Trains avkastning, och därmed även statens möjlighet till framtida royalty, är bland annat antalet passagerare och biljettpriser, operativa kostnader, investeringar och ränteutvecklingen. Med de antaganden som Arlandabanan Infrastructure gjort beräknas vinstdelning från A-Train till staten kunna påbörjas omkring år 2024 och ge en sammanlagd royalty om 1,6 miljarder kronor. Förändringen i förhållande till motsvarande uppskattning föregående år beror på uppdaterade underliggande antaganden om den framtida utvecklingen av de faktorer som påverkar A-Trains avkastning.

Hållbarhetsredovisning

Arlandabanan Infrastructure AB har under slutet av 2010 beslutat att arbeta fram en hållbarhetsredovisning enligt Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer. Redovisningen planeras att gälla för 2010 och är tänkt att publiceras under 2011.

Händelser efter balansdagen

Ulf Lundin tillträdde som verkställande direktör även för Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB den 1 januari 2011. Ulf Lundin är till 100 % anställd i Svedab och hyrs ut som verkställande direktör i Arlandabanan Infrastructure.

Org. nr 556481-2385

Näringsdepartementet överväger att bilda en koncern bestående av Arlandabanan Infrastructure AB och Svedab AB med Svedab som moderbolag. Något formellt beslut har ännu inte fattats.

Under året har Arlandabanan Infrastructures del i fastigheten Måby 2:7 avyttrats till Swedavia. Fastighetsreglering har skett under året. Ersättning från Swedavia för fastigheten har inte erlagts men förväntas erhållas under 2011.

Styrelsen m.m.

Styrelsen har under år 2010 bestått av fem ordinarie ledamöter. Styrelsen utses av regeringen.

Under verksamhetsåret har styrelsen haft sju ordinarie samt ett konstituerande möte. Vid det konstituerande mötet i april antogs en arbetsordning för styrelsen och vd.

Ekonomi och personal

Arlandabanan Infrastructure finansierar sin löpande administration i huvudsak genom uppdragsersättning från Trafikverket och genom hyror som vidareförs från A-Train till Jernhusen och Swedavia för hyra av mark på Stockholm Central och Stockholm Arlanda flygplats.

Omsättningen uppgick år 2010 till 62 958 218 kronor och avser huvudsakligen fasta hyror och avskrivningar på Arlandabanan.

Arlandabanan Infrastructure har under 2010 haft två fast anställda årsarbetare.

Resultat och ställning - fem år i sammandrag

	2010	2009	2008	2007	2006
tkr					
Nettoomsättning	62 958	65 250	66 328	62 481	65 806
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	104	0
Balansomslutning	1 718 202	1 790 660	1 865 102	1 928 597	2 005 181
Soliditet	0,5%	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %

Soliditeten beräknas som justerat eget kapital i förhållande till balansomslutningen.

Resultatdisposition

Resultat att disponera föreligger ej.

Bolagsstyrningsrapport 2010 för Arlandabanan Infrastructure AB

Bakgrund

Arlandabanan Infrastructure AB ägs av svenska staten och aktierna förvaltas av Regeringskansliet. Arlandabanan Infrastructure tillämpar Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande, vilket bland annat innebär att Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden") ska tillämpas.

Tillämpning av Koden

Koden riktar sig till svenska aktieföretag vars aktier är upptagna till handel på en reglerad marknad i Sverige. Arlandabanan Infrastructure bedriver en mycket begränsad affärsverksamhet och har två anställda. Arlandabanan Infrastructure följer Kodens bestämmelser i den mån de är tillämpliga på bolaget. Koden ska emellertid tillämpas enligt principen "följa eller förklara" men staten har gjort 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 Arlandabanan Infrastructures 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. Arlandabanan Infrastructures 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

Arlandabanan Infrastructure har inte inrättat något revisionsutskott respektive ersättningsutskott. Styrelsen för Arlandabanan Infrastructure 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.

Org. nr 556481-2385

Styrelsen

Styrelsens sammansättning

Arlandabanan Infrastructures styrelse består av fem ledamöter, varav två kvinnor. Gunnar Malm, styrelsens ordförande och generaldirektör för Trafikverket, invaldes i styrelsen 2010. Styrelsen var i övrigt oförändrad. Styrelseledamöterna är inte operativt verksamma i företaget. Nedanstående information anger förhållandet per den 31 december 2010.

