20220711130564

Årsredovisning
Sky City Arlanda Holding AB

Org.nr. 556870-8068

Räkenskapsår 2021-01-01 - 2021-12-31

Fastställelseintyg

Undertecknad styrelseledamot intygar härmed att en med denna undertecknade kopia likalydande resultat- och balansräkning blivit fastställd på årsstämman den 22 april 2022. Årsstämman beslöt tillika godkänna styrelsens förslag till vinstdisposition.

Stockholm-Arlanda den 22 april 2022

Stefan Stenberg

20220711130565

Sky City Arlanda Holding AB
556870-8068

Årsredovisning

Styrelsen för Sky City Arlanda Holding AB upprättar härmed följande årsredovisning

Innehåll	**Sida**
Förvaltningsberättelse	2
Resultaträkning	3
Balansräkning	4
Tilläggsupplysningar	
Redovisningsprinciper m.m.	5
Noter	5-7

Alla belopp redovisas, om inte annat anges, i SEK.

Transaktion 09222115557467082678 Signerat SS, TG, JS

20220711130566

Förvaltningsberättelse

Information om verksamheten
Sky City Arlanda Holding AB är moderbolag till fastighetsägande företag.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret
Under 2021 har Covid-19 pandemin fortsatt påverkat Swedavias verksamhet högst väsentligt. Passagerarvolymen på flygplatserna var 70 procent lägre än före pandemin 2019. För bolagen inom Real Estate koncernen har pandemin dock haft begränsad påverkan.

Flerårsöversikt	**2021**	**2020**	**2019**	**2018**
Nettoomsättning (TSEK)	-	-	-	-
Balansomslutning (TSEK)	380 590	632 906	407 187	398 953
Soliditet (%)	99,0%	99,0%	44,5%	43,9%

Förändring av eget kapital

	Aktie-kapital	Balanserat resultat	Årets resultat
Ingående balans 2021-01-01	500 000	180 520 867	445 591 583
Överföring resultat föregående år		445 591 583	-445 591 583
Utdelning		-250 000 000	
Årets resultat			-432
Utgående balans 2021-12-31	**500 000**	**376 112 450**	**-432**

Förslag till resultatdisposition
Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel

Balanserat resultat (inkl. aktieägartillskott)	376 112 450
Årets resultat	-432
	376 112 018
disponeras så att	
till aktieägare utdelas (400 kronor per aktie)	200 000 000
i ny räkning överföres	176 112 018
	376 112 018

Transaktion 09222115557467082678 Signerat SS, TG, JS

20220711130567

Resultaträkning

	Not	2021-01-01 -2021-12-31	2020-01-01 -2020-12-31
Rörelsens kostnader	1		
Övriga externa kostnader		-1 878 050	-1 944 567
		-1 878 050	**-1 944 567**
Rörelseresultat		**-1 878 050**	**-1 944 567**
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i koncernföretag	2	-	445 591 578
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	3	3 968 607	4 830 768
Räntekostnader och liknande resultatposter	4	-1 292 534	-104 167
		2 676 073	**450 318 179**
Resultat efter finansiella poster		**798 023**	**448 373 613**
Bokslutsdispositioner	5	-798 023	-2 782 030
Resultat före skatt		**0**	**445 591 583**
Skatt på årets resultat	6	-432	-
Årets resultat		**-432**	**445 591 583**

Transaktion 09222115557467082678 Signerat SS, TG, JS

20220711130568

Balansräkning

	Not	2021-12-31	2020-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	7	210 748 714	210 748 714
Summa anläggningstillgångar		**210 748 714**	**210 748 714**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos koncernföretag		2 570 696	153 984
Fordran koncernkonto	8	167 270 587	420 447 464
Övriga fordringar		-	1 555 760
		169 841 283	**422 157 208**
Summa omsättningstillgångar		**169 841 283**	**422 157 208**
SUMMA TILLGÅNGAR		**380 589 997**	**632 905 922**
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		500 000	500 000
		500 000	**500 000**
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		376 112 450	180 520 867
Årets resultat		-432	445 591 583
		376 112 018	**626 112 450**
Summa eget kapital		**376 612 018**	**626 612 450**
Kortfristiga skulder			
Skulder till koncernföretag		2 088 449	4 723 614
Aktuella skatteskulder		432	1 555 760
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		1 889 098	14 098
		3 977 979	**6 293 472**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**380 589 997**	**632 905 922**

Transaktion 09222115557467082678 Signerat SS, TG, JS

20220711130569

Tilläggsupplysningar

Redovisningsprinciper m.m.

Allmänna redovisningsprinciper
Sky City Arlanda Holding AB (556870-8068) är ett aktiebolag registrerat i Sverige med säte i Sigtuna.
Årsredovisningen har upprättats enligt årsredovisningslagen (1995:1554) och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Andelar i dotterföretag, intresseföretag, gemensamt styrda företag och företag med ägarintresse i
Andelar i dotterföretag, intresseföretag, gemensamt styrda företag och företag det finns ägarintresse i redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade nedskrivningar.
I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet.

Fordringar, skulder och avsättningar
Fordringar har upptagits till de belopp varmed de beräknas inflyta.

Övriga tillgångar och skulder har upptagits till anskaffningsvärden där inget annat anges.

Intäkter
Koncernbidrag
Koncernbidrag som erhållits/lämnats redovisas som en bokslutsdisposition i resultaträkningen.
Det erhållna/lämnade koncernbidraget har påverkat företagets aktuella skatt.

Skatter
Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas i eget kapital. Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas under innevarande år. Aktuell skatt beräknas utifrån årets beskattningsbara vinst. Beskattningsbar vinst skiljer sig från vinsten som redovisas i resultaträkningen. Skillnaden avser dels intäkter som är skattepliktiga och kostnader som är avdragsgilla under andra år (temporära skillnader) och dels poster som ej är skattepliktiga eller avdragsgilla (permanenta skillnader). Företagets aktuella skatteskuld beräknas enligt de skattesatser som är beslutade per balansdagen. Som aktuell skatt redovisas även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder.

Nyckeltalsdefinitioner
Nettoomsättning
Rörelsens huvudintäkter.

Balansomslutning
Företagets totala tillgångar.

Soliditet
Justerat eget kapital (eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt) i procent av balansomslutningen.

Noter

Not 1 Anställda och personalkostnader
Bolaget har inte haft några anställda under året eller föregående år.

Transaktion 09222115557467082678 Signerat SS, TG, JS

20220711130570

Not 2 Resultat från andelar i koncernföretag

	2021	2020
Erhållna utdelningar	-	190 000 000
Resultat vid avyttringar	-	441 591 578
Nedskrivningar	-	-186 000 000
	-	**445 591 578**

Not 3 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

	2021	2020
Ränteintäkter från koncernföretag	3 968 607	4 830 768
	3 968 607	**4 830 768**

Not 4 Räntekostnader och liknande resultatposter

	2021	2020
Räntekostnader till koncernföretag	-1 290 426	-
Övriga räntekostnader	-2 108	-104 167
	-1 292 534	**-104 167**

Not 5 Bokslutsdispositioner

	2021	2020
Lämnade koncernbidrag	-798 023	-2 782 030
	-798 023	**-2 782 030**

Not 6 Skatt på årets resultat

	2021	2020
Aktuell skatt	-432	-
	-432	**-**

Not 7 Andelar i koncernföretag

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	396 748 714	396 798 714
Försäljningar/utrangeringar	-	-50 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**396 748 714**	**396 748 714**
Ingående nedskrivningar	-186 000 000	-
Årets nedskrivningar	-	-186 000 000
Utgående ackumulerade nedskrivningar	**-186 000 000**	**-186 000 000**
Utgående redovisat värde	**210 748 714**	**210 748 714**

Not 8 Fordran koncernkonto

Bolaget har inga tillgängliga banktillgodohavanden då bolaget finansieras genom en koncernkontostruktur.

Transaktion 09222115557467082678 Signerat SS, TG, JS

20220711130571

Not 9 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser
Bolaget har inte några ställda säkerheter eller eventualförpliktelser.

Not 10 Koncernförhållanden
Bolaget är ett helägt dotterbolag till Swedavia Real Estate AB (556858-9872). Detta bolag är i sin tur helägt av Swedavia AB (556797-0818) som i sin tur är ett av staten helägt bolag.

Bolaget är moderföretag men med hänvisning till undantagsreglerna i årsredovisningslagen 7 kap 2§ upprättas ingen egen koncernredovisning. Det överordnade moderbolaget Swedavia AB, organisationsnummer 556797-0818, med säte i Sigtuna upprättar koncernredovisning.

Bolaget står under ett bestämmande inflytande från Swedavia AB.

Not 11 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut
Inga väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut.

Stockholm-Arlanda 12 april 2022

Stefan Stenberg
Ordförande

Jesper Sandahl
Styrelseledamot

Vår revisionsberättelse har lämnats den 13 april 2022

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Transaktion 09222115557467082678 Signerat SS, TG, JS

20220711305572

Verifikat

Transaktion 09222115557467082678

Dokument

Sky City Arlanda Holding AB 556870-8068 - ÅR 2021
Huvuddokument
7 sidor
Startades 2022-04-12 13:39:28 CEST (+0200) av Anna Dehlbom (AD)
Färdigställt 2022-04-13 09:22:14 CEST (+0200)

Initierare

Anna Dehlbom (AD)
Swedavia AB
anna.dehlbom@swedavia.se

Signerande parter

Stefan Stenberg (SS)
Ordförande
stefan.stenberg@swedavia.se

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Stefan Olof Stenberg"
Signerade 2022-04-12 14:41:15 CEST (+0200)

Tomas Gerhardsson (TG)
KPMG AB
tomas.gerhardsson@kpmg.se

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Karl Tomas Gerhard Gerhardsson"
Signerade 2022-04-13 09:22:14 CEST (+0200)

Jesper Sandahl (JS)
Styrelseledamot
jesper.sandahl@swedavia.se

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Jesper Sandahl"
Signerade 2022-04-12 14:31:55 CEST (+0200)

SIGNATURES scrive. VERIFIED BY

20220711130573

Verifikat

Transaktion 09222115557467082678

Detta verifikat är utfärdat av Scrive. Information i kursiv stil är säkert verifierad av Scrive. Se de dolda bilagorna för mer information/bevis om detta dokument. Använd en PDF-läsare som t ex Adobe Reader som kan visa dolda bilagor för att se bilagorna. Observera att om dokumentet skrivs ut kan inte integriteten i papperskopian bevisas enligt nedan och att en vanlig papperutskrift saknar innehållet i de dolda bilagorna. Den digitala signaturen (elektroniska förseglingen) säkerställer att integriteten av detta dokument, inklusive de dolda bilagorna, kan bevisas matematiskt och oberoende av Scrive. För er bekvämlighet tillhandahåller Scrive även en tjänst för att kontrollera dokumentets integritet automatiskt på: https://scrive.com/verify

20220711130574

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Sky City Arlanda Holding AB, org. nr 556870-8068

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Sky City Arlanda Holding AB för år 2021.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Sky City Arlanda Holding ABs finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Sky City Arlanda Holding AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Den upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vidimeras av

Transaktion 09222115557467128911 Signerat TG

20220711130575

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Sky City Arlanda Holding AB för år 2021 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Sky City Arlanda Holding AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande *granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella* bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm den 13 april 2022

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Transaktion 09222115557467128911 Signerat TG

Verifikat

Transaktion 09222115557467128911

Dokument

RB Sky City Arlanda Holding AB
Huvuddokument
2 sidor
Startades 2022-04-13 08:38:03 CEST (+0200) av Anna Dehlbom (AD)
Färdigställt 2022-04-13 09:22:43 CEST (+0200)

Initierare

Anna Dehlbom (AD)
Swedavia AB
anna.dehlbom@swedavia.se

Signerande parter

Tomas Gerhardsson (TG)
KPMG AB
tomas.gerhardsson@kpmg.se

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Karl Tomas Gerhard Gerhardsson"
Signerade 2022-04-13 09:22:43 CEST (+0200)

Detta verifikat är utfärdat av Scrive. Information i kursiv stil är säkert verifierad av Scrive. Se de dolda bilagorna för mer information/bevis om detta dokument. Använd en PDF-läsare som t ex Adobe Reader som kan visa dolda bilagor för att se bilagorna. Observera att om dokumentet skrivs ut kan inte integriteten i papperskopian bevisas enligt nedan och att en vanlig papperutskrift saknar innehållet i de dolda bilagorna. Den digitala signaturen (elektroniska förseglingen) säkerställer att integriteten av detta dokument, inklusive de dolda bilagorna, kan bevisas matematiskt och oberoende av Scrive. För er bekvämlighet tillhandahåller Scrive även en tjänst för att kontrollera dokumentets integritet automatiskt på: https://scrive.com/verify

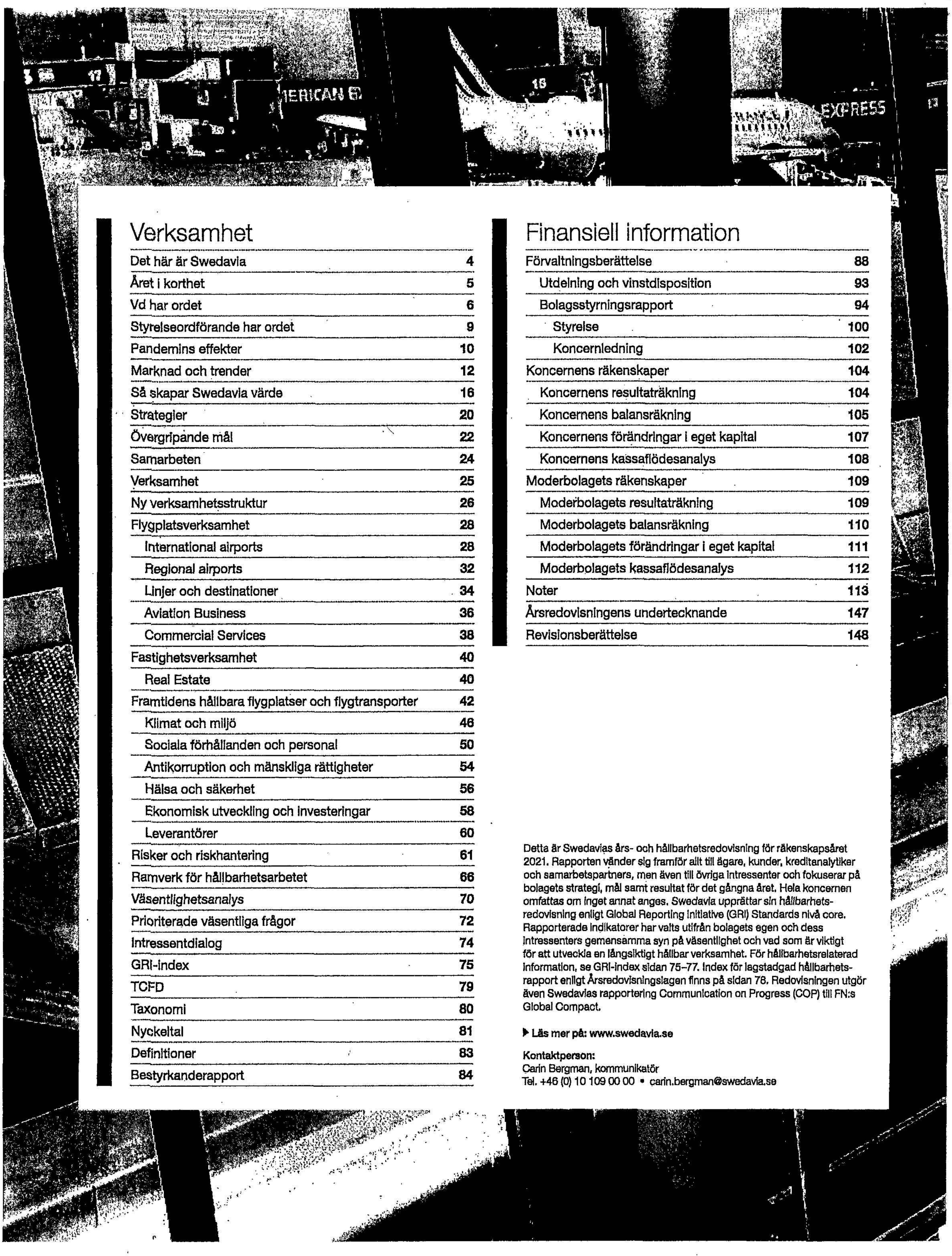
20220711305376

BILAGA

20220711130577

Swedavia Airports

Års- och hållbarhetsredovisning 2021



Verksamhet

Det här är Swedavia	4
Året i korthet	5
Vd har ordet	6
Styrelseordförande har ordet	9
Pandemins effekter	10
Marknad och trender	12
Så skapar Swedavia värde	16
Strategier	20
Övergripande mål	22
Samarbeten	24
Verksamhet	25
Ny verksamhetsstruktur	26
Flygplatsverksamhet	28
International airports	28
Regional airports	32
Linjer och destinationer	34
Aviation Business	36
Commercial Services	38
Fastighetsverksamhet	40
Real Estate	40
Framtidens hållbara flygplatser och flygtransporter	42
Klimat och miljö	46
Sociala förhållanden och personal	50
Antikorruption och mänskliga rättigheter	54
Hälsa och säkerhet	56
Ekonomisk utveckling och investeringar	58
Leverantörer	60
Risker och riskhantering	61
Ramverk för hållbarhetsarbetet	66
Väsentlighetsanalys	70
Prioriterade väsentliga frågor	72
Intressentdialog	74
GRI-index	75
TCFD	79
Taxonomi	80
Nyckeltal	81
Definitioner	83
Bestyrkanderapport	84

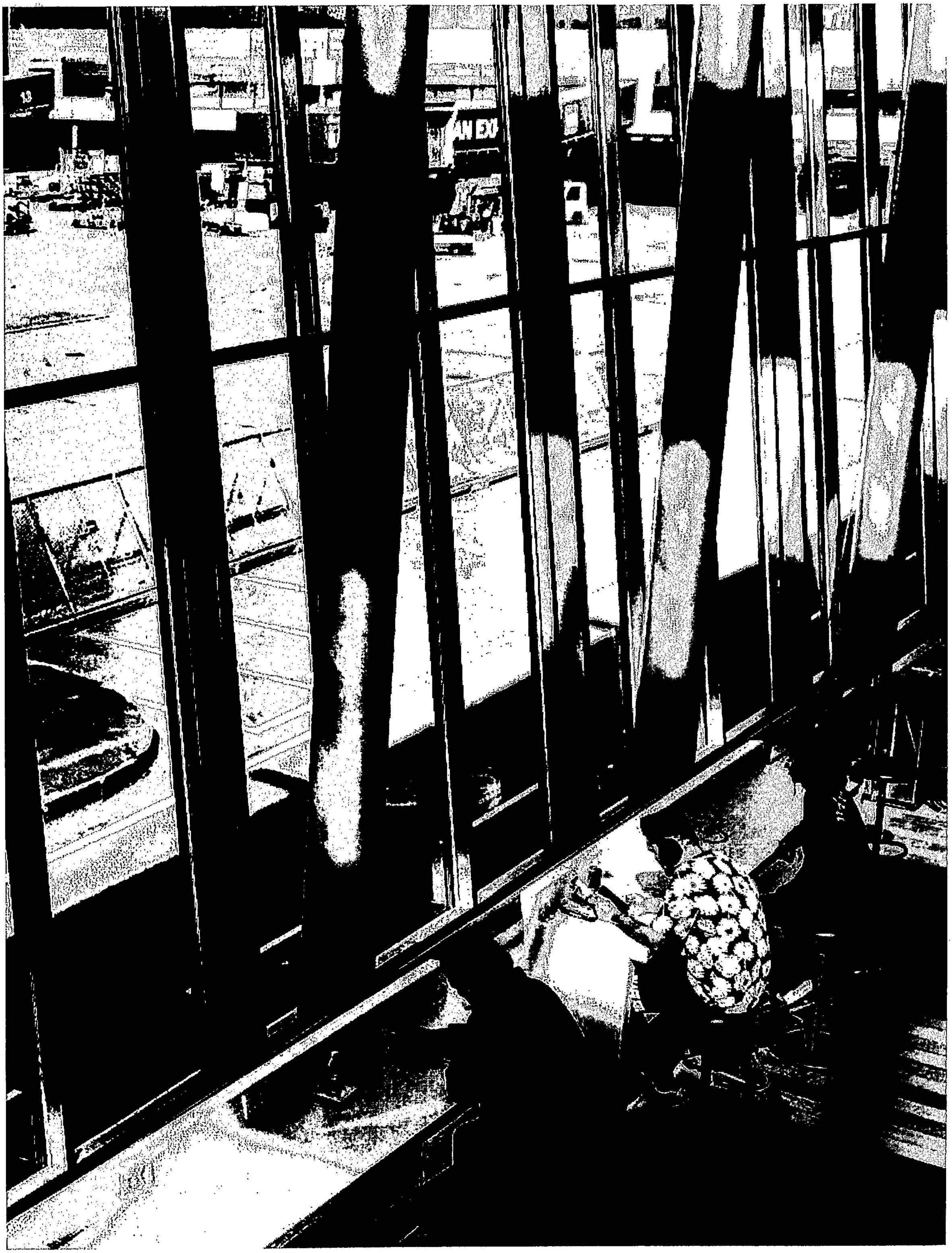
Finansiell information

Förvaltningsberättelse	88
Utdelning och vinstdisposition	93
Bolagsstyrningsrapport	94
Styrelse	100
Koncernledning	102
Koncernens räkenskaper	104
Koncernens resultaträkning	104
Koncernens balansräkning	105
Koncernens förändringar i eget kapital	107
Koncernens kassaflödesanalys	108
Moderbolagets räkenskaper	109
Moderbolagets resultaträkning	109
Moderbolagets balansräkning	110
Moderbolagets förändringar i eget kapital	111
Moderbolagets kassaflödesanalys	112
Noter	113
Årsredovisningens undertecknande	147
Revisionsberättelse	148

Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2021. Rapporten vänder sig framför allt till ägare, kunder, kreditanalytiker och samarbetspartners, men även till övriga intressenter och fokuserar på bolagets strategi, mål samt resultat för det gångna året. Hela koncernen omfattas om inget annat anges. Swedavia upprättar sin hållbarhetsredovisning enligt Global Reporting Initiative (GRI) Standards nivå core. Rapporterade indikatorer har valts utifrån bolagets egen och dess intressenters gemensamma syn på väsentlighet och vad som är viktigt för att utveckla en långsiktigt hållbar verksamhet. För hållbarhetsrelaterad information, se GRI-index sidan 75–77. Index för lagstadgad hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen finns på sidan 78. Redovisningen utgör även Swedavias rapportering Communication on Progress (COP) till FN:s Global Compact.

▶ **Läs mer på: www.swedavia.se**

Kontaktperson:
Carin Bergman, kommunikatör
Tel. +46 (0) 10 109 00 00 • carin.bergman@swedavia.se



[redacted]

DET HÄR ÄR SWEDAVIA

Tio flygplatser med fokus på hållbar utveckling

Uppdrag

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Syfte

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas.

Vision

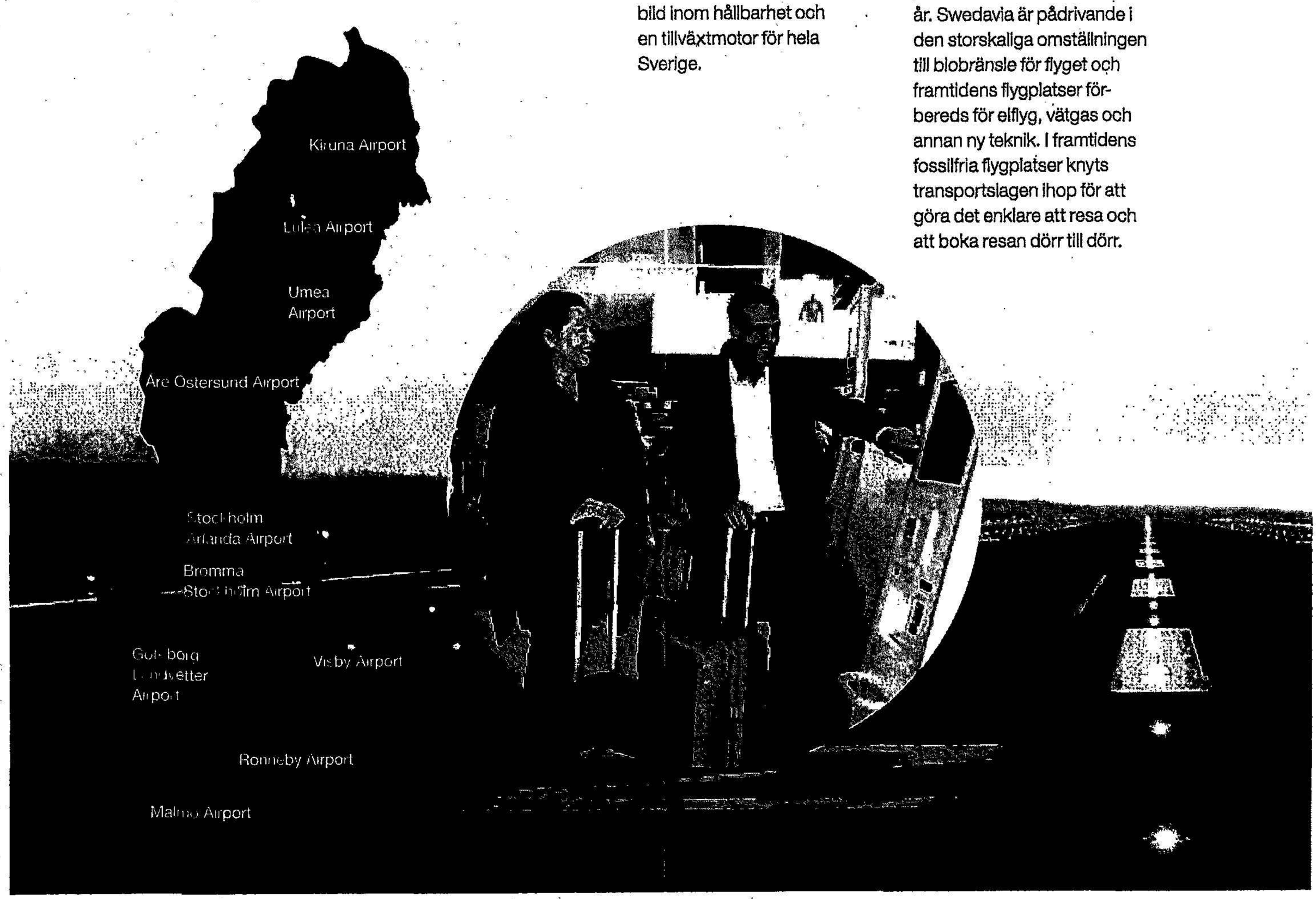
Swedavia utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige.

Affärsidé

Tillsammans med partners skapar Swedavia mervärde för kunder genom att erbjuda attraktiva flygplatser och tillgänglighet som ger smidiga och inspirerande reseupplevelser. Swedavias flygplatser ska vara Nordens viktigaste mötesplatser, bolaget ska vara en internationell förebild inom hållbarhet och en tillväxtmotor för hela Sverige.

Framtidens fossilfria flygplatser

Swedavia är och ska fortsatt arbeta för att vara världsledande i att driva flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. Den egna flygplatsverksamheten är fossilfri sedan 2020 och genom incitament och samarbeten ska andra utsläppskällor på flygplatserna fasas ut kommande år. Swedavia är pådrivande i den storskaliga omställningen till biobränsle för flyget och framtidens flygplatser förbereds för elflyg, vätgas och annan ny teknik. I framtidens fossilfria flygplatser knyts transportslagen ihop för att göra det enklare att resa och att boka resan dörr till dörr.



20220711130579

Koncernen i siffror

Koncernen

MSEK, om ej annat anges	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning	2 717	2 494	6 235	5 922
Rörelseresultat	–1 385	–1 593	709	682
Rörelsemarginal, %[1]	–51,0	–63,9	11,4	11,5
Årets resultat	–1 182	–1 282	583	517
Avkastning på operativt kapital, %	–6,3	–7,5	4,6	4,6
Skuldsättningsgrad, ggr	0,8	1,0	1,1	1,1
Investeringar	1 831	2 856	3 460	3 195
Utdelning	—	—	—	—
Medelantal anställda	2 244	2 600	3 050	3 217
Antal resenärer, miljoner	11,9	10,3	40,2	42,0
Driftkostnader per avresande resenär, SEK[2]	526,2	677,5	212,6	200,7
Kommersiella intäkter per avresande resenär, SEK	86,9	98,0	81,0	75,2
Kundupplevelse, index[3]	82	74%	76%	74%
Engagerade ledare och medarbetare, %[4]	74	77	78	65
Förnybart flygbränsle, %	0,44	0,15	0,14	—
Fossila koldioxidutsläpp, ton	0,7	83	316	1 305

För nyckeltal och definitioner se sidorna 81–83.

[1] Rörelsemarginal exklusive jämförelsestörande poster uppgick 2021 till –52,3 procent, 2020 till –71,9 procent, 2019 till 13,5 procent och för 2018 till 12,0 procent.

[2] Nyckeltalet beräknas utifrån flygplatssegmentet. Från och med 1 januari 2019 ingår dotterbolagen Swedavia Airport Telecom AB samt Swedavia Energi AB i flygplatssegmentet, jämförelseåren har omräknats.

[3] 2021 infördes en ny mätmetod för att mäta Swedavias mål kundupplevelse. För kundgruppen resenär sammanställs utfallet månatligen och presenteras som ett index.

[4] För 2019–2021 redovisas nyckeltalet via pulsmätningar som ger en indikation på hur ledare och medarbetare mår vid mättillfället. Under 2021 gjordes fyra mätningar, två under första halvåret och två under andra halvåret.

Året i korthet

- Under helåret hade Swedavias flygplatser 11,9 miljoner (10,3 miljoner 2020) resenärer, vilket är en ökning med 16 procent och en minskning med 70 procent jämfört med 2019
- Nettoomsättningen ökade med 223 miljoner kronor och uppgick till 2 717 miljoner kronor (2 494 miljoner kronor 2020) hänförligt till ökad flygtrafik och högre resenärsvolymer under det tredje och fjärde kvartalet.
- Externa driftskostnader var 279 miljoner kronor lägre jämfört med föregående år, i huvudsak hänförligt till åtgärder för kostnadsminskning.
- Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till –293 miljoner kronor (–435 miljoner kronor 2020). Under det andra halvåret var kassaflödet från den löpande verksamheten positivt och uppgick till 335 miljoner kronor (–285 miljoner kronor 2020).
- Rörelseresultatet uppgick till –1 385 miljoner kronor (–1 593 miljoner kronor 2020). Effekterna av covid-19-pandemin på flygtrafiken, resenärsvolymerna, Swedavias finansiella ställning samt verksamhet har varit fortsatt stora under 2021.
- I november emitterade Swedavia hybridobligationer om 2 500 miljoner kronor.

[redacted]

Människans fria rörlighet och möjlighet att möta andra människor, religioner och kulturer har länge varit en naturlig och grundläggande del av den globaliserade värld vi lever i. När covid-19-pandemin drabbade världen tvingades vi till inskränkningar i något som är fundamentalt mänskligt. Att resa och att mötas.

Vd och koncernchef Jonas Abrahamsson:

Redo för återhämtningen

Swedavias syfte är att möjliggöra för människor att mötas och därför har pandemin slagit väldigt hårt mot oss. Under 2020 var vi tvungna att vidta drastiska åtgärder för att säkra bolagets fortlevnad.

2021 var det första helåret som påverkades av pandemin. Sammanlagt reste närmare tolv miljoner resenärer till eller från våra flygplatser under året som gick. Det är två miljoner fler än under 2020, men en minskning med 70 procent jämfört med före pandemin.

Det är naturligtvis en utmanande situation när de kommersiella förutsättningarna i en bransch förändras så radikalt som för flygbranschen. Swedavia har hittills hanterat pandemin och dess konsekvenser väl och vi står nu rustade inför framtiden. Ett kvitto på det är att vi under både tredje och fjärde kvartalet åter hade ett positivt kassaflöde från den löpande verksamheten.

På kort sikt är framtidsutsikterna på flygmarknaden fortsatt ovissa, men vår bedömning är att det stora uppdämda resebehovet kommer att leda till en förnyad och stark återhämtning under det kommande året. Det är ännu för tidigt att förutspå vilka konsekvenser kriget i Ukraina får för flygmarknaden, men dessa bleknar alldeles oavsett i ljuset av den mycket svåra humanitära situation som uppstått. Ingenting är viktigare än att detta krig upphör och att lidandet som det orsakar kan begränsas.

Viktiga satsningar

Under 2021 valde ett flertal flygbolagskunder att storsatsa på Swedavias flygplatser, inte minst på Stockholm Arlanda Airport. Finnair och Ryanair har etablerat baser på Stockholm Arlanda Airport och under 2022 kommer Eurowings att göra detsamma.

Även våra stora och mer etablerade flygbolagskunder såsom SAS, BRA och Norwegian stod under andra halvan av 2021 för stora nysatsningar. Alla dessa satsningar visar hur attraktiv den svenska marknaden är, de visar att Swedavia kan erbjuda en konkurrenskraftig produkt och de förbättrar svensk tillgänglighet avsevärt.

Återhämtningen sker från nivåer vi inte sett sedan tidigt 1980-tal, men mitt i den ovissheten som pandemin fortfarande för med sig finns positiva trender. Människor vill och behöver resa och mötas. Det kommer inte att förändras. En stor och växande andel av jordens befolkning har vänner och familj i andra länder. Den snabba digitaliseringen under pandemin kommer sannolikt att påverka affärsresandet, där digitala möten i viss utsträckning även framöver kommer att ersätta fysiska möten. Men kreativa, skapande och relationsbyggande möten kommer även framöver att vara fysiska. Därtill har människors vilja att upptäcka världen inte avtagit, snarare tvärtom. I denna värld är det bara flyget som kan knyta oss samman trots stora avstånd.

”Kreativa, skapande och relationsbyggande möten kommer även framöver att vara fysiska”

Trygga flygplatser

Med en omfattande smittspridning i hela världen har Swedavias viktigaste uppgift även under det gångna året varit att möjliggöra flygtransporter under i övrigt svåra förhållanden. Flygplatserna ska vara trygga platser

20220711130580

att vistas på, trots en pågående pandemi. Detta har vi lyckats med. Människor har kunnat resa och gods har kunnat fraktas. Till och från dem har det transporterats vaccin, som över tid kommer göra att vi kan lägga pandemin bakom oss.

Inte minst kortsiktigt är dock utmaningarna flera. Det är svårt att rekrytera nya medarbetare när bemanningsbehovet är ovisst och när nödvändiga bakgrundskontroller tar för lång tid. De sjukskrivningar som är en följd av pandemin liksom karantänsregler medför också utmaningar i en operativ verksamhet som i många fall måste fungera dygnet runt.

Rätt förutsättningar

Tack vare att vi vidtog omfattande åtgärder för att säkra bolagets överlevnad under 2020 har vi under 2021 åter kunnat vrida fokus framåt. Under hösten implementerade vi vår nya verksamhetsstruktur, som bland annat innebär att vårt nätverk av flygplatser nu består av två grupperingar. Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Bromma Stockholm Airport och Malmö Airport utgör International Airports, medan Visby Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Ronneby Airport och Kiruna Airport ingår i Regional Airports. Denna uppdelning kommer att skapa bättre förutsättningar för oss att stärka vår och därmed Sveriges internationella konkurrenskraft, samtidigt som vi värnar tillgängligheten runt om i Sverige.

Samtidigt har utvecklingen av våra flygplatser fortsatt. Stockholm Arlanda Airport blir en modernare och effektivare flygplats, med nytt handelsområde, ny säkerhetskontroll och en integrering av terminalerna 4 och 5. På Kiruna Airport och Åre Östersund Airport har vi lanserat fjärrstyrd flygtrafikledning och på fler a flygplatser har vi fortsatt utveckla infrastrukturen för att ta emot framtidens elflyg.

Under 2021 reste cirka 12 miljoner resenärer till eller från Swedavias flygplatser. Det är en ökning med två miljoner jämfört med 2020, men fortfarande 70 procent under nivåerna före pandemin.

Sveriges viktigaste transportnav

När de kommersiella förutsättningarna ställts på ända är det vårt syfte och våra långsiktiga mål och strategier som hjälpt oss att navigera rätt. Våra högt satta strategiska mål för hållbart värdeskapande är centrala för att vi ska kunna bedriva ett trovärdigt och ambitiöst hållbarhetsarbete och även om pandemiåren inneburit att vi behövt kraftsamla inom områden vi annars inte behövt lägga kraft på, så har våra mål legat fast och insatserna för att nå dem har fortsatt.

Under 2022 kommer vi att se över vår strategiska inriktning för att vi även fortsättningsvis ska ha ett ramverk som leder oss i riktning mot vår vision: att utveckla framtidens flygplatser som skapar hållbar tillväxt för hela Sverige.

Vi vill stärka vår internationella konkurrenskraft i en situation där konkurrensen om flygbolag och resenärer är

VD HAR ORDET

knivskarp. Vi behöver förflytta oss framåt inom ett antal områden, vilket kräver fokusering och prioritering. Tre områden som kommer vara särskilt viktiga för oss är flygets klimatomställning, en fortsatt digital transformation och att utveckla våra flygplatser till multimodala transportnav, där olika transportslag möts i en allt mer sömlös reseupplevelse.

För att världen ska nå målet med en global medeltemperaturökning som inte överstiger 1,5 grader är omställningen mot en fossilfri transportsektor avgörande. Swedavia är redan världsledande på att driva klimatsmarta flygplatser – det ska vi fortsätta vara. Därutöver behöver vi accelerera våra ansträngningar för att bidra till hela flygbranschens omställning.

Parallellt och tätt sammankopplat med vårt klimatarbete ska vi också utveckla våra flygplatser som transportnav. Väg- och spårbunden trafik ska ännu bättre än idag länkas samman med flygtrafiken både fysiskt och digitalt, för att resor och transporter ska bli så sömlösa som möjligt. Det är något som hör framtidens hållbara resande till och som våra resenärer i allt högre utsträckning kommer att förvänta sig av oss. Det ska vara enkelt att boka och enkelt att resa, oavsett var resan börjar och slutar.

”Resor och transporter ska bli så sömlösa som möjligt. Det är något som hör framtidens hållbara resande till”

Ett stort tack

Det är ett exceptionellt år vi lägger bakom oss, men det är framförallt spännande tider vi har framför oss. Mycket må vara ovisst, men återhämtningen kommer och utvecklingen fortsätter.

Våra flygplatser ska fortsätta skapa den tillgänglighet som Sverige behöver för att leva och utvecklas. De ska vara trygga arbetsplatser för de tusentals människor som arbetar där och de ska vara Sveriges viktigaste transportnav för de miljontals människor som reser via dem.

Jag vill avslutningsvis rikta ett innerligt och varmt tack till alla flygbolagskunder, våra partners och inte minst våra anställda för alla umbäranden och insatser som tagit oss igenom pandemin så här långt. Tillsammans ska vi fortsätta bidra till att Sverige kommer närmare världen och till att hela vårt avlånga land kan leva. Vi ska fortsätta göra det möjligt för människor att mötas. Det blir helt enkelt en bättre värld då.

Stockholm i mars 2022

Jonas Abrahamsson
Verkställande direktör och koncernchef

20220711130581

”Vi klarade den viktigaste uppgiften”

– tre frågor till Swedavias styrelseordförande Åke Svensson

Världen har gått igenom ännu ett pandemiår. Hur har Swedavia hanterat det?

– Swedavia har så här långt hanterat den här pandemin så bra som det varit möjligt med tanke på de exceptionella omständigheterna. Det är värt att komma ihåg att få branscher upplevt en så fullständig kollaps som flygbranschen, när resandet nära nog stannade av helt i mars 2020.

Den allra största delen av Swedavias intäkter är resenärsberoende, medan utgifterna till stor del är anläggningsrelaterade. Det innebar att intäkterna nästintill försvann på en månad, medan kostnaderna i stort sett var oförändrade. Detta ledde till att Swedavia behövde vidta genomgripande åtgärder för att säkra likviditeten. Dels genom omfattande finansiella åtgärder, dels genom att minska de egna utgifterna.

Vi nödgades permittera ett stort antal av våra duktiga medarbetare och ansöka om pandemistöd enligt de regler som regeringen meddelade. Vi klarade den viktigaste uppgiften: att på ett säkert sätt hålla våra flygplatser öppna för trafik. Under 2020 begärde vi också ett aktieägartillskott som vi sedermera också fick i oktober samma år, för att säkerställa bolagets långsiktiga förmåga till värdeskapande.

Sedan 2020 har bolaget arbetat med att se över sin struktur och organisation. Det har varit viktigt för att identifiera effektiviseringar, men ännu viktigare för att accelerera förbättringsarbetet inom ett antal områden. Denna omstrukturering fick full effekt först under 2021 och gör att Swedavia nu

har goda förutsättningar att vara konkurrenskraftiga även framöver. Uppdelningen av flygplatserna i två grupperingar, International Airports och Regional Airports, innebär nya möjligheter att stärka Swedavias internationella konkurrenskraft, samtidigt som vi värnar om den inhemska flygtillgängligheten.

Vad tror du blir särskilt viktigt under 2022?

– Swedavia ska stå redo att möta våra kunder och resenärer i takt med att flygresandet ökar. När människor åter kan resa, då ska vi göra det möjligt. Vi ska också fortsätta arbetet med att utveckla våra flygplatser. Ett tydligt exempel är de effektiviserings- och moderniseringsåtgärder vi genomför på Sveriges viktigaste transportnav, Stockholm Arlanda Airport.

Att stärka den internationella tillgängligheten, med fler internationella direktlinjer, är också mycket viktigt för Sverige och en stor utmaning i ett läge där konkurrensen är hård. I Sverige ser vi nu stora näringslivssatsningar. Dessa möjliggörs långsiktigt genom bland annat goda flygförbindelser.

Något som också krävs är en alltmer integrerad rörlighet, där olika transportslag knyts samman både fysiskt och digitalt. Under de kommande åren kommer det vara avgörande att verkligen anlägga ett systemperspektiv på transporter i Sverige och att utifrån det fortsätta minska klimatpåverkan och samtidigt öka den totala effektiviteten. Flygplatser kommer att vara mycket viktiga nav för framtidens transporter och därför är det naturligt att Swedavia tar en aktiv del i utvecklingen av framtidens sammanhållna svenska transportsystem.

Swedavia fortsätter att prioritera klimatfrågan väldigt högt. Varför det?

– Eftersom flyget är så viktigt. Framtidens transportsystem behöver vara fossilfritt och den globala rörlighet som flyget möjliggör måste fortsätta utvecklas. För Swedavia handlar det om att medverka i utvecklingen av ny teknik och nya bränslen i branschen, samtidigt som vi investerar i vår egen infrastruktur för att kunna ta emot flygfarkoster som i framtiden kommer att drivas på nya bränslen och ha en delvis annan karaktär. Detta är en avgörande utveckling och ett arbete som jag vet att alla engagerade Swedaviamedarbetare ser fram emot att vara en del av.

Jag vill till sist också rikta ett stort tack till alla Swedavias samarbetspartners, alla medarbetare, bolagets ledning och styrelsen, för ert oförtrutet hårda arbete under det gångna året. Tack vare er står vi redo att möta framtiden.

Stockholm i mars 2022

Åke Svensson
Styrelseordförande

Förberedelser för återstart

Året inleddes med förberedelser för återstart trots stor osäkerhet kring pandemins riktning. Under året fick Swedavia hantera stora variationer samt återanställa medarbetare för att möta trafikuppgången.

I januari startade vaccineringen mot covid-19 i Sverige och i juni lyfte UD sin avrådan från resor till en rad länder inom Europa. EU:s covidbevis lanserades i början av juli och blev startskottet för en återstart.

Smittsäkert flyg

Medier rapporterade att flygbolag och flygplan har så pass många lager av förebyggande skydd att det är lägre risk att bli smittad ombord än vid ett besök i en affär eller restaurang. Folkhälsomyndigheten uttalade sig och bekräftade att det är en liten risk att smittas av covid-19 på flyget. Det är snarare till, från och på flygplatsen som smittspridning sker.

Resandet ökade sakta

Pandemisituationen förbättrades successivt på global nivå och i slutet av september hävde UD den pandemirelaterade avrådan för resor till övriga länder. Mot slutet av året tilltog smittspridningen kraftigt genom den nya omikronvarianten. Sveriges vaccinationsgrad var hög och det blev betydligt lättare att resa för den som var dubbelvaccinerad mot covid-19. Folkhälsomyndigheten rekommenderade fortsatt att ovaccinerade utlandsresenärer testade sig när de återvände till Sverige.

Resandet tog tydlig fart från slutet av oktober och i november öppnade USA sina gränser mot omvärlden. Däremot höll EU sina gränser stängda för resenärer från tredjeland fram till början av 2022. USA och Storbritannien var två undantag. Återhämtningen avtog något i december på grund av nya restriktioner i Sverige och världen.

Testning på flygplatser

När resandet återupptogs ökade efterfrågan från resenärer och flygbolag på att kunna genomföra PCR- och antigentester samt få reseintyg utfärdade på flygplatsen. Vissa länder hade så stränga tidskrav på antigentester att de bara kunde utföras på flygplatsen om resenärerna skulle hinna med flyget. Swedavia upphandlade därför avtal för etablering av testcenter på flera flygplatser. Även för ankommande resenärer erbjöds testning på vissa flygplatser under delar av året.

20220711130582

Trygghetsskapande åtgärder

Under hela året fortsatte Swedavia att förhålla sig till riktlinjer från både svenska myndigheter på smittskyddsområdet och till europeiska luftfartsmyndigheter. Det innebar till exempel fortsatt förstärkt städning och desinfektion, plexiglas vid servicediskar, uppmaningar om fysisk distans samt att checka in hemifrån. Även rekommendationen om munskydd i terminal kvarstod då det fanns i European Aviation Safety Agency's (EASA) och EU:s smittskyddsmyndighets (ECDC) riktlinjer för flygbolag och flygplatser.

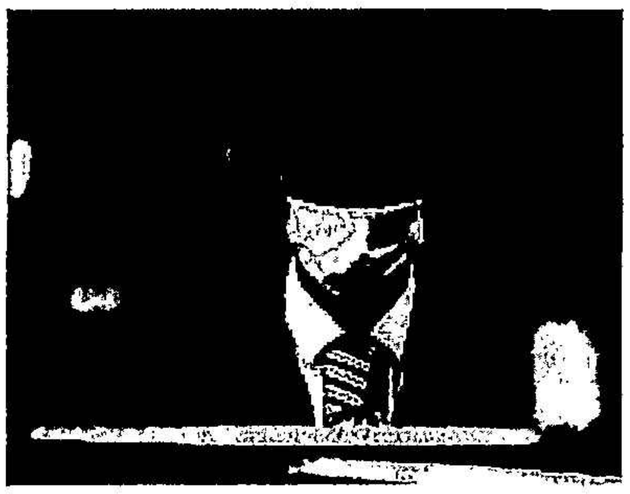
Breddat ansvar hos Polisen

Gränspolisen hade inte, i synnerhet på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport, bara ansvar för gränskontroll till och från Sverige under året, utan behövde även kontrollera att inresande var friska. Kurerna som normalt användes för passkontroll av resande från Non Schengen-destinationer användes istället för att granska resenärers pandemirelaterade handlingar.

En bransch i förändring

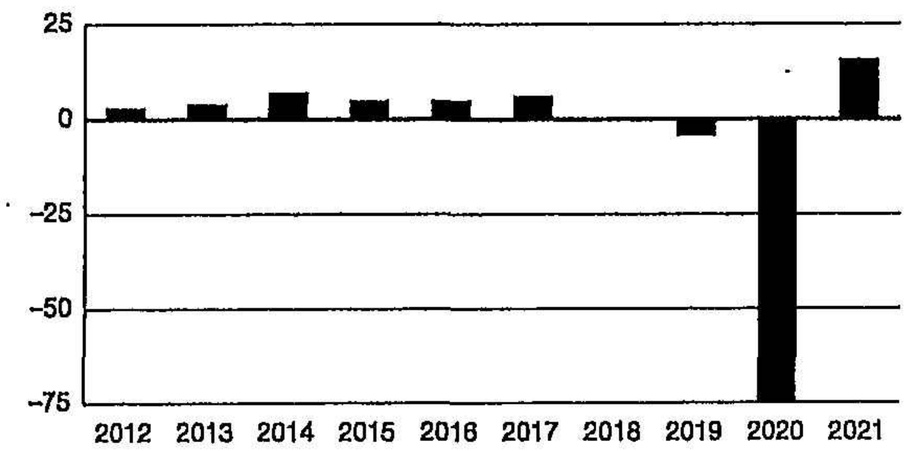
I och med att flygresandet ökade under andra halvåret behövde Swedavia återanställa. Många uppsagda medarbetare hade tagit nya anställningar i andra branscher, men vissa kunde återanställas. I flera regioner upplevdes en ökad konkurrens om arbetskraft. Återhämtningen skedde ryckigt och det var utmanande både för Swedavia och branschen att återanställa i rätt takt för att möta marknaden under året.

Mot årets slut konstaterades att flygbranschen stod inför förändringar där vidden fortfarande var osäker, i synnerhet vad gäller affärsresor. Under helåret hade Swedavias flygplatser 11,9 miljoner (10,3 miljoner 2020) resenärer, vilket är en ökning med 16 procent jämfört med 2020.

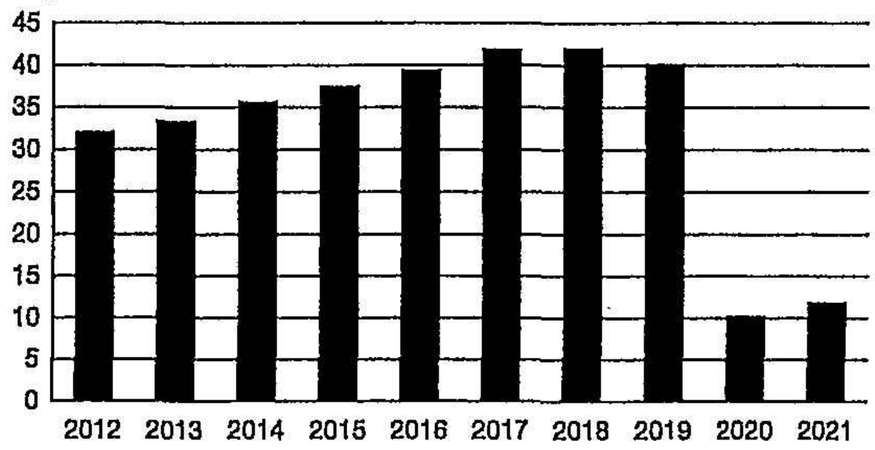


Antalet resenärer på Swedavias flygplatser var 70 procent lägre jämfört med samma period 2019.

RESENÄRSUTVECKLING PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER



ANTAL RESENÄRER PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER



Omvärlden präglas av stor osäkerhet och hög förändringstakt

Covid-19-pandemin har kastat världen in i en djup kris, samtidigt som den globala uppvärmningen gör sig påmind genom allt extremare väderfenomen. Detta skapar stora osäkerheter, men förstärker också trender inom många områden. Det handlar inte minst om behov av en mer hållbar utveckling och en påskyndad digitalisering.

Efter att pandemin lamslog världens flygtrafik går återhämtningen nu i otakt i en värld med nya virusvarianter och ojämnt fördelat vaccin. Resandet har delvis underlättats av covidbevis, men hämmas av nya nedstängningar, brist på harmoniserade regler och varierande vaccinationsgrader. Globaliseringen har starkare motvind och många företag bygger robustare leveranskedjor inom sin marknadsregion. Det ekonomiska bakslag som pandemin medfört innebär även ökad fattigdom och växande inkomstklyftor.

På lång sikt finns däremot starka drivkrafter för ökat välstånd och internationell turism. Detta kommer att innebära både kapacitetsutmaningar och möjligheter att utveckla affärer. Samtidigt utmanas befintliga affärer av skiftande konsumentbeteenden och alternativa erbjudanden. Kraven ökar markant inom de tre dimensionerna av hållbar utveckling.

Morgondagens hållbara transportsystem verkar för att optimera tillgängligheten och låta resenären enklare kombinera transportslag. Digitaliseringen ger bränsle till utvecklingen och medför nya sätt att tänka. Utvecklingen accelererar och samhället går mot en långtgående automatisering. Det kommer framöver att ställas höga krav på företags flexibilitet, snabbrörlighet och kompetens att samarbeta med kunder och partners. Samtidigt blir kompetens en bristvara som det är hög konkurrens om.

Swedavia har samlat viktiga trender inom dessa områden i fem trendteman.

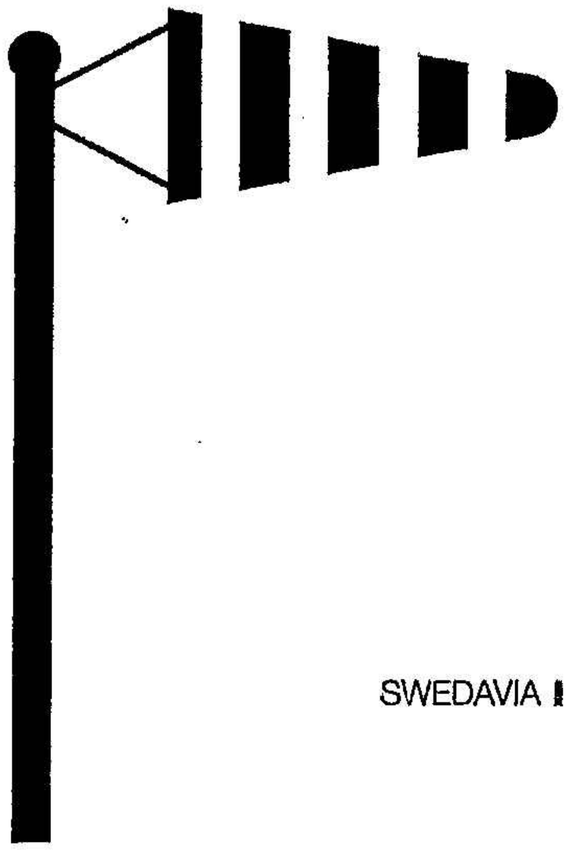
”Befintliga affärer utmanas av skiftande konsumentbeteenden och alternativa erbjudanden”

Fem trender

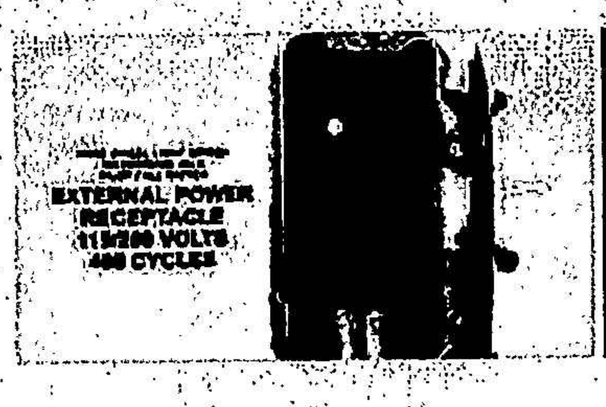
Hållbarhet stärks inom alla perspektiv

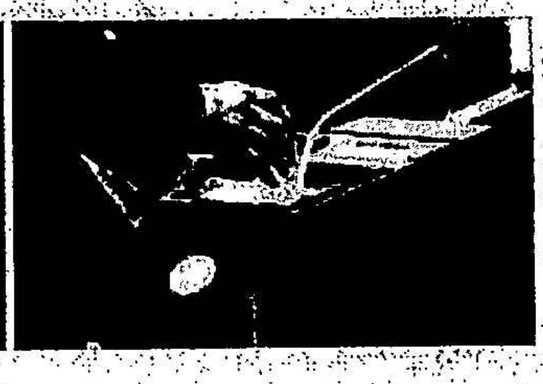
Effekterna av den globala uppvärmningen eskalerar, samtidigt som världen står inför ett växande energibehov. Synen på hållbarhet förändras i takt med ny kunskap och röster höjs för en bredare syn på välfärd, där framgång mäts på fler sätt än genom ekonomisk tillväxt. Politiken sätter nya regler och allmänheten väljer i ökande utsträckning bort företag som inte tar ansvar. Detta gäller också för den sociala hållbarheten, vilken har fått större vikt. På finansmarknaderna märks också en styrning mot mer hållbara investeringar.

Cirkulära affärsmodeller blir centrala för att minimera resursanvändningen och elektrifieringen av transportsektorn påskyndas av den allt intensivare klimat- och miljödebatten. Satsningar märks på förnybar energi från sol och vind, samt användning av vätgas som bränsle för morgondagens transporter.



20220711130583





Flygmarknaden ställer om

Flyget har stor betydelse för turism och handel, men smittspridning och restriktioner världen över håller tillbaka trafiken. Pandemin har påskyndat trenden med digitala möten och dämpar efterfrågan på affärsresor. Covidbevis har möjliggjort en successiv återhämtning under året, där besök hos släkt och vänner samt semester på varma resmål utgör viktiga drivkrafter. När välståndet på sikt åter ökar i världen, så förskjuts flygkartans tyngdpunkt gradvis längre mot Asien där majoriteten av världens medelklass bor.

Flygbolagens ekonomi sätts på stora prov av krisen. Statliga stödpaket har underlättat, men har också drivit upp skulderna hos många flygbolag. Samtidigt satsar lågkostnadsoperatörer offensivt i Europa och tar marknadsandelar. Flygfrakten är viktig för lönsamheten, men då majoriteten transporteras på passagerarflygplan råder en kapacitetsbrist.

Samtidigt som flygets ekonomi är ansträngd, så behöver koldioxidutsläppen minska genom modernisering av flygplansflottor, inblandning av blojetbränsle och på sikt elektrifiering och bränsle från vätgas. Detta driver kostnader och ett kapitalbehov som behöver finansieras. Kommerslella linjer med mindre elflygplan spås att lanseras runt eller bortom 2025 och därefter växer marknaden snabbt för andra eldrivna luftfarkoster.

Digital transformation

Den digitala utvecklingen accelererar och leder till nya affärslogiker, förbättrade kunderbjudanden och stora effektivitetsvinster. Även pandemin har påskyndat utvecklingen inom många områden. En distansrevolution pågår, där medarbetare friare kan kombinera arbete på kontor med arbete på annan plats. De flesta konsumenter nathandlar i större utsträckning än före pandemin och det pågående detaljhandelsskiftet påskyndas.

Miljarder saker är uppkopplade och utrullningen av 5G-system spås ge tillämpningarna ett lyft. Förmågan att se mönster i ofantliga informationsmängder ger konkurrensfördelar och artificiell intelligens tar kunskapen till en ny nivå och skapar nytt värde. Samtidigt medför utvecklingen att många arbeten får nytt innehåll och att ett kompetensgap uppstår. Detta driver behov av ständigt lärande och konkurrens om strategisk kompetens.

Innovationstakten ökar och de digitala och fysiska världarna smälter samman. Det går nu även att tala med intelligenta prylar och vardagen förenklas genom tillgång till allt smartare digitala assistenter. Biometriska tillämpningar sprider sig snabbt till nya områden och ger säker tillgång till tjänster och prylar.

Sömlöst resande

Mobilen har blivit fjärrkontrollen till resans moment. Resenärer förväntar sig att information om resan finns sömlöst i fysiska och digitala kanaler. Flygplatser fortsätter att digitalisera och automatisera sina processer, vilket ger en effektivare passage. Biometrisk teknik tillämpas allt mer även på flygplatser för säker verifiering av resenärers identiteter och smidigare flöden. Även utrustning och personal kopplas upp. Genom öppna gränssnitt och samarbete skapas ny innovation. Samtidigt präglas flygbranschen av ett stort antal aktörer, är global och har rigorösa krav på säkerhet, vilket skapar viss tröghet i förändringen.

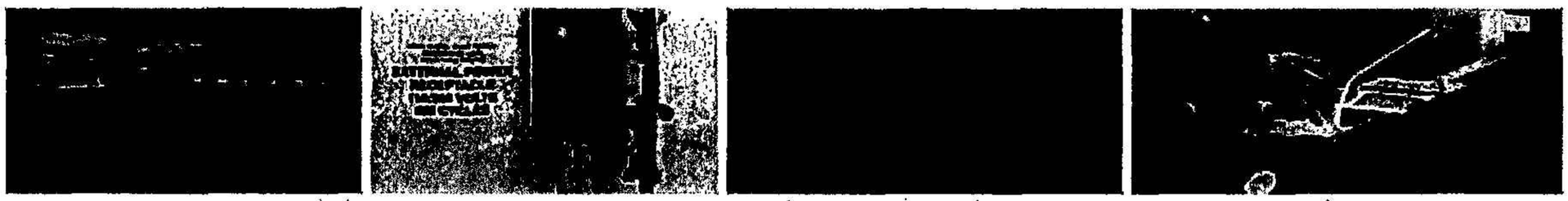
Inom EU finns en ambition att främja tågets del av transportarbetet och att påskynda elektrifieringen av transporter. Samtidigt växer nya affärsmodeller fram kring bilen som blir allt mer uppkopplad, självkörande och enkel att beställa vid behov. Resenärerna är digitalt mogna och önskar ett mer sömlöst resande, där transportslag kan kombineras på samma biljett. Där uppstår ett behov av flygplatser som multimodala noder i ett hållbart och tillgängligt transportsystem.

Nya sätt att möta kunden

Med ständig uppkoppling är nästan allt tillgängligt dygnet runt. En informations- och konsumtionströtthet brer ut sig och gör morgondagens resenärer svårare att nå och engagera. Att ha tillgång till det som behövs genom att hyra eller prenumerera istället för att äga blir ett alternativ. Ett värderingsskifte syns också med önskan att bidra till något gott med konsumtionen. Den redan starka hälsotrenden tilltar samtidigt som psykiska ohälsotal skenar med samhällets högt ställda krav.

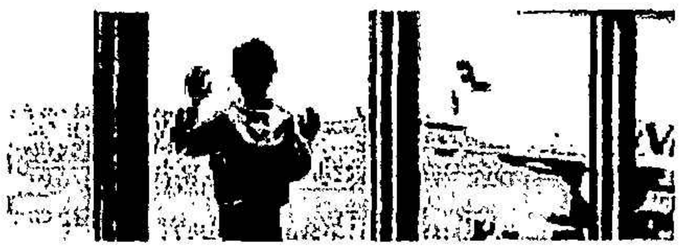
Reseupplevelser prioriteras och flyget är ett naturligt sätt att resa för många. Ett effektivt flöde önskas på flygplatsen, men får inte vara synonymt med det sterila. Resan är en del av vardagen och det finns en önskan att också få ärenden gjorda. Människor söker en välkomnande miljö för att koppla av, umgås eller få värdefull egentid. Det finns även utrymme för att ta del av nyheter och låta sig inspireras, där det unika och lokala för många är intressantare än det som enkelt klickas hem med mobilen. Flyget är i sig en upplevelse och det finns en önskan att ha nära kontakt med flygplanen genom stora fönsterpartier.

Så agerar Swedavia på trenderna



TREND:	Hållbarhet stärks inom alla perspektiv	Flygmarknaden ställer om	Digital transformation	Sömlöst resande
FÖLJD:	• Efterlevnad av nya regleringar. • Behov av påskyndad klimatomställning och ett proaktivt hållbarhetsarbete. • Ökad transparens och mer omfattande hållbarhetsrapportering. • Ökad cirkularitet behövs för att minska resursutnyttjandet. • Klimatanpassning av infrastruktur som skydd mot effekter av extremväder. • Den snabbt växande efterfrågan av laddinfrastruktur behöver mötas med förnybar elförsörjning. • Behov av ökad inkludering, tillgänglighet, jämställdhet, hälsa och säkerhet för alla. • Behov av proaktivt arbetsmiljöarbete i syfte att förebygga olyckor och ohälsa.	• Behov av kontroller samt information på grund av föränderliga reserestriktioner. • Minskat affärsresande drabbar viktiga kunder. Krav på lyhördhet, snabba processer, punktlighet. • Urbanisering, befolkningstillväxt och ökat välstånd ger på sikt nya linjeutvecklingsmöjligheter. • Resenärer ställer högre krav på informationsanpassning, betalmedel och utbud. • Omställning till biobränslen och på sikt bränsle från vätgas. Omställningen till biobränsle och på sikt elektrifiering och bränsle från vätgas. Infrastruktur för detta behöver säkerställas.	• Flygplatsers stora flöden innebär möjligheter till optimering genom datainsamling, sensorer och analysverktyg. • Ny teknik behöver kontinuerligt testas och utvärderas. • Nya krav på egen innovations- och genomförandeförmåga samt på att kunna dra nytta av extern innovationskraft. • Vikten ökar av ständigt lärande och att uppfattas som en attraktiv arbetsgivare för att säkerställa kompetenser. • Distansarbete ställer krav på tillitsbaserat ledarskap med tydlig målstyrning. • Skydd mot cyberkriminalitet behöver stärkas kontinuerligt inklusive god medvetenhet bland medarbetare.	• Nya krav på samarbete i ekosystem med olika aktörer. Vision och nytta behöver kommuniceras. • System behöver samverka så att uppdaterad information om resan finns tillgänglig i digitala kanaler och assistenter som används av resenärer. • Kundgrupper förväntar sig en automatiserad process, med bland annat kontaktlösa tjänster och biometri. • Nya affärsmodeller kring bilen minskar på sikt parkeringsbehovet. Angöring och intermodalitet blir viktigare.
SÅ HÄR AGERAR SWEDAVIA:	• Fossilfri flygplatsverksamhet i egen regi sedan 2020. Köper in energi från förnybara energikällor och fjärrvärme från biobränslen. • Köper biobränsle motsvarande egna tjänsteresor sedan 2016. Fem procent av tankat flygbränsle ska vara fossilfritt i Sverige 2025. • Samordnar upphandling av förnybart flygbränsle i samarbete med näringsliv och offentlig sektor. • Miljödifferentierade avgifter ger flygbolag bättre förutsättningar att ställa om. • Klimatcertifierade flygplatser enligt högsta nivå senast 2025. • Arbetar proaktivt mot ohälsa samt följer löpande upp inrapporterade arbetsmiljöhändelser i ledningen.	• Arbetar aktivt för att stärka tillgängligheten och efterfrågan genom ett brett utbud av flyglinjer och flygbolagskunder. Konkurrenskraftiga avgifter säkerställs. • Säkerställer att Swedavia möter kundernas behov av levererade produkter genom processorienterat arbetssätt. • Arbetar för att driva nyttjande av biobränslen, vilket innefattar incitament till flygbolag som tankar bioflygbränsle och marktjänstbolag som tankar förnybar diesel (HVO100). • Deltar i elflygsprojekt som Green Flyway på Åre Östersund Airport samt Fossilfritt Flyg i Norra Sverige.	• Driver strategisk förflyttning mot digital transformation för att skapa kundvärde inklusive dynamisk plan och roadmap. • Genererar och testar idéer enligt etablerad idéhanteringsprocess. • Tillgängliggör data via API:er så att rätt information kan nyttjas av resenärer och andra intressenter. • Digitalt samarbete mellan Swedavias flygplatser för att skapa gemensamma operativa center. • Fortsatt implementering av autonoma plog-, sop- och blåsmaskiner. • Deltar i fortsatt europeiskt forsknings- och utvecklingssamarbete. • Ökar medvetenhet om cyberhot genom utbildningar. • Intern kampanj LoveIT ska höja den digitala mognaden.	• Tar initiativ för att bli en ledande aktör mot en mer sömlös resa. • Planerar att knyta ihop transportslag digitalt och verka för att buss, tåg och taxi kan bokas i Swedavias externa digitala kanaler. • Kommunicerar fossilfria sätt att ta sig till flygplatsen. • Söker nya partnerskapslösningar för innovativa angöringsaktörer, till exempel självkörande bilar och drönare. • Påbörjar förstudie kring biometrisk teknik inom kort.

20220711130584



Nya sätt att *möta kunden*

- Behov av att synliggöra det unika med flygplatser, som att öppna upp mot flygplanen och lyfta fram flygteknologi.
- Varumärkens affärsmodeller förändras. Flygplatser är viktiga kanaler att konvertera kunder, där köp kan ske vid annat tillfälle.
- Unik och hållbar shopping efterfrågas. Permanenta butiker med personlig service behöver varvas med tillfälliga pop up-butiker, lokal anknytning och self service-lösningar.
- Hälsa ska speglas i fysisk miljö och utbud.
- Budskap ska utgå från nytta. Del av kundtjänst kan automatiseras, men med tillgänglighet till personal. Snabba svar krävs.
- Ej värdeskapande väntetid behöver förebyggas och förväntad kötid kommuniceras.
- Fler äldre resenärer ökar behovet av assistans.

- Upphandlingar genomförs av koncessionstagare inom Retail, Food & Beverage (RFB) med koncept som ska möta kundbehov, både på befintliga ytor och den nya handelsplatsen vid Stockholm Arlanda Airport.
- Utökar information i digitala kanaler, som i Swedavias app, webb och chatbot samt vid kundtjänstterminaler i syfte att underlätta både inför resan och på flygplatsen. Utökar även kömätning för att optimera processer och minska upplevd onödig väntetid.
- Flygplatsen erbjuder flera nivåer av service där resenären själv kan uppgradera sin servicenivå.
- Resenärer med behov av assistans är kända och planerade.

Fyra scenarier för 2025

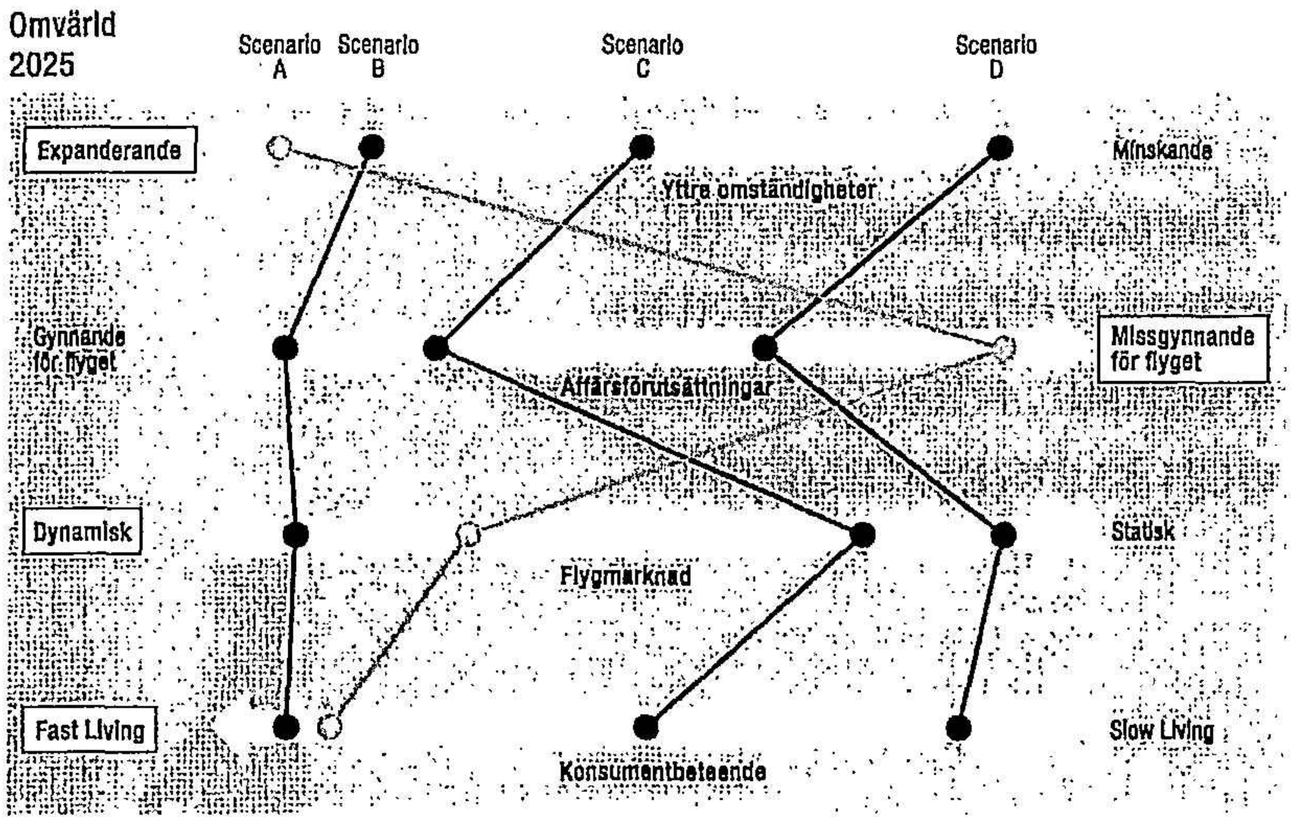
Under 2020 tog Swedavia fram en scenarioplanering med fyra framtidsberättelser för år 2025. Under 2021 har scenarierna använts som stöd för planeringen.

Syftet var att ge stöd till planeringen och förbereda för de historiskt stora osäkerheter covid-19-pandemin fört med sig. Scenarierna kombinerar olika utfall av osäkerheter och var och ett innebär skilda verkligheter för Swedavia.

Bolaget behöver olika anpassningar av affärsmodellen i de olika scenarierna och värdeerbjudandet till kundgrupperna kommer delvis att se olika ut.

Den löpande omvärldsbevakningen fångar signifikanta omvärldshändelser som kan trigga en utveckling i något av scenariernas riktning.

Över tid har en stor mängd händelser i omvärlden passat väl in i de fyra framtider scenarierna beskriver. Uppföljning visar att scenarierna inträffar i kombination, samtidigt som stora osäkerheter fortfarande kvarstår och bilden snabbt kan förändras.



Swedavia skapar värde i många led

Swedavias huvudsakliga uppdrag är att skapa tillgänglighet inom, till och från Sverige.

Värdeskapandemodellen illustrerar Swedavias verksamhet genom att redogöra för de resurser Swedavia använder, hur dessa resurser förädlas i verksamheten och vilket värde Swedavia skapar för olika intressenter.

Genom verksamheten skapas tillväxt och affärsmöjligheter. Swedavia bidrar till arbetstillfällen, skatteintäkter, mångfald, kultur och kunskapsutbyte för bolagets intressenter. Dessutom medverkar Swedavia aktivt i utvecklingen av transportsektorn och bidrar till att de transportpolitiska målen nås. Det ger positiva effekter för hela samhället – lokalt, regionalt och nationellt, för organisationer och företag likväl som för enskilda individer.

Swedavias verksamhet resulterar även i en påverkan på omvärlden, exempelvis löner till anställda, utsläpp av koldioxid och bidrag till FN:s hållbarhetsmål.