Gunnar Malm: Styrelsens ordförande och i styrelsen sedan 2010. Generaldirektör för Trafikverket. Styrelseledamot i Svedab AB och Öresundsbrokonsortiet. Ålder: 60.

Elisabeth Annell: I styrelsen sedan 2009. Styrelseledamot i Svedab AB, Botniabanan, Öresundsbrokonsortiet, JM, Mercuri International, LRF Konsult och Upplands Motor. Ålder: 65.

Gunnar Björk: I styrelsen sedan 2007. F.d. statssekreterare Nordiska frågor och landshövding i Dalarnas län. Styrelseordförande Hushållningssällskapet Dalarna Gävleborg, Folkteatern Gävleborg och i Stiftelsen Konung Gustav V:s 90-års fond. Styrelseledamot i Svedab AB och Öresundsbrokonsortiet. Ålder: 66.

Hans Brändström: I styrelsen sedan 2007. Departementsråd vid Näringsdepartementet. Styrelseledamot i Svedab AB. Ålder: 52.

Karin Starrin: I styrelsen sedan 2009. Generaltulldirektör Tullverket t.o.m. 14 december 2010. Styrelseordförande i Svedab AB och Länsförsäkringar Halland och Högskolan Halmstad. Vice ordförande i Öresundsbrokonsortiet. Ålder: 63.

Styrelsens arbete

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

Utvärdering

Styrelsen utvärderar sitt arbete löpande genom en kritisk och öppen diskussion och täta kontakter mellan styrelsens ordförande och bolagets vd. 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 2010 har styrelsen haft sju ordinarie styrelsemöten. Styrelseledamöternas närvaro framgår av nedanstående tabell.

Styrelseledamot	Närvarofrekvens
Gunnar Malm, styrelseordförande ¹	4/7*
Elisabeth Annell	7/7
Gunnar Björk	7/7
Hans Brändström	7/7
Karin Starrin	6/7

* Invaldes på årsstämman 2010

Styrelsens ansvar i vissa frågor

Enligt statens ägarpolitik skall statligt ägda företag ha strategier för att hantera miljöhänsyn, sociala frågor, jämställdhet och etik. Styrelserna bör enligt Statens ägarpolicy och riktlinjer för företag med statligt ägande 2010 upprätta etikpolicy och miljöpolicy samt handlingsplan för mångfald. Styrelsen för Arlandabanan Infrastructure delar de värderingar som kommer till uttryck i statens ägarpolitik i dessa frågor och bolagets verksamhet bedrivs i överensstämmelse med dem. Styrelsen är dock av uppfattningen att det – mot bakgrund av bolagets begränsade verksamhet och fåtal anställda – inte föreligger något behov av särskilt upprättade dokument.

Verkställande direktör och anställningsvillkor

Ulf Lundin, 49 år, tillträdde som vd den 1 april 2010. Ulf Lundin var t.o.m. den 31 december 2010 generaldirektör för Rikstrafiken. I enlighet med statens ägarpolicy är vd inte ledamot i bolagets styrelse. Vd har dock närvaro- och yttranderätt vid styrelsens sammanträden, med undantag för de fall då beslut avseende verkställande direktören ska fattas. Ulf Lundin tillträdde som vd även för Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB den 1 januari 2011. Ulf Lundin har en samhällsplanerarexamen vid Stockholms universitet.

Arlandabanan tillämpar regeringens Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare beslutade i april 2009. 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 endast har två anställda.

Org. nr 556481-2385

Löpande redovisning och finansiell rapportering har handlagts av Swedavia Support enligt upprättat avtal. Finansiell avrapportering och budgetuppföljning har skett vid varje styrelsemöte.

Uppföljning av efterlevnaden av policier, riktlinjer, viktiga redovisningsfrågor samt behov av särskilda kontrollaktiviteter har gjorts av styrelsen i sin helhet.

En rapport om bolagets risker upprättas inför varje styrelsemöte. De analyserade riskerna är uppdelade i verksamhetsrisker, tekniska risker, juridiska risker samt finansiella risker. Riskerna är i huvudsak förknippade med det projektavtal som upprättats med A-Train AB som ansvarar för drift och underhåll av Arlandabanan.

Org. nr 556481-2385

Resultaträkning

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2010-01-01-- 2010-12-31</i>	<i>2009-01-01-- 2009-12-31</i>
Nettoomsättning	1	62 958	65 250
<i>Rörelsens kostnader:</i>			
Övriga externa kostnader	2	-4 624	-5 874
Personalkostnader	3	-1 853	-2 893
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	4	<u>-56 490</u>	<u>-56 485</u>
Rörelseresultat		-9	-2
<i>Resultat från finansiella intäkter och kostnader:</i>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	5	17	26
Räntekostnader och liknande resultatposter		<u>-8</u>	<u>-24</u>
Resultat efter finansiella poster		0	0
Skatt på årets resultat	6	--	--
Årets resultat		<u><u>0</u></u>	<u><u>0</u></u>

Org. nr 556481-2385

Balansräkning

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2010-12-31</i>	<i>2009-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Arlandabanan	4	1 662 732	1 719 128
Mark		4	4
Inventarier		265	360
		<u>1 663 002</u>	<u>1 719 492</u>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andra långfristiga fordringar	7	24 715	38 332
Summa anläggningstillgångar		1 687 716	1 757 824
Omsättningstillgångar			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	8	14 563	14 306
Övriga fordringar		219	1 369
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	9	4 519	4 481
		<u>19 301</u>	<u>20 156</u>
<i>Kassa och bank</i>	10	11 185	12 680
Summa omsättningstillgångar		30 486	32 836
Summa tillgångar		<u><u>1 718 202</u></u>	<u><u>1 790 660</u></u>

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2010-12-31</i>	<i>2009-12-31</i>
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital, 10 000 aktier		10 000	10 000
		10 000	10 000
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserad förlust		--	--
Årets resultat		--	--
		--	--
Långfristiga skulder			
Förutbetalda intäkter	11	1 606 337	1 662 732
Upplupna kostnader	12	24 715	38 332
		1 631 051	1 701 064
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		14 752	17 909
Övriga skulder		72	119
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	62 327	61 569
		77 151	79 596
Summa eget kapital och skulder		1 718 202	1 790 660
Ställda säkerheter		Inga	Inga
Åtaganden och ansvarsförbindelser	14	Inga	Inga

Kassaflödesanalys

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2010</i>	<i>2009</i>
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Resultat efter finansiella poster			0
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet:			
Avskrivningar		56 490	56 485
Trafikrättigheter	11	<u>-56 396</u>	<u>-56 396</u>
<i>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</i>		94	89
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital:			
Ökning/minskning av fordringar		855	919
Minskning/ökning av skulder		<u>-2 445</u>	<u>-4 646</u>
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-1 496	-3 638
INVESTERINGSVERKSAMHETEN			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		<u>0</u>	<u>-378</u>
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0	-378
Årets kassaflöde		-1 496	-4 016
Likvida medel vid årets början		12 680	16 696
Likvida medel vid årets slut	10	11 185	12 680

Förändringar i eget kapital

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Aktie- kapital</i>	<i>Bundna reserver</i>	<i>Fritt eget kapital</i>	<i>Summa eget kapital</i>
Eget kapital 31 december 2008	10 000	---	0	10 000
Årets resultat			0	
Eget kapital 31 december 2009	10 000	---	0	10 000
Årets resultat			0	
Eget kapital 31 december 2010	10 000	---	0	10 000

Mot bakgrund av att Arlandabanan Infrastructures eget kapital är förhållandevis litet, med hänsyn till de åtaganden Arlandabanan Infrastructure har i projektet, har Banverket och Luftfartsverket år 1996 utfärdat en obegränsad och ovillkorad likviditets- och kapitaltäckningsgaranti. Då Banverket upphört och Luftfartsverkets flygplatsverksamhet bolagiserats under våren 2010 har hela ansvaret för denna likviditets- och kapitaltäckningsgaranti överförts till det nybildade Trafikverket per den 1 april 2010.

Redovisningsprinciper och upplysningar

Allmänna upplysningar

Redovisningen för Arlandabanan Infrastructure AB 2010 har godkänts för publicering enligt ett styrelsebeslut från den 28 mars 2011 och kommer att föreläggas årsstämman 2011 för fastställande. Styrelsen har sitt säte i Stockholm.