”Swedavia bidrar till arbetstillfällen, skatteintäkter, mångfald, kultur och kunskapsutbyte”

Swedavias resurser

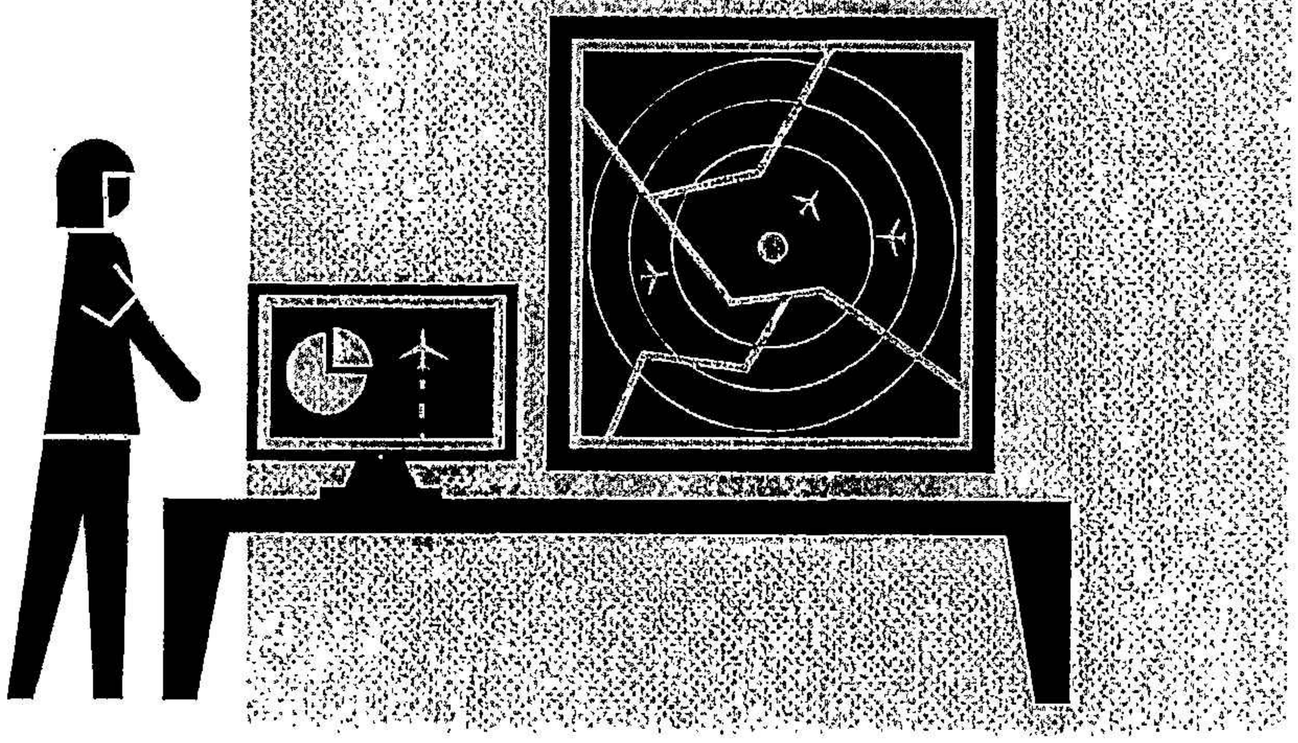
Relationskapital
11,9 miljoner resenärer och relationer med kunder, hyresgäster, leverantörer, samarbetspartners och beslutsfattare.
Cirka 7 miljoner besökare på swedavia.se och cirka 225 000 följare fördelat på 20 olika konton.

Humankapital
2 617 engagerade medarbetare som bidrar till att ge kunder en positiv reseupplevelse.

Materiellt och immateriellt kapital
Tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Fastigheter och mark i anslutning till flygplatserna. Swedavia rankades 2021 som det mest hållbara varumärket inom kategorin flyg i Sustainable Brand Index.

Finansiellt kapital
Eget och upplånat kapital.

Naturkapital
Energi, skog och materialanvändning.



20220711130585 2022

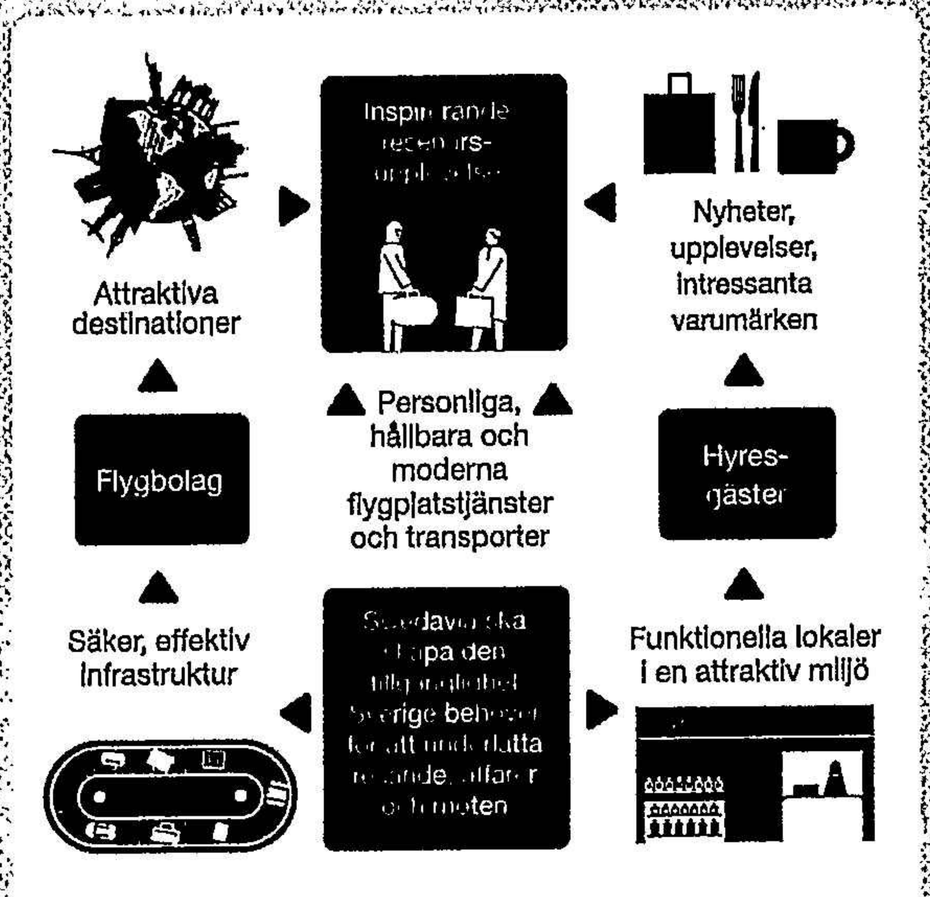
Swedavia erbjuder

Swedavias flygplatser har en säker och optimerad infrastruktur och därmed skapas effektiva flöden för en smidig och inspirerande kundupplevelse.

Flygbolagen levererar attraktiva destinationer till resenärerna
Swedavias tio flygplatser bildar ett nätverk som knyter samman Sverige och Sverige med resten av världen. Det skapar möjligheter för upplevelser och rekreation och möjliggör att människor reser och möts över kulturella, religiösa och politiska gränser.

Funktionella lokaler i en attraktiv miljö
Swedavia erbjuder lokaler för handel, kontor, lager och logistik som möter kundernas behov och skapar långsiktig konkurrenskraft.

Inspirerande resenärsupplevelse
Tillsammans med flygbolagen och hyresgästerna levererar Swedavia inspirerande tjänster som ger en positiv kundupplevelse och ökad attraktivitet.



Värde för många intressenter

Ägare
- Årets resultat –1 182 MSEK
- Avkastning på operativt kapital –6,3 %
- Internationell förebild inom hållbarhet
- Bidrar till att de transportpolitiska målen nås

–6,3 % avkastning på operativt kapital

Leverantörer, samarbetspartners, finansiärer
- Långsiktiga och ömsesidiga partnerskap
- Finansiell avkastning på räntebärande kapital
- Arbetstillfällen

Resenärer, flygbolag, hyresgäster
- Attraktiva flygplatser
- Tillgänglighet
- Smidiga och inspirerande reseupplevelser
- Personliga mötesplatser

82 positiv kundupplevelse

Medarbetare
- Ersättningar till medarbetare
- Personlig och yrkesmässig utveckling
- Trygg, säker och inkluderande arbetsmiljö

74 % engagerade medarbetare*

*Genomsnittligt värde av fyra pulsmätningar under året.

Samhälle
- Tillgänglighet inom, till och från Sverige
- Sysselsättning och affärsmöjligheter
- Skatteintäkter
- Kultur- och kunskapsutbyte

Miljö
- Flyget i Sverige stod för cirka 2,5 procent av Sveriges samlade koldioxidutsläpp 2020 enligt Naturvårdsverket.
- Swedavia är pådrivande i den storskaliga omställningen för ett fossilfritt flyg, läs mer på sidan 42.
- Världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan, läs mer på sidan 46.

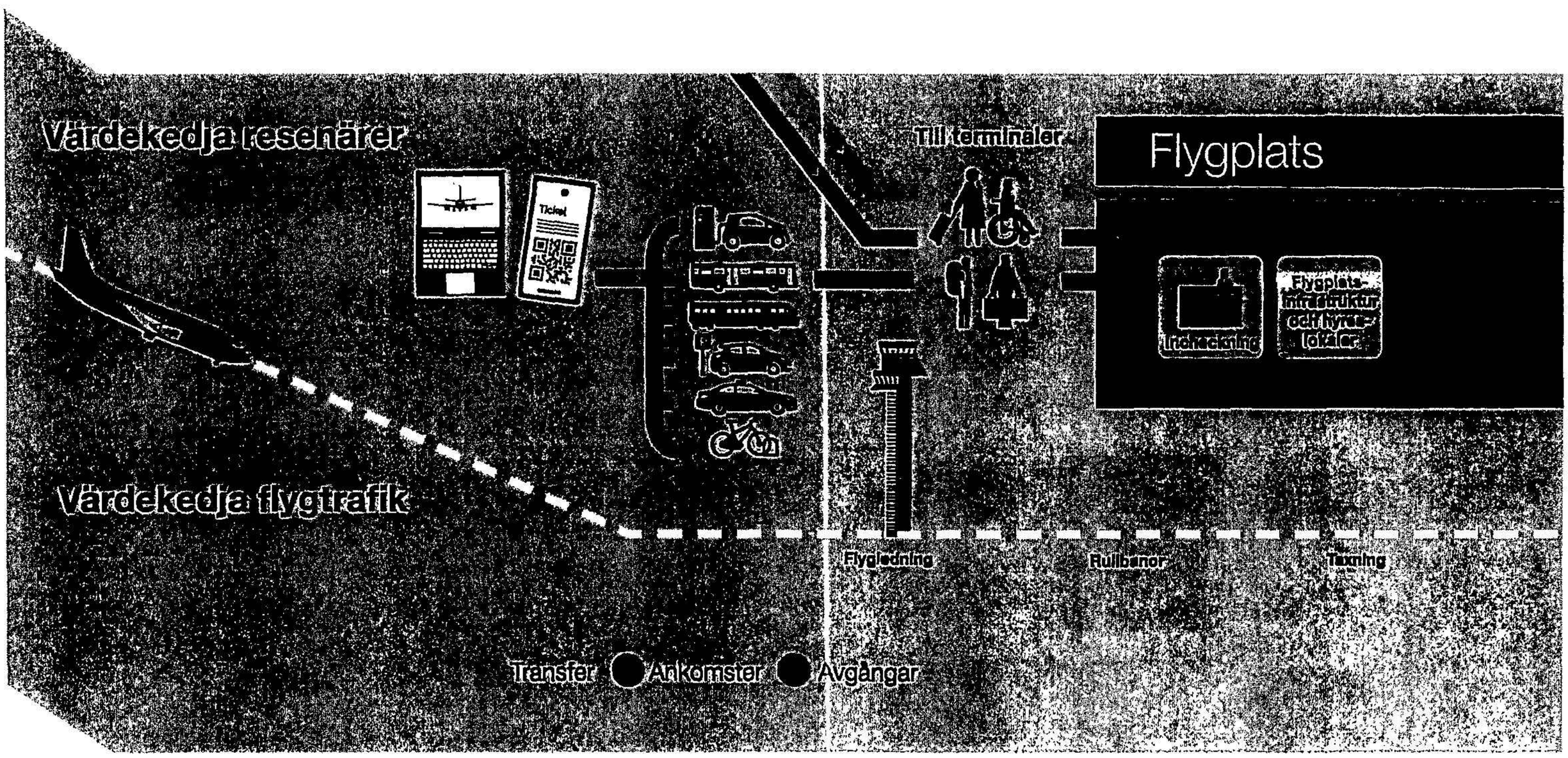
0,44 % förnybart flygbränsle

[redacted]

SÅ SKAPAR SWEDAVIA VÄRDE

Swedavias verksamhet skapar värde

Swedavias affär kretsar kring resenärer, flygbolag och hyresgäster. **Flygplatsverksamhet** och **Real Estate** utgör de två rörelsesegmenten. Tillsammans med kunder och samarbetspartners gör Swedavia det möjligt för människor att mötas. Swedavia skapar tillgänglighet och bidrar till en konkurrenskraftig svensk besöksnäring. På så vis skapas värde, för kunder och samhället i stort. Illustrationen nedan visar hur Swedavia skapar värde på olika sätt.



FLYGPLATSVERKSAMHET

Äger, driver och utvecklar Sveriges basutbud av flygplatser.

Aviation Business

- Resenärstjänster
- Start- och landningstjänster
- Säkerhetskontroll
- Marktjänster
- Terminal- och undervägstjänster
- Assistanstjänster, PRM*
- Infrastruktur för marktjänster**

* Personer med funktionsvariationer.
** Bland annat bagagehantering och tankning.

Commercial Services

- Uthyrning av lokaler för handel, restauranger, kontor, lager och logistik
- Bilparkering och angöring
- Tjänster för resenär samt bland annat reklam och IT

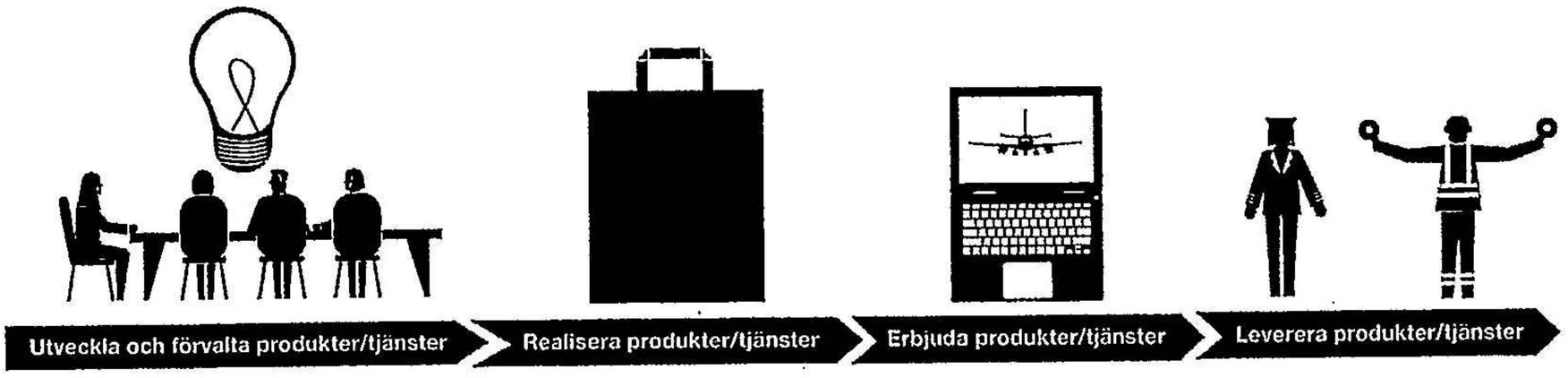
Skapat värde:

Knyter samman hela Sverige med resten av världen och möjliggör för människor att mötas.

20220711130586

Övergripande processarbete

Målet är att all verksamhet inom Swedavia på sikt ska arbeta enligt den här modellen.

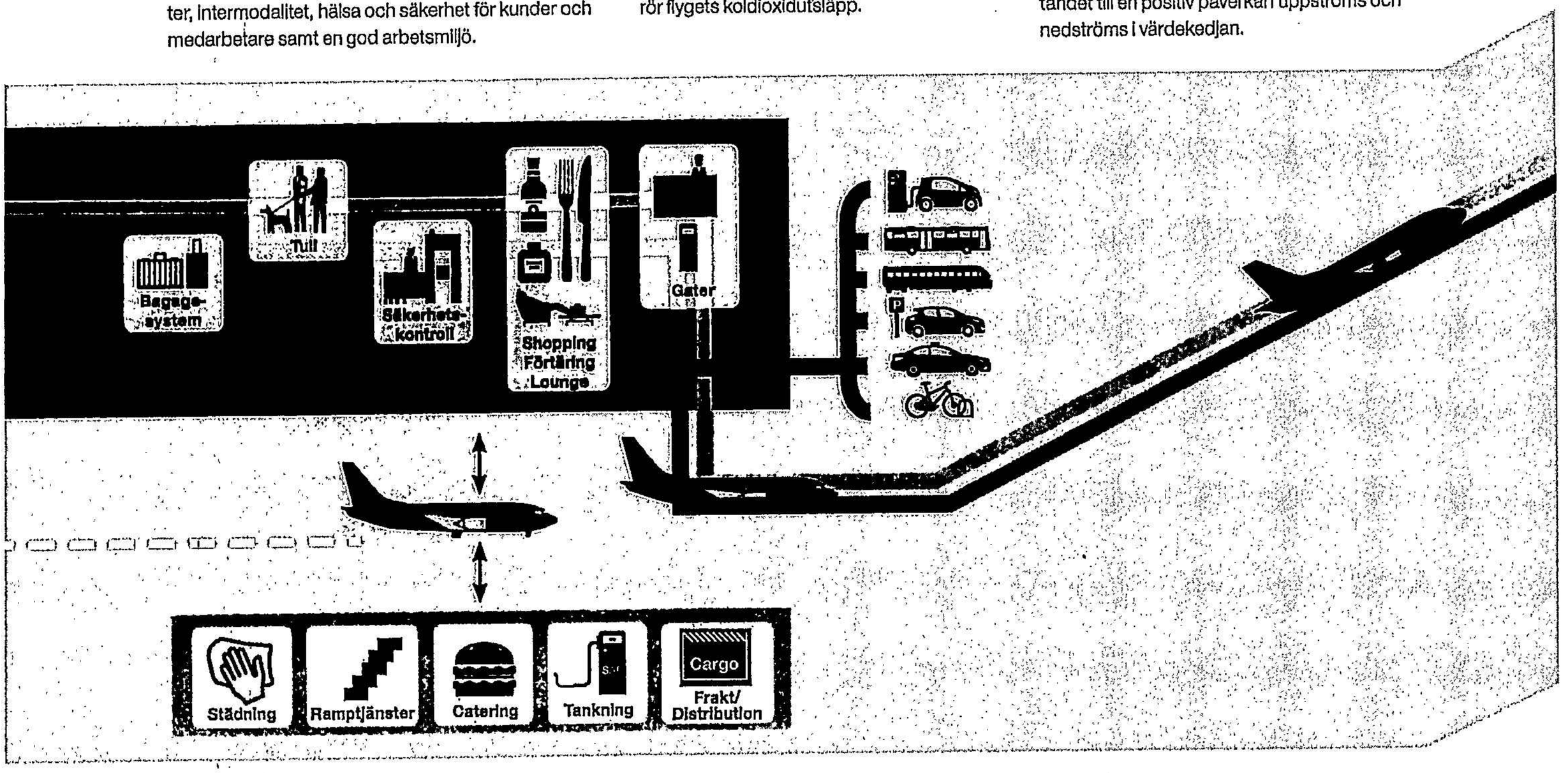


Positiv och negativ påverkan i värdekedjan

Swedavias affär skapar värden, men påverkar också hållbarhetsfrågor. Verksamheten genererar utsläpp till mark, luft, vatten och kräver resurser. Ytterligare frågor där Swedavia påverkar är mänskliga rättigheter, intermodalitet, hälsa och säkerhet för kunder och medarbetare samt en god arbetsmiljö.

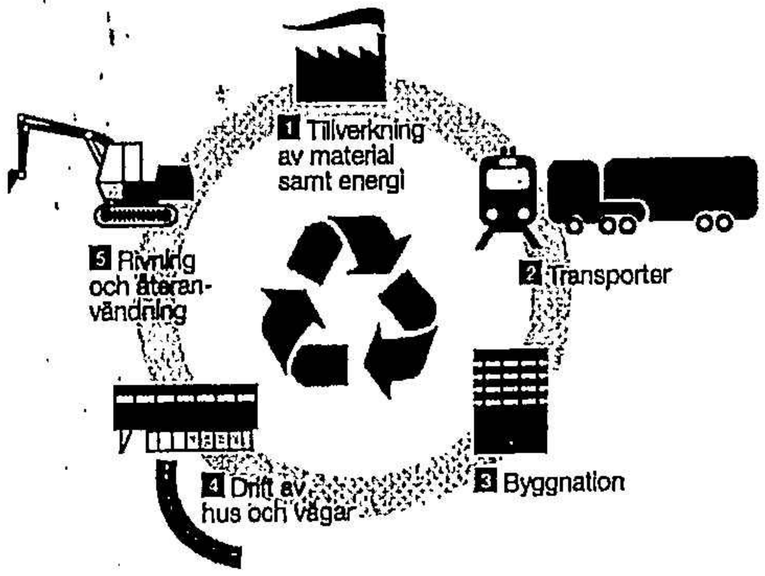
Swedavia arbetar aktivt med att minska den negativa påverkan och öka den positiva påverkan inom den egna verksamheten och andra delar av värdekedjan som exempelvis rör flygets koldioxidutsläpp.

Genom dialog och samarbeten med intressenter kan Swedavia öka den positiva påverkan genom grön finansiering och leverantörsuppföljningar. En utmaning är att öka inflytandet till en positiv påverkan uppströms och nedströms i värdekedjan.



Värdekedja bygg- och fastighetsverksamhet

Båda segmenten Flygplatsverksamhet och Real Estate genererar byggverksamhet



REAL ESTATE

Äger, utvecklar och förvaltar fastigheter

Fastighetsverksamhet

- Äger, utvecklar och förvaltar exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser
- Framtagande av fastighetsutvecklingsprojekt för hotell, kontor, logistik och handel
- Förvaltning och uppdatering av fastighetsinformation
- Utvecklar flygplatsernas attraktivitet i takt med att efterfrågan på etableringar vid flygplatserna växer

Skapat värde:

Genom att exploatera och sälja fastigheter genereras intäkter som Swedavia använder för att utveckla framtidens fossilfria flygplatser.

[redacted]

STRATEGIER

Strategisk inriktning implementeras och kompletteras

Swedavias fyra strategier ska tillsammans med ett proaktivt arbete för säkerhet, miljö och hälsa för kunder, medarbetare och samhälle och en engagerande kultur bidra till att samtliga mål uppfylls. Detta görs med utgångspunkt i den strategiska inriktningen som antogs under 2020 och som implementerats i verksamheten under 2021.

Fokuserade utvecklingsinsatser för att nå målbilden

Omvärldsbevakning och trend- och scenarioanalyser visar på att flygbranschen står inför stora förändringar de kommande åren. Förändringarna har ytterligare accelererats av pandemin, snabb teknikutveckling samt behovet av en snabbare klimatomställning. För att möta kundernas framtida behov och samhällets förväntningar på verksamheten samt leverera på den övergripande målbilden behöver Swedavia fokusera kraften i utvecklingsarbetet på ett antal strategiska initiativ som hjälper bolaget att nå målbild för 2025 på ett så resurseffektivt sätt som möjligt.

Tre strategiska initiativ har därför valts ut för att säkra dessa förflyttningar: digital transformation, flygets klimatomställning och flygplatsen som multimodalt nav.

Digital transformation:
Swedavia tar aktivt tillvara på digitaliseringens och automatiseringens möjligheter för att optimera och effektivisera flöden och processer samt för att utveckla nya produkter, tjänster och affärsmodeller.

Flygets klimatomställning:
Genom ett fortsatt arbete med "Färdplan för fossilfritt flyg i Sverige" ska inrikesflyget vara fossilfritt 2030 och allt flyg i Sverige fossilfritt 2045.

Flygplatsen som multimodalt nav:
Swedavia är ledande i utvecklingen av multimodala nav som på ett effektivt och smidigt sätt erbjuder resenärer och logistikaktörer sömlös intermodalitet samtidigt som nya transportmetoder möjliggörs på flygplatserna.

Swedavia har flera pågående aktiviteter som stödjer förflyttningen mot målbilden inom respektive strategiskt initiativ.

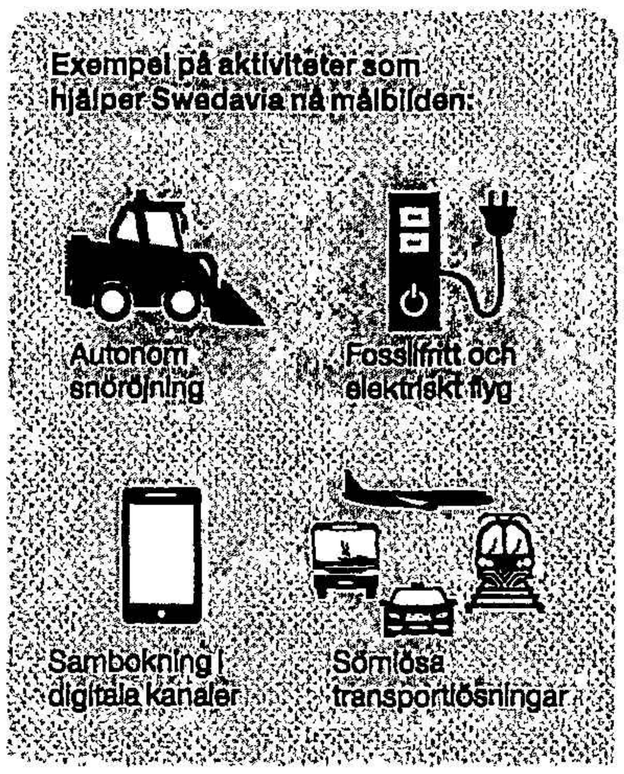
Positionering

På marknaden som nu förändrats har konkurrensen om flygbolagens trafik ökat. Att arbeta för att nå en attraktiv och differentierad position är avgörande för att återfå den trafik som förlorats under pandemin. Swedavias position på flygmarknaden och inom övriga affärsområden måste stärkas ytterligare och arbetet med det utgår från omvärlds- och megatrender, benchmark mot konkurrenter samt genom att identifiera unika styrkor hos Swedavia som blir än mer relevanta nu.

Swedavia vill ta en position inom två områden som är tätt sammanlänkande: hållbart fossilfritt resande och sammanlänkade trafikslag för sömlöst resande. Båda dessa områden kommer att vara viktiga i framtiden dels för marknaden med både nya och befintliga kunder, dels för Swedavias attraktivitet och konkurrenskraft.

Hållbart fossilfritt resande

Redan idag är Swedavia världsledande på att driva fossilfria flygplatser. Bolaget ska behålla och stärka positionen på marknaden som den flygplatsaktör som driver omställningen mot ett hållbart och fossilfritt resande. Nu behöver Swedavia växla upp för att, trots hög konkurrens, behålla positionen och fortsätta driva omställningen mot nästa delmål, ett fossilfritt inrikesflyg 2030.



Sömlöst resande

Swedavia vill inta en position inom sömlöst resande. Det innebär att Swedavia både digitalt och fysiskt kommer att knyta ihop flera olika trafikslag för en smidigare resa, exempelvis så att resenären kan få information och boka en resa på ett och samma ställe digitalt, med tåg, flyg och buss. Det handlar också om att omfamna ny teknik och nya transportslag inom angöring och knyta ihop dessa inom den sömlösa resan. Sömlöst resande skapar bättre förutsättningar för partners såväl som resenären själva, och kan bidra till helt nya intäktsströmmar.

20220711130587

Syfte
Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas

Vision
Vi utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige

Affärsidé
Vi ska tillsammans med partners skapa mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet

Strategiska mål för ett hållbart värdeskapande

85
Kundupplevelse 2025.

6%
Avkastning på operativt kapital.

5%
Inblandning av förnybart flygbränsle i Sverige 2025.

75%
Engagerade ledare och medarbetare 2025.

Swedavias målbild fram till 2025:

Vara en internationell **förebild** inom hållbarhet.

Erbjuda en trygg, smidig och **inspirerande** reseupplevelse.

Vara Nordens **viktigaste** mötesplatser.

Vara en **tillväxtmotor** för hela Sverige.

Tillsammans med en engagerande kultur ska målbilden nås genom fyra strategier och en bas:

Kommersiell excellens
Genom affärsmässighet erbjuder Swedavia ett attraktivt utbud av flyglinjer och kapar ett innovativt kunderbjudande inom handel, tjänster och fastigheter.

Operativ excellens
Swedavia utvecklar operativ excellens i leveransen av tjänster och produkter som motsvarar kundernas krav och förväntningar genom att optimera processerna.

Optimerade tillgångar
Swedavia säkrar rätt operativ och kommersiell kapacitet för att möta dagens och framtida kundbehov.

Proaktiv klimatomställning
Swedavia arbetar proaktivt för att ta ansvar för klimatpåverkan genom hela värdekedjan och utifrån ett livscykelperspektiv.

Ansvar för samhälle och människa
Som bas i Swedavias verksamhet finns ett proaktivt arbete för säkerhet, miljö och hälsa för kunder, medarbetare och samhälle.

[redacted]

ÖVERGRIPANDE MÅL

Swedavias uppdrag och mål

Swedavias uppdrag

Att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av svenska transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Uppdragsmål

Swedavia ska mäta och redovisa utfall för fem uppdragsmål som inte är målsatta. Utfallet av uppmätta uppdragsmål ska diskuteras i ägardialogen, redovisas i årsredovisningen samt årligen rapporteras till den myndighet ägaren meddelar bolaget, för närvarande Trafikanalys.

Funktionsmålet handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv.

Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

FUNKTIONSMÅL, utfall 2021 (fjolårets siffror inom parentes)

Kundupplevelse

82 (74 %)

2021 infördes en ny mätmetod som presenteras som ett index i stället för procent.

Antal utrikesdestinationer*

172 (173)

* som kan nås med direktflyg från flygplatserna.

Miljoner resenärer inrikes

4,0 (3,6)

Miljoner resenärer utrikes

7,9 (6,6)

HÄNSYNSMÅL, utfall 2021 (fjolårets siffror inom parentes)

Koldioxid avtryck, tusental ton*

178 (166)

* för Swedavias flygplatser fördelat på egen verksamhet, flygtrafik samt marktransporter till och från flygplatserna.

Antal haverier och allvarliga tillbud*

Haverier: 1 (1)

Allvarliga tillbud: 0 (1)

* vid flygplatserna

Finansiella mål

Swedavias ägare har beslutat om följande ekonomiska mål för Swedavia.

Kapitalstruktur
Skuldsättningsgrad 0,7–1,5 ggr
Utfall 2021, 0,8 ggr (1,0)

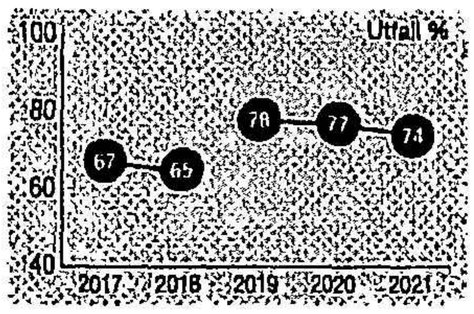
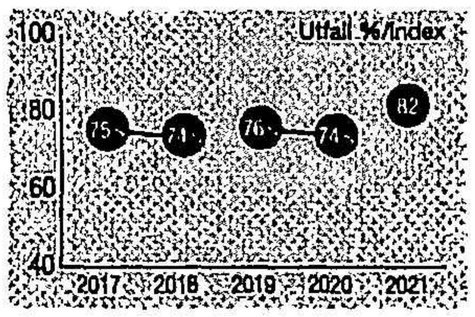
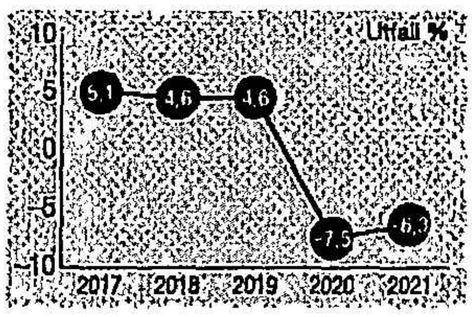
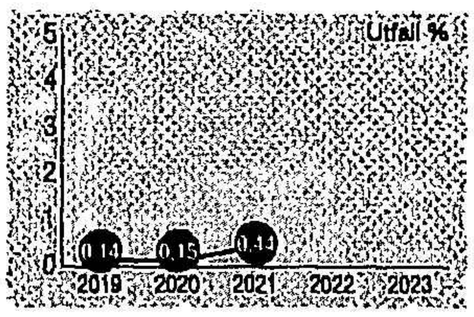
Lönsamhet
6 % avkastning på operativt kapital
Utfall 2021, –6,3% (–7,5)

Utdelningsandel
10–50 %
Utfall 2021, – (–)

20220711130588

Strategiska mål för hållbart värdeskapande

Med utgångspunkt i väsentlighetsanalysen och affärs-inriktningen har Swedavia definierat fyra strategiska mål för hållbart värdeskapande.

OMRÅDE	MÅL	UTFALL 2017–2021
Engagerade ledare och medarbetare Genom en inkluderande företagskultur som bygger på etiska riktlinjer och värderingar, utvecklar Swedavia framtidens flygplatser och möjliggör för människor att mötas.	75 % (2025)	 Från och med 2019 görs pulsmätningar. Under 2021 gjordes fyra mätningar, två på våren och två på hösten.
Kundupplevelse *Målet för kundupplevelse 2025 är satt till index* 85 och kommer att nås genom att arbeta kund-drivet. Det innebär ett systematiskt arbetssätt där bland annat kunden involveras i utvecklingen av befintliga och nya lösningar.	85 (2025)	 Under 2019–2021 genomfördes mät-ningar för kundupp-levelse endast på ARN och GOT.
Avkastning på operativt kapital Förutom det långsiktiga avkastningsmålet på sex procent årligen, har Swedavias ägare fastställt ett kapitalstrukturmål om en skuldsättningsgrad motsvarande 0,7–1,5 gånger.	6 % (årligen)	
Förnybart flygbränsle Swedavias mål är att fem procent av allt flygbränsle som tankas i Sverige ska vara förnybart 2025. En av flera förutsättningar för att flyget ska kunna nå målet om fossilfrihet 2045 är att ersätta fossilt flygbränsle med förnybart.	5 % (2025)	

Swedavias samarbeten

Att kunna agera tillsammans i viktiga frågor ger både bättre beslutsunderlag och större kraft. Swedavia har en rad samarbeten och partnerskap inom områden som rör allt från miljöfrågor till arbetsförhållanden. Ett urval presenteras nedan.

Även med pandemi har påverkat aktivitetsgraden i vissa samarbeten. Ambitionen är fortfarande att upprätthålla och vidareutveckla både relationer och aktiviteter.

2030-sekretariatet
Samlar partners som på något sätt verkar inom ett av Swedavias fokusområden för förändring: bilen, bränslet och beteendet. Tillsammans analyserar medlemmarna omvärlden, skapar prognoser om framtiden samt driver politiker och företag i en hållbar riktning.

Arbetsförmedlingen
Samarbete som möjliggör gemensamma satsningar för att skapa en hållbar arbetsmarknad på regional och lokal nivå. Här väljs den mest lämpliga arbetsmarknadspolitiska insatsen i sammanhanget och kan till exempel innebära att ta in praktikanter från Arbetsförmedlingen till Swedavias flygplatser.

Arlanda mot människohandel
Nätverket består av aktörer på och kring flygplatsen. Genom samverkan och ökad kunskap bidrar nätverket till att skapa ett tryggare Stockholm Arlanda Airport samt uppmärksammar offer för människohandel.

Arlandaregionen
Samverkan med regionens kommuner där viktiga frågeställningar behandlas kopplat till flygplatsens och kommunernas intressen. Avsikten med sammanslutningen är att skapa de bästa förutsättningarna för regionens utveckling såsom trafikinfrastruktur, bostadsbyggande, näringslivsutveckling och miljöfrågor.

Connect Sweden
Ett samverkansprojekt som arbetar för att stärka Sveriges internationella flygförbindelser. Projektet stödjs av representanter från det svenska näringslivet, Stockholms Stad och flera andra nationella och regionala organisationer. Målet är att stärka Stockholm Arlanda Airports position som Skandinaviens ledande hub.

Elektrisk lufttransport i Sverige (ELISE)
Partner i konsortiet där målet är att få fram ett kommersiellt elflygplan till 2025. Nuvarande flygplatser har en nyckelroll för framtidens elflyg.

Fly Green Fund
Partner i den ekonomiska föreningen som ska verka för en ökad efterfrågan på förnybart flygbränsle och samtidigt stötta produktion av sådant bränsle i Norden.

Fossilfritt flyg i norra Sverige
Projektet startades upp tillsammans med Umeå kommun, BioFuelRegion och RISE, delfinansierat av Energimyndigheten, med syfte att undersöka möjligheterna till att skapa ett regionalt fossilfritt flygnät i regionen.

Fossilfritt Sverige
Initiativ startat av regeringen som samlar över 450 aktörer kring uppfattningen att världen måste bli fossilfri och att Sverige ska gå före i detta arbete. Aktörerna förbinder sig att visa konkreta åtgärder för minskade utsläpp.

Green Flyway
Swedavia är medfinansiär där målet att göra Åre Östersund Airport redo att ta emot testverksamhet för elflyg från och med hösten 2020 realiserades.

Håll Nollan
Samverkan för noll olyckor i byggbranschen. Med byggbranschen menar Håll Nollan inte bara byggföretag utan alla företag och organisationer som beställer, planerar och genomför byggprojekt.

Klimatprogrammet ACA (Airport Carbon Accreditation)
Swedavia är medlem i ACI Europe ACA Taskforce Climate Change vars syfte är att ta fram långsiktiga klimatmål för flygplatser och flygbolag inom EU. Målen ska uppfylla Parisöverenskommelsens intentioner.

Läkare utan gränser och Röda Korset
Samarbete i syfte att utbyta kunskap och insikter samt att berika medarbetarnas vardag och därigenom stärka Swedavia som arbetsgivare.

Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA)
Medlem i det nordiska samarbetet där ett stort antal aktörer arbetar för att tillsammans hitta en effektiv försörjning av förnybart bränsle till flygbranschen.

PFAS-nätverk
Swedavia deltar i ett flertal PFAS-nätverk med målet att komma till rätta med problemet med högfluorerade ämnen i marken och dricksvattnet, men också verka för fler initiativ till forskning kring perfluorerade ämnen. Läs mer på sidan 47.

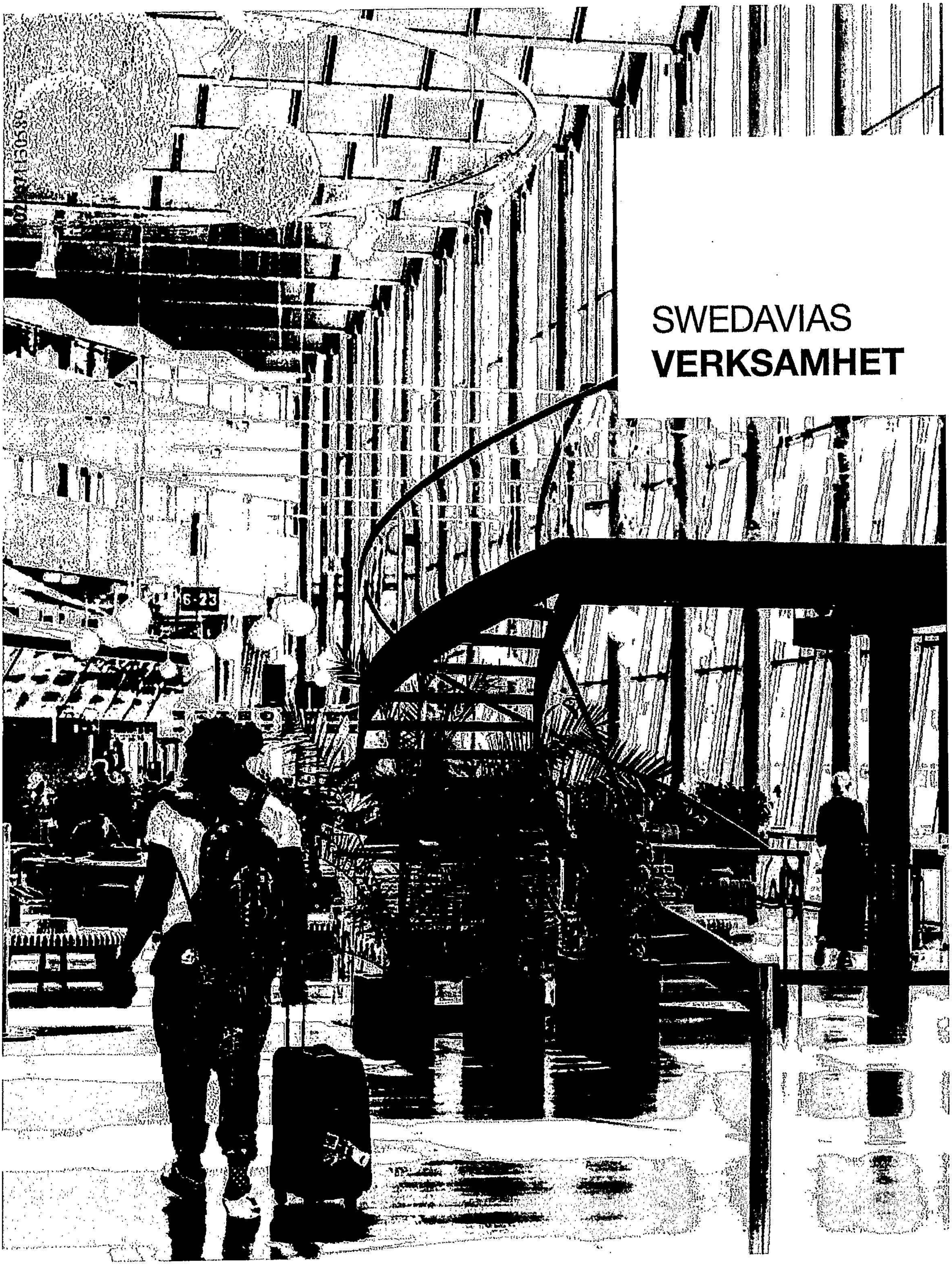
Svenskt flyg
Forum för dialog och samverkan med representanter för Sveriges flygsektor, bland annat flygplatser, flygbolag, flyg- och rymdindustrin samt aktörer inom flygtrafiktjänster och luftfartsfrågor.

Teknikspränget och Jobbspränget
Swedavia medverkar i Teknikspränget för att motverka bristen på ingenjörer. Inom praktikprogrammet Jobbspränget erbjuds nyanlända akademiker fyra månaders praktik i syfte att påskynda introduktionen till den svenska arbetsmarknaden.

The Nordic Network for Electric Aviation (NEA)
Swedavia var med och bildade NEA med syfte att samordna utvecklingen av elflyg i Norden.

Universellt utformade arbetsplatser (UUA)
Samarbete i syfte att utforma arbetsplatsen utifrån allas behov. Utgångspunkten är att skapa arbetsplatser där människors olikheter ryms och tas tillvara. Ett arbetsliv som är inkluderande och utformat för alla.

Viktiga lokala och regionala samarbeten
I regionerna har Swedavia så kallade flygråd där näringslivet, riksdagspolitiker, kommuner och regionrepresentanter finns samlade för att diskutera viktiga tillgänglighetsfrågor. Swedavia är därutöver med i flera forum bland annat Go:Connect i Göteborg, Sveriges Handelskamrar och Mälardalsrådet.



SWEDAVIAS **VERKSAMHET**

[redacted]

NY VERKSAMHETSSTRUKTUR

Ett bolag anpassat för en förändrad marknad

Både pandemin och andra signifikanta omvärldshändelser har fört med sig stora osäkerheter på många områden globalt. Under året genomfördes ett intensivt och omfattande arbete för att strukturera och organisera Swedavia på ett sätt som gör bolaget fortsatt konkurrenskraftigt på en flygmarknad som på kort tid förändrats i grunden.

Sedan pandemins start råder hårdare konkurrens om flygbolagen än tidigare och Swedavia behöver ytterligare stärka sin marknadsposition bland flygplatserna i Norden.

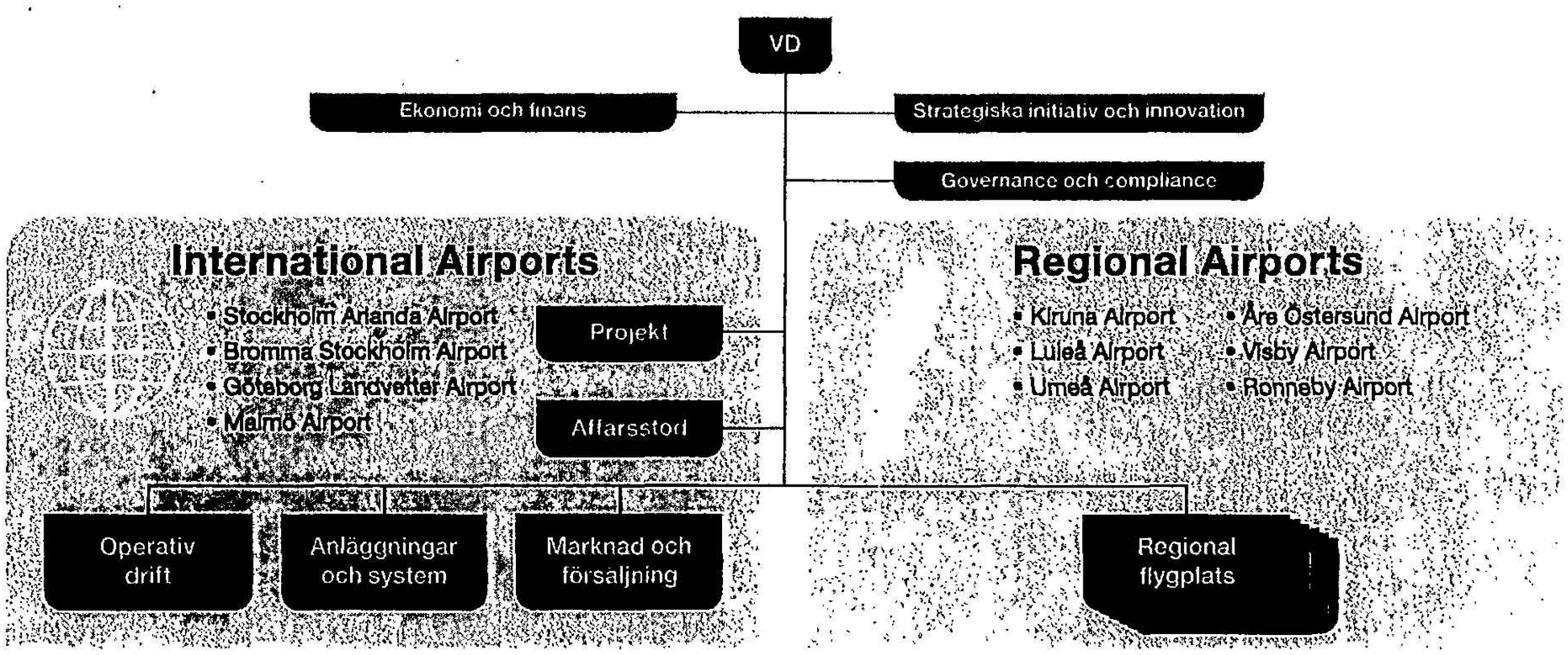
Swedavia vill vara drivande i utvecklingen av ett hållbart resande. Redan idag är Swedavia världsledande på att driva fossilfria flygplatser. Nu behöver Swedavia accelerera insatser för att driva omställningen till ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och ett helt fossilfritt flyg till 2045. Swedavia ska ta fler initiativ för att bli en ledande aktör inom sömlöst resande vilket förenklar för resenären men som också är en förutsättning för att minska koldioxidutsläppen. Idag är det få flygplatsaktörer som agerar proaktivt inom området.

I samband med pandemin tvingades Swedavia lägga ett varsel om övertalighet motsvarande 800 tjänster för att anpassa verksamheten och kostnadsstrukturen till den nya marknadssituationen som råder.

International och Regional Airports

I slutet av oktober gjorde Transportstyrelsen en tillträdeskontroll kopplat till ett gemensamt flygoperatörscertifikat för Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport. Det gav klartecken för övergång till en ny verksamhetsstruktur 1 november som innebär att Swedavia består av två grupperingar av flygplatser snarare än tio flygplatser. Den nya verksamhetsstrukturen ska skapa förutsättningar för ett antal viktiga framgångsfaktorer och ytterst Swedavias position och målbild.

Strukturen tydliggör roller, ansvar och beslutsvägar och bygger på en tydlig process- och kundorientering. Swedavias fyra internationella flygplatser organiseras i en gemensam flygplatsorganisation, International Airports. Flygplatserna är Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport. De ska förstärka varandra och flytta fram Swedavias marknadsposition internationellt. Att de ingår i en gemensam flygplatsorganisation innebär ett samlat och fokuserat helhetsåtagande för anläggningar och system, den kommersiella verksamheten och den operativa driften på de fyra flygplatserna. I och med etableringen av International Airports skapas också en gemensam avdelning för Health, Security, Safety, Environment (HSSE) som samlar Swedavias gemensamma kompetens inom arbetsmiljö, miljö, flygsäkerhet, luftfartsskydd, risk och kris samt kvalitet. Genom att samla områdena i samma organisation skapas



[redacted] **Ledningsstödsenhet.** Ansvarar för bolagets styrning, ledning och stöd till bolagets övriga delar.

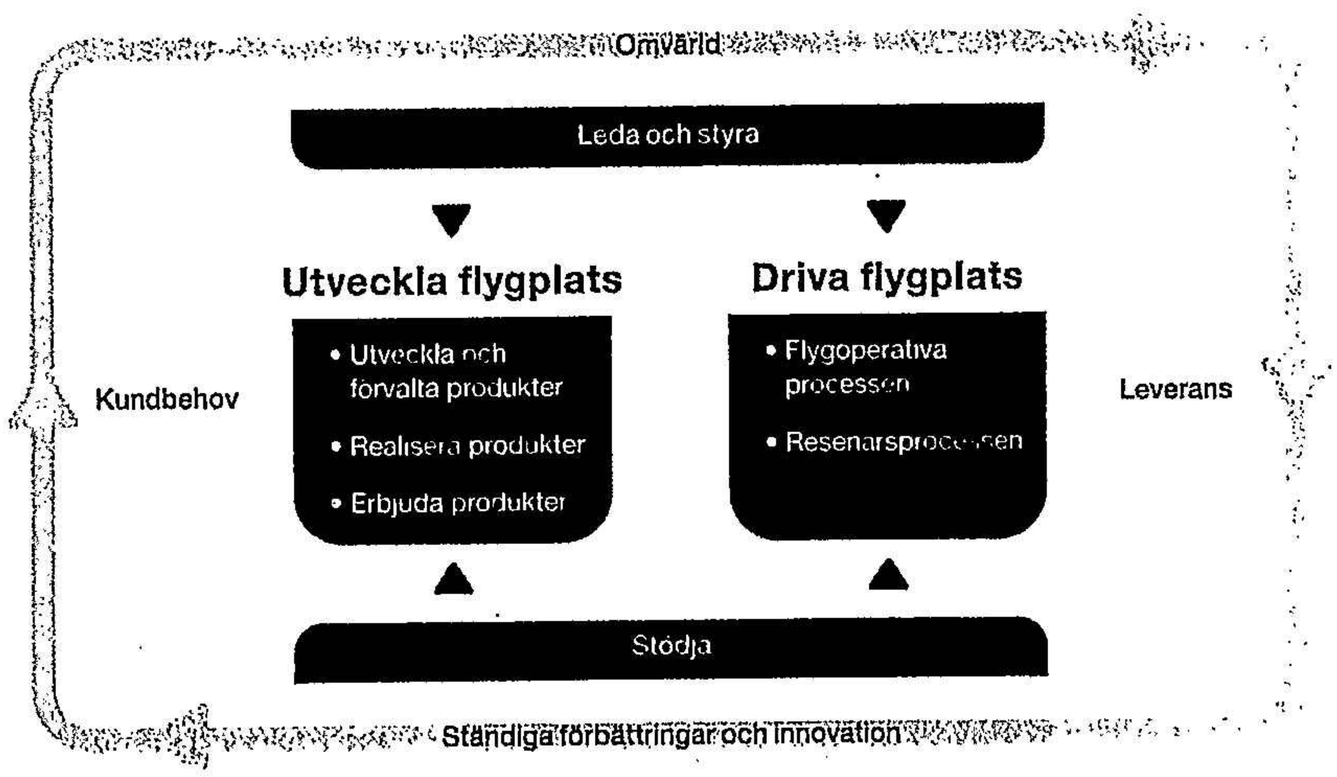
[redacted] **Affärsstödsenhet.** Ansvarar för att stödja i utvecklings- och förvaltningsfrågor.

[redacted] **Affärsenhet.** Utvecklar och levererar flygplatsrelaterade tjänster till Swedavias kunder.

stora möjligheter för nya effektiva arbetssätt och ett gemensamt lärande.

De regionala flygplatserna, Regional Airports som består av Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Ronneby Airport struktureras i första hand utifrån lokala och regionala förutsättningar. Flygplatserna ska fortsätta att knyta ihop landet samt möta lokala behov av samarbete och entreprenörskap. De ska dra nytta av utvecklingen som sker vid de internationella flygplatserna om och när det kan skapa mervärde.

Den nya verksamhetsstrukturen ska bättre stödja bolagets utvecklade processorienterade arbetssätt och bidra till ett ännu större kundfokus, mer helhetssyn och bättre förutsättningar att skapa värde för såväl kunden som samhället.



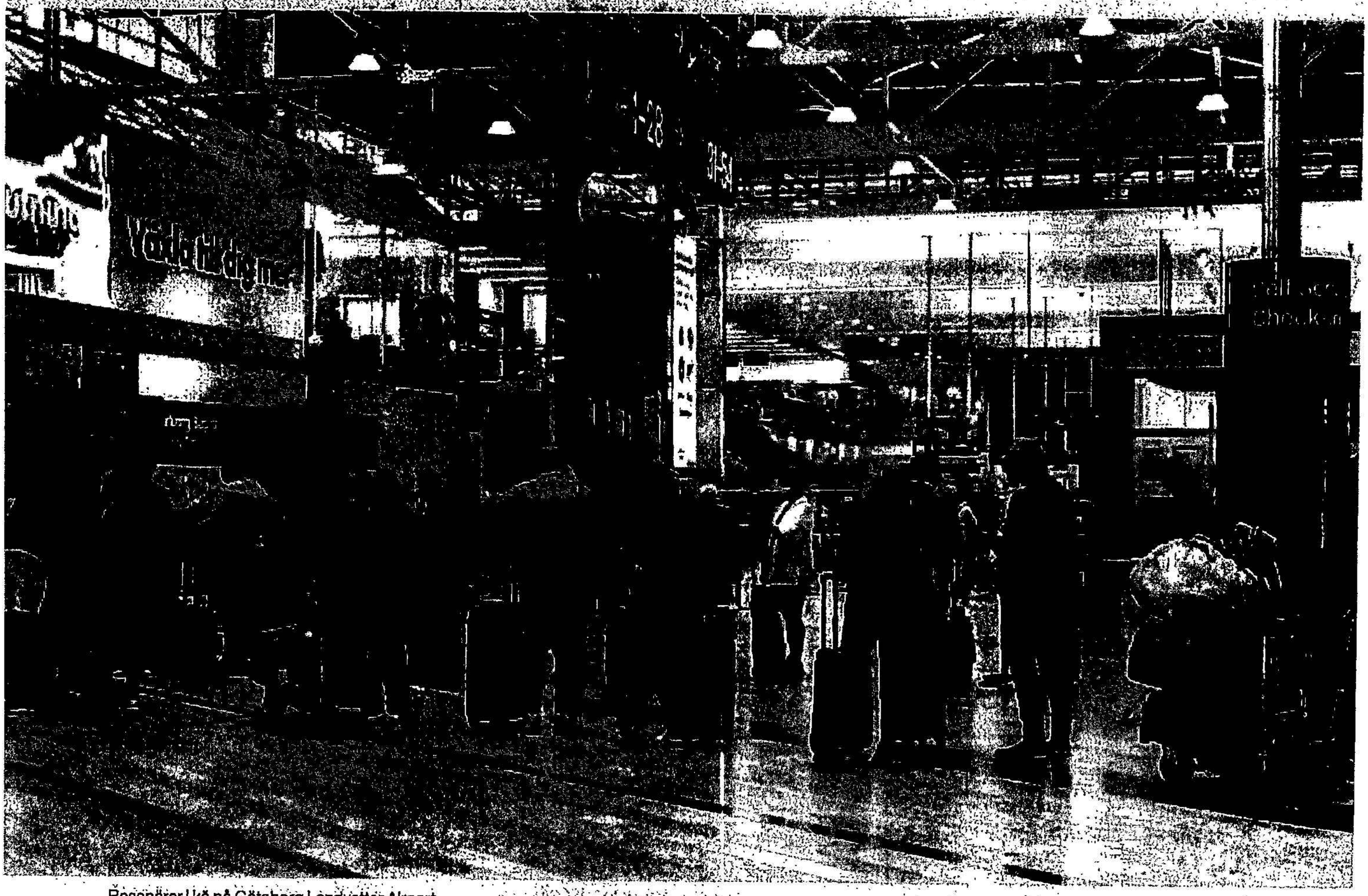
Två megaprocesser: utveckla flygplats och driva flygplats med underliggande huvudprocesser. Från och med 2022 finns processperspektivet med i Swedavias affärsplanering. 2025 ska processorienteringen vara implementerad i hela bolaget.

INTERNATIONAL AIRPORTS:
Gemensamma pandemirelaterade utmaningar

De fyra flygplatser som under året bildade International Airports var fortsatt bundna till EASA:s riktlinjer om smittskyddsåtgärder för att säkra ett tryggt resande och skapa en enhetlig miljö för flygresenärer och anställda i flygbolag och på flygplatser.

Ankommande utrikesresenärer tvingades passera en gränskontroll oavsett om de kom från länder inom eller utanför Schengen. Där kontrollerades om kraven på undantag från inreseförbudet uppfylldes, men också intyg om testresultat för covid-19 och EU:s covidbevis. Även avresande utrikesresenärers intyg behövde granskas manuellt och självbetjäningsautomaterna i avgångshallar kunde inte utnyttjas som tidigare.

Planeringshorisonten för den operativa verksamheten på flygplatserna var tre till fyra veckor under hela året. Utifrån olika trafikscenarion simulerade Swedavia i detalj hur det kunde komma



Resenärer i kö på Göteborg Landvetter Airport.

att se ut i terminaler, på parkeringarna, vid incheckningsdiskar och i säkerhetsflöden. Att planera det operativa utifrån scenarier i stället för prognoser fortsatte in i 2022.

Stockholm Arlanda Airport

Under större delen av året samsades inrikes- och utrikestrafiken i terminal 5. Under sommaren hade Stockholm Arlanda Airport tidvis hälften av normala trafikvolymer, en nivå som stabiliserades under hösten och vintern. Den mesta trafiken var fritidsrelaterad och osäkerhet kring när affärsresandet skulle återvända var fortfarande stor. I och med ökade trafikvolymer och uppstart av nya flyglinjer öppnades terminal 2 för utrikestrafik i slutet av oktober.

Från sommaren kunde resenärer ta PCR- och antigentester samt få reseintyg utfärdade på flygplatsen. Teststationer i bagagehallen erbjöd testning vid ankomst för resenärer boende i vissa regioner. Folkhälsomyndighetens rekommendation om testning redan första dagen efter en utlandsresa bidrog till att möjligheten till testning på flygplatsen var välbesökt och uppskattad.

Under hösten etablerade sig Ryanair och Eurowings på Stockholm Arlanda Airport. Finnair lanserade nya långdistanslinjer till USA och både Transavia France, easyJet och Vueling utökade sitt utbud av destinationer.

”Från sommaren kunde resenärer ta PCR- och antigentester samt få reseintyg utfärdade på flygplatsen”

Bromma Stockholm Airport

Den första april tillträdde Gunnar Boijsen som ny flygplatschef för Bromma Stockholm Airport. Han efterträder Mona Glans.

Regeringen meddelade i april att de skulle verka för att Bromma Stockholm Airport avvecklas i förtid. En utredning tillsattes med syfte att analysera förutsättningarna för en sådan avveckling.

Swedavias samlade affärsmässiga bedömning är att det mot bakgrund av den nya marknadssituationen vore att föredra att konsolidera flygtrafiken till Stockholm Arlanda Airport. En grundläggande förutsättning är att Stockholm Arlanda Airport får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens behov.

Utredningen lämnades till regeringen i slutet av augusti. Den politiska debatten om Bromma Stockholm Airports framtid kommer sannolikt att fortsätta. Under tiden är Swedavias uppdrag att fortsatt driva flygplatsen som tidigare.

Precis som på Stockholm Arlanda Airport ökade antalet flygrörelser och resenärer sakta men säkert från början av juni för att mot slutet av året stabiliseras på en nivå nära hälften av normalt.

I slutet av november flyttade Air Leap all sin trafik från Bromma Stockholm Airport till Stockholm Arlanda Airport.

Göteborg Landvetter Airport

Året började från låga resenärsnivåer på flygplatsen men med en liten uppgång under sport- och påsklovet. I takt med att resenärsvolymerna ökade till nära hälften av det normala under sommaren följde även utmaningen att säkra personaltillgången vid incheckningsdiskar. Ett beslut togs att stänga två flöden i säkerhetskontrollen för att till-

International Airports i korthet

- Swedavias International Airports är Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport.
- 201 destinationer trafikeras varav 36 är inrikes.
- Totalt arbetar cirka 17 000 medarbetare i verksamheterna varav 1 854 är anställda av Swedavia.

Resenärsutveckling 2021

- Stockholm Arlanda Airport hade under 2021 7,5 miljoner resenärer (6,5 miljoner 2020).
- Bromma Stockholm Airport hade under 2021 0,6 miljoner resenärer (0,5 miljoner 2020).
- Göteborg Landvetter Airport hade under 2021 1,9 miljoner resenärer (1,6 miljoner 2020).
- Malmö Airport hade under 2021 0,7 miljoner resenärer (0,5 miljoner 2020).

Punktlighet 2021

Punktligheten var under året:

- Stockholm Arlanda Airport 79,3 procent (87,8 procent 2020).
- Bromma Stockholm Airport 85,8 procent (92,3 procent 2020).
- Göteborg Landvetter Airport 77,2 procent (87,5 procent 2020).
- Malmö Airport 82,3 procent (89,1 procent 2020).

Utmaningar och möjligheter

- Attrahera tillbaka de flygbolag som lämnade flygplatsen 2020.
- Fortsätta utveckla de terminalnära områdena till attraktiva och växande mötes- och arbetsplatser.
- En förtida nedläggning av Bromma Stockholm Airport skulle innebära nya förutsättningar för Stockholm Arlanda Airport.

20220711130591

”Den politiska debatten om Bromma Stockholm Airports framtid fortsätter sannolikt”

föra ytterligare köyta och underlätta för resenärer att hålla avstånd.

Under sommaren etablerade ExpressCare ett testcenter på Göteborg Landvetter Airport. De utförde PCR- och antigentest dygnet runt alla dagar och hade ett laboratorium i testcentret på flygplatsen för analyser. Under sommarmånaderna fanns även möjlighet till vaccination mot covid-19 på en av parkeringsplatserna utanför flygplatsen.

Nio nya destinationer från Göteborg Landvetter Airport presenterades under hösten: Aarhus, Banja Luka, Billund, Kaunas, Paris-Orly, Reykjavik, Sarajevo, Skellefteå och Zagreb.

Malmö Airport

Från att ha tillhört en av sju regionala flygplatser, övergick Malmö Airport till att bli en av fyra i International Airports från första november. Med över fyra miljoner invånare i regionen, är Malmö Airport ett mycket viktigt komplement till Kastrup i Köpenhamn. Flygplatsen har ett tillgänglighetsuppdrag för frakt- och sjukvårdstransporter, men också för uppdrag som utförs av Migrationsverket och Försvarsmakten. Dessutom är flygplatsen mycket viktig för den svenska inrikestrafiken, speciellt tillgängligheten till Stockholm och möjligheten att kunna flyga dit över dagen. Malmö Airport strävar kontinuerligt efter att vara den smidiga, nära och gröna flygplatsen.

På Malmö Airport hade Scantest ett testcenter som utförde PCR- och antigentester under året.

Fyra helt nya destinationer från Malmö Airport invigdes under 2021: Tirana, Banja Luka, Zagreb och precis före jul började även Sarajevo att trafikeras. Sträckan Malmö–Tirana var den enda direkta flygförbindelsen mellan Öresundsregionen och Albanien.

Kommersiella affärshändelser

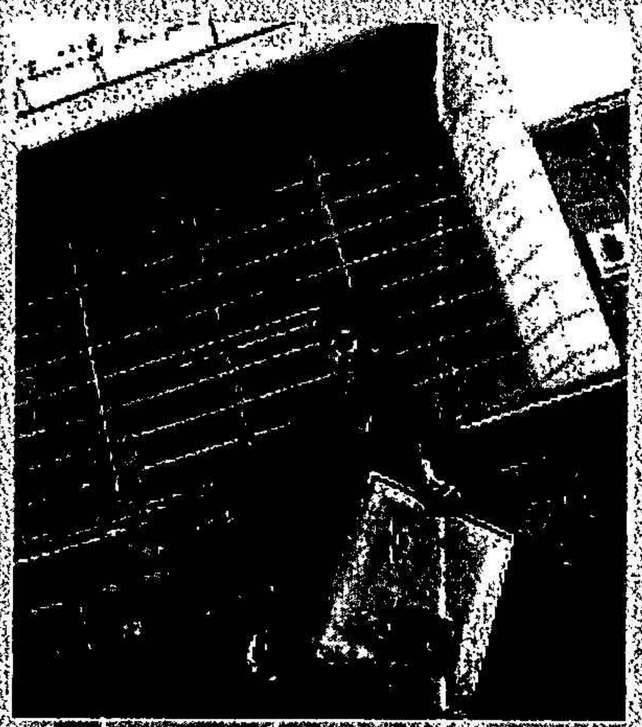
Under stora delar av 2020 och första delen av 2021 var ett flertal av Swedavias butiker och restauranger stängda som en konsekvens av pandemin. Under sommaren började butikerna och restaurangerna öka sina öppettider i takt med att restriktioner togs bort och flygtrafiken ökade.

Swedavia omfattas av lagen om upphandling av koncessioner och arbetet med koncessionsupphandlingar som påbörjades långt före pandemin, intensifierades under året. Drygt 40 upphandlingar genomfördes bland annat för att kunna erbjuda ett nytt kommersiellt utbud när Stockholm Arlanda Airports nya handelsplats öppnar år 2023. Upphandlingarna inom Retail Food and Beverage (RFB) var de mest omfattande som gjorts på marknaden, även sett ur ett internationellt perspektiv. Den kommersiella strategin omfattar samtliga Swedavias flygplatser, vilket innebär att resenärerna kommer att få uppleva ett nytt utbud på totalt ett hundratal kommersiella ytor.

Under första halvåret var flera parkeringsområden stängda på grund av det minskade kundunderlaget och parkeringsverksamheten koncentrerade till ett fåtal områden. Vissa parkeringsområden nyttjades för alternativ verksamhet som covid-19-vaccination och fordonsuppställning.

Under hösten började stängda parkeringsområden öppnas igen och resenärerna erbjöds ett mer komplett utbud av transportsätt till och från flygplatsen. Även efterfrågan på taxi, hyrbil och kollektivtrafik ökade.

Swedavia beslutade om oförändrade flygplatsavgifter under 2021 som en direkt konsekvens av pandemin. Det kommer att skapa bättre förutsättningar för att bibehålla trafik och möjliggöra återetablering.



Musikern Nisse Hellberg utanför entrén till Malmö Airport i samband med en utmärkelse. Hellberg är en av 14 lokala kändisar som under rubriken Welcome to my hometown har sitt porträtt på flygplatsen.

Anläggningar och byggnationer

Förutom att följa lagkrav kring miljötillstånd och säkerhet, har satsningar på anläggningsinvesteringar och underhåll hållits nere på ett minimum som en följd av den drastiska nedgången i flygtrafiken och krav på att fortsatt hålla nere kostnader. Endast akuta och nödvändiga underhållsarbeten genomfördes.

På Stockholm Arlanda Airport inleddes ett åtgärdsprogram för att skydda

20220711130592

start- och landningsbanor från påverkan från dagvattnet. En åtgärdsplan för hur poly- och perfluorerade alkylsubstanser (PFAS) ska hanteras togs också fram. På Malmö Airport lades ny asfalt på ett antal plattor, rullbanan bindemedelsförsäkrades och ett antal mindre anpassningar i terminalen genomfördes.

Efter många år av förberedelser började tillbyggnaden av terminal 5 på Stockholm Arlanda Airport att växa fram. Syftet är att öka effektiviteten i bland annat säkerhetskontrollen samt skapa en bättre resenärsupplevelse överlag. Byggnationen omfattar 27 000 nya kvadratmeter.

Byggområdet resulterade i att samtliga bussar vid terminal 5 flyttade till terminal 4. Storstockholms lokaltrafik angjorde Sky City.

Bygget av en gångpassage som binder samman terminalerna 4 och 5 innanför säkerhetskontrollen inleddes och beräknas tas i bruk vid halvårsskiftet 2022.

De stora projekt som beslutades om 2015 för Göteborg Landvetter Airport färdigställdes under 2020 och 2021. Terminalexpansionen invigdes 2020 och under 2021 blev ytterligare två stora projekt på flygplatsen klara. Dels den nya bagageanläggningen med källare för röntgenmaskiner samt ett nytt system för bagagehantering. Dels en ny hotellanläggning som invigdes och såldes. I och med det blev Göteborg Landvetter Airport förberett att kunna ta emot upp till åtta miljoner resenärer per år. Som jämförelse passerade 6,7 miljoner resenärer flygplatsen under toppåret 2019.

Swedavias uppdrag är att driva Bromma Stockholm Airport vidare.

SEX REGIONALA FLYGPLATSER:
Stor variation i resenärsutvecklingen

Från november betecknades sex av de regionala flygplatserna Regional Airports. Återhämtningen gick snabbare på Kiruna Airport, Umeå Airport, Luleå Airport och Visby Airport. Under sommarmånaderna motsvarade antalet resenärer 75 procent av 2019 års nivåer på Visby Airport.

De sex regionala flygplatserna bildar tillsammans med Swedavias övriga fyra flygplatser ett infrastrukturnät som täcker hela landet. Under senare delen av 2021 gick Malmö Airport från att vara en av sju regionala flygplatser till att bli en av fyra i International Airports.

De regionala flygplatserna har framförallt inrikestrafik som kompletteras av viss chartertrafik.

Under det andra året i covid-19-pandemin hade fyra av flygplatserna särskilt sig då tappet av antal resenärer inte varit lika stort som på övriga jämfört med året före pandemin. De tre Norrlandsflygplatserna Kiruna Airport, Umeå Airport och Luleå Airport hade under hela året en stabil återhämtning, vilket i huvudsak hade med tillgängligheten att göra. Det fanns helt enkelt inte så många alternativ att snabbt och enkelt ta sig till och från dessa regioner.

Resenärsutvecklingen på Visby Airport var också bättre än snittet, där återhämtningen jämfört med 2019 var hela 75 procent. En trolig förklaring till detta var att en stor del av semestrarna fortfarande tillbringades inom landets gränser.

Den positiva ökningen på de regionala flygplatserna hängde nästan enbart ihop med inrikesresor, även om det under andra halvan också var en viss återhämtning för charterflyget.

Efter ett uppehåll återkom flygbolagen BRA och Norwegian på de regionala destinationerna under 2021.

Flygledning på distans

Den 1 juni 2021 började flygtrafiken vid Kiruna Airport att trafikledas på distans från en kontrollcentral för flygtrafikledning, Remote Tower Center (RTC) Stockholm. Kiruna Airport blev den första av fyra flygplatser som planeras ha flygtrafikledning på distans inom Swedavias och Luftfartsverkets Remote Tower Service-program. Åre Östersund Airport kopplades över till RTC-drift i december och under 2022–2023 står Umeå Airport och Malmö Airport på tur. Lösningen innebär en driftsäker och redundant leverans av trafikledning och möjlighet till flexibla öppettider för flygplatserna.

Utökat beredskapsåtagande

Under året fick Kiruna Airport ett utökat beredskapsåtagande på grund av pandemin, något övriga regionala flygplatser haft sedan tidigare. Det innebär att flygplatserna ska ha beredskap för att kunna hantera ambulansflyg och andra samhällsviktiga flygningar.

Klimatsmarta projekt

I samarbete med regionerna som Swedavia verkar i pågår flera utvecklingsprojekt för att hitta klimatsmarta alternativ till fossila flygbränslen. På flygplatserna i Umeå, Visby och Östersund pågår projekt för att förbereda flygplatserna för framtidens elflyg. Det handlar i första hand om den laddinfrastruktur som kommer att bli nödvändig i och med elektrifieringen av flyget. Även möjligheterna att klara av elförsörjningen är av stor vikt då laddinfrastrukturen på bilparkeringarna har ökat mycket de senaste åren.

Projekt sker i samarbete med det statliga forskningsinstitutet RISE, innovationsmyndigheten Vinnova, det svenska startup-bolaget Heart Aerospace samt en rad regionala organisationer och företag.

Den regionala återhämtningen från exempelvis Visby Airport och Luleå Airport (nedan) består i huvudsak av inrikestrafik.

Regional Airports i korthet

- Swedavias sex regionala flygplatser är Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Ronneby Airport. Fram till 31 oktober ingick även Malmö Airport.

- 22 destinationer trafikeras varav 15 är inrikes. Störst destinationsutbud har Ronneby Airport.

- Totalt arbetar cirka 1 100 medarbetare i verksamheterna varav 639 är anställda av Swedavia.

Resenärsutveckling 2021

- Under 2021 hade de regionala flygplatserna (ej Malmö Airport inräknat) 1,3 miljoner resenärer (1,7 miljoner 2020).

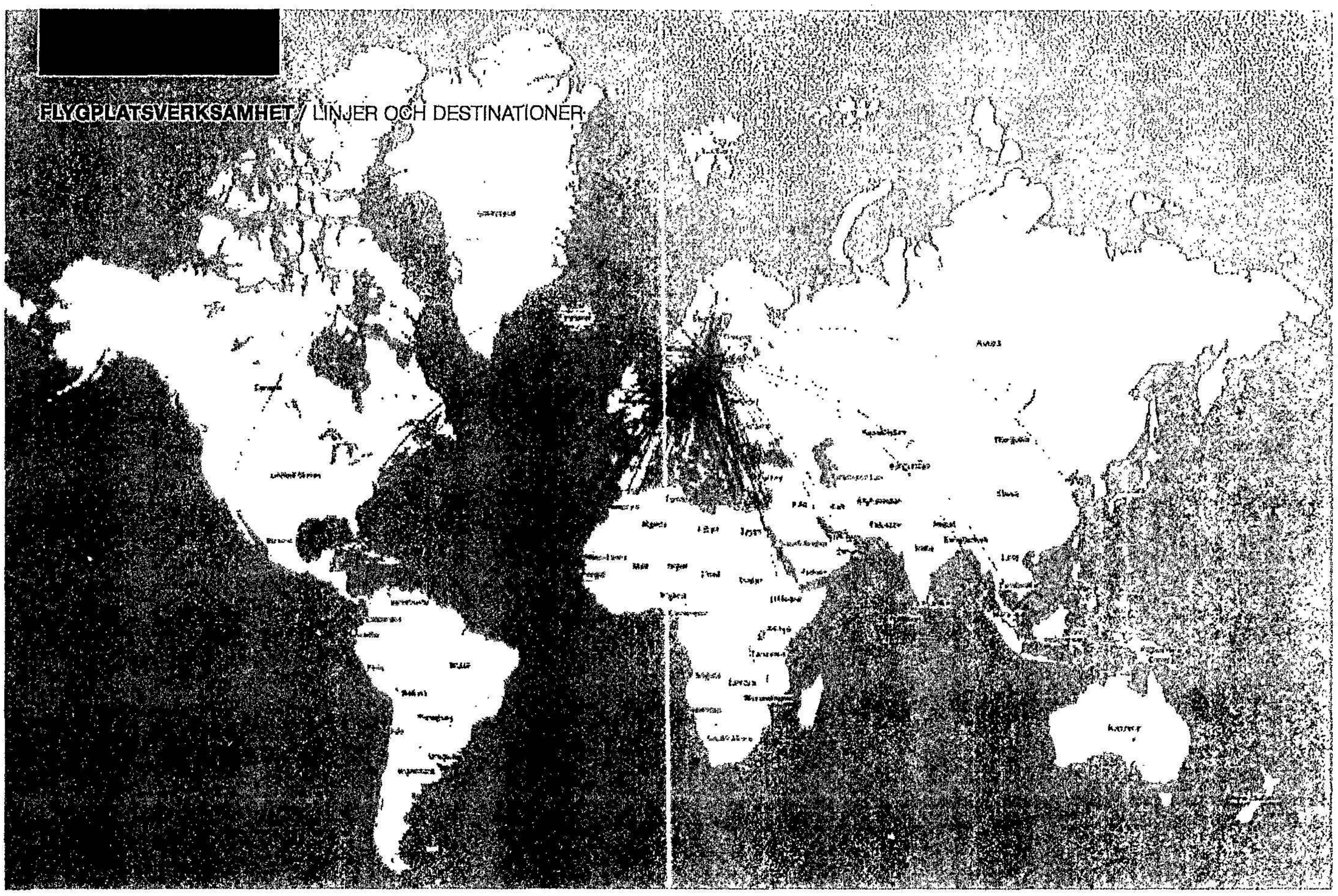
Punktlighet 2021

- Punktligheten var under året 81,6 procent (86,9 procent 2020).