Arlandabanan är ett mellan staten och det privata näringslivet samfinansierat infrastrukturprojekt. Arlandabanan Infrastructure har genom upphandling uppdragit åt A-Train AB att bygga, driva och finansiera Arlandabanan. I A-Trains åtagande ingår också att driva flygpendeltrafik mellan Stockholm Central och Stockholm-Arlanda flygplats samt att anskaffa de tåg som nyttjas för flygpendeltrafiken. Anläggningen färdigställdes och överfördes till Arlandabanan Infrastructure i slutet av 1999. A-Train utnyttjar Arlandabanan Infrastructures anläggning och trafikeringsrätt på statens spåranläggning för drift av snabbtågspendeln mellan Stockholm och Stockholm-Arlanda flygplats. Snabbtågspendeln skall upprätthållas alla dagar på året med minst fyra avgångar per timme. Nattetid tillåts vissa inskränkningar i trafiken. A-Train är infrastrukturförvaltare för Arlandabanan under avtalsperioden och svarar för kapacitetsfördelning och avgiftssättning på banan.

Genom att långivarna inte har någon annan säkerhet än de intäkter som genereras i projektet är avtalspaketet omfattande. Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet) reglerar de grundläggande åtagandena och skyldigheterna mellan Arlandabanan Infrastructure och A-Train. Härtill kommer avtal om lease av anläggning och tåg samt upplåtelse av trafikrättigheter samt avtal om lån hos olika långgivare och deras krav på säkerheter. Vidare finns s.k. back-to-back-avtal mellan Arlandabanan Infrastructure och Trafikverket, Swedavia och Jernhusen. Totalt rör det sig om ett åttiotal avtal, varav Arlandabanan Infrastructure är part i ungefär hälften.

A-Train ska driva och underhålla den upplåtta infrastrukturen så att den är i fullgott skick under avtalstiden. A-Train ska vidare anpassa järnvägen till de nya krav som kan komma inom det av staten förvaltade järnvägsnätet vad gäller teknisk standard samt beträffande utbyggnader för att möta en ökad trafik och de förändringar som kan bli följden av en utveckling på Stockholm Central och på Stockholm-Arlanda flygplats.

Förändringar av ovan nämnda slag sker kontinuerligt och måste hanteras enligt de regler som fastställs i Projektavtalet, dvs. antingen genom en s.k. Request for Modification (RFM) från Arlandabanan Infrastructure eller s.k. Proposal for Modification (PFM) från A-Train.

Back-to-back-avtalen avser den upplåtelse av mark/områden som Trafikverket, Swedavia och Jernhusen gjort till Arlandabanan Infrastructure för vidare upplåtelse till A-Train. Vidareupplåtelsen sker enligt Projektavtalets bestämmelser.

Den ersättning som A-Train betalar för upplåtelsen av mark/område går genom Arlandabanan Infrastructure för vidare betalning till Trafikverket, Swedavia och Jernhusen.

Org. nr 556481-2385

Benämningen Transfer/Lease avser följande; *Transfer* avser den överlåtelse A-Train gjort av den lösa egendomen Arlandabanan som A-Train låtit bygga enligt Projektavtalet när den var färdigställd till Arlandabanan Infrastructure. *Lease* är den upplåtelse som Arlandabanan Infrastructure gjort och gör till A-Train för nyttjande av den byggda anläggningen. Sådan Transfer/Lease sker sedan löpande vartefter nya anläggningar tillkommer.

Redovisningsprinciper

Redovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen samt följande av Redovisningsrådets rekommendationer:

RR6:99 Leasingavtal, RR7 Redovisning av kassaflöden, RR9 Inkomstskatter, RR11 Intäkter, RR12 Materiella anläggningstillgångar, RR16 Avsättningar, ansvarsförbindelser och eventulltillgångar, RR17 Nedskrivningar, RR22 Utformning av finansiella rapporter, RR23 Upplysningar om närstående, RR26 Händelser efter balansdagen och RR28 Statliga stöd.

Redovisningen baseras på historiska anskaffningsvärden.

Principerna är oförändrade i jämförelse med föregående år.