Utmaningar och möjligheter

- Digitala affärsmöten har ersatt fysiska möten under pandemin vilket påverkat affärsresandet i hela Sverige. Behovet av fysiska möten förväntas öka igen.

- De svenska regionerna har ett fortsatt behov av snabba kommunikationer, vilket skapar möjligheter att bygga upp flygutbudet på nytt. Framtidens elflyg kan skapa nya möjligheter till nya direktlinjer mellan regioner.



Till och från Sverige – och vidare

Swedavias tio flygplatser bildar ett nätverk som knyter samman Sverige och världen.

11,9
miljoner passagerare

68
destinationer

223
linjer

354
veckovisa avgångar

Swedavias flygplatser från norr till söder

KIRUNA AIRPORT
Banlängd: **2 502 m**
Starter och landningar: **1 631**
Antal resenärer: **120 677**
Direktlinjer: **0 utrikes, 2 inrikes**
Populäraste destinationer:
Stockholm, Bryssel, Göteborg

LULEÅ AIRPORT
Banlängd: **3 350 m**
Starter och landningar: **6 161**
Antal resenärer: **476 294**
Direktlinjer: **2 utrikes, 2 inrikes**
Populäraste destinationer:
Stockholm, Gran Canaria

UMEÅ AIRPORT
Banlängd: **2 302 m**
Starter och landningar: **5 975**
Antal resenärer: **307 379**
Direktlinjer: **2 utrikes, 2 inrikes**
Populäraste destinationer:
Stockholm, Gran Canaria, Kreta

ÅRE ÖSTERSUND AIRPORT
Banlängd: **2 500 m**
Starter och landningar: **2 282**
Antal resenärer: **125 395**
Direktlinjer: **0 utrikes, 3 inrikes**
Populäraste destinationer:
Stockholm, Umeå, Göteborg

STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT
Banlängd: **3 301, 2 500 och 2 500 m**
Starter och landningar: **87 451**
Antal resenärer: **7 494 765**
Direktlinjer: **87 utrikes, 20 inrikes**
Populäraste destinationer:
Luleå, Köpenhamn, London

BROMMA STOCKHOLM AIRPORT
Banlängd: **1 668 m**
Starter och landningar: **16 560**
Antal resenärer: **566 698**
Direktlinjer: **1 utrikes, 11 inrikes**
Populäraste destinationer:
Visby, Malmö, Bryssel

GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT
Banlängd: **3 300 m**
Starter och landningar: **23 979**
Antal resenärer: **1 911 118**
Direktlinjer: **58 utrikes, 3 inrikes**
Populäraste destinationer:
Stockholm, Amsterdam, Frankfurt

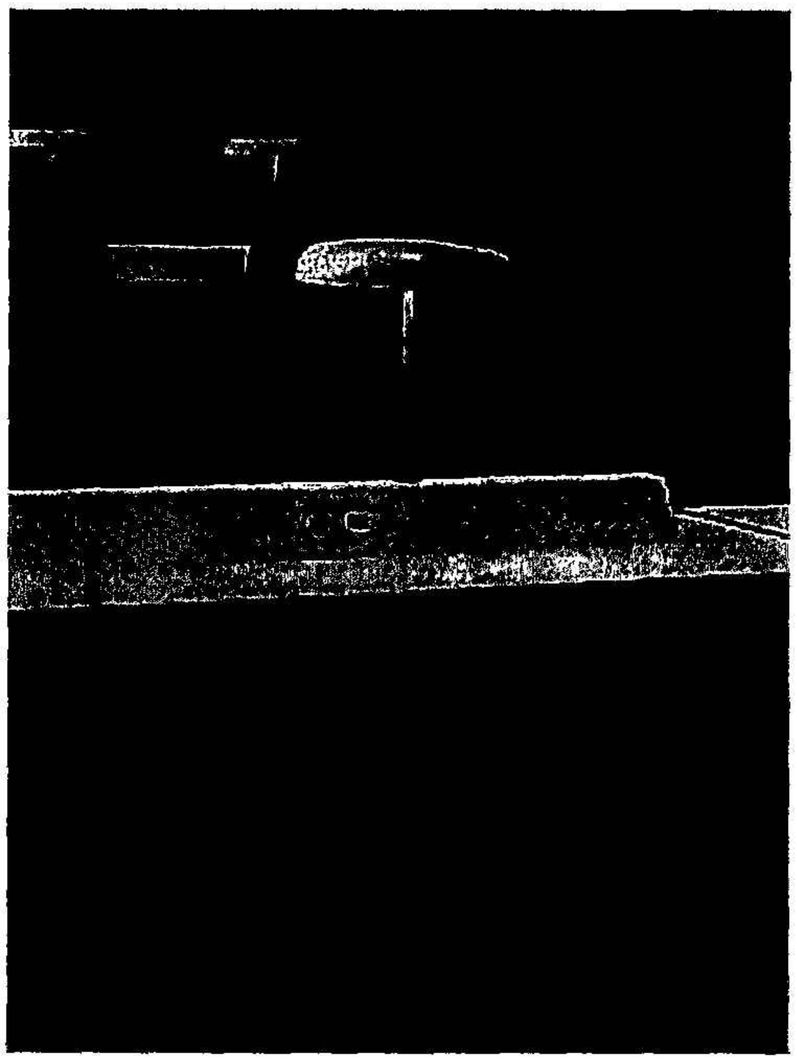
VISBY AIRPORT
Banlängd: **2 000 och 800 m**
Starter och landningar: **4 390**
Antal resenärer: **189 482**
Direktlinjer: **0 utrikes, 4 inrikes**
Populäraste destinationer:
Stockholm, Göteborg, Malmö

RONNEBY AIRPORT
Banlängd: **2 231m**
Starter och landningar: **1 265**
Antal resenärer: **42 580**
Direktlinjer: **3 utrikes, 2 inrikes**
Populäraste destinationer:
Stockholm, Kalmar, Frankfurt

MALMÖ AIRPORT
Banlängd: **2 800 och 797 m**
Starter och landningar: **12 907**
Antal resenärer: **661 507**
Direktlinjer: **19 utrikes, 2 inrikes**
Populäraste destinationer:
Stockholm, Pristina, Skopje

Osäkerhet kring nya livstils- och konsumtionsmönster

Förutsättningarna att bedriva flygtrafik har påverkats av behovet av att begränsa smittspridning. På grund av restriktioner har begränsningarna varit kraftiga vad gäller vilka destinationer som varit tillgängliga och vilka som i slutändan får komma in i olika länder. Under sommaren fanns ändå vissa tendenser till återhämtning.



En faktor som påverkar möjligheten att bo och verka i hela landet är en väl fungerande infrastruktur. Affärer, industrier och arbeten är beroende av att det går att förflytta sig snabbt mellan städer, länder och världsdelar. På 2010-talet var det under flera år all-time-high för trafikutvecklingen, under decenniet ökade trafiken med närmare 50 procent på Swedavias flygplatser. När covid-19-pandemin slog till i början av 2020 blev läget helt annorlunda. För ett litet exportberoende land med stora avstånd som Sverige kommer det fortsatt att vara avgörande med bra flygkommunikationer för att bedriva handel och attrahera investeringar.

Under 2021 började återhämtningen så smått från de rekordlåga trafiksiffrorna år 2020. Bra vaccinationstakt i Sverige i kombination med att länderna inom EU började öppna sig alltmer, tack vare det digitala hälsopasset, innebar ökade möjligheter att flyga. Under sommaren märktes tydligt att det fanns ett uppdämt behov av att resa och att besöka släkt och vänner både utomlands och inom landet. Även semesterresandet ökade till framför allt de större destinationerna runt medelhavet. Året avslutades med en viss tillbakagång på grund av nya restriktioner i både Sverige och världen.

Osäkerhet kring nya mönster

En stor osäkerhetsfaktor är affärsresandet. Hemarbete, digitalisering och nya beteendemönster påverkar flygandet starkt och branschens närmaste framtid är dessutom osäker ur flera andra perspektiv. Makroekonomi, sysselsättningsgrad, nya eventuella utbrott av covid-19, digitala möten och en hårt pressad flygindustri är faktorer som kommer att påverka flygets utveckling flera år framåt. Det är också svårt att spå hur livsstils- och konsumtionsmönster har påverkats av pandemin och om det blir bestående effekter.

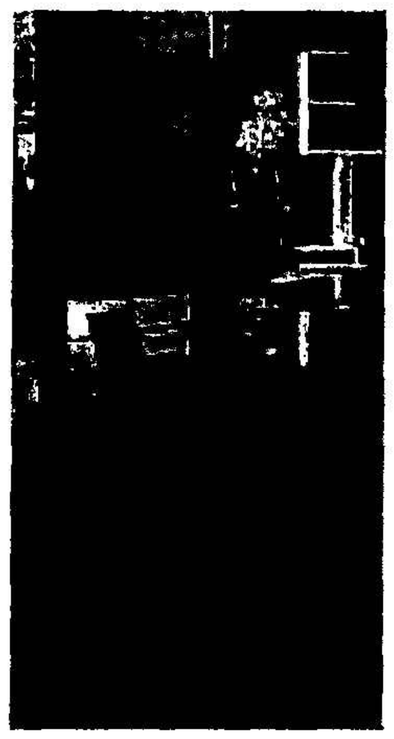
Flytta fram positionerna

De allra flesta av Swedavias flygbolagskunder har klarat sig igenom pandemin trots framtida osäkerhet. Tack vare en stark svensk marknad och ekonomi ser flera flygbolag möjligheter att stärka sin konkurrenskraft och flytta fram positionerna.

Under året har Ryanair öppnat en bas på Stockholm Arlanda Airport och flyger därifrån på 20 nya linjer, inklusive tre inrikeslinjer. Finnair öppnade en långlinjebas med flera destinationer till Asien och USA och under 2022 kommer Eurowings att etablera 20 nya Europalinjer från Stockholm Arlanda Airport. Dessutom planerar Wizz Air och Ryanair för nya linjer från Malmö Airport och Göteborg Landvetter Airport. I december startade Eurowings säsongstrafik från Stuttgart till Luleå Airport och Kiruna Airport.

Aviation Business i korthet

- Verksamhetsområdet utvecklar, tillsammans med partners, tillgängligheten och utbudet av flygtrafik. Verksamhetsområdet omfattar tjänster inriktade till Swedavias kunder inom flygverksamheten, såsom start- och landningstjänster samt marktjänster.



30595

Mindre och mer oförutsägbar
Flygfrakten har påverkats åtskilligt av den låga resenärstrafiken. Normalt transporteras en stor del av godset i buken på passagerarplan men den kapaciteten har minskat under pandemin. Förändrade köpvanor och ökad online-handel har samtidigt ökat behovet av snabba transporter. Fraktflyg har ökat sin frekvens något och renodlade passagerarflyg har använts enbart för gods. Totalt sett har frakten tappat i volym och den kapacitet som tillkommit är oregelbunden och oförutsägbar.

Trots att flygfrakten bara utgör en procent av de globala transportvolymerna står den för 35 procent av varuvärdet under mer normala år. Flyget har en viktig roll i att skicka skyddsutrustning och förse industrin med reservdelar under perioder när landsgränser är stängda för vägtrafik. Flyget stod för en stor del av distributionen av de vaccin som framställdes och som skulle ut i världen i obrutna kylkedjor.

Ny avgift för utsläpp
Efter ett beslut i riksdagen ska flygplatsavgifter miljödifferentieras. Tillsammans med flygbolagen initierade Swedavia därför en arbetsgrupp för att ta fram alternativa modeller till samråd. De resulterade i den bonus/malus-baserade CO2 Emission Charge som trädde i kraft vid årsskiftet 2021/2022. Den differentierade avgiften ska fungera som en katalysator för att bidra till att minska branschens klimatpåverkan.

Trender inom hälsa och hållbarhet ställer nya krav

Precis som 2020 blev fjolåret ett tufft år för Swedavias kommersiella aktörer. Swedavia har under hela pandemin haft täta dialoger och arbetat nära flygbolag och hyresgäster för att på bästa sätt gemensamt ta sig igenom pandemin. I takt med att vaccineringen kom i gång i slutet av andra kvartalet, introduktion av covidbevis samt att flygbolagen började återuppta sina flygningar, har den kommersiella affären successivt börjat återhämta sig och delar av det kommersiella utbudet för resenärerna har öppnat upp igen.

Det övergripande uppdraget inom den kommersiella affären är att säkra intäkter och kundrelationer, koncerngemensamma kommersiella strategier och utveckla produkter samt tjänster och service som möter kundernas behov och skapar långsiktig konkurrenskraft. Butiker, restauranger, hotell, parkeringsplatser, reklamförsäljning, uthyrning av lokaler och olika tjänster inom energi, radio, tele- och datakommunikation genererar inkomster som bidrar till att hålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter samt till att finansiera investeringar på flygplatserna. De bidrar därmed till att hållbart utveckla och öka kapaciteten och att göra flygplatserna mer attraktiva.

Pandemin förstärkte trend

Covid-19-pandemin har till viss del ändrat, i andra delar förstärkt, tidigare trender hur konsumenter känner och beter sig. I takt med att långsiktiga förändringar blir allt tydligare och permanenta behöver Swedavia vara förberedda på att omdefiniera sin kommunikation och anpassa de kommersiella produkterna till nya behov och beteenden. Under pandemin har trenden att konsumera nära och mer hållbart förstärkts, men även det lokala och unika är viktigt vilket speglas i det kommersiella produktutbudet såväl som restaurangerna på flygplatserna. Enligt kund- och marknadsanalyser är majoriteten av svenskarna villiga att ändra sina beteenden och sin konsumtion för att bli mer hållbara. Utbudet på flygplatserna kommer att kännetecknas av det svenska och nordiska när det gäller såväl sortiment och smaker såväl som kommersiell design. Samtidigt ska flygplatserna också erbjuda en variation och säkerställa att det alltid finns något som passar alla.

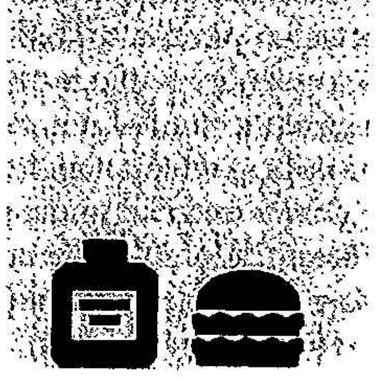
En stor andel av kommande års resenärer kommer att vara så kallade "millennials" som är födda på 1980- och 1990-talet. En målgrupp som efterfrågar en bredare sortimentsmix, ett högt upplevt prisvärde liksom fokus på hållbarhet och hälsa.

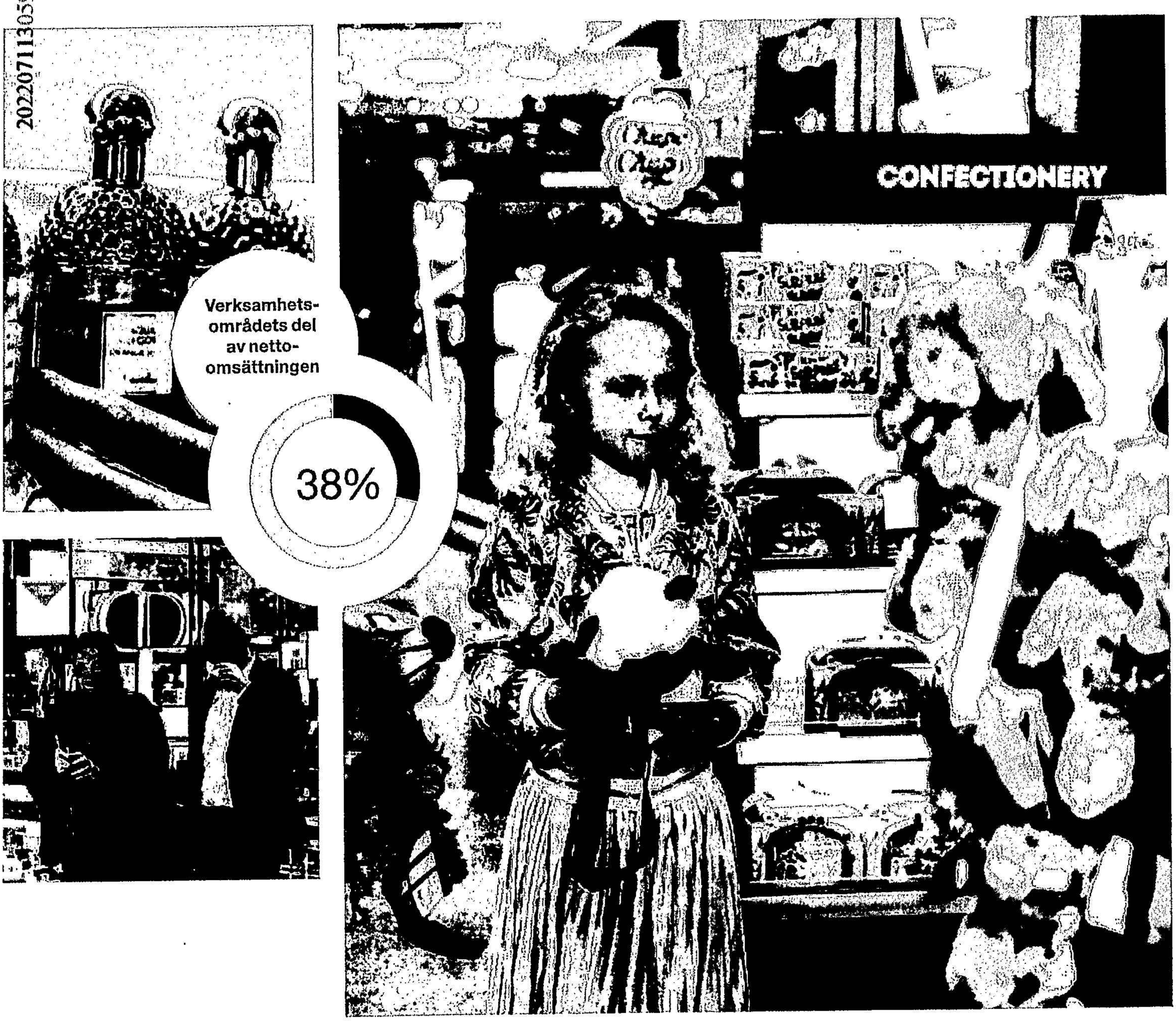
Analyser inom parkering

För att kartlägga och identifiera morgondagens behov inom parkering och angöring görs trendanalyser löpande. Ett viktigt område som har stor påverkan för alla transportslag är den pågående omställningen från fossila bränslen till framför allt el. I och med att kundernas behov förändras ställer det krav på utbyggnad av laddinfrastrukturen. Till exempel behö-

Commercial Services i korthet

- Verksamhetsområdet säkerställer att Swedavia i samarbete med partners, flygbolag och hyresgäster har ett kommersiellt utbud som tilltalar de gemensamma kunderna.
- Verksamheten omfattar etablering av flygbolag, uthyrning av lokaler för restauranger, butiker, kontor, lager och logistik samt bilparkeringar och angöring.





ver Swedavia kunna erbjuda integrerade betallösningar för parkering och elladdning samt smidiga bokningsmöjligheter där laddningen av kundens elbil kan säkras. Tester och analyser pågår för att ta fram nya affärsmodeller kopplade till de nya behoven. Trenderna går också mot ett mera sömlöst resande där olika transportslag kopplas ihop, till exempel via gemensamma biljettsystem. Swedavia bedriver ett långsiktigt arbete kopplat till dessa förändringar eftersom flygplatserna utgör ett viktigt nav där olika transportslag möts. I dessa analyser ingår även påverkan som kan bli följden av en förändrad syn på bilägande och nya tjänster kopplat till det som betecknas Mobility as a Service.

Intresset för attraktiva logistikfastigheter står fast

Med strategin att utveckla fastigheter och sedan sälja dem när de är klara, bidrar affärsområdet Real Estate till att finansiera investeringar och utveckling av verksamheten i flygplatssegmentet. Ett exempel är det nybyggda hotellet Scandic Landvetter, som under året avyttrades enligt avtal.

Affärsområdet Real Estate ansvarar för Swedavias fastigheter och den mark som ligger i anslutning till flygplatserna. Genom att kartlägga fastighetsbehovet och utvecklingsmöjligheter i tidiga skeden har verksamheten växt i många år. Marknaden har varit relativt avvaktande sedan pandemin slog till men det finns ett fortsatt stort intresse för de möjligheter som logistikfastigheter i attraktiva lägen innebär för både lager och logistik. Dessutom blir flygplatserna allt viktigare som mötesplatser i takt med den ökande globaliseringen. Omständigheterna medför dock att flera pågående projekt framskrider långsammare än planerat.

Planer för ytterligare utbyggnad

I Airport City Göteborg invigdes i juni ett större hotell i samarbete med Scandic Hotels. Genom ett avtal som tecknades 2018 avyttrade Swedavia fastigheten till Midstar Fastigheter AB i samband med öppningen.

Det planeras för ytterligare utbyggnad av logistikområdet vid Göteborg Landvetter Airport samt för en hangar för ambulansflyg vid Umeå Airport. I anslutning till Kiruna Airport planeras ett hotellbygge.

Vid Stockholm Arlanda Airport fortsätter förberedelser för att bygga ett nytt logistikområde intill det befintliga logistikområdet Cargo City. Detaljplanen omfattar cirka 150 000 kvadratmeter bruttototalarea och projektering av vägar, markinstallationer och dagvattenhantering pågår. Området kan i framtiden komma att omfatta närmare en miljon kvadratmeter.

På Stockholm Arlanda Airport förbereds även för ett samlat terminal- och hangarområde för mindre flygplan inom så kallat General Aviation, det vill säga samhällsviktigt flyg och privatjet. Det förbereds också för en byggnation av kongresslokaler med tillhörande hotell i det framväxande Airport City-området.

Samarbete med strategiska partners

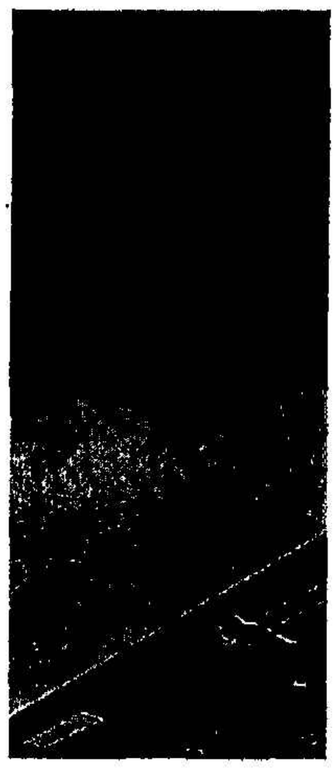
Det finns ett väl utvecklat samarbete med strategiska partners som kompletterar Swedavias egen verksamhet. Ett exempel inom fastighetsverksamheten är Alecta som tillsammans med Swedavia Real Estate äger Swedish Airport Infrastructure, som förvaltar fastigheter kring flygplatserna.

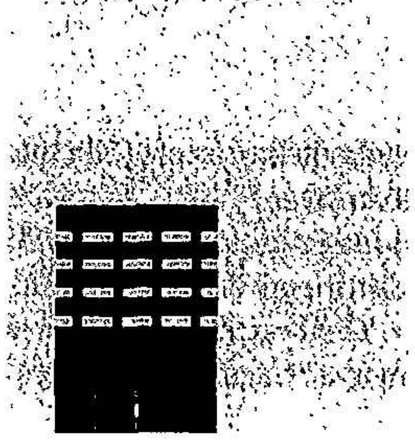
För att samordna utvecklingen av Airport City Stockholm har Swedavia ett bolag tillsammans med Arlandastad Group AB och Sigtuna kommun.

Affärsområdet Real Estate arbetar enligt City Lab Action guide, ett certifieringssystem för hållbar stadsutveckling, för att främja hållbarhet i tidigt utvecklingsskede.

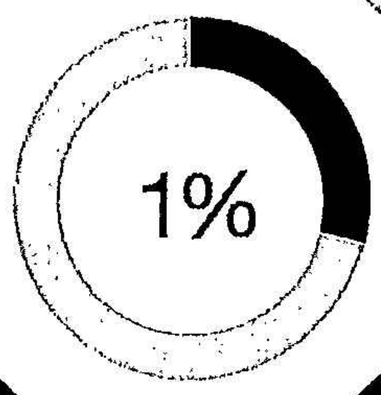
Real Estate i korthet

- Affärsområdet äger, utvecklar och förvaltar exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser.
- Utvecklingen av kommersiella fastigheter skapar mervärden och intäkter som kan återinvesteras i flygplatsverksamheten.
- Verksamheten tar fram utvecklingsprojekt för fastigheter så som hotell, kontorslokaler och logistikparker.
- Affärsområdet utvecklar flygplatsernas attraktivitet i takt med att efterfrågan på etableringar vid flygplatserna växer.





Verksamhets-områdets del av netto-omsättningen



”Flygplatserna blir allt viktigare som mötesplatser i takt med den ökande globaliseringen”

Fossilfria bränslen bidrar till flygets klimatomställning

Flyget är i dag en förutsättning för både svensk och global utveckling och välfärd. För näringslivet och besöksnäringen är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter avgörande för att kunna utvecklas i en alltmer globaliserad och konkurrenspräglad ekonomi.

Branschen står samtidigt inför stora utmaningar vad gäller klimat- och miljöpåverkan. Som en viktig och central aktör har Swedavia tagit flera initiativ för att möjliggöra och driva på utvecklingen av hållbara flygtransporter och flygplatser.

För ett exportberoende och geografiskt vidsträckt land som Sverige spelar flyget en viktig roll. Till ytan är Sverige det femte största landet i Europa. Sverige behöver ett hållbart transportsystem där flera transportslag kombineras för att förbättra tillgänglighet och ökad svensk konkurrenskraft.

Swedavia arbetar för flygets klimatomställning och fortsätter driva de mest klimatsmarta flygplatserna i världen. Detta arbete börjar på de egna flygplatserna, samtidigt som Swedavia bidrar till att även övriga aktörer i branschen kan ta kliv framåt i sin strävan efter minskad klimatpåverkan.

Klimatkrisen är vår tids viktigaste fråga. Att kunna resa bidrar emellertid bland annat till nya intryck, möjlighet till kulturutbyte mellan människor, tillväxt och förbättrat välstånd i vår allt mer globaliserade värld. Swedavia vill värna om resandet och samtidigt tillsammans med samarbetspartners inom flygbranschen säkerställa att framtidens resande blir fossilfritt och att tillgängligheten till omvärlden förbättras. Genom att använda förnybart flygbränsle kan flygets fossila koldioxidutsläpp minska med upp till 85 procent ur ett livscykelperspektiv. Det här är en lösning som fungerar här och nu. För att uppnå visionen för fossilfritt flyg 2045 krävs både affärsförändringar, teknikutveckling och forskning om flytande bränsle, alternativa tekniker och nya kunderbjudanden.

För att bidra till målet till 2025 har Swedavia köpt förnybart flygbränsle för de egna tjänsteresorna sedan 2016 och sedan 2019 samordnat med den offentliga sektorn och näringslivet. För att öka efterfrågan och ge producenterna incitament att satsa krävs det att fler organisationer, företag och även den enskilda resenären köper förnybart flygbränsle för flygresan.

Utmaningen för en storskalig övergång till biobränslen för flyget är att produktionen idag sker i en begränsad skala. Därmed är det förnybara bränslet också betydligt dyrare än motsvarande fossila bränslen. Genom att medverka i ett flertalet samarbeten om fossilfritt flyg vill Swedavia verka för en svensk produktion av förnybart flygbränsle.

Andelen förnybart flygbränsle som tankats in i Sverige, vad Swedavia känner till, uppgick 2021 till 0,44 procent (0,15 procent 2020).

”Utmaningen för en storskalig övergång till biobränslen för flyget är att produktionen sker i en begränsad skala”

Eldrivet flyg

Elflyg finns redan och mindre tvåsitsiga plan används för flygskolor eller för privatflyg. Större 19-sitsiga elflygplan förväntas komma efter år 2025. Batterikapaciteten förväntas bli bättre över tid, vilket kommer att möjliggöra linjer på längre sträckor och med fler resenä-

Flygbränsle och utsläpp i siffror

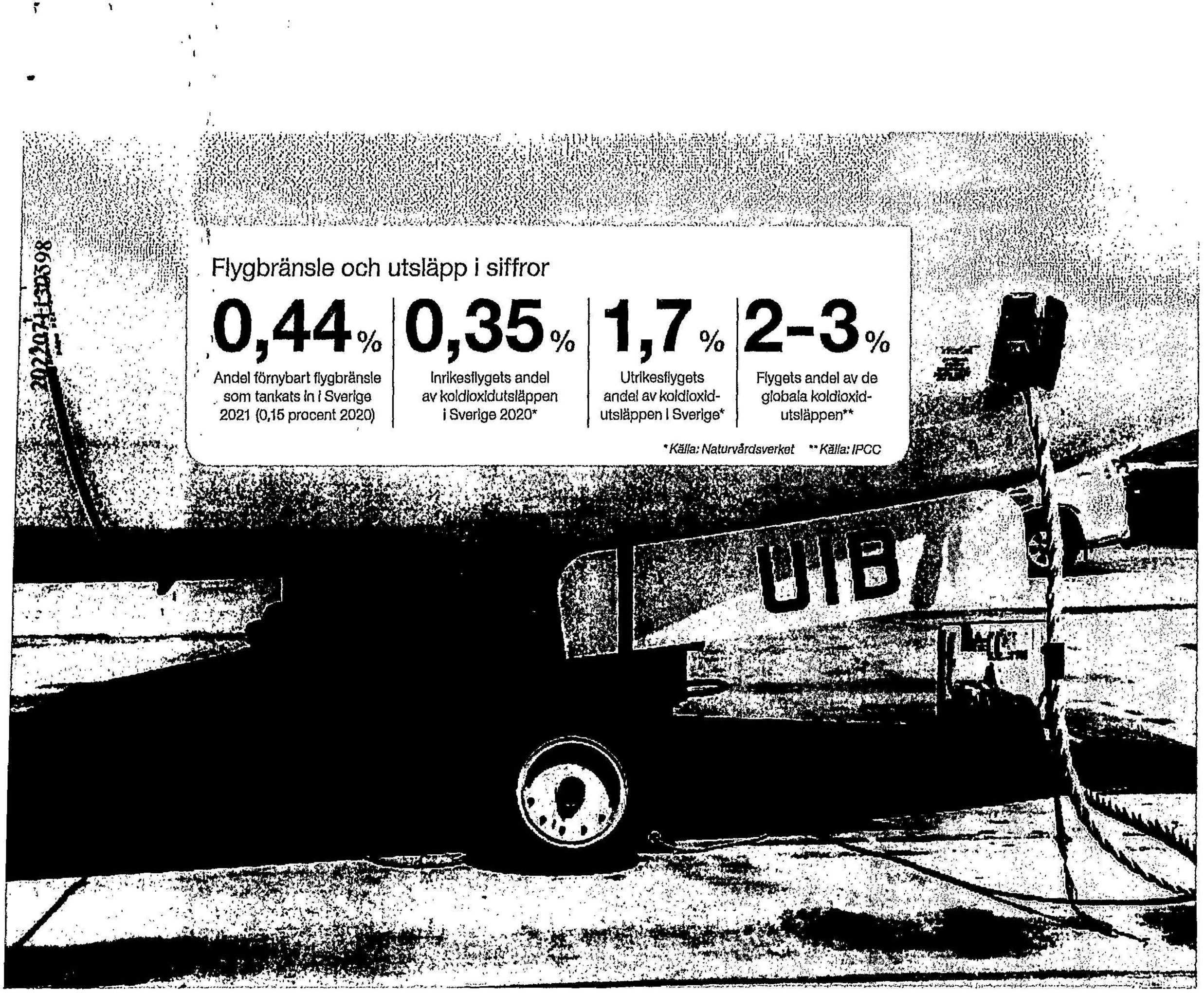
0,44 %
Andel förnybart flygbränsle som tankats in i Sverige 2021 (0,15 procent 2020)

0,35 %
Inrikesflygets andel av koldioxidutsläppen i Sverige 2020*

1,7 %
Utrikesflygets andel av koldioxidutsläppen i Sverige*

2–3 %
Flygets andel av de globala koldioxidutsläppen**

*Källa: Naturvårdsverket **Källa: IPCC



rer. Under de närmaste decennierna är det däremot rimligt att anta att elflyget främst kan användas på kortare regionala linjer. Att flyga på el är billigare än att flyga på traditionella bränslen, vilket kan medföra att helt nya regionala flyglinjer kan komma att etableras med elflyg.

Elflyget kräver emellertid nya investeringar inom elproduktion, batterilagring samt laddinfrastruktur. Genom samverkan med andra aktörer inom flygbranschen men också med forskningsinstitut och med universitet utvecklas elflyget kontinuerligt och lösningar tas fram för att säkerställa att rätt infrastruktur planeras för elflygets behov.

Swedavia medverkar i olika samarbeten och projekt som förbereder flygbranschen för eldrivna flygplan. Under 2021 startades ett projekt tillsammans med Umeå kommun, BioFuelRegion och RISE, delfinansierat av Energimyndigheten. Läs mer under samarbeten på sidan 24.

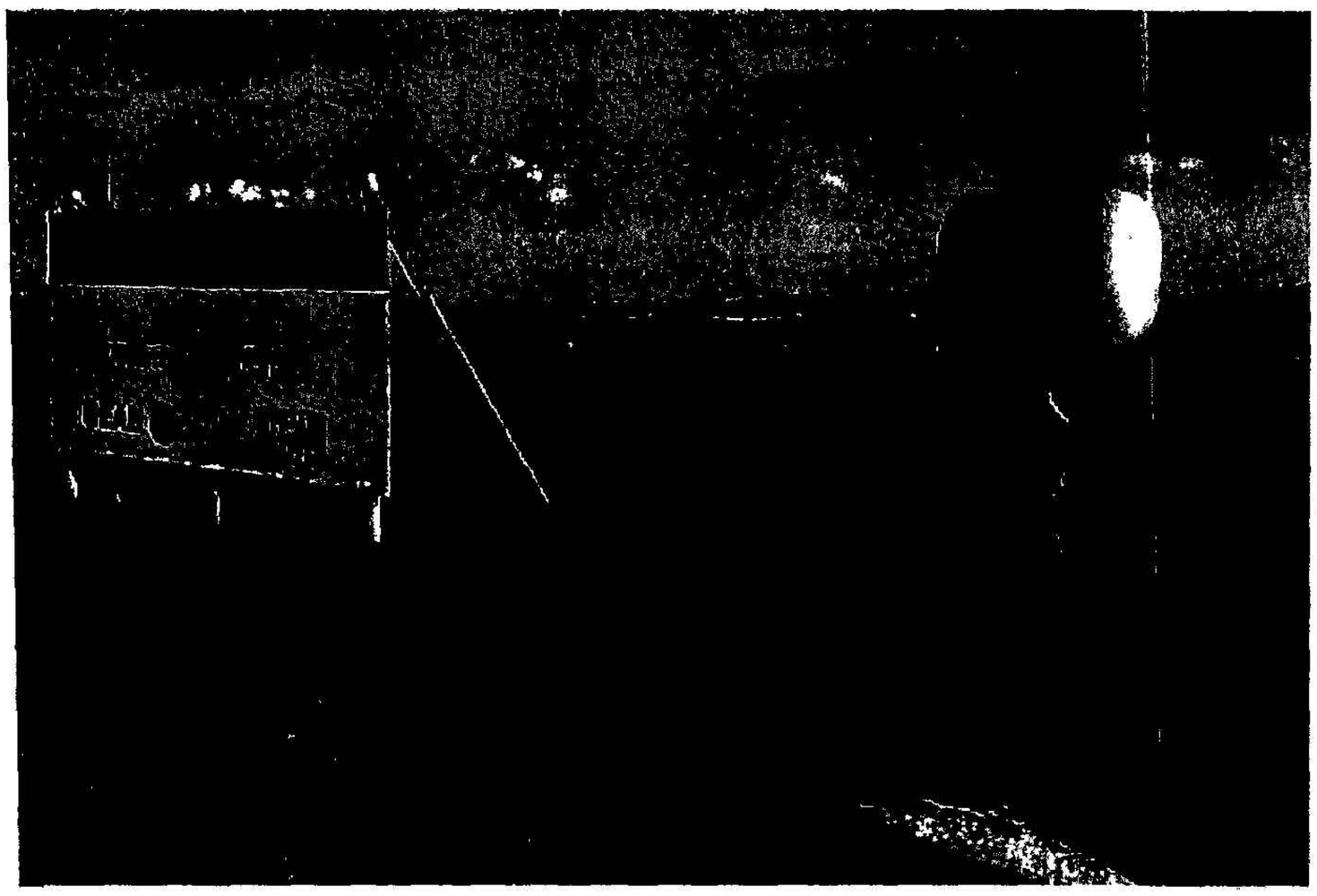
Swedavia bidrar även med expertstöd i andra övergripande projekt som undersöker eller försöker modellera ett framtida eldrivet flygplansnät och dess konsekvenser på laddinfrastruktur, flygplatser och tillgänglighet.

Andra lösningar

Vätgas och elektrobränslen kan i framtiden också vara viktiga lösningar för flygets klimatomställning och har en stor potential att kunna ersätta fossilt flyg på längre linjer. EU-kommissionen har en ambition att inom fyra år nå en vätgasproduktion på en miljon ton. Till 2030 ska produktionen uppgå till tio miljoner ton.

Vätgas är en avgörande byggsten i produktionen av så kallade elektrobränslen som metanol och metan, som kan användas för att driva tunga transporter. I motsats till el är metanol lätt att lagra och det går att framställa och distribuera med hjälp av nuvarande infrastruktur för bensin och diesel.

Vätgas kan också användas i bränsleceller som kan driva elektriska motorer på flygplan, men det krävs ytterligare forskning innan teknologin anses mogen nog för kommersiellt bruk. Enligt rådande experter inom flygbranschen kan vätgasdrivna flygplan finnas i bruk från år 2035. Att driva flygplan med vätgas har sina fördelar då räckvidden förväntas vara mycket högre än elflyg, tillräckligt för att kunna ersätta en stor andel av de rutter som finns i världen. Endast långa transkontinentala rutter anses fortfarande behöva trafikeras av flyg tankade med förny-



Laddstolpe för elflyg på Visby Airport.

bart flygbränsle gjort av bioråvara i framtiden.

Swedavia arbetar tillsammans med flygbranschens aktörer samt experter från forskningsinstitut för att kartlägga de möjligheter som finns för att producera vätgas eller elektrobränslen samt för att ta fram en tidplan över de satsningar som behövs för att möta de första kommersiella vätgasdrivna flygplanen.

Utsläppen måste fortsätta minska

Flyget står för två procent av de globala koldioxidutsläppen. Enligt Naturvårdsverkets statistik stod flyget för cirka 2,5 procent av koldioxidutsläppen i Sverige under 2020. Utsläppen per passagerarkilometer har ändå minskat kraftigt de senaste åren och nya flygplan som tas i drift förbrukar 20 procent mindre bränsle än de som byts ut. Utsläppen från flyget måste fortsätta minska ytterligare och det krävs att alla aktörer i värdekedjan agerar nu och verkar för kort- och långsiktiga lösningar.

Med nya material, ny design och nya motorer är nya generationens flygplan mer bränslesnåla än någonsin. Byts det fossila bränslet ut mot förnybart kan utsläppen minska med upp emot 85 procent ur ett livscykelperspektiv. I juli infördes reduktionsplikt på 0,8 procent som successivt ska öka till 27 procent 2030. Förnybart flygbränsle kan också minska den så kallade höghöjdseffekten som uppstår under flygningar på hög höjd då bränslet innehåller färre partiklar som bildar moln. Att flyga på lägre höjder reducerar höghöjdseffekten ytterligare.

Genom att öka beläggningen i flygplanen, verka för rakare flygvägar och fortsatt främja ny teknik kan flygets klimatpåverkan minska ytterligare.

”Vätgas har sina fördelar då räckvidden förväntas vara mycket högre än elflyg”

Vägen framåt

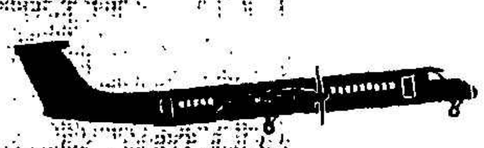
2021

Det här gjorde Swedavia under 2021.

- SOS Alarm, Göteborgs hamn, 2030-sekretariatet samt länsstyrelserna i Västernorrland och Hallands och Gotlands län deltar i en samordnad upphandling av förnybart flygbränsle initierad av Swedavia. Avtalet gäller 2021–2022 med möjlighet till flera avrop.
- Flera elflygprojekt drivs tillsammans med externa parter, bland annat Fossilfritt flyg i norra Sverige och MODELflyg. Se mer under samarbeten på sidan 24.
- Innovationsklustret, Fossilfritt flyg 2045 som startades av Swedavia tillsammans med RISE och SAS avslutades under året. Klustret avlämnade en rapport innehållande en konkretisering av den färdplan flygbranschen tog fram inom ramen för Fossilfritt Sverige.
- Swedavia har ett pågående incitamentprogram för flygbolagen där Swedavia stöttar med upp till 50 procent av merkostnaden för flygbolagens biobränsle. Majoriteten av det avsatta beloppet i incitamentsprogrammet användes vilket motsvarar 1 500 ton förnybart flygbränsle och cirka 4 700 ton reducering av fossil koldioxid.

20220711130599

– så når vi visionen om fossilfritt flyg till 2045



2025

Mål 2025: 5 procent av allt flygbränsle *som tankas på svenska flygplatser är* förnybart.

- Swedavia är en internationell förebild inom hållbarhet och har skapat förutsättningar för resande med en hållbar framtid – ekonomiskt, socialt och miljömässigt och alltid med resenären i fokus.
- Mindre elflyg med upp till 19 resenärer kan börja introduceras för kommersiell trafik.
- Samtliga Swedavias flygplatser ska kunna hantera elflyg.
- Svensk produktion av förnybart flygbränsle sker med råvaror från rester från skogen. Flera kommersiella anläggningar är aktiva, både inom och utanför Europa.
- En faktisk inblandning av förnybart flygbränsle i flygplanen uppgår till 50 procent
- Förnybart flygbränsle erbjuds som tillval vid alla reseköp.
- Den offentliga sektorn i Sverige upphandlar förnybart flygbränsle för att reducera fossila koldioxidutsläpp från tjänsteflygresan.
- Tydlig kostnad för koldioxid.
- Förståelse för vätgasdrivna flygplans påverkan på flygplatser.

2030

Mål 2030: Inrikesflyget ska vara *fossilfritt.*

- Tillräcklig produktion av förnybart flygbränsle för inrikesflyget totala behov.
- Kommersiella elflyg med förbättrad kapacitet och räckvidd kan trafikera inrikes och regionala rutter.
- Internationell standard för elflyg har införts.
- Alla Swedavias flygplatser har infrastruktur för elflyg.
- Infrastruktur för vätgas och elektrobränslen finns på utvalda Swedaviaflygplatser.
- Regelverk och ansvarsfördelning förtydligas inom vätgas och elektrobränslen.
- Enkelt för kunderna att göra rätt, till exempel klimatpåverkan är inbyggd i biljettpris.
- Enkla och smidiga flöden på Swedavias flygplatser där olika transportslag samverkar.

2045

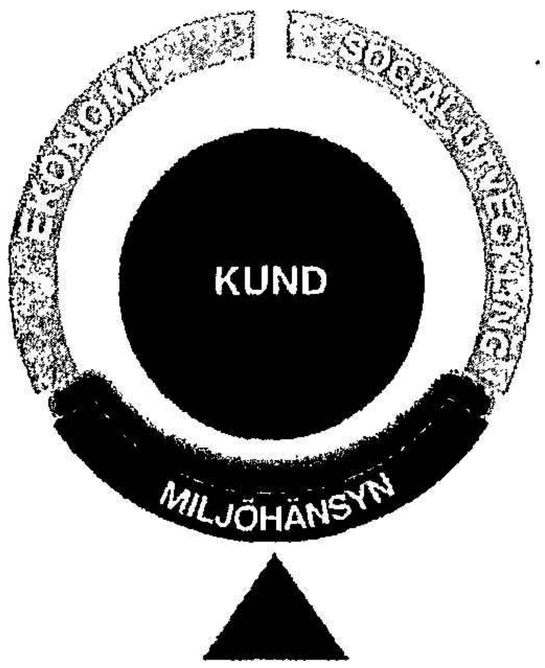
Mål 2045: Allt flyg som startar från *svenska flygplatser ska vara fossilfritt.*

- Sverige har tillgång till hållbart lokalt producerat bio- och elektrobränsle, nya teknologiska lösningar i form av eldrivet flyg med bränsleceller eller med laddbara batterier samt innovativa kunderbjudanden.
- Spårbunden trafik är kopplade till Swedavias internationella flygplatser.
- Sveriges och Nordens produktionsanläggningar för biobränsle och elektrobränsle tillgodoser Sveriges behov av flytande fossilfritt bränsle, resten går till export.
- Flygplatsinfrastrukturen, exempelvis elförsörjning, ellagring, tankning och bränsleförvaring, är anpassad för den ökade komplexiteten och flygets integration i resesystemet.
- Elflyget ingår i basutbudet för inrikes och regionala rutter.
- Biobränsle försörjer de interkontinentala sträckorna.
- Den förstärkta infrastrukturen och lokal produktion har säkerställt flygets tillgänglighet och tillväxt på landsbygden och på det sättet skapat mängder med jobb runt om i landet.
- Branschen har tagit fram nya prissättningsmodeller, nya destinationer och ökad möjlighet för kunder att bidra till samskapandet av hållbara lösningar.

Swedavias flygplatser bland de första i världen med miljödifferentierade avgifter

Efter beslut i riksdagen införde Swedavia vid årsskiftet 2021/2022 miljödifferentierade avgifter där förnybart flygbränsle är med i modellen på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Start- och landningsavgifter blir därmed miljödifferentierade, vilket innebär att de flygbolag som använder de mest klimateffektiva flygplanen premieras på bekostnad av de som använder flygplan med sämre klimatprestanda.

Partners involveras för att fortsätta minska koldioxidutsläppen



När FN i augusti släppte den senaste IPCC-rapporten var budskapet tydligt – läget för klimatet är allvarligt och det är människan som är ansvarig.

Swedavia har långsiktigt och konsekvent arbetat för att eliminera fossila drivmedel och fossil energi i den egna verksamheten. När Swedavia nu nått målet om noll fossila koldioxidutsläpp i den egna flygplatsverksamheten fortsätter bolaget att minska andra utsläppskällor i värdekedjan.

Sedan Swedavia bildades har bolaget arbetat med att minska fossila koldioxidutsläppen och annan negativ påverkan på miljön. IPCC-rapporten från augusti 2021 visar på ett otvetydigt samband mellan människans utsläpp av växthusgaser och ökningen av den globala medeltemperaturen. Risken att passera 1,5-gradersmålet inom 10–20 år är överhängande och alla måste agera för att bromsa effekterna.

Hålla nollan

Vid utgången av 2020 nåddes målet om noll utsläpp av fossil koldioxid i den flygplatsverksamhet Swedavia driver i egen regi. Fokus under året och framöver är att bibehålla målet parallellt med att utöka arbetet med att minska fossila utsläppen från andra aktörer på flygplatserna. För att säkra bibehållet mål görs månadsvisa uppföljningar som når koncernledning och styrelse. Orsaksanalys görs om något skulle avvika. Under året har det varit fem händelser där det av olika anledningar inte har funnits förutsättningar att tanka fossilfritt drivmedel. Detta har gett ett utsläpp på 0,7 ton fossil koldioxid under året.

Det finns fortsatt en del utrustning som marknaden inte har kunnat erbjuda fossilfria lösningar för. Den utrustning har Swedavia tills vidare valt att förrådsställa medan diskussioner förs över fossilfria alternativ.

Andra aktörers utsläpp måste minskas

Swedavias tio flygplatser uppfyller samtliga krav för den tidigare högsta certifieringen, ACA3+ under Airport Carbon Accreditation. Under 2021 har Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport påbörjat verifieringen till nästa nivå, ACA4+. Vid årets utgång var flygplatserna i slutfasen av processen. Beslut om att certifiera enligt ACA 4+ ger Swedavia en prioritering för i vilken takt och i vilken ordning bolaget går vidare med åtgärder och initiativ för fossilfrihet i värdekedjan. Målet är att samtliga av Swedavias flygplatser ska vara ACA 4+ certifierade till 2025.

ACA 4+ innebär att fler utsläppskällor än tidigare ska räknas med i rapporten, bland annat förlust av köldmedia och utsläpp från nedbrytning av att använda halkbekämpnings- och avisningskemikalier. Dessutom ska samarbetet med partners på flygplatserna intensifieras, genom en Stakeholder Partnership Plan. Målet är att partners ska ta fram egna koldioxidavtryck och börja sätta mål att minska utsläpp i samarbete med Swedavia.

Vid årsskiftet infördes ett incitamentprogram för förnybar diesel (HVO100) på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport, med målsättning att helt fasa ut fossil diesel till 2025. Andra väsentliga händelser under året är att Stockholm Arlanda Airport fick representera Swedavias flygplatser och mottog utmärkelsen ECO- Innovation Airport of the Year. Jonas Abrahamsson, Swedavias vd, blev nominerad till Person of the year 2021 av den internationella flygbranschorganisationen Airport Council International (ACI).

Swedavias klimat- och miljöarbete utgår från den strategiska inriktningen och de strategiska förflyttningarna samt från Swedavias positioneringsarbete. Det utgår dessutom från lagkrav, omvärldens krav och förväntningar. Swedavias certifierade miljö- och energiledningssystem omfattar hela bolaget och skapar förutsättningar för minskad miljöpåverkan, efterlevnad av lagkrav

20220711130600

och uppfyllande av strategierna. Flygets klimatomställning är ett strategiskt initiativ och drivs i form av ett projekt för att kunna involvera delar i verksamheten och för att projektet ska kunna leverera och styras oberoende av hur miljöarbetet organiseras.

Swedavias flygplatser måste utvecklas och anpassas för att möta ett förändrat klimat. I det långsiktiga planeringsarbetet ges möjligheter till förebyggande arbete med klimatanpassning. Ramverk som Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) och EU:s taxonomi ger ett ytterligare stöd i arbetet.

För att få en uppfattning om den biologiska mångfalden runt flygplatserna har Swedavia gjort naturvärdesinventeringar. Swedavia ser behov att fortsätta utveckla arbetet för att vara i linje med internationella krav om biologisk mångfald.

Åtgärder för minskad bullerbelastning

Swedavia arbetar aktivt för att bullerbelastningen ska minska och att den exponering som sker ska upplevas som acceptabel i förhållande till flygets samhällsnytta. Bullerbelastningen beräknas enligt ACI Noise Rating Index (NRI) för att se hur belastningen förändras över tid (se graf till vänster).

På Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport görs långtidsmätningar i fasta punkter bland annat i syfte att kartlägga olika flygplanstypers bulleregenskaper i samband med start och landning. För att minska bullerpåverkan finns olika metoder som bullerisolering av bostäder, högre startavgifter för mer bullrande flygplan, kurvade inflygningar för att undvika tätorter samt arbete med gröna inflygningar där flygplanet sjunker kontinuerligt från marschhöjd till rullbana. Detta reducerar bullret, sparar bränsle och minskar dessutom utsläppen.

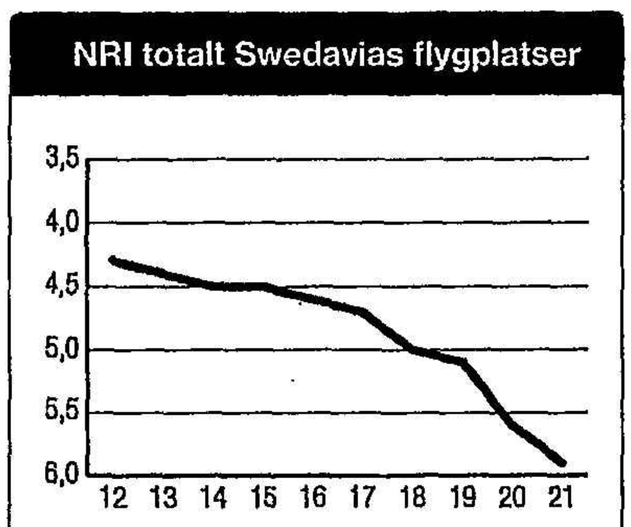
Swedavia ansökte 2020 om ändringstillstånd för att permanenta tre kurvade inflygningsprocedurer som har använts sedan 2018, samt för tre nya kurvade inflygningsprocedurer. Den 15 oktober 2021 fick Swedavia tillstånd till de sökta ändringarna och publicerade de tre nya kurvade inflygningsprocedurerna den 4 november 2021.

Totalt har 402 kurvade inflygningar genomförts till Stockholm Arlanda Airport under 2021, vilket minskade utsläppen av fossil koldioxid med cirka 74 ton. Även Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Åre Östersund Airport tillämpar kurvade inflygningar i viss omfattning.

74 ton

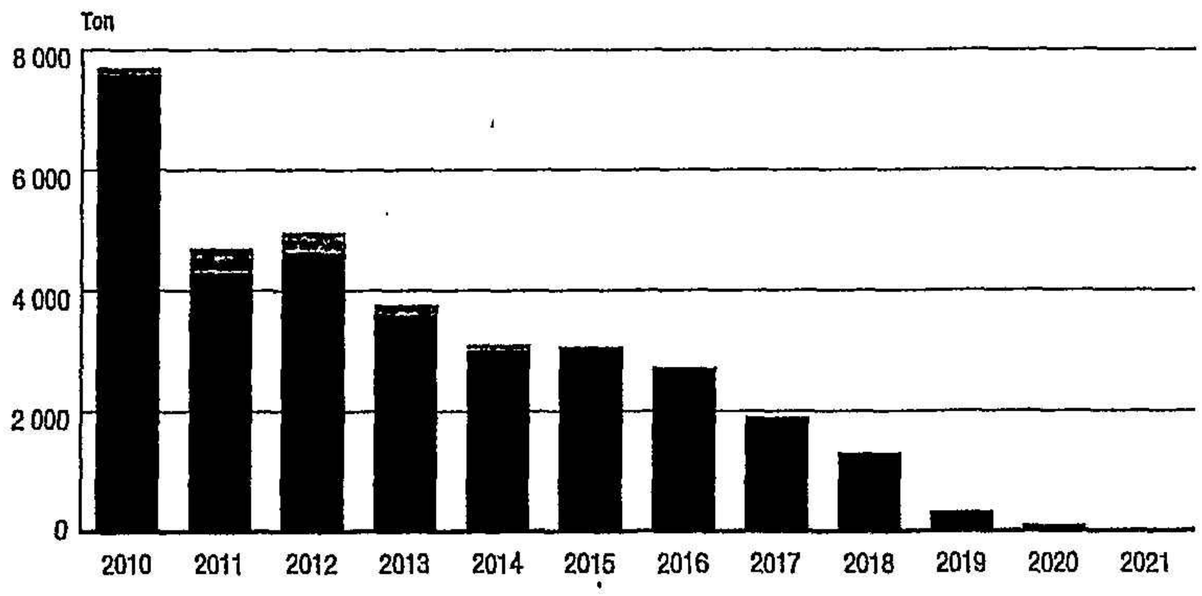
... så mycket minskade utsläppen av fossil koldioxid under 2021 enbart tack vare kurvade inflygningsprocedurer

NRI totalt Swedavias flygplatser



Utveckling av NRI-klass över tid totalt för Swedavias tio flygplatser, högre NRI-klass innebär minskat buller.

Utveckling för Swedavias nollmål avseende utsläpp av fossil koldioxid*



- **Scope 1:** Fordonsdrivmedel, egenproducerad (egenanvänd och såld) el och värme, brandövningar
- **Scope 2:** Inköpt egenanvänd el och värme
- **Scope 3:** Inköpt vidaresåld värme

* Målet omfattar Swedavias utsläpp i scope 1 och 2 samt inköpt vidaresåld värme (scope 3). Scope enligt GHG Protocol. För nyckeltal se sidan 81.

Utfallet under hela 2021 blev 0,7 ton.

Energi

Energianvändningen på Swedavias flygplatser uppgick under 2021 till cirka 149 GWh (146 GWh). Under 2021 har energianvändningen ökat något från de mycket låga nivåerna året innan. Elanvändningen har ökat med 0,8 procent och värmen med 5,5 procent.

PFAS

Poly- och perfluorerade alkylsubstanser (PFAS) är kemiska ämnen där många bedöms vara toxiska, persistenta och bioackumulativa. Tidigare användes PFAS-haltigt brandsläckningsskum på nuvarande Swedavias flygplatser. Sedan 2011 används enbart fluorfri släckvätska men användningen av den tidigare släckvätskan har orsakat omfattande föroreningsproblematik i mark och vatten vid Swedavias flygplatser.

Swedavia arbetar aktivt med utredningsarbeten av PFAS-föroreningar vid flygplatser där Swedavia innehar miljötillståndet, med undantag av Åre Östersund Airport där Fortifikationsverket/Försvarsmakten har utredningsansvaret. Alla utredningsinsatser i Swedavias regi följer uppställda handlingsplaner som bygger på Naturvårdsverkets vägledning för efterbehandling av förorenade områden och har kommunicerats med tillsynsmyndigheten för respektive flygplats.

År 2018 initierades ett pilotprojekt på Stockholm Arlanda Airport som syftar till att identifiera möjliga åtgärdsmetoder för att reducera spridningen från brandövningsplatsen. Under 2021 driftsattes två fältförsök: stabilisering av ytjord och grundvatten. Under 2021 anställdes flera miljöspecialister som kan stötta i arbetet och Swedavia medverkar i flera forskningsprojekt med avseende på efterbehandling av PFAS.

Swedavia bedriver ett aktivt arbete med att minska övrig miljöpåverkan. Skadliga kemikalier byts ut och användningen ses över och begränsas för att få så liten miljö- och hälsopåverkan som möjligt. Främst handlar det om att begränsa utsläpp av de medel som används vid avisning av flygplan samt medel för halkbekämpning på rullbanorna. På flera flygplatser finns anläggningar som återvinner uppsamlad avisningsvätska vilket ger en positiv effekt, både genom minskade koldioxidutsläpp och för ekonomin.

Inom avfallsområdet pågår olika aktiviteter för att förbättra utsorteringen av återvinningsbara fraktioner från restavfallet. Fokus ligger speciellt på att ta hand om matavfall. Det område som fortsatt bjuder på stora utmaningar är källsortering av avfall från terminaler och flygplansavfall.

Påverkan inom byggverksamheten

Swedavias flygplatser utvecklas ständigt genom omfattande bygg- och anläggningsverksamhet. Bygg- och anläggningsverksamheten styrs bland annat genom miljöcertifieringar och miljö- och energiledningssystem.

För att reducera miljöpåverkan inom bygg- och anläggningsverksamheten prioriteras åtgärder inom resurseffektivitet, minskad och cirkulär användning av material samt förbättrad avfallshantering. Medvetna materialval ska göras och ämnen som påverkar miljö och hälsa på ett negativt sätt ska undvikas. Återvunnet material nyttjas i den mån det är möjligt.

Under året gjordes ett pilotförsök att implementera en app för cirkulär ekonomi, CC Build. Appen gör det möjligt att bland annat återanvända kontorsmöbler och skulle kunna användas inom byggverksamheten.

”Sedan år 2011 används endast fluorfri släckvätska”

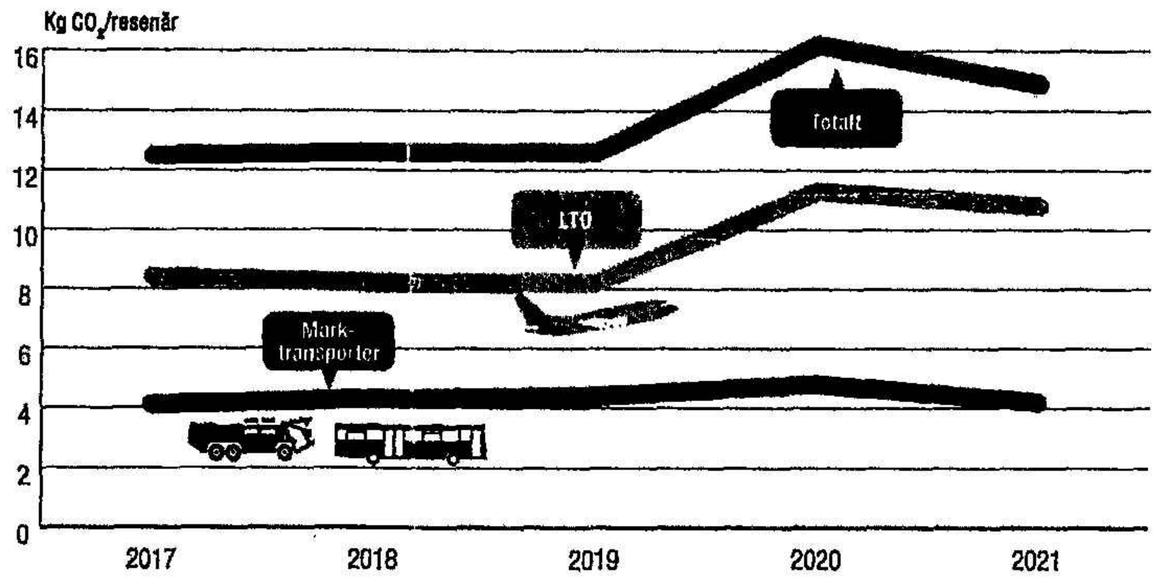
Swedavia strävar efter att förbättra energieffektiviteten i såväl byggprocessen som under användningen av byggnader. I de färdiga byggnaderna används förnybar energi. Ett exempel är akvifären vid Stockholm Arlanda Airport som utvinner värme och kyla ur grundvattnet. Ur energisynpunkt finns ett internt krav på minst 25 procent lägre energianvändning än Boverkets byggregler både i nybyggnationer och i större ombyggnationer. I de fall då byggnaden ska certifieras ställs högre krav på energieffektiviseringi driftskedet.

Genom miljöcertifiering kan Swedavia mäta byggnadens miljöpåverkan. Nybyggnationer och större anläggningsprojekt ska certifieras enligt BREEAM eller CEEQUAL. Inom ramen för certifieringarna ingår även styrning och övervakning av byggnadernas drift och planerat underhåll, där data följs upp både under och efter projektering och produktion.

Swedavia har resurser som stöttar bygg- och anläggningsverksamheten på en övergripande nivå. Projekten har ansvar för att lagkrav, riktlinjer och projektspecifika miljömål efterlevs. Under året har miljöriktlinjer för projektering och byggenomförande uppdaterats. Miljösamordnare finns med i de projekt med stor miljöpåverkan för att ge stöd och kvalitetssäkra arbetet.

Swedavia har sedan förra året arbetat med klimatkalkyler för att kunna ta medvetna beslut för minskad klimatpåverkan, till exempel inom materialval och transporter. Totalt tre av sju påbörjade projekt har fått klimatkalkyler vilket innebär att det ges en bättre kunskap om byggnationernas klimatpåverkan.

Utsläpp av fossil koldioxid i kilogram per resenär för flygtrafikens LTO** och resenärers marktransporter till/från flygplatserna



** Med LTO avses Landing and Take-Off, det vill säga flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken.

Antalet resenärer har minskat kraftigt till följd av pandemin. Detta visar sig som en ökning i utsläppen per resenär (kg per resenär). De absoluta utsläppen (kg) har dock minskat.

Miljötillstånd

Swedavias tillståndspliktiga verksamhet utgörs främst av miljöfarlig verksamhet enligt nionde kapitlet i miljöbalken (i huvudsak flygplatsdrift) samt vattenverksamhet enligt elfte kapitlet i miljöbalken (i huvudsak dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning). Respektive flygplats måste inneha ett miljötillstånd för att flygverksamhet ska tillåtas. Miljötillstånden är affärskritiska och styr vad Swedavia får göra. Vid utgången av 2021 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser, Luleå Airport och Ronneby Airport, ansvarade Försvarsmakten för miljötillstånden.

Läs mer om miljötillstånd: www.swedavia.se/om-swedavia/vart-miljoarbete/

Koldioxidavtryck, kton CO2

Flygplats	Flygtrafik		Marktransporter		Swedavia		Totalt	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Stockholm Arlanda Airport	82	77	30	31	0	0,05	112	109
Göteborg Landvetter Airport	18	15	8	7	0	0,01	26	22
Malmö Airport	11	9	6	5	0	0,01	17	14
Bromma Stockholm Airport	5	4	1	1	0	0,00	6	5
Umeå Airport	3	3	1	1	0	0,01	4	4
Luleå Airport	4	4	3	3	0	0,00	7	6
Åre Östersund Airport	1	1	0,7	1	0	0,01	2	2
Kiruna Airport	1	1	0,5	0	0	0,00	2	1
Ronneby Airport	0,5	1	0,2	0	0	0,00	0,7	1
Visby Airport	2	1	0,5	0	0	0,00	2	2
Totalt	**128**	**116**	**50**	**50**	**0**	**0,1**	**178**	**166**
Procentuell förändring 2020–2021:	*10,0 %*		*0,5 %*		*–99,2 %*		*7,1 %*	

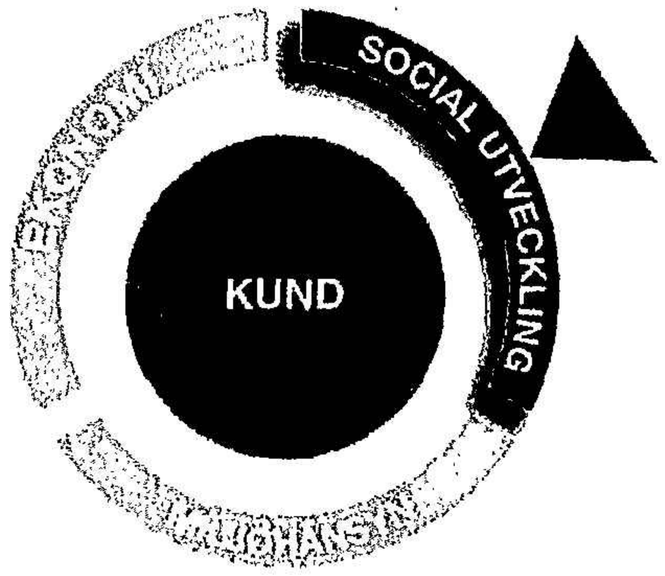
Koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser 2021 redovisas här fördelat på flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken), resenärernas marktransporter till och från flygplatserna samt Swedavias egen verksamhet.

Under året har koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser ökat med cirka 7 procent, från cirka 166 kton CO2 2020 till 178 kton 2021. Trafikmängden under 2020 var exceptionellt låg med anledning av covid-19-pandemin, vilket har gett en ökning med 10 procent i utsläpp mellan 2020 och 2021. Samtidigt har antalet resenärer ökat med 16 procent, vilket betyder att koldioxidavtrycket per resenär har minskat med 8 procent.

Swedavias egna utsläpp av fossil koldioxid har minskat från 83 ton 2020 till 0,7 ton 2021. Åtgärder som bidragit till minskningen i den egna verksamheten är att inblandningen av förnybara fordonsbränslen ökat.

Smittskydd och trygghet högt prioriterat

Medarbetarnas kompetens och förmågor bidrar till Swedavias framgång och är bolagets största tillgång. Smittskydd och trygghet för såväl medarbetare som resenärer var högt upp på dagordningen under 2021.



Under 2021 har Swedavias arbetsplatser påverkats starkt av den stora nedgången i flygtrafik. Pandemin har medfört fortsatt omfattande smittskyddsåtgärder, korttidspermittering samt verkställande av det varsel som lades under 2020 på grund av arbetsbrist. På flygplatserna har ett färre antal medarbetare arbetat i nästan tomma terminaler. Smittskydd och trygghet på arbetsplatsen har varit högt prioriterat och en naturlig del av vardagen. Medarbetare som har kunnat utföra sitt arbete på distans har gjort det i så stor utsträckning som möjligt. När Folkhälsomyndigheten lättade på restriktionerna under hösten 2021 påbörjades en successiv återgång till administrativa lokaler och korttidspermitteringarna upphörde. Distans- och hybridarbete kommer dock förekomma även framöver för administrativ personal utifrån vad som lämpar sig bäst för respektive arbetsuppgift.

Ledarskap skapar förutsättningar

Swedavias syn på ledarskap bygger på att ledarna tar ansvar och skapar förutsättningar för goda prestationer och engagemang. Det handlar om tillit, dialog, öppenhet, mod, ärlighet, tydlighet och ömsesidig respekt. Under året har en pilot av Swedavias ledarutvecklingsprogram "Det personliga och ledarskapet" genomförts och utvärderats. Kommande moduler som relaterar till att vara ny som chef, hur starka team skapas och utvecklas samt det utvecklande ledarskapet planeras framåt.

I juni lanserades en digital plattform med övningar, uppdrag och utmaningar där ledare och medarbetare tillsammans fick utforska och diskutera kring konsekvenser av pandemin och den förändringsresa som Swedavia genomför. Den första dialogövningen handlade om att reflektera över året som gått, vad medarbetare på Swedavia åstadkommit under pandemin, men gav också tillfälle att ställa frågor om bolagets fortsatta resa. Den andra dialogövningen startade i november i samband med att den nya verksamhetsstrukturen trädde i kraft och omfattade reflektion kring nya möjligheter för Swedavia samt vad det processorienterade arbetssättet innebär i praktiken.

Under året genomfördes också två steg- och aktivitetsutmaningar för att inspirera medarbetare till fysisk aktivitet och psykosocialt välmående.

En attraktiv arbetsgivare

Flygplatsdrift är ett lagarbete och nyckeln till framgång är motiverade och engagerade medarbetare och ledare. Processorientering har ytterligare stärkt lagarbetet där medarbetarna jobbar i processerna med tydliga gemensamma processmål.
För Swedavia är en sund, trygg och säker arbetsmiljö, respekt för mänskliga rättigheter samt goda och anständiga arbetsvillkor en självklar och viktig förutsättning för att verksamheten ska kunna bedrivas effektivt och framgångsrikt. Det är även en viktig del i Swedavias strävan i att uppfattas som en attraktiv arbetsgivare och samarbetspartner. Med utgångspunkt i Swedavias värderingar och med fokus på hållbar utveckling, ska ledare och medarbetare tillsammans skapa en engagerande och inkluderande kultur som ger möjligheter till högre prestation, kreativitet och innovation.

"Nyckeln till framgång är motiverade och engagerade medarbetare och ledare"

130602

Mål och prestation

Personligt Engagemang och Prestation (PEP) är Swedavias process för övergripande och individuell målsättning. Medarbetare med liknande arbetsuppgifter ska kunna identifiera och följa upp gemensamma mål och på så vis bli mer involverade. Processen är en del i Swedavias övergripande mål och strategier och baseras på affärsplanen samt respektive flygplats eller enhets egen verksamhetsplan. Genom hållbara prestationer och delaktighet tar Swedavia vara på allas kunskap och vilja till utveckling. Det är en förutsättning för ett hållbart och attraktivt Swedavia framåt.

Swedavia som arbetsplats präglas av mångfald, inkludering och respekt för individen på alla plan. Olika kompetenser samverkar inom ramarna för Swedavias verksamhet för att bolaget ska nå strategiska mål, kunna erbjuda ökad resenärsnöjdhet och förbättrad säkerhet. Det är ledarens ansvar att driva ett målinriktat likabehandlings- och mångfaldsarbete och medarbetarens ansvar att bidra till en inkluderande och fördomsfri kultur. Alla ska ha rätt att vara sig själv och bli behandlade med respekt. Swedavia ska vara en jämställd och jämlik arbetsplats och arbetar aktivt för en inkluderande och engagerande kultur där alla medarbetares specifika förmågor och talanger tas tillvara. Arbetet inom likabehandling utgår från diskrimineringslagen och Swedavia har tydliga riktlinjer och policyer inom området.

Swedavia genomför mätningar kring jämställdhet och andel utländsk bakgrund. Frågor kring likabehandling finns i medarbetarundersökning samt pulsmätningar och ingår i den obligatoriska arbetsmiljöutbildningen för ledare.

Arbetsmiljöarbete

Arbetsmiljöarbetet har hög prioritet och bedrivs som en naturlig del av den dagliga verksamheten. Målsättningen är en god psykosocial och organisatorisk arbetsmiljö, inga allvarliga arbetsplatsolyckor samt att kränkande särbehandling eller diskriminering inte ska förekomma. Alla ledare ska synligt och praktiskt verka för en sund, trygg och säker arbetsmiljö.

Ett krav är att årligen genomföra Safety Walks och Safety Talks, där ledare och medarbetare tillsammans

inventerar arbetsmiljörisker i verksamheten. Detta följs upp i ledarnas individuella årliga målsamtal. Ständig förbättring av rutiner för rapportering av incidenter och avvikelser är en löpande process. Rapporteringen omfattar fysisk och psykosocial arbetsmiljö internt och hos externa entreprenörer. Genom ett förebyggande arbetsmiljöarbete för såväl medarbetare som konsulter värnas individens hälsa, utveckling och trivsel ur ett fysiskt, psykiskt och socialt perspektiv. Alla ledare genomgår en obligatorisk arbetsmiljöutbildning där allas aktiva ansvar i arbetsmiljöarbetet poängteras. En nära samverkan mellan ledare, medarbetare, skyddsorganisation och företagshälsovård är av stor vikt.

Smittskydds- och trygghetsskapande åtgärder

Grunden för Swedavias smittskyddsarbete är en väletablerad kontakt med relevanta myndigheter på smittskyddsområdet. Samarbetet startade långt före covid-19 i arbetet med pandemiplaner och sjukdomsutbrott som SARS och ebola runtom i världen.

Swedavia står i kontinuerlig kontakt med Folkhälsomyndigheten och flygplatsernas kriskoordinatorer har dialog med respektive regions smittskyddsläkare.

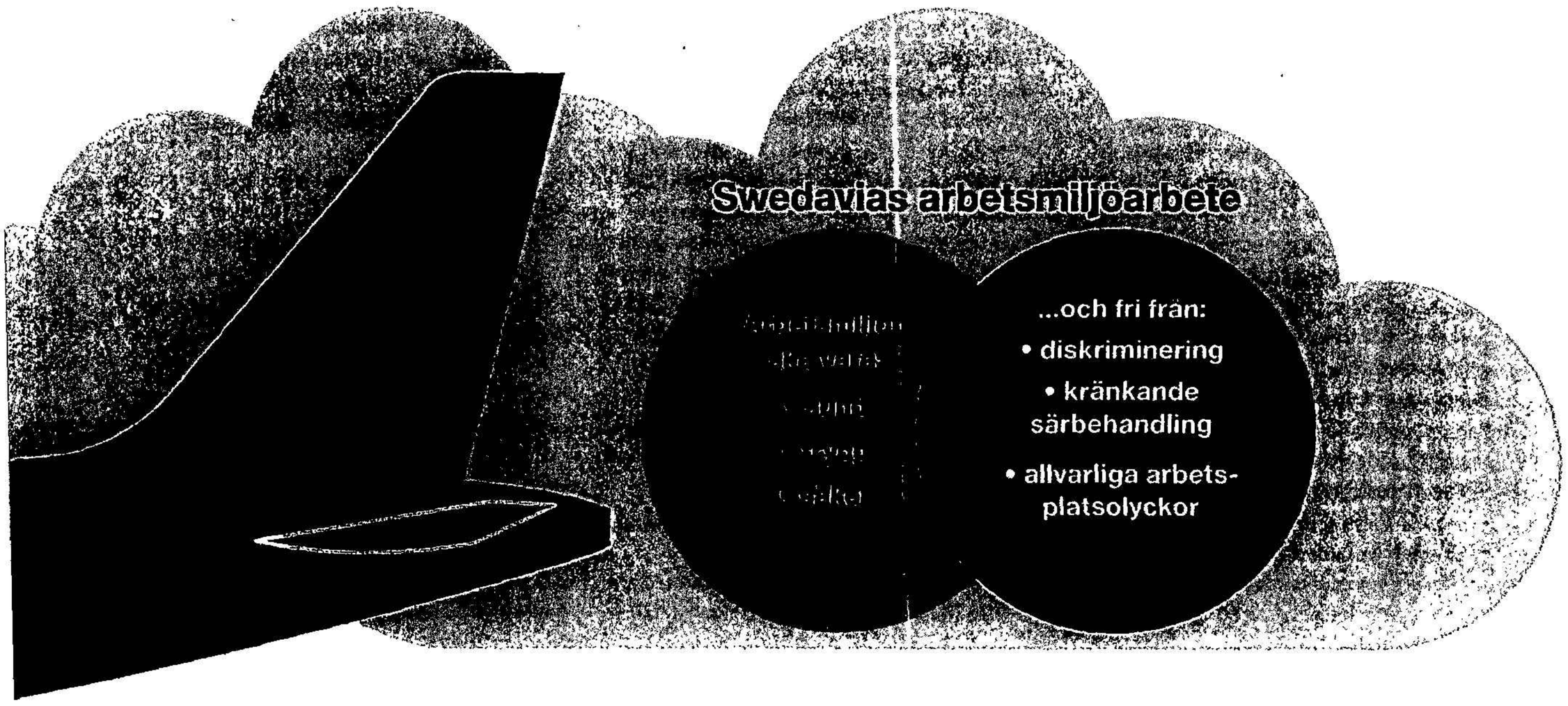
På flygplatserna ska Swedavias olika arbetsmoment alltid värderas och vid behov riskanalyseras.

Riskanalysen ska utföras och dokumenteras av verksamheten och omhänderta lokala förutsättningar. Den ska fortlöpande uppdateras utifrån pandemins utveckling och rådande smittskyddsrekommendationer.

En majoritet av Swedavias medarbetare utför sitt arbete på flygplatserna. Många har arbetsuppgifter som är helt avgörande för flygplatsens öppethållande. Dessa medarbetare måste skyddas och det har därför varit viktigt att noggrant bedöma vilka stöttande administrativa funktioner och närvarande ledarskap som behöver vara på plats respektive kan arbeta på distans.

I ett samlat ramverk med instruktioner har Swedavia under året informerat medarbetarna om vilka smittskydds- och trygghetsåtgärder som ska vidtas, hur de ska reagera vid misstänkt smitta, rådande städrutiner, hur skyddsutrustning används samt utförande av distansarbete.

I alla lägen ska flygplatserna ha förmåga att kunna upprätta en krisledningsorganisation eller en krisledningsstab. Åtgärder för att minska smittspridning ska beaktas och värderas inför varje beslut om formen för krisledning.



20220711130603

Social hållbarhet

Styrning

Swedavias Code of Conduct tillsammans med policyer och riktlinjer utgör grunden för arbetet inom social hållbarhet. Swedavia följer kvartalsvis upp strategiska mål som sammanfattas i en kvartalsrapport till koncernledningen och styrelsen. Regelbundna utbildningar och dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter är viktigt i arbetet. Swedavias ledare och medarbetare ansvarar för att styrande och redovisande dokument efterlevs.

Fokusområden utveckling

- Ledarskap och medarbetarskap
- Inkludering
- Arbetsmiljö

Sjukfrånvaro

Under 2021 ökade Swedavias totala sjukfrånvaro från 3,72 procent vid årets början till 3,89 procent vid årets slut. Ökningen gäller korttidssjukfrånvaro medan långtidssjukfrånvaron sjunker något. Förändringarna i sjukfrånvaron är främst en effekt av att en stor andel av Swedavias medarbetare varit korttidspermitterade.

Arbetsmiljöhändelser

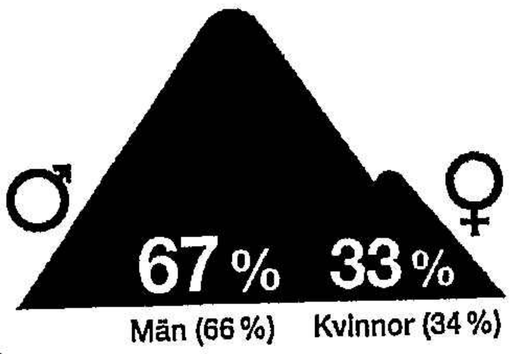
Swedavias målsättning är att inga allvarliga arbetsplatsolyckor som innebär fara för liv och hälsa ska inträffa, det vill säga inga dödsfall, svårare personskador, skador i arbetet som drabbar fler arbetstagare samtidigt eller allvarliga tillbud.

Under 2021 inträffade fem allvarliga arbetsplatsolyckor, ingen av dessa var dödsfall. Kategorisering av vad som är allvarlig arbetsplatsolycka sker utifrån Arbetsmiljöverkets riktlinjer.

Jämställdhet och mångfald i siffror

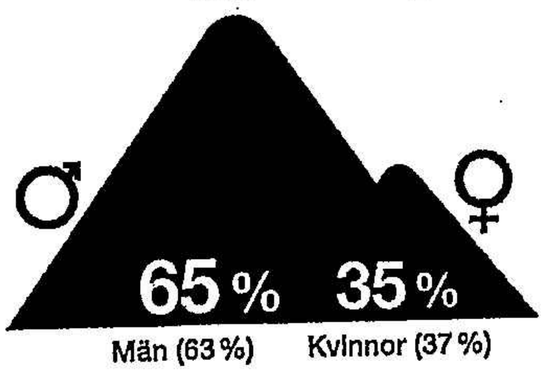
(2020 års siffror inom parentes)

Könsfördelning samtliga medarbetare*



* Baserat på antal anställda 2021

Könsfördelning ledare



Inom ramen för Swedavias successionsplanering är motsvarande siffra 43 procent kvinnor (44 procent).

Medelantal anställda

2 244
(2 600)

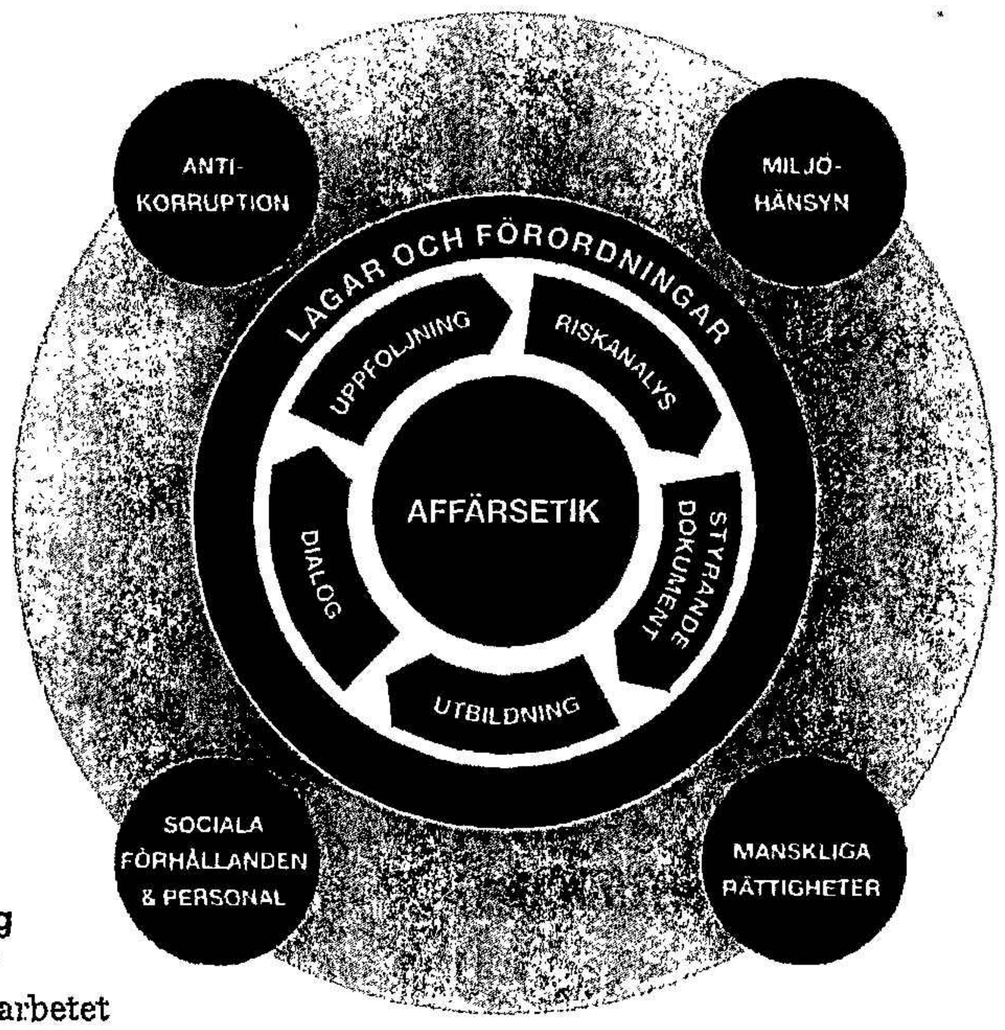
Medarbetare med utländsk bakgrund**

16,4 %
(17,6 %)

** Själv född utrikes eller båda föräldrarna födda utrikes.

Proaktivt arbete med affärsetik

Ett etiskt och moraliskt ansvarstagande är en förutsättning för det hållbarhetsarbete som utgör grunden för Swedavias verksamhet. Ett aktivt och proaktivt arbete mot korruption och med mänskliga rättigheter är en viktig del i bolagets strategi.



Hela Swedavias organisation är involverad i det proaktiva och långsiktiga arbetet med att säkerställa och utveckla de fyra områdena:

- antikorruption
- mänskliga rättigheter
- sociala förhållanden och medarbetare
- miljöhänsyn

Inom vart och ett av de fyra områdena arbetar Swedavia utifrån det affärsetiska processhjulet. Löpande identifieras risker som analyseras bland annat genom workshops och därefter införlivas för hantering i relevanta delar av verksamheten. Styrande dokument tas fram, utbildningar och dialoger sker i verksamheten och möjligheter till uppföljning tillses.

Antikorruption

Förekomsten av mutor hos ett företag, eller misstankar om detta, påverkar alla med en relation till företaget. Såväl kunders, leverantörers som medarbetarnas syn på bolaget skulle påverkas negativt. Att proaktivt arbeta mot korruption och oegentligheter i bolaget är något Swedavia ständigt arbetar med. Affärsetiska aspekter och det proaktiva arbetet ingår som en integrerad del i de återkommande riskbedömningar som genomförs.

Tre huvudkomponenter utgör grunden för arbetet:

- tydliga styrande dokument
- regelbundna utbildningar
- en öppen dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter.

Ansvar och uppföljning

Tydliga styrdokument är avgörande för Swedavia i arbetet att motverka korruption. Bolagets Code of Conduct är styrande i arbetet och det finns även en särskild antikorruptionspolicy och riktlinjer för extern representation. Swedavia har även ställt sig bakom en överenskommelse för motverkande av mutor och korruption (ÖMK) mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn.

Swedavia har valt att i antikorruptionspolicy och riktlinjer vara mer restriktiv än vad lagen uttryckligen kräver. Anledningen är att Swedavia som offentligt ägt bolag har ett ansvar att förvalta samhällets investerade resurser på bästa sätt. En medarbetare hos Swedavia får aldrig, varken uttryckligen eller underförstått, för sig själv eller annan, ta emot, låta sig utlova eller begära en otillåten förmån för sin tjänsteutövning och får inte heller lämna eller erbjuda sådan förmån.

Utbildning

Till Swedavias förebyggande åtgärder hör utbildning, rådgivning, en whistleblowing-funktion samt ett etiskt råd.

Antikorruptionsutbildningar arrangeras på regelbunden basis för bolagets ledare och specialister. Sedan 2018 är Swedavias onlineutbildning om bolagets antikorruptionspolicy och riktlinjer om extern representation obligatorisk för alla medarbetare. Varje ledare ansvarar för att på ett lämpligt sätt informera och föra en öppen dialog med medarbetarna om bolagets antikorruptionspolicy och riktlinjer för extern representation. Syftet är att medarbetarna ska vara medvetna om riskerna för korruption och mutbrott. Under året hade 97 procent av Swedavias ledare genomfört godkänd utbildning. Under 2021 har även kompletterande utbildningsinsatser gjorts genom kortare digitala lektionstillfällen.

Whistleblowing

För Swedavias intressenter finns möjlighet att komma i kontakt med Swedavia i det fall en intressent önskar rapportera ett missförhållande. Swedavias whistleblowing-funktion är öppen för både medarbetare och externa intressenter via en oberoende extern part och det finns en tydlig process för hantering av inkommande ärenden. Funktionen garanterar anonymitet.

Mänskliga rättigheter

Att driva flygplatser är en komplex verksamhet som potentiellt kan påverka många olika intressenters mänskliga rättigheter.

Andel ledare med godkänd utbildning kring mutor och extern representation:

97 %

Swedavia gör återkommande riskbedömningar utifrån:

- Regelbundna utbildningar
- Tydliga styrande dokument
- Öppen dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter

Respekt för mänskliga rättigheter finns integrerat i befintliga processer och rutiner, till exempel riskhantering, hälsa och säkerhet samt likabehandling. Swedavia arbetar kontinuerligt med att stärka metoder för att identifiera, prioritera och utvärdera verksamhetens påverkan på de mänskliga rättigheterna i hela värdekedjan.

I enlighet med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter har Swedavia kartlagt och identifierat de risker för negativ påverkan på mänskliga rättigheter som verksamheten har. Utifrån genomlysningen har interna processer stärkts för att systematiskt identifiera alla typer av människorättsrisker och därefter systematiskt prioritera vilka risker som kräver omedelbar hantering.

Åtagandet att respektera mänskliga rättigheter finns med i Swedavias Code of Conduct. Koden, som har fastställts av styrelsen, uttrycker tydliga förväntningar på hur medarbetare och leverantörer ska uppträda. Ledare inom Swedavia har en viktig roll att fylla som förebilder. Som stöd i arbetet att kontinuerligt föra en dialog om affärsetiska frågor finns utbildningsmaterial som används på arbetsplatsträffar runt om i verksamheten.

”Åtagandet att respektera mänskliga rättigheter finns med i Swedavias Code of Conduct”

Swedavia kommer att fortsätta att fördjupa arbetet med att utveckla processer för identifiering, prioritering och hantering av människorättsrisker i hela värdekedjan. Prioriterat är leverantörs- samt kundled där de potentiellt största riskerna finns, till exempel byggentreprenad, trafficking, upphandling av varor och tjänster som förknippas med bristande arbetsvillkor.

Nätverk

Genom samverkan och ökad kunskap om människohandel, bidrar nätverket Arlanda mot människohandel till att skapa ett tryggare Stockholm Arlanda Airport för både kunder och medarbetare samt uppmärksamma de offer som fastnat i vår tids slavhandel. Nätverket består av aktörer på och kring flygplatsen, som till exempel Polisen, Svenska kyrkan, Clarion Hotel, Kvinnojouren Sigtuna, Loomis, Securitas, Forex, Tullverket, Migrationsverket, Radisson, SAS och Menzies.

Flygplatsens säkerhet går först

Säkerhetsarbetet är en integrerad del av Swedavias verksamhet och i fokus för ständig utveckling. Pandemin har fortsatt en kraftig påverkan på flygtrafiken och hela ekosystemet runt flyget. Återhämtningen är förknippad med en rad nya krav som syftar till att skapa ett säkert resande och trygghet för resenärerna. Under året har ett intensivt arbete bedrivits för att löpande anpassa flygplatsernas verksamhet utifrån utvecklingen av smittläget i Europa och världen.

Säkerhetsarbetet består av bland annat luftfartsskydd och flygsäkerhet. Luftfartsskyddet syftar till att förebygga brottsliga handlingar medan flygsäkerhetsarbetet förebygger olyckor.

Swedavias flygplatser är certifierade enligt den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA:s regelverk. Undantag är Ronneby Airport och Luleå Airport, som båda drivs i samverkan med Försvarsmakten och därför omfattas av särskilda regler. Samtliga flygplatser har dessutom ett säkerhetsgodkännande avseende luftfartsskydd från Transportstyrelsen.

Genom kontinuerlig och systematisk riskhantering styrs beslut, prioriteringar och förändringsarbete mot de övergripande målen. Verksamheternas samtliga risker och risktyper värderas och sammanställs i riskbanker som uppdateras löpande inom ramen för ledningens genomgång samt hållbarhets- och affärsplanearbetet.

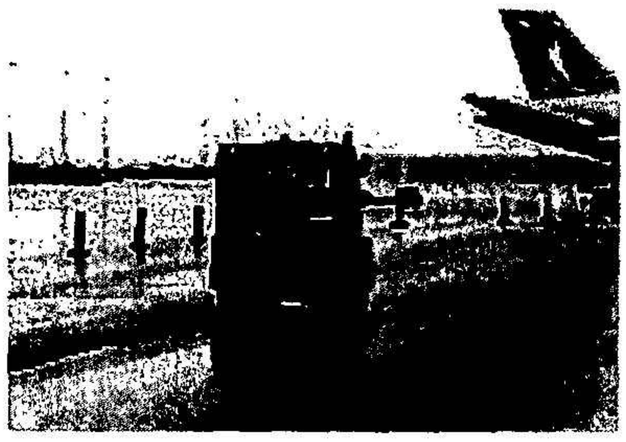
För att säkerställa en hög tillgänglighet för resenärer och kunder finns kontinuitetsplaner framtagna som syftar till att öka flygplatsernas förmåga att omhänderta störningar och avbrott. På Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport finns en operativ ledningscentral som planerar och övervakar det minutoperativa arbetet på flygplatserna. Inom Swedavia finns en väletablerad krisledningsorganisation som löpande utbildas och övas.

Säkerhetsmedvetenhet

För att säkerställa hälsa och säkerhet för bolagets medarbetare arbetar Swedavia för att höja säkerhetsmedvetenheten hos alla anställda, det vill säga attityder och beteenden i arbetsgrupperna i relation till säkerhet. Genom att regelbundet mäta det här kan Swedavia agera på negativa trender innan incident sker, samt se positiva trender och dela lärdomar mellan verksamheterna. Swedavia rapporterar samtliga identifierade händelser med flygsäkerhetspåverkan till Transportstyrelsen samt till Statens haverikommission (SHK) vid haverier och allvarliga tillbud. Under 2021 inträffade ett haveri (ett 2020) och inga tillbud (ett 2020). Haveriet rörde ett skolflyg. Swedavias infrastruktur eller procedurer bedöms inte ha haft någon påverkan i någon av de här händelserna.

Fortsatt utveckling av säkerhetsrutiner och utrustning

Utvecklingen av ny teknik bidrar till arbetet med att ständigt förbättra och effektivisera säkerhetsrutinerna på flygplatserna, samtidigt som resenärsupplevelsen förbättras. Exempelvis införs successivt så kallade security scanners och ny utrustning för röntgen av kabinbagage som viktiga delar i resenärsprocessen. Ny teknik finns nu utvecklad och EU-certifierad, vilket gör att resenären kan behålla vätskor och elektronik i sitt handbagage genom hela säkerhetskontrollen. Kontrollen blir därmed enklare och mer effektiv. Uppgradering av



”Implementering av ny standard för röntgen har inletts för att möta högre krav”

Mål

Det utvecklingsarbete som pågår på flera av Swedavias flygplatser är förknippat med stora krav på säkerhet. Säkerheten på landside, det vill säga utanför säkerhetskontrollerna, är av särskilt stor betydelse i sammanhanget. Ansvaret delas med polisen, vilket innebär att roller och ansvarsområden måste vara tydligt definierade. Ett proaktivt förhållningssätt i det säkerhetsarbetet i kombination med en nära samverkan med ansvariga myndigheter, är av stor vikt inom området.

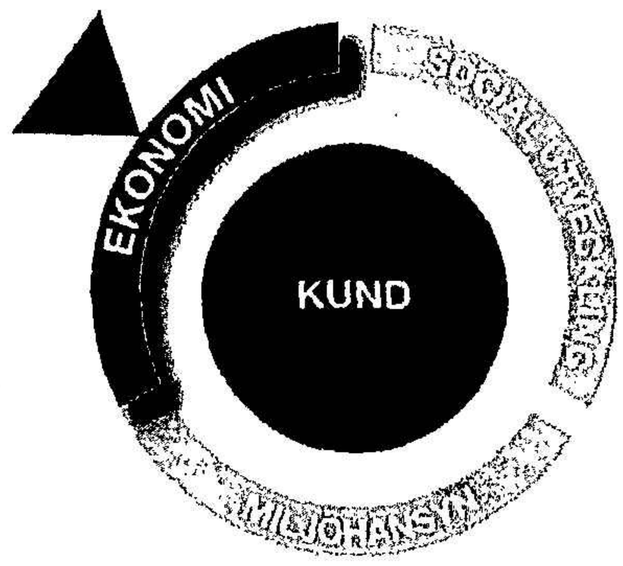
Det har genomförts på Swedavias flygplatser under 2021.

Det har genomförts på Swedavias flygplatser under 2020.

Det har genomförts på Swedavias flygplatser under 2019.

utrustning i säkerhetskontrollerna görs av flera skäl. Utöver en förbättrad resenärsupplevelse finns även miljö- och arbetsmiljöaspekter samt möjliggörande av förutsättningar för trygghetsskapande åtgärder utifrån ett smittskyddsperspektiv. Arbetet med införandet av en ny regelstyrd standard som ställer hårdare krav på röntgen av incheckat bagage har också påbörjats. Tekniken ska vara införd senast 2022 och på Göteborg Landvetter Airport och Stockholm Arlanda Airport är installationer slutförda och maskiner driftsatta.

Genom att stärka den nationella och internationella tillgängligheten bidrar Swedavia till Sveriges konkurrenskraft och tillväxt. Efter att covid-19-pandemin slog till med full kraft under 2020 blev 2021 ett något bättre år då flygtrafiken började återhämta sig framförallt under andra halvåret. Fokus låg på att minska kostnaderna på både kort och lång sikt och skapa förutsättningar för att möta en marknad i det "nya normala".



Tuffa prioriteringar samt satsningar inom Real Estate

Den största delen av Swedavias intäkter är rörliga och helt beroende av resenärs- och trafikvolymen på flygplatserna. För att möta den kraftiga nedgången i volym till följd av pandemin fortsatte det intensiva arbetet under året med att förbättra kassaflödet genom att sänka kostnader, prioritera i investeringsportföljen och skapa förutsättningar för en ny marknad. Arbetet har resulterat i att Swedavia totalt har dragit ned de årliga driftskostnaderna med drygt en miljard kronor och minskat investeringsportföljen med en miljard kronor.

Under 2020 påbörjades också ett arbete som renderade i en ny verksamhetsstruktur som sjösattes i november 2021. Syftet är att bygga en struktur som är anpassad för marknadssituationen och att hitta synergier som ska skapa en effektivare organisation. Målet är att uppnå en strukturell besparing på 300 miljoner kronor jämfört med före pandemin.

Fritidsresande drev uppgången

Under 2021 har Swedavia arbetat enligt olika scenarier som varierat under året. Efter en tuff start, vände det något under andra kvartalet och sommarmånaderna var betydligt bättre än samma period året innan. Framför allt drevs uppgången av fritidsresande. Nya restriktioner bromsade återhämtningen mot slutet av året.

Något som också skapar värde är Swedavias fastighetsutvecklingsaffär, Real Estate. Försäljningen av hotellet på Stockholm Arlanda Airport 2020 och avyttringen av det i maj nyinvigda hotellet på Göteborg Landvetter Airport under 2021 har inneburit att Swedavia fått in likvida medel och givit realisationsvinster.

En omfattande revidering och prioritering av investeringsportföljen har genomförts. På Stockholm Arlanda Airport har utbyggnaden av Pir G pausats, medan projekt Porten innehållande ny säkerhetskontroll och kommersiell yta och integreringen av terminal 4 och 5 fortsatte. Programmen på Bromma Stockholm Airport och Göteborg Landvetter Airport är i sitt slutskede och kommer att slutföras. Totalt sett har investeringstakten minskat men det skapas ändå förutsättningar för att kunna tillgodose kommande kapacitetsbehov.

200 000 arbetstillfällen

Före pandemin skapade flyget direkt och indirekt runt 200 000 arbetstillfällen i Sverige. Hälften av dessa är direkt relaterade till flygbranschen. Tillsammans bidrar de under ett normalår med över 175 miljarder kronor till Sveriges BNP. En gedigen och hållbar flyginfrastruktur genererar flera positiva effekter och främjar tillväxt och utveckling såväl ekonomiskt som socialt och miljömässigt. Därmed kommer också flygplatsernas utveckling att ha en betydande roll i framtida nationella och globala transportsystem som ska knyta ihop Sverige med övriga världen.

Swedavias nätverk av flygplatser ska vara en tillväxtmotor för hela Sverige och bidra till såväl storstadsregionernas som till landsbygdens utveckling.

Samtliga Swedavias flygplatser utvecklas därför för att förstärka eller optimera infrastrukturen, främja digitalisering och automatisering och på bästa sätt skapa effektiva flöden för en bra kundupplevelse. Investeringarna syftar till att öka både effektivitet och kapacitet vilket ska ge resenärerna smidigare och mer inspirerande reseupp-

Swedavias bidrag

- Operatören, flygbolagen och hyresgästerna levererar inspirerande upplevelser som ger förbättrad resenärsnöjdhet och ökar destinationens attraktivitet.
- Bidrar till tillgänglighet som ger sysselsättning, skatteintäkter, affärsmöjligheter, möten och mångfald samt tillgängliggör transporter för alla oavsett kön, ålder eller funktionsvariationer.
- Tar tillvara på modern teknik för att hitta effektiva arbets- och samarbetsformer.
- Bidrar till fler arbetstillfällen och såväl nationell som regional tillväxt.

20220711130606

INVESTERINGAR 2021–2023

Miljarder SEK	2021	2022–2023
International Airports	1,6	4,6
Varav:		
Stockholm Arlanda Airport	*1,4*	*3,7*
Göteborg Landvetter Airport	*0,1*	*0,2*
Bromma Stockholm Airport	*0,1*	*0,0*
Malmö Airport	*0,0*	*0,1*
Gemensamt	*0,2*	*0,6*
Regional Airports	0,0	0,3
Real Estate	0,1	0,6
Totalt	**1,8**	**5,5**

”Fokus på att skapa förutsättningar för att möta det nya normala”

levelser. Målet är att Swedavias flygplatser ska bli Skandinaviens viktigaste mötesplatser.

Gröna obligationer

Swedavia lanserade 2019 ett ramverk som möjliggör för bolaget att för första gången emittera gröna obligationer. Syftet är att finansiera satsningar och projekt inom klimatomställning och hållbarhet. Ramverket har genomgått en oberoende extern granskning av centret för internationell klimatforskning, CICERO.

Under året har Swedavia arbetat för att implementera kriterierna i EU:s taxonomi. Läs mer på sidan 80.

Flygplatsernas olika aktörer måste kunna möta och förhålla sig till de stora förändringar som sker i världen, bland annat i form av nya typer av resenärer, nya affärsmöjligheter, men också i form av krav på kapacitet och växande klimatutmaningar.

Som flygplatsoperatör fungerar Swedavia som en viktig pådrivare och länk mellan flygplatsens olika aktörer. I den rollen kan Swedavia skapa förutsättningar för flygplatsernas och branschens olika aktörer att använda ny kunskap och teknik till att minska flygets klimatpåverkan samt bidra till att flera av FN:s hållbarhetsmål kan uppnås. Swedavia har under flera år befunnit sig i framkant när det handlar om klimatarbetet, vilket är en förutsättning för att branschen ska utvecklas.

Swedavias leverantörsarbete

Ett välfungerande leverantörsled bidrar till att Swedavia ska kunna uppnå sina mål. Det är därför viktigt med en förståelse för leverantörsmarknaden, de utmaningar som finns inom de områden Swedavia upphandlar och var hållbarhetsriskerna finns.

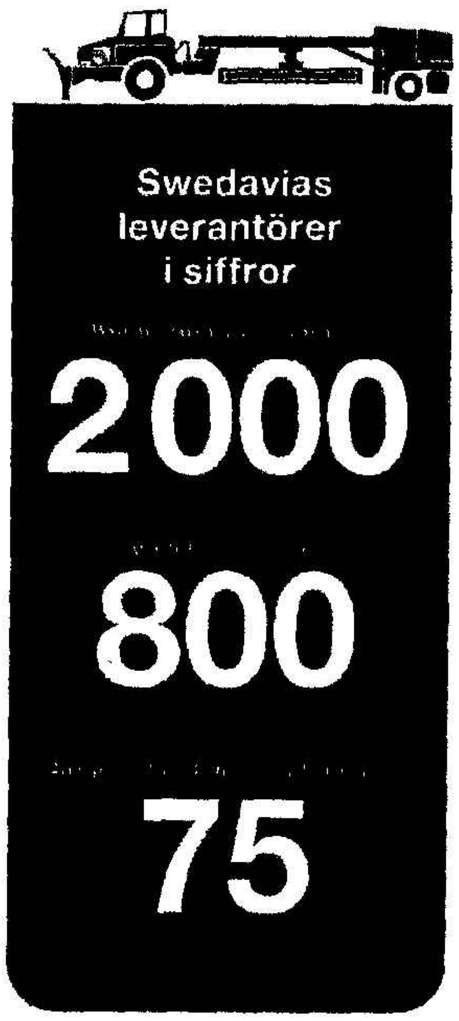
Swedavia lyder under lagen om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF), lagen om upphandling av koncessioner (LUK) samt lagen om offentlig upphandling (LOU) inom vissa inköpsområden. Lagarna ställer krav på upphandlingsförfarandet samt att det sker uppföljningar på de krav som ställs.

Swedavia Inköp arbetar kategoribaserat, där kategorierna är uppdelade utifrån hur leverantörsmarknaden ser ut. Indelningen består av 14 huvudkategorier, dessa bryts ned i ett 90-tal underkategorier. Totalt omfattar det en inköpsvolym på drygt 5 miljarder kronor under ett normalår som 2019. Under pandemin syntes en kraftig nedgång.

Av Swedavias cirka 2 000 leverantörer finns avtal med runt 800 av dem. Swedavia bedömer att 75 av dessa är strategiskt viktiga för verksamheten, varför ett större fokus på uppföljningsarbete läggs kring dessa. En ytterligare bedömning görs för att definiera 20-topp riskleverantörer utifrån ett driftsperspektiv, med syftet att ha en extra bevakning på dessa.

Ett digitalt stödverktyg används för att följa upp leverantörer utifrån hållbarhetsperspektiv på ett strukturerat sätt, med utgångspunkt i riskbedömningar. Riskerna bedöms utifrån aspekterna miljö, mänskliga rättigheter, socialt ansvarstagande och antikorruption. Under pandemin har leverantörsuppföljningsarbetet fått stå tillbaka på grund av reducerade resurser och omprioriteringar. Swedavia tar stöd av Upphandlingsmyndighetens kriteriebibliotek för att ställa hållbarhetskrav i upphandlingar där det är relevant.

Planen är att kunna fokusera mer på förbättrings- och utvecklingsarbete i leverantörsleden och förslag på initiativ finns inom flera områden.



20220711130607

Risker och riskhantering

Swedavia har uppdraget att driva och utveckla de tio flygplatser som det nationella basutbudet består av. Ett ansvarsfullt företagande för Swedavia innebär att hållbar utveckling är införlivat i affärsverksamheten – med kunden i fokus. Det innebär också att Swedavia tar ansvar genom ökad samhällsutveckling, miljöhänsyn samt ekonomisk tillväxt.

All affärsverksamhet är förenad med risktagande. Möjligheter och risker utvärderas och hanteras för att säkerställa att ägarnas mål med verksamheten uppnås. Rätt hanterade externa faktorer, såsom risker, kan leda till möjligheter samtidigt kan en felhanterad risk få stora negativa konsekvenser för både Swedavia och omvärlden. Arbetet med att identifiera, analysera, hantera och följa upp risker är en hygienfaktor för Swedavia.

Swedavias ramverk för riskhantering

Swedavias risker hanteras utifrån ansvarsprincip, likhetsprincip och närhetsprincip. Dessa principer realiseras genom krav på genomförande av riskanalyser löpande i verksamheten samt inför förändringar och projekt. Swedavias flygplatsoperativa verksamhet eftersträvar lågt risktagande som värnar om Swedavias säkerhetskultur, varumärke och tillvaratar expertmyndigheters, ägarens och kunders krav.

Strategiska risker
Med strategiska risker menas risk för förlust eller annan negativ konsekvens som påverkar Swedavias möjlighet att fortsätta att bedriva verksamheten. Generellt gäller detta risker med hög påverkan på koncernen som helhet och kan även vara risker som uppstår till följd av större händelser i omvärlden.

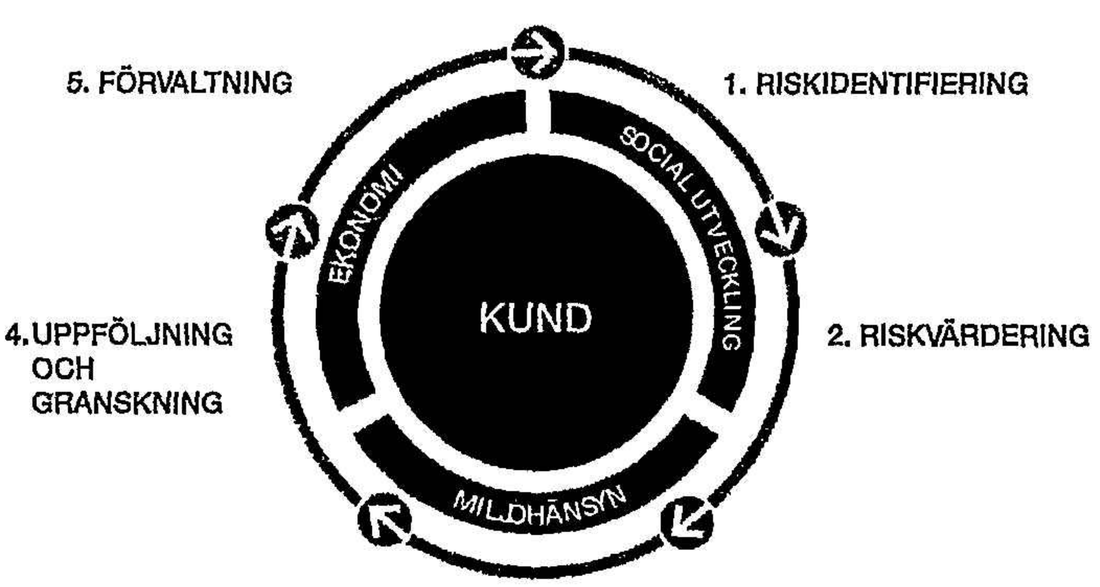
Operationella risker
Operationella risker innebär risker till följd av bristande eller ineffektiva processer, mänskliga fel, felaktigheter i tekniska system eller som ett resultat av brister i externa leveranser.

Finansiella risker
Inom ramen för den finansiella riskhanteringen hanteras valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker, klimatrisker samt likviditets- och refinansieringsrisker. Läs mer på sidorna 141–145, not 47 Finansiella risker.

Ansvar för riskarbetet

Verksamheten har ansvar för att löpande identifiera risker. För varje identifierad risk utses en riskägare som har ansvaret för att hantera risken i form av genomförande av åtgärder, eskalering samt rapportering.
Risk Manager ansvarar för utveckling, koordinering och övervakning av processen för riskhantering och sammanställer kvartalsvis en övergripande riskrapport till koncernledning, revisionsutskott och styrelse. Styrelsen, revisionsutskottet och koncernledningen har ansvar för att återkoppla om riskvärderingen inte anses vara i balans mot vidtagna eller planerade åtgärder.

Processen för riskhantering



Riskidentifiering och riskförändring

Riskhantering bedrivs proaktivt i alla delar av organisationen och i samtliga processer samt inom projekt och portföljverksamheten. Identifierade risker värderas och dokumenteras utifrån strategier och mål i ett koncerngemensamt format. För varje identifierad risk utses en riskägare, åtgärder dokumenteras och arbete med riskförändring påbörjas.

Uppföljning och granskning

Riskarbetet följs löpande upp inom ramen för ledningens genomgång och har under året anpassats utifrån ett scenariobaserat arbetssätt. Koncernens riskkommitté sammanträder kvartalsvis och bereder koncernens riskrapport samt utgör en tvärfunktionell beslutsberedande plattform i strategiska och koncernövergripande riskfrågor. Riskrapporten godkänns av Swedavias koncernledning och därefter bereds den av Swedavias revisionsutskott inför fastställande i styrelsen. Internrevisionen granskar, testar och validerar effektiviteten i Swedavias riskhantering genom revisioner av Risk Management-funktionen samt av verksamheternas pågående riskarbete.

Så bedömer och hanterar Swedavia riskerna

Swedavia beskriver arbetet med risker utifrån hållbarhetsperspektiven kund, miljö, ekonomi och social utveckling. Tabellen nedan visar hur Swedavia hanterar de olika riskerna.

RISKBESKRIVNING	MÖJLIG PÅVERKAN	ÅTGÄRDER
OMRÅDE EKONOMI		
– *Svag återhämtning av flygtrafiken* • Pandemin har fortsatt en kraftig påverkan på flygtrafiken i världen. Den påverkar världens flygbolag, flygplatser och hela ekosystemet runt flyget. Framtidsbilden fortsatt osäker. • Risk för långvarig svag ekonomisk utveckling och därmed fortsatt svag efterfrågan på resor. Ökad konkurrens från andra flygplatser utmanar Stockholm Arlanda Airports marknadsposition.	• Fortsatta flygbolagskonkurser och konsolideringar som kan kräva ytterligare stödpaket. • Ändrade kundbeteenden, till exempel ökad andel digitala möten. • Trycket på flygets klimatomställning ökar samtidigt som aktörer inom flygbranschen är hårt pressade ekonomiskt vilket påverkar förmågan att driva på utvecklingen mot ett fossilfritt flyg. • Försämrade möjligheter att nå strategiska mål och nyckeltal på grund av bristande genomslag i flygets klimatomställning.	• Prognos- och scenariogruppen följer upp scenarier för att hantera osäkerheter kring trafiknedgång samt återstart av trafiken. • Intensifierat arbete med linjeutveckling i dialog med flygbolagskunder för att underlätta återstart. • Incitamentprogram och miljödifferentierade avgifter. • Upprättat en gemensam färdplan mot ett fossilfritt flyg i ett samarbete med branschen.
– *Utebliven kostnadsbesparing och begränsad kostnadstäckning* • Risk för att kostnadsbesparingar inte kompenserar för intäktsbortfallet samt att kostnadstäckning inte nås genom prismodellen. Även risk för kostnadsökningar i återhämtningsfas. Avseende det under 2020 erhållna aktieägartillskottet har en klagan inkommit till EU-kommissionen. Utgången av kommissionens pågående behandling är osäker, men kan komma att påverka både det erhållna aktieägartillskottet samt vissa av de statliga stöd som erhållits till följd av covid-19-pandemin.	• Stor negativ påverkan på Swedavias finansiella ställning. • Svårt att leva upp till ägarens ekonomiska mål. • Behov av ökad finansiering.	• Genomföra både volymanpassade kostnadsneddragningar samt även varaktiga strukturella besparingar. • Säkerställa återhållsamhet för volymrelaterade kostnader vid återhämtning genom målstyrning. • Anpassa investeringsportföljen till aktuellt kapacitetsbehov samt även utifrån aktuell finansiell ställning. • Utvärdera åtgärder för att förstärka den finansiella ställningen.
OMRÅDE SOCIAL UTVECKLING		
– *Risk för obalans mellan kompetens och resurser* • Långvarig period av stora osäkerheter och förändring är utmanande för medarbetare och ledare. Ökad konkurrens på arbetsmarknaden från branscher som haft en stark utveckling under pandemin.	• Nyckelkompetenser söker sig till andra branscher. Försvårad kompetensförsörjning framåt. • Ny organisation och nya arbetssätt förändrar behov gällande kravprofil och förmågor hos ledare och medarbetare. • Indirekt varumärkespåverkan.	• Kompetensinventera löpande. • Genomföra och prioritera verksamhetskritiska ersättningsrekryteringar inom nyckelområden. • Återstarta framåtriktade aktiviteter till exempel ledarprogram, kompetensutveckling och processarbete. • Transparent, positiv och involverande kommunikation internt för att uppmuntra engagemang och framtidstro. • Aktiviteter och stöd till ledare för att leda i osäkerhet.

20220711130603

RISKBESKRIVNING	MÖJLIG PÅVERKAN	ÅTGÄRDER
– *Bristande arbetsmiljöarbete* • Risker inom arbetsmiljöområdet består av bristande efterlevnad av det systematiska arbetsmiljöarbetet och psykosociala perspektivet. Vidare finns alltid olycksfallsrisker i byggprojekten och i den löpande driften på flygplatserna.	• Ökande incidenter, sjukskrivningstal och olycksfall. • Begränsningar i verksamhetutövningen. • Uppsägningar och kompetenstapp.	• Löpande arbetsmiljöutbildningar. • System för arbetsmiljöhändelser tillgängligt för alla via intranät och app. • Verktyg och stödmaterial för att genomföra Safety Walk och Safety Talk. • Metodik och riktad riskhanteringsmall för organisatorisk och psykosocial arbetsmiljö. • Arbetsmiljöteam Projekt arbetar med erfarenhetsåterföring samt utveckla byggarbetsmiljön strategiskt. • Ökat fokus på arbetsmiljöfrågor vid upphandling av byggprojekt.
OMRÅDE KUND		
– *Svag återhämtning kommersiella intäkter* • Fortsatt utmanande att generera kommersiella intäkter då relationen till passagerutvecklingen är mycket stark. Utmaningar i balansen mellan kortsiktiga lättnader för att säkra ett långsiktigt kundunderlag och intäkter, samt att attrahera nya kommersiella kunder till flygplatserna.	• Risk för konkurser bland både flygbolag och kommersiella aktörer. Det osäkra läget kan bidra till ett avvaktande förhållningssätt hos de kommersiella kunderna vilket utmanar Swedavias intäktsflöden.	• Marknadsdialog för att förstå en ny marknad gällande investeringsvilja, affärsmodeller och intresse för Swedavias affär och flygplatser.
– *Fördröjning av anpassning till kapacitetsbehov* • Osäkra prognoser och scenarier för resenärstillväxt påverkar förmågan att på kort tid ställa om och anpassa verksamheten till nya kapacitetsbehov. • Medel- och långsiktiga planer för flygplatsers tillväxt och utveckling är svåra att bedöma och fatta beslut om.	• Kapacitetsbrist och försämrad punktlighet. • Överkapacitet. • Osäkerhet kring investeringar.	• Planera och förbereda scenariobaserat (låg, mellan, hög) för återhämtning av trafik och resenärsantal.
– *Storkundsberoende* • Swedavia är beroende av ett fåtal stora flygbolagskunder. Under pandemin har beroendet ökat.	• Omfattande ekonomiska konsekvenser vid konkurs. • Förändrad eller kraftigt minskad verksamhet för en storkund påverkar flygplatsen. • Sämre resenärsupplevelse vid utebliven konkurrens och ett begränsat utbud. • Försämrad tillgänglighet.	• Kontinuerligt bevaka finansiell stabilitet hos Swedavias stora kunder. • Fortsatt sträva efter en bred kundbas och arbeta målinriktat med linjeutveckling för att attrahera nya kunder. • Konsekvensanalys av fortsatt drift av Bromma Stockholm Airport har tagits fram.

[redacted]

RISKER OCH RISKHANTERING

RISKBESKRIVNING	MÖJLIG PÅVERKAN	ÅTGÄRDER
OMRÅDE KUND *forts*		
– Risk för avbrott i operativ drift • Flygplatsernas processer och kontinuerliga drift beroende av en hög nivå av tillgänglighet i kritiska anläggningar och system.	• Flygplatsdriften störs eller stannar av. • Försämrad tillgänglighet, punktlighet, resenärsupplevelse och atmosfär påverkar varumärket negativt.	• Underhåll av kritiska anläggningar och system. • Aktivt skadeförebyggande arbete och omhändertagande av identifierade risker. • Säkerställa att kontinuitetsplaner finns framtagna, uppdaterade och testade. • Säkerställa hög förmåga att leda i kris och vid störningar.
– Bristande genomförandeförmåga av bygg- och anläggningsprojekt • Risker i genomförandet ur perspektiven arbetsmiljö, miljö, kompetensförsörjning, tillgång på råvaror och material. • Otydlig och förändrad kravställning.	• Ökat antal incidenter och olycksfall. • Kompetenstapp och svårigheter att rekrytera. • Bristande efterlevnad av riktlinjer och processer för projektgenomförande. • Fördyring till följd av råvarubrist.	• Utbildning och uppföljning av ansvaret kopplat till BAS-U och BAS-P. • Tydliggöra kravställning och byggherrekrav för att omfatta aspekter som klimatkalkyler och EU:s taxonomi.
– Bristande helhetssyn på tillgångsförvaltning och utveckling • Det föreligger en risk i att möta behov, genomföra investeringar och underhållsåtgärder i rätt tid på ett affärsmässigt och långsiktigt hållbart sätt.	• Försening och fördyring av underhållsåtgärder och investeringar. • Ökad förekomst av störningar i system och processer.	• Vidareutveckla förvaltningsstyrningen. • Öka graden av helhetssyn i förvaltningen och utveckling med utgångspunkt i ett samlat helhetsåtagande. • Utveckla och implementera strukturkapital som modeller, system och ett gemensamt arbetssätt. • Ökad samverkan mellan förvaltningsledning och portföljledning.
– Cyberrisk • Hotbilden från omvärlden är fortsatt hög med påtaglig aktivitet hos hotaktörer. Risk för att antagonister på Internet eller komprometterade enheter, utnyttjar en känd eller okänd brist IT-tjänst för att få obehörig access till information eller system.	• Obehöriga får access till information eller system. • Störningar eller avbrott i den operativa verksamheten.	• Säkerställa efterlevnad av LIS-krav enligt Informationssäkerhetsklassificering. • Utbildningsinsatser för att höja riskmedvetenhet. • Förebyggande arbete med system och infrastruktur. • Minimera risken för obehörig åtkomst till information eller intrång och öka beredskap för hantering vid riskutfall.
OMRÅDE MILJÖ		
– Risk för affärsmässig påverkan av klimatförändring • Fortsatt klimatdebatt i kombination med bristande genomslag kring flygets klimatomställning. • EU:s taxonomi har släppt kriterier för miljömålsättningarna avseende klimatpåverkan och klimatanpassning.	• Negativ inställning till flyg till följd av klimatdebatt. • Minskat flygande och förlorade intäkter. • Ökade kostnader för att klimatanpassa verksamhet och anläggningar.	• Översyn av förvaltnings-, utvecklings- och masterplaner för att säkerställa klimatanpassningar. • Aktivt deltagande i klimatdebatt och gemensam färdplan mot ett fossilfritt flyg i samarbete med branschen.

20220711130609

Klimatrisker, möjligheter och finansiell påverkan

Klimatrelaterade finansiella risker och möjligheter påverkar Swedavias verksamhet. I över ett decennium har Swedavia successivt minskat utsläppen från den flygplatsverksamhet bolaget driver i egen regi. Arbetet har drivit på och mött efterfrågan från marknaden på klimatsmarta lösningar, bidragit till att attrahera kapital och investeringar i fossilfri teknik har betalats tillbaka. Swedavia behöver fortsatt minska de fossila koldioxidutsläppen från andra utsläppskällor samtidigt som bolaget behöver ta hänsyn till påverkan från ett förändrat klimat på bolagets verksamhet och tillgångar. Swedavia behöver vara uthålligt och anpassa verksamheten utifrån ändrade klimatförhållanden, från söder till norr.

Swedavia har valt att successivt implementera Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) rekommendationer i det interna klimat- och riskarbetet. Arbetet med att identifiera, analysera, hantera och följa upp olika slags risker görs löpande i Swedavias verksamhet. Under hösten fortsatte Swedavia göra en inventering av klimatrelaterade finansiella risker och möjligheter som resulterade i en workshop med representanter för olika delar av organisationen. En bedömning av de inventerade riskerna gjordes utifrån sannolikhet och påverkan. De väsentliga riskerna presenterades därefter i revisionsutskottet och i Swedavias kvartalsrapport för risker. Resultatet från workshopen ligger till grund för Swedavias rapportering enligt TCFD.

Swedavia arbetar löpande med scenarioanalyser i verksamheten. Under 2022 planeras ett extra fokus på klimatscenarier. Arbetet kommer att ligga till grund för Swedavias väsentlighetsanalys, TCFD-rapportering och strategiska inriktning.

TCFD delar in risker i omställningsrisker och fysiska risker. Omställningsrisker är risker till följd av övergång till ett samhälle med lägre koldioxidutsläpp. Fysiska risker är risker som kan innebära direkt skada på tillgångar eller indirekt skada såsom avbrott i flygplatsverksamheten på grund av längre tids nederbörd.

Risk	Finansiell påverkan
Omställningsrisk	
Styrmedel som begränsar flygandet.	Påverkar intäkter och finansiellt resultat. Förutsättningar som skatter, pålagor, krav och regleringar sätts av andra och Swedavia tappar kontroll över affären.
Brist på biodrivmedel.	Ökad efterfrågan och nya regelverk påverkar tillgången på biodrivmedel. Påverkar Swedavias klimatarbete och varumärke.
Företag, hyresgäster, samarbetspartners och leverantörer vill inte bli förknippade med flyget.	Minskad attraktivitet för flygplatsen som marknadsplats kan minska intäkter och öka kostnader.
Förändrade regelverk/lagkrav som påverkar byggprojekt som är i genomförandefasen.	Kan generera ökade kostnader.
Missnöjda kunder, leverantörer och hyresgäster, samarbetspartners som en följd av att Swedavia inte är tillräckligt proaktiva för att minska utsläpp inom flyget och branschen.	Riskerar att skada varumärket och minska intäkter.
Swedavias arbetsgivarvarumärke urholkas.	Begränsar möjligheten att attrahera rätt kompetens och behålla medarbetare.
Högre verksamhetskostnader till följd av höjda skatter eller annan reglering kopplade till utsläpp.	Ökar materialkostnader, speciellt under omställningstiden.
Fysisk risk	
Längre avbrott i flygplatsverksamhet på grund av extremväder.	Påverkar intäkter, kan öka kostnader och skada tillgångar.
Höjda driftkostnader och energikostnader på grund av ett förändrat klimat.	Ökade kostnader på grund av ökat behov av kyla och energi.

Möjligheter

- Samarbete med andra aktörer i och utanför branschen, inom hållbarhet och innovation.
- Omställning till ett fossilfritt flyg skapar nya flyglinjer och en ny marknad.
- Stärkt varumärke genom Swedavias aktiva klimatarbete ger ökad attraktivitet vilket skapar möjligheter både kommersiellt och som arbetsgivare.
- Skydd av tillgångar och investeringar som lönar sig på lång sikt genom klimatanpassning.
- Stärkt intermodalitet ger minskade utsläpp och ett attraktivt resande.
- Högre värdering av certifierade byggnader.
- Förmånlig finansiering av kapital genom grön omställning.

[redacted]

Hållbarhet är integrerat i företagets ledningsprocesser

Ytterst ansvarig för Swedavias hållbarhetsarbete är Swedavias styrelse och koncernledning som hanterar hållbarhetsfrågor ur ett strategiskt perspektiv. Inom koncernledningen hanteras övergripande strategier, mål och åtgärder samt uppföljning.

Hållbarhetsfrågorna är integrerade i det affärsmässiga arbetet genom den strategiska inriktningen och Swedavias prioriterade väsentliga frågor som bryts ned i mål i Swedavias affärsplan.

Respektive affärs- och verksamhetsområde föreslår mål och aktiviteter, till exempel inom klimatfrågan, som sedan mäts och följs upp kvartalsvis i koncernledning och styrelse. På så sätt genomsyrar hållbarhetsfrågorna hela organisationen.

Swedavias styrelse har det övergripande ansvaret för klimatrelaterade finansiella risker och möjligheter. Återrapportering för relaterade klimatrisker sker till styrelsen kvartalsvis i en koncernövergripande riskrapport.

Swedavia bevakar löpande omvärldens krav och förväntningar inom klimatet och klimatarbetet är en naturlig del av affärsplaneringsprocessen.

Swedavias Code of Conduct är grunden för all verksamhet och tydliggör hur Swedavia ska agera för att upprätthålla kraven på verksamheten med ett förhållningssätt som Swedavia är stolta över. Koden, som har fastställts av styrelsen, uttrycker tydliga förväntningar på hur Swedavias medarbetare och leverantörer ska uppträda.

Alla medarbetare har eget ansvar

Swedavias Code of Conduct är baserad på erkända konventioner för mänskliga rättigheter, arbetsvillkor och miljö och uppdaterad kod fastställs årligen i styrelsen. Det är alla ledares ansvar att göra Code of Conduct känd och att säkerställa att den följs. Alla medarbe-

Av FN:s globala hållbarhetsmål har Swedavia valt ut följande fyra, 9, 11, 12 och 13, som särskilt relevanta:

9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer.

9.4 Uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet.

Så påverkar Swedavia målen

- Swedavia äger, driver och utvecklar flygplatser av nationellt intresse.
- Erbjuder viktig infrastruktur för att knyta samman regioner och Sverige med övriga världen.
- Swedavias driftsäkerhet och klimatanpassning av infrastrukturen påverkar således den regionala och nationella tillgängligheten.
- Skapar sysselsättning, ökad handel och kulturellt utbyte.
- Resursintensiv verksamhet vid utveckling av flygplatser.
- Medverkar i forum och samarbeten för att förtydliga framtidens behov inom fossilfritt flyg.

Swedavias bidrag

- Utveckling och modernisering av flygplatserna.
- Infrastruktursatsningar för att förbättra nationell och internationell tillgänglighet och en ökad intermodalitet.
- Satsningar på digital teknik till exempel biometritest och bättre flöden.
- Säkerställa en anpassad infrastruktur för framtidens fossilfria flyg bland annat laddinfrastruktur för elflyg.
- Strukturerat arbete med innovationsledning i syfte att främja nya idéer.
- Utveckling av laddinfrastruktur för marktordon.

20220711130610

information

Arlanda Visitor Center

”Swedavias Code of Conduct är grunden för all verksamhet”

tare inom Swedavia har alltid ett eget ansvar att sätta sig in i och följa koden.

Utöver koden har Swedavia ett flertal koncerngemensamma policyer som anger inriktningen inom ett visst område. Samtliga policyer inom Swedavia beslutas av koncernledningen. Utöver detta beslutas även sex policyer av styrelsen: finanspolicy, kreditpolicy, säkerhetspolicy, miljö- och energipolicy, skattepolicy samt riskpolicy.

Väsentlighetsanalysen inklusive intressentdialog och kontinuerlig omvärldsbevakning, liksom analyser av den egna verksamhetens påverkan på människa, miljö och ekonomi, lägger

UTVALT MÅL

11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN

11. Hållbara städer och samhällen

11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla.

11.6 Minska städers miljöpåverkan.

Så påverkar Swedavia målen

- Tar mark, resurser och energi i anspråk, genererar utsläpp och avfall.
- Samverkan mellan olika trafikslag och ökad tillgänglighet på flygplatserna.
- Utformning av flygplatserna inklusive flygvägar vilket ger en indirekt påverkan på flygets koldioxid-utsläpp och buller mot omgivningarna.

Swedavias bidrag

- Främjar intermodaliteten på flygplatserna för att skapa en jämlik tillgänglighet och tillförlitlighet.
- Verkar för effektivare och fossilfria transporter.
- Genomför omfattande utvecklingsprogram för att utveckla framtidens fossilfria flygplatser.
- Arbetar med att förbättra flygvägarna, minska utsläppen och buller.

[redacted]

RAMVERK FÖR HÅLLBARHETSARBETET

grunden för den strategiska inriktningen och vilka frågor som ska vara i fokus för hållbarhetsarbetet. Swedavia strävar efter ständiga förbättringar i syfte att främja en hållbar utveckling och utvärderar styrningen årligen genom bland annat interna revisioner, miljö- och säkerhetsrevisioner, revisioner av Swedavias klimatarbete enligt Airport Carbon Accreditation (ACA)-certifieringen samt i ledningens genomgång av hur arbete bedrivs avseende miljö och energifrågor. De prioriterade väsentliga frågorna analyseras och utvärderas inom processen för väsentlighetsanalysen.

FN:s globala mål

Swedavia tar hänsyn till en rad externa krav och förväntningar. Vägledande för Swedavias arbete är internationella riktlinjer och principer, Agenda 2030 och FN:s globala mål för hållbar utveckling. Swedavia arbetar för att bidra till att överenskommelserna i Parisavtalet uppnås. Swedavia ställer sig bakom de tio principerna för ansvarsfullt företagande i FN:s Global Compact. Dessa principer baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, International Labour Organizations (ILO) konventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet, Riodeklarationen, samt FN:s konvention mot korruption. Swedavia påverkar direkt eller indirekt flera av FN:s 17 globala hållbarhetsmål.

Av de 17 målen har Swedavia identifierat fyra som är särskilt relevanta och där bolaget kan bidra till positiv utveckling på både kort och lång sikt.

”Swedavias styrelse har det övergripande ansvaret för klimatrelaterade finansiella risker och möjligheter”

12. Hållbar konsumtion och produktion

12.1 Implementera det tioåriga ramverket för hållbara konsumtions- och produktionsmönster.

12.2 Hållbar förvaltning och användning av naturresurser.

12.4 Ansvarsfull hantering av kemikalier och avfall.

12.5 Minska mängden avfall markant.

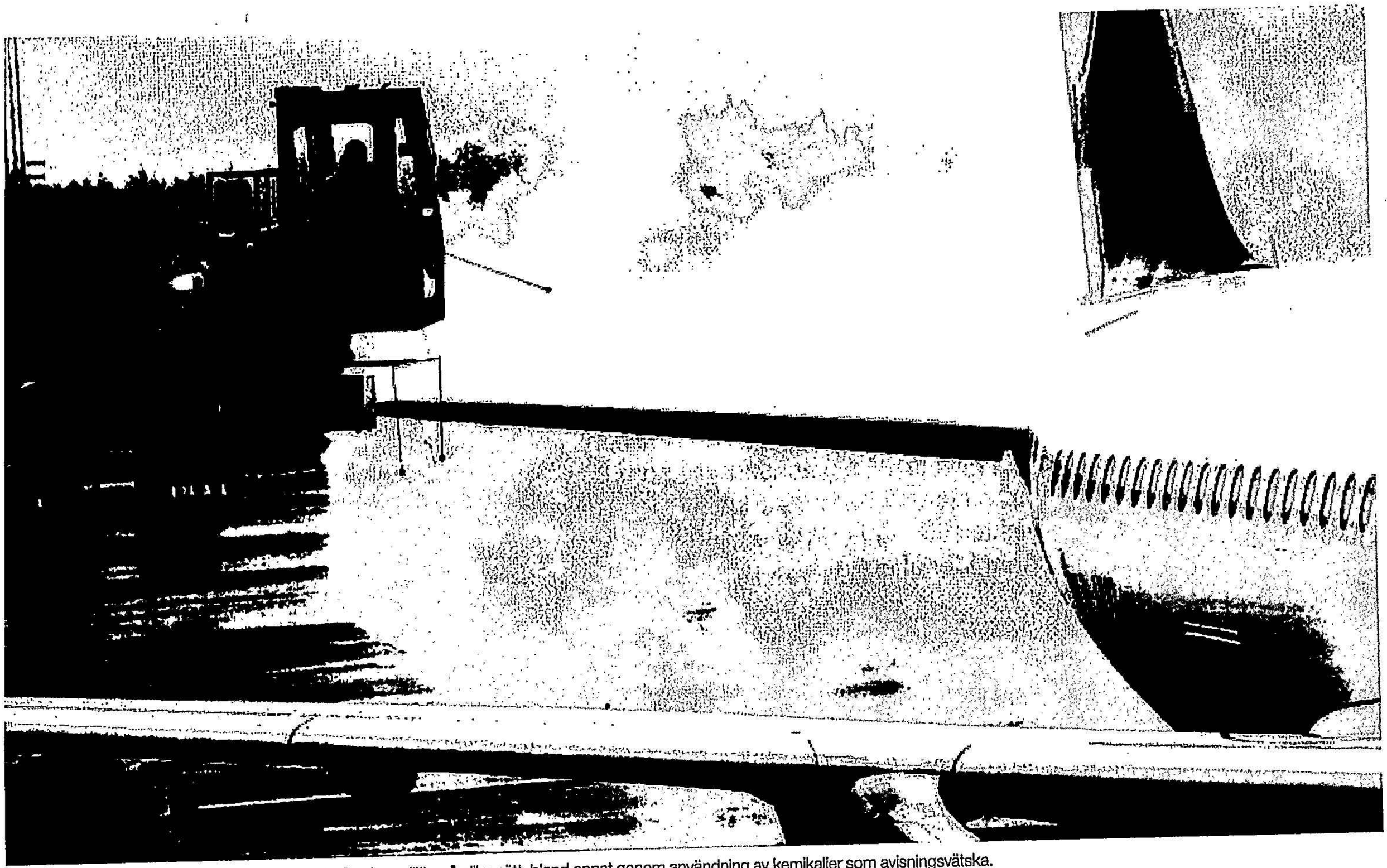
12.8 Öka allmänhetens kunskap om hållbara livsstilar.

Så påverkar Swedavia målen

- Inom den kommersiella affären säkras intäkter och kundrelationer samt produkter, tjänster och service utvecklas som möter kundernas behov och skapar långsiktig konkurrenskraft.
- Swedavia har en stor påverkan genom de upphandlingar och inköp som görs.
- Indirekt påverkan genom en affärsmodell som bygger på ökad tillväxt, ökat flygande och konsumtion vilket driver konsumtion på flygplatserna.
- Tar mark, resurser och energi i anspråk. Genererar utsläpp samt stora mängder avfall med vissa fall komplexa värdekedjor. En infrastruktur som ska hantera avfall och kemikalier för andra aktörer på flygplatserna.
- Varierad intern kunskap inom hållbar utveckling. Ökad kompetens inom olika hållbarhetsfrågor kan bidra till en positiv påverkan.

Swedavias bidrag

- Genom arbetet med nollmålet har Swedavia indirekt investerat för att driva på utvecklingen för fossilfria alternativ på marknaden i stort.
- Swedavia har krav och kontroll för nya kemiska produkter samt indikatorer för att mäta mängden avfall och mängden skadliga kemikalier samt handlingsplan för att öka återvinningsgraden och minska mängden farliga kemikalier.
- LUK-upphandling med hållbarhetskrav.
- Swedavia ställer krav på ett strukturerat miljöledningssystemarbete för majoriteten av leverantörerna samt har ett system för leverantörsuppföljning inom olika hållbarhetsfrågor. Brist på resurser gör att uppföljningsarbetet påverkas.
- Kommunikation för att öka medvetenheten om vad flygbranschen gör för att minska utsläppen av koldioxid, minska mängden farliga kemikalier och öka mängden sorterat avfall.



Swedavias verksamhet påverkar miljön på olika sätt, bland annat genom användning av kemikalier som avisningsvätska.

UTVALT MÅL

13. Bekämpa klimatförändringen

13.1 Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer.

Så påverkar Swedavia målen

- Flyget genererar koldioxidutsläpp genom det fossila bränsle som flyget använder. Ökade resenärsvolymer genererar därmed till ökade utsläpp, såvida inte resorna sker på fossilfritt bränsle. Flyget står i dag för cirka 2,5 procent av de globala koldioxidutsläppen.
- Många aktörer är involverade för att en flygplatsverksamhet ska fungera och påverkar klimat och miljön på olika sätt.
- Påverkan genom det långsiktiga planeringsarbetet där förändrat klimat är en viktig aspekt att ta hänsyn till.

Swedavias bidrag

- Uppnått nollmål om fossila koldioxidutsläpp från den flygplatsverksamhet Swedavia driver i egen regi.
- Nytt mål om Fossilfria flygplatser 2025.
- Incitamentprogram för förnybart flygbränsle och förnybar diesel (HVO100) samt klimatdifferentierade avgifter för start och landning.
- Möjliggöra för elflyg att utvecklas i Sverige.
- Ökad inblandning av förnybart flygbränsle genom samordnad upphandling.
- Arbete med TCFD, EU:s taxonomi, strategisk förflyttning inom klimat och projekt Flygets klimatomställning.
- Mätning av energianvändning och energieffektivisering i de egna anläggningarna.
- Klimatanpassning av tillgångar.

[redacted]

VÄSENTLIGHETSANALYS

Stabil grund för Swedavias strategiska inriktning

Genom att integrera sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter i det dagliga arbetet, ska Swedavia vara en förebild inom hållbarhet såväl nationellt som internationellt. Grunden för hållbarhetsarbetet är Swedavias strategiska inriktning och de väsentliga hållbarhetsfrågor som identifierats.

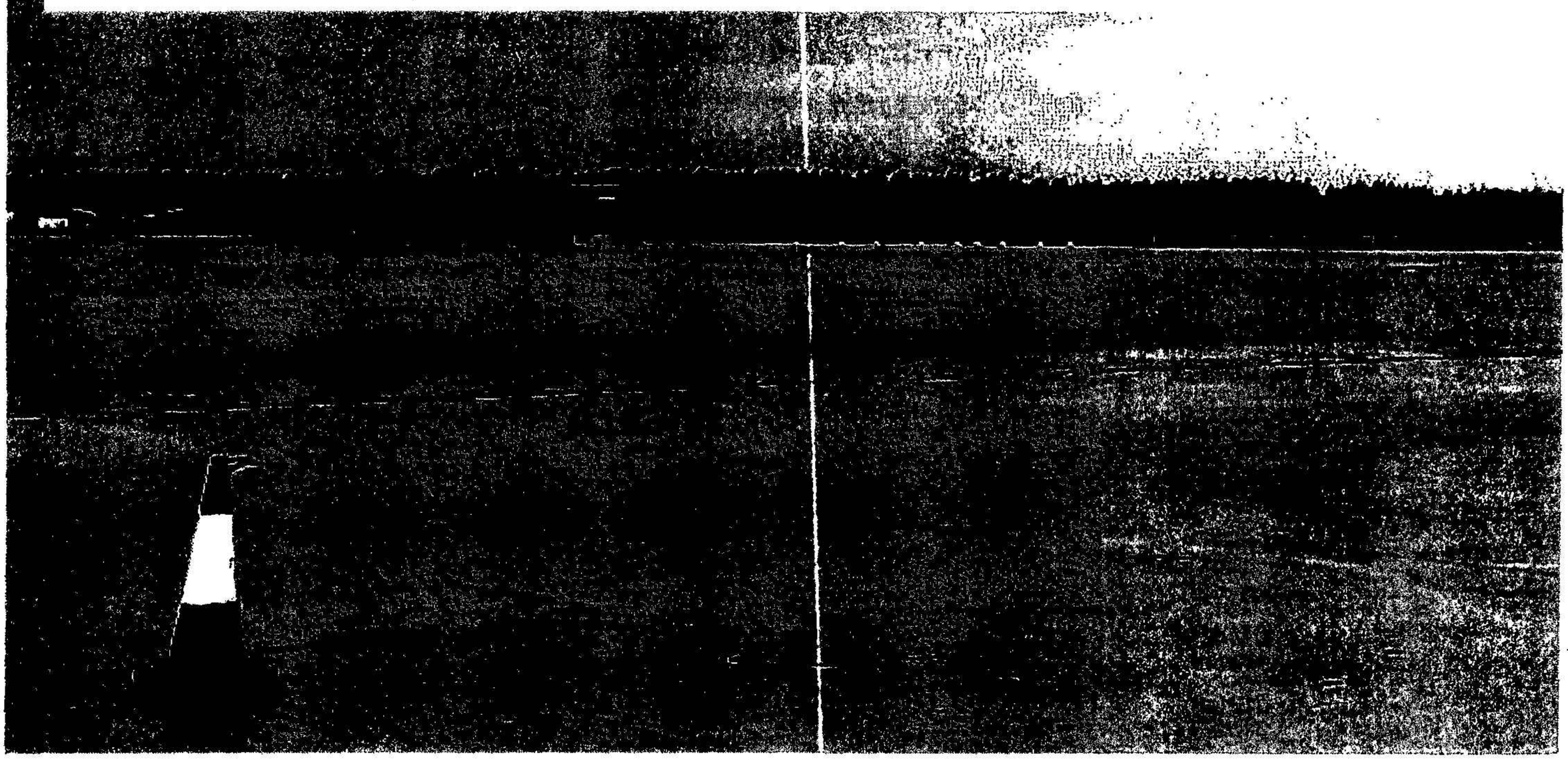
Väsentlighetsanalysen är ett viktigt redskap för att tillsammans med Swedavias intressenter förstå verksamhetens påverkan på omvärlden och därmed identifiera inom vilka områden Swedavia har möjlighet att göra störst och mest effektfull skillnad. Väsentlighetsanalysen genomförs med hjälp av intressentdialoger och kontinuerlig omvärldsbevakning, liksom analyser av den egna verksamhetens påverkan på människa, miljö och ekonomi.

Swedavias övergripande mål, som utgår från den strategiska inriktningen och väsentlighetsanalysen, bryts årligen ner i organisationens affärs- och verksamhetsplaner. Den strategiska inriktningen genomsyrar därmed styrningen hela vägen från långsiktiga planer till medarbetarnas dagliga arbete. Utfallet för målen mäts och följs upp kvartalsvis i koncernledning och styrelse.

Under 2019 genomfördes en grundlig väsentlighetsanalys. I den prioriterades sju väsentliga frågor som under 2020 integrerades i den strategiska inriktningen och som implementerades vidare i organisationen under 2021. Läs mer på sidan 20.

För att ta reda på vilka hållbarhetsfrågor som är väsentliga för bolaget genomförde Swedavia intervjuer med intressenter som påverkar eller påverkas av bolagets verksamhet under 2019. Intervjuerna genomfördes för att förstå hur intressenterna ser på Swedavias hållbarhetsarbete och vilka förväntningar de har. Underlaget har använts för att ytterligare förbättra affärsinriktningen och hållbarhetsarbetet samt svara upp mot intressenternas förväntningar. Läs mer på sidan 74.

För att Swedavia ska nå målen inom de prioriterade väsentliga frågorna krävs innovation, digitalisering och teknikutveckling. Det krävs också konstruktivt samarbete med partners samt fullföljande av gemensamma prioriteringar. De frågor som inte definierats som väsentliga, men som kan tänkas vara viktiga för Swedavias fortsatta arbete, tas vid behov om hand genom den löpande affärsplaneringen.



20220711130612

Väsentlighetsanalys

Kommunicera

Hållbar affärsetik
Sammodalitet
Buller
Indirekt ekonomisk påverkan

Prioritera

Klimatpåverkan
Hälsa och säkerhet
Regeluppfyllnad
Utbud av flyglinjer och destinationer
Relevant utbud utifrån kundbehov
Ekonomiskt resultat
Engagerade ledare och medarbetare

Övervaka

Klimatanpassning*

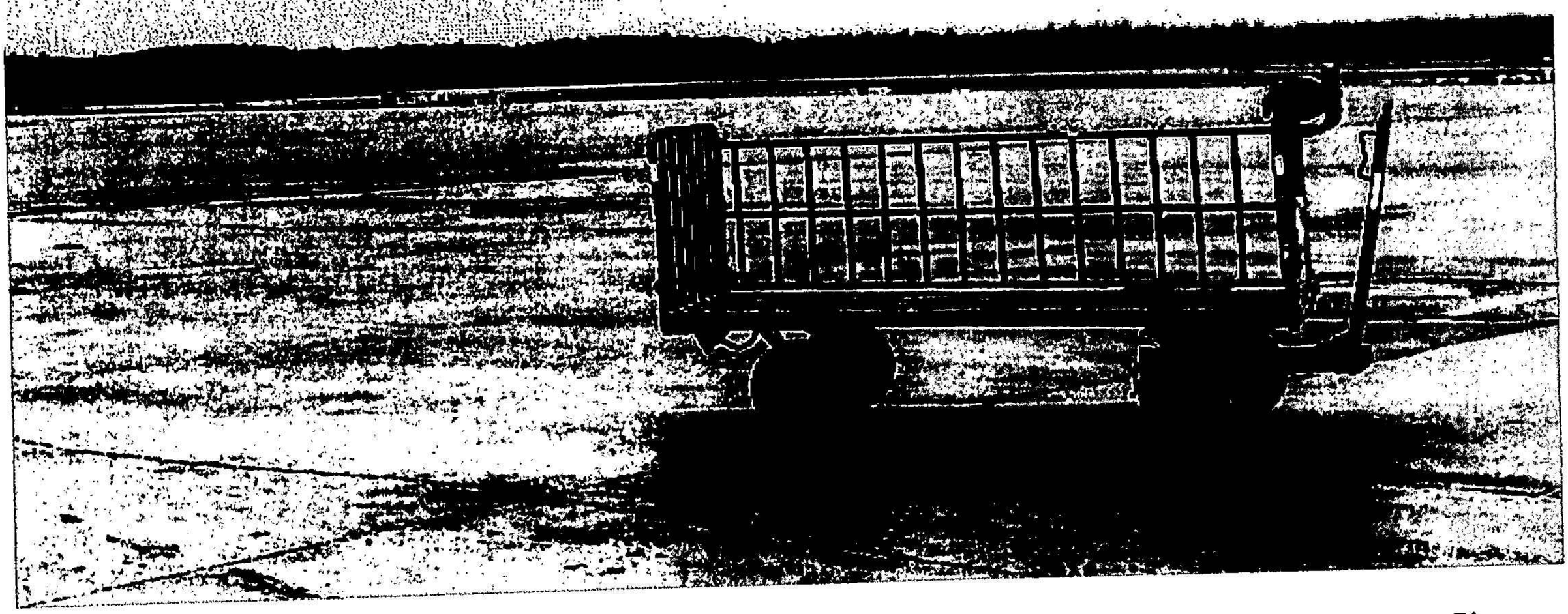
Följa upp

Resurseffektivitet
(genom mer cirkulära
flöden inom energi, vatten
och material)*

* Intressenters tillägg – alla intressenter har inte blivit intervjuade om denna fråga

Stor — Mycket stor

EKONOMISK, SOCIAL OCH MILJÖMÄSSIG PÅVERKAN



[redacted]

PRIORITERADE VÄSENTLIGA FRÅGOR

PRIORITERAD VÄSENTLIG FRÅGA	KLIMATPAVERKAN	HÄLSA OCH SÄKERHET	REGELUPPFYLLNAD
DÄRFÖR ÄR FRÅGAN VÄSENTLIG	För att globala, nationella och regionala klimatmål samt branschens färdplan för fossilfri konkurrenskraft ska uppnås krävs att Swedavia, liksom andra aktörer i värdekedjan, arbetar med att minska sin klimatpåverkan. Flygets klimatomställning är avgörande för flygets utveckling.	Säkerhetsarbetet är avgörande för att över huvud taget kunna bedriva flygplatsverksamhet. För Swedavia är det viktigt att säkra och bibehålla både fysisk och psykosocial hälsa för kunder och medarbetare på Swedavias flygplatser och ute i verksamheten.	Swedavia ska följa lagar och regler. Särskilt stort fokus ska vara på efterlevnad av miljö- och säkerhetslagar och bestämmelser, enligt miljötillstånd och lagstiftning, Transportstyrelsens regelverk för Safety (EASA) och Security (TSFS) och arbetsmiljölagstiftning.
AVGRÄNSNING OCH PÅVERKAN	Swedavia har direkt klimatpåverkan inom den egna verksamheten. Swedavia har även påverkan i det första ledet kunder/leverantörer, exempelvis kunder och anställdas transporter till och från flygplatsen, utsläpp och förbrukning av naturresurser inom byggverksamhet som utförs på Swedavias uppdrag samt flygets klimatpåverkan vid start och landning från Swedavias flygplatser.	Swedavia har ett ansvar att säkerställa trygga och säkra flygplatser avseende fysisk och psykosocial hälsa samt digital säkerhet och integritet, för såväl medarbetare som kunder på de tio flygplatserna. Swedavia har ett direkt ansvar för flygsäkerhetsfrågor och ett gemensamt ansvar med polis för ordningshållning. Swedavia har viss indirekt påverkan på andra aktörer, till exempel leverantörer av säkerhetstjänster och byggentreprenad samt partners och kunder.	Swedavia har påverkan inom regeluppfyllnad både inom den egna verksamheten men också till viss del i Swedavias leverantörsled. Swedavia har ett helhetsansvar för regeluppfyllnad inom flygsäkerhet, luftfartsskydd samt inom miljö på de åtta flygplatser där Swedavia ansvarar för driften.
MÅL	5 procent förnybart flygbränsle 2025. För fossilfria flygplatser 2025. 100 procent klimatkalkyler för bygg- och anläggningsprojekt.	Noll haverier och i allvarliga tillbud vid bolagets flygplatser. Inga allvarliga arbetsplatsolyckor.	Inga allvarliga brister vid Transportstyrelsens kontroller.
UTFALL	0,44 procent förnybart flygbränsle.* Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport var vid årets slut i slutprocessen för ACA 4+ certifiering. 43 procent klimatkalkyler för bygg- och anläggningsprojekt.	1 haveri och 0 tillbud. 5 allvarliga arbetsplatsolyckor.	Utfallet av allvarliga brister vid Transportstyrelsens kontroller redovisas inte externt. 7 villkorsöverträdelser av totalt 177 miljövillkor för Swedavias tio flygplatser.