Materiella anläggningstillgångar

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

Redovisat värde för materiella anläggningstillgångar granskas beträffande eventuell värdeminskning när händelser eller ändrade förutsättningar indikerar att det redovisade värdet eventuellt inte kommer att kunna återvinnas. Om det finns sådana indikationer och om det redovisade värdet överstiger det förväntade återvinningsbara beloppet skrivs tillgångarna ner. Nedskrivningar redovisas i resultaträkningen.

Leasing

Finansiella leasingavtal, som i allt väsentligt till hyrestagaren överför sådana risker och fördelar avseende den förhyrda tillgången som förknippas med ägandet, redovisas hos hyrestagaren som tillgång i balansräkningen från och med det att avtalet ingås.

Leasingavtal där i allt väsentligt alla 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.

Statliga stöd

Statliga stöd relaterade till tillgångar redovisas i balansräkningen genom att stödet reducerar tillgångens anskaffningsvärde.

Org. nr 556481-2385

Kundfordringar och övriga fordringar

Kundfordringar redovisas till det belopp varmed de beräknas inflyta.

Likvida medel

Likvida medel omfattar kassa och tillgodohavande hos bank.

Pensioner och övriga utfästelser om förmåner efter avslutad anställning

Bolaget har både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsåtaganden. För avgiftsbestämda åtaganden betalas avgifter för tjänstepensionsförsäkring. Premierna utgör enligt avtal en procentuell andel av den anställdes lön. Erlagda premier redovisas som kostnad i resultaträkningen.

Bolaget har också åtaganden för ålderspension och familjepension enligt ITP-planen som tryggas genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från Redovisningsrådets Akutgrupp, URA 42, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. Bolaget har inte tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP redovisas därför som en avgiftsbestämd plan, dvs. erlagda premier redovisas som kostnad i resultaträkningen.

Intäkter

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillgodogöras bolaget och intäkter beräknas på ett tillförlitligt sätt. Följande typer av intäkter förekommer:

Intäkt trafikrättigheter

Intäkten är hänförlig till operationell leasing och nominellt belopp, fördelas linjärt över avtalstidens längd.

Hysesintäkter

Hyran intäktsförs i den period som hyran avser. I resultaträkningen minskas nettoomsättningen med motsvarande hyreskostnad eftersom Arlandabanan Infrastructures upplåtelseavtal med Swedavia och Jernhusen är back-to-back.

Försäljning av tjänster

Intäkten redovisas i den period arbetet utförts.

Ränta

Ränteintäkter redovisas i takt med att de intjänas (beräkning sker på basis av underliggande tillgångs avkastning enligt effektiv ränta).

Org. nr 556481-2385

Inkomstskatt

Uppskjuten skatt redovisas i enlighet med balansräkningsmetoden, innebärande att uppskjuten skatt beräknas för på balansdagens samtliga identifierade temporära skillnader, dvs. mellan å ena sidan tillgångarnas eller skuldernas skattemässiga värden och å andra sidan deras redovisade värden.

Uppskjuten skatteskuld redovisas i balansräkningen för alla skattepliktiga temporära differenser.

Uppskjuten skattefordran redovisas för alla avdragsgilla temporära differenser och utnyttjade underskottsavdrag, i den utsträckning det är sannolikt att framtida skattepliktiga vinster kommer att finnas tillgängliga och mot vilka de temporära differenserna eller utnyttjade underskottsavdragen kan komma att utnyttjas, utom då den uppskjutna skattefordran hänför sig till en avdragsgill temporär differens för en tillgång eller skuld, som vid tidpunkten för transaktionen varken påverkar redovisat eller skattepliktigt resultat.

De uppskjutna skattefordringarnas redovisade värde prövas vid varje balansdag och minskas i den utsträckning som det inte längre är sannolikt att tillräckligt stor beskattningsbar vinst kommer att finnas tillgänglig för att utnyttja hela eller delar av de uppskjutna skattefordringarna.

Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder beräknas med hjälp av de skattesatser som förväntas gälla för den period då fordringarna avräknas eller skulderna regleras baserat på de skattesatser (och den skattelagstiftning) som föreligger, eller i praktiken föreligger på balansdagen.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen visar in- och utbetalningar under året och är upprättad enligt indirekt metod. Förändring av rörelsekapitalet exkluderar därvid effekter av kortfristig del av långfristig poster intill dess att de betalats.