* Vad Swedavia känner till vid årets slut. Officiella siffror publiceras på hösten av Energimyndigheten efterföljande år.

130613

UTBUD AV FLYGLINJER OCH DESTINATIONER	RELEVANT UTBUD UTIFRÅN KUNDBEHOV	EKONOMISKT RESULTAT	ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE
Utbudet av flyglinjer och destinationer är av nationell betydelse och har bland annat påverkan på Sveriges konkurrenskraft. Tillgängligheten berör både hela Sverige och världens möjlighet att resa inom och till/från landet, men har särskilt stor betydelse för regionerna runt Swedavias tio flygplatser.	Swedavia behöver kunna erbjuda ett relevant utbud till kunderna för att säkra långsiktiga kundrelationer och konkurrenskraft. Koncerngemensamma kommersiella strategier och att hela tiden utveckla tjänster, service och effektiva arbetssätt för resenären och Swedavias kunder är avgörande.	Att Swedavia har ett stabilt ekonomiskt resultat är en förutsättning för att leverera på Swedavias uppdrag samt att vara en konkurrenskraftig aktör på marknaden.	Engagerade ledare och medarbetare hos Swedavia och andra aktörer på och kring flygplatserna är det som driver flygbranschen framåt. Det är genom engagerade ledare och medarbetare som Swedavia kan skapa värde för sina kunder och andra intressenter.
Swedavia har indirekt påverkan på tillgängligheten till och från de tio flygplatserna till exempel genom avgifter och incitament för flygbolagen att etablera linjer. Swedavias arbete är fokuserat på att attrahera linjer där det finns en underliggande efterfrågan/potential för ökad trafik eller nya linjer.	Avgränsas till Swedavias identifierade kundgrupper på Swedavias flygplatser: resenärer, flygbolag, hyresgäster, marktjänstbolag samt reklamköpare. Swedavia har direkt påverkan på produkter, tjänster och servicenivå som bolaget erbjuder själva. Swedavia har även påverkan på de kunder och leverantörer som regleras genom avtal, till exempel genom lagen om upphandling av koncessioner.	Swedavia kan påverka intressenternas ekonomiska förhållanden genom verksamhetens ekonomiska resultat som kan öka eller minska intressenternas kostnader och intäkter samt risker och möjligheter. Direkt påverkan på flygplatsernas egna ekonomiska resultat. Indirekt påverkan på kunder, leverantörer och övriga aktörers ekonomiska resultat.	Omfattar Swedavias hantering av anställningsförhållanden, arbetsvillkor, kompetensförsörjning och kompetensutveckling. Omfattar även mångfald, inkludering, jämställdhet och likabehandling. Påverkan sker både direkt och indirekt genom påverkan på andra aktörers ledare och medarbetare samt leverantörer till Swedavia.
	Index 85 positiv kundupplevelse 2025.	6 procent avkastning på operativt kapital.	75 procent engagerade ledare och medarbetare 2025.
Läs mer om Swedavias utbud av flyglinjer och destinationer på sidorna 34–35.	Index 82 positiv kundupplevelse.	-6,3 procent avkastning på operativt kapital.	74 procent engagerade ledare och medarbetare. Utfallet avser snittet för de pulsmätningar som genomfördes under 2021.

Intressentdialog

Under 2019 genomförde Swedavia en omfattande intressentdialog som ligger till grund för den väsentlighetsanalys som integrerats i bolagets strategiska inriktning. Den ligger i sin tur till grund för Swedavias affärsplan.

Intressentdialogerna har genomförts i form av intervjuer med utvalda intressenter inom respektive intressentgrupp.

Intressentgrupp	Intressenter	Viktiga frågor
Företagskunder	• Flygbolag • Hyresgäster • Reklamköpare • Marktjänstbolag • Mobilitetsoperatörer	• Klimatpåverkan • Utbud av flyglinjer och destinationer • Engagerade ledare och medarbetare • Relevant utbud utifrån kundbehov • Digitalisering och teknikutveckling
Resenärer	• Resenärer	• Klimatpåverkan • Regeluppfyllnad • Utbud av flyglinjer och destinationer • Relevant utbud utifrån kundbehov • Digitalisering och teknikutveckling
Medarbetare	• Swedavias framtida och nuvarande medarbetare och ledare • Flygplatsanställda • Fackföreningar	• Hälsa och säkerhet • Engagerade ledare och medarbetare • Klimatpåverkan • Regeluppfyllnad • Utbud av flyglinjer och destinationer
Ägare	• Ägare • Styrelse	• Ekonomiskt resultat • Klimatpåverkan • Hälsa och säkerhet • Relevant utbud utifrån kundbehov • Innovation och digitalisering
Partner	• Investerare och låneinstitut/kreditgivare • Delägare • Strategiska leverantörer	• Klimatpåverkan • Ekonomiskt resultat • Hållbar affärsetik • Hälsa och säkerhet • Engagerade ledare och medarbetare
Samhället	• Myndigheter • Regioner och kommuner • Bransch- och intresseorganisationer • Lokalsamhälle och näringsliv • Akademi	• Klimatpåverkan • Hälsa och säkerhet • Flygbuller • Regeluppfyllnad • Innovation

20220711130614

GRI-index

Swedavia använder Global Reporting Initiative (GRI) sedan 2010 och rapporterar sitt hållbarhetsarbete 2021 enligt GRI Standards, nivå "core". I denna redovisning ingår även relevanta branschspecifika indikatorer enligt GRI G4 Airport Operator Disclosures. Hållbarhetsinformationen i den sammanhållna rapporten för 2021 har i enlighet med styrelsens önskemål översiktligt granskats av Swedavias revisorer KPMG. Därtill har den godkänts av Swedavias styrelse.

GRI-index visar var information om samtliga obligatoriska upplysningar återfinns i denna redovisning. Redovisningen är begränsad till de områden där bolaget har full kontroll över datainsamling och informationskvalitet, vilket innebär att hela koncernen omfattas om inget annat anges. Data för minoritetsägda dotterbolag eller intressebolag är exkluderade. Swedavia publicerar årsvis en sammanhållen hållbarhetsredovisning i samband med årsredovisning. Rapporteringscykeln avser helår. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2021 publicerades 30 mars 2022.

Standardupplysningar

GRI-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
Organisationens profil		
102-1	Organisationens namn	113
102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	16–19, 88
102-3	Huvudkontorets lokalisering	113
102-4	Länder där organisationen är verksam	4, 88
102-5	Ägarstruktur och företagsform	94
102-6	Marknader där organisationen är verksam	88
102-7	Organisationens storlek	5, 35, 105
102-8	Total personalstyrka	53, 123. Antalet anställda oavsett anställningsform 2 617, tillsvidareanställda 1 964 varav 1 866 heltid och 98 deltid. 33 procent tillsvidareanställda är kvinnor. Tidsbegränsade 220 varav 19 procent är kvinnor. Intermittent 433 varav 37 procent är kvinnor.
102-9	Organisationens leverantörskedja	18-19, 60
102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden vad gäller organisationens storlek, struktur, ägarförhållanden eller värdekedja	88–91
102-11	Tillämpning av försiktighetsprincipen	61–65
102-12	Externa principer som organisationen stödjer	8, 42–59, 66–69
102-13	Medlemskap i organisationer	24
AO:G4-7	Miljötillstånd och andra gällande regelverk	46–49, 113
AO:G4-8	Upptagningsområde för frakt och resenärer	18-19, 35, 113
AO:G4:9	Direktdestinationer och övrig information om flygplatsernas storlek med mera	28–35. Antal anställda på flygplatserna är cirka 18 000. Antal flygbolagskunder är 68 inklusive linjefart och charter. Minimum transfertid är 15 minuter.

[redacted]

GRI-INDEX

Standardupplysningar, forts.

GRI-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
Strategi		
102-14	Kommentar från ledningen	6–9
Etik och integritet		
102-16	Värderingar, principer, standarder, uppförandekod och etisk policy	4, 54, 61
Styrning		
102-18	Bolagsstyrning	94-99
Intressenter och intressentdialog		
102-40	Intressentgrupper	17, 70, 74
102-41	Kollektivavtal	100 procent av Swedavias medarbetare
102-42	Identifiering och urval av intressenter	70, 74
102-43	Metod för intressentdialog	70–74
102-44	Viktiga ämnen som lyfts av intressenter och hur organisationen har hanterat dessa	70–74
Information om redovisningen		
102-45	Bolag/Verksamhetsenheter som ingår i den finansiella redovisningen	113
102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll	75
102-47	Lista över väsentliga ämnen	70–74
102-48	Förändringar av information som lämnats i tidigare redovisningar	70–73, 75, 81–82
102-49	Förändringar i rapporteringen	12–13, 22–23, 65, 79-80
102-50	Redovisningsperiod	75
102-51	Datum för publicering av den senaste redovisningen	75
102-52	Redovisningscykel	75
102-53	Kontaktperson för frågor angående redovisningen	2
102-54	Tillämpningsnivå enligt GRI Standards	75
102-55	GRI-Index	75–77
102-56	Extern granskning	75, 84

20220711130615

Väsentliga ämnesspecifika upplysningar

Indikatorer	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
Klimatpåverkan		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	14–17, 40–41, 42–45, 46–49, 58–59, 62–64, 70–74, 81
305-5	Minskat utsläpp av klimatgaser (GHG)	24–25, 42–49, 81
Egen indikator	Energianvändning	46–49, 81
Egen indikator	Andel förnybart flygbränsle tankat på svenska flygplatser	42–49, 59, 81
Egen indikator	Antal klimatkalkyler	48, 72, 82
Hälsa och säkerhet		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	14, 22-23, 54–57, 61–63, 66–74, 81, 83
Egen indikator	Antal rapporterade arbetsmiljöhändelser	53, 72, 81
Egen indikator	Antal haverier och allvarliga tillbud	22, 56–57, 82
Egen indikator	Antal allvarliga brister vid TS-kontroll	56–57, 72, 81
Regeluppfyllnad		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	70–74, 113
Egen indikator	Antal allvarliga brister vid TS-kontroll	56–57, 81
Utbud av flyglinjer och destinationer		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	28–35, 70–74, 81
Egen indikator	Antal resenärer	28–35, 22, 81–82
Egen indikator	Antal utrikesdestinationer	28–35, 22, 81
Egen indikator	Antal flyglinjer	28–35, 81
Relevant utbud utifrån kundbehov		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	22–23, 36–37, 63–64, 70–74
Egen indikator	Kommersiell intäkt per avresande resenär	5, 82, 90
Egen indikator	Positiv kundupplevelse	5, 19, 22-23, 38, 82
Ekonomiskt resultat		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–23, 62, 70–74, 81–82
Egen indikator	Avkastning på operativt kapital	5, 22-23, 82
Egen indikator	Skuldsättningsgraden	5, 82
Egen indikator	Driftkostnad per avresande resenär	5, 81
Engagerade ledare och medarbetare		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	22–23, 50–53, 70–74, 81
Egen indikator	Engagerade ledare och medarbetare – Pulsmätning	5, 17, 23, 73–74, 81

[redacted]

FN:S GLOBAL COMPACT

Korsreferenstabell FN:s Global Compact

Swedavia stödjer sedan 2012 FN:s Global Compact och dess tio principer. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2021 utgör även Swedavias Communication on Progress (COP), det vill säga en årlig uppdatering av hur koncernen lever upp till de tio principerna. Tabellen nedan visar var varje enskild princip inom Global Compact återfinns i Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2021.

FN:s Global Compact tio principer	Sidhänvisning och kommentarer
Mänskliga rättigheter	
1. Företag ska stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka	50–53, 62–64, 66–69
2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter	50–53, 62–64, 66–69
Arbetsvillkor	
3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar	50–53, 62–64, 66–69
4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete	54–55
5. Företag ska verka för avskaffande av barnarbete	Swedavia följer de regler som gäller i lag och avtal om skydd för underåriga på arbetsmarknaden. Barn under 15 år anställs inte av Swedavia.
6. Företag ska inte diskriminera vid anställning och yrkesutövning	50–53
Miljö	
7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem	42–49
8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande	42–49
9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik	42–49
Korruption	
10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor	46, 53

Index lagstadgad hållbarhetsrapport

Område	Beskrivning	Sidhänvisning
Övergripande	Affärsmodell	16–17
Miljö	Policy inom miljöfrågor	46–49, 66–68
	Miljötillstånd	49
	Risker och riskhantering	61–65
	Mål och utfall	22–23, 46–49
Sociala förhållanden	Policy inom sociala frågor	50–53
	Risker och riskhantering	61–64
	Mål och utfall	50–53
Mänskliga rättigheter	Policy för mänskliga rättigheter	54–55
	Risker och riskhantering	61–64
	Mål och utfall	53, 55
Antikorruption	Policy för arbete med antikorruption	54–55
	Risker och riskhantering	46–47, 61–64
	Mål och utfall	54–55

20220711130616

Rapportering enligt TCFD

TCFD står för Task Force on Climate-related Financial Disclosures. Effekterna av klimatförändringarna är tydliga och kan komma att få en påtaglig påverkan på Swedavias verksamhet. Klimatförändringar och miljöförstöring kan orsaka strukturförändringar som påverkar bolagets ekonomiska aktiviteter. Det kan leda till en positiv eller negativ finansiell påverkan.

Swedavia har successivt valt att implementera rekommendationerna i TCFD:s ramverk vilket gör det möjligt för Swedavia att identifiera, bedöma och hantera de mest väsentliga klimatrelaterade risker och möjligheter som bolaget står inför.

Styrning	Strategi	Riskhantering	Indikatorer och mål
Rekommenderade upplysningar	**Rekommenderade upplysningar**	**Rekommenderade upplysningar**	**Rekommenderade upplysningar**
A. Styrelsens övervakning av klimatrelaterade risker och möjligheter.	**A.** Klimatrelaterade risker och möjligheter organisationen har identifierat.	**A.** Organisationens processer för att identifiera klimatrelaterade risker.	**A.** Organisationens indikatorer för att utvärdera klimatrelaterade risker och möjligheter.
Sid 66–67	Sid 65	Sid 61–65	Sid 20–23, 46–49
B. Ledningens roll avseende bedömning och hantering av klimatrelaterade risker och möjligheter.	**B.** Påverkan från risker och möjligheter på organisationens verksamhet, strategi och finansiella planering.	**B.** Organisationens processer för hantering av klimatrelaterade risker.	**B.** Utsläpp av Scope 1, 2 och 3 enligt Greenhouse Gas Protocol.
Sid 66–67	Sid 20–21, 58–59, 66–67	Sid 61–65	Sid 46–49
	C. Beredskapen av organisationens strategi med hänsyn till olika klimatrelaterade scenarier. Swedavia kommer att utveckla scenarioarbetet under 2022.	**C.** Integration av ovanstående processer i organisationens generella riskhantering. Sid 61–65	**C.** Mål för att hantera klimatrelaterade risker och möjligheter. Sid 20–23, 46–49

[redacted]

TAXONOMI

EU:s taxonomi för hållbara investeringar

EU:s taxonomi är ett klassificeringssystem för att bedöma om en ekonomisk aktivitet är miljömässigt hållbar. Taxonomin är ett viktigt verktyg för att nå EU:s klimatmål och målsättningarna inom EU:s gröna tillväxtstrategi, den gröna given.

För att en viss ekonomisk verksamhet ska klassificeras som miljömässigt hållbar så ska den bidra väsentligt till ett eller flera av sex fastställda miljömål, inte orsaka betydande skada för något av de övriga målen, samt uppfylla vissa minimikrav inom hållbarhet.

Villkoren för "väsentligt bidrag" och "betydande skada" för olika ekonomiska verksamheter specificeras i tekniska granskningskriterier som fastställs i delegerade akter till taxonomiförordning. Det här är Swedavias första redovisning enligt EU:s taxonomi.

Swedavia är ålagda att redovisa enligt artikel 1.2c i Förordning (EU) 2020/852 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 (Taxonomiförordningen).

Swedavia har gjort en bedömning utifrån bilagor till taxonomiförordning (Annex I och Annex II) vilka ekonomiska aktiviteter som är relevanta för bolaget. Bedömningen har resulterat i en bruttolista med ekonomiska aktiviteter. Utifrån bruttolistan har Swedavia gjort en bedömning vilka ekonomiska aktiviteter som är väsentliga, det vill säga aktiviteter som har en betydande (väsentlig) andel omsättning av Swedavias totala omsättning (i procent och SEK) eller en betydande andel av driftkostnader (OpEx) eller om en större investering (CapEx) har gjorts. De väsentliga aktiviteterna tas med i taxonomiredovisningen för det aktuella året.

För räkenskapsåret 2021 redovisas de väsentliga ekonomiska aktiviteter som bedöms omfattas av förordningens tekniska kriterier. Det här innebär att Swedavia har ytterligare ekonomiska aktiviteter som definieras i taxonomin men dessa är immateriella. Swedavia kommer att fortsätta analysera taxonomin och följa marknadsutvecklingen. Justeringar kan komma att göras beroende på hur taxonomin utvecklas. För räkenskapsåret 2022 kommer Swedavias verksamhet som bedöms vara i linje med kriterierna redovisas.

	Total (MSEK)	Andel ekonomiska verksamheter som omfattas av taxonomin (%)	Andel ekonomiska verksamheter som inte omfattas av taxonomin (%)
Omsättning	2 717	1	99
Driftsutgifter	3 191	1	99
Kapitalutgifter	1 831	4	96

I tabellen redovisar Swedavia andelen av omsättning, kapitalutgifter och driftkostnader som ligger inom taxonomin, i procent och i kronor samt Swedavias totala omsättning, kapitalutgifter och driftkostnader. I tabellen presenterar Swedavia siffror för räkenskapsåret 2021 och följande antaganden har gjorts:

- KPI för total omsättning har definierats som koncernens nettoomsättning. Den andel av omsättningen som innefattas av taxonomin avser främst hyresintäkter inom segmentet Real Estate samt intäkter från försäljning av värme från biobränslen inom segmentet Flygplatsverksamhet. Se not 4, Nettoomsättning, för mer information. I not 4 redovisas intäkter som innefattas av taxonomin på raden Fastighetsintäkter.
- KPI för totala driftsutgifter har definierats som summan av koncernens externa kostnader och personalkostnader. Den andel av driftsutgifterna som innefattas av taxonomin avser drifts- och underhållskostnader hänförligt byggnader och anläggningar inom Swedavias båda segment.
- KPI för totala kapitalutgifter har definierats som summan av koncernens investeringar. Den andel av kapitalutgifterna som omfattas av taxonomin är investeringar som gjorts i byggnader inom segmentet Real Estate samt anläggningar för produktion av värme inom segmentet Flygplatsverksamhet. För mer information om investeringar se not 3, Segmentsredovisning, not 19, Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar, not 21, Förvaltningsfastigheter.

20220711130617

Nyckeltal

ALLVARLIGA BRISTER VID TS-KONTROLL
Vid oanmälda verksamhetskontroller som genomförs av Transportstyrelsen meddelas bedömningsnivåer från Allvarlig brist; Brist; Rekommendation till Full regelefterlevnad. Allvarlig brist definieras som avvikelser som bedöms som allvarliga och ska kunna leda till ett övervägande om begränsning/indragning av ett säkerhetsgodkännande. Innan ansvarig inspektör överväger att klassificera avvikelser som allvarliga ska hänsyn tas till förutsättningarna som uppfattas som systembrister eller som påverkar flera säkerhetsåtgärder så kallade "säkerhetskedjor". Först då kan dessa betraktas och klassificeras som "allvarlig brist".

ARBETSMILJÖHÄNDELSE
En händelse där någon har drabbats, eller skulle kunna ha drabbats av olycka eller ohälsa. Med arbetsmiljöhändelser menas olycka, tillbud, riskobservation eller arbetssjukdom. Alla arbetsplatsolyckor samt arbetsmiljörelaterade tillbud och riskobservationer ska rapporteras så snart som möjligt. Samtliga allvarliga arbetsplatsolyckor och allvarliga tillbud ska anmälas till Arbetsmiljöverket inom 48 timmar. Kategorisering av vad som är allvarlig arbetsplatsolycka sker utifrån Arbetsmiljöverkets riktlinjer.

ATTRAKTIVT UTBUD AV FLYGLINJER OCH DESTINATIONER
Swedavia mäter även resenärsvolym, antal flyglinjer och destinationer. I beräkningen har tröskelvärden definierats för en tolvmånadersperiod i syfte att filtrera bort flygningar som sker på ad hoc-basis och där allmänheten inte kan köpa biljetter.

AVKASTNING OPERATIVT KAPITAL*
Rörelseresultat plus resultat från andelar i intresseföretag för rullande tolvmånadersperiod delat med genomsnittligt operativt kapital. Nyckeltalet är ägarens lönsamhetsmått på Swedavia och ett av koncernens hållbarhetsmål. Måttet speglar koncernens kostnad för kapital.

BALANSOMSLUTNING
Totala tillgångar.

DESTINATION/UTRIKESDESTINATIONER
Destination är en stad som trafikeras av ett eller flera bolag där det totala antalet avgångar från respektive Swedaviaflygplats åtminstone uppgår till valda gränsvärden under en tolvmånadersperiod. Antalet utrikesdestinationer utgörs av summan av de utländska städer som kan nås med direkta flygningar i linjefart från Swedavias flygplatser. I beräkningen har tröskelvärden använts i syfte att filtrera bort sådana charterflygningar som sker på ad hoc-basis och där allmänheten inte kan köpa biljetter.

DRIFTKOSTNADER PER AVRESANDE RESENÄR*
Summan av flygplatsverksamhetens externa kostnader och personalkostnader exklusive omstruktureringskostnader (i huvudsak hänförligt till personalomställning) samt reducerat med posten aktiverat arbete för egen räkning delat med antalet avresande resenärer för samma period. Ett mått som Swedavia betraktar som centralt för att följa utvecklingen av kostnadseffektiviteten.

EGNA UTSLÄPP AV FOSSILT KOLDIOXID OCH KOLDIOXIDAVTRYCK
Egna utsläpp av fossil koldioxid omfattar fossila koldioxidutsläpp, fördelade enligt Greenhouse Gas Protocol, Scope 1, 2 och 3. År 2005 har valts som basår för redovisningen, detta då Swedavia sedan 2006 har arbetat strategiskt med klimat- och energifrågor inom verksamheten. Scope 1 omfattar fordonsdrivmedel, egenproducerad (egenanvänd och såld) el och värme, brandövningar. Scope 2 omfattar inköpt egenanvänd el och värme. Scope 3 omfattar inköpt vidaresåld värme.

Koldioxidavtrycket inom uppdragsmålet för Swedavias flygplatser omfattar flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken), resenärernas marktransporter till och från flygplatserna samt Swedavias egen verksamhet, Scope 1, 2 och 3 enligt definition ovan. Redovisningen omfattar Swedavia AB och Swedavias tio flygplatser. Swedavias byggverksamhet är exkluderat i Swedavias nollmål. Utsläppen av fossil koldioxid inom scope 1,2 och 3 avseende nollmålet beräknas från data i Swedavias miljörapporteringssystem SMIL. Data för minoritetsägda dotterbolag eller intressebolag och kontor i Norrköping är exkluderade. Inköpt energi till kontoret i Norrköping mäts ej av Swedavias hyresvärd då denna inkluderas i hyran. Utsläppen räknas därmed till scope 3 enligt avgränsningsprinciper i Airport Carbon Accreditation Guidance, som är den flygplatsspecifika tillämpningen av GHG-protokollet för koldioxidcertifiering.

ENERGIANVÄNDNING
Nyckeltal omfattar inköpt el, fjärrvärme och kyla. Värmen har normalårskorrigerats.

ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE
Engagerade ledare och medarbetare är ett index från Swedavias medarbetarundersökning. Under 2019 och 2020 ändrade Swedavia insamlingsmetod till pulsmätningar som ger Swedavia en riktning på hur medarbetarna mår vid mättillfället. De frågor som Swedavia ställt till medarbetarna har skiljt sig något mellan mätningarna. Swedavia redovisar och följer upp pulsvärdet som är ett snitt av alla frågor som ställts vid samma tillfälle.

FÖRNYBART FLYGBRÄNSLE
Swedavia samlar in uppgifter om mängden förnybart flygbränsle som tankats på de svenska flygplatserna. Swedavia redovisar andelen förnybart flygbränsle, som Swedavia känner till, av total levererad mängd flygfotogen (Jet A-1) i Sverige årligen. Den officiella statistiken för förnybart flygbränsle publiceras på hösten av Energimyndigheten efterföljande år.

FLYGLINJER
Flyglinje definieras som en linje som trafikeras av ett flygbolag där antalet avgångar uppgår till valda tröskelvärden under en tolvmånadersperiod.

GENOMSNITTLIGT OPERATIVT KAPITAL
Utgående operativt kapital per balansdagen plus utgående operativt kapital per balansdagen föregående år dividerat med två.

HAVERIER OCH ALLVARLIGA TILLBUD
Begreppen definieras enligt förordning (EU) nr 996/2010. Ett haveri innebär att (i) en person avlidit eller kommit till allvarlig skada i anslutning till luftfartyg under resa, med undantag för naturliga orsaker, (ii) att ett luftfartyg utsätts för skada som allvarligt påverkar dess prestanda eller (iii) är helt onåbart. Ett allvarligt tillbud innebär att omständigheter visar på att det förelåg en hög sannolikhet att en olycka med ett luftfartyg under resa skulle kunna inträffa.

[redacted]

NYCKELTAL

HÄLSA OCH SÄKERHET FÖR KUNDER
För att säkerställa hälsa och säkerhet för bolagets kunder registrerar Swedavia händelser på bolagets flygplatser i antal haverier, allvarliga tillbud och allvarliga brister vid Transportstyrelsens kontroll.

INVESTERINGAR*
Swedavias investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar inklusive pågående investeringsprojekt. Swedavia är i en intensiv utvecklingsfas och investeringstakten är viktig för Swedavias ledning och externa intressenter.

KAPITALBINDNINGSTID
Volymviktad genomsnittlig återstående löptid vid periodens utgång för räntebärande skulder. Måttet belyser koncernens finansieringsrisk.

KOMMERSIELLA INTÄKTER PER AVRESANDE RESENÄR*
Intäkter från Retail, Food and Beverage samt bilparkering och angöring delat med antalet avresande resenärer för samma period. Ett mått som koncernen betraktar som centralt för att följa den kommersiella intäktsutvecklingen.

KLIMATKALKYL
Klimatkalkyl beräknar energianvändning och klimatbelastning utifrån resursanvändning och emissionsfaktorer (Livscykelanalysdata) som beskriver energianvändning och utsläpp från utvinning, förädling, transport och användning av resurserna. Kraven för klimatkalkyl är under bearbetning och implementering. Målet är att klimatkalkylerna ska hjälpa Swedavia fatta medvetna val kring alternativa lösningar och materialval.

MEDELANTAL ANSTÄLLDA
Medelantalet anställda beräknas utifrån arbetade timmar omräknat till medeltal anställda som summan av antalet arbetade timmar dividerat med normal årsarbetstid i enlighet med Bokföringsnämndens definition. Beräknas utifrån rullande tolv månader.

KUNDUPPLEVELSE
2021 infördes en ny mätmetod, Swedavia CX (SCX), för att mäta Swedavias mål kundupplevelse. Målet innefattar resenär, flygbolag och hyresgäster. Mätningar genomförs löpande.

För kundgruppen resenär sammanställs utfallet månatligen och presenteras som ett index. Tidigare presenterades utfallet i procent. Under 2021 genomfördes SCX för kundgruppen resenär på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Övriga flygplatser och kundgrupper är pausade på grund av covid-19.

NETTOOMSÄTTNING
Swedavias nettoomsättning avser intäkter från Aviation Business och Commercial Services.

NETTOSKULD
Räntebärande skulder plus pensionsskuld minskat med likvida medel.

OPERATIVT KAPITAL
Eget kapital plus nettoskuld.

PUNKTLIGHET OCH FLYGPLATSORSAKADE FÖRSENINGAR
Punktlighet definieras som när ett flygplan är "off block", det vill säga rullar ut från gate/uppställningsplats senast 15:59 minuter efter schemalagd avgångstid. Flygplatsorsakade förseningar, AF87, är en av koderna som flygbolagen kan använda vid anmälning av försening.

RESENÄR
Med resenär avses den statistiska händelse där en person med flyg har avrest från eller ankommit till en av Swedavias flygplatser. Med avresande resenär avses således den statistiska händelse där en person med flyg har avrest från en av Swedavias flygplatser. Avresande resenär approximeras utifrån antalet resenärer dividerat med två.

RESULTAT PER AKTIE
Årets resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier efter avdrag för kostnader hänförliga till hybridobligation.

RÄNTEBINDNINGSTID
Volymviktad genomsnittlig räntebindningstid vid periodens utgång för räntebärande skulder med hänsyn till räntederivat. Måttet belyser koncernens ränterisk.

RÄNTEBÄRANDE SKULDER
Räntebärande skulder i balansräkningen består av skulder till kreditinstitut, obligationslån, certifikat och skulder till leasingföretag samt övriga skulder.

RÖRELSEMARGINAL*
Rörelseresultat i procent av nettoomsättning. Rörelsemarginal exklusive realisationsresultat se beräkning av rörelseresultat exklusive realisationsvinst.

RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST*
Rörelseresultat exklusive realisationsvinster från väsentliga transaktioner. Ett mått som är centralt då Swedavias ledning följer rörelseresultat exklusive realisationsresultat.

RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST, OMSTRUKTERINGSKOSTNADER, NEDSKRIVNINGAR OCH UTRANGERINGAR*
Rörelseresultat exklusive omstruktureringskostnader (i huvudsak hänförligt till personalomställning), realisationsvinster samt nedskrivningar och utrangeringar. Ett mått som är centralt då det bedöms ge en bättre förståelse för utvecklingen av det operationella rörelseresultatet.

SKULDSÄTTNINGSGRAD*
Nettoskuld delat med eget kapital. Nyckeltalet är det nyckeltal som ägaren använder som kapitalstrukturmål för koncernen. Måttet bedöms vara direkt kopplat till koncernens faktiska finansiering och finansiella risk.

VILLKORSÖVERTRÄDELSE
Swedavias flygplatser är prövade enligt miljölagstiftningen och har miljötillstånd som anger hur och i vilken omfattning verksamheterna får bedrivas. Med miljötillstånden följer ett antal villkor för driften av verksamheten. Majoriteten av villkoren reglerar flygvägar och buller, men även villkor kopplade till utsläpp till vatten samt halkbekämpning och avisning är vanligt förekommande. Uppföljningen av att villkoren efterlevs på flygplatserna sker löpande och sammanställs årligen. Antalet villkorsöverträdelser ger en bild av hur väl Swedavia lyckats efterleva de givna villkoren för driften av flygplatserna.

ÅRETS RESULTAT
Resultat efter skatt.

* Alternativa nyckeltal enligt riktlinjer från European Securities and Markets Authority (ESMA) är markerade med asterisk (*).

20220711130618

Definitioner

AIRPORT CARBON ACCREDITATION
ACA är ett program för att mäta och gradera hur flygplatser arbetar med att minska sin klimatpåverkan. Swedavias tio flygplatser är certifierade enligt den tidigare högsta nivån ACA 3+.

AIRSIDE
Airside är beteckningen för det område på flygplatsen som börjar vid säkerhetskontrollen och som sträcker sig vidare till gater, ombordstigningsbryggor för resenärer, ramper och uppställningsplatser för flygplan, samt taxi- och rullbanor. På airside ansvarar Swedavia för flygsäkerhet och luftfartsskydd.

ANLÄGGNINGAR OCH SYSTEM
Affärsenhet inom Swedavia med uppdraget att på ett långsiktigt hållbart sätt förvalta och utveckla bolagets anläggnings- och systemtillgångar.

AVIATION BUSINESS
Infrastrukturtjänster riktade till flygbolag och marktjänstbolag, exempelvis start- och landningstjänst samt säkerhetskontroll.

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

FLYGPLATSVERKSAMHET
Flygplatsverksamheten är ett av Swedavias två rörelsesegment. Det äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser.

FN:S GLOBAL COMPACT
Består av tio principer som baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, International Labour Organizations (ILO) grundläggande konventioner om de mänskliga rättigheterna i arbetslivet, Riodeklarationen samt FN:s konvention mot korruption. Företag uppmanas enligt FN:s Global Compact att inom sin inflytandesfär ställa sig bakom och agera utifrån ett antal kärnvärden inom mänskliga rättigheter, arbets- och anställningsförhållanden, miljö och antikorruption.

GLOBAL REPORTING INITIATIVE
GRI anger riktlinjer för vad en hållbarhetsredovisning ska innehålla, hur det ska gå till samt vilka indikatorer som ska rapporteras.

ISO 14001
ISO 14000 den internationellt accepterade standarden som om handlar om miljöledning.

LANDSIDE
Landside utgörs av området med tillfartsvägar, parkeringar och entréer i anslutning till flygplatsens terminaler, samt av delar av flygplatsens terminaler. Landside sträcker sig fram till säkerhetskontrollen där airside tar vid. På landside har Swedavia och polisen ett gemensamt säkerhetsansvar.

NATIONELLA BASUTBUDET
Det nationella basutbudet utgörs av de tio flygplatser som regeringen fastställt att Swedavia ska äga. Beslutet syftar till att trygga en långsiktig drift i statlig regi och ett långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.

REAL ESTATE
Real Estate är det andra av Swedavias två rörelsesegment. Det äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser.

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

SWEDAVIA CX
2021 infördes en ny mätmetod Swedavia CX för att mäta Swedavias mål kundupplevelse. Målet innefattar resenär, flygbolag och hyresgäster. Mätningar genomförs löpande. För kundgruppen resenär sammanställs utfallet månatligen och presenteras som ett index. Under 2021 genomfördes SCX för kundgruppen resenär på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Övriga flygplatser och kundgrupper är pausade på grund av Covid-19.

TCFD
Taskforce on Climate-related Financial Disclosures är ett ramverk för att kunna identifiera bolagens klimatrelaterade finansiella risker och möjligheter.

TSFS
Transportstyrelsens författningssamling.

UPPDRAGSMÅL
Swedavias ska enligt bolagsordningen bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

[redacted]

BESTYRKANDERAPPORT

Revisors rapport över översiktlig granskning av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till Swedavia AB, org. nr 556797-0818

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen och verkställande direktören i Swedavia AB att översiktligt granska Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning för år 2021. Swedavia AB har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sidorna 75–77 i detta dokument varav den lagstadgade hållbarhetsrapportens definieras på sidan 78.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna framgår på sidan 75 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information (omarbetad). En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vi har utfört vår granskning avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. En översiktlig granskning och en granskning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Swedavia AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning av hållbarhetsredovisningen utgår från de av styrelsen och verkställande direktören valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för våra uttalanden nedan.

Uttalanden

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

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 29 mars 2022
KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Torbjörn Westman
Specialistmedlem i FAR

20220711130619

Gröna obligationer ger gröna investeringar

Swedavia etablerade under oktober 2019 sitt första ramverk för gröna obligationer kopplat till bolagets Medium Term Note-program (MTN-program). Ramverket möjliggör finansiering genom gröna obligationer och bolaget har hittills emitterat obligationer för 1 250 miljoner kronor. Det motsvarar cirka en fjärdedel av de utestående obligationer under MTN-programmet per 2021-12-31.

Det gröna ramverket beskriver hur emissionslikviden ska användas och hur hantering och återrapportering ska bedrivas. En grundläggande förutsättning för att ett projekt ska kunna finansieras via gröna obligationer är att de uppfyller de krav som anges i Swedavias Green Bond Framework som i sin tur bygger på Green Bond Principles (2018). Ramverket innefattar projektkategorierna:

- gröna byggnader och infrastruktur
- förnybar energi
- hållbara transporter
- energieffektivisering
- förebygga och begränsa föroreningar.

Second opinion på grönt ramverk

Swedavias ramverk för gröna obligationer har genomgått en oberoende extern granskning av CICERO Shades of Green (CICERO), som även har utfärdat en Second opinion för ramverket för gröna obligationer (Swedavia Green Bond Second Opinion, September 26, 2019). Fyra av de fem projektkategorierna får högsta betyget "Dark green". En av kategorierna, gröna byggnader och infrastruktur, får betyget "Light green".

I sin bedömning lyfter CICERO fram att Swedavia är en förebild för flygplatser globalt. CICERO har i sin bedömning beaktat det faktum att ramverket medger investeringar i kapacitetshöjande flygplatsinfrastruktur som kan möjliggöra en ökad flygtrafikrelaterad miljöpåverkan. CICERO ger det gröna ramverkets lednings- och styrningsstruktur betyget "Excellent".

Ramverket för gröna obligationer och second opinion i sin helhet finns att läsa på www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information.

Identifierade investeringar inom ramverket

Swedavias totala investeringar godkända att finansieras med gröna obligationer uppgick per 2021-12-31 till 2 371 miljoner kronor. Av dessa godkända investeringar har tillgångar motsvarande 1 250 miljoner kronor lagts i Swedavias gröna portfölj, vilket motsvarar beloppet på de emitterade gröna obligationerna.

GRÖN PORTFÖLJ OCH ALLOKERING PER KATEGORI

MSEK	Investeringar	Utbetalt belopp	Allokering (%)
Gröna byggnader	**630**	**630**	**50%**
Sky City Office One Arlanda	315	315	
Terminal syd Landvetter	315	315	
Förnybar energi	**162**	**162**	**13%**
Akvifär Arlanda	18	18	
Produktionsanläggning värme Arlanda	120	120	
Produktionsanläggning kyla Arlanda	24	24	
Hållbara transporter	**423**	**423**	**34%**
Energieffektivisering	**35**	**35**	**3%**
Förebygga och begränsa föroreningar	**–**	**–**	
Totalt belopp	**1 250**	**1 250**	**100%**

EMITTERADE GRÖNA OBLIGATIONER

Lån nr.	Volym (SEK)	Emissionsdatum	Löptid (år)
122	1 000	2019-12-12	5
125	250	2020-05-26	5

Representanter från Swedavias olika affärs- och verksamhetsområden ansvarar för att identifiera möjliga miljöinvesteringar. Dessa utvärderas sedan av en kommitté bestående av vd och koncernchef, ekonomi- och finansdirektör, chef hållbar utveckling, finanschef och chef investeringsportfölj. Kommittén ansvarar för att de projekt som klassificeras som gröna lever upp till de krav som är formulerade i Swedavias ramverk för gröna obligationer.

[redacted]

Läs mer i Swedavia Green Bond Impact Report 2021 på www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information

INNEHÅLL

Förvaltningsberättelse 88
Vinstdisposition 93
Bolagsstyrningsrapport 94
Styrelse 100
Koncernledning 102

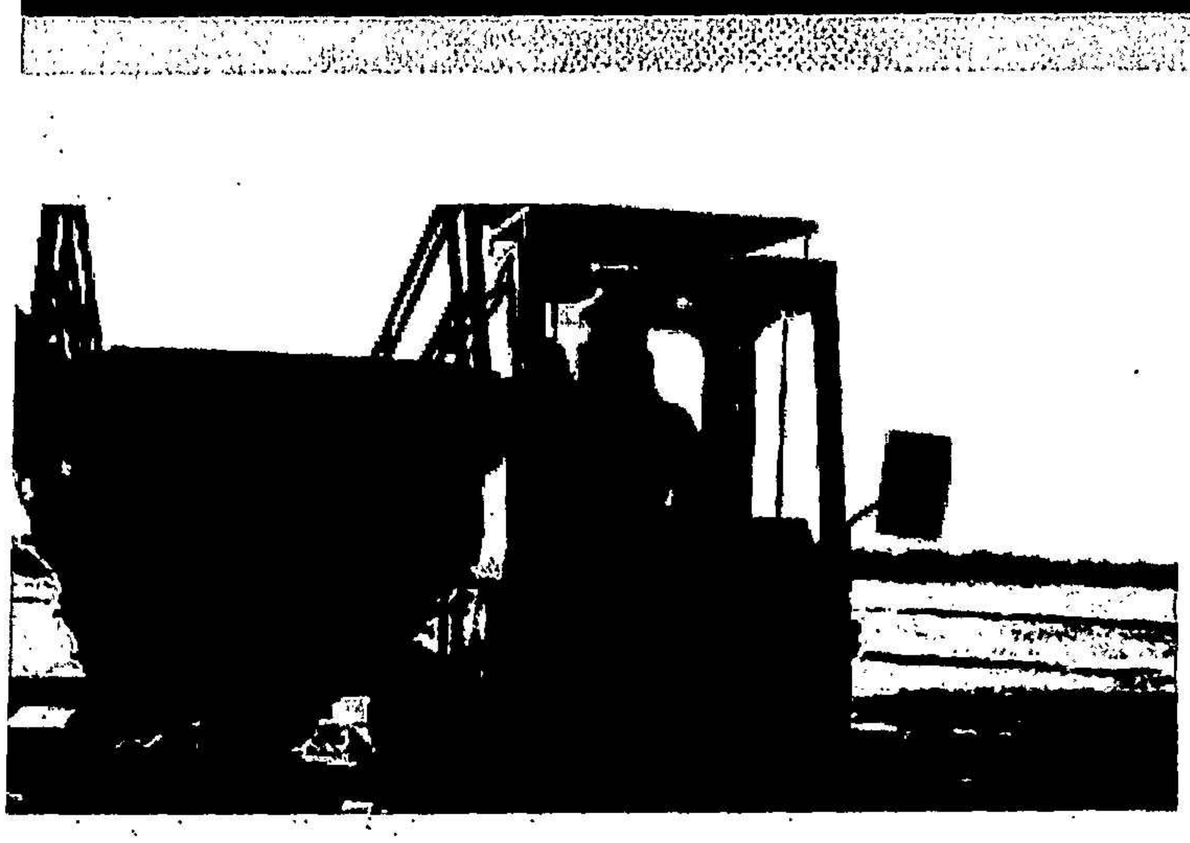
Koncernens räkenskaper 104
Koncernens resultaträkning 104
Koncernens balansräkning 105
Koncernens förändringar i eget kapital 107
Koncernens kassaflödesanalys 108

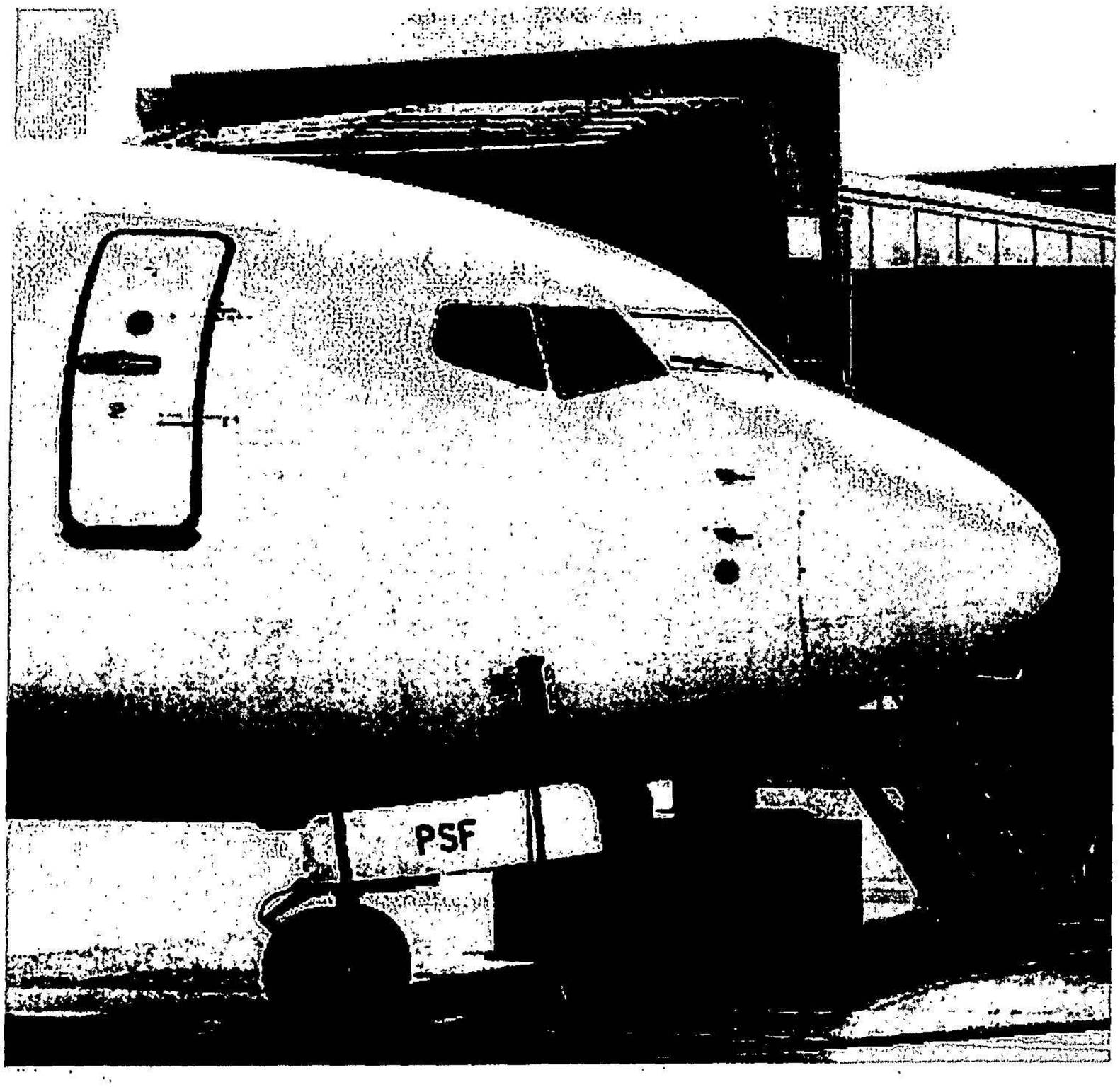
Moderbolagets räkenskaper 109
Moderbolagets resultaträkning 109
Moderbolagets balansräkning 110
Moderbolagets förändringar i eget kapital 111
Moderbolagets kassaflödesanalys 112

Noter 113
Not 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper 113
Not 2 Viktiga bedömningar och uppskattningar 119
Not 3 Segmentsredovisning 119
Not 4 Nettoomsättning 121
Not 5 Transaktioner med närstående 122
Not 6 Övriga rörelseintäkter 122
Not 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer 123
Not 8 Anställda och personalkostnader 123
Not 9 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar 126
Not 10 Övriga rörelsekostnader 126
Not 11 Finansiella intäkter och kostnader 126
Not 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver 126
Not 13 Skatt 127
Not 14 Immateriella anläggningstillgångar 127
Not 15 Materiella anläggningstillgångar 128
Not 16 Byggnader och mark 128
Not 17 Markanläggningar 129
Not 18 Installationer, fordon och inventarier 129
Not 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar 129
Not 20 Verkligt värde 130
Not 21 Förvaltningsfastigheter 130
Not 22 Leasing 131
Not 23 Biologiska tillgångar 132
Not 24 Finansiella anläggningstillgångar 132
Not 25 Andra långfristiga fordringar 133
Not 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures 133
Not 27 Andelar i koncernföretag 134
Not 28 Finansiella tillgångar och skulder 134
Not 29 Material och förråd 135
Not 30 Kortfristiga fordringar 135
Not 31 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures 135
Not 32 Övriga fordringar 136
Not 33 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter 136
Not 34 Kortfristiga placeringar 136
Not 35 Eget kapital 136
Not 36 Avsättningar 137
Not 37 Avsättningar för pensioner 137
Not 38 Övriga avsättningar 138
Not 39 Uppskjuten skatt 139
Not 40 Räntebärande skulder 139
Not 41 Långfristiga och kortfristiga skulder 140
Not 42 Låneskulder 140
Not 43 Checkräkningskredit 141
Not 44 Övriga skulder 141
Not 45 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter 141
Not 46 Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter 141
Not 47 Finansiella risker 141
Not 48 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser 146
Not 49 Kassaflöde 146
Not 50 Fusion 146
Not 51 Kompletterande information till finansiella nyckeltal 146
Not 52 Händelser efter balansdagen 146

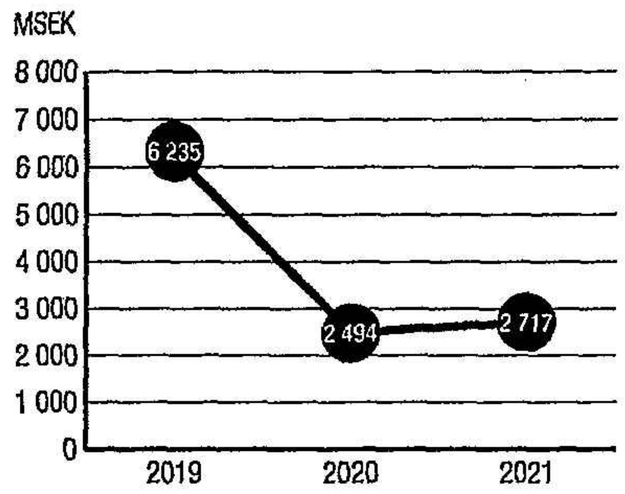
Årsredovisningens undertecknande 147

Revisionsberättelse 148

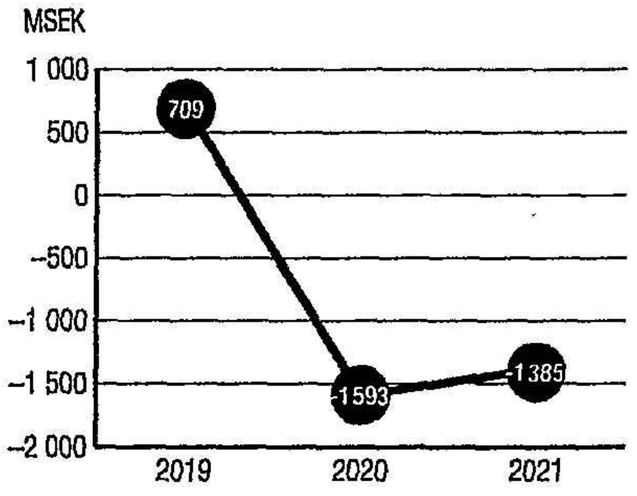




NETTOOMSÄTTNING



RÖRELSERESULTAT



[redacted]

Förvaltningsberättelse

Styrelse och verkställande direktör för Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2021. Förvaltningsberättelsen omfattar koncernen och moderbolaget, där inget annat anges avses koncernen.

Swedavia är en statligt ägd koncern som äger, driver och utvecklar ett nätverk av tio flygplatser i Sverige. Swedavias verksamhet är organiserad och styrs utifrån två segment, Flygplatsverksamhet och Real Estate. Swedavia bedrev under 2021 verksamhet vid tio flygplatser, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport, i det av regeringen beslutade nationella basutbudet av flygplatser. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. Real Estate äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser. I uppdraget från svenska staten ingår det att Swedavia på affärsmässiga grunder och med långsiktig lönsamhet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Enligt ägaranvisningen ska Swedavia, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och redovisa utfall för fem indikatorer inom områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö. Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar.

SYFTE, VISION OCH AFFÄRSIDÉ

Swedavias syfte är "Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas" och visionen är "Vi utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige". Bolagets affärsidé är att "Vi ska tillsammans med partners skapa mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet".

VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER ÅRET

2021 har, precis som 2020, varit ett år som inneburit stora utmaningar för såväl Swedavia som flygbranschen. Konsekvenserna av covid-19-pandemin har varit omfattande för flygbranschen och haft en kraftig påverkan på Swedavias verksamhet och finansiella ställning. I takt med att vaccinationer genomfördes och restriktioner lättades, skedde dock en återhämtning i passagerarvolymer under det tredje och fjärde kvartalet, även om återhämtningen skedde från nivåer från tidigt 1980-tal. Det råder fortsatt osäkerhet om utvecklingen på kort sikt samt hur återhämtning kan komma att se ut på lång sikt.

Under året reste 11,9 (10,3) miljoner resenärer till eller från Swedavias flygplatser, en ökning med 16 procent jämfört med föregående år och en minskning med 70,4 procent jämfört med 2019.

I slutet av mars fattade Trafikverket beslut om en ny riksintresseprecisering för Stockholm Arlanda Airport. Preciseringen av riksintresset utgör ett planeringsunderlag som tydliggör var byggnation får ske, exempelvis utifrån vilka avstånd som krävs för att klara gränsvärden för buller vid bostadsbyggande. I preciseringen beskrivs riksintressets funktion på ett mer utförligt sätt än vad som gjordes i den riksintressekarta som länsstyrelsen i Stockholms län fastställde 2008.

Att uppdatera riksintresseprecisering arna efter aktuella förutsättningar är en del av Trafikverkets långsiktiga planering och ska ske om ny information framkommer som kräver ett annat markanspråk. En sådan ny information är förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader från 2015. Trafikverket pekar på hur den tekniska utvecklingen med tystare och större flygplan har minskat riksintressets markanspråk och hur kommuner i flygplatsens närområde nu kan bygga bostäder på mark som tidigare skyddades av riksintresset.

Riksdagen beslutade att en reduktionsplikt för flygfotogen skulle införas från och med 1 juli 2021. Syftet är att minska växthusgasutsläppen från flyget. Reduktionsplikten innebär att leverantörer av flygfotogen blir skyldiga att blanda in biodrivmedel i fossil flygfotogen.

Riksdagen beslutade också om ändringar i lagen om flygplatsavgifter och förordningen om flygplatsavgifter. Lagändringen ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om att differentiera flygplatsavgifterna på de flygplatser som omfattas av lagen. Förändringen i förordningen innebär att start- och landningsavgifter ska differentieras utifrån luftfartygens klimatpåverkan. Förändringarna innebär också att Transportstyrelsen ges möjlighet att meddela föreskrifter om verkställigheten av förordningen om flygplatsavgifter.

Lagändringen trädde i kraft 1 juli 2021. Förändringen i förordningen trädde i kraft 1 augusti 2021 och har samråtts för att tillämpas på flygplatsavgifterna vid Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport från 2022.

Den 21 april meddelade regeringen att de kommer verka för en förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport samt att nödvändig kapacitet ska säkras på Stockholm Arlanda Airport. En utredning tillsattes för att utreda förutsättningarna för en avveckling. Utredningen redovisade sina slutsatser i slutet av augusti. Den har sedan dess genomgått ett remissförfarande och inga vidare beslut har fattats i frågan. Swedavias fulla fokus är tills vidare att driva Bromma Stockholm Airport vidare på ett så effektivt sätt som möjligt.

Den 14 juni 2021 avyttrades Hotell 1 Landvetter AB som äger fastigheten med det nyöppnade hotellet Scandic Landvetter på Göteborg Landvetter Airport. Swedavias realisationsvinst uppgick till 78 MSEK och det underliggande fastighetsvärdet till 495 MSEK. Försäljningen är i linje med Swedavias strategi att genom flygplatsnära fastighetsutveckling skapa värden som kan återinvesteras i flygplatsernas konkurrenskraft.

Swedavia ingick 1 juli 2021 avtal om att under 2022 sälja två markägande bolag vid Göteborg Landvetter Airport.

Realisationsvinsten från affären beräknas uppgå till cirka 30 MSEK och det underliggande fastighetsvärdet uppgår till 40 MSEK.

20220711130621

Försäljningen är i linje med Swedavias strategi att genom flygplatsnära fastighetsutveckling skapa värden som kan återinvesteras i flygplatsernas konkurrenskraft.

Swedavia avtalade i september om att under 2022 sälja två markägande bolag med byggrätter inom logistikparken vid Göteborg Landvetter Airport. På en markyta om knappt 14 000 kvadratmeter planeras en etablering av en modern och effektiv logistikfastighet om cirka 6 500 kvadratmeter bruttoarea. Det underliggande fastighetsvärdet uppgår till 20 MSEK och realisationsvinsten från affären bedöms uppgå till cirka 15 MSEK.

Den 7 oktober 2021 avyttrades ytterligare tre markägande bolag med byggrätter inom logistikparken vid Göteborg Landvetter Airport. På markytan planeras för etablering av en logistikverksamhet samt en fastighet för kontors-, service och lagerlokaler för externa hyresgäster. Det underliggande fastighetsvärdet uppgick till 17 MSEK och realisationsvinsten från affären uppgick till cirka 13 MSEK.

Efter samråd med flyg- och marktjänstbolag har Swedavia beslutat att behålla nivåerna på sina flygplatsavgifter oförändrade, med undantag för vissa strukturella justeringar. Parallellt införs även en CO2 Emission Charge enligt bonus/malus-princip i syfte att minska flygets klimatpåverkan, i enlighet med det riksdagsbeslut om differentierade avgifter för att reducera flygets klimatpåverkan som fattades under 2021.

Den internationella flygbranschorganisationen Airports Council International (ACI) Europe utsåg i slutet av oktober Stockholm Arlanda Airport till vinnare av årets Eco-Innovation Award. I sin motivering till utmärkelsen beskriver branschorganisationen Swedavia som internationella föregångare inom hållbar utveckling genom sitt klimatomställningsarbete och genom att nå målet om noll utsläpp av fossil koldioxid från egen flygplatsverksamhet 2020.

Swedavia emitterade i november SEK 2,5 miljarder efterställda hybridobligationer med en evig löptid och första inlösenmöjlighet efter 5 år. Hybridobligationen hade likviddag 17 november och lånebeloppet används till Swedavias löpande verksamhet, inklusive att återbetala befintlig skuld samt finansiering av investeringar.

NETTOOMSÄTTNING OCH RESULTAT

Effekterna av covid-19-pandemin på flygtrafiken, passagerarvolymerna och Swedavias verksamhet samt finansiella ställning har fortsatt varit mycket stora under året.

Nettoomsättningen för 2021 uppgick till 2 717 MSEK (2 494), vilket var en ökning med 223 MSEK eller 9 procent jämfört med föregående år. Inom segmentet Flygplatsverksamhet ökade nettoomsättningen med 217 MSEK och uppgick till 2 715 MSEK (2 498). Nettoomsättningen inom Real Estate segmentet uppgick till 39 MSEK (31).

Intäkter från Aviation Business och Commercial Services uppgick sammantaget till 2 704 MSEK (2 478), vilket var en ökning med 226 MSEK eller 9 procent, i huvudsak hänförligt till högre passagerarvolymer och ökad flygtrafik under det tredje och fjärde kvartalet samt högre fastighetsintäkter som uppgick till 399 MSEK (356). Under 2021 har statligt hyresstöd om 24 MSEK (13) intäktsförts.

Övriga rörelseintäkter uppgick till 325 MSEK (700), i huvudsak hänförligt till realisationsvinst om 78 MSEK från avyttring av hotellfastighet på Göteborg Landvetter Airport samt omställningsstöd om 208 MSEK (233). Föregående år påverkades positivt av realisationsvinst om 427 MSEK från avyttringen av hotellfastighet på Stockholm Arlanda Airport.

Externa kostnader och personalkostnader, inklusive aktiverat arbete för egen räkning, uppgick till –3 031 MSEK (–3 310), vilket var 279 MSEK lägre jämfört med föregående år. Lägre kostnader förklaras i huvudsak av åtgärder för kostnadsminskning, däremot har kostnader för vinterhållning och energi varit 60 MSEK högre.

Statligt stöd avseende korttidspermitteringar uppgick till 81 MSEK (187).

Av- och nedskrivningar uppgick till 1 382 MSEK (1 456) och var 73 MSEK lägre, vilket förklaras av att nedskrivningar var 137 MSEK lägre under 2021 jämfört med föregående år. Exklusive nedskrivningar var underliggande ökning hänförlig förkortade avskrivningstider på vissa materiella anläggningstillgångar, men även högre planenliga avskrivningar på under året drifttagna anläggningar.

Rörelseresultat för koncernen uppgick till –1 385 MSEK (–1 593) och koncernens rörelsemarginal till –51,0% (–63,9). Exklusive omstruktureringskostnader, nedskrivningar och realisationsvinst uppgick rörelseresultatet till –1 420 MSEK (–1 793), vilket var 373 MSEK högre jämfört med föregående år.

Rörelseresultatet inom segmentet Flygplatsverksamhet uppgick till –1 475 MSEK (–1 999), där ökningen var hänförlig till högre intäkter från ökad trafikvolym samt lägre externa driftkostnader. Inom Real Estate segmentet uppgick rörelseresultatet till 72 MSEK (393), det lägre rörelseresultatet var hänförligt lägre realisationsvinster för året jämfört med föregående år.

LIKVIDITET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Eget kapital uppgick vid utgången av året till 11 990 MSEK (10 533). Eget kapital inkluderar hybridobligationer om 3 500 MSEK, 1 000 MSEK emitterade i november 2019 och 2 500 MSEK i november 2021.

Swedavias låneskulder uppgick vid utgången av perioden till 9 672 MSEK (9 734), vilket var en minskning med 61 MSEK. Swedavias låneskulder fördelas på banklån, 3 700 MSEK (3 200), obligationslån, 5 872 MSEK (5 884) samt certifikat, 100 MSEK (650). Vid periodens utgång var den genomsnittliga

kapitalbindningen, som inkluderar effekt av räntederivat, 4,4 år (4,2) och den genomsnittliga räntebindningstiden 2,9 år (3,3). Den genomsnittliga räntan uppgick per den 31 december till 1,3 procent (1,2). Per balansdagen uppgick räntederivaten nominellt till 5 750 MSEK (4 250).

Likvida medel ökade med 638 MSEK och uppgick vid periodens slut till 2 100 MSEK (1 462). Nettoskulden minskade med 938 MSEK från 10 231 MSEK till 9 293 MSEK.

Skuldsättningsgraden uppgick till 0,8 gånger (1,0).

Vid periodens utgång hade Swedavia outnyttjade kreditlöften på totalt 3 550 MSEK (2 800).

Per balansdagen fanns även outnyttjade låneramar om totalt 500 MSEK (1 000).

Avkastning på operativt kapital, exklusive omstruktureringskostnader, realisationsvinst samt nedskrivningar och utrangeringar var vid periodens utgång -6,3 procent (–8,5).

KASSAFLÖDE

Årets kassaflöde uppgick till 638 MSEK (1 385).

Kassaflöde från den löpande verksamheten för helåret var negativt och uppgick till –293 MSEK (–435), vilket var 142 MSEK högre jämfört med föregående år. Förbättrat kassaflöde förklaras främst av högre kassagenererande resultat. Kassaflödet från förändring av rörelsekapital, netto, var positivt och uppgick till 169 MSEK (178).

Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till –1 386 MSEK (–1 696), vilket var 310 MSEK lägre än föregående år.

Utbetalningar hänförligt till investeringar uppgick till 1 831 MSEK (2 856). Avyttring av dotterföretaget Hotell 1 Landvetter AB, som äger hotellfastigheten på Göteborg Landvetter Airport där hotell Scandic Landvetter har uppförts, gav positivt kassaflöde med 470 MSEK. Föregående år påverkade försäljningslikvid om 1 181 MSEK positivt vid avyttring av dotterföretaget Airport Hotel 2 AB. Under året gav ökade kortfristiga placeringar ett negativt kassaflöde netto om 122 MSEK (175).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till 2 317 MSEK (3 515), främst hänförligt till emission av nya hybridobligationer om 2 500 MSEK. Banklån ökade med 500 MSEK, kortfristiga certifikat minskade med 550 MSEK och långfristiga obligationer minskade med 12 MSEK, vilket sammantaget gav minskade låneskulder med 61 MSEK. Betalning av räntor hänförliga till hybridobligation, 15 MSEK (16) och transaktionskostnader, 3 MSEK (–), hänförlig emittering av nya hybridobligationer, medförde negativt kassaflöde. Leasingskulder återbetalades med 104 MSEK (104).

INVESTERINGAR

Investeringarna för helåret uppgick till 1 831 MSEK (2 856), varav investeringar inom flygplatssegmentet uppgick till 1 777 MSEK (2 570). Huvuddelen av investeringarna gjordes inom utvecklingsprogrammet på Stockholm Arlanda Airport.

Investeringar inom Real Estate och fastighetsutveckling uppgick till 54 MSEK (286) och avsåg främst investering för uppförande av hotell vid Göteborg Landvetter Airport.

Lägre investeringsvolym jämfört med föregående år är huvudsakligen en effekt av omprioritering av investeringsportföljen, bland annat av pausat projekt; Pir G, på Stockholm Arlanda Airport.

Swedavias finansiella ägarmål	Utfall 2021	Mål
Avkastning på operativt kapital, %	–6,3	6,0
Skuldsättningsgrad, ggr	0,8	0,7–1,5
Utdelningsandel, %	—	10–50

Finansiella nyckeltal	Utfall 2021	Utfall 2020	Policy
Genomsnittlig ränta, %	1,3	1,2	n/a
Räntebindningstid, år	2,9	3,3	1–4
Kapitalbindningstid, år	4,4	4,2	2–5

KONCERNEN I KORTHET[1]

MSEK, om ej annat anges	2021	2020	2019	2018	2017
Nettoomsättning	2 717	2 494	6 235	5 922	5 745
Rörelseresultat	–1 385	–1 593	709	682	651
Rörelsemarginal, %	–51,0	–63,9	11,4	11,5	11,3
Årets resultat	–1 182	–1 282	583	517	407
Avkastning operativt kapital, %	–6,3	–7,5	4,6	4,6	5,1
Skuldsättningsgrad, ggr	0,8	1,0	1,1	1,1	1,0
Investeringar	1 831	2 856	3 460	3 195	3 866
Utdelning	—	—	—	—	122
Medelantal anställda	2 244	2 600	3 050	3 217	3 074
Antal resenärer, miljoner	11,9	10,3	40,2	42,0	41,9
Driftkostnader per avresande resenärer, SEK	526,2	677,5	212,6	200,7	192,9
Kommersiella intäkter per avresande resenärer, SEK	86,9	98,0	81,0	75,2	75,7

[1] För nyckeltal och definitioner, se sidorna 81–83.

20220711130622

EKONOMISKA MÅL

Swedavias ekonomiska mål utgörs av ett lönsamhetsmål som innebär att avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 6 procent samt ett kapitalstrukturmål där skuldsättningsgraden ska uppgå till 0,7–1,5 ggr. De ekonomiska målen är långsiktiga, vilket innebär att målen till följd av exempelvis konjunkturbetingade fluktuationer kan över- eller underskridas vissa år. Avkastning på operativt kapital uppgick till –6,3 procent (–7,5) vilket var väsentligt lägre än det långsiktigt uppsatta målet om minst 6 procent avkastning på operativt kapital. Avvikelsen förklaras i huvudsak av det negativa rörelseresultatet om 1 385 MSEK. Skuldsättningsgraden uppgick till 0,8 ggr (1,1) vilket är inom intervallet, 0,7–1,5 ggr, för kapitalstrukturmålet.

UTDELNINGSMÅL

Ordinarie utdelning ska uppgå till mellan 10 och 50 procent av resultat efter skatt. Beslut om utdelning ska beakta bolagets verksamhet, genomförandet av bolagets strategi samt den finansiella ställningen. Vid utvärdering ska särskilt beaktas bolagets bedömda förmåga att uppnå kapitalstrukturmålet (skuldsättningsgrad 0,7–1,5 ggr).

AKTIEN

Swedavia AB (publ) har utgivit 1 441 403 026 aktier, bestående av endast ett aktieslag där alla aktier har lika rätt i bolaget. Samtliga aktier innehas av svenska staten och statens ägande i Swedavia förvaltas per 31 december 2021 av Näringsdepartementet. Aktiens kvotvärde är en (1) SEK.

FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR

I juni 2021 avyttrade Swedavia det helägda dotterbolaget Hotel 1 Landvetter AB, som äger hotellfastigheten till det nyöppnade hotell Scandic Landvetter på Göteborg Landvetter Airport. Försäljningen resulterade i en reallisationsvinst om 78 MSEK. Under oktober månad avyttrades tre helägda bolag; Logistic 4.5 Landvetter AB, Logistic 4.6 Landvetter AB samt Logistic 4.7 Landvetter AB, inom logistikparken vid Göteborg Landvetter Airport. Reallisationsvinsten från försäljningen uppgick till 13 MSEK.

MARKNAD OCH FRAMTIDA UTVECKLING

Covid-19-pandemin, som startade under 2020, har påverkat Swedavias verksamhet i mycket stor omfattning även under 2021. I syfte att begränsa smittspridningen under pandemin har Sverige och de flesta länder runt om i världen infört restriktioner i olika omfattning, vilket bland annat har medfört att flygresandet i världen minskat i betydande omfattning. Under 2020 minskade flygresandet med 74 procent jämfört med året före pandemin och under 2021 är minskningen 70 procent. Den ökande vaccinationsgraden under första halvåret 2021 medförde minskad smittspridning och successivt lättade restriktioner som möjliggjorde ökat resande. Under tredje kvartalet 2021 inleddes en återhämtning av flygtrafiken vilken fortsatte under det fjärde kvartalet där antalet passagerare uppgick till över 50 procent av volymen före pandemin. Mot slutet av det fjärde kvartalet började den nya virusvarianten omikron spridas i mycket stor omfattning vilket innebar att nya restriktioner infördes och återhämtningen i antalet passagerare mattades av.

Utifrån nuläget är det svårt att göra prognoser över framtida resenärsutveckling, beroende på den osäkerhet som finns när det gäller fortsatt smittspridning och eventuella nya virusvarianter. Swedavia arbetar istället löpande med bedömningar av hur resenärsvolymen kan komma att utvecklas framöver i form av olika scenarier. Då osäkerheten om utvecklingen framöver är stor måste beredskap finnas för att hantera ett hög- respektive ett lågscenario, både operativt och finansiellt. Scenarierna är den bästa bedömningen som kan göras utifrån vid varje tidpunkt tillgängliga fakta. Scenarierna är dock behäftade med mycket stor osäkerhet, vilket gör att operativ och ekonomisk planering behöver vara flexibla och kunna hantera snabba och oförutsedda förändringar.

Förutom smittspridningens direkta effekt på flygresandet, finns risk för en långsiktigt negativ påverkan på den globala ekonomin, vilket kan komma att påverka efterfrågan på flygresor på längre sikt. Det är stor osäkerhet rörande den kortsiktiga utvecklingen men även hur återhämtningen kan komma att se ut på längre sikt. Därför är det inte relevant att i nuläget avge någon prognos eller scenario avseende kortsiktig och långsiktig utveckling.

KÄNSLIGHETSANALYS

En känslighetsanalys visar hur en förändring i olika parametrar, både interna och externa, påverkar bolagets resultat och finansiella ställning.

De tre parametrar som har störst påverkan på resultatet är resenärsvolym, lönekostnader och räntenivå. Generellt kan Swedavias situation beskrivas med att intäkterna i stort sett är rörliga medan kostnaderna är relativt fasta. Det innebär att flexibiliteten är begränsad när det gäller förmågan att kunna justera kostnader i händelse av att intäkterna skulle minska.

Parameter	%	Resultateffekt MSEK/år
Resenärsvolym	+1/–1	+16/-16
Lönenivå	+1/–1	–16/+16
Räntenivå	+1/–1	–4/–17

Resenärsvolym

Antalet resenärer som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har. Cirka 54 procent av Swedavias totala intäkter kommer från Aviation Business och utgörs av infrastrukturtjänster riktade till flygbolag och handlingbolag. Dessa intäkter består av flygplatsavgifter, bland annat resenärs- och startavgifter, vars storlek är relaterade till antalet resenärer, antal flygrörelser och antal startande ton, det vill säga flygplanets vikt. Därutöver tillkommer intäkter från Ground Handling vilket avser intäkter från avisning, ramp- och expeditionstjänster samt ersättning för säkerhetskontroll av resenärer. En förändring av antalet flygrörelser, antalet ton och antalet resenärer påverkar direkt Swedavias intäkter. Swedavias intäkter från Commercial Services är intäkter från kommersiella tjänster i anslutning till flygplatserna. Dessa utgörs av intäkter från bilparkering samt uthyrning av lokaler för handel, kontor, restauranger och logistik. Hyresintäkterna är

[redacted]

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

till stor del omsättningsbaserade och beroende av hyresgästernas försäljning, vilken i sin tur är direkt beroende av antalet resenärer på flygplatsen. En uppgång i antalet resenärer ger ökade intäkter för Swedavia och en nedgång ger minskade intäkter. Sambandet mellan procentuell resenärsförändring och procentuell intäktsförändring är inte linjärt vilket är en effekt av lämnade tillväxtrabatter, prisskillnader samt att hyresintäkterna delvis är omsättningsberoende och påverkas av köpbeteendet. För 2021 har känslighetsanalysen beräknats utifrån faktiskt utfall för året, vilket påverkats väsentligt av effekterna från covid-19-pandemin. En ökning av passagerarvolymerna med en procent beräknas öka Swedavias intäkter med 16 MSEK (14) på årsbasis.

Lönenivå

Med i medelantal 2 244 anställda (2 600) uppgår Swedavias personalkostnader till 1 484 MSEK (1 550). En ökning av lönekostnaden med en procent ökar Swedavias personalkostnader med 16 MSEK (17) på årsbasis.

Räntenivå

Swedavia har per den 31 december 2021 en extern lånefinansiering uppgående till 9 672 MSEK (9 734) som utgör 38 procent (40) av balansomslutningen.

Per 31 december 2021 har 96 procent (86) av den externa finansieringen fast ränta, vilket utgörs av lån med fast ränta och räntederivat. En ökning av räntenivån med en procentenhet skulle öka Swedavias räntekostnader med 4,0 MSEK (13,3) vilket innebär att resultatet efter finansiella poster minskar med motsvarande belopp. En sänkning av räntenivån med en procentenhet skulle öka Swedavias räntekostnader med 16,8 MSEK (–0,8) och därigenom försämra resultatet efter finansiella poster med motsvarande belopp. Vid beräkning av känslighetsanalysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats.

Övriga faktorer som påverkar resultatet

Det finns även andra faktorer som kan påverka resultatet på både kort och lång sikt. En viktig faktor, framför allt på lång sikt, är de miljötillstånd som krävs för Swedavias verksamhet. En förändring av dessa kan komma att påverka verksamheten i stor omfattning. På kort sikt utgör framför allt pandemier, extrema väderförhållanden eller naturkatastrofer faktorer som omedelbart påverkar flygtrafiken och därmed intäkterna negativt. Swedavia är känsligt för politiska beslut som kan påverka flygtrafiken, samt för hur attityden till flygtrafik förändras hos allmänheten.

PÅGÅENDE RÄTTSPROCESSER OCH TVISTER

Swedavia är part i pågående rättsprocesser och tvister. Rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär och faktiskt utfall kan komma att avvika från de bedömningar som Swedavia gjort. Under andra kvartalet 2020 blev Swedavia stämda i domstol rörande en hyrestvist vid Stockholm Arlanda Airport. Swedavia bestrider stämningen i sin helhet, men beloppet som stämningen avser är väsentligt. Domstolsförhandlingar påbörjas under första kvartalet 2022.

FINANSIELLA RISKER

Swedavias verksamhet är exponerad för ett antal olika finansiella risker, såsom förändringar i valutakurser, råvarupriser, räntenivåer eller när rådande marknadsförhållanden och kapitalstruktur ger upphov till refinansierings- och kreditrisker. För upplysning om mål och tillämpade principer för finansiell riskstyrning och, för varje viktig typ av planerad affärshändelse där säkringsredovisning används, tillämpade principer för säkring och exponering av prisrisker, kreditrisker, likviditetsrisker samt kassaflödesrisker se not 47, Finansiella risker.

ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med vd utgör koncernledningen och/eller är direktrapporterande till vd. Regeringen fattade beslut om nya riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande 27 februari 2020. Riktlinjerna om ersättning till ledande befattningshavare beslutas årligen av Swedavia, vilket gjordes vid Swedavias årsstämma 28 april 2021. Swedavia följer statens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 8 på sidorna 123–125.

TILLSTÅNDS- ELLER ANMÄLNINGSPLIKTIG VERKSAMHET

Swedavias tillståndspliktiga verksamhet utgörs främst av miljöfarlig verksamhet enligt nionde kapitlet i miljöbalken (i huvudsak flygplatsdrift) samt vattenverksamhet enligt elfte kapitlet i miljöbalken (i huvudsak dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning). Respektive flygplats måste inneha ett miljötillstånd för att flygverksamhet ska tillåtas.

LAGSTADGAD HÅLLBARHETSRAPPORT

I enlighet med ÅRL, 6 kap 11§, har Swedavia valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsrapporten som en från årsredovisningen avskild rapport. Hållbarhetsrapportens omfattning beskrivs på sid 78 i års- och hållbarhetsredovisningen.

HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Den 21 mars 2022 avyttrades fyra helägda dotterbolag, Logistic 4.1 Landvetter AB, Logistic 4.2 Landvetter AB, Logistic 4.3 Landvetter AB samt Logistic 4.4 Landvetter AB, inom logistikparken vid Göteborg Landvetter Airport, i linje med de två avtal som slöts i september 2021 samt oktober 2021. Realisationsvinsten från försäljningen uppgick till 45 MSEK.

MODERBOLAGET

Nettoomsättningen för moderbolaget för helåret uppgick till 2 698 MSEK (2 442), vilket var en ökning med 256 MSEK, i huvudsak hänförligt ökade passagerarvolymer under årets sista sex månader jämfört med föregående år. Övriga rörelseintäkter, 233 MSEK (272), påverkades positivt av omställningsstöd om 208 MSEK (233). Rörelseresultatet för helåret uppgick till –1 592 MSEK (–2 198) och rörelsemarginalen till –59,0 procent (–90,0). Rörelseresultatet har, precis som föregående år,

20220711130623

påverkats negativt av effekterna från covid-19. Rörelseresultatet påverkades positivt, trots ökade trafikvolymer, av lägre externa kostnader och personalkostnader om 330 MSEK jämfört med föregående år, i huvudsak hänförligt anpassningar av organisationen samt återhållsamhet avseende kostnader. Resultat före skatt uppgick till –1 056 MSEK (–1 724) och årets resultat till –898 MSEK (–1 409).

Moderbolagets anläggningstillgångar uppgick till 20 540 MSEK (19 825) och består huvudsakligen av materiella anläggningstillgångar till ett värde av 18 248 MSEK (17 786). Omsättningstillgångarna uppgick till 4 015 MSEK (3 895), varav likvida medel uppgick till 2 100 MSEK (1 457). Det egna kapitalet uppgick till 10 204 MSEK (8 551). I november 2021 emitterade Swedavia hybridobligationer om 2 500 MSEK. Moderbolagets skulder och obeskattade reserver uppgick till 14 351 MSEK (15 140) och består i huvudsak av räntebärande skulder. För ytterligare information se moderbolagets finansiella rapporter med därtill hörande noter och kommentarer.

VINSTDISPOSITION

Föreslagen vinstdisposition grundar sig på 2021 års årsredovisning. Den föreslagna vinstdispositionen, resultat- och balansräkning för moderbolaget samt rapport över totalresultat och rapport över finansiell ställning för koncernen ska framläggas för fastställelse vid årsstämman den 25 april 2022.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2022 beslutar, att Swedavia AB för räkenskapsåret 2021 inte lämnar någon utdelning utan att disponibla medel balanseras i ny räkning.

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:	
Överkursfond	2 161 354 539
Hybridobligation	3 500 000 000
Balanserade vinstmedel	3 983 215 775
Årets resultat	–898 346 638
	8 746 223 676

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:	
I ny räkning överförs	**8 746 223 676**
varav till överkursfond	2 161 354 539
varav till hybridobligation	3 500 000 000
varav till balanserade vinstmedel	3 084 869 137

Ägarens finansiella mål för Swedavia AB är en avkastning på operativt kapital på minst 6 procent samt en skuldsättningsgrad på 0,7–1,5 ggr. Beslut om utdelning ska beakta bolagets verksamhet samt kapitalstrukturmålet. Vidare ska utdelningen, enligt bolagets utdelningsmål, uppgå till mellan 10 och 50 procent av årets resultat. Avkastning på operativt kapital för 2021 uppgick till –6,3 procent, vilket inte är i nivå med Swedavias lönsamhetsmål. Skuldsättningsgraden uppgår till 0,8 ggr, vilket är inom kapitalstrukturmålets intervall om 0,7–1,5 ggr.

Mot bakgrund av de effekter som covid-19-pandemin fortsatt har haft på Swedavias verksamhet, resultat och finansiella ställning under 2021 samt de framtida osäkerheter som föreligger har styrelsen beslutat att föreslå aktieägaren, att på årsstämman den 25 april 2022, besluta om att inte lämna någon utdelning, utan istället balansera disponibla medel i ny räkning.

ÅRSSTÄMMA

Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 25 april 2022. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats www.swedavia.se.

KALENDARIUM

Års- och hållbarhetsredovisning 2021	2022-03-30
Årsstämma 2022	2022-04-25
Delårsrapport jan–mar 2022	2022-04-25
Halvårsrapport jan–jun 2022	2022-07-19
Delårsrapport jan–sep 2022	2022-10-31
Bokslutskommuniké 2022	2023-02-15

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

Bolagsstyrningsrapport

Swedavia AB (publ)

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

Samtliga aktier i Swedavia ägs av svenska staten. Näringsdepartementet företräder svenska statens aktier på Swedavias års- och bolagsstämmor och nominerar därmed styrelseledamöter i Swedavia.

BOLAGSSTYRNING

Swedavias bolagsstyrning regleras utifrån externa ramverk som tillämpliga EU-förordningar, aktiebolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy och Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"). I statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020 ("statens ägarpolicy") anger regeringen att staten tillämpar god bolagsstyrning och redogör för sin inställning i viktiga principfrågor avseende bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag. Bland annat har beslutats att alla statligt majoritetsägda bolag ska tillämpa koden för bolagsstyrning. Koden tillämpas enligt principen "följ eller förklara", vilket innebär att avvikelser från Koden är tillåtna men måste förklaras. Swedavia följer OECD:s riktlinjer för bolagsstyrning respektive antikorruption och integritet i statligt ägda bolag.

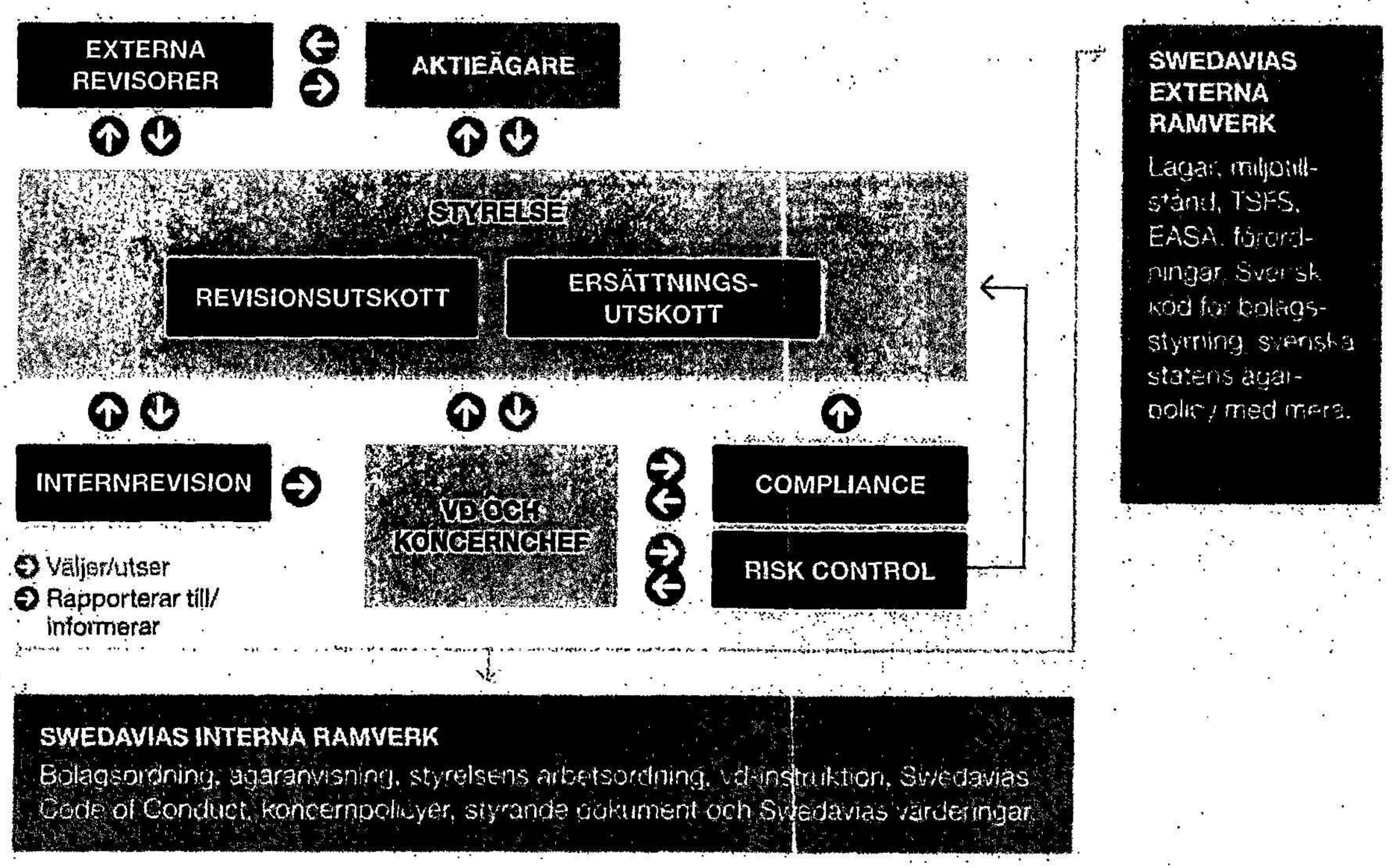
Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Koden för Swedavias interna kontroll. Styrelsen har fattat beslut om att Swedavia ska tillämpa ett ramverk för dokumentation och analys av intern kontroll som Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) utgivit.

Swedavias struktur för bolagsstyrning illustreras enligt nedanstående bild.

AVVIKELSER FRÅN KODEN

Swedavia är helägt av svenska staten och de principer som svenska staten tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Koden. Enligt statens ägarpolicy ersätts dock kodregler som berör val av styrelseledamöter av en särskild nomineringsprocess som gäller för statligt helägda företag. Det främsta skälet för avvikelsen mot Koden är att Swedavia endast har en ägare medan Koden främst riktar sig till noterade företag med spritt ägande.

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



20220711130624

Kodkrav	Avvikelse	Förklaring/kommentar
Kodregel 1.2–1.3 och 2.1–2.7, 8.1 och 10.2 Bolaget har en valberedning som representerar bolagets aktieägare.	Valberedning finns inte inrättad.	Valberedning ersätts av ägarens nomineringsprocess.
Kodregel 4.4, 4.5 och 4.6 Bolagsstyrningsrapporten ska innehålla uppgifter om styrelseledamöter är oberoende i förhållande till större aktieägare.	Beroendeförhållandet till större aktieägare redovisas inte.	Statens ägarpolicy anger att den relevanta bestämmelsen i Koden i huvudsak syftar till att skydda minoritetsägare i bolag med spritt ägande. I statligt helägda bolag saknas därför skäl att redovisa sådant oberoende.

BOLAGSSTÄMMA

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

Årsstämma ska enligt aktiebolagslagen hållas årligen. Enligt statens ägarpolicy ska årsstämma hållas senast den 30 april. Riksdagens ledamöter har rätt att delta vid stämman och i anslutning till denna ställa frågor. Därtill ska allmänheten erbjudas möjlighet att delta vid stämman. Årsstämman ska bland annat utse styrelse och externrevisorer, besluta om arvode till dessa samt fastställa resultat- och balansräkning. På årsstämman ska även styrelsen presentera förslag till principer för ersättning till ledande befattningshavare.

Stämmans beslut fattas med enkel majoritet av de avgivna rösterna. Vid beslut om ändring av bolagsordningen krävs dock kvalificerad majoritet.

ÅRSSTÄMMA

Swedavias årsstämma 2021 hölls den 28 april 2021. Årsstämman var till följd av spridningen av covid-19 inte öppen för allmänheten. Protokoll från årsstämman finns tillgängligt på Swedavias webbplats.

Vid årsstämman beslutades att antalet stämmovalda styrelseledamöter ska vara nio utan suppleanter. Stämman beslutade om omval av styrelseledamöterna Tor Clausen, Nina Linander, Lotta Mellström, Lars Mydland, Eva Nygren, Per Sjödell Lottie Svedenstedt, Åke Svensson och Annica Ånäs. Åke Svensson valdes av stämman till styrelsens ordförande.

Årsstämman fastställde den av styrelsen och verkställande direktören avgivna års- och hållbarhetsredovisningen för 2020, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2020. Årsstämman beslutade också i enlighet med styrelsens förslag till vinstdisposition som innebar att ingen utdelning lämnades till ägaren. Beslutet var i överensstämmelse med utdelningspolicyn.

Årsstämman beslutade vidare om att anta riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, statens ägarpolicy samt riktlinjer för extern rapportering i bolag med statligt ägande. På årsstämman valdes revisionsbolaget KPMG AB till bolagets revisorer. Som huvudansvarig revisor har revisionsbolaget utsett Tomas Gerhardsson.

PROCESSEN FÖR STYRELSENOMINERING

För bolag som är helägda av svenska staten tillämpas en nomineringsprocess som ersätter Kodens regler om tillsättning av styrelseledamöter.

Nomineringsprocessen för styrelseledamöter drivs och koordineras av enheten för bolag med statligt ägande inom Näringsdepartementet. En arbetsgrupp analyserar kompetensbehovet utifrån bolagets verksamhet, situation och framtida utmaningar, styrelsens sammansättning samt genomförda styrelseutvärderingar. Därefter fastställs eventuellt rekryteringsbehov och rekryteringsarbetet inleds. Urvalet av ledamöter kommer från en bred rekryteringsbas. När processen avslutats offentliggörs nomineringarna enligt Kodens bestämmelser.

STYRELSE

Styrelsens arbete och ansvar

Swedavias styrelse ansvarar enligt aktiebolagslagen och statens ägarpolicy för bolagets organisation och förvaltning av bolagets verksamhet. Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning för styrelsens arbete, en instruktion avseende arbets- och ansvarsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören samt instruktion för ekonomisk rapportering till styrelsen. Styrelsens uppgifter är bland annat att fastställa bolagets övergripande strategier och mål, samt tillse att det finns ändamålsenliga system för uppföljning och kontroll av bolagets verksamhet och de risker för bolaget som dess verksamhet är förknippat med. Styrelsen ansvarar för att bolaget utvecklar övergripande strategi och fastställer strategiska mål på ett hållbart och ansvarsfullt sätt i syfte att säkerställa långsiktigt hållbart värdeskapande. Ordförandens uppgifter och information till styrelsen regleras i arbetsordningen.

Enligt styrelsens arbetsordning ska utöver konstituerande styrelsemöte avhållas minst åtta förberedda styrelsemöten per kalenderår. Här tillkommer extra möten, motiverade av händelser av stor vikt. Styrelsen ansvarar för den finansiella rapporteringen och har genom revisionsutskottet regelbundna möten med bolagets revisorer. Därutöver träffar revisorerna hela styrelsen minst en gång per år, då ingen från företagsledningen närvarar.

Styrelsen utvärderar fortlöpande sitt och den verkställande direktörens arbete och behandlar särskilt denna fråga minst en gång per år.

Styrelsens sammansättning

Vid årsstämman 2021 beslutades att antalet ledamöter ska vara nio. Vidare finns två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter i styrelsen. På sidorna 100–101 presenteras varje styrelseledamots ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år som ledamot i Swedavias styrelse. Swedavias koncernledning har beslutat om en likabehandlings- och mångfaldspolicy med mål att vara en inkluderande arbetsgivare som ser till människors kompetens, förmåga och rätta attityd. Swedavia ska vara ett föredöme för hållbar utveckling genom att aktivt arbeta för alla människors lika rätt och värde samt bejaka mångfald och olikheter. Policyn tillämpas av styrelsen och koncernledningen vid rekrytering av ledande befattningshavare

samt av hela koncernen vid all övrig rekrytering. Ägaren följer statens ägarpolicy och tillämpar ägarpolicyns styrelsenomineringsprocess och policyns principer för styrelsens sammansättning där även mångfaldsaspekter vägs in.

Årsstämman 2021 valde nio ledamöter varav fyra män och fem kvinnor. Arbetstagarrepresentanterna har under 2021 varit två män. Genomsnittsåldern på ledamöterna i Swedavias styrelse, inklusive arbetstagarrepresentanter är 60 år.

Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande väljs av årsstämman. Enligt arbetsordningen för Swedavias styrelse ska ordföranden tillse att styrelsearbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina åliggganden.

Ordföranden ska bland annat organisera och leda styrelsearbetet, ha regelbunden kontakt med verkställande direktör och se till att styrelsen erhåller tillfredsställande informations- och beslutsunderlag för sitt arbete. Styrelsens ordförande ansvarar också för att samordna styrelsens syn i förhållande till ägaren i frågor av avgörande betydelse för bolaget, samt att föra ägardialog avseende uppföljning av uppdragsmål och ekonomiska mål och förmedla dessa inom styrelsen.

Styrelsens arbete under 2021

Styrelsen har under 2021 hållit åtta ordinarie sammanträden, tre extra sammanträden och ett konstituerande sammanträde. Sammanträdena har under 2021 särskilt behandlat bolagets situation under den pågående covid-19-pandemin och frågor relaterade till detta. Sammanträdena har även bland annat behandlat affärsverksamheten inklusive strategisk utveckling, instruktion för den ekonomiska rapporteringen, års- och hållbarhetsredovisning samt därtill relaterade rapporter. Styrelsen har även behandlat investeringar och upphandlingar samt Swedavias prismodell mot flygbolag.

Styrelsen har under 2021 bland annat hanterat följande huvudfrågor:

- Bolagets situation kopplat till covid-19-pandemin
- Investeringar i utvecklingsplan vid Stockholm Arlanda Airport
- Finansiering och kapitalstrukturfrågor
- Bromma Stockholm Airport och utredarens betänkande om flygplatsens avveckllande
- Implementering av förändringsprojekt "Nya normalen"
- Strategisk utveckling
- Tillgänglighet och nya flygförbindelser
- Större upphandlingar
- Styrande dokument*
- Internkontroll
- Riskhantering och riskvärdering
- Finansiella rapporter
- Rapportering från intern- och externrevision
- IT-säkerhet
- Flygsäkerhetsarbete
- Swedavias och branschens klimatomställningsarbete
- EU:s taxonomi och klimatrelaterad finansiell rapportering (TCFD)

* Till detta kommer att styrelsen årligen vid konstituerande styrelsemöte fastställer Code of Conduct, ett antal koncernpolicyer, arbetsordningar för styrelsen och utskotten och etiska rådet, vd-instruktion samt styrande dokument som beslutas av styrelsen.

Styrelsens utskottsarbete

Swedavias styrelse har revisionsutskott och ersättningsutskott. Utskotten bereder frågor inför styrelsens möten. Riktlinjer för utskottens arbete finns i respektive utskotts arbetsordning.

Revisionsutskottet har i uppgift att bland annat svara för kvalitetssäkring och beredning av företagets finansiella rapporter samt att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Revisionsutskottet har under 2021 haft nio protokollförda möten, varav ett möte har hållits per capsulam. Bolagets intern- och externrevisorer har närvarat vid mötena. Revisionsutskottet har under året bland annat hanterat finansiella rapporter och löpande riskrapportering, internkontroll logg och externrevisorernas avrapportering av intern kontroll. Vidare har revisionsutskottet hanterat internrevisionens rapporter samt haft en fördjupad genomgång av finansieringsfrågor samt EU:s taxonomi.

Utskottet har också utvärderat internrevisorer, granskat och övervakat externrevisorns opartiskhet och självständighet samt granskat att externa revisorn inte tillhandahållit rådgivningstjänster som påverkat opartiskheten. Utskottet har lämnat rekommendation till val av extern revisor på årsstämman. I revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2021 styrelseledamöterna Nina Linander, Lotta Mellström och Åke Svensson. Utskottet har utsett Nina Linander att vara ordförande.

Ersättningsutskottets uppgift är att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Därutöver ska utskottet utvärdera efterlevnaden av beslut rörande ersättning som fattas av årsstämman. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Ersättningsutskottet har haft fyra protokollförda möten under 2021.

Ersättningsutskottet har under året bland annat hanterat total ersättning och anställningsvillkor för kretsen ledande befattningshavare samt internrevisionschef. Utskottet har därutöver berett frågor rörande implementering av projektet "Nya normalen", inklusive volymanpassningar och ny anpassad organisation. Vidare har utskottet förberett styrelsens utvärdering, inklusive utvärdering av verkställande direktörens arbete. Utvärderingen har därefter genomförts i styrelsen i egen regi. Utskottet har därutöver gått igenom resultatet och uppföljning av Swedavias löpande pulsmätningar avseende medarbetarnas återkoppling och särskilt arbetsmiljöfrågor under den pågående covid-19-pandemin.

Utskottet har även gått igenom verkställande direktörens successionsplanering och ledarutveckling för ledande befattningshavare. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2021 Åke Svensson som ordförande, Lotta Mellström, Per Sjödell och Lottie Svedenstedt som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Utvärdering av styrelsearbetet 2021

Styrelsens och verkställande direktörens arbete har under året, på styrelseordförandes initiativ, utvärderats genom en systematisk och strukturerad process i styrelsens egen regi. Utvärderingen syftar bland annat till att få fram ett bra underlag för styrelsens eget utvecklingsarbete. Resultatet av utvärderingen redovisas av styrelsens ordförande till ägaren. Styrelsen fastställer utifrån utvärderingen åtgärder för att utveckla styrelsens arbetsformer och effektivitet. Utöver den årliga utvärderingen genomför styrelsen en kort utvärdering av varje styrelsemöte.

20220711130625

Styrelsens ersättning

Styrelsens arvoden bestäms av årsstämman. Till styrelsens ordförande utgår arvode med 460 000 kronor och till varje ledamot med 230 000 kronor. Vid Swedavias årsstämma beslutades också att särskild ersättning inte ska utgå till styrelsens arbetstagarrepresentanter och att styrelsearvode inte heller utgår till ledamot som är anställd i Regeringskansliet. Till revisionsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 42 000 kronor och till utskottets ledamöter vardera 24 000 kronor. Till ersättningsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 25 000 kronor och till ledamöterna vardera 20 000 kronor.

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH KONCERNLEDNING

Styrelsen tillsätter verkställande direktör i bolaget. Jonas Abrahamsson har under 2021 varit verkställande direktör och koncernchef. Den verkställande direktören ansvarar för den löpande förvaltningen av bolaget enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Inom de ramar som styrelsen fastslagit leder verkställande direktören verksamheten samt håller styrelsens ordförande kontinuerligt informerad om väsentliga affärshändelser. Verkställande direktören ska organisera bolagets ledning så att ändamålsenlig styrning och kontroll av verksamheten uppnås. Övriga medlemmar i koncernledningen utses av verkställande direktören. Koncernledningen är ett informations-, diskussions- och beslutsforum för koncerngemensamma frågor.

Koncernledningens möten leds av verkställande direktören och sammanträden sker normalt månatligen. Under 2021 har koncernledningen sammanträtt betydligt oftare för att hantera effekterna av den pågående covid-19-pandemin. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, presenteras närmare på sidorna 102–103.

Ersättning till ledande befattningshavare

I statens ägarpolicy finns principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. På Swedavias årsstämma 28 april 2021 togs årligt beslut att principerna ska gälla för Swedavia. Motsvarande principer tillämpas i Swedavias dotterbolag. Swedavia tillämpar inte rörlig ersättning för ledande befattningshavare. Ersättningar till ledande befattningshavare redovisas i års- och hållbarhetsredovisningen samt även i ersättningsrapporten som läggs fram för årsstämman.

Dotterbolag och intresseföretag

Swedavia AB hade två dotterbolag vid utgången av 2021: Swedavia Real Estate AB, som i sin tur är moderbolag i en fastighetskoncern och Swedavia Airport Telecom AB. Tidigare dotterbolaget Swedavia Energi AB har under året fusionerats med moderbolaget Swedavia AB. Swedavia har genom Swedavia Real Estate även ett intresseföretag: Swedish Airport Infrastructure. Ägandet i joint ventures är ett strategiskt samarbete och innebär att de är gemensamt ägda bolag där Swedavia inte har bestämmande inflytande. I samtliga dotterbolag och intresseföretag i koncernen finns någon ur Swedavias koncernledning representerad i styrelsen.

Moderbolaget Swedavia AB har beslutat om ägardirektiv som tillämpas av samtliga bolag i koncernen och som syftar till att ha enhetliga styrningsprinciper.

REVISORER

Extern revision

Enligt statens ägarpolicy och revisionsförordningen som gällde vid årsstämman 2021 är det bolagets styrelse som lämnar förslag till val av revisor efter rekommendation från revisionsutskottet. Det slutliga beslutet av val av revisorer fattades på årsstämman. Revisorns uppgift är att granska bolagets och koncernens finansiella rapportering samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. Vid Swedavias årsstämma den 28 april 2021 valdes revisionsbolaget KPMG till revisorer. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2022. KPMG utsåg auktoriserad revisor Tomas

Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro styrelsemöte	Invald år	Närvaro revisionsutskott	Närvaro ersättningsutskott
Åke Svensson	Ordförande	12/12	2016	9/9	4/4
Tor Clausen	Ledamot	12/12	2020		
Nina Linander	Ledamot	12/12	2020	9/9	
Lotta Mellström	Ledamot	12/12	2015	9/9	4/4
Lars Mydland	Ledamot	12/12	2014		
Eva Nygren	Ledamot	11/12	2020		
Per Sjödell	Ledamot	11/12	2020		2/4 [1]
Lottie Svedenstedt	Ledamot	12/12	2010		4/4
Annica Ånäs	Ledamot	11/12	2020		
Arbetstagarrepresentanter					
Robert Olsson	Ledamot	12/12	2010		4/4
Agne Lindbom	Ledamot	10/12	2018		
Conny Moholi	Suppleant	3/12	2018		
Mikael Nordenståhl	Suppleant	0/12	2018		

[1] Per Sjödell valdes in i ersättningsutskottet den 28 april 2021.

Gerhardsson till huvudansvarig revisor. Tomas Gerhardsson har inte haft uppdrag i andra bolag som påverkar oberoendet som revisor i Swedavia. Till revisorer och revisionsbolag har arvode utgått för revision och för revisionsnära rådgivning med ett begränsat belopp som övervakas av Revisionsutskottet. För övrig rådgivning inom redovisning och skatt anlitas EY AB.

Internrevision

Till stöd för styrelsen att utöva sitt ansvar för tillsyn och utvärdering av bolagets verksamhet, intern styrning och kontroll finns en särskild internrevisionsfunktion inom Swedavia som rapporterar till styrelsen. Styrelsen har fastställt en instruktion för internrevisionen som under 2021 bestått av två revisorer.

STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Koden för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen. Enligt Koden och årsredovisningslagen ska styrelsen årligen lämna en beskrivning av de viktigaste inslagen i bolagets system för intern kontroll och riskhantering avseende den finansiella rapporteringen. Styrelsen har en formaliserad rutin som säkerställer att fastlagd metod för finansiell rapportering och att den interna kontrollen följs. Styrelsen erhåller återrapportering kring uppföljning av status avseende vidtagna åtgärder från rekommendationer från internrevision och externrevision avseende den interna kontrollen i bolaget. Intern kontroll avseende finansiell rapportering syftar till att ge en rimlig försäkran avseende tillförlitligheten i den externa finansiella rapporteringen och att denna är upprättad i överensstämmelse med lag, tillämpliga redovisningsprinciper, särskilda krav från ägaren samt övriga krav på aktiebolag.

Bolagsstyrningsrapporten har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Koden och är avgränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen.

Styrelsen har fattat beslut att Swedavia ska följa det etablerade COSO-ramverket för intern kontroll. COSO-ramverket består av fem sinsemellan beroende komponenter; styr- och kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning och utvärdering.

Styr- och kontrollmiljö

Grunden för Swedavias interna kontroll utgörs av kontrollmiljön som i huvudsak består av organisationsstruktur och styrande dokument såsom Code of Conduct och koncernpolicyer. Swedavias styrelse har etablerat en arbetsordning för sitt och utskottens arbete. En del i styrelsens arbete är att utarbeta, uppdatera och i linje med statens ägarpolicy besluta ett antal grundläggande koncernpolicyer som är styrande för bolagets arbete. Kontrollmiljön syftar till att på ett tydligt sätt ge verksamheten förutsättningar att utföra sina uppgifter i enlighet med styrelsens mål och intentioner samt också påverka kontroll- och riskmedvetenheten i organisationen. Detta görs genom att ansvar och befogenheter delegeras till bolagets chefer och medarbetare.

Kontrollmiljön består i grunden av externa dokument såsom lagstiftning, redovisningspraxis, ägarpolicy och riktlinjer samt övriga interna styrande dokument. Vidare utgörs kontrollmiljön av styrelsens arbetsordning och instruktion till verkställande direktören. Verkställande direktören har fastställt en arbetsordning för Swedavia som bland annat delegerat ansvar och befogenheter till koncernledningens ledamöter avseende mandat att ingå avtal, och attest av fakturor.

För investeringsbeslut gäller särskild ordning. Code of Conduct och samtliga koncernpolicyer ses över årligen och fastställs av styrelsen respektive koncernledningen, dessa finns därefter tillgängliga på bolagets intranät där medarbetare har tillgång till dem.

I tabellen med Swedavias styrande dokument framgår vilka policyer som årsstämman, styrelsen och koncernledningen beslutat om.

Swedavias styrande dokument	Beslutad av
Riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare	Årsstämman
Styrelsens arbetsordning	Styrelsen
Arbetsordning för revisionsutskottet	Styrelsen
Arbetsordning för ersättningsutskottet	Styrelsen
VD-instruktion	Styrelsen
Arbetsordning för Etiska rådet	Styrelsen
Instruktion för den ekonomiska rapporteringen	Styrelsen
Instruktion för internrevision	Styrelsen
Code of Conduct	Styrelsen
Finanspolicy	Styrelsen
Kreditpolicy	Styrelsen
Miljö- och energipolicy	Styrelsen
Skattepolicy	Styrelsen
Riskpolicy	Styrelsen
Säkerhetspolicy	Styrelsen
Arbetsmiljö- och drogpolicy	Koncernledningen
Brandskyddspolicy	Koncernledningen
Crisis Managementpolicy	Koncernledningen
Flygsäkerhetspolicy	Koncernledningen
Försäkringspolicy	Koncernledningen
Informationssäkerhetspolicy	Koncernledningen
Inköpspolicy	Koncernledningen
Kommunikations-, informations- och insiderpolicy	Koncernledningen
Konkurrenspolicy	Koncernledningen
Kvalitetspolicy	Koncernledningen
Likabehandlings- och mångfaldspolicy	Koncernledningen
Antikorruptionspolicy	Koncernledningen

Riskhantering

Styrelsen har det yttersta ansvaret för bolagets riskhantering och har gett verkställande direktören i uppdrag att hantera detta operativt. Swedavias riskhantering syftar till att identifiera potentiella händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå uppsatta mål. Metoden som bolaget använder för riskhantering utgår från en modell med tre försvarslinjer. Första försvarslinjen utgörs av bolagets operativa verksamhet i form av flygplatsenheter, affärsenheter och koncernenheter som har ansvaret att löpande identifiera, utvärdera och rapportera risker.

20220711130626

Den andra försvarslinjen utgörs av bolagets Compliance Officer som ansvarar för processen att ta fram övergripande styrande dokument samt Risk Manager som följer beslutat ramverk för riskhantering. För en utförlig beskrivning av Swedavias riskhantering se sidorna 61–65.

Den tredje försvarslinjen utgörs av bolagets Internrevision som granskar Swedavias verksamhet och rapporterar till styrelsen. Uppföljning av risker sker löpande av flygplatsenheter, affärsenheter samt koncernenheter och rapporteras till Risk Manager som kvartalsvis, tillsammans med bolagets riskkommitté, konsoliderar dessa. Swedavias största risker sammanställs därefter i en riskrapport som godkänns av verkställande direktören och därefter bereds av revisionsutskottet innan den fastställs av styrelsen. Finansiella risker hanteras inom ramen för första försvarslinjen och verksamhetens riskarbete samt följs upp kvartalsvis genom särskild rapport om efterlevnad av finans- och kreditpolicy som bereds av revisionsutskottet och fastställs av styrelsen.

Kontrollaktiviteter

Swedavias kontrollaktiviteter avseende den finansiella rapporteringen består av tre delar: uppföljning och analys av det ekonomiska resultatet, riskrapporten, uppföljning av nyckelkontroller inom treasury och bokslutsprocessen.

Ekonomi- och finansdirektör följer månadsvis upp och analyserar det ekonomiska utfallet och rapporterar detta till verkställande direktören och koncernledning. Inom processen för bokföring, bokslut och finansiell rapportering finns nyckelkontroller som löpande följs upp av verksamheten. Vidare tar verksamheten del av och följer upp revisionsrapporter från externa revisorer och internrevision.

Swedavias styrelse får månadsvis rapportering av ekonomiskt resultat med analys och kommentarer av bolagets verkställande direktör. Swedavias publika rapporter tas fram av ekonomi- och finansdirektör och verkställande direktör för beredning i revisionsutskottet innan de fastställs av bolagets styrelse och därefter publiceras. Utöver års- och hållbarhetsredovisningen är minst en av delårsrapporterna granskad av bolagets revisorer, som avrapporterar granskningsarbetet till revisionsutskott och styrelse. Swedavias internrevision gör också granskningar inom olika områden i syfte att säkerställa kvalitet i finansiella processer och i den finansiella rapporteringen. Revisionsutskottet har även möjlighet till fördjupad dialog och uppföljning av finans- och redovisnings frågor med bolagets ekonomi- och finansdirektör och revisorer som deltar på utskottets möten.

Information och kommunikation

Swedavia är ett statligt ägt bolag och ska enligt statens riktlinjer tillämpa samma regelverk för redovisning och rapportering som börsnoterade bolag. Swedavia har emitterat finansiella instrument noterade på Nasdaq OMX vilket gör att bolaget är skyldig att tillämpa Nasdaq OMX regelverk för emittenter, Marknadmissbruksförordningen (MAR) samt även andra förekommande regelverk för detta. Swedavia har därför antagit en kommunikations-, informations- och insiderpolicy som reglerar informationsspridning internt samt informationsgivning till marknaden.

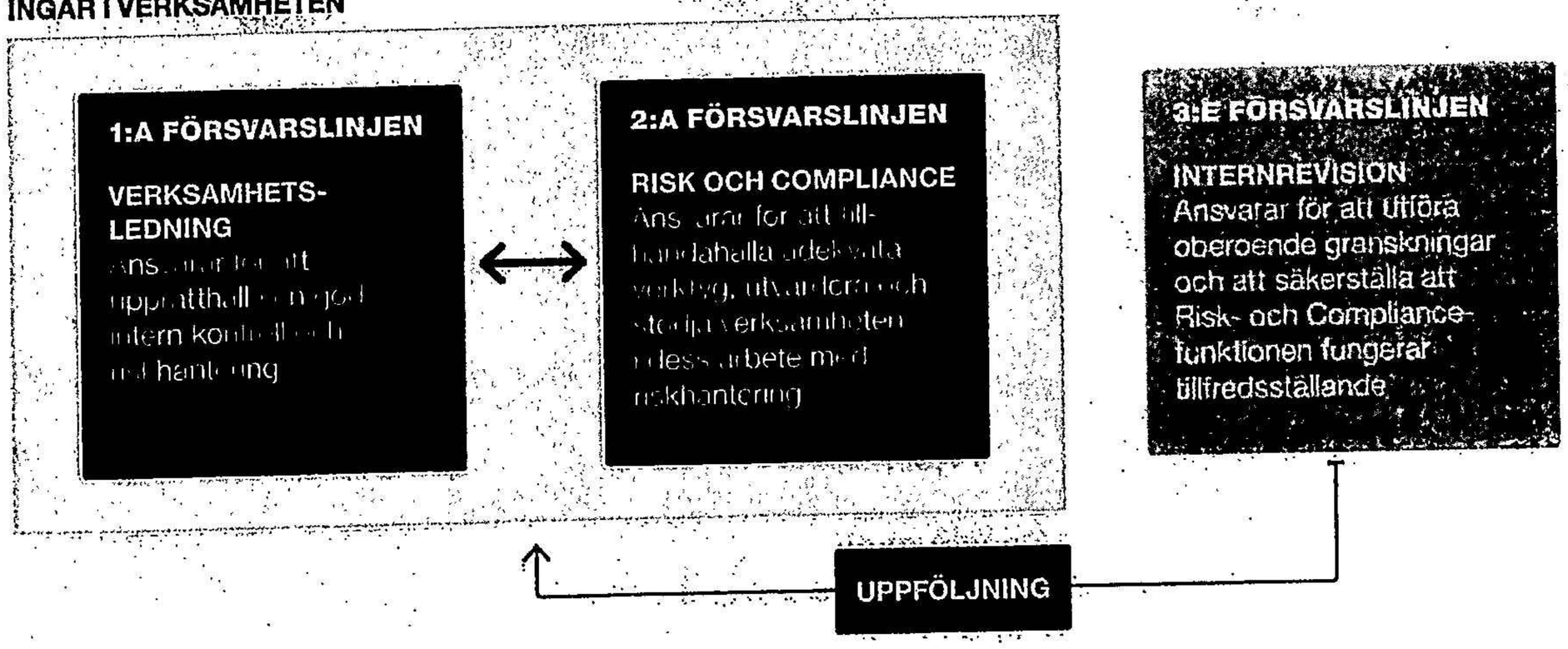
Swedavias publika finansiella rapportering består av fyra delårsrapporter och en års- och hållbarhetsredovisning. Den publika finansiella rapporteringen ska präglas av öppenhet och transparens och syftar till att ge bolagets olika intressenter en relevant bild av verksamheten.

Uppföljning och utvärdering

Koncernledningen sammanträder månatligen och följer upp verksamheten. Med anledning av covid-19-pandemin har koncernledningen under år 2021 därutöver löpande haft ett stort antal möten och avstämningar.

Styrelsen utvärderar också verksamhetens utveckling och ekonomiska resultat månadsvis samt följer upp bolagets finansiella ställning, kassaflöde, hållbarhetsmål och uppdragsmål kvartalsvis. På koncernnivå finns funktioner, däribland en controller- och en redovisningsfunktion, som löpande analyserar och följer upp utfall mot budget och prognos som rapporteras till bolagets verkställande direktör och ekonomi- och finansdirektör. Samtliga affärsenhetsansvariga redovisar regelbundet såväl utfall som årsprognos till ekonomi- och finansdirektör. Därefter konsolideras rapporteringen till bolagets två rörelsesegment som sedan rapporteras till bolagets verkställande direktör. Verkställande direktör lämnar månadsvis ekonomisk rapportering till bolagets styrelse. Styrelsen utvärderar kontinuerligt den information som verkställande direktör lämnar. Dessutom finns internrevisionsfunktionen som en oberoende granskningsfunktion.

INGÅR I VERKSAMHETEN



Swedavias **styrelse**

SUPPLEANTER

CONNY MOHOLI
Födelseår: 1964

MIKAEL NORDENSTÅHL
Födelseår: 1961

REVISOR

TOMAS GERHARDSSON
Huvudansvarig revisor
KPMG AB
Födelseår: 1965

ÅKE SVENSSON
Styrelseordförande (invald 2016), ordförande Ersättningsutskottet, ledamot Revisionsutskottet.
Födelseår: 1952.
Övriga styrelseuppdrag: Parker Hannifin Corporation (USA), Business Sweden.
Utbildning: Civilingenjör, teknisk fysik och elektronik, Linköpings universitet.
Arbetslivserfarenhet: Tidigare vd Saab AB och vd Teknikföretagen.

TOR CLAUSEN
Ledamot (invald 2020).
Födelseår: 1962.
Övriga styrelseuppdrag: Wexthuset AB (ordförande), Honey Pot Holding AB (ordförande), Goldmarsh AB, Paradisparkering AB.
Utbildning: Executive Management Program, Handelshögskolan i Stockholm; TUI High Performance Leadership, IMD Schweiz.
Arbetslivserfarenhet: Konsult och styrelseledamot. Tidigare Product & Aviation Director TUI Nordic, ordförande TUIFly Nordic, Product Director TUI Travel samt ledande befattningar inom hotellnäringen, Spanien.

EVA NYGREN
Ledamot (invald 2020).
Födelseår: 1955.
Övriga styrelseuppdrag: Dlös AB, Troax Group AB, Ballingslöv International AB, Nye Veler AS, NRC Group AS, Tyréns AB och Stiftelsen Prins Eugens Waldemarsudde.
Utbildning: Arkitektur, Chalmers Tekniska Högskola.
Arbetslivserfarenhet: Senior Advisor BENygren AB. Tidigare Direktör Investering Trafikverket, VD och koncernchef Rejlers, VD Sweco Sverige, VD Sweco Russia och Sweco International, VD FFNS Arkitekter.

PER SJÖDELL
Ledamot (invald 2020).
Födelseår: 1972.
Övriga styrelseuppdrag: Postl Group OY (vice ordförande), Identity Works AB (ordförande), Linneverket Group AB (ordförande), Red City PR SARL (ordförande), Regnbågsfonden (ordförande), Project Soar NGO (vice ordförande), Spendrups, Carismar, Abury
Utbildning: Magisterexamen i ekonomi, Linköpings Universitet.
Arbetslivserfarenhet: Styrelseproffs. Tidigare VD Gant Sweden, VD Fiskars Sweden, VD Pocket Shop, global marknadsdirektör H&M, marknadskommunikationschef ICA, affärsutvecklingschef Lantmännen.

LOTTIE SVEDENSTEDT
Ledamot (invald 2010), ledamot Ersättningsutskottet.
Födelseår: 1957.
Övriga styrelseuppdrag: MiL Foundation (ordförande), Tillväxt Helsingborg (ordförande), MiL Institute AB, Gullberg & Jansson AB, Helsingborg IF, CargoSpace24 AB och Fine Little Day AB.
Utbildning: Juristexamen, Uppsala universitet.
Arbetslivserfarenhet: Egenföretagare K-utveckling Engineering AB. Tidigare koncernchef Kid Interiör A/S, Affärsområdeschef IKEA of Sweden, Deputy General Manager IKEA Systems BV, VD Inter IKEA Systems A/S och regionchef H&M AB.

20220711130627

NINA LINANDER
Ledamot (invald 2020), ledamot Revisionsutskottet.
Födelseår: 1959.
Övriga styrelseuppdrag: Asker Healthcare Group, Telia Company AB, Suominen Corporation, AWA Holding AB (ordförande), GreenIron H2 AB (ordförande).
Utbildning: International Baccalaureate, United World Colleges of the Atlantic, Wales, UK, Civilekonom, Handelshögskolan, Stockholm och MBA, IMEDE, Schweiz.
Arbetslivserfarenhet: Tidigare grundare och partner Stanton Chase International AB, chef Koncernstab finans AB Electrolux (publ), ledarpositioner inom Vattenfall AB, arbete inom Corporate Finance på investmentbanker i London.

LOTTA MELLSTRÖM
Ledamot (invald 2015), ledamot Ersättningsutskottet, ledamot Revisionsutskottet.
Födelseår: 1970.
Övriga styrelseuppdrag: Jernhusen AB och LKAB.
Utbildning: Civilekonom, Lunds universitet.
Arbetslivserfarenhet: Ämnesråd, avdelningen för bolag med statligt ägande på Näringsdepartementet. Tidigare Managementkonsult Resco AB, controller inom Sydkrafts- och ABB-koncernerna.

LARS MYDLAND
Ledamot (invald 2014).
Födelseår: 1954.
Övriga styrelseuppdrag: mydland ehrling AB (ordförande), Special Adviser Board of Directors Veling Ltd.
Utbildning: Stridspilotutbildning RNAF/USAF, Luftkrigsskolen, Norske Luftforsvaret.
Arbetslivserfarenhet: Chairman SESAR Performance Partnership, Senior Consultant IATA, SVP & Accountable Manager Scandinavian Airlines, flygchef SAS, VD SAS Flight Academy AB, stridspilot och officer Norske Luftforsvaret. Tidigare ledamot i SAS Commuter AB, SAS Sverige AB, SAS Norge AS, SAS Danmark AS, SAS Technical Services (STS). Tidigare ordförande EAC (Spain) och Norwegian Aviation College.

ANNICA ÅNÄS
Ledamot (invald 2020).
Födelseår: 1971.
Övriga styrelseuppdrag: JM AB.
Utbildning: Jurist och civilekonom, Stockholms Universitet.
Arbetslivserfarenhet: Vd Atrium Ljungberg AB. Tidigare CFO Atrium Ljungberg AB, CFO Hemsö AB och revisor på Deloitte.

AGNE LINDBOM
Arbetstagarrepresentant (invald 2018).
Födelseår: 1961.
Övriga styrelseuppdrag: SEKO Swedavia förhandlingsorganisation.
Utbildning: Olika fackliga utbildningar.
Arbetslivserfarenhet: Tidigare ramptekniker Swedavia.

ROBERT OLSSON
Arbetstagarrepresentant (invald 2010).
Födelseår: 1966.
Övriga styrelseuppdrag: Ordförande ST.
Utbildning: Gymnasium, fackliga utbildningar med mera. Säkerhetsvakt/skyddsvakt, Swedavia.

Swedavias **koncern-ledning***

*Per den 31 december 2021.

JONAS ABRAHAMSSON
Vd och koncernchef, tillträdde januari 2017.
Födelseår: 1967.
Utbildning: Civilekonom, Lunds universitet.
Arbetslivserfarenhet: Vd och koncernchef E.ON Sverige AB, CFO E.ON Energy Trading SE samt ett flertal olika befattningar i ledande ställningar samt styrelseuppdrag inom E.ON-koncernen.
Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Stockholm Exergi Holding AB, Svenskt Näringsliv, Almega Tjänsteförbunden samt ACI Europe. Ledamot av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademin (IVA). Tidigare bland annat styrelseledamot i AFRY AB och Enerjisa Enerji A.S

JOHAN BILL
Direktör Projekt.
Födelseår: 1958.
Utbildning: Civilingenjör KTH.
Arbetslivserfarenhet: Regionchef Uppsala län Skanska, bitr divisionschef Stockholm Peab, vd Bjerking, direktör Stora Projekt Trafikverket.
Styrelseuppdrag: Inga.

CHARLOTTE LJUNGGREN
Marknadsdirektör.
Födelseår: 1967.
Utbildning: Management, Finance & Law, IHM Business School, Göteborg.
Arbetslivserfarenhet: Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport, Route Director Stena Line Scandinavia AB, Route Director SeaCat AB, Finance & HR Manager Sea Containers Ltd, Route Director Silja Line Eesti Oy, Route Director Color SeaCat AS samt olika befattningar inom B&B Fondkommission AB.
Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Svenska Mässan och i Thomas Concrete Group AB, Styrelseordförande Västsvenska Handelskammaren.

SUSANNE NORMAN
Direktör Regionala flygplatser.
Födelseår: 1966.
Utbildning: Systemvetare, Mittuniversitetet, Östersund.
Arbetslivserfarenhet: Flygplatschef Åre Östersund Airport, Vd Recall AS Oslo, produktionschef/platschef Recall AB Sverige, försäljningschef Region mitt Cap Gemini AB samt verksamhetsutvecklare Jämtkraft AB.
Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Svensk Turism AB, Styrelseledamot Länsförsäkringar Jämtland AB, Styrelseordförande Winterlife AB.

CAROLINE OTTOSON
Direktör Anläggningar & system.
Födelseår: 1968.
Utbildning: Civilingenjör KTH.
Arbetslivserfarenhet: Chef för trafikförvaltningen i Region Stockholm samt VD Storstockholms lokaltrafik (SL) och Waxholmsbolaget, stf generaldirektör Trafikverket samt direktör för verksamhetsområde Trafikledning, ekonomidirektör Trafikverket, vägdirektör Vägverket, ekonomidirektör Lantmäteriet.
Styrelseuppdrag: Styrelseledamot Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Swedish Airport Infrastructure AB och Keolis Sverige AB. Styrelseordförande Swedavia Real Estate AB, Swedavia Energi AB, Swedavia Airport Telecom AB.

20220711130628

ANNA BOVALLER
Chefsjurist.
Födelseår: 1963.
Utbildning: Jur. kand., Lunds universitet, IHM Master I ledarskap och Executive Management *Program, SSE Executive Education, Handels*högskolan, Stockholm.
Arbetslivserfarenhet: Chefsjurist LFV, Biträdande chefsjurist Posten AB, Bolagsjurist Posten AB, advokat Dahlman Magnusson Advokatbyrå, tingsnotarie Nacka tingsrätt och biträdande jurist Michelsons Advokatbyrå.
Styrelseuppdrag: Inga.

PEDER GRUNDITZ
Direktör Operativ drift.
Födelseår: 1963.
Utbildning: Executive MBA, M-gruppen.
Arbetslivserfarenhet: Flygplatsdirektör Stockholm-Arlanda Airport, Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport, Direktör Regionala Flygplatser, olika befattningar inom LFV bland annat flygplatschef Visby Airport och tf divisionschef, Director Passenger Services Malmö Aviation, Director Ground Operations Braathens Sverige och trafikchef Transwede Airways.
Styrelseuppdrag: Airport City Stockholm AB.

FREDRIK JARESVED
Direktör Strategiska initiativ & innovation.
Födelseår: 1974.
Utbildning: Civilingenjör, Flygteknik.
Arbetslivserfarenhet: Vd för Airport City Stockholm, olika befattningar inom Swedavia och Luftfartsverket så som Flygsäkerhetskoordinator Stockholm Arlanda Airport, Chef för Strukturutveckling och Chef för externa samarbeten. Transportpolitisk handläggare och kanslansvarig för Svenska regionala flygplatser vid Sveriges Kommuner och Landsting.
Styrelseuppdrag: Destination Sigtuna, Segelflygarna i Uppsala FK.

MATS PÅHLSON
Direktör Ekonomi & finans.
Födelseår: 1963.
Utbildning: Ekonomlinjen, Växjö Högskola, Växjö.
Arbetslivserfarenhet: CFO AcadeMedia, CFO Poolia, CFO Lernia, CFO AGA S/A Brazil och CFO AGA Gas Sverige.
Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Criar AB och Swedavia Real Estate AB.

MARIE WIKSBORG
Direktör Affärsstöd.
Födelseår: 1965.
Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.
Arbetslivserfarenhet: HR-direktör Swedavia, HR-chef Stockholm Arlanda Airport, personal- och HR-direktör KF-koncernen inklusive Coop, chef Affärsstöd KF Fastigheter AB, HR-direktör Sheraton Stockholm Hotel & Towers samt utbildningschef Sheraton Stockholm Hotel & Towers.
Styrelseuppdrag: Inga.

Koncernens resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2021	2020
Nettoomsättning	3, 4, 5	2 717	2 494
Övriga rörelseintäkter	6	325	700
Summa intäkter		**3 042**	**3 194**
Aktiverat arbete för egen räkning		161	172
Externa kostnader	7	–1 707	–1 932
Personalkostnader	8	–1 484	–1 550
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	–1 382	–1 456
Övriga rörelsekostnader	10	–14	–21
Rörelseresultat		**–1 385**	**–1 593**
Resultat från finansiella poster	11		
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures		71	54
Finansiella intäkter		4	5
Finansiella kostnader		–131	–138
Resultat före skatt		**–1 441**	**–1 672**
Skatt	13	258	391
Årets resultat		**–1 182**	**–1 282**
Resultat per aktie			
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		–0,83	–0,90
Antal aktier		1 441 403 026	1 441 403 026

Koncernens rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2021	2020
Årets resultat		**–1 182**	**–1 282**
Övrigt totalresultat:			
Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen			
Kassaflödessäkringar:			
Omklassificerats till resultaträkningen		8	–5
Årets värdeförändring		177	–77
Skatt		–38	17
Övrigt totalresultat intresseföretag och joint ventures, netto		13	–7
Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner		–3	–48
Skatt		1	10
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		**157**	**–110**
Årets totalresultat		**–1 025**	**–1 392**

20220711130629

Koncernens balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2021-12-31	2020-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	14	702	729
Övriga materiella anläggningstillgångar	15, 16, 17, 18, 19	18 464	18 112
Nyttjanderättstillgångar	22	1 088	1 184
Förvaltningsfastigheter	21	668	697
Biologiska tillgångar	20, 23	83	81
Uppskjuten skattefordran	39	169	—
Derivatinstrument	20,28	42	—
Finansiella anläggningstillgångar	24, 25, 26, 28	1 282	1 130
Summa anläggningstillgångar		**22 498**	**21 934**
Omsättningstillgångar			
Material och förråd	29	62	57
Kundfordringar	47	383	328
Fordringar på intresseföretag och joint ventures	31	27	7
Övriga fordringar	32	248	277
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	33	95	57
Kortfristiga placeringar	34	297	175
Likvida medel	28, 43	2 100	1 462
Summa omsättningstillgångar		**3 213**	**2 364**
Tillgångar som innehas för försäljning	46	—	388
SUMMA TILLGÅNGAR		**25 711**	**24 686**

Koncernens balansräkning, forts.

Belopp i MSEK	Not	2021-12-31	2020-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	35		
Aktiekapital		1 441	1 441
Övrigt tillskjutet kapital		4 661	4 661
Säkringsreserv	47	6	–141
Hybridobligationer		3 500	1 000
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		2 381	3 570
Summa eget kapital		**11 990**	**10 533**
Långfristiga skulder	41		
Avsättningar	36, 37, 38	1 153	1 122
Uppskjuten skatteskuld	39	—	53
Räntebärande skulder	40, 42	8 002	8 297
Leasingskulder	22, 40	1 022	1 103
Derivatinstrument	20, 28	35	172
Övriga långfristiga skulder		128	204
Summa långfristiga skulder		**10 339**	**10 951**
Kortfristiga skulder	41		
Avsättningar	36,38	98	89
Räntebärande skulder	40, 41, 42	1 671	1 437
Derivatinstrument	20, 28	4	7
Leasingskulder	22, 40	122	129
Leverantörsskulder		565	591
Skulder till intresseföretag och joint ventures	31	64	44
Övriga skulder	44	305	249
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	45	553	654
Summa kortfristiga skulder		**3 382**	**3 199**
Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	46	0	3
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**25 711**	**24 686**

20220711130630

Koncernens förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings-reserver	Hybrid-obligationer	Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat	Totalt eget kapital
2021						
Eget kapital vid årets ingång	**1 441**	**4 661**	**–141**	**1 000**	**3 570**	**10 533**
Emission av hybridobligationer	—	—	—	2 500	—	2 500
Transaktionskostnader hybridobligationer	—	—	—	—	–3	–3
Räntekostnader, hybridobligationer	—	—	—	—	–15	–15
Summa transaktioner med ägare, m.fl.	—	—	—	**2 500**	**–18**	**2 482**
Årets resultat	—	—	—	—	–1 182	–1 182
Övrigt totalresultat	—	—	147	—	10	157
Summa årets totalresultat	—	—	**147**	—	**–1 172**	**–1 025**
Utgående eget kapital 2021-12-31	**1 441**	**4 661**	**6**	**3 500**	**2 381**	**11 990**

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings-reserver	Hybrid-obligationer	Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat	Totalt eget kapital
2020						
Eget kapital vid årets ingång	**1 441**	**2 161**	**–77**	**1 000**	**4 914**	**9 440**
Räntekostnader, hybridobligationer	—	—	—	—	–16	–16
Aktieägartillskott	—	2 500	—	—	—	2 500
Summa transaktioner med ägare, m.fl.	—	**2 500**	—	—	**–16**	**2 484**
Årets resultat	—	—	—	—	–1 282	–1 282
Övrigt totalresultat	—	—	–64	—	–46	–110
Summa årets totalresultat	—	—	**–64**	—	**–1 328**	**–1 392**
Utgående eget kapital 2020-12-31	**1 441**	**4 661**	**–141**	**1 000**	**3 570**	**10 533**

Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2021	2020
Den löpande verksamheten	49		
Resultat före skatt		–1 441	–1 672
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		993	994
Betald skatt		–16	65
		–463	**–614**
Ökning(–)/Minskning(+) av material och förråd		–5	–4
Ökning(–)/Minskning(+) av rörelsefordringar		160	249
Ökning(+)/Minskning(–) av rörelseskulder		14	–67
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**–293**	**–435**
Investeringsverksamheten			
Avyttring dotterföretag	46	488	1 181
Försäljning av andelar i intresseföretag		—	83
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		–74	–46
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–1 755	–2 810
Förvärv av kortfristiga placeringar	34	–347	–275
Avyttring av kortfristiga placeringar	34	225	100
Utdelning från intresseföretag		78	72
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–1 386**	**–1 696**
Finansieringsverksamheten			
Hybridobligationer	35	2 500	—
Hybridobligationer, räntekostnader och transaktionskostnader		–18	–16
Erhållet aktieägartillskott		—	2 500
Upptagna lån	40	4 494	5 269
Återbetalda lån	40	–4 555	–4 104
Återbetalda leasingskulder	22	–104	–104
Ökning (+)/Minskning (–) av övriga finansiella skulder		—	–29
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**2 317**	**3 515**
Årets kassaflöde		**638**	**1 385**
Likvida medel vid årets början		**1 462**	**77**
Likvida medel vid årets slut		**2 100**	**1 462**

20220711130631

Moderbolagets resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2021	2020
Nettoomsättning	5	2 698	2 442
Övriga rörelseintäkter	6	233	272
Summa intäkter		**2 932**	**2 714**
Aktiverat arbete för egen räkning		161	172
Externa kostnader	7	–1 913	–2 217
Personalkostnader	8	–1 494	–1 519
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	–1 263	–1 327
Övriga rörelsekostnader	10	–14	–21
Rörelseresultat		**–1 592**	**–2 198**
Resultat från finansiella poster	11		
Ränteintäkter och liknande resultatposter		10	16
Räntekostnader och liknande resultatposter		–141	–137
Resultat efter finansiella poster		**–1 722**	**–2 319**
Bokslutsdispositioner	12	667	595
Resultat före skatt		**–1 056**	**–1 724**
Skatt	13	157	316
Årets resultat		**–898**	**–1 409**

Moderbolagets rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2021	2020
Årets resultat		**–898**	**–1 409**
Övrigt totalresultat		—	—
Årets totalresultat		**–898**	**–1 409**

Moderbolagets balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2021-12-31	2020-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	14	555	606
Materiella anläggningstillgångar	15, 16, 17, 18, 19	18 248	17 786
Finansiella anläggningstillgångar	24, 25, 26, 27,39	1 737	1 434
Summa anläggningstillgångar		**20 540**	**19 825**
Omsättningstillgångar			
Material och förråd	29	61	53
Kortfristiga fordringar	30, 31, 32	1 557	2 180
Kortfristiga placeringar	34	297	175
Kassa och bank	28, 43	2 100	1 457
Summa omsättningstillgångar		**4 015**	**3 865**
SUMMA TILLGÅNGAR		**24 555**	**23 691**
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	35		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441
Fond för utvecklingsutgifter		17	28
Summa bundet eget kapital		**1 458**	**1 470**
Fritt eget kapital			
Överkursfond		2 161	2 161
Hybridobligationer		3 500	1 000
Balanserade vinstmedel		3 983	5 328
Årets resultat		–898	–1 409
Summa fritt eget kapital		**8 746**	**7 080**
Summa eget kapital		**10 204**	**8 551**
Summa obeskattade reserver	12	**1 083**	**1 575**
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser enligt Tryggandelagen	36,37	1 106	1 136
Övriga avsättningar	38	376	307
Summa avsättningar		**1 482**	**1 443**
Summa långfristiga skulder	40, 41,42	**8 120**	**8 491**
Summa kortfristiga skulder	40, 41,42	**3 666**	**3 631**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**24 555**	**23 691**

20220711130632

Moderbolagets förändringar i eget kapital

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			
Belopp i MSEK	Aktiekapital	Fond för utvecklings-utgifter	Överkursfond	Hybrid-obligationer	Balanserade vinstmedel	Totalt eget kapital
2021						
Eget kapital vid årets ingång	**1 441**	**28**	**2 161**	**1 000**	**3 920**	**8 551**
Emission av hybridobligationer	—	—	—	2 500	—	2 500
Transaktionskostnader hybridobligationer	—	—	—	—	–2	–2
Räntekostnader, hybridobligationer	—	—	—	—	–15	–15
Fusionsdifferens, Swedavia Energi AB	—	—	—	—	68	68
Summa transaktioner med ägare, m.fl.	**0**	**0**	**0**	**2 500**	**51**	**2 551**
Omklassificering till/från fond för utvecklingsutgifter	—	–11	—	—	11	—
Årets resultat	—	—	—	—	–898	–898
Övrigt totalresultat	—	—	—	—	—	—
Summa årets totalresultat	—	—	—	—	–898	–898
Utgående eget kapital 2020-12-31	**1 441**	**17**	**2 161**	**3 500**	**3 084**	**10 204**

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			
Belopp i MSEK	Aktiekapital	Fond för utvecklings-utgifter	Överkursfond	Hybrid-obligationer	Balanserade vinstmedel	Totalt eget kapital
2020						
Eget kapital vid årets ingång	**1 441**	**35**	**2 161**	**1 000**	**2 837**	**7 476**
Räntekostnader, hybridobligationer	—	—	—	—	–16	–16
Aktieägartillskott	—	—	—	—	2 500	2 500
Summa transaktioner med ägare, m.fl.	**0**	**0**	**0**	**0**	**2 484**	**2 484**
Omklassificering till/från fond för utvecklingsutgifter	—	–7	—	—	7	—
Årets resultat	—	—	—	—	–1 409	–1 409
Övrigt totalresultat	—	—	—	—	—	—
Summa årets totalresultat	—	—	—	—	–1 409	–1 409
Utgående eget kapital 2020-12-31	**1 441**	**28**	**2 161**	**1 000**	**3 920**	**8 551**

Moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2021	2020
Den löpande verksamheten	49		
Resultat före skatt		–1 722	–2 319
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		1 185	1 439
Betald skatt		–5	80
		–542	**–801**
Ökning(–)/Minskning(+) av material och förråd		–5	–3
Ökning(–)/Minskning(+) av rörelsefordringar		979	858
Ökning(+)/Minskning(–) av rörelseskulder		–436	355
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**–4**	**410**
Investeringsverksamheten			
Likvid erhållen vid fusion		5	—
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		–74	–46
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–1 703	–2 507
Förvärv av kortfristiga placeringar	34	–347	–275
Avyttring av kortfristiga placeringar	34	225	100
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–1 894**	**–2 728**
Finansieringsverksamheten			
Hybridobligationer	35	2 500	—
Hybridobligationer, räntekostnader, transaktionskostnader		–18	–16
Erhållet aktieägartillskott		—	2 500
Upptagna lån	40	4 494	5 269
Återbetalda lån	40	–4 555	–4 104
Ökning (+)/Minskning (–) av övriga finansiella skulder		—	8
Erhållna koncernbidrag		120	48
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**2 541**	**3 705**
Årets kassaflöde		**643**	**1 386**
Likvida medel vid årets början		**1 457**	**71**
Likvida medel vid årets slut		**2 100**	**1 457**

20220711130633

Noter

NOT 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper

Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, säte i Sigtuna kommun, Sverige. Adressen till bolagets huvudkontor är 190 45 Stockholm-Arlanda (Flygvägen 1). Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det av regeringen beslutade basutbudet av flygplatser. Antalet flygplatser uppgår till tio stycken och utgörs av Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport.

Regleringar som styr verksamheten

Swedavias verksamhet är till stor del reglerad både av svenska och europeiska regleringar där de mest väsentliga regleringarna för att bedriva flygplatsverksamhet utgörs av bland annat:

- Miljöbalken (1998:808), med följda föreskrifter, då flygplatser är en tillståndspliktig verksamhet
- Luftfartslagen (2010:500), med följda föreskrifter, som reglerar bland annat frågor om tillstånd att inrätta flygplats
- Lag (2004:1100) om luftfartsskydd som rör frågor om undersökning av personer och bagage i säkerhetskontroll
- Lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser som reglerar frågor kring marktjänster vid flygplatser och skyldigheterna för flygplatshållare att tillåta etablering av externa marktjänstleverantörer
- Lag (2011:866) om flygplatsavgifter vilken reglerar krav på samråd med användarna, flygbolagen, av flygplatsavgifter

Förutsättningar för upprättande av moderbolagets och koncernens finansiella rapporter

Koncernredovisningen för Swedavia och dess dotterbolag är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) såsom de har godkänts av Europeiska Unionen (EU).

Moderbolaget tillämpar årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation, RFR 2 Redovisning för juridiska personer. De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens redovisningsprinciper föranleds av begränsningar för moderbolaget att tillämpa IFRS till följd av årsredovisningslagen och tryggandelagen samt i vissa fall av sambandet mellan redovisning och beskattning.

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

Koncernens och moderbolagets rapportering sker i miljoner svenska kronor (MSEK) utan decimaler om inte annat anges. Svenska kronor benämns SEK och tusentals kronor benämns TSEK. De belopp som redovisas har i vissa fall avrundats. I de fall belopp är mindre än 1 MSEK och avrundas nedåt presenteras detta med en nolla (0), saknas värde anges ett streck (—). Detta innebär att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar. Siffror inom parentes avser utfall föregående år.

Anläggningstillgångar, långfristiga skulder och långfristiga avsättningar består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen. Långfristiga skulder utgörs i allt väsentligt av belopp som Swedavia per rapportperiodens slut har en ovillkorad rätt att välja att betala längre bort i tiden än tolv månader efter rapportperiodens slut. Har Swedavia inte sådan rätt per rapportperiodens slut redovisas skuldbeloppet som kortfristig skuld. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder och avsättningar består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

Tillgångar, avsättningar och skulder värderas till anskaffningsvärde om inget annat anges. Finansiella tillgångar och skulder är redovisade till upplupet anskaffningsvärde med undantag för derivatinstrument som redovisas till verkligt värde. Biologiska tillgångar värderas till verkligt värde, se not 23. För information angående värdering och upplysning om verkligt värde enligt IFRS 13, se not 20.

Nya redovisningsprinciper 2021

Av de nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden som tillämpas från 1 januari 2021 har ingen av dessa haft en väsentlig påverkan på Swedavias årsredovisning.

De angivna redovisningsprinciperna för koncernen har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter.

Nya och ändrade standarder och tolkningar som träder i kraft 2022 eller senare

Effekterna på koncernens finansiella rapporter och ställning av ändringar och standarder som är obligatoriska för koncernen för räkenskapsåret 2022 är under utvärdering men bedöms inte ha någon påverkan på koncernens finansiella rapporter. För nya och reviderade standarder som träder ikraft 2023 eller senare kvarstår att utvärdera effekten av dessa på koncernens finansiella rapporter.

Konsolideringsprinciper

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget samt de företag över vilka moderbolaget direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande. Dotterföretag är företag som står under bestämmande inflytande från moderbolag.

Bestämmande inflytande föreligger om moderbolaget har inflytande över investeringsobjektet, är exponerad för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt engagemang samt kan använda sitt inflytande över investeringen för att påverka avkastningen. Vid bedömningen om ett bestämmande inflytande föreligger beaktas potentiella röstberättigande aktier samt om de facto kontroll föreligger. Moderbolaget äger i samtliga fall, direkt eller indirekt, aktier/andelar i de företag som omfattas av koncernredovisningen.

Dotterföretag inkluderas i koncernredovisningen från och med den tidpunkt då bestämmande inflytande uppnås och exkluderas ur koncernredovisningen från och med den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Där det är nödvändigt görs justeringar av dotterföretagens redovisningar för att anpassa deras redovisningsprinciper till dem som används för koncernen. Transaktionsutgifter, med undantag av transaktionsavgifter hänförliga till emission av egetkapitalinstrument eller skuldinstrument, som uppkommer redovisas direkt i årets resultat.

Rörelseförvärv

Förvärv av rörelser redovisas enligt förvärvsmetoden. Anskaffningsvärdet för förvärvet beräknas som summan av de vid transaktionsdagen verkliga värdena för erlagda tillgångar, uppkomna eller övertagna skulder samt för de eget kapitalinstrument som emitterats i utbyte mot det bestämmande inflytandet över den förvärvade enheten. Förvärvade identifierbara tillgångar, skulder och eventualförpliktelser värderas till verkligt värde på förvärvsdagen. Det överskott som utgörs av skillnaden mellan anskaffningsvärdet för de förvärvade andelarna och summan av verkliga värden på förvärvade identifierbara nettotillgångar redovisas som goodwill. Ett underskott redovisas som intäkt i resultaträkningen. Transaktionsutgifter hänförliga till rörelseförvärv redovisas som kostnad i resultaträkningen.

Intresseföretag och joint ventures

Innehav i intresseföretag och joint ventures redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att det i koncernen bokförda värdet på aktierna i intresseföretaget eller joint ventures motsvaras av koncernens andel i intresseföretagets eller joint ventures egna kapital samt eventuella restvärden på koncernmässiga över- och undervärden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures" koncernens andel av intresseföretagets eller joint

ventures resultat efter skatt justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden.

Elimination av transaktioner mellan koncernföretag
Koncerninterna fordringar och skulder, samt transaktioner mellan företag i koncernen, liksom därmed sammanhängande orealiserade vinster elimineras i sin helhet. Orealiserade vinster uppkomna från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras mot "Andelar i intresseföretag och joint ventures" till den del koncernen äger andelar i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade vinster såvida det inte föreligger ett nedskrivningsbehov.

Intäkter
Intäkt värderas utifrån den ersättning som specificeras i avtalet med kunden. Koncernen redovisar intäkten när kontroll över en vara eller tjänst överförs till kunden. Informationen om karaktären på och tidpunkten för uppfyllande av prestationsåtaganden i avtal med kunder och tillhörande intäktsredovisningsprinciper redovisas nedan.

Swedavias redovisade nettoomsättning avser intäktsflöden från Aviation Business, Commercial Services samt Övrig nettoomsättning.

Aviation Business
Intäkterna från Aviation Business utgörs av Resenärsrelaterade intäkter, Flygplansrelaterade intäkter, Externt reglerade avgifter, Ground Handling samt Övriga tilläggstjänster.

Resenärsrelaterade intäkter avser intäkter från resenärsavgifter, ledsagning av resenärer samt markserviceavgifter. Swedavias prestationsåtagande är att ge flygbolagens kunder möjlighet att nyttja Swedavias infrastruktur och tjänster, hjälpa resenärer med nedsatt rörlighet till och från flygplanen samt tillhandahålla infrastruktur till flyg- och markservicebolag som vill verka på flygplatserna. Intäkter för resenärsavgifter och ledsagning redovisas vid avresa från en av Swedavias flygplatser och markserviceavgiften intäktsförs i samband med att flyg- och handlingbolag nyttjar Swedavias infrastruktur. Intäkten redovisas när kontrollen övergått till kund.

Intäktskategorin Flygplansrelaterade intäkter avser intäkter från flygbolagen för service och infrastruktur som nyttjas av flygbolagens flygplan eller resenärer i samband med start och landning från Swedavias flygplatser. Exempel på intäktsflöden är startavgift, utsläppsavgift, bulleravgift, flygplansparkering, flygtrafikledning samt markserviceavgift kopplat till hantering av flygplanen. Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla infrastruktur för att möjliggöra start och landning. Flygplansrelaterade intäkter, med undantag av markserviceavgiften, redovisas när ett flygplan har lyft från en av Swedavias flygplatser. Markserviceavgiften intäktsförs i samband med att flygbolagen nyttjar Swedavias infrastruktur. Kontrollen har i samtliga fall övergått till kunden när intäktsredovisningen genomförs.

Externt reglerade avgifter består av fyra intäktsflöden, säkerhetskontroll (GAS), Slot Coordination Charge, flygtrafikledning Stockholm Arlanda Airport (TNC) samt undervägsavgift (CNS). Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla säkerhetskontroll av resenärer och bagage, erbjuda samordning/koordinering av Airport Coordination Services till flygplanen i samband med start och landning, tillhandahålla infrastruktur för flygtrafiktjänst samt bistå med CNS infrastruktur. Intäktsredovisning sker för samtliga fyra intäktsflöden efter att prestationsåtagandet är genomfört. Intäkter från GAS periodiseras ut månatligen och regleras slutligen efter beslut från Transportstyrelsen. Intäkter från Slot Coordination Charge, CNS och TNC redovisas efter att flygplan har lyft från en av Swedavias flygplatser. Möjlighet till reklamation utgår då fakturering sker efter att varan eller tjänsten utnyttjas.

Intäkter från Ground Handling hänförs till intäkter från ramptjänst samt expeditionsavgift. Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla tjänster och infrastruktur som behövs vid mottagande av flygplan samt att göra vändande flygplan redo för avfärd. Intäktsredovisning för intäktskategorin sker vid avresa från en av Swedavias flygplatser och det är vid denna tidpunkt som prestationsåtagandet har fullgjorts och kontrollen övergått till kund.

Intäktskategorin Övriga tilläggstjänster avser tilläggstjänster som kunderna kan nyttja mot betalning, exempelvis glykolhanteringsavgift eller säkerhetstjänster vilket huvudsakligen avser Fast Track. Swedavias prestationsåtagande för Fast Track är att möjliggöra tidsbesparing för flygbolagens resenärer genom att tillhandahålla speciella säkerhetskontroller. Åtagandet startar när resenären går in i säkerhetskontrollen och fullbordas i samband med att resenären kommit igenom säkerhetskontrollen. Intäkten redovisas när prestationsåtagandet utförts.

Commercial Services
Intäkterna från Commercial Services utgörs av Intäkter från Bilparkering & angöring, Retail, Food & Beverage, Fastighetsintäkter, Reklam samt Övrig Commercial Services. Intäkter från Bilparkering och angöring, Reklam samt Övrig Commercial Services redovisas enligt IFRS 15. Intäktskategorin Retail, Food & Beverage samt hyres- och arrendeintäkter inom kategorin Fastighetsintäkter redovisas enligt IFRS 16, se nedan.

Intäktskategorin Bilparkering & angöring avser intäkter från parkeringsverksamhet. Prestationsåtgandet avser att tillhandahålla utrymme för resenärer och övriga kunder att parkera och angöra vid flygplatserna. Intäkter för bilparkering och angöring redovisas löpande alltefter att kontroll alternativt nyttjanderätt övergått till kund. Intäkter från rätten att få bedriva biluthyrningsverksamhet redovisas även efter att kontrollen övergått till kund.

Intäkter från Retail, Food & Beverage avser intäkter från hyresgäster på flygplatserna vars verksamhet är att erbjuda resenärerna möjlighet till förtäring eller handel av kommersiella varor. Hyresintäkterna klassificeras som leasingavtal där Swedavia är leasegivare och samtliga intäkter redovisas enligt IFRS 16, vilket innebär att de redovisas linjärt över hyresperioden. Hyresintäkterna är omsättningsbaserade och preliminära intäkter redovisas månadsvis och slutavräkning sker vid slutet av året.

Fastighetsintäkter utgörs av hyres- och arrendeintäkter som redovisas under hyresperioden samt fastighetstjänster och försäljning av energi- och telekomtjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Hyres- och arrendeintäkter klassificeras som leasingavtal där Swedavia är leasegivare och redovisas linjärt över hyresperioden enligt IFRS 16. Koncernens prestationsåtagande avseende tillhandahållande av media och fastighetstjänster är reglerade i avtal med externa parter. Fakturering och intäktsredovisning mot externa kunder sker när kontrollen övergått till kund.

Reklamintäkterna utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkten redovisas månadsvis i samband med att reklamytan nyttjats och kontrollen övergått till kund. Swedavias åtagande är att tillhandahålla en reklamyta vilket ger en rättighet att erhålla betalning från kund.

För övriga tjänster redovisas intäkter vid tillhandahållande. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen.

Statliga bidrag
Statliga bidrag redovisas i balansräkningen när det föreligger rimlig säkerhet att bidraget kommer att erhållas och att koncernen kommer att uppfylla de villkor som är förknippade med bidraget. Bidrag periodiseras systematiskt i årets resultat på samma sätt och över samma perioder som de kostnader eller uteblivna intäkter bidragen är avsedda att kompensera för. Gällande lämnade hyresrabatter till följd av covid-19-pandemin har dessa redovisats i den hyresperiod som hyresrabatterna avser. Hyresrabatterna har bedömts vara en tillfällig kompensation för minskad nytta av lokalerna och inte som en modifiering av det ursprungliga hyresavtalet. I resultaträkningen kan bidraget antingen redovisas som en intäkt eller som en reduktion av motsvarande kostnad. Statliga bidrag relaterade till tillgångar redovisas som en reduktion av tillgångens redovisade värde.

Swedavia erhåller stöd från såväl svenska staten som EU, främst avseende följande:

- Stöd vid korttidspermitteringar från svenska staten som tagits fram för att stötta verksamheter som påverkats av effekterna från spridningen av covid-19. Stödet, som erhålls från Tillväxtverket, redovisas som en minskning av personalkostnader i resultaträkningen.
- Hyresbidrag från svenska staten. Bidraget innebär att hyresvärdar som sänkt den fasta hyran för hyresgäster i vissa utsatta branscher kan ansöka om bidrag för att få kompensation för en viss del av nedsättningen. Bidraget, som erhålls från Boverket, redovisas som en intäkt inom Commercial Services i resultaträkningen.
- Bidrag från EU:s forsknings- och utvecklingsverksamhet. Swedavia deltar i forskning- och utvecklingsprogram, som bygger på tillhandahållandet av

20220711130634

flygtrafiktjänster (ANS) som stöd för genomförandet av affärs- eller uppdragstrafiken inom EU – vilket innebär att flygplan ska vara obegränsade av luftrumskonfigurationer samt kunna möta den förväntade volymökningen fram till 2035. Erhållna statliga bidrag i projektet relaterat till kostnader redovisas som minskning av motsvarande kostnad i resultaträkningen. Erhållna statliga bidrag relaterade till finansiering av pågående projekt är redovisad som minskning av tillgångens redovisade värde.

- Omställningsstöd från svenska staten. Med anledning av covid-19 har svenska staten infört ett omställningsstöd som ska göra det möjligt för företag att överbrygga den akuta krisen samt ställa om och anpassa sin verksamhet till ett nytt normalläge. Stödet, som erhålls från Skatteverket, redovisas som en övrig rörelseintäkt i resultaträkningen.

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter består av ränteintäkter på investerade medel, utdelningar, vinst vid värdeförändring på säkringsinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat samt sådana vinster på säkringsinstrument som redovisas i finansnettot. Finansiella kostnader består av räntekostnader på skulder till kreditinstitut, företagsobligationer samt företagscertifikat, kreditförluster på finansiella tillgångar, effekter av upplösningar av nuvärdesberäknade avsättningar, förlust vid värdeförändring på säkringsinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat samt sådana förluster på säkringsinstrument som redovisas i finansnettot.

Ränteintäkter respektive räntekostnader på finansiella instrument redovisas enligt effektivräntemetoden. Utdelningsintäkter redovisas när rätten till att erhålla utdelning fastställts. Valutakursvinster och valutakursförluster redovisas netto.

Skatt

Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat. Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas under innevarande år. Aktuell skatt beräknas utifrån årets beskattningsbara vinst. Beskattningsbar vinst skiljer sig från vinsten som redovisas i resultaträkningen. Skillnaden avser dels intäkter som är skattepliktiga och kostnader som är avdragsgilla under andra år (temporära skillnader), dels poster som ej är skattepliktiga eller avdragsgilla (permanenta skillnader). Koncernens aktuella skatteskuld beräknas enligt de skattesatser som är beslutade per balansdagen. Som aktuell skatt redovisas även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder.

Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller aviserade per balansdagen. Temporära skillnader hänförliga till koncernmässig goodwill och tillgångsförvärv beaktas ej och i normalfallet inte heller i skillnader hänförliga till andelar i dotterföretag, intresseföretag och joint ventures som inte förväntas bli beskattade inom överskådlig framtid. I juridisk person redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att skattepliktig vinst uppstår mot vilken avdragsgilla temporära skillnader kan användas. Det redovisade värdet på uppskjutna skattefordringar prövas vid varje bokslutstillfälle. Uppskjutna skatteskulder redovisas normalt för alla skattepliktiga temporära skillnader.

Immateriella anläggningstillgångar

Koncernens immateriella anläggningstillgångar består av goodwill samt övriga immateriella anläggningstillgångar. Goodwill uppkommer när anskaffningsvärdet vid förvärv av andelar i dotterföretag överstiger det verkliga värdet på det förvärvade företagets nettotillgångar. Goodwill redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod och prövning för nedskrivningsbehov görs minst årligen. Övriga immateriella anläggningstillgångar utgörs i huvudsak av *bullerisolering i annans fastighet. Avskrivningen för bullerisoleringsåtgärder* sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod, vilken årligen prövas. Nyttjandeperioden ska motsvara den tid som miljötillståndet, eller villkor i detta bedöms gälla, dock får den aldrig överstiga 25 år. Vidare består övriga immateriella anläggningstillgångar av egenutvecklade tillgångar med nyttjandeperiod mellan 5–10 år.

Materiella anläggningstillgångar

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

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som direkt är hänförbara till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Lånekostnader, direkt hänförbara till väsentliga om- och nybyggnadsprojekt där tiden för färdigställande överstiger tolv månader, inräknas i anläggningstillgångens anskaffningsvärde till den del de uppkommit under byggnadstiden. Räntekostnaderna beräknas med utgångspunkt i koncernens genomsnittliga ränta på samtliga lån.

Tillkommande utgifter läggs till tillgångens redovisade värde, eller redovisas separat när det är sannolikt att framtida ekonomiska förmåner som kan hänföras till tillgången kommer koncernen tillgodo och tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer.

Avskrivningar redovisas utifrån förväntad och bedömd nyttjandeperiod med tillämpning av linjär avskrivningsmetod. För de fall delar av koncernens tillgångar består av olika komponenter där varje del har en förväntad nyttjandeperiod som skiljer sig markant från tillgången som helhet, sker avskrivning av sådana komponenter var för sig utifrån varje komponents bedömda nyttjandeperiod.

Avskrivning påbörjas när tillgångarna är färdiga för avsett bruk. Avskrivningar enligt plan baseras på anskaffningsvärden minskat med beräknat restvärde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperioder prövas årligen och justeras vid behov. Koncernens markanläggningar består av skilda tillgångar såsom parkeringsytor, vägar, kulvertar och dammar, där nyttjandeperioden varierar. Koncernens byggnader består av fastighetstyper såsom terminalbyggnader och byggnader med enklare konstruktioner, vilket ger olika nyttjandeperioder.

Koncernens nyttjandeperioder är:

Byggnader	
– Stomme	20–60 år
– Tak	20–60 år
– Fasad	20–60 år
– Invändigt bygg och rumsfunktioner	10–25 år
– Installationer	7–30 år
– Stadsnät	15–50 år
Byggnadsinventarier	5–30 år
Markinventarier	10–60 år
Markanläggningar, Bansystem	
– Bärlager	60 år
– Bindemedelsförsegling	4 år
– Övriga delar	12–40 år
Markanläggningar, Övriga	30–70 år
Installationer, fordon och inventarier	3–10 år
Hyresgästanpassningar	Kontraktets längd

Förvaltningsfastigheter

Förvaltningsfastigheter är fastigheter som innehas i syfte att erhålla hyresintäkter eller värdestegring eller kombination av dessa båda syften. Förvaltningsfastigheter redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar.

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som direkt är hänförbara till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Lånekostnader, direkt hänförbara till väsentliga om- och nybyggnadsprojekt där tiden för färdigställande överstiger tolv månader, inräknas i anläggningstillgångens anskaffningsvärde till den del de uppkommit under byggnadstiden. Räntekostnaderna beräknas med utgångspunkt i koncernens genomsnittliga ränta på samtliga lån.

*Tillkommande utgifter läggs till tillgångens redovisade värde, eller redovi*sas separat när det är sannolikt att framtida ekonomiska förmåner som kan

hänföras till tillgången kommer koncernen tillgodo och tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer.

Avskrivningar redovisas utifrån förväntad och bedömd nyttjandeperiod med tillämpning av linjär avskrivningsmetod. För de fall delar av koncernens tillgångar består av olika komponenter där varje del har en förväntad nyttjandeperiod som skiljer sig markant från tillgången som helhet, sker avskrivning av sådana komponenter var för sig utifrån varje komponents bedömda nyttjandeperiod.

Avskrivning påbörjas när tillgångarna är färdiga för avsett bruk. Avskrivningar enligt plan baseras på anskaffningsvärden minskat med beräknat restvärde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperioder prövas årligen och justeras vid behov. Även fastigheter under uppförande som avses att användas som förvaltningsfastigheter när arbetena är färdigställda klassificeras som förvaltningsfastigheter. Förvaltningsfastigheterna värderas årligen för att upplysa om verkligt värde, det vill säga bedömt marknadsvärde.

Biologiska tillgångar – växande skog

Koncernens skogstillgångar delas upp på växande skog, vilket redovisas som biologiska tillgångar, och mark. Växande skog värderas och redovisas vid varje bokslutstillfälle till verkligt värde. Förändringarna i verkligt värde redovisas i resultaträkningen. Det verkliga värdet har beräknats på nuvärdet av diskonterad framtida avkastning från ett långsiktigt hållbart skogsbruk, det vill säga av förväntade framtida kassaflöden av skogsbruk. För ytterligare information, se not 20 och 23.

Leasing

När ett avtal ingås bedömer Swedavia om avtalet är, eller innehåller, ett leasingavtal. Ett avtal är, eller innehåller, ett leasingavtal om avtalet överlåter rätten att under en viss period bestämma över användningen av en identifierad tillgång i utbyte mot ersättning.

Som leasetagare redovisar Swedavia en nyttjanderättstillgång och en leasingskuld vid leasingavtalets inledningsdatum. Nyttjanderättstillgången värderas initialt till anskaffningsvärde, vilket består av leasingskuldens initiala värde med tillägg för leasingavgifter som betalats vid eller före inledningsdatumet plus eventuella initiala direkta utgifter. Nyttjanderättstillgången skrivs av linjärt från inledningsdatumet till det tidigare av slutet av tillgångens nyttjandeperiod och leasingperiodens slut, vilket i normalfallet för Swedavia är leasingperiodens slut. I de mer sällsynta fall då anskaffningsvärdet för nyttjanderätten återspeglar att Swedavia kommer att utnyttja en option att köpa den underliggande tillgången skrivs tillgången av till nyttjandeperiodens slut.

Leasingskulden – som delas upp i långfristig och kortfristig del – värderas initialt till nuvärdet av återstående leasingavgifter under den bedömda leasingperioden. Leasingperioden utgörs av den ej uppsägbara perioden med tillägg för ytterligare perioder i avtalet om det vid inledningsdatumet bedöms som rimligt säkert att dessa kommer att nyttjas.

Leasingavgifterna diskonteras i normalfallet med Swedavias marginella upplåningsränta, vilken utöver Swedavias kreditrisk återspeglar respektive avtals leasingperiod, valuta och kvalitet på underliggande tillgång som tänkt säkerhet. I de fall leasingavtalets implicita ränta lätt kan fastställas används dock den räntan, vilket är fallet för delar av Swedavias leasar av fordon.

Leasingskulden omfattar nuvärdet av följande avgifter under bedömd leasingperiod:

- fasta avgifter, inklusive till sin substans fasta avgifter,
- variabla leasingavgifter kopplade till index (såsom KPI) eller räntenivå (såsom STIBOR), initialt värderade med hjälp av det index eller den räntenivå som gällde vid inledningsdatumet,
- eventuella restvärdesgarantier som förväntas betalas,
- lösenpriset för en köpoption som Swedavia är rimligt säker på att utnyttja och
- straffavgifter som utgår vid uppsägning av leasingavtalet om bedömd leasingperiod återspeglar att sådan uppsägning kommer att ske.

Skuldens värde ökas med räntekostnaden för respektive period och reduceras med leasingbetalningarna. Räntekostnaden beräknas som skuldens värde gånger diskonteringsräntan.

Leasingskulden för Swedavias lokaler med hyra som indexuppräknas beräknas på den hyra som gäller vid respektive rapportperiods slut. Vid denna tidpunkt justeras skulden med motsvarande justering av nyttjanderättstillgångens redovisade värde. På motsvarande sätt justeras skuldens och tillgångens värde i samband med att ombedömning sker utav leasingperioden. Detta sker i samband med att sista uppsägningsdatumet inom tidigare bedömd leasingperiod för lokalhyresavtal har passerats alternativt då betydelsefulla händelser inträffar eller omständigheterna på ett betydande sätt förändras på ett sätt som är inom Swedavias kontroll och påverkar den gällande bedömningen av leasingperioden.

Swedavia presenterar nyttjanderättstillgångar och leasingskulder som egna poster i rapporten över finansiell ställning.

För leasingavtal som har en leasingperiod på tolv månader eller kortare eller med en underliggande tillgång av lågt värde, understigande 50 TSEK, redovisas inte någon nyttjanderättstillgång och leasingskuld. Leasingavgifter för dessa leasingavtal redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

Som leasegivare fastställer Swedavia vid varje leasingavtals inledningsdatum huruvida leasingavtalet ska klassificeras som ett finansiellt eller operationellt leasingavtal. Vid fastställande av klassificering görs en övergripande bedömning av om leasingavtalet i allt väsentligt överför de ekonomiska risker och förmåner som är förknippade med ägandet av den underliggande tillgången. Om så är fallet är leasingavtalet ett finansiellt leasingavtal, i annat fall är det ett operationellt leasingavtal. Som en del av denna bedömning tar Swedavia hänsyn till ett flertal indikatorer. Exempel på sådana indikatorer är om leasingperioden utgör en större del av tillgångens ekonomiska livslängd eller om äganderätten till den underliggande tillgången överförs till leasetagaren när leasingavtalet löpt ut.

När en leasad tillgång vidareuthyrs redovisas huvudleasingavtalet och avtalet om vidareuthyrning ("sub-lease") som två separata avtal. Swedavia klassificerar avtalet om vidareuthyrning baserat på nyttjanderätten som uppkommer från huvudleasingavtalet, inte baserat på den underliggande tillgången. Swedavia har ett fåtal sub-leases, inget av avtalen är dock av materiell karaktär.

Swedavia redovisar leasingavgifter från operationella leasingavtal som intäkt linjärt över leasingperioden som del av posten Nettoomsättning.

Nedskrivningar

Vid varje balansdag analyseras de redovisade värdena för materiella och immateriella anläggningstillgångar för att fastställa om det finns något som tyder på att dessa tillgångar har minskat i värde. Om något tyder på detta, beräknas tillgångens återanskaffningsvärde för att kunna fastställa värdet av eventuell nedskrivning.

Vid värdering av flygplatser tillämpas ett systemsynsätt. Eftersom de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet drivs som ett system, sammanhängande och ömsesidigt beroende, har den enskilda flygplatsen värderats efter systemnyttan snarare än efter redovisat resultat. Att flygplatserna drivs som ett system innebär att det inte är möjligt att på ett meningsfullt sätt isolera det kassaflöde som är hänförligt till enskilda flygplatser som ingår i systemet. Därför har systemet av flygplatser som ingår i det nationella basutbudet behandlats som en enda kassagenererande enhet.

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

Material och förråd

Förrådslager är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet enligt principen först in först ut, respektive verkligt värde. Inkuransrisker har därvid beaktats.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs. Kursdifferenser på rörelsefordringar och rörelseskulder ingår i rörelseresultatet, medan kursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas bland finansiella poster.

Likvida medel

Likvida medel omfattar kassa och omedelbart tillgängliga banktillgodohavanden.

20220711130635

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

Finansiella instrument
En finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas i balansräkningen när en tillgång eller skuld uppstår enligt instrumentets avtalsenliga villkor. En finansiell tillgång bokas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiseras, förfaller eller när bolaget förlorar kontrollen över den. En finansiell skuld bokas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks.

Finansiella instrument som inte är derivat redovisas till instrumentets anskaffningsvärde med tillägg/avdrag för transaktionskostnader för alla finansiella instrument, förutom de som tillhör kategorin finansiell tillgång respektive skuld, som redovisas till verkligt värde via resultatet. Derivatinstrument redovisas till verkligt värde, värdeökningar respektive värdeminskningar redovisas löpande som intäkter respektive kostnader över övrigt totalresultat i de fall säkringsredovisning är tillämpligt. Finansiella tillgångar och skulder värderas till verkligt värde utifrån hierarkinivå, se not 20.

Finansiella tillgångar och skulder kvittas och redovisas med ett nettobelopp i balansräkningen när det finns en legal rätt att kvitta och när avsikt finns att reglera posterna med ett nettobelopp eller att samtidigt realisera tillgången och reglera skulden.

Vid varje balansdag utvärderar bolaget om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning redan vid första redovisningstillfället. Nedskrivningar beräknas och redovisas för de finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde och för de finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Reserv för kreditförluster beräknas och redovisas initialt utifrån tolv månaders förväntade kreditförluster. Om kreditrisken ökat väsentligt sedan den finansiella tillgången först redovisades, beräknas och redovisas reserv för kreditförluster utifrån förväntade kreditförluster för tillgångens hela löptid. För kundfordringar som inte innehåller en väsentlig finansieringskomponent, tillämpas en förenklad metod och reserv för kreditförluster beräknas och redovisas utifrån förväntade kreditförluster för hela den återstående löptiden oavsett om kreditrisken ökat väsentligt eller inte. Swedavia baserar beräkningen av förväntade kreditförluster på en kombination av historiska data, baserat på typ av kund samt förfallodagar, som ställs i relation till framtida ekonomiska utsikter. Utöver detta görs en bedömning av kundernas framtida ekonomiska betalningsfråga, baserat på marknadsdata, kreditrating och övrig finansiell information.

Det redovisade värdet efter nedskrivningar på tillgångar beräknas som nuvärdet av framtida kassaflöden diskonterade med den effektiva räntan som gällde då tillgången redovisades första gången. Tillgångar med en kort löptid diskonteras inte. En nedskrivning belastar resultaträkningen. Borttagande av tillgången från balansräkningen sker vid en eventuell konkurs.

Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde
Koncernens finansiella skuldinstrument är klassificerade enligt affärsmodellen att inkassera avtalsenliga kassaflöden. I denna kategori ingår lånefordringar, kundfordringar, fordringar hos intresseföretag och joint ventures, övriga fordringar samt likvida medel. Eftersom dessa tillgångar är klassificerade enligt affärsmodellen att inkassera avtalsenliga kassaflöden har det betydelse för klassificeringen huruvida den finansiella tillgången är komplex eller inte. Klassificeringen bestäms genom ett test som avgör om tillgångens kassaflöde endast består av återbetalning av kapitalbelopp och ränta. Samtliga tillgångar, förutom derivatinstrument, klarade testet, vilket innebär att de klassificeras som ej komplexa, och värderas till upplupet anskaffningsvärde. Låne- och kundfordringar med kort löptid värderas till nominellt anskaffningsvärde utan diskontering. Kundfordringar redovisas till det belopp som beräknas inflyta efter avdrag för eventuella förväntade kreditförluster som bedömts utifrån kreditriskexponering baserad på framåtriktad information samt historiska data, se not 47.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet
I denna kategori återfinns derivat med positivt värde vilka inte är föremål för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde via resultatet.

Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde
Lån och övriga finansiella skulder, förutom derivat, värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån effektiv ränta som beräknades när lånet togs upp. Över- och undervärden, liksom direkta emissionskostnader periodiseras över lånets löptid. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet
I denna kategori återfinns derivat med negativt värde vilka inte är föremål eller uppfyller kriterierna för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde via resultatet.

Klassificering och redovisning av hybridobligationer
Finansiella instrument emitterade av bolaget redovisas antingen som skuld eller eget kapital, baserat på om det föreligger någon avtalsenlig förpliktelse att reglera avtalet genom att erlägga kontanter eller en annan finansiell tillgång.

Swedavia AB (publ) har emitterat hybridobligationer med en evig löptid och bolaget har rätt att skjuta utbetalningar avseende ränta på obestämd tid såtillvida innehavarna av hybridobligationerna meddelas inom avtalad tid. Hybridobligationerna klassificeras vid första redovisningstillfället som eget kapital i enlighet med IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering. Transaktionskostnader hänförliga till hybridobligationerna redovisas i eget kapital. Ränta på hybridobligationerna redovisas som skuld vid den tidpunkt det föreligger en avtalsrättslig förpliktelse att betala ränta, och belastar fritt eget kapital. Om bolaget kallar hybridobligationerna för inlösen redovisas en skuld vid den tidpunkt det föreligger en avtalsrättslig förpliktelse att lösa in obligationerna, och hybridobligationer redovisade i fritt eget kapital minskar.

Säkringsredovisning
Allmänt
Derivatinstrument redovisas i balansräkningen på affärsdagen och värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat, både initialt och vid efterföljande omvärderingar. Metoden för att redovisa den vinst eller förlust som uppkommer vid omvärdering beror på om derivatet identifierats som ett säkringsinstrument, och, om så är fallet, karaktären hos den post som säkrats. Koncernen identifierar vissa derivat som säkring av en särskild risk som är kopplad till en redovisad skuld eller en mycket sannolik prognostiserad transaktion, kassaflödessäkring.

Koncernen använder sig av derivatinstrument, för att begränsa finansiella fluktuationers negativa påverkan på koncernens resultat- och balansräkning samt kassaflöde.

Då transaktionen ingås analyseras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten och ställs mot koncernens mål för riskhanteringen avseende säkringen. Analysen dokumenteras vid säkringens början och löpande, för att säkerställa att de derivatinstrument som används i säkringstransaktioner är effektiva när det gäller att utjämna förändringar i verkligt värde eller förändringar i kassaflöde för säkrade poster. Vinster och förluster avseende säkringar redovisas i årets resultat vid samma tidpunkt som vinster och förluster redovisas för de poster som säkrats.

Kassaflödessäkring
För säkring av ränterisk för sannolika prognostiserade ränteflöden avseende upplåning till rörlig ränta används ränteswappar där företaget erhåller rörlig ränta och betalar fast ränta. Ränteswapparna redovisas till verkligt värde i balansräkningen där värdeförändringar redovisas i övrigt totalresultat. Räntekupongdelen redovisas löpande i årets resultat som en del av räntekostnaden. Orealiserade förändringar i verkligt värde på ränteswapparna redovisas i övrigt totalresultat och ingår som en del av säkringsreserven tills dess att den säkrade posten påverkar årets resultat och så länge som kri-

terierna för säkringsredovisning och effektivitet är uppfyllda. Den vinst eller förlust som hänför sig till den ineffektiva delen av orealiserade värdeförändringar på ränteswapparna redovisas i resultatet.

Säkringsredovisning har även tillämpats för råvaru- och valutaderivat. Valutaderivat används huvudsakligen för att säkra valutakursen på framtida flöden av utländsk valuta, vilket främst uppkommer i samband med investeringar och vid elhandel. Råvaruderivat används för att kurssäkra elprisrisken som uppkommer i koncernens affärsverksamhet. Förändringar i verkligt värde av dessa derivatinstrument redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i säkringsreserven i eget kapital. De ackumulerade vinsterna eller förlusterna i säkringsreserven omklassificeras till resultaträkningen i samma period som säkringsobjektet påverkar resultatet. När ett säkringsinstrument eller säkringsförhållande avslutas men den säkrade transaktionen fortfarande väntas inträffa, kvarstår de ackumulerade vinsterna och förlusterna i säkringsreserven och redovisas i årets resultat när den avtalade eller prognostiserade transaktionen redovisas i resultatet. Om den säkrade transaktionen däremot inte längre förväntas inträffa, omklassificeras de ackumulerade vinsterna och förlusterna i säkringsreserven direkt till resultatet.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när företaget har ett formellt eller informellt åtagande som en följd av en inträffad händelse och det är troligt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Nuvärdesberäkning görs för att ta hänsyn till väsentlig tidseffekt för framtida betalningar. Avsättningar delas upp i en långfristig och kortfristig del.

Återställningsreserv

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

Omstruktureringsreserv

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

Övriga avsättningar

Övriga avsättningar utgörs av avsättningar kopplade till bedömda tvister, förlustkontrakt, trygghetsmedel samt andra åtaganden. En avsättning för förlustkontrakt redovisas när förväntade ekonomiska fördelar som koncernen beräknas erhålla från ett kontrakt är lägre än de ofrånkomliga kostnaderna för att infria åtagandena enligt kontraktet.

Eventualförpliktelser

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

Resultat per aktie

Resultat per aktie före och efter utspädning beräknas utifrån årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare och det vägda genomsnittliga antalet aktier under året. Vid beräkning av resultat per aktie före och efter utspädning justeras årets resultat med transaktions- samt räntekostnader hänförliga till hybridobligation.

Ersättningar till anställda

Kortfristiga ersättningar

Kortfristiga ersättningar till anställda beräknas utan diskontering och redovisas som en kostnad när de relaterade tjänsterna erhålls.

Pensioner

Inom koncernen finns såväl avgifts- som förmånsbestämda pensionsplaner som redovisas på följande sätt.

Avgiftsbestämda pensionsplaner

Som avgiftsbestämda pensionsplaner klassificeras de planer där företagets förpliktelse är begränsad till de avgifter företaget åtagit sig att betala. Storleken på den anställdes pension beror på de avgifter som företaget betalar till planen eller till ett försäkringsbolag och den kapitalavkastning som avgifterna ger. Följaktligen är det den anställde som bär den aktuariella risken och investeringsrisken. Företagets förpliktelser avseende avgifter till avgiftsbestämda planer redovisas som en kostnad i årets resultat i den takt de intjänas genom att de anställda utför tjänster åt företaget under en period.

Förmånsbestämda pensionsplaner

Förmånsbestämda planer är andra planer för ersättningar efter avslutad anställning än avgiftsbestämda. Koncernens förpliktelse avseende förmånsbestämda planer beräknas separat för varje plan genom en uppskattning av den framtida ersättning som de anställda intjänat genom sin anställning i både innevarande och tidigare perioder. Ersättning diskonteras till nuvärde och diskonteringsräntan är räntan på balansdagen för en förstklassig företagsobligation, inklusive bostadsobligation, med en löptid som motsvarar koncernens pensionsförpliktelser. Beräkningen utförs av en kvalificerad aktuarie.

Räntekostnaden på den förmånsbestämda förpliktelsen redovisas i årets resultat under resultat från finansiella poster. Räntekostnad är baserat på den ränta som uppkommer vid diskonteringen av förpliktelsen. Övriga komponenter redovisas i rörelseresultatet.

Omvärderingseffekter utgörs av aktuariella vinster och förluster och redovisas i övrigt totalresultat. Ändringar eller reduceringar av en förmånsbestämd plan redovisas vid den tidigaste av följande tidpunkter, a, när ändringen i planen eller reduceringen inträffar eller b, när företaget redovisar relaterade omstruktureringskostnader och ersättningar vid uppsägning. Ändringarna/reduceringarna redovisas direkt i årets resultat. Den särskilda löneskatten utgör en del av de aktuariella antagandena och redovisas därför som en del av förpliktelsen.

Ersättningar vid uppsägning

En kostnad för ersättningar i samband med uppsägningar av personal redovisas vid den tidigaste tidpunkten av när företaget inte längre kan dra tillbaka erbjudandet till de anställda eller när företaget redovisar kostnader för omstrukturering. Ersättningarna som beräknas bli reglerade efter tolv månader redovisas till dess nuvärde. Ersättningar som inte förvänta regleras helt inom tolv månader redovisas enligt långfristiga ersättningar.

Anläggningstillgångar som innehas för försäljning

Innebörden av att en anläggningstillgång, eller en avyttringsgrupp, klassificerats som innehav för försäljning är att dess redovisade värde kommer att återvinnas i huvudsak genom försäljning och inte genom användning. En tillgång eller avyttringsgrupp klassificeras som att den innehas för försäljning om den är tillgänglig för omedelbar försäljning i befintligt skick och utifrån villkor som är normala, och det är mycket sannolikt att försäljning kommer att ske. Dessa tillgångar eller avyttringsgrupper redovisas på egen rad som omsättningstillgång respektive kortfristig skuld i balansräkningen.

Omedelbart före klassificering som innehav för försäljning, bestäms det redovisade värdet av tillgångarna och alla tillgångar och skulder i en avyttringsgrupp i enlighet med tillämpliga standarder. Vid första klassificering som innehav för försäljning, redovisas anläggningstillgångar och avyttringsgrupper till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader. Vissa tillgångar, enskilt eller ingående i en avyttringsgrupp, är undantagna från ovan beskrivna värderingsregler, nämligen förvaltningsfastigheter, finansiella tillgångar, uppskjutna skattefordringar samt förvaltningstillgångar hänförliga till förmånsbestämda pensionsplaner.

20220711130636

MODERBOLAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER

Moderbolaget upprättar sin redovisning enligt årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2, Redovisning för juridiska personer. Skillnaderna mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår nedan. De angivna redovisningsprinciperna för moderbolaget har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i moderbolagets finansiella rapporter.

Nya redovisningsprinciper

Moderbolaget redovisningsprinciper är oförändrade jämfört med årsredovisningen för 2020.

Koncernbidrag och utdelning

Såväl erhållna som lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition. Utdelning från dotterbolag redovisas i årets resultat inom resultat från finansiella poster som resultat från andelar i koncernföretag.

Immateriella anläggningstillgångar

Moderbolaget redovisar inkråmsgoodwill med en bedömd nyttjandeperiod på 20 år. Nyttjandeperioden återspeglar företagets uppskattning av den period under vilken framtida ekonomiska fördelar som goodwill och övriga immateriella anläggningstillgångar representerar kommer företaget tillgodo. Avskrivning sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod.

Leasing

Moderbolaget tillämpar inte IFRS 16, i enlighet med undantaget som finns i RFR 2. Som leasetagare redovisas leasingavgifter som kostnad linjärt över leasingperioden och således redovisas inte nyttjanderätter och leasingskulder i balansräkningen. De avtal där moderbolaget utgör leasegivare redovisas som operationella leasingavtal.

Intresseföretag och joint ventures

Andelar i intresseföretag och joint ventures redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Erhållna utdelningar redovisas i resultaträkningen. I de fall joint ventures är kommanditbolag förändras andelens värde med moderbolagets andel av kommanditbolagets nettoresultat.

Koncernföretag

Andelar i koncernbolag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Det redovisade värdet på andelar i kommanditbolag ändras årligen med moderbolagets andel av kommanditbolagets nettoresultat samt eventuella uttag och tillskott som gjorts under året.

Eget kapital

Egna kapitalet delas upp i fritt och bundet kapital i enlighet med årsredovisningslagen. Aktieägartillskott redovisas hos givaren som en ökning av andelar i koncernbolag, hos mottagaren redovisas tillskottet mot det fria egna kapitalet.

Obeskattade reserver

I moderbolaget redovisas de obeskattade reserverna i sin helhet, utan att fördelas som eget kapital och uppskjuten skatt.

Finansiella instrument

Moderbolaget tillämpar inte IFRS 9 utan finansiella instrument redovisas med utgångspunkt i anskaffningsvärde enligt ÅRL. Detta innebär att finansiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde minus eventuell nedskrivning och finansiella omsättningstillgångar enligt lägsta värdets princip.

Ränteswappar redovisas till anskaffningsvärde och upplupen ränta.

Pensioner

Moderbolaget följer Tryggandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter eftersom detta är en förutsättning för skattemässig avdragsrätt. De mest väsentliga skillnaderna jämfört redovisningen i koncernen och därmed reglerna i IAS 19 är hur diskonteringsräntan fastställs, att beräkning av den förmånsbestämda förpliktelsen sker utifrån nuvarande lönenivå utan antagande om framtida löneökningar och att aktuariella vinster och förluster redovisas i resultaträkningen. Moderbolagets totala åtaganden för förmånsbestämda pensioner är kreditförsäkrade hos FPG/PRI.

Fusion

Fusion redovisas i enlighet med BFNAR 1999:1 Fusion av helägt dotterbolag i moderbolaget. Koncernvärdemetoden tillämpas, vilket innebär att det fusionerade dotterföretagets tillgångar och skulder har redovisats i moderbolaget till de värden de hade i koncernredovisningen.

NOT 2 Viktiga bedömningar och uppskattningar

Vid upprättandet av de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS krävs att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Uppskattningarna och antagandena är baserade på historiska erfarenheter och ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes vara rimliga. Verkligt utfall kan avvika från tidigare gjorda uppskattningar och bedömningar. Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Förändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om det endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuella och framtida perioder.

Nedan beskrivs de områden som väsentligt påverkas av bedömningar och uppskattningar.

Värdering av goodwill

Goodwill allokeras till segment Flygplatsverksamhet och prövas minst årligen. Återvinningsvärdet fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde. Beräkningarna utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan och prognoser. Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resenärsutveckling, framtida räntenivåer och kostnadsutveckling. Se även not 14.

Värdering av pensionsskuld

I samband med delningen av LFV och bildandet av Swedavia övertogs förmånsbestämda pensionsåtaganden. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna och fastställs årligen av oberoende aktuarier. Avsättningens storlek påverkas av antaganden om diskonteringsränta, åsätts utifrån duration, och inflation, åsätts utifrån marknadens förväntningar. Se även not 37.

Övrigt

Ledningen gör viktiga uppskattningar och bedömningar avseende pågående nyanläggningar som bland annat omfattar om nedlagda kostnader såsom egen tid och lånekostnader är aktiverbara, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperioder och framtida nyttjandevärden. Vidare beaktas ledningens bästa bedömning i samband med redovisning av tvistiga belopp då rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär.

NOT 3 Segmentsredovisning

Ett rörelsesegment definieras som en del av koncernen som bedriver en affärsverksamhet från vilken den kan få intäkter och kostnader, vars resultat regelbundet granskas av bolagets högsta verkställande beslutsfattare och för vilken det finns fristående finansiell information. I Swedavia har högste verkställande beslutsfattare identifierats som verkställande direktören i moderbolaget. Swedavias verksamhet är organiserad och styrs utifrån två rörelsesegment, Flygplatsverksamhet och Real Estate.

- **Flygplatsverksamhet** äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser. Merparten av intäkterna utgörs av passagerarrelaterade intäkter
- **Real Estate** äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser. Merparten av intäkterna utgörs av fastighetsintäkter.

NOTER

Utgångspunkten för segmentsredovisningen är den interna rapporteringen. Aktivering av låneräntor enligt IAS 23, IFRS 16 leasing, omvärdering av biologiska tillgångar samt finansiella instrument till verkligt värde följs inte upp på segmentsnivå utan hanteras på koncernnivå och ingår tillsammans med eliminering av koncerninterna poster i kolumnen Elimineringar/ justeringar.

Redovisningsprinciperna i övrigt överensstämmer med de som tillämpas i koncernredovisningen.

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
Resultaträkning jan–dec[1]	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Nettoomsättning	2 715	2 498	39	31	–37	–35	2 717	2 494
Övriga rörelseintäkter	233	272	101	440	–9	–12	325	700
Aktiverat arbete för egen räkning	161	172	—	—	—	—	161	172
Rörelsens kostnader	–3 339	–3 625	–43	–51	176	173	–3 206	–3 503
Avskrivningar och nedskrivningar	–1 245	–1 316	–25	–27	–112	–113	–1 382	–1 456
Rörelseresultat	**–1 475**	**–1 999**	**72**	**393**	**18**	**13**	**–1 385**	**–1 593**
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	—	—	71	54	—	—	71	54
Finansiella intäkter	10	16	0	—	–6	–11	4	5
Finansiella kostnader	–148	–150	–6	–11	24	22	–131	–138
Koncernbidrag	36	–72	–36	72	—	—	—	—
Resultat före skatt	**–1 577**	**–2 205**	**101**	**508**	**35**	**24**	**–1 441**	**–1 672**
Skatt	265	415	1	–19	–7	–5	258	391
Årets resultat	**–1 312**	**–1 790**	**102**	**489**	**28**	**19**	**–1 182**	**–1 282**

Övrig segmentsinformation								
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	—	—	71	54	—	—	71	54
Investeringar	1 777	2 570	54	286	—	—	1 831	2 856
Vinst/förlust vid försäljning av aktier, andelar och verksamheter	–2	—	101	439	–9	–12	90	427
Omstruktureringskostnader	18	36	—	—	—	—	18	36
Nedskrivningar/ utrangeringar	51	191	—	0	—	—	51	191

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
Balansräkning, per 31 december[1]	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Anläggningstillgångar	20 292	19 688	1 637	2 044	569	202	22 498	21 934
Omsättningstillgångar	3 934	3 765	455	639	–1 176	–2 040	3 213	2 364
Tillgångar som innehas för försäljning	—	—	—	—	—	388	—	388
Summa tillgångar	**24 227**	**23 453**	**2 091**	**2 683**	**–607**	**–1 450**	**25 711**	**24 686**
Eget kapital	11 298	10 130	1 324	1 209	–631	–807	11 990	10 533
Skulder	12 929	13 323	768	1 474	24	–647	13 720	14 150
Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	—	—	—	—	—	3	—	3
Summa eget kapital och skulder	**24 227**	**23 453**	**2 091**	**2 683**	**–607**	**–1 450**	**25 711**	**24 686**

[1] Av koncernens intäkter 2021 svarade en kund för 13 procent (11) motsvarande 410 MSEK (349), fördelat på båda segmenten.

20220711130637

NOT 4 Nettoomsättning

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
Intäktsfördelning[1]	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Aviation Business								
Resenärsrelaterade intäkter	578	447	—	—	—	—	578	447
Flygplansrelaterade intäkter	325	316	—	—	—	—	325	316
Externt reglerade avgifter	539	535	—	—	—	—	539	535
Ground handling	116	115	—	—	—	—	116	115
Övriga tilläggstjänster	93	94	—	—	—	—	93	94
Summa Aviation Business	**1 653**	**1 507**	**—**	**—**	**—**	**—**	**1 653**	**1 507**
Commercial Services								
Bilparkering och angöring	339	295	—	—	—	—	339	295
Retail, Food & Beverage	181	196	—	—	—	—	181	196
Fastighetsintäkter	384	344	32	28	–16	–16	399	356
Reklam	61	57	—	—	—	—	61	57
Övriga Commercial-produkter	79	76	7	4	–15	–13	70	67
Summa Commercial Services	**1 044**	**968**	**39**	**32**	**–31**	**–28**	**1 051**	**971**
Övrig nettoomsättning	19	23	1	0	–6	–7	14	16
Summa nettoomsättning	**2 715**	**2 498**	**39**	**31**	**–37**	**–35**	**2 717**	**2 494**
Varav intäkter för avtal med kunder	2 355	2 139	25	17	–21	–19	2 359	2 137
Varav ej intäkter för avtal med kunder	360	359	15	14	–17	–16	358	357

[1] Swedavias geografiska marknad är Sverige. Swedavias flygplatser drivs, konsolideras och rapporteras internt som ett sammanhållet flygplatssystem. Under året uppgick intäkter från avtal med kunder enligt IFRS 15 till 2 314 MSEK (2 103), vilket avser total nettoomsättning per 31 december förutom intäkter från Retail, Food and Beverage om 181 MSEK (196) samt delar av Fastighetsintäkter om 222 MSEK (195). För helåret uppgick intäkter enligt IFRS 16 till 403 MSEK (391) där 385 MSEK (378) var hänförligt till flygplatssegmentet och 17 MSEK (14) till fastighetssegmentet.

Prestationsåtagande

Swedavias intäkter från avtal med kunder utgörs av intäkter från Aviation Business, Commercial Services samt Övrig nettoomsättning. Fristående försäljningspriser förekommer för samtliga prestationsåtaganden. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen. Kundfordringar är icke räntebärande tillgångar med betalningsvillkor vanligen om 30 dagar. Kundfordringar 2021 är lägre jämfört föregående år hänförligt rådande marknadssituation. Information om koncernens prestationsåtagande är summerade nedan:

Aviation Business

Intäkterna från Aviation Business utgörs av Resenärsrelaterade intäkter, Flygplansrelaterade intäkter, Externt reglerade avgifter, Ground Handling samt Övriga tilläggstjänster. Dessa intäkter är relaterade till att tillhandahålla infrastruktur riktad mot flygbolag och marktjänstbolag för start och landning och redovisas i samband med att flyg- och handlingbolag nyttjar Swedavias tjänsteutbud, det vill säga när avresa sker från någon av Swedavias flygplatser. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår. Intäkter faktureras efter att prestationsåtagandet utförts.

Commercial Services

Intäkterna från Commercial Services utgörs av intäkter från Bilparkering och angöring, Retail, Food & Beverage, Fastighetsintäkter, Reklam samt Övrig Commercial Services. Dessa intäkter är relaterade till tjänster med anknytning till flygplatserna såsom uthyrning av lokaler, parkeringsverksamhet och tillhandahållande av reklamytor. Intäkter från Bilparkering och angöring redovisas i samband med att parkeringskunden nyttjar parkeringsplatsen. Reklamintäkterna utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkten redovisas under nyttjandeperioden. Fastighetsintäkter och Övriga Commercialprodukter utgörs av försäljning av energi- och telekomtjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår.

Övrig nettoomsättning

Intäkterna från Övrig nettoomsättning redovisas vid tillhandahållande och utgörs av intäkter från sålda varor och utförda tjänster som ingår i företagets normala verksamhet men som inte avser intäkter från Aviation Business eller Commercial Services. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår. Intäkter faktureras efter prestationsåtagandet att utförts.

Avtalssaldon

Avtalstillgångar och skulder uppstår i samband med kundfaktureringen och omklassificeras till kundfordringar vid faktureringen. Avtalstillgångar avser rätten att erhålla ersättning för ett utfört prestationsåtagande när tjänsten överförts till kunden. Avtalsskulder består dels av kundens rätt till att erhålla prestationsåtagande hos Swedavia det vill säga om inbetalningar inträffar före utförandet av prestationsåtagande samt rätten till att erhålla volymrabatter enligt avtal.

Avtalstillgångar och avtalsskulder från avtal med kunder:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Avtalstillgångar	22	7	—	7
Avtalsskulder	104	40	104	40

Nedskrivningar som redovisats avseende eventuella avtalstillgångar som härrör avtal med kunder uppgick under året till 0 MSEK (0).

	Koncernen	
	2021	2020
Intäkter redovisat under den rapportperiod som inkluderat i avtalets skuldsaldo i början av perioder	40	35
Intäkter redovisade under rapportperioden från uppfyllda prestationsåtaganden under tidigare perioder	7	16

NOT 5 Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående omfattar transaktioner med statligt ägda bolag eller affärsdrivande verk där staten har ett bestämmande inflytande. Utöver detta förekommer, till följd av de stora investeringar som Swedavia gör på flygplatserna, från tid till annan bidrag som delfinansiering av investeringar från EU:s forsknings och utvecklingsverksamhet samt från kommuner och landsting. Med närstående avses också de företag där Swedavia kan utöva ett bestämmande eller betydande inflytande vad gäller de operativa och finansiella beslut som fattas, för transaktioner med dessa se tabellen nedan. Beträffande Swedavia AB:s fordringar på och skulder till intresseföretag och joint ventures, se not 31 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures. Aktier i koncernföretag specificeras i not 27 Andelar i koncernföretag och i not 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures. Avseende långfristiga fordringar gentemot Transportverket kopplad till återställningsreserv för bedömda framtida utgifter för att åtgärda identifierade historiska miljöskador se not 25, Andra långfristiga fordringar, samt not 38, Övriga avsättningar. Transaktioner sker på marknadsmässiga villkor och verksamheten är konkurrensutsatt. Som närstående fysiska personer definieras ledande befattningshavare, styrelseledamöter samt nära familjemedlemmar till sådana personer. För information om ersättningar till ledande befattningshavare och styrelseledamöter hänvisas till not 8 Anställda och personalkostnader. Inga utställda säkerheter eller eventualförpliktelser från Swedavia till ledande befattningshavare eller styrelse har förekommit.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Försäljning varor och tjänster				
Dotterbolag	—	—	46	122
Intressebolag och joint ventures	63	37	38	5
Summa försäljning varor och tjänster	**63**	**37**	**84**	**127**
Försäljning fast egendom eller andra tillgångar				
Dotterbolag	—	—	3	14
Intressebolag och joint ventures	—	—	—	—
Summa försäljning fast egendom eller andra tillgångar	**—**	**—**	**3**	**14**
Köp varor och tjänster				
Dotterbolag	—	—	94	330
Intressebolag och joint ventures	106	97	106	97
Summa köp varor och tjänster	**106**	**97**	**200**	**427**
Räntor, netto				
Dotterbolag	—	—	6	11
Summa räntor	**—**	**—**	**6**	**11**

Transaktioner med staten

Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedaviakoncernens produkter och tjänster erbjuds staten, statliga myndigheter och statligt ägda bolag (benämns hädanefter övriga närstående) i konkurrens med andra leverantörer på kommersiella villkor. På motsvarande sätt köper Swedavia AB och dess koncernföretag produkter och tjänster från statliga myndigheter och bolag till marknadsmässiga priser och på kommersiella villkor. Kostnaderna till övriga närstående utgörs i huvudsak av inköp av meteorologtjänster, myndighetsavgifter samt flygtrafikledningstjänster, vilka till stor del ingår i det kostnadsunderlag som täcks via ersättningar från Transportstyrelsen för säkerhetskontroll och delar av flygtrafikledningstjänster. Koncernens försäljning av varor och tjänster till övriga närstående uppgår till 237 MSEK (184) och inköp av varor och tjänster uppgår till 276 MSEK (257). Swedavia har under 2021 erhållit statliga bidrag om totalt 313 MSEK (433), varav 208 MSEK (233) avser omställningsstöd, 81 MSEK (187) avser stöd vid korttidspermitteringar och 24 MSEK (13) avser hyresbidrag. Transaktioner med staten avseende skatter och sociala avgifter har undantagits.

NOT 6 Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Övriga rörelseintäkter				
Realisationsvinster	98	435	7	7
Övrigt	227	265	226	265
Summa	**325**	**700**	**233**	**272**

Realisationsvinster 2021 avser försäljning av dotterbolag, 92 MSEK (427), justerat försäljningspris av mark, –2 MSEK (—) samt övriga realisationsvinster om 7 MSEK (7). Övrigt avser huvudsakligen omställningsstöd om 208 MSEK (233).

20220711130638

NOT 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
KPMG				
Revisionsuppdrag	3	3	3	3
Andra uppdrag	1	—	1	—
Summa	**4**	**3**	**4**	**3**

Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt revision och annan granskning utförd i enlighet med överenskommelse eller avtal. Detta inkluderar övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

Med andra uppdrag avses rådgivning avseende redovisningsfrågor samt rådgivning kring processer och intern kontroll.

Kostnad för revision avser upplupen kostnad för det räkenskapsår som revisionen avser.

KPMG omvaldes till revisor på årsstämman 2021.

NOT 8 Anställda och personalkostnader

	2021			2020		
Medelantalet anställda, Sverige	**Totalt**	**Andel kvinnor, %**	**Andel män, %**	**Totalt**	**Andel kvinnor, %**	**Andel män, %**
Moderbolag	2 244	34	66	2 600	34	66
Koncernen	**2 244**	**34**	**66**	**2 600**	**34**	**66**

	2021			2020		
Medelantal, ledande befattningshavare	**Totalt**	**Andel kvinnor, %**	**Andel män, %**	**Totalt**	**Andel kvinnor, %**	**Andel män, %**
Koncernen						
Styrelseledamöter	9	56	44	9	45	55
Övriga ledande befattningshavare inklusive vd	10	50	50	11	64	36

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK	Koncernen 2021	Koncernen 2020	Moderbolaget 2021	Moderbolaget 2020
Löner och ersättningar				
Styrelsen	2	2	2	2
Vd och ledande befattningshavare	22	22	22	22
Övriga anställda[1]	971	1 004	971	1 004
Summa	**995**	**1 028**	**995**	**1 028**
Sociala kostnader[2]	471	496	481	465
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	8	8	8	8
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	133	141	133	111
Övriga personalrelaterade kostnader	18	25	18	25
Summa personalkostnader	**1 484**	**1 550**	**1 494**	**1 519**

[1] Löner 2021 har reducerats med 76 MSEK (172) i samband med korttidspermittering, 14 MSEK (30) kopplat till löneavstående och 62 MSEK (142) var hänförligt statligt stöd.

[2] Sociala kostnader 2021 har reducerats med 24 MSEK (55) i samband med korttidspermittering 5 MSEK (11) kopplat till löneavstående och 19 MSEK (44) var hänförligt statligt stöd.

Ersättning till styrelse 2021, TSEK	**Styrelse-arvoden**	**Revisions-utskott**	**Ersättnings-utskott**	**Övriga förmåner**
Styrelsens ordförande				
Åke Svensson	457	23	25	—
Styrelseledamöter				
Nina Linander	228	41	—	—
Lotta Mellström	—	—	—	—
Lars Mydland	228	—	—	—
Lottie Svedenstedt	228	—	20	—
Tor Claussen	228	—	—	—
Eva Nygren	228	—	—	—
Per Sjödell[1]	228	—	13	—
Annica Åhäs	228	—	—	—
Summa	**2 055**	**64**	**58**	**—**

[1] Per Sjödell valdes in i ersättningsutskottet på konstituerande styrelsemöte 28 april 2021.

NOTER

Ersättning till styrelse 2020, TSEK	Styrelse-arvoden	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande				
Åke Svensson	431	21	24	—
Styrelseledamöter				
Lars Backemar[2]	73	—	—	—
Lottie Knutson[2]	73	—	7	—
Nina Linander[1]	189	29	—	—
Lotta Mellström	—	—	—	—
Lars Mydland	216	—	—	—
Mikael Norman[2]	73	13	—	—
Lottie Svedenstedt	216	—	19	—
Tor Claussen[3]	143	—	—	—
Eva Nygren[3]	143	—	—	—
Per Sjödell[3]	143	—	—	—
Annica Ånäs[3]	143	—	—	—
Summa	**1 843**	**63**	**50**	—

[1] Nina Linander valdes in i styrelsen och revisionsutskottet 13 februari. Från 1 maj valdes Nina till ordförande i revisionsutskottet.
[2] Lämnade styrelsen vid stämman 29 april 2020.
[3] Valdes in i styrelsen på stämman 29 april 2020.

Ersättningar till styrelsen utgår från de av årsstämmans fastställda arvoden och utbetalas månadsvis med en tolftedel av årsarvodet. Under 2020 har samtliga styrelseledamöter gjort ett frivilligt avstående av styrelsearvode och utskottsarvode med 10 procent under perioden 1 april 2020 till 31 augusti 2020. Ovanstående belopp utgörs av arvode enligt stämmobeslut minskat med frivilligt avstående beräknat utifrån månadsarvodet under den angivna perioden.

Riktlinjer för ersättning till styrelsen

Swedavia följer statens riktlinjer vad gäller ersättning till styrelsen. Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt beslut på årsstämman 28 april 2021. Ingen pensionsersättning utgår till styrelsen. Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter eller suppleanter erhåller ej styrelsearvode. Till styrelseledamöter i samtliga dotterbolag utgår inte styrelsearvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i bolag inom Swedaviakoncernen. Ersättning till revisionsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman 28 april 2021. I revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemötet 28 april 2021 styrelseledamöterna Nina Linander som ordförande samt Åke Svensson och Lotta Mellström som ledamöter. Ersättning till ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman 28 april 2021. I ersättningsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 28 april 2021 styrelseordförande Åke Svensson som ordförande i utskottet samt styrelseledamöterna Lotta Mellström och Lottie Svedenstedt som ledamöter, samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Ersättning till ledande befattningshavare[1] 2021, TSEK		Grundlön	Övriga förmåner[6]	Pensions-kostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
VD och koncernchef	Jonas Abrahamsson	4 429	9	1 305	5 743	6 + 12
Direktör Projekt	Johan Bill	2 252	15	676	2 943	6 + 6
Direktör Governance & Compliance	Anna Bovaller	1 583	3	444	2 030	6 + –
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Mona Glans[2]	375	1	96	472	6 + 6
Direktör Operativ Drift International Airports	Peder Grunditz[3]	2 103	15	631	2 749	6 + 6
Direktör Strategiska Initiativ & Innovation	Fredrik Jaresved[4]	255	1	64	320	6 + 6
Direktör Marknad & Försäljning International Airports	Charlotte Ljunggren	2 121	4	627	2 752	6 + 6
Direktör Regionala Flygplatser	Susanne Norman	1 564	3	400	1 967	6 + 6
Direktör Anläggningar & System International Airports	Caroline Ottoson	2 186	7	656	2 849	6 + 6
Direktör Ekonomi & Finans	Mats Påhlson	2 317	4	685	3 006	6 + 6
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	Anna Strömvall[5]	1 300	3	333	1 636	6 + 6
Direktör Affärsstöd	Marie Wiksborg	1 944	3	536	2 483	6 + 6
Summa		**22 428**	**67**	**6 455**	**28 950**	

[1] Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad ersättning utgår från fast månadslön och semestertillägg. I pensionskostnad inkluderas premier till sjukförsäkring."
[2] Mona Glans ingick i kretsen av ledande befattningshavare till och med 31 mars 2021 då hon lämnade koncernledningen för att därefter tillträda en extern tjänst.
[3] Flygplatschef Bromma Stockholm Airport rapporterade from 1 april 2021 till Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport, Peder Grunditz. Peder Grunditz lämnade befattningen som Flygplatsdirektör för Stockholm Arlanda Airport 31 oktober 2021 och tillträdde befattningen som Direktör Operativ Drift (COO) International Airports 1 november 2021.
[4] Fredrik Jaresved tillträdde befattningen som Direktör Strategiska Initiativ & Innovation 1 november 2021 och inträdde samma datum i koncernledningen.
[5] Anna Strömwall lämnade koncernledningen i samband med att den nya organisationen för International Airports trädde i kraft 1 november 2021.
[6] Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag och sjukvårdsförsäkring.

20220711130639

Ersättning till ledande befattningshavare [1] 2020, TSEK		Grundlön	Övriga förmåner [2]	Pensions-kostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
VD och koncernchef	Jonas Abrahamsson	4 082	11	1 214	5 307	6 + 12
Direktör Stora Projekt	Johan Blll	2 130	14	640	2 784	6 + 6
Chefsjurist	Anna Bovaller	1 491	5	410	1 906	6 + –
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Mona Glans	1 452	4	372	1 827	6 + 6
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Peder Grunditz	1 885	14	566	2 465	6 + 6
Direktör Marknad & Kommersiell utveckling	Charlotte Ljunggren	1 998	4	587	2 588	6 + 6
Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser	Susanne Norman	1 479	3	378	1 860	6 + 6
Direktör Anläggning & System	Caroline Ottoson	2 036	14	612	2 662	6 + 6
Finans- och Ekonomidirektör	Mats Påhlson	2 181	15	644	2 840	6 + 6
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	Anna Strömvall	1 461	3	374	1 839	6 + 6
Direktör Affärsstöd & Säkerhet	Marie Wiksborg	1 831	3	505	2 339	6 + 6
Summa		**22 027**	**89**	**6 301**	**28 417**	

[1] Redovisad ersättning utgår ifrån fast månadslön och semestertillägg. I pensionskostnad inkluderas premier till sjukförsäkring. Ledande befattningshavare har under perioden 1 april 2020 till 31 augusti 2020 gjort ett frivilligt löneavstående på 10% av sin bruttolön.
[2] Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag och sjukvårdsförsäkring.

Ersättning till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med VD utgör koncernledningen och är direktrapporterande till VD. Koncernledningen utses av VD. Ersättningar till VD och Chef Internrevision beslutas av Swedavias styrelse, efter beredning i ersättningsutskottet. VD fastställer ersättning till övriga ledande befattningshavare efter beredning i ersättningsutskottet.

Styrelsens förslag till riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för företagsledningen innebär att Swedavia AB (publ) ska sträva efter att ersättning och anställningsvillkor ska vara konkurrenskraftiga och väl avvägda. Ersättningarna ska präglas av rimlighet och transparens samt bidra till en god etik och företagskultur. Ersättningen ska inte vara löneledande i förhållande till jämförbara företag utan präglas av måttfullhet. I fråga om ersättning och andra anställningsvillkor tillämpar Swedavia de av stämman fastställda Riktlinjerna för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Dessa bygger på Regeringens fastställda "Principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande" beslutade 27 februari 2020. Riktlinjerna ska utmynna i en ersättning som är konkurrenskraftig, takbestämd, rimlig och ändamålsenlig. Principen är fast grundlön vilket innebär att några incitamentsprogram eller andra typer av rörliga lönedelar inte får förekomma för ledande befattningshavare.

Pensioner

Pension till VD avsätts med 30 procent av den fasta lönen till en premiebaserad pension. Pension till övriga ledande befattningshavare avsätts enligt den avgiftsbestämda ITP 1-planen, med undantag för Direktör Marknad & Försäljning, där det har avtalats om en premiebaserad pension till vilken avsättning görs motsvarande 30 procent av den fasta lönen. En ledande befattningshavare, vars anställning övergick från LFV till Swedavia 1 april 2010, omfattas av en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstilläggstrappa till ITP 1. För övriga ledande befattningshavare, vilka inte omfattas av pensionstilläggstrappan till ITP 1, har det avtalats om en extra pensionsavsättning utöver den avgiftsbestämda pensionen enligt ITP 1-planen. Pensionsförmånerna överstiger dock inte statens vid var tid gällande riktlinje. Pensionsålder för VD och övriga ledande befattningshavare är 65 år.

Uppsägning och avgångsvederlag

Vid uppsägning från bolagets sida gäller de uppsägningstider samt avgångsvederlag som anges i tabellen. Avgångsvederlag motsvarar fast lön. Vid ny anställning, annat tillkommande avlönat uppdrag eller vid inkomst från näringsverksamhet ska uppsägningslön och avgångsvederlag reduceras med belopp motsvarande den nya inkomsten under den aktuella perioden. Avgångsvederlag är vare sig pensions- eller semesterlönegrundande. VD och övriga ledande befattningshavare har en ömsesidig uppsägningstid om sex månader, med undantag av en befattningshavare som har fyra månaders egen uppsägningstid. Under uppsägningstiden är samtliga ledande befattningshavare berättigade till gällande anställningsförmåner.

Övriga anställda

Anställda inom Swedaviakoncernen erhåller ersättning i form av fast grundlön, fast timlön, förmåner samt pensionsavsättning enligt kollektivavtal. För vissa åldersgrupper vars anställning övergick från LFV till Swedavia 1 april 2010 gäller även en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstilläggstrappa till ITP 1. Reklamsäljare har som komplement till fast grundlön även en rörlig provisionsbaserad lönedel, vilken är takbestämd.

Organisationsförändring

Den 1 november 2021 genomfördes en förändring av Swedavias verksamhetsstruktur och organisation. De fyra internationella flygplatserna Arlanda, Bromma, Landvetter och Malmö Airport organiserades i en gemensam flygplatsorganisation, International Airports. De sex regionala flygplatserna strukturerades inom ramen för Regional Airports. För mer utförlig information om organisationsförändringen, se sida 26–27.

NOT 9 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
Avskrivningar	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Goodwill	—	—	25	25
Övriga immateriella anläggningstillgångar	61	62	61	62
Byggnader och mark	390	312	389	312
Förvaltningsfastigheter	20	21	—	—
Markanläggningar	262	262	261	261
Installationer, fordon och inventarier	612	624	492	493
Summa	**1 346**	**1 281**	**1 228**	**1 154**
Nedskrivningar				
Pågående nyanläggningar	37	174	36	173
Summa	**37**	**174**	**36**	**173**
Totalt	**1 382**	**1 456**	**1 263**	**1 327**

NOT 10 Övriga rörelsekostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
Övriga rörelsekostnader	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Kostnad för utrangering av anläggningstillgångar	15	17	15	18
Övrigt	–1	3	–1	2
Summa	**14**	**21**	**14**	**21**

NOT 11 Finansiella intäkter och kostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Årets andel i intresseföretags och joint ventures resultat	71	54	—	—
Summa	**71**	**54**	**—**	**—**

	Koncernen		Moderbolaget	
Finansiella intäkter	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Ränteintäkter	4	5	10	16
Summa	**4**	**5**	**10**	**16**

	Koncernen		Moderbolaget	
Finansiella kostnader	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Räntekostnader finansiella skulder	33	36	79	80
Räntederivat	40	37	40	34
Räntedel i årets pensionskostnad	7	12	—	—
Räntekostnader leasingskulder	35	37	—	—
Netto, valutakursförändringar	2	5	8	11
Övriga finansiella kostnader	14	12	13	11
Summa	**131**	**138**	**141**	**137**

Finansiella intäkter relateras till finansiella instrument redovisade till upplupet anskaffningsvärde. Finansiella kostnader hänförliga till räntekostnader från finansiella skulder, övriga finansiella kostnader relaterar till upplupet anskaffningsvärdet. Derivatinstrument relaterar till verkligt värde via totalresultat.

Räntekostnader från finansiella skulder är hänförliga till skulder till kreditinstitut, företagsobligationer och företagscertifikat. Lånekostnader hänförliga till om- och nybyggnadsprojekt, uppgående till 46 MSEK (44), har aktiverats under året. Genomsnittlig ränta för 2021 är 1,1 procent (1,2).

NOT 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

	Moderbolaget	
Bokslutsdispositioner	**2021**	**2020**
Förändring avskrivningar över plan	550	475
Erhållna koncernbidrag	117	120
Summa bokslutsdispositioner	**667**	**595**
Obeskattade reserver		
Ackumulerade avskrivningar över plan	1 083	1 575
Summa obeskattade reserver	**1 083**	**1 575**

Den ackumulerade överavskrivningen är beräknad på övriga immateriella tillgångar, installationer, fordon och inventarier.

20220711130640

NOT 13 Skatt

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Aktuell skattekostnad (–) / skatteintäkt (+)				
Aktuell skattekostnad	–1	–21	—	0
Justering av skatt hänförlig till tidigare år	0	33	—	33
	–1	12	—	33
Uppskjuten skattekostnad (–) / skatteintäkt (+)				
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	261	378	160	283
Justering av uppskjuten skatt avseende temporära skillnader hänförlig till tidigare år	–2	—	–2	—
	259	378	157	283
Totalt redovisad skattekostnad	258	391	157	316

	2021		2020	
Koncernen	**Procent**	**Belopp**	**Procent**	**Belopp**
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		–1 441		–1 672
Skatt enligt gällande skattesats	20,6	297	21,4	358
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader	–1,1	–16	–1,0	–16
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter	1,4	21	5,6	94
Temporär skillnad, ej aktiverad	–1,9	–27	–1,5	–26
Effekt på uppskjuten skatt av förändrade skattesatser	—	—	–0,9	–15
Skatt avseende tidigare års taxering	–0,1	–2	—	—
Övrigt	–1,0	–15	–0,3	–5
Redovisad effektiv skatt	**17,9**	**258**	**23,4**	**391**

	2021		2020	
Moderbolaget	**Procent**	**Belopp**	**Procent**	**Belopp**
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		–1 056		–1 724
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	20,6	217	21,4	369
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader	–1,4	–15	–0,9	–16
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter	0,0	0	0,0	1
Årets underskott, ej nyttjat	–2,6	–27	–1,5	–26
Effekt på uppskjuten skatt av förändrade skattesatser	—	—	–0,7	–11
Skatt avseende tidigare års taxering	–0,2	–2	—	—
Övrigt	–1,5	–16	0,0	–1
Redovisad effektiv skatt	**14,9**	**157**	**18,3**	**316**

I koncernen avser ej skattepliktiga intäkter 2021, 21 MSEK, samt föregående år, 94 MSEK, främst realisationsvinster från avyttring av aktier och andelar. Skattesatsen som för 2021 uppgår till 20,6 procent, uppgick 2020 till 21,4 procent.

NOT 14 Immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
Immateriella anläggningstillgångar	**2021-12-31**	**2020-12-31**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Goodwill	352	352	204	228
Övriga immateriella anläggningstillgångar	351	378	351	378
Summa	**702**	**729**	**555**	**606**

	Koncernen		Moderbolaget	
Goodwill	**2021-12-31**	**2020-12-31**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	352	352	493	493
Vid årets slut	**352**	**352**	**493**	**493**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	—	—	–265	–241
Årets avskrivning enligt plan	—	—	–25	–25
Vid årets slut	—	—	**–290**	**–265**
Redovisat värde vid årets slut	**352**	**352**	**204**	**228**

Goodwill

I samband med bolagiseringen 1 april 2010, överläts tillgångar och skulder från LFV till Swedavia till ett bedömt marknadsvärde. I samband med transaktionen uppstod det i moderbolaget en goodwill om 493 MSEK som vid övergången till IFRS i koncernen uppgick till 352 MSEK.

Prövning av nedskrivningsbehov för goodwill

Redovisat värde för goodwill härleds till Flygplatsverksamheten (rörelsesegment). De flygplatser som ingår i det nationella basutbudet drivs som

ett system, sammanhängande och ömsesidigt beroende. Systemtänket innebär att det inte är möjligt att på ett meningsfullt sätt isolera det kassaflöde som är hänförligt till enskilda flygplatser som ingår i systemet och därmed behandlas de flygplatser som ingår i basutbudet som en kassagenererande enhet. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod i koncernen men skrivs av enligt plan i moderbolaget. Prövning av nedskrivningsbehov utförs årligen eller oftare om indikation finns på värdenedgång. Återvinningsvärdet fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde. Beräkningarna för den första tvåårsperioden 2021 utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan.

Swedavia-koncernen arbetar med strategiska planer och långtidsscenarios, baserat på branschbedömningar, som sträcker sig fram till år 2035. Efter affärsplanens slut utgår nedskrivningstestet från de uppskattade kassaflödena i den beslutade strategiska planen. Vid beräkningen av nyttjandevärdet har leasingbetalningar hanterats som kassaflöden i rörelsen. Detta innebär att leasingskulderna inte påverkat diskonteringsräntan. Leasingskulden dras från enhetens redovisade värde, eftersom nyttjandevärdet reducerats med framtida leasingbetalningar, i vilken nyttjanderättstillgångarna ingår.

Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resenärsutveckling, investeringsnivån samt kostnadsutveckling. Covid-19-pandemin har påverkat flygmarknaden drastiskt och skapat stora osäkerheter på såväl kort som lång sikt avseende resenärsutvecklingen. Swedavia har vid fastställande av framtida resenärsutveckling, i såväl affärsplan som strategisk plan, tagit fram tre scenarier, hög, låg och mellan. Utifrån dessa tre scenarier har mellanscenariot valts som bedömts spegla den mest sannolika resenärsutvecklingen. Kassaflöden bortom 2035 har antagits ha en årlig tillväxt motsvarande 2,0 procent (2,0) per år. Den använda diskonteringsräntan före skatt uppgår till 8,1 procent (8,2). Prövningen har inte inneburit någon nedskrivning av goodwill.

Känslighetsanalys

Det beräknade återvinningsvärdet för Flygplatsverksamheten översteg redovisat värde per 31 december 2021. En ökning av diskonteringsräntan (WACC) med 0,5 procent skulle innebära att återvinningsvärdet minskar med 2 600 MSEK och återvinningsvärdet skulle i så fall understiga det redovisade värdet. En minskning av den årliga tillväxten med 0,5 procent skulle innebära att återvinningsvärdet minskar med 1 500 MSEK. Återvinningsvärdet skulle i så fall vara i nivå med det redovisade värdet.

	Koncernen		Moderbolaget	
Övriga immateriella anläggningstillgångar	**2021-12-31**	**2020-12-31**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	737	698	737	698
Årets omklassificeringar	37	40	35	40
Årets omklassificering/anskaffning genom fusion	—	—	2	—
Årets avyttringar och utrangeringar	–12	–1	–12	–1
Vid årets slut	**763**	**737**	**763**	**737**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–359	–275	–359	–275
Återföring avskrivning på avyttringar	11	1	11	1
Årets avskrivning enligt plan	–64	–85	–64	–85
Vid årets slut	**–412**	**–359**	**–412**	**–359**
Redovisat värde vid årets slut	**351**	**378**	**351**	**378**

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolering i annans fastighet 173 MSEK (188), IT-system 178 MSEK (190), varav 17 MSEK (28) avser internt utvecklade immateriella tillgångar. Övriga immateriella anläggningstillgångar som avser investeringar i annans fastighet utgör förutsättning för rättigheten att bedriva flygplatsverksamhet. Nödvändiga investeringar i bullerisolering regleras i miljötillstånd för respektive flygplats.

NOT 15 Materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	**2020-12-31**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Byggnader och mark (not 16)	6 595	5 288	6 570	5 268
Markanläggningar (not 17)	3 789	3 506	3 777	3 497
Installationer, fordon och inventarier (not 18)	3 521	3 021	3 477	2 877
Pågående nyanläggningar (not 19)	4 558	6 296	4 425	6 143
Summa	**18 464**	**18 112**	**18 247**	**17 786**

NOT 16 Byggnader och mark

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	**2020-12-31**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	8 436	8 206	8 409	8 168
Årets förvärv/omklassificeringar	1 703	261	1 695	272
Årets avyttringar och utrangeringar	–21	–31	–21	–31
Vid årets slut	**10 118**	**8 436**	**10 083**	**8 409**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–3 141	–2 851	–3 134	–2 844
Återföring avskrivning på avyttringar	16	23	16	22
Årets avskrivning enligt plan	–390	–312	–389	–312
Vid årets slut	**–3 516**	**–3 141**	**–3 508**	**–3 134**
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	–7	–11	–7	–11
Återföring av tidigare års nedskrivningar	1	4	1	4
Årets nedskrivningar	—	—	—	—
Vid årets slut	**–6**	**–7**	**–6**	**–7**
Redovisat värde vid årets slut	**6 595**	**5 288**	**6 570**	**5 268**
Varav mark				
Vid årets början	382	382	359	359
Årets förvärv	—	—	—	—
Årets avyttringar	–4	—	—	—
Redovisat värde vid årets slut	**378**	**382**	**359**	**359**

20220711130641

NOT 17 Markanläggningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	5 285	5 010	5 275	4 999
Årets omklassificeringar	550	376	545	376
Årets avyttringar och utrangeringar	–80	–101	–80	–101
Vid årets slut	**5 755**	**5 285**	**5 739**	**5 275**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–1 777	–1 609	–1 777	–1 609
Återföring avskrivning på avyttringar	76	94	76	94
Årets avskrivning enligt plan	–262	–262	–261	–261
Vid årets slut	**–1 965**	**–1 777**	**–1 962**	**–1 777**
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	–1	–1	–1	–1
Återföring nedskrivning på avyttring	—	—	—	—
Årets nedskrivningar	—	—	—	—
Vid årets slut	**–1**	**–1**	**–1**	**–1**
Redovisat värde vid årets slut	**3 789**	**3 506**	**3 777**	**3 497**

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

NOT 18 Installationer, fordon och inventarier

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	6 645	6 384	6 449	6 198
Årets omklassificeringar	1 006	530	954	520
Årets omklassificering/anskaffning genom fusion	—	—	172	—
Årets avyttringar och utrangeringar	–194	–269	–194	–269
Vid årets slut	**7 457**	**6 645**	**7 380**	**6 449**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–3 623	–3 374	–3 572	–3 338
Återföring avskrivning på avyttringar	188	261	188	261
Årets avskrivning enligt plan	–500	–510	–492	–493
Vid årets slut	**–3 935**	**–3 623**	**–3 902**	**–3 572**
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	–1	–1	–1	–1
Återföring av nedskrivningar	—	0	—	0
Årets nedskrivningar	—	—	—	—
Vid årets slut	**–1**	**–1**	**–1**	**–1**
Redovisat värde vid årets slut	**3 521**	**3 021**	**3 477**	**2 877**

NOT 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Vid årets början	6 296	5 113	6 143	5 031
Årets förvärv	1 581	2 501	1 544	2 435
Årets förvärv genom fusion	—	—	0	—
Årets avyttringar	–3	0	–3	–14
Årets omklassificeringar	–3 278	–1 142	–3 224	–1 136
Årets nedskrivningar	–38	–174	–36	–173
Redovisat värde vid årets slut	**4 558**	**6 296**	**4 425**	**6 143**

Pågående nyanläggningar utgörs till största del av investeringar inom infrastruktur och terminaler. Omklassificering till aktuellt tillgångsslag sker när tillgången tas i bruk. Nedskrivningarna 2021 är främst hänförliga till ej aktiverbara utvecklingsprojekt. Av årets förvärv utgör 161 MSEK (172) aktiverat arbete för egen räkning.

NOT 20 Verkligt värde

I nedanstående tabell presenteras de tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Med verkligt värde menas det pris som vid värderingstidpunkten skulle erhållas vid försäljning av en tillgång eller belastas vid överlåtelse av en skuld genom en ordnad transaktion mellan marknadsaktörer. Tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde klassificeras i en hierarki med tre olika nivåer utifrån den information som används för att fastställa deras verkliga värde. Nivå 1 avser när verkligt värde fastställts utifrån noterade priser (ojusterade) på aktiva marknader för identiska tillgångar och skulder. Nivå 2 avser när verkligt värde fastställs utifrån andra observerbara indata för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i Nivå 1. Nivå 3 avser när verkligt värde fastställs utifrån indata för tillgången eller skulden som inte baseras på observerbara marknadsdata.

Värdering till verkligt värde

Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2021-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen				
Derivatinstrument (not 28) [1]	—	4	—	4
Biologiska tillgångar (not 23) [2]	—	—	83	83
Summa	**—**	**4**	**83**	**87**

Värdering till verkligt värde

Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2020-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen				
Derivatinstrument (not 28) [1]	—	–180	—	–180
Biologiska tillgångar (not 23) [2]	—	—	81	81
Summa	**—**	**–180**	**81**	**–99**

[1] Redovisade till verkligt värde via totalresultat i koncernens balansräkning.
[2] Redovisade till verkligt värde i koncernens balansräkning. Verkligt värde på biologiska tillgångar fastställs utifrån nivå 3, upplysningen för jämförelseåret har justerats.

Derivatinstrument

Ränteswappar
Verkligt värde för ränteswappar beräknas som nuvärdet av bedömda framtida kassaflöden baserat på aktuell marknadsränta.

Elderivat
För elderivat bestäms det verkliga värdet med utgångspunkt från noterade kurser. Om det inte finns noterade kurser beräknas det verkliga värdet genom en diskontering av skillnaden mellan den avtalade terminskursen och den terminskurs som kan tecknas på balansdagen för den återstående kontraktsperioden.

Valutaterminer
Det verkliga värdet på valutaterminer beräknas genom en diskontering av skillnaden mellan den avtalade terminskursen och den terminskurs som kan tecknas på balansdagen för den återstående kontraktsperioden. Diskontering görs till riskfri ränta.

Biologiska tillgångar

Swedavias biologiska tillgångar består av större skogsmarksinnehav i anslutning till Swedavias flygplatser där den växande skogen värderas till verkligt värde.

Beståndet värderas vid varje bokslut. Värdering görs av extern part minst vartannat år i samband med årsbokslut eller vid annan tidpunkt om indikationer finns på väsentliga förändringar i marknadsvärdet. Vid övriga bokslut värderas beståndet av växande skog genom en intern värdering. I samband med årsbokslutet 2021 utfördes en extern värdering.

Värderingsmetoden vid extern värdering är enligt Lantmäteriets beståndsmetod. Beståndsmetoden utgår från en avkastningsvärdering av förväntade framtida kassaflöden från ett långsiktigt hållbart skogsbruk. Väsentliga indata är lokala prislistor för timmer och massaved med medelpriser för de senaste tio åren, möjlig avverkningsbar volym enligt Skogsvårdlagens ransoneringsbestämmelse samt diskonteringsräntor baserade på skogens ålder. Förändring av verkligt värde redovisas i resultatrapporten som övriga intäkter eller övriga externa kostnader. Det verkliga värdet fastställts utifrån hierarkinivå 3, vilket innebär att de biologiska tillgångarnas verkliga värden inte går att härleda direkt på observerbara marknadsdata.

Vid intern värdering jämförs beståndet vid värderingstidpunkten med beståndet vid tidpunkten för den senaste externa värderingen. Därefter genomförs intervju/-er med nyckelperson/-er för att utreda om några faktorer haft inverkan på beståndet och således också på marknadsvärdet.

NOT 21 Förvaltningsfastigheter

Swedavia redovisar de fastigheter som klassificeras som förvaltningsfastigheter till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Förvaltningsfastigheter återfinns i rörelsesegmentet Real Estate och beståndet utgörs av frakt- och kontorsfastigheter samt mark vid Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport. Intäkterna från förvaltningsfastigheterna uppgår till 20 MSEK (19) och direkta kostnader uppgår till 27 MSEK (35). För information om avskrivningsmetod och bedömd nyttjandeperiod se not 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper. För information om värderingsantaganden avseende verkligt värde i upplysningssyfte, se nedan.

	Koncernen	
	2021-12-31	2020-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	752	931
Årets förvärv	2	221
Årets avyttringar	–8	0
Årets omklassificering	0	–17
Omklassificering tillgångar som innehas för försäljning	—	–382
Vid årets slut	**745**	**752**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid årets början	–49	–28
Årets avskrivning enligt plan	–20	–21
Omklassificering tillgångar som innehas för försäljning	—	—
Vid årets slut	**–69**	**–49**
Ackumulerade nedskrivningar		
Vid årets början	–7	–7
Årets nedskrivning	—	0
Vid årets slut	**–7**	**–7**
Redovisat värde vid årets slut	**668**	**697**
Verkligt värde (nivå 3)	1 841	2 137
Omklassificering tillgångar som innehas för försäljning	—	–480
Verkligt värde, efter omklassificering	1 841	1 657

20220711130642

Swedavias förvaltningsfastigheter redovisas till anskaffningsvärde. Fastigheterna värderas för att upplysa om verkligt värde, det vill säga bedömt marknadsvärde. Beståndet av förvaltningsfastigheter värderas årligen i samband med årsbokslut. Värderingen sker antingen av externa oberoende värderingsmän eller genom intern värdering. I samband med årsbokslutet 2021 utfördes en extern värdering.

Fastighetsvärderingen baseras på kassaflöden som tillgången förväntas generera, där driftnettot nuvärdesberäknas. För att uppskatta driftnettot görs bedömningar av inflation, hyror, vakanser samt drift- och underhållskostnader. Fastighetsvärderingen bygger på varje enskilt värderingsobjekts förväntade kassaflöde under de kommande tio åren. För objekt med hyres- eller arrendetider längre än tio år har kalkylerna förlängts. För kalkylperiodens sista år beräknas ett restvärde vilket ska utgöra ett förväntat marknadsvärde vid tidpunkten. Informationen som används för att fastställa det verkliga värdet av förvaltningsfastigheterna klassificeras som nivå 3, vilket innebär att förvaltningsfastigheternas verkliga värden inte går att härleda direkt på observerbara marknadsdata. Verkligt värde har minskat från 2 137 MSEK till 1 841 MSEK, vilket främst beror på att Hotell 1 Landvetter AB avyttrats under året. Investeringar inom främst Logistic City 1 AB påverkar med ökat värde.

NOT 22 Leasing

Leasingavtal där Swedavia är leasetagare

Koncernens materiella anläggningstillgångar utgörs både av ägda och leasade tillgångar. Inga av Swedavias leasade tillgångar utgörs av förvaltningsfastigheter.

	Koncernen	
	2021-12-31	2020-12-31
Materiella anläggningstillgångar	18 464	18 112
Nyttjanderättstillgångar	1 088	1 184
Summa	**19 552**	**19 296**

Koncernen leasar flera typer av tillgångar inklusive byggnader och mark för kontors- och driftverksamhet, fordon, maskiner samt byggnads-, kontors- och IT-utrustning. Inga leasingavtal innehåller kovenanter eller andra begränsningar utöver säkerheten i den leasade tillgången.

	Koncernen					
Nyttjanderätts-tillgång	**Byggnader**	**Mark**	**Inventarier**	**Maskiner**	**Fordon**	**Totalt**
Avskrivningar under året	–92	–5	–3	0	–12	–112
Utgående balans 31 december 2021	**1 035**	**45**	**3**	**0**	**5**	**1 088**

	Koncernen					
Nyttjanderätts-tillgång	**Byggnader**	**Mark**	**Inventarier**	**Maskiner**	**Fordon**	**Totalt**
Avskrivningar under året	–93	–5	–4	0	–13	–114
Utgående balans 31 december 2020	**1 127**	**41**	**5**	**0**	**11**	**1 184**

Tillkommande nyttjanderättstillgångar ("Additions to right-of-use assets") under 2021 uppgick till 16 MSEK (10). I detta belopp ingår anskaffningsvärdet för under året nyanskaffade nyttjanderätter samt tillkommande belopp vid omprövning av leasingskulder på grund av ändrade betalningar till följd av att leasingperioden har förändrats.

	Koncernen	
Leasingskulder	**2021**	**2020**
Kortfristiga leasingskulder	122	129
Långfristiga leasingskulder	1 022	1 103
Leasingskulder som ingår i rapporten över finansiell ställning	**1 144**	**1 232**

För löptidsanalys av leasingskulderna, se not 47, Finansiella risker, och avsnittet likviditets- och refinansieringsrisk.

	Koncernen	
Belopp redovisade i resultatet	**2021**	**2020**
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–112	–114
Ränta på leasingskulder	–35	–37
Variabla leasingavgifter som inte ingår i värderingen av leasingskulden	–3	–2
Kostnader för korttidsleasing	–1	–2
Kostnader för leasar av lågt värde, ej korttidsleasing av lågt värde	–1	–1

	Koncernen	
Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden	**2021**	**2020**
Summa kassautflöden hänförliga till leasingavtal	–104	–104

Ovanstående kassautflöde inkluderar såväl belopp för leasingavtal som redovisas som leasingskuld, som belopp som betalas för variabla leasingavgifter, korttidsleasing och leasar av lågt värde.

	Moderbolaget	
Icke uppsägningsbara leasingbetalningar uppgår till:	2021	2020
Inom ett år	121	134
Mellan ett och fem år	458	458
Längre än fem år	793	898

	Moderbolaget	
Kostnadsförda avgifter för operationella leasingavtal uppgår till:	2021	2020
Minimileaseavgifter	133	134
Variabla avgifter	6	6
Totala leasingkostnader	**139**	**140**

Byggnader och mark

Swedavia leasar byggnader och mark avseende kontors- och driftverksamhet. Vanligtvis innehåller leasingavtalen förlängningsoptioner som Swedavia kan utnyttja upp till ett år innan utgången av den icke uppsägningsbara leasingperioden. När det är praktiskt möjligt försöker Swedavia att inkludera sådana optioner i nya leasingavtal eftersom det bidrar till operativ flexibilitet. Optionerna kan endast utnyttjas av Swedavia, inte av leasegivaren. Huruvida det är rimligt säkert att en förlängningsoption kommer att utnyttjas eller ej fastställs på leasingavtalets inledningsdatum. Swedavia omprövar huruvida det är rimligt säkert att en förlängningsoption kommer att utnyttjas eller ej om det sker en viktig händelse eller betydande förändringar i omständigheter som ligger inom Swedavias kontroll.

Leasingavtalen består av ej uppsägningsbara perioder om 2–20 år, med optioner för Swedavia att nyttja ytterligare perioder. Avtalen innehåller inget slutgiltigt slutdatum. Swedavia gör vid avtalsstart en

individuell bedömning för varje avtal för att fastställa huruvida Swedavia är rimligt säker på att utnyttja en eller flera sådan förlängningsperioder.

Under året har leasingskulderna/-tillgångarna ökat med — MSEK till följd av nyttjande av optioner som inte tidigare inkluderats i leasingskulden. Betydande förändringar kan ske i framtiden ifall en omprövning av leasingperioden skulle inträffa avseende något av Swedavias betydande fastighetssavtal.

Vissa leasingavtal innehåller leasingavgifter som baseras på förändringar i lokala prisindex samt att Swedavia betalar avgifter som hänför sig till fastighetsskatter som läggs på leasegivaren. Dessa belopp fastställs årligen.

Övriga leasingavtal

Swedavia leasar fordon, maskiner och inventarier med leasingperioder på två till fem år. I vissa fall har Swedavia en möjlighet att köpa tillgången vid leasingperiodens slut. I andra fall garanterar Swedavia den leasade tillgångens restvärde vid leasingperiodens slut. Förlängningsoptioner förekommer endast i oväsentlig omfattning.

Swedavia leasar även byggnadsutrustning, kontorsutrustning och IT-utrustning med leasingperioder på ett till tre år. Dessa leasingavtal är korttidsleasingavtal och/eller leasar av lågt värde. Swedavia har valt att inte redovisa nyttjanderättstillgångar och leasingskulder för dessa leasingavtal.

Sale and leaseback

Inga sale and leaseback transaktioner har genomförts under räkenskapsåret.

Leasingavtal som inte nyttjas

Det fanns inga leasingavtal som inte nyttjats av koncernen under räkenskapsåret.

Leasingavtal där Swedavia är leasegivare

Operationell leasing – koncernen som leasegivare

Koncernens operationella leasingavtal, vilka genererar hyresintäkter, avser lokaluthyrning av kommersiella delar av rörelsefastigheter samt ett fåtal kontrakt avseende förvaltningsfastigheter. Hyresintäkterna kommer från både fasta och omsättningsbaserade hyror. Sammanlagda variabla avgifter som ingår i periodens resultat uppgår till 187 MSEK (182).

Avtalade leasingavgifter avseende befintliga kontrakt förfaller till betalning enligt nedan:

	Koncernen	Moderbolaget
Förfall	**2021**	**2021**
Inom ett år	514	496
Mellan ett och två år	472	459
Mellan två och tre år	463	452
Mellan tre och fyra år	428	418
Mellan fyra och fem år	416	408
Senare än fem år	844	821
Summa	**3 137**	**3 055**

	Koncernen	Moderbolaget
Förfall	**2020**	**2020**
Inom ett år	162	158
Mellan ett och två år	366	353
Mellan två och tre år	370	359
Mellan tre och fyra år	386	376
Mellan fyra och fem år	404	397
Senare än fem år	1 593	1 571
Summa	**3 281**	**3 214**

NOT 23 Biologiska tillgångar

	Koncernen	
	2021-12-31	**2020-12-31**
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	81	82
Förändring av verkligt värde	2	–2
Redovisat värde vid årets slut	**83**	**81**

Swedavias biologiska tillgångar består av större skogsmarksinnehav i anslutning till Swedavias flygplatser där den växande skogen värderas till verkligt värde. Beståndet värderas vid varje bokslut. Värdering görs av extern part minst vartannat år i samband med årsbokslut eller vid annan tidpunkt om indikationer finns på väsentliga förändringar i marknadsvärdet. Vid övriga bokslut värderas beståndet av växande skog genom en intern värdering. Extern värdering har gjorts i samband med årsbokslutet 2021. Förändring av verkligt värde redovisas i resultaträkningen som övriga intäkter eller övriga externa kostnader. För information om värderingsantaganden se not 20 Verkligt värde.

NOT 24 Finansiella anläggningstillgångar

	Koncernen	
	2021-12-31	**2020-12-31**
Andelar i intresseföretag och joint ventures (Not 26)	894	888
Andra långfristiga fordringar (Not 25)	387	242
Summa	**1 282**	**1 130**

	Moderbolaget	
	2021-12-31	**2020-12-31**
Andelar i koncernföretag	870	870
Andra långfristiga fordringar (Not 25)	387	242
Uppskjuten skatt	479	322
Summa	**1 737**	**1 434**

20220711130643

NOT 25 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	242	217	242	217
Tillkommande fordringar	146	25	146	25
Redovisat värde vid årets slut	**387**	**242**	**387**	**242**

Andra långfristiga fordringar avser främst förväntad ersättning från Trafikverket avseende gottgörelse hänförligt historisk miljöskuld samt förväntad ersättning från Transportstyrelsen avseende terminalintäkter.

NOT 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	Koncernen	
	2021-12-31	2020-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	888	913
Årets förvärv	—	—
Resultatandel	83	47
Utdelning	–78	–72
Försäljning	—	—
Redovisat värde vid årets slut	**894**	**888**

Utdelning från Swedish Airport Infrastructure KB uppgick till 78 MSEK (72).

Specifikation av moderbolagets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag och joint ventures

	Koncernen, 2021-12-31					
Företag, org.nr, säte	Årets resultat, Swedavias andel	Antal andelar	Andel i %	Kapitalandelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moderbolaget	Klassificering
Swedish Airport Infrastructure AB, 559012-5182, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	25 000	50,0	0	—	Joint venture
Swedish Airport Infrastructure KB, 969775-2609, Stockholms län, Stockholms kommun	83	1	49,9	894	—	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	495	33,0	0	—	Intresseföretag
Summa				**894**	—	

Specifikation av moderbolagets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag och joint ventures

	Koncernen, 2020-12-31					
Företag, org.nr, säte	Årets resultat, Swedavias andel	Antal andelar	Andel i %	Kapitalandelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moderbolaget	Klassificering
Swedish Airport Infrastructure AB, 559012-5182, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	25 000	50,0	0	—	Joint venture
Swedish Airport Infrastructure KB, 969775-2609, Stockholms län, Stockholms kommun	47	1	49,9	888	—	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	495	33,0	0	—	Intresseföretag
Summa	***47***			***888***	—	

Intresseföretaget Swedavia Airport Infrastructure KB bedöms vara väsentligt för koncernen. Intresseföretaget tillhandahåller och utvecklar fastigheter på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Malmö Airport som möter de specifika behov som aktörer på och runt flygplatserna har. Bolagets säte är Sverige och Swedavias ägarandel uppgår till 49,9 procent.

Balansräkning och resultaträkning i sammandrag för Swedish Airport Infrastructure KB-koncernen enligt Swedavia-koncernens redovisningsprinciper:

MSEK	2021-12-31	2020-12-31
Förvaltningsfastigheter	4 652	4 734
Likvida medel	219	152
Övriga tillgångar	172	64
Långfristiga räntebärande skulder	3 048	3 040
Kortfristiga skulder	205	133
Eget kapital	**1 789**	**1 777**
Koncernens bokförda värde på andelen	**894**	**888**

MSEK	2021	2020
Intäkter	414	415
Avskrivningar	–104	–144
Övriga kostnader	–130	–118
Finansiella intäkter	0	0
Finansiella kostnader	–42	–46
Resultat före skatt	**139**	**108**
Skatt	3	0
Årets resultat	**142**	**108**
Övrigt totalresultat	26	–14
Summa totalresultat	**167**	**94**
Koncernens andel av årets totalresultat	**83**	**47**

Under 2021 erhölls 78 MSEK (72) i utdelning från Swedish Airport Infrastructure.

Det redovisade värdet för det övriga intresseföretag som Swedaviakoncernen har en andel i, har inte förändrats 2021. Det redovisade värdet uppgick till 0 MSEK (0).

NOT 27 Andelar i koncernföretag

Moderbolagets andelar i koncernföretag	2021-12-31	2020-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	870	870
Effekt av fusion[1]	0	—
Redovisat värde vid årets slut	**870**	**870**

Specifikation av moderbolagets innehav av andelar i koncernföretag

Dotterföretag, org.nr, säte	Antal andelar	Andel i %	Redovisat värde 2021-12-31	Redovisat värde 2020-12-31
Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Stockholm kommun	500 000	100	870	870
Swedavia Energi AB, [1] 556951-8185, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	—	—	0
Swedavia Airport Telecom AB, 556951-8193, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	0	0
Redovisat värde vid årets slut			**870**	**870**

[1] Under året fusionerades Swedavia Energi AB med moderbolaget, Swedavia AB.

NOT 28 Finansiella tillgångar och skulder

Koncernens finansiella tillgångar och skulder, med undantag för koncernens derivatinstrument, redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Koncernens derivatinstrument redovisas till verkligt värde via resultatet, om de inte har identifierats som säkringsinstrument där säkringsredovisning tillämpas. Se tillämpliga redovisningsprinciper för säkringsredovisning i not 2. Övriga finansiella tillgångar och skulder värderas till verkligt värde i upplysningsändamål, för information om verkligt värde avseende derivatinstrumenten, se koncernens värdering nedan samt not 20. För kortfristiga fordringar och skulder, som exempelvis kundfordringar och leverantörsskulder med en kvarvarande livslängd på mindre än sex månader anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

Inga finansiella tillgångar och skulder nettoredovisas i balansräkningen i enlighet med IAS 32. För derivat har koncernen ISDA-avtal som möjliggör kvittning vid händelse av fallissemang. Per 31 december 2021 finns inga väsentliga finansiella skulder eller tillgångar som skulle kvittas i händelse av fallissemang.

Moderbolaget redovisar finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde.

I nedanstående sammanställning av koncernens finansiella tillgångar och skulder har leasingskulder exkluderats. Koncernens leasingskulder har inte värderats till verkligt värde. Se not 22, för redovisade värden avseende leasingskulder.

Finansiella tillgångar		Redovisat värde		Verkligt värde	
Koncernen	**Värdering enligt IFRS 9**	**2021-12-31**	**2020-12-31**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Andra långfristiga fordringar	Upplupet anskaffningsvärde	60	25	60	25
Kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	383	328	383	328
Fordringar hos intresseföretag	Upplupet anskaffningsvärde	27	7	27	7
Övriga fordringar	Upplupet anskaffningsvärde	191	212	191	212
Derivatinstrument	Verkligt värde via övrigt totalresultat	42	—	42	—
Upplupna intäkter	Upplupet anskaffningsvärde	51	7	51	7
Kortfristiga placeringar	Upplupet anskaffningsvärde	297	175	297	175
Likvida medel	Upplupet anskaffningsvärde	2 100	1 462	2 100	1 462
Summa		**3 151**	**2 216**	**3 151**	**2 216**

20220711130644

Finansiella skulder		Redovisat värde		Verkligt värde	
Koncernen	**Värdering enligt IFRS 9**	**2021-12-31**	**2020-12-31**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Långfristiga räntebärande skulder[1]	Upplupet anskaffningsvärde	8 002	8 297	7 986	8 320
Kortfristiga räntebärande skulder	Upplupet anskaffningsvärde	1 671	1 437	1 671	1 437
Derivatinstrument	Verkligt värde via övrigt totalresultat	35	177	34	177
Derivatinstrument	Verkligt värde via resultaträkningen	4	3	4	3
Övriga långfristiga skulder	Upplupet anskaffningsvärde	128	204	128	204
Leverantörsskulder	Upplupet anskaffningsvärde	565	591	565	591
Övriga skulder	Upplupet anskaffningsvärde	5	37	5	37
Skulder till intresseföretag	Upplupet anskaffningsvärde	64	44	64	44
Upplupna kostnader	Upplupet anskaffningsvärde	215	359	215	359
Summa		**10 689**	**11 149**	**10 672**	**11 172**

[1] Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Belopp i kolumn verkligt värde lämnas i upplysningssyfte.

Värdering till verkligt värde

Tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde klassificeras i en hierarki med tre olika nivåer utifrån den information som används för att fastställa deras verkliga värde. Koncernens finansiella tillgångar och skulder värderas till verkligt värde utifrån Nivå 2. För mer information om värdering till verkligt värde se not 20.

	2021-12-31		
	Nivå 1	**Nivå 2**	**Nivå 3**
Derivatinstrument netto, fordran	—	4	—
Långfristiga räntebärande skulder[2]	—	–7 986	—
Summa	**—**	**–7 982**	**—**

	2020-12-31		
	Nivå 1	**Nivå 2**	**Nivå 3**
Derivatinstrument netto, skuld	—	–180	—
Långfristiga räntebärande skulder[2]	—	–8 320	—
Summa	**—**	**–8 500**	**—**

[2] Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Beloppen ovan är verkliga värden för upplysningsändamål. Verkligt värde av ett lån beräknas genom en diskontering av framtida kassaflöden. I beräkningen tas även hänsyn till eventuell förändring av Swedavias kreditrisk sedan lånet upptogs. På delar av upplåningen anses redovisat värde reflektera det verkliga värdet med hänsyn till skuldernas korta löptid.

Ingen förändring av nivåer har skett 2021 jämfört med 2020.

Nettoresultat från ej säkringsredovisade poster	2021	2020
Finanstella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde[3]	4	3
Summa	**4**	**3**

[3] Underkategorin innehas för handel.

NOT 29 Material och förråd

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	**2020-12-31**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Förbrukningsmaterial	54	52	54	48
Gruslager	1	2	1	1
Bygg- och markförråd	2	2	2	2
Övriga lager	5	2	3	2
Summa	**62**	**57**	**60**	**53**

NOT 30 Kortfristiga fordringar

	Moderbolaget	
	2021-12-31	**2020-12-31**
Kundfordringar	372	311
Fordringar på koncernföretag	808	1 539
Fordringar på intresseföretag	27	0
Övriga fordringar	216	256
Skattefordringar	11	8
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	123	67
Summa	**1 557**	**2 180**

NOT 31 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures

I koncernen uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 27 MSEK (7) och avser till största del fordran på Altuna Hangar KB. Skulder till intresseföretag och joint ventures uppgår till 64 MSEK (44). I moderbolaget uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 27 MSEK (0) och skulder uppgår till 64 MSEK (44).

NOT 32 Övriga fordringar

	Koncernen	
	2021-12-31	2020-12-31
Skattefordringar	51	36
Övriga fordringar	199	241
Summa	**248**	**277**

NOT 33 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Upplupna intäkter Aviation Business, Commercial samt energi	51	7	51	0
Förutbetalda material- och underhållskostnader	15	20	25	20
Förutbetalda driftstjänster	6	6	11	6
Förutbetalda fastighets- och hyreskostnader	7	7	10	7
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	16	16	26	34
Summa	**95**	**57**	**123**	**67**

NOT 34 Kortfristiga placeringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021	2020	2021	2020
Certifikat	—	100	—	100
Obligation	297	75	297	75
Summa	**297**	**175**	**297**	**175**

Bokfört värde på kortfristiga placeringar överensstämmer med det verkliga värdet. Verkligt värde är det belopp som skulle ha erhållits för utestående kortfristiga placeringar vid avyttring på balansdagen. Kortfristiga placeringar är kategoriserade som finansiella tillgångar och redovisas till upplupet anskaffningsvärde i balansräkningen.

NOT 35 Eget kapital

Koncernen
Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare består av aktiekapital, övrigt tillskjutet kapital, säkringsreserv, hybridobligation samt balanserade vinstmedel.

Aktiekapital
Aktiekapitalet är fördelat på 1 441 403 026 aktier med ett kvotvärde på 1 SEK.

Övrigt tillskjutet kapital
Övrigt tillskjutet kapital avser överkurs i samband med nyemission samt aktieägartillskott.

Säkringsreserver
Reserven för kassaflödessäkring består av orealiserade värdeförändringar av ränte-, el- och valutaderivat (netto uppskjuten skatt). Säkringsredovisning innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via övrigt totalresultat.

Balanserade vinstmedel
I balanserade vinstmedel ingår bland annat årets resultat samt den del av obeskattade reserver som utgör eget kapital. Vidare ingår omvärderingar av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19 (netto uppskjuten skatt) samt ränta på hybridobligationer.

Hybridobligationer
Swedavia emitterade i november 2021 nya icke-säkerställda hybridobligationer på totalt 2 500 MSEK och efter emissionen uppgår Swedavias utestående hybridobligationer till totalt 3 500 MSEK. Hybridobligationerna har en evig löptid och har således ingen förfallodag men företaget har rätt att lösa in hybridobligationerna vid en fastställd framtida tidpunkt och sedan vid varje efterföljande räntebetalningsdatum, samt vid vissa specifika händelser. Bolaget har rätt att skjuta på räntebetalningarna på obestämd tid såtillvida innehavarna av hybridobligationerna meddelas inom avtalad tid. Hybridobligationerna redovisas i eget kapital i koncern och moderbolaget, och de är efterställda alla skulder. Räntekostnader hänförliga till hybridobligationerna redovisas löpande direkt mot balanserade vinstmedel inom eget kapital. Hybridobligationerna inkluderas inte i företagets känslighetsanalys för upplåningsränta eller i löptidsanalys över finansiella skulder.

Hybridobligationer	
Emitterat nominellt belopp (MSEK)	3 500
Valuta	SEK

Swedavias emitterade i november 2019 hybridobligationer på ett belopp om 1 000 MSEK, hybridobligationerna löper med en rörlig kupongränta om STIBOR 3 månader plus en marginal om 1,5 procent med en första möjlighet till inlösen 26 november 2024. Av hybridobligationerna som emitterades i november 2021 löper 2 300 MSEK till rörlig kupongränta om 3 månader plus en marginal om 2 procent resterande 200 MSEK löper till en fast ränta om 2,632 procent. Första möjliga inlösen är 17 november 2026. Bolaget har ingen avtalsrättslig förpliktelse att betala ränta. Efter tidpunkten för första möjlighet till inlösen, stiger ränta med 500 punkter. Enligt villkoren för hybridobligationerna måste Swedavia betala upplupen ränta om Swedavia väljer att lämna utdelning till aktieägarna. Därutöver har Swedavia möjlighet, men ej skyldighet att köpa tillbaka hybridobligationen om staten minskar sitt ägande i Swedavia. Om Swedavia väljer att inte köpa tillbaka hybridobligationen, om staten minskar sitt ägande i bolaget, ökar ränta med 500 punkter (step up).

Kapitalhantering	2021		2020	
Koncernens finansiella mål	**Utfall**	**Mål**	**Utfall**	**Mål**
Avkastning på operativt kapital	–6,3%	6,0%	–7,5%	6,0%
Skuldsättningsgrad	0,8	0,7–1,5 ggr	1,0 ggr	0,7–1,5 ggr

Moderbolag
Bundet och fritt eget kapital
Eget kapital fördelas enligt svensk lag mellan bundet och fritt (utdelningsbart) kapital. Utdelning får endast ske om det efter utdelning finns full täckning för det bundna egna kapitalet. Vidare regleras utdelning även av försiktighetsregeln som innebär att utdelning endast får ske om det är försvarligt med hänsyn till de risker som verksamhetens art och omfattning ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital samt koncerns konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

I moderbolaget består bundet eget kapital av aktiekapital om 1 441 MSEK (1 441) samt fond för utvecklingsutgifter om 17 MSEK (28). Det fria egna kapitalet i moderbolaget uppgår till 8 746 MSEK (7 082) och består av överkursfond om 2 161 MSEK (2 161), balanserade vinstmedel om 3 983 MSEK (5 329) IFRS Hybrid 3 500 MSEK (1 000) och årets resultat om –898 MSEK (–1 409). Balanserade vinstmedel inkluderar erhållet aktieägartillskott från ägaren under 2020 om 2 500 MSEK. För mer information om aktieägartillskottet, se not 47, Finansiella risker.

20220711130645

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Hybridobligation	3 500 000 000
Balanserade vinstmedel	3 983 215 775
Årets resultat	–898 346 638
	8 746 223 676

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	8 746 223 676
Varav till överkursfond	2 161 354 539
Varav till hybridobligation	3 500 000 000
Varav till balanserade vinstmedel	3 084 869 137

	2021-12-31	2020-12-31
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare (MSEK)	–1 182	–1 282
Transaktions- och räntekostnader hänförligt till hybridobligation (MSEK)	–17	–16
Årets resultat hänförligt till moderbolaget ägare, inklusive kostnader för hybridobligation	**–1 200**	**–1 298**
Genomsnittligt antal utestående aktier, före och efter utspädning	1 441 403 026	1 441 403 026
Resultat per utestående aktie (SEK), före och efter utspädning	–0,83	–0,90

NOT 36 Avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Avsättningar för pensioner	874	903	1 106	1 136
Övriga avsättningar	376	307	376	307
Summa	**1 250**	**1 210**	**1 482**	**1 443**

NOT 37 Avsättningar för pensioner

Koncernen har både premie- och förmånsbestämda pensionsåtaganden.

Avgiftsbestämda pensionsåtaganden

Den avgiftsbestämda planen, ITP 1, tillämpas från och med bildandet av koncernen och tryggas genom inbetalning till försäkringsbolag eller förvaltningsfonder. En avgiftsbestämd pensionsplan är en pensionsplan enligt vilken ett företag betalar fasta avgifter till en separat juridisk enhet. Företaget har därefter inga rättsliga eller informella förpliktelser att betala ytterligare avgifter relaterat till den anställdes intjänade pensioner.

Förmånsbestämda pensionsåtaganden

Merparten av de förmånsbestämda pensionsåtaganden avser de statliga pensionsavtalen PA91 och PA03 som är övertagna från LFV i samband med delningen av verket. För dessa åtaganden sker inte något nyintjänande utan utfästelserna är lagda som fribrev. De försäkringstekniska grunderna för beräkning av kapitalvärdet är de av Finansinspektionen fastställda grunderna FFFS 2007:24 som bland annat innehåller förräntningsantaganden. De kvarstående förmånsbestämda planerna består huvudsakligen av kollektivavtalade pensionsåtaganden, samt pensionsåtaganden enligt de övergångsbestämmelser som fastställdes i samband med bolagiseringen av verksamhet som tidigare bedrevs av LFV. Företagets åtagande beräknas minst årligen av oberoende aktuarier. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna. Koncernen bär risken för att de utfästa ersättningarna utbetalas. Särskild löneskatt redovisas som en fordran eller skuld beroende om pensionskostnaden är lägre respektive högre än den pensionskostnad som fastställs i juridisk person och nuvärdesberäknas ej. Antastbara pensionsåtaganden skuldförs till 100 procent både i moderbolaget och i koncernen. Det antastbara åtagandet avser ett mindre antal medarbetare med möjlighet att gå i förtida pension vid 63 års ålder.

Moderbolaget följer Tryggandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter eftersom detta är en förutsättning för skattemässig avdragsrätt. De mest väsentliga skillnaderna jämfört med reglerna i IAS 19 är hur diskonteringsräntan fastställs, att beräkning av den förmånsbestämda förpliktelsen sker utifrån nuvarande lönenivå utan antagande om framtida löneökningar, och att aktuariella vinster och förluster redovisas i resultaträkningen. Moderbolagets totala åtaganden för förmånsbestämda pensioner är kreditförsäkrade hos FPG/PRI.

Aktuariella antaganden

Vid fastställande av den diskonteringsränta som används i koncernen används en diskonteringsräntekurva. Diskonteringsräntekurvan är framtagen genom en analys av bostadsobligationer med olika duration där en interpolering gjorts för att kunna anpassa till en ränta för den duration som motsvarar åtagandets längd. Durationen uppgick till 14 år (14). Räntenivåantagandet för 2021 uppgår till 1,6 procent (0,8), en ökning hänförlig till rådande ränteläge.

Inflationen antas uppgå till 2,3 procent (1,5), där ökningen baseras på faktisk utveckling och marknadens förväntningar.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Aktuariella antaganden				
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelserna: (vägda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	1,6 %	0,8 %	–1,5 %	–1,4 %
Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation)	2,3 %	1,5 %	2,3 %	1,5 %
Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser				
Förpliktelse per 1 januari	949	937	1 136	1 197
Årets utbetalningar	–40	–38	–40	–38
Kostnad för tjänstgöring innevarande period	0	0	0	0
Räntekostnad	7	12	—	—
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	3	38	10	—23
Förpliktelsen per 31 december	**919**	**949**	**1 106**	**1 136**
Avgår löneskattfordran	–45	–45	—	—
Avsättningar för pensioner	**874**	**903**	**1106**	**1 136**

Kostnad redovisad i årets resultat	Koncernen 2021-12-31	Koncernen 2020-12-31	Moderbolaget 2021-12-31	Moderbolaget 2020-12-31
Förmånsbestämda planer				
Kostnad för pensioner intjänade under året	0	0	0	0
Kostnad förmånsbestämda planer	6	6	16	–17
Särskild löneskatt	2	3	3	–6
Räntekostnad	7	12	—	—
Kostnad förmånsbestämda planer	**15**	**20**	**19**	**–23**
Kostnad avgiftsbestämda planer	105	111	105	111
Särskild löneskatt	25	27	25	27
Kostnad avgiftsbestämda planer	**130**	**138**	**130**	**138**
Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat	**146**	**158**	**149**	**115**

Kostnad redovisad i övrigt totalresultat	Koncernen 2021-12-31	Koncernen 2020-12-31
Förmånsbestämda planer		
Omvärdering inklusive särskild löneskatt		
Aktuariella vinster (–)/ förluster (+) på ändrade finansiella antaganden	3	48
Skatt	–1	–10
Redovisat i övrigt totalresultat	**3**	**38**

Känslighetsanalys	Koncernen 2021 Ökning	Koncernen 2021 Minskning	Koncernen 2020 Ökning	Koncernen 2020 Minskning
Förändring av diskonteringsränta	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	–58	65	–63	70
Förändring av inflation	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	66	–60	71	–65

Förpliktelsen fördelat på planernas medlemmar enligt följande	Koncernen 2021-12-31	Koncernen 2020-12-31
Aktiva medlemmar	17	19
Fribrevsinnehavare	1 846	1 978
Pensionärer	1 392	1 321
Totalt antal förpliktelser	**3 255**	**3 318**

Utbetalningar från pensionsskulden påverkar koncernens kassaflöde med:	2021-12-31	2020-12-31
Inom ett år	41	43
Mellan ett och fem år	125	120
Senare än fem år	970	903
Diskonteringseffekt	–217	–117
Summa	**919**	**949**

Eftersom nyintjänande av de förmånsbestämda planerna i huvudsak har upphört och utfästelserna är lagda som fribrev görs inga inbetalningar till de planerna. Till de kvarstående planer som fortfarande är öppna sker inga inbetalningar då tryggande sker i egen balansräkning.

NOT 38 Övriga avsättningar

	Koncernen 2021-12-31	Koncernen 2020-12-31	Moderbolaget 2021-12-31	Moderbolaget 2020-12-31
Återställningsreserv vid årets början	247	232	247	232
Årets avsättning	85	25	85	25
Avsättningar som tagit i anspråk under året	–1	–10	–1	–10
Återställningsreserv vid årets slut	**331**	**247**	**331**	**247**
varav kortfristig del	90	45	—	—
Omstruktureringsreserv vid årets början	21	47	21	47
Årets avsättning	19	33	19	33
Avsättningar som tagit i anspråk under året	–33	–59	–33	–59
Omstruktureringsreserv vid årets slut	**7**	**21**	**7**	**21**
varav kortfristig del	7	21	—	—
Övriga avsättningar vid årets början	39	50	39	48
Årets avsättning	2	13	2	15
Avsättningar som tagit i anspråk under året	–3	–24	–3	–24
Övriga avsättningar vid årets slut	**38**	**39**	**38**	**39**
varav totalt kortfristig del	—	22	—	—
varav kortfristig del	98	89	—	—
Summa avsättningar	**376**	**307**	**376**	**307**

Av avsättningarna bedöms 98 MSEK (89) som kortfristiga. Den kortfristiga delen utgörs av Återställningsreserv 90 MSEK (45) omstruktureringsreserv 7 MSEK (21) och övriga avsättningar — MSEK (22). Återställningsreserv avser bedömda framtida utgifter för att åtgärda identifierade historiska miljöskador, omstruktureringsreserv motsvarar framtida utgifter kopplade till uppsägningslöner för perioder då uppsagd personal är arbetsbefriad och

20220711130646

övriga avsättningar avser framtida utgifter för att finansiera miljörelaterade investeringar kopplade till angöringsprodukt Taxi samt utgifter som efter godkännande från arbetstagarrepresentanter kan komma att finansiera utbildningsinsatser för kollektivanställd personal.

Definitionen av avsättningar återfinns i redovisningsprinciperna på sida 118.

NOT 39 Uppskjuten skatt

Koncernen 2021-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	—	–15
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	34	—
Temporär skillnad nyttjanderätts-tillgångar	—	–224
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	—	–7
Temporär skillnad kundfordringar	3	
Temporär skillnad finansiella instrument	—	–1
Temporär skillnad obeskattade reserver	—	–228
Temporär skillnad pensioner	—	–45
Temporär skillnad leasingskulder	248	—
Temporär skillnad underskottsavdrag	411	—
Nettoredovisning	–514	514
Summa	**169**	**—**

Koncernen 2020-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	—	–10
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	23	—
Temporär skillnad nyttjanderätts-tillgångar	—	–238
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	—	–6
Temporär skillnad kundfordringar	8	—
Temporär skillnad finansiella instrument	37	—
Temporär skillnad obeskattade reserver	—	–341
Temporär skillnad pensioner	—	–46
Temporär skillnad leasingskulder	254	—
Temporär skillnad underskottsavdrag	266	—
Nettoredovisning	–588	588
Summa	**—**	**–53**

Moderbolaget 2021-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad underskottsavdrag	411	—
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	63	—
Övriga temporära skillnader	5	—
Summa	**479**	**—**

Moderbolaget 2020-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad underskottsavdrag	266	—
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	45	—
Övriga temporära skillnader	10	—
Summa	**322**	**—**

NOT 40 Räntebärande skulder

	Koncernen		Moderbolaget	
Långfristiga räntebärande skulder	**2021-12-31**	**2020-12-31**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Skulder till kreditinstitut	3 700	3 200	3 700	3 200
Obligationslån	4 302	5 097	4 302	5 097
Leasingskulder	1 022	1 103	—	—
Summa	**9 023**	**9 400**	**8 002**	**8 297**

	Koncernen		Moderbolaget	
Kortfristiga räntebärande skulder	**2021-12-31**	**2020-12-31**	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Obligationslån	1 571	787	1 571	787
Företagscertifikat	100	650	100	650
Leasingskulder	122	129	—	—
Summa	**1 793**	**1 566**	**1 671**	**1 437**

		Koncernen			
			Icke kassaflödes-påverkande förändringar		
Förändringar i skulder hänförliga till finansierings-verksamheten	**2020-12-31**	**Kassa-flöden**	**Nya leasing-avtal**	**Räntor**	**2021-12-31**
Skulder till kreditinstitut	3 200	500		—	3 700
Obligationslån	5 884	–11		—	5 872
Företagscertifikat	650	–550		—	100
Leasingskulder	1 232	–104	15	2	1 144
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	**10 965**	**–165**	**15**	**2**	**10 816**

Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	2019-12-31	Kassaflöden	Icke kassaflödespåverkande förändringar: Nya leasingavtal	Räntor	2020-12-31
	Koncernen				
Skulder till kreditinstitut	2 700	500	—	—	3 200
Obligationslån	5 150	734	—	—	5 884
Företagscertifikat	720	–70	—	—	650
Leasingskulder	1 321	–104	12	2	1 232
Övriga skulder	25	–25	—	—	—
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	**9 916**	**1 035**	**12**	**2**	**10 965**

Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	2020-12-31	Kassaflöden	2021-12-31
	Moderbolaget		
Skulder till kreditinstitut	3 200	500	3 700
Obligationslån	5 884	–11	5 873
Företagscertifikat	650	–550	100
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	**9 734**	**–61**	**9 672**

Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	2019-12-31	Kassaflöden	2020-12-31
	Moderbolaget		
Skulder till kreditinstitut	2 700	500	3 200
Obligationslån	5 150	734	5 884
Företagscertifikat	720	–70	650
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	**8 570**	**1 164**	**9 734**

NOT 41 Långfristiga och kortfristiga skulder

Långfristiga skulder	2021-12-31	2020-12-31
	Moderbolaget	
Skulder till kreditinstitut och obligationslån	8 002	8 297
Övriga långfristiga skulder	118	194
Summa	**8 120**	**8 491**

Kortfristiga skulder	2021-12-31	2020-12-31
	Moderbolaget	
Obligationslån	1 571	787
Företagscertifikat	100	650
Leverantörsskulder	559	575
Skulder till koncernföretag	536	782
Skulder till intresseföretag	64	44
Övriga skulder	290	204
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	546	588
Summa	**3 666**	**3 631**

NOT 42 Låneskulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Skulder till kreditinstitut	3 700	3 200	3 700	3 200
Obligationslån	5 872	5 884	5 872	5 884
Företagscertifikat	100	650	100	650
Summa	**9 672**	**9 734**	**9 672**	**9 734**

Kapitalmarknadsprogram

Swedavia har ett MTN–program, denominerat i SEK för långfristig upplåning på den inhemska kapitalmarknaden. Storleken på programmet uppgår till 15 000 MSEK (15 000) och total upplåning inom programmet uppgår till 4 622 MSEK (4 635). Utöver detta har Swedavia företagsobligationer uppgående till 1 249 MSEK (1 249) hänförligt till Private placement. Swedavia har även ett svenskt företagscertifikatprogram.

Storleken på detta program är 5 000 MSEK (5 000) och total upplåning under detta program uppgår till 100 MSEK (650). Skulder till kreditinstitut uppgår per balansdagen till 3 700 MSEK (3 200). Per balansdagen finns även låneram med Nordiska Investeringsbanken om 500 MSEK (500) som möjliggör lån med löptider upp till och med sex år, där 500 MSEK (500) är outnyttjade per balansdagen.

20220711130647

NOT 43 Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Beviljad kreditlimit	300	300	300	300
Outnyttjad del	–300	–300	–300	–300
Utnyttjat kreditbelopp	—	—	—	—

Swedavia har per 31 december 2021 en checkräkningskredit på 300 MSEK (300) varav — MSEK (—) var utnyttjade på balansdagen.

NOT 44 Övriga skulder

	Koncernen	
	2021-12-31	2020-12-31
Aktuella skatteskulder	11	24
Övriga skulder	294	225
Summa	**305**	**249**

NOT 45 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Förutbetalda intäkter	170	131	173	112
Upplupna personalrelaterade kostnader	167	164	167	164
Upplupna bygg- och fastighets-kostnader	38	109	38	104
Upplupna kostnader byggprojekt	77	92	69	50
Upplupna räntor	21	22	21	22
Övriga upplupna kostnader	79	136	79	134
Summa	**553**	**654**	**546**	**588**

NOT 46 Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter

	Koncernen	
Tillgångar som innehas för försäljning	***2021-12-31***	***2020-12-31***
Materiella anläggningstillgångar	—	382
Kundfordringar	—	0
Övriga kortfristiga fordringar	—	6
Summa	**—**	**388**

	Koncernen	
Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Kortfristiga skulder	—	3
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	—	—
Summa	**—**	**3**

Inga tillgångar redovisas som innehavda för försäljning per 31 december 2021.

Per balansdagen 31 december 2020 avsåg tillgångar som innehas till försäljning samt skulder hänförliga till tillgångar för försäljning bolaget Hotell 1 Landvetter AB som avyttrades 14 juni 2021. Tillgångar innehavda för försäljning 2020 tillhörde fastighetssegmentet.

Tillgångar som innehas för försäljning påförs inte avskrivningar sedan tidpunkten för omklassificering. Tillgångarna finansieras genom koncerninterna lån.

Den 14 juni 2021 sålde koncernen dotterbolaget Hotell 1 Landvetter AB, som äger hotellfastigheten till hotellet Scandic Landvetter på Göteborg Landvetter Airport. Per balansdagen 31 december 2020 redovisades verksamheten som tillgångar innehavda till försäljning. Köpeskillingen för aktierna uppgick till 163 MSEK och realisationsvinsten till 78 MSEK. Den 7 oktober 2021 avyttrade koncernen tre helägda dotterbolag, Logistic 4.5 Landvetter AB, Logistic 4.6 Landvetter AB samt Logistic 4.7 Landvetter AB inom logistikområdet på Göteborg Landvetter Airport. Köpeskillingen för aktierna uppgick till 16 MSEK och realisationsvinsten till 13 MSEK.

Den 30 januari 2020 sålde koncernen dotterbolaget Airport Hotel 2 AB, som äger hotellfastigheten till det Comfort Hotel som ligger på Stockholm Arlanda Airport. Köpeskillingen för aktierna uppgick till 439 MSEK och realisationsvinsten till 427 MSEK. Transaktionskostnader hänförliga till försäljningarna uppgick till 1 MSEK (2 MSEK).

Sammanställning av effekt på enskilda tillgångar och skulder i koncernen i samband med avyttringarna:

	Koncernen	
Effekt på enskilda tillgångar och skulder i samband med avyttring	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Materiella anläggningstillgångar	414	876
Kundfordringar	1	0
Övriga fordringar	3	17
Koncerninternt lån	312	767
Aktuella skatteskulder	2	1
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	3	—
Avyttrade tillgångar och skulder, netto	**14**	**115**
Erhållen köpeskilling	86	11
Avgår likvida medel i den avyttrade verksamheten	—	—
Avgår erlagd handpenning 2018	—	–25
Avgår ej erhållen slutreglering	–4	—
Tillkommer lösen av koncerninternt lån	312	767
Påverkan på likvida medel	**488**	**1 181**

NOT 47 Finansiella risker

Koncernen är i sin verksamhet exponerad för ett antal olika finansiella risker som kan ha en påverkan på företagets resultat, kassaflöde och värde. Swedavias finanspolicy identifierar och definierar dessa risker och reglerar riskmandat samt principer för beräkning, rapportering, uppföljning och kontroll. Finanspolicyn präglas av en låg risknivå och efterlevnaden säkerställs genom kvartalsvis rapportering till styrelsen. Styrelsen fastställer policyn årligen och utvärdering sker löpande.

Koncernens finansverksamhet och finansiella riskhantering är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi och Finans och är en del av den Swedaviaövergripande riskmetodiken. Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar och samtidigt säkerställa en effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker.

Swedavia är exponerat mot förändringar i valutakurser, råvarupriser, räntenivåer eller när rådande marknadsförhållanden och kapitalstruktur ger upphov

till refinansierings- och kreditrisker. För att minska koncernens exponering mot fluktuationer i räntor, elpris samt valutakurser används olika typer av derivat. Utöver ovanstående finansiella risker har, som beskrivits på sidan 62, en klagan inkommit till EU-kommissionen avseende det under 2020 erhållna aktieägartillskottet. Utgången av av kommissionens pågående behandling är osäker, men kan komma att påverka det erhållna aktieägartillskottet.

Valutarisker

Med valutarisk avses risken att rörelser i valutakurser påverkar koncernens resultat, finansiella ställning och/eller kassaflöde negativt. Då samtliga dotterbolag är svenska med SEK som valuta finns ingen omräkningsexponering. Swedavias finansiering sker även i SEK vilket inte medför någon finansiell valutaexponering.

Transaktionsexponering

Huvuddelen av försäljningsintäkterna berörs inte av valutafluktuation, eftersom fakturering huvudsakligen sker i SEK. När fakturering sker i utländsk valuta sker intern matchning mot leverantörsfakturor i motsvarande utländsk valuta. För övriga betalningar i utländsk valuta sker terminssäkringar, där spotpriser säkras, som matchar det utländska flödet. Terminssäkringar sker i samband med kontraktstecknande alternativt i samband med erhållande av faktura. Enligt finanspolicyn ska nettopositioner över motvärdet av en miljon SEK per valuta säkras om minst 75% och max 100% för vilka är inom två år till betalning. Per 31 december 2021 var 86% (91%) av de prognostiserade betalningarna i utländsk valuta säkrade. En förstärkning/försvagning av den svenska kronan om 10% skulle ge en minskad/ökad kostnad om 2 MSEK (2) givet exponeringen per 31 december 2021. Nominellt belopp på utestående valutasäkringar per 31 december 2021 var 129 MSEK (240).

Ränterisker

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

Swedavia har per 31 december 2021 en extern finansiering på 9 672 MSEK (9 734). För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med räntesäkringar genom ränteswappar samt upplåning till fast ränta. Per 31 december 2021 är 96 procent (86) av den externa finansieringen räntesäkrad och 4 procent (14) är inte räntesäkrad. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 5 750 MSEK (4 250) med ett verkligt värde om –33 MSEK (–166). Finansiering till fast ränta uppgår till 9 271 MSEK (8 406). Beaktat dessa säkringar skulle en ökning av räntenivån med en procentenhet öka Swedavias räntekostnader med 4,0 MSEK (13,3), vilket innebär att resultatet minskar med motsvarande belopp. En minskning av räntenivån med en procentenhet skulle öka Swedavias räntekostnader med 16,8 MSEK (–0,8) och därigenom försämra resultatet med motsvarande belopp. Vid beräkning av känslighetsanalysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats. Enligt finanspolicyn ska räntebindningstiden inte understiga ett år och inte heller överstiga fyra år. Per balansdagen är räntebindningstiden 2,9 år (3,3).

Råvaruprisrisker

Swedavias råvaruprisrisk är koncentrerad till inköp av el och dess hantering regleras i finanspolicyn. För el sker kontinuerlig säkring av priser i enlighet med finanspolicyn. Säkringen sker genom el-terminer, där spotpriser säkras, samt även genom bilaterala avtal med producenter. Säkringsgraden korrelerar med tidshorisonten och säkringsperioden får ej överstiga 10 år. Per balansdagen 31 december 2021 uppgår säkringsgraden till 84 procent (87) av prognostiserad förbrukning för 2022. En ökning/minskning av elpriset med 10 procent för den ej säkrade volymen skulle ge en ökad/minskad påverkan av resultatet, om 2,2 MSEK (3,8), givet nuvarande säkringsnivå.

Säkringsredovisning

Koncernen tillämpar kassaflödessäkring av ränterisk, valutarisk och elprisrisk, säkringsförhållanden gäller under hela löptiden och startas ej om. För att tillämpa säkringsredovisning krävs det att säkringsrelationerna uppfyller samtliga kriterier för säkringsredovisning. Koncernen fastställer ett ekonomiskt samband mellan säkrad post och säkringsinstrumentet för att bedöma om säkringens effektivitet. Detta sker genom att utvärdera de kritiska villkoren mellan säkrad post och säkringsinstrumentet, där bland annat nominellt belopp, valuta och kassaflödesdatum bedöms. Är de kritiska villkoren lika mellan säkrad post och säkringsinstrument anses säkringsrelationen vara effektiv. Koncernen använder ett till ett ratio i säkringsrelationen för samtliga pågående säkringar som uppfyller kriterierna för säkringsredovisning. Den effektiva delen av förändringar i verkligt värde som har redovisats i övrigt totalresultat under året uppgår till 185 MSEK (–81).

	Koncernen, 2021-12-31						
Nominella belopp[1] per riskkategori för säkringsinstrument – Förfallostruktur	**<1 år**	**2 år**	**3 år**	**4 år**	**5 år**	**>5 år**	**Totalt**
Valutarisk (EUR)	122	4	0	0	0	0	126
Valutarisk (USD)	0	0	0	0	0	0	0
Valutarisk (NOK)	3	0	0	0	0	0	3
Ränterisk, MSEK (räntederivat)	0	1 750	250	250	250	3 250	5 750
Råvaruprisrisk (El – MWh)	102 936	43 800	35 136	17 520	0	0	199 392

	Koncernen, 2020-12-31						
Nominella belopp[1] per riskkategori för säkringsinstrument – Förfallostruktur	**<1 år**	**2 år**	**3 år**	**4 år**	**5 år**	**>5 år**	**Totalt**
Valutarisk (EUR)	121	58	4	0	0	0	182
Valutarisk (USD)	0	0	0	0	0	0	0
Valutarisk (NOK)	57	0	0	0	0	0	57
Ränterisk, MSEK (räntederivat)	0	250	750	250	250	2 750	4 250
Råvaruprisrisk (El – MWh)	118 174	80 999	43 800	17 568	0	0	260 541

[1] Samtliga belopp ovan i MSEK, förutom råvaruprisrisk (el) som anges i MWh.

20220711130648

Swedavia har per den 31 december 2021 en säkringsreserv som uppgår till 6 MSEK (–141). Säkringsreserven består enbart av pågående kassaflödessäkringar. Förändringen av säkringsreserv i eget kapital som avser valutarisk är främst relaterad till en försvagning av SEK. Förändring som avser ränterisk är främst kopplad till att räntederivat har fått ett mindre negativt värde eftersom marknadsräntorna har gått upp och förändringen som avser råvaruprisrisk (el) är relaterad till att elterminer har ett större positivt värde eftersom elpriset har stigit. Förändringen i uppskjuten skatt är en residual relaterad till samtliga ovan nämnda kassaflödessäkringar och finansiella risker. Inga återföringar har skett under perioden.

	Koncernen	
Avstämning av riskkomponenter i eget kapital	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Säkringsreserver vid årets ingång	–141	–77
Valutarisk	13	–13
Ränterisk	133	–57
Råvaruprisrisk (El)	39	–11
Uppskjuten skatt	–38	17
Utgående Säkringsreserver	**6**	**–141**

Ineffektivitetskällor i säkringsrelationerna för samtliga kassaflödessäkringar och finansiella risker hänförs till kassaflödesdatum, förfallodatum, kreditrisk och räntedagskonventioner. Ineffektivitet per 31 december 2021, redovisat via resultaträkningen uppgår till –1 MSEK (–1).

Omklassificering från säkringsreserv via övrigt totalresultat till resultaträkningen uppgår till –8 MSEK (5), varav –12 MSEK avser valuta och 4 MSEK avser el. Säkringsinstrument och säkrad risk för Swedavias kassaflödessäkringar och dess effekt på finansiella ställning och resultat enligt nedan.

	Koncernen	
Effekterna av säkringsredovisning för kassaflödessäkringar på företagets finansiella ställning och resultat	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Valutarisk hänförlig till inköp		
Säkringsinstrument		
Nominellt belopp[1]	129	240
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	–1	0
Finansiella skulder	0	–14
Redovisat värde, netto	–1	–14
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1]	13	–13
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	–12	–3
Säkrad risk		
Förändring i verkligt värde för säkrad post[2]	–13	13
Reserv kassaflödessäkringar	–1	–14
Säkringsresultat i övrigt totalresultat	**13**	**–13**

	Koncernen	
Ränterisk hänförlig till lån med rörlig ränta	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Säkringsinstrument		
Nominellt belopp	5 750	4 250
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	28	0
Finansiella skulder	–61	–166
Redovisat värde, netto	–33	–166
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1]	133	–57
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	0	0
Säkrad risk		
Förändring i verkligt värde för säkrad post[2]	–131	55
Reserv kassaflödessäkringar	–33	–166
Säkringsresultat i övrigt totalresultat	**133**	**–57**

	Koncernen	
Råvaruprisrisk hänförlig till inköp av el	**2021-12-31**	**2020-12-31**
Säkringsinstrument		
Nominellt belopp (MWh)	199 392	260 541
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	45	6
Finansiella skulder	–2	–3
Redovisat värde, netto	43	3
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1]	39	–11
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	4	8
Säkrad risk		
Förändring i verkligt värde för säkrad post[2]	31	–3
Reserv kassaflödessäkringar	42	3
Säkringsresultat i övrigt totalresultat	**39**	**–11**

[1] Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument som används för redovisning av säkringsineffektivitet för perioden.
[2] Förändring i verkligt värde för säkrad post som används för redovisning av säkringsineffektivitet för perioden.

Likviditets- och refinansieringsrisk

Med likviditets- och refinansieringsrisk avses risken att finansieringsmöjligheterna begränsas och att kostnaden blir högre när lån ska omsättas. Dessutom inbegrips risken för att betalningsförpliktelser inte kan uppfyllas till följd av otillräcklig likviditet. Koncernens mål avseende kapitalstrukturen är att koncernens anläggningstillgångar ska vara finansierade med eget kapital, samt av en upplåning där maximalt 40 procent av låneportföljen får förfalla inom samma tolvmånadersperiod. Låneportföljen ska enligt finanspolicy ha en kapitalbindningstid som inte understiger två år och inte heller överstiger fem år. Den genomsnittliga räntebindningstid på lånen uppgår per 31 december 2021 till 2,9 år (3,3) med en genomsnittlig ränta som uppgår till 1,3 procent (1,2). För att garantera den kortfristiga betalningsförmågan ska bekräftade kreditfaciliteter och/eller likvida medel samt kortfristiga finansiella placeringar finnas som minst motsvarar samtliga låneförfall kortare än 12 månader. Per balansdagen finns kassa om 2 100 MSEK, kortfristiga finansiella placeringar om 297 MSEK, outnyttjade kreditfaciliteter om 3 750 MSEK samt checkräkningskredit om 300 MSEK. Koncernen bedömer att det inte finns några risker förknippat med möjlighet till refinansiering.

NOTER

Nyckeltal, finansiella risker	Koncernen 2021-12-31	2020-12-31
Genomsnittlig ränta, %	1,3	1,2
Räntebindningstid, år	2,9	3,3
Kapitalbindningstid, år	4,4	4,2

Nedanstående tabeller visar odiskonterade kassaflöden avseende de finansiella skulderna samt nettoreglerade derivat till bokslutsdagens kurser. Rörlig ränta på lån och ränteswappar som är gällande per bokslutsdagen antas gälla för respektive instruments återstående löptid.

Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	Koncernen, 2021-12-31 <1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	>5 år	Totalt
Obligationslån	1 616	1 478	121	1 670	505	605	5 996
Banklån	24	24	24	24	24	3 749	3 870
Företagscertifikat	100	—	—	—	—	—	100
Leasingskulder	122	115	114	111	110	572	1 144
Leverantörsskulder	565	—	—	—	—	—	565
Övriga skulder	—	—	—	—	—	—	0
Derivatskulder:							
Räntederivat (IRS)	53	51	42	38	34	80	298
Valutaderivat (FX-terminer och FX-swappar)	3	0	—	—	—	—	3
Elderivat	30	12	13	6	—	—	61
Summa	**2 513**	**1 680**	**315**	**1 849**	**673**	**5 005**	**12 037**

Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	Koncernen, 2020-12-31 <1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	>5 år	Totalt
Obligationslån	836	2 744	770	1 14	1 464	103	6 032
Banklån	13	10	10	10	10	3 231	3 383
Företagscertifikat	650	—	—	—	—	—	650
Leasingskulder	129	118	112	111	109	652	1 232
Leverantörsskulder	591	—	—	—	—	—	591
Övriga skulder	—	—	—	—	—	—	—
Derivatskulder:							
Räntederivat (IRS)	39	39	37	33	30	67	245
Valutaderivat (FX-terminer och FX-swappar)	0	1	0	—	—	—	1
Elderivat	2	3	—	—	—	—	4
Summa	**2 260**	**2 915**	**929**	**268**	**1 613**	**4 053**	**12 039**

20220711130649

Kreditrisker och motpartsrisker

Koncernens kommersiella- och finansiella transaktioner ger upphov till kreditrisker. Med kreditrisk avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina ingångna förpliktelser. Kreditrisken som Swedavia är exponerad för utgörs av finansiell kreditrisk och kreditrisk i kundfordringar.

Finansiell kreditrisk

Kreditrisken för finansiella transaktioner uppstår när koncernen placerar likvida medel samt när koncernen ingår avtal avseende finansiella instrument med banker. Vidare uppstår kreditrisk när överskottslikviditet placeras i finansiella tillgångar. Tillåten exponering för finansiella placeringar baseras på finanspolicyns limiter vilka är kopplade till rating, ägande samt instrumentets återstående löptid. Den maximala kreditrisken utgörs av det redovisade värdet på de finansiella tillgångarna inklusive derivat med positiva marknadsvärden. Koncernens policy är att arbeta med banker med god kreditrating och Swedavia har ingått ISDA-avtal med sina motpartsbanker.

Kreditrisk i kundfordringar

Kreditrisken för kommersiella transaktioner uppstår då det finns en risk att kunder inte kommer att fullgöra sina betalningsåtaganden till koncernen. Beträffande kundfordringar så bedrivs verksamheten enligt en kreditföreskrift som reglerar kreditvillkor och arbetssätt. Betalningsvillkoren uppgår i de flesta fall till 30 dagar. Swedavias geografiska marknad är Sverige och per 31 december 2021 uppgick kreditexponeringen för kundfordringar till 383 MSEK (328). Den 31 december 2021 uppgick det redovisade värdet för koncernens största kund till 69 MSEK (29).

Reserv för förväntade kundförluster

Reservering för förväntade kundförluster sker vid första redovisningstillfället. För kundfordringar som inte innehåller en väsentlig finansieringskomponent, tillämpas en förenklad metod och reserv för befarade kundförluster beräknas och redovisas utifrån förväntade kreditförluster för hela den återstående löptiden oavsett om kreditrisken ökat eller inte. Swedavia har valt att använda segmentering enligt kundkategori på framåtriktad information samt historiska data. Metoden baseras på utveckling av landets prognosticerade BNP och dess effekt på kreditförluster i relation till historiska kreditförluster inom respektive kundkategori och intervall. Utöver detta har en bedömning gjorts av kundernas framtida ekonomiska betalningsfråga, baserat på marknadsdata, kreditrating och övrig finansiell information.

Vid varje balansdag utvärderar bolaget om det finns objektiva indikationer för nedskrivning. Objektiva indikationer kan vara avtalsbrott, som uteblivna eller försenade betalningar av räntor eller kapitalbelopp, betydande finansiella svårigheter för gäldenären eller försämring av kreditvärdighet samt kreditriskexponering.

Historiskt sett har risken för kundförluster varit generellt låg inom koncernen. Till följd av de stora negativa effekterna som covid-19-pandemin har fått och fortsatt bedöms komma att få på Swedavias kunder inom Aviation och Commercial, görs bedömningen att många kunder, trots de lättnader som beslutats samt ökade passagerarvolymer under det tredje och fjärde kvartalet, ändå kommer att få så stora ekonomiska problem att stor risk föreligger för nedläggning eller konkurs. Reserv för befarade kundförluster uppgick per 31 december 2021 till 15 MSEK att jämföra med 74 MSEK föregående år.

Vid bedömningen av reserv för kundförluster har Swedavia använt sig av en kreditrating från Bloomberg baserat på en default risk, som indikerar sannolikheten för att ett bolag inte längre kan betala sina skulder. Kreditratingen delar in bolagen i tre huvudkategorier, "Investment grade" (låg risk), "High yield" (stabil risk) samt Distressed (över normal risk till förlust). Nedan sammanfattas kreditriskexponering och befarade kundförluster per 31 december 2021 utifrån dessa kategorier:

	Koncernen, 2021-12-31		Moderbolaget, 2021-12-31	
Kreditbetyg	Redovisat värde	Förväntade kreditförluster	Redovisat värde	Förväntade kreditförluster
Investment grade	291	4	282	4
High Yield	10	1	10	1
Distressed	82	10	80	10
Summa	**383**	**15**	**372**	**15**

	Koncernen, 2020-12-31		Moderbolaget, 2020-12-31	
Kreditbetyg	Redovisat värde	Förväntade kreditförluster	Redovisat värde	Förväntade kreditförluster
Investment grade	121	2	112	2
High Yield	96	6	94	6
Distressed	112	66	105	62
Summa	**329**	**74**	**311**	**15**

	Koncernen		Moderbolaget	
Åldersanalys	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Ej förfallna kundfordringar	340	248	330	236
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	9	69	8	64
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	39	11	38	10
Förfallna kundfordringar >90 dgr	–5	1	–5	0
Summa	**383**	**328**	**372**	**311**

	Koncernen		Moderbolaget	
Förväntade kreditförluster	2021	2020	2021	2020
Förväntade kreditförluster vid årets början	74	3	71	3
Återförda förväntade kreditförluster	–23	1	–22	1
Konstaterade kreditförluster	–51	–1	–48	–1
Reservering för befarade förluster	15	71	15	68
Förväntade kreditförluster vid årets slut	**15**	**74**	**15**	**71**

	Koncernen		*Moderbolaget*	
Reservering för förväntade kreditförluster	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Ej förfallna kundfordringar	14	9	14	9
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	0	57	0	55
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	1	5	1	5
Förfallna kundfordringar >90 dagar	0	3	0	2
Summa	**15**	**74**	**15**	**71**

NOT 48 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Ställda säkerheter	894	888	11	11

Swedavias ställda säkerheter består av aktier och andelar i joint venture-bolagen Swedish Airport Infrastructure KB och Swedish Airport Infrastructure AB som uppgick till 894 MSEK (888) samt pensionsåtaganden i företagsägda kapitalförsäkringar om 12 MSEK (11).

Eventualförpliktelser
Swedavia har även åtaganden kopplat till miljökrav. Swedavia hanterar i sin verksamhet kemiska ämnen och produkter, och ansvarar för avfall, utsläpp, förorening eller annan omgivningspåverkan på Swedavias flygplatser. Swedavias förpliktelser gäller händelser efter det att bolaget bildades.

NOT 49 Kassaflöde

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet				
Resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag	–71	–54	—	—
Realisationsresultat försäljning av rörelse/dotterbolag	–88	–427	—	—
Avskrivningar och nedskrivningar	1 291	1 385	1 282	1 370
Förändring pensionsavsättningar	–29	30	–30	–61
Förändring övriga avsättningar	69	–22	69	–20
Övrigt	–177	82	–137	150
Summa	**993**	**994**	**1 185**	**1 439**
Betalda räntor och erhållen utdelning				
Erhållen utdelning	78	71	—	—
Erhållen ränta	4	5	10	16
Erlagd ränta	–148	–138	–141	–136

Kortfristig upplåning (löptid tre månader eller kortare) som upptagits och återbetalats under samma månad nettoredovisas.

NOT 50 Fusion

Under året har dotterföretaget Swedavia Energi AB Org nr 556951-8185 fusionerats med moderbolaget. Resultat- och balansräkningarna i dotterföretaget Swedavia Energi AB per fusionsdagen 18 oktober 2021 framgår nedan.

	Swedavia Energi AB
Fusionsdag	**2021-10-18**
Nettoomsättning	260
Rörelseresultat	**74**
Anläggningstillgångar	135
Omsättningstillgångar	119
Summa tillgångar	**254**
Summa eget kapital	**143**
Obeskattade reserver	58
Skulder	53
Summa eget kapital och skulder	**254**

NOT 51 Kompletterande information till finansiella nyckeltal

Kompletterande information till finansiella nyckeltal. För definitioner och motivering, se sidorna 81–82 Nyckeltal.

Skuldsättningsgrad
Skuldsättningsgraden påverkas av pensionsskuldens utveckling. Pensionsskulden uppgick per 31 december 2021 till 874 MSEK och per 31 december 2020 till 903 MSEK.

Avkastning på operativt kapital exklusive realisationsvinst, nedskrivningar, utrangeringar och omstrukturering
Vid beräkning av nyckeltalet per 31 december 2021 har rörelseresultatet för rullande 12-månader justerats med omstruktureringskostnader om 18 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 51 MSEK samt reallsationsvinster om 90 MSEK. Rörelseresultatet per 31 december 2020 för rullande 12-månader justerades avseende omstruktureringskostnader om 36 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 191 MSEK samt realisationsvinst om 427 MSEK.

NOT 52 Händelser efter balansdagen

Den 21 mars 2022 avyttrades fyra helägda dotterbolag, Logistic 4.1 Landvetter AB, Logistic 4.2 Landvetter AB, Logistic 4.3 Landvetter AB samt Logistic 4.4 Landvetter AB, inom logistikparken vid Göteborg Landvetter Airport, i linje med de två avtal som slöts i september 2021 och oktober 2022. Realisationsvinsten från försäljningen uppgick till 45 MSEK.

20220711130650

ÅRSREDOVISNINGENS UNDERTECKNANDE

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och företagets ställning och resultat.

Förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och företagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför. Styrelsen fastställer hållbarhetsrapporten.

Stockholm-Arlanda 29 mars 2022

Åke Svensson
Styrelseordförande

Tor Clausen
Styrelseledamot

Nina Linander
Styrelseledamot

Lotta Mellström
Styrelseledamot

Lars Mydland
Styrelseledamot

Eva Nygren
Styrelseledamot

Per Sjödell
Styrelseledamot

Lottie Svedenstedt
Styrelseledamot

Annica Ånäs
Styrelseledamot

Agne Lindbom
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Jonas Abrahamsson
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 29 mars 2022
KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning *blir föremål för fastställelse på årsstämman 25 april 2022.*

[redacted]

REVISIONSBERÄTTELSE

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Swedavia AB för år 2021 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 94–103. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 88–147 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 94–103. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

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

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med revisorsförordningens (537/2014) artikel 11.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i revisorsförordningens (537/2014) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

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

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Investeringar i pågående nyanläggningar

Se not 15, 19, 9 och 2 samt redovisningsprinciper på sidan 115 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av området

Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar uppgick i koncernen till 4 558 MSEK och i moderbolaget till 4 425 MSEK per 31 december 2021. Koncernen och moderbolaget driver stora investeringsprojekt på sina tio flygplatser, främst avseende Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Med anledning av det förändrade marknadsläge som covid-19-pandemin medfört har en fortsatt prioritering gjorts av investeringsportföljens delprojekt under året.

Redovisningen av pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar omfattar ett flertal bedömningar, bland annat om nedlagda kostnader såsom egen tid och lånekostnader är aktiverbara, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperioder och framtida nyttjandevärden, vilket gör att ändrade bedömningar kan resultera i betydande effekter på koncernens och moderföretagets resultat och finansiella ställning.

Hur området har beaktats i revisionen

I vår revision har vi bedömt riskerna i processer och interna kontroller för redovisning av pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar.

Vi har även utvärderat de principer för redovisning som tillämpas samt genom stickprov detaljgranskat utgifter för investeringar för att bedöma aktiverbarhet, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperiod och framtida nyttjandevärde.

Vi har också bedömt innehållet i de upplysningar om pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar som lämnas i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 2–87. Den andra informationen består också av ersättningsrapporten som vi inhämtade före datumet för denna revisionsberättelse. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

20220711130651

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall åtgärder som har vidtagits för att eliminera hoten eller motåtgärder som har vidtagits.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

[redacted]

REVISIONSBERÄTTELSE

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Swedavia AB för år 2021 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 94–103 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

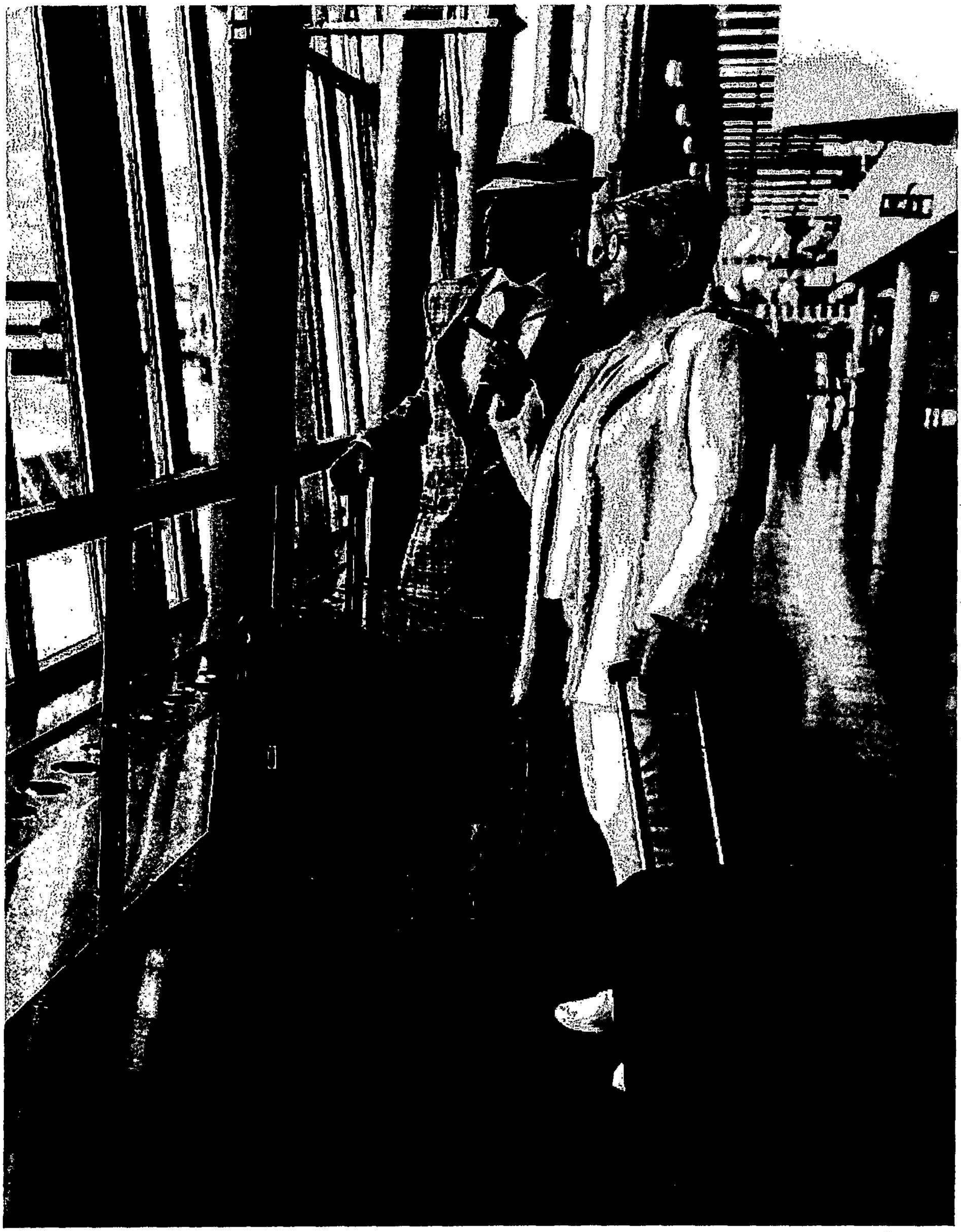
En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

KPMG AB, Box 382, 101 27, Stockholm, utsågs till Swedavia ABs revisor av bolagsstämman den 28 april 2021. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 2019.

Stockholm den 29 mars 2022
KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

20220711130652



PRODUKTION

Swedavia i samarbete med
Newsroom AB
Omslagsbild: Orlando Boström

Foto: Daniel Asplund, Brendan Austin, Orlando Boström, Daniel Bromander, Jens Christian, Anna Kern, Maskot, Tim Meier, Sara Nässén, Felix Odell, Pixabay, Kalle Sanner, Scandic, Victoria Ström, Pär Wilhelmsson, Svante Örnberg
Tryck: Arkitektkopia

Swedavia AB
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
www.swedavia.se

Swedavia
Airports