Not 1 Nettoomsättning

Nettoomsättningen fördelad på skilda slag av intäkter

	2010	2009
Trafikrättigheter	56 396	56 396
Intäkter, närstående	5 334	7 606
Intäkter, övriga	1 228	1 246
Hysesintäkter	20 202	20 391
Hyseskostnader	-20 202	-20 391
Valutakursvinst	<u>1</u>	<u>2</u>
Summa	62 958	65 250

Org. nr 556481-2385

Not 2 Ersättning till revisorer

Ersättning till revisorerna har fördelats enligt följande:

	2010				2009			
	Revisions- uppdrag	Revision utöver revisions- uppdrag	Övriga uppdrag	Summa	Revisions- uppdrag	Revision utöver revisions- uppdrag	Övriga uppdrag	Summa
Ernst & Young	204	50	90	344	143	50	-	193
Riksrevisionen	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>115</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>115</u>
Summa	204	50	90	344	258	50	-	308

Ersättning för skatterådgivning har inte förekommit under år 2010 eller år 2009

Not 3 Personal

Vid årsskiftet var två personer anställda i Arlandabanan Infrastructure. Medelantalet anställda inom Arlandabanan Infrastructure framgår av följande tablå:

	2010	2009
Män	1	1
Kvinnor	<u>1</u>	<u>1</u>
Summa	2	2

Löner och andra ersättningar

	2010	2009
Styrelse och verkställande direktören	1 008	1 653
Övriga anställda	<u>411</u>	<u>345</u>
Summa	1 419	1 998

Sociala kostnader

	2010	2009
Pensionskostnader	205	380
Sociala avgifter enligt lag och avtal	<u>486</u>	<u>737</u>
Summa	690	1 117

Org. nr 556481-2385

Årets avgifter för pensionsförsäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 30 tkr (29 tkr). Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade. Vid utgången av 2010 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 143 % (141 %). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med RR29.

Till styrelsens ordförande 2010 har utbetalats två och ett halvt basbelopp. Övriga ledamöter har erhållit ersättning med ett och ett halvt basbelopp. Under året har utgått ett sammanlagt arvode om 297 tkr (300 tkr).

Arlandabanan Infrastructures verkställande direktör har under 2010 uppburit lön om sammanlagt 712 tkr (1 354 tkr). Den nuvarande verkställande direktören tillträdde sin tjänst den 1 april 2010. Den föregående verkställande direktören fanns kvar i bolaget till utgången av mars 2010 och uppbar till och med detta datum lön med 351 tkr.

Arlandabanan Infrastructure betalar för den verkställande direktörens räkning individuella tjänstepensionsförsäkringar med en premie uppgående till 25 % av kontant fast lön. Den verkställande direktörens pensionsålder är 65 år. Av bolagets totala pensionskostnader avser 86 tkr pensionsförsäkring för den nuvarande verkställande direktören. För den tidigare verkställande direktören har 88 tkr (352 tkr) erlagts under 2010.

Den verkställande direktören har en uppsägningstid på sex månader. I händelse av uppsägning från Arlandabanan Infrastructures sida har den verkställande direktören rätt till avgångsersättning med 12 månadslöner, dock längst till den månad då verkställande direktören fyller 65 år. Övergår den verkställande direktören under vederlagsperioden till annan arbetsgivare eller erhåller han, direkt eller indirekt, inkomster från näringsverksamhet skall Arlandabanan Infrastructure underrättas om detta. Arlandabanan Infrastructure har då rätt att avräkna sådana inkomster från avgångsersättningen.

I bolaget finns inga bonusavtal eller andra incitamentsprogram.

Not 4 Materiella anläggningstillgångar

Anläggningens anskaffningsvärde består av järnvägsanläggning på Stockholm Central till ett värde av 94 162 tkr, Södra Böjen² 627 745 tkr, järnväg inom flygplatsen 1 223 783 tkr och övrig järnvägsanläggning inom flygplatsen 343 034 tkr. Information saknas för att kunna göra den uppdelning av olika kategorier av anläggningstillgångar enligt årsredovisningslagens schema för balansräkning. I anläggningen ingår dessutom den s.k. Norra Böjen³, dvs. den del av anläggningen som inte används av flygpendeln och som finansierats med ett statligt bidrag på 850 mkr. Härutöver har vissa arbeten utförts för framtida pendeltågstrafik som finansierats med ett statligt anslag om 47 mkr.

²Med Södra Böjen avses järnvägen från avgreningspunkten i Rosersberg söder om Arlanda flygplats fram till flygplatsområdet och tunnelsystemets början.

³Med Norra Böjen avses järnvägen norr om flygplatsområdet fram till anslutningen till Ostkustbanan i Odensala.

Arlandabanan

	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde ⁴	2 288 724	2 288 724
Inköp	<u>---</u>	<u>---</u>
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 288 724	2 288 724
Ingående avskrivningar	-569 596	-513 201
Årets avskrivning	<u>-56 396</u>	<u>-56 396</u>
Utgående ackumulerade avskrivningar	-625 992	-569 596
Utgående planenligt restvärde	1 662 732	1 719 128

Avskrivningstiden uppgår till 40 år och cirka sju månader. Anläggningen började skrivas av fr.o.m. 1999-11-25 och avskrivningarna sker linjärt under avtalstiden. Vid avtalstidens slut återgår trafikrättigheten och infrastrukturförvalterskapet till Arlandabanan Infrastructure. Restvärdet efter avtalstidens slut går för närvarande inte att kvantifiera och har därför satts till 0 kr.

Mark

	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	<u>4</u>	<u>4</u>
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	4	4

Ingen avskrivning görs på mark.

Fastighet

Arlandabanan Infrastructure har av NCC för en krona förvärvat en 3D-fastighet, Mentorn 2, på Stockholm Central. Fastighetsbildning har skett och Arlandabanan Infrastructure har erhållit lagfart hos Inskrivningsmyndigheten.

⁴ Det statliga bidraget på 850 mkr för byggande av Norra Böjen och Arlandabanan Infrastructures investering på 40 mkr för pendeltågstrafik i anslutning till Arlanda Central har inte inräknats i anskaffningsvärdet

Org. nr 556481-2385

Inventarier

	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	483	219
Årets anskaffning	0	378
Årets uttrangeringar	<u>0</u>	<u>-114</u>
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	483	483
Ingående avskrivningar	-123	-148
Årets avskrivning	-95	-89
Årets uttrangeringar	0	114
Utgående ackumulerade avskrivningar	<u>-218</u>	<u>-123</u>
Utgående planenligt restvärde	265	360

Avskrivningarna enligt plan beräknas på ursprungliga anskaffningsvärden och baseras på tillgångarnas bedömda ekonomiska livslängd. Den ekonomiska livslängden bedöms vara fem år för samtliga maskiner och inventarier varför avskrivning sker med 20 % per år.

Not 5 Ränteintäkter

Beloppen avser i sin helhet ränteintäkter.

Not 6 Inkomstskatt

	2010	2009
Redovisat resultat före skatt	0	0
Tillkommer		
Ej avdragsgilla kostnader	30	48
Avgår		
Icke skattepliktiga intäkter	<u>0</u>	<u>0</u>
Skattepliktigt överskott	30	48
Aktuell skattekostnad (26,3 %)	8	13
Skatteeffekt avseende underskottsavdrag som inte redovisas i balansräkningen	<u>-8</u>	<u>-13</u>
Redovisad skattekostnad	0	0
Kvarstående ack. underskottsavdrag, ej tidsbegränsat	8 913	8 921

Uppskjuten skattefordran på underskottsavdraget har inte redovisats i balansräkningen eftersom det inte är sannolikt att underskottsavdraget kommer att kunna utnyttjas mot framtida skattepliktiga vinster inom överskådlig tid.

Org. nr 556481-2385

Not 7 Andra långfristiga fordringar

Beloppet avser långfristig del av hyra för område på Stockholm Central samt hyra för flygplatsområde. På fordran utgår ingen ränta och samtliga poster är upptagna till nominellt belopp.

	2010	2009
Upplupna hyresintäkter flygplatsområde	6 000	8 361
Upplupna hyresintäkter Stockholm Central	<u>18 714</u>	<u>29 971</u>
Summa	24 715	38 332
Belopp som förfaller till betalning inom 1–5 år	24 715	38 332
Belopp som förfaller till betalning senare än 5 år	---	---
Summa	24 715	38 332

Not 8 Kundfordringar

Betalningsvillkor för kundfordringar är 30 dagar.

Not 9 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2010	2009
Förutbetalda hyreskostnader	4 281	4 218
Övrigt	<u>238</u>	<u>263</u>
Summa	4 519	4 481

Not 10 Likvida medel

	2010	2009
Kassa	0	0
Banktillgodohavande	<u>11 185</u>	<u>12 680</u>
Summa	11 185	12 680

På likvida medel erhåller bolaget ränta enligt en rörlig räntesats baserad på bankens dagliga placeringsränta.

Org. nr 556481-2385

Not 11 Förutbetalda intäkter

Beloppet avser långfristig del av förutbetalda intäkter avseende trafikrättigheter och upplöses i samma takt som tillgången avskrivs, se not 4.

	2010	2009
Total intäkt avseende trafikrättigheter	2 288 724	2 288 724
Akkumulerade upplösningar	-625 992	-569 596
Kortfristig del avseende 2010 respektive 2009	<u>-56 396</u>	<u>-56 396</u>
Kvarstående långfristig förutbetald avgift	1 606 337	1 662 732

Not 12 Upplupna kostnader

Beloppet avser långfristig del av hyra för Stockholm Central samt hyra för flygplatsområde. Betalning av årshyran för de första sju åren (från och med 1999) skjuts upp i sju år. På skulden utgår ingen ränta och samtliga poster är upptagna till nominellt belopp.

	2010	2009
Upplupna hyreskostnader flygplatsområde	6 000	8 361
Upplupna hyreskostnader Stockholm Central	<u>18 714</u>	<u>29 971</u>
Summa	24 715	38 332

	2010	2009
Belopp som förfaller till betalning inom 1–5 år	24 715	38 332
Belopp som förfaller till betalning senare än 5 år	---	---
Summa	24 715	38 332

Not 13 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2010	2009
Kortfristig del av förutbetalda intäkter, se not 11	56 396	56 396
Övrigt	<u>5 931</u>	<u>5 173</u>
Summa	62 327	61 569

Org. nr 556481-2385

Not 14 Åtaganden och ansvarsförbindelse

Arlandabanan Infrastructure har hyresåtagande gentemot Swedavia och Jernhusen avseende hyra för flygplatsområde och området på Stockholm Central. Back-to-back-avtalen med Swedavia och Jernhusen upphör att gälla ett år efter att avtalet med A-Train upphört. Under avtalstiden utgår en årlig hyra till Swedavia motsvarande 1 kr per passagerare i flygpendeltrafiken. Den årliga hyran till Jernhusen uppgår till nominellt 14 mkr. Beloppet indexjusteras årligen. Arlandabanan Infrastructure skall betala samma ersättning till Swedavia och Jernhusen som Arlandabanan Infrastructure enligt Projektavtalet erhåller av A-Train.

Övriga ansvarsförbindelser föreligger inte.

Not 15 Inköp och försäljning till och från närstående

Av den totala faktureringen av tjänster utgör 994 tkr (3 647 tkr) fakturering till Luftfartsverket och 994 tkr (3 647 tkr) till Banverket och 3 039 tkr (0) till Trafikverket. Av årets inköp avser 91 tkr (304 tkr) inköp från Luftfartsverket och 42 tkr (0 tkr) från Swedavia, bortsett från hyra avseende Airport Area.

Under året har hyra utgått till Luftfartsverket, Swedavia AB och Jernhusen AB enligt följande (hyrorna ingår i nettoomsättningen, se not 1):

	2010	2009
Hyra till Luftfartsverket	729	3 290
Hyra till Swedavia fr.o.m. 100401	2 597	---
Hyra till Jernhusen	<u>16 873</u>	<u>17 102</u>
Summa	20 202	20 391

Not 16 Uppgifter om ägarförhållanden

Arlandabanan Infrastructure AB ägs av staten. Bolagets aktier förvaltas av Regeringskansliet.

Org. nr 556481-2385

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 den 28 mars 2011

.....
Gunnar Malm
Ordförande

.....
Gunnar Björk
Vice ordförande

.....
Elisabeth Annell

.....
Hans Brändström

.....
Karin Starrin

.....
Ulf Lundin
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den/..... 2011

ERNST & YOUNG AB

.....
Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor