20230627103853

Årsredovisning
Logistic Arlanda Holding AB

Org.nr. 556870-8134

Räkenskapsår 2022-01-01 - 2022-12-31

Fastställelseintyg

Undertecknad styrelseledamot intygar härmed att en med denna undertecknade kopia likalydande resultat- och balansräkning blivit fastställd på årsstämman den 27 april 2023. Årsstämman beslöt tillika godkänna styrelsens förslag till vinstdisposition.

Stockholm-Arlanda den 27 april 2023

Stefan Stenberg

20230427108534

Logistic Arlanda Holding AB
556870-8134

Årsredovisning

för räkenskapsåret 2022-01-01 - 2022-12-31

Styrelsen för Logistic Arlanda Holding AB upprättar härmed följande årsredovisning

Innehåll	**Sida**
Förvaltningsberättelse	2
Resultaträkning	3
Balansräkning	4
Tilläggsupplysningar	
Redovisningsprinciper m.m.	5
Noter	5-6

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

Transaktion 09222115557491032184 Signerat SS, TG, JS

20230627110835

Förvaltningsberättelse

Information om verksamheten
Logistic Arlanda Holding AB är moderbolag till ett fastighetsägande företag; Logistic City 1 AB (556876-7007).

Väsentliga händelser under räkenskapsåret
Inga väsentliga händelser under räkenskapsåret.

Flerårsöversikt	**2022**	**2021**	**2020**	**2019**
Nettoomsättning (TSEK)	-	-	-	-
Balansomslutning (TSEK)	29 801	36 051	38 278	18 842
Soliditet (%)	99,4%	82,5%	61,2%	27,5%

Förändring av eget kapital

	Aktie-kapital	Balanserat resultat	Årets resultat
Ingående balans 2022-01-01	500 000	29 217 910	26 458
Överföring resultat föregående år		26 458	-26 458
Årets resultat			-124 799
Utgående balans 2022-12-31	**500 000**	**29 244 368**	**-124 799**

Förslag till resultatdisposition
Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel

Balanserat resultat (inkl. aktieägartillskott)	29 244 368
Årets resultat	-124 799
	29 119 569
disponeras så att	
i ny räkning överföres	29 119 569
	29 119 569

Transaktion 09222115557491032184 Signerat SS, TG, JS

20230627110836

Resultaträkning

	Not	2022-01-01 -2022-12-31	2021-01-01 -2021-12-31
Rörelsens kostnader	1		
Övriga externa kostnader		-4 048	-3 050
		-4 048	**-3 050**
Rörelseresultat		**-4 048**	**-3 050**
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	2	250 499	486 664
Räntekostnader och liknande resultatposter	3	-375 301	-501 063
		-124 801	**-14 399**
Resultat efter finansiella poster		**-128 849**	**-17 450**
Bokslutsdispositioner	4	4 050	50 790
Resultat före skatt		**-124 799**	**33 340**
Skatt på årets resultat	5	-	-6 882
Årets resultat		**-124 799**	**26 458**

Transaktion 09222115557491032184 Signerat SS, TG, JS

20230627110837

Balansräkning

	Not	2022-12-31	2021-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	6	26 067 960	26 067 960
Summa anläggningstillgångar		**26 067 960**	**26 067 960**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos koncernföretag		4 050	6 350 790
Fordran koncernkonto	7	3 729 214	3 632 500
		3 733 264	**9 983 290**
Summa omsättningstillgångar		**3 733 264**	**9 983 290**
SUMMA TILLGÅNGAR		**29 801 224**	**36 051 250**
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		500 000	500 000
		500 000	**500 000**
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		29 244 368	29 217 910
Årets resultat		-124 799	26 458
		29 119 569	**29 244 368**
Summa eget kapital		**29 619 569**	**29 744 368**
Kortfristiga skulder			
Skulder till koncernföretag		174 773	6 300 000
Aktuella skatteskulder		6 882	6 882
		181 655	**6 306 882**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**29 801 224**	**36 051 250**

Transaktion 09222115557491032184 Signerat SS, TG, JS

20230627100636

Tilläggsupplysningar

Redovisningsprinciper m.m.

Allmänna redovisningsprinciper
Logistic Arlanda Holding AB (556870-8134) 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.

Intäktsredovisning
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.

Not 2 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

	2022	2021
Ränteintäkter från koncernföretag	250 499	486 664
	250 499	**486 664**

Not 3 Räntekostnader och liknande resultatposter

	2022	2021
Räntekostnader till koncernföretag	-375 301	-500 986
Övriga räntekostnader	-	-77
	-375 301	**-501 063**

Transaktion 09222115557491032184 Signerat SS, TG, JS

20230627110839

Not 4 Bokslutsdispositioner

	2022	2021
Erhållna koncernbidrag	4 050	50 790
	4 050	**50 790**

Not 5 Skatt på årets resultat

	2022	2021
Aktuell skatt	-	-6 882
	-	**-6 882**

Not 6 Andelar i koncernföretag

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärden	26 067 960	19 767 960
Aktieägartillskott	-	6 300 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**26 067 960**	**26 067 960**
Utgående redovisat värde	**26 067 960**	**26 067 960**

Not 7 Fordran koncernkonto
Bolaget har inga tillgängliga banktillgodohavanden då bolaget finansieras genom en koncernkontostruktur.

Not 8 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser
Bolaget har inte några ställda säkerheter eller eventualförpliktelser.

Not 9 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 moderbolag 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 10 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut
Inga väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut.

Stockholm-Arlanda 18 april 2023

Stefan Stenberg
Ordförande

Jesper Sandahl
Styrelseledamot

Vår revisionsberättelse har lämnats den 19 april 2023

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Transaktion 09222115557491032184 Signerat SS, TG, JS

20230627105840

Verifikat

Transaktion 09222115557491032184

Dokument

Logistic Arlanda Holding AB 556870-8134 - ÅR 2022
Huvuddokument
6 sidor
Startades 2023-04-18 08:16:52 CEST (+0200) av Anna Dehlbom (AD)
Färdigställt 2023-04-19 09:00:06 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 2023-04-18 10:32:14 CEST (+0200)

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

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Karl Tomas Gerhard Gerhardsson"
Signerade 2023-04-19 09:00:06 CEST (+0200)

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

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Jesper Sandahl"
Signerade 2023-04-18 10:07:29 CEST (+0200)

SIGNATURES scrive. VERIFIED BY

Verifikat

Transaktion 09222115557491032184

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

20250627 108 41

Vidimeras av:

20230627103842

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Logistic Arlanda Holding AB, org. nr 556870-8134

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Logistic Arlanda Holding AB för år 2022.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Logistic Arlanda Holding ABs finansiella ställning per den 31 december 2022 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 Logistic 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.

Transaktion 09222115557491118131 Signerat TG

20230627108:5

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 Logistic Arlanda Holding AB för år 2022 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 Logistic 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 om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm den 19 april 2023

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Transaktion 09222115557491118131 Signerat TG

Verifikat

Transaktion 09222115557491118131

Dokument

RB Logistic Arlanda Holding 2022
Huvuddokument
2 sidor
Startades 2023-04-19 08:42:16 CEST (+0200) av Charlotte Karlsson (CK)
Färdigställt 2023-04-19 08:59:23 CEST (+0200)

Initierare

Charlotte Karlsson (CK)
Swedavia AB
charlotte.karlsson@swedavia.se
+46738677325

Signerande parter

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

BankID

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Karl Tomas Gerhard Gerhardsson"
Signerade 2023-04-19 08:59:23 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

SIGNATURES scrive. VERIFIED BY

Bilaga

Swedavia Airports

Års- och hållbarhetsredovisning 2022

Innehåll

I korthet

3 Det här är Swedavia
4 Året i korthet
6 Vd har ordet
8 Styrelseordförande har ordet

Verksamhet

10 Återstart
12 Så skapar Swedavia värde
15 Verksamhetsstruktur
16 International airports
20 Regional airports
22 Linjer och destinationer
23 Aviation Business
25 Commercial Services
27 Real Estate

Strategisk inriktning

30 Omvärld och trender
35 Strategier
37 Övergripande mål
39 Samarbeten

Hållbarhet

42 Framtidens hållbara flygplatser och flygtransporter
45 Klimat och miljö
49 Sociala förhållanden och personal
52 Antikorruption och mänskliga rättigheter
54 Hälsa och säkerhet
56 Ekonomisk utveckling och investeringar
58 Leverantörer
59 Ramverk för hållbarhetsarbetet
62 Väsentlighetsanalys
63 Prioriterade väsentliga frågor
65 Intressentdialog
66 GRI-index
70 FN:s Global Compact
71 TCFD
72 Taxonomi
77 Nyckeltal
79 Definitioner
80 Bestyrkanderapport
81 Gröna obligationer

Risker

83 Risker och riskhantering
87 TCFD

Finansiell information

90 Förvaltningsberättelse
94 Utdelning
95 Bolagsstyrningsrapport
101 Styrelse
103 Koncernledning
105 Koncernens resultaträkning
106 Koncernens balansräkning
107 Koncernens förändringar i eget kapital
108 Koncernens kassaflödesanalys
109 Moderbolagets resultaträkning
110 Moderbolagets balansräkning
111 Moderbolagets förändringar i eget kapital
112 Moderbolagets kassaflödesanalys
113 Noter
142 Årsredovisningens undertecknande
143 Revisionsberättelse

Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2022. 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) in accordance. 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 sidorna 66–69. Index för lagstadgad hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen finns på sidan 70. Redovisningen utgör även Swedavias rapportering Communication on Progress (COP) till FN:s Global Compact.

▶ **Läs mer på: www.swedavia.se**

Kontaktperson:
Maj Wedenberg, kommunikatör
Tel. +46 (0) 10 109 00 00
maj.wedenberg@swedavia.se

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

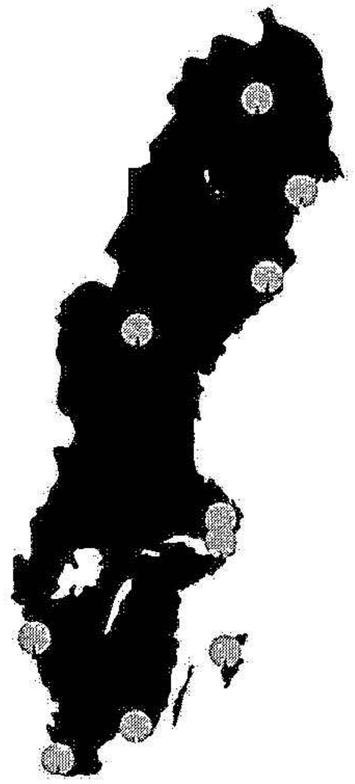
Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas.

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.

Swedavias 2022 i korthet

JANUARI

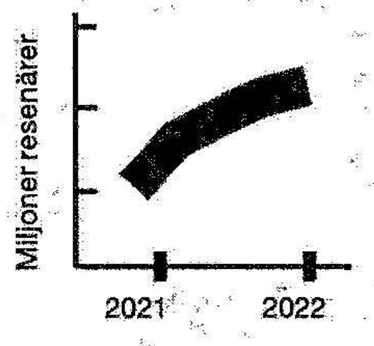
• Smittspridningen av nya virusvarianten omikron är stor och inreserestriktioner återinförs.

FEBRUARI

• De flesta åtgärder mot covid-19 avvecklas i Sverige, även inreserestriktioner. Många andra länder har fortfarande inrese- och förhållningsregler.

• Ryssland inleder sin invasion av Ukraina och en humanitär katastrof är ett faktum.

KRAFTIG ÖKNING AV FLYGRESENÄRER



2022: 27,6 miljoner resenärer

2021: 11,9 miljoner

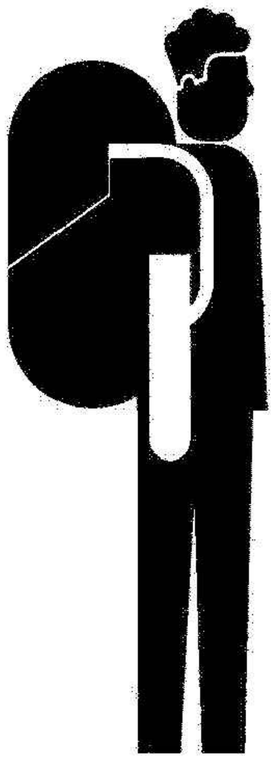
APRIL

• Covid-19 klassas inte längre som en samhälls- och allmänfarlig sjukdom.

• Antalet resenärer vid Swedavias flygplatser ökar väldigt snabbt vilket leder till kapacitetsutmaningar på framför allt Stockholm Arlanda Airport.

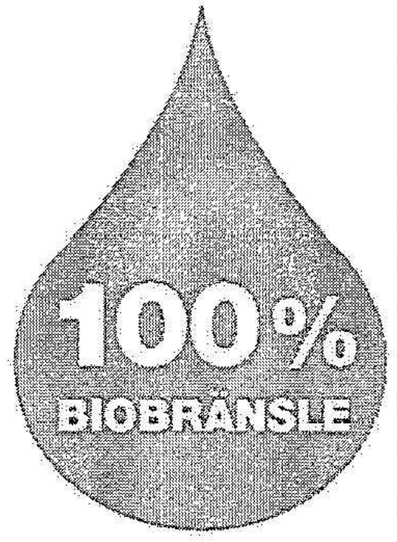
JULI

• Piloterna vid SAS Scandinavias pilotföreningar går ut i strejk 4 juli vilket får stora konsekvenser för SAS flygtrafik.



MARS

• Återhämtningen i flygresandet fortsätter och fyra gånger fler resenärer reste till eller från Swedavias flygplatser mellan januari och mars, jämfört med 2021.



JUNI

• Förbindelsegången mellan terminalerna 4 och 5 invigs och terminal 4 öppnas.

• På grund av trängsel införs tillträdesbegränsning på Stockholm Arlanda Airport. Endast resenärer med mindre än tre timmar till avgång får komma in i på terminalen.

• Utredaren Peter Norman presenterade Arlandautredningen. En av slutsatserna var att förberedelser för att utöka kapaciteten på Stockholm Arlanda Airport behöver skyndas på.

• Världens första flygning med 100 procent biobränsle i båda motorerna sker mellan Malmö Airport och Bromma Stockholm Airport. Läs mer på sidan 19.

– antalet så mycket ökade flygresenärerna till och med september.

AUGUSTI

• Sommarens kapacitetsutmaningar har hanterats genom flera effektiva åtgärder. Flygplatserna och i synnerhet Stockholm Arlanda Airport upplevs återigen på ungefär samma sätt som före pandemin.

SEPTEMBER

• Drygt 20 miljoner resenärer reste till och från Swedavias flygplatser mellan januari och september. En ökning med nästan 200 procent jämfört med samma period 2021 och 66 procent jämfört med 2019.

• Swedavia tar plats i Heart Aerospace industry advisory board.

4 846
...mkr, det uppgår nettoomsättningen till 2022, en ökning med 78 procent jämfört med 2021.

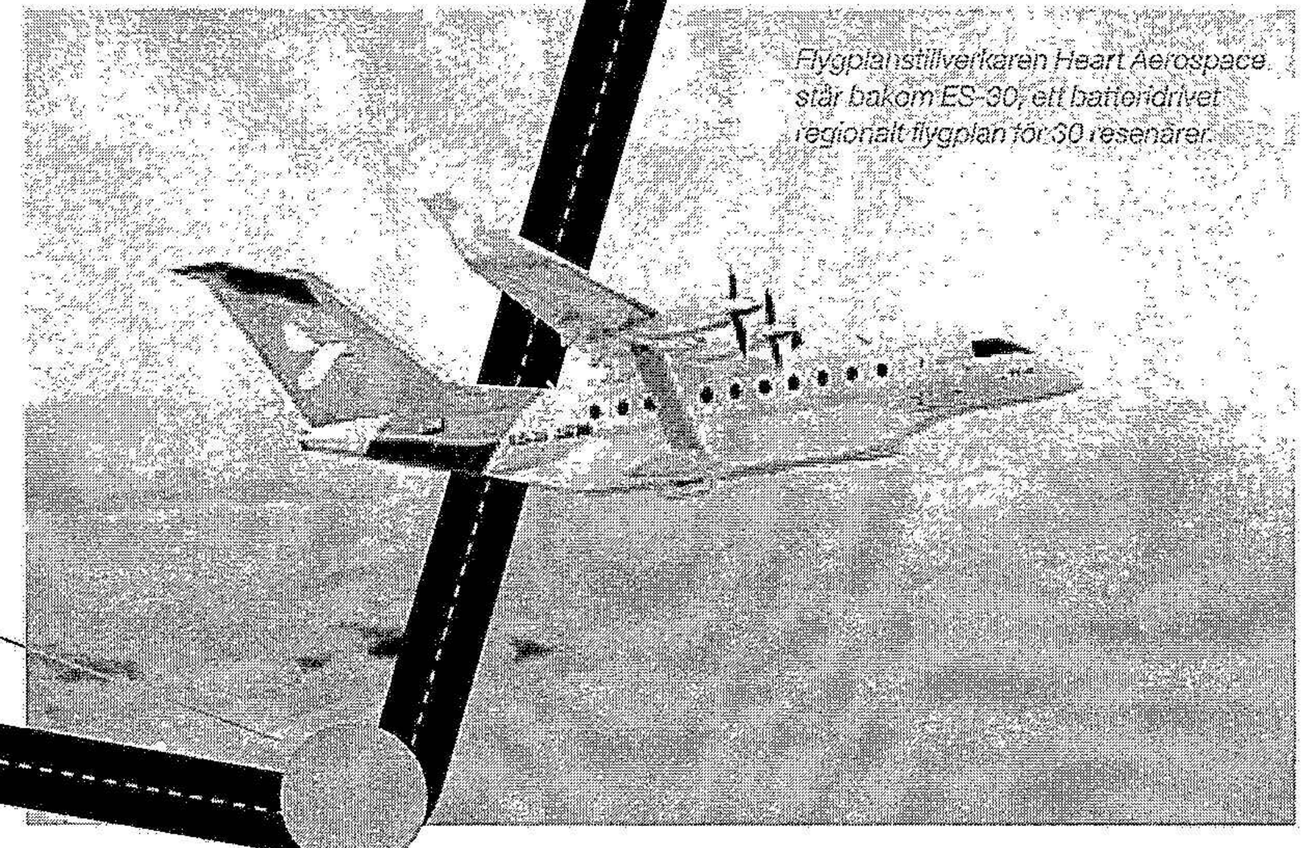
OKTOBER

• Partierna som ingått det så kallade Tidöavtalet fastslår att det inte kommer något beslut om nedläggning av Bromma Stockholm Airport under innevarande mandatperiod.

• Swedavia utses till Karriärföretag 2023. Läs mer på sidan 50.

-783
...mkr blir rörelseresultatet 2022 (–1 385 mkr 2021)

541
...mkr är kassaflödet från löpande verksamhet 2022 (–293 mkr 2021)



Flygplanstillverkaren Heart Aerospace står bakom ES-30, ett batteridrivet regionalt flygplan för 30 resenärer.

DECEMBER

• Malmö Airport firar 50 år.

• Ytterligare fyra flygplatser certifieras på nivån ACA 4+: Malmö Airport, Östersund Åre Airport, Kiruna Airport och Visby Airport. Läs mer på sidorna 45–46.

• Närmare 28 miljoner resenärer flög till eller från Swedavias flygplatser 2022. En ökning med drygt 130 procent jämfört med 2021.

VD JONAS ABRAHAMSSON:

Ett återhämtningens år

Pulsen på en flygplats är fantastisk. Få platser andas en sådan förväntan och ingenstans känns hela världen så nära som där. På Swedavias tio flygplatser samverkar hundratals aktörer och tiotusentals människor för att knyta samman Sverige, från norr till söder och med resten av världen.

Genom att möjliggöra snabba och tidseffektiva resor över långa avstånd både underlättar och berikar detta ekosystem av aktörer människors liv. Sällan har det blivit så tydligt som under de senaste åren.

2022 blev, efter de två föregående åren, ett återhämtningens år. Närmare 28 miljoner resenärer reste till eller från Swedavias flygplatser. Det är en ökning med drygt 130 procent jämfört med fjolårets närmare 12 miljoner resenärer. Ökningen skedde dessutom trots en tilltagande konjunkturoro, vilket tydligt visar på ett stort behov av att resa och mötas.

Under förra våren och sommaren hade både vi och andra aktörer på flygplatsen svårigheter att rekrytera medarbetare i tillräcklig omfattning för att möta den kraftiga tillväxten. Något som ledde till problem med köbildning på i synnerhet Stockholm Arlanda Airport. Under hösten var problemen åtgärdade och verksamheten på Stockholm Arlanda Airport löpte på som normalt. Förutsättningarna inför kommande sommar är avsevärt mycket bättre och planeringen har varit och är intensiv.

Trots den mycket starka resenärsökningen är flygbranschen fortsatt påverkad av pandemins effekter. Jämfört med 2019 motsvarar resandet en tillbakagång på tio år.

Stärkt tillgänglighet

Både antalet resenärer och destinationer ökade under 2022. Från Swedavias flygplatser trafikerades 309 destinationer och en stor del av den tillgänglighet som gick förlorad under pandemins första år har kommit tillbaka. På Stockholm Arlanda Airport tillkom närmare 50 nya destinationer under 2022 och det totala antalet destinationer motsvarar nu 90 procent av antalet före pandemin. Viktiga destinationer tillkom också på Swedavias övriga flygplatser. På Göteborg Landvetter Airport lanserade SAS i slutet av året den nya och av regionen mycket efterlängtade linjen till New York. På Luleå Airport lanserades nya utrikeslinjer till bland annat London och Paris, vilket bidrog till att resandet vid Luleå Airport under december faktiskt överskred resandet för motsvarande månad före pandemin.

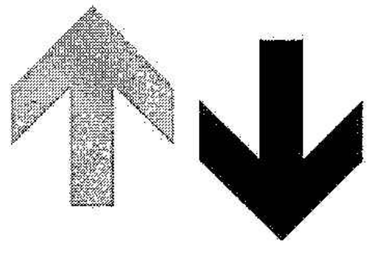
God finansiell ställning

De senaste åren har på grund av pandemin varit oerhört utmanande för Swedavias ekonomi, liksom för i princip samtliga aktörer inom flygbranschen. Vår finansiella ställning är fortsatt god, men att återhämtningen tog fart på flygmarknaden under 2022 var mycket viktigt. När resandet ökar och flygbolagen satsar på våra flygplatser så ökar också våra intäkter. Under 2022 ökade vår omsättning kraftigt och vårt kassaflöde var positivt, vilket är viktigt och glädjande. Men vi konstaterar också att vi för tredje året i rad och tredje gången i bolagets historia gör en förlust som en direkt konsekvens av pandemin.

För att kunna hantera återhämtningen har vi under 2022 och inledningen av 2023 behövt resurssätta för en förmodad fortsatt uppgång i resandet fram-

VD JONAS ABRAHAMSSON:

Ett återhämtningens år



Ökning och minskning

Under 2022 ökade antalet resenärer med drygt 130 procent jämfört med 2021. Men jämfört med 2019 – det vill säga före pandemin – motsvarar resandet under året en tillbakagång på tio år.

▷ över. På kort sikt driver det kostnader som påverkar vårt resultat negativt. Ett ökat resande framöver är naturligtvis inget annat än välkommet. Det är bra för Sverige och leder till högre intäkter för Swedavia.

Ständig utveckling

Flygbranschen är en bransch i ständig utveckling. För Swedavia innebär det att vi ska bedriva en effektiv flygplatsverksamhet idag samtidigt som vi utvecklar framtidens flygplatser. Flygplatser som är miljömässigt hållbara, anpassade till våra kunders behov och förväntningar och som samtidigt har tillräcklig kapacitet. Resandet har med undantag för pandemiåren ökat kontinuerligt under flera decennier. Säkerhetskrav har förändrats i takt med omvärldshändelser och teknikutveckling. Dessutom ställer stärkta klimatambitioner och behovet av omställning nya krav på till exempel infrastruktur och utrustning. Det är denna ständiga framåtrörelse som gör flygbranschen så spännande.

Vi är stolta över att vi fortsatt utveckla våra flygplatser trots de svårigheter som pandemin inneburit. Tidigt under pandemin pausades vissa kapacitetshöjande projekt som exempelvis en ny pir på Stockholm Arlanda Airport. Vi beslutade dock att fullfölja pågående effektivitetshöjande åtgärder som ombyggnationen av Terminal 5. Under 2022 har detta arbete fortsatt med full kraft och såväl en ny säkerhetskontroll som den första etappen av en ny marknadsplats kommer att stå klara under 2023. På Göteborg Landvetter Airport invigdes den södra terminalexpansionen som tillför mer än 18 000 kvadratmeter terminalyta och tre brygganslutna gater. Det är viktiga tillskott i Landvetters utveckling.

Internationellt föredöme

Swedavia vill och ska vara ett internationellt föredöme inom flygbranschens klimatomställning. Under 2022 fick vi ännu ett kvitto på att vi är ledande, då sex av våra flygplatser certifierades på högsta nivån inom Airport Carbon Accreditation (ACA), som är ett ramverk för att utvärdera flygplatsers klimatarbete. Det är vi ensamma om i världen.

Men vår ambitionsnivå är högre än så. Vid utgången av 2020 hade vi eliminerat samtliga fossila koldioxidutsläpp från vår egen flygplatsverksamhet, vilket vi lyckats upprätthålla även under 2021 och 2022. Nästa steg är att stötta våra partners på flygplatserna i deras omställningsarbete, så att våra flygplatser kan vara helt fossilfria 2025. Det kommer att kräva fortsatt hårt arbete av alla under de kommande åren, men det är helt nödvändigt. Framtida generationer både kräver och förväntar sig att vi värnar om möjligheten att resa med flyg och att vi gör framtidens flyg fossilfritt.

Under året som gått har vi arbetat med vår långsiktiga utveckling och definierat vår målbild för 2030. För att vi även i framtiden framgångsrikt ska möjliggöra för människor att mötas, ska vi framtidssäkra flyget, förenkla resan från dörr till dörr och skapa magiska mötesplatser. Våra strategiska mål för hållbart värdeskapande stödjer målbilden och är viktiga verktyg i omställningsarbetet. Genom dem har vi stakat ut en väg framåt, inte bara mot ett fossilfritt flyg, utan för att bidra till ett hållbart samhälle också ur ett socialt och ekonomiskt perspektiv. Målen bidrar också till att integrera hållbarhetsarbetet i allt vi gör, vilket är nödvändigt för ett bolag med ambitioner att bidra till långsiktigt värdeskapande för samhällets bästa – vilket Swedavia har.

Kompetens för framtiden

För Swedavia finns det inte något som är viktigare än våra medarbetare. Så har det varit under ett utmanande 2022 och det kommer att fortsätta vara högsta prioritet framöver. Våra medarbetare är de som gör det möjligt för människor att resa till hela världen från våra flygplatser.

> ”Våra medarbetare kommér att fortsätta vara högsta prioritet framöver”

Att attrahera ny och behålla befintlig kompetens var redan innan pandemin en förutsättning för framgång – men vikten av detta har accentuerats under de senaste åren. Många kompetenta medarbetare har lämnat flygbranschen och konkurrensen om arbetskraften har varit hög. Under 2022 utsågs Swedavia till en av Sveriges mest attraktiva arbetsgivare av Karriärföretagen. Av Financial Times utsågs vi också till ett av de företag i Europa som ligger i framkant när det gäller mångfaldsfrågor. Det är kvitton på att vi är på rätt väg, men framför allt sporrar utmärkelser som dessa oss att bli ännu bättre framöver.

Swedavia har ett fantastiskt spännande uppdrag och den känslan vet jag att alla som arbetar på våra flygplatser delar med mig. Hos alla våra medarbetare ser jag varje dag ett engagemang som bottnar i den samhällsviktiga uppgiften att dagligen möjliggöra tusentals unika möten mellan människor. Varje år blir det många miljoner möten. Det gör mig stolt och den uppgiften kommer att vara lika viktig i framtiden som den är idag.

Stockholm i mars 2023

Jonas Abrahamsson
Verkställande direktör och koncernchef

”Flyget har en avgörande betydelse för framtiden”

TRE FRÅGOR TILL STYRELSEORDFÖRANDE ÅKE SVENSSON:

2022 blev ett återhämtningens år för flygbranschen. Hur har Swedavia påverkats?

– Att återhämtningen tog fart under förra året är mycket positivt, inte minst för svensk tillgänglighet. Swedavia har klarat att hantera både den drastiska trafiknedgången under pandemins första år och den branta trafikuppgången under 2022. Trots exceptionella förutsättningar under hela pandemin har vi kunnat hålla flygplatserna öppna. Det har varit oerhört viktigt för, inte minst, samhällskritiskt flyg som till exempel sjukvårdstransporter. Under året stod Swedavias medarbetare och våra partners för omfattande insatser för att möta den mycket branta resenärstillväxten.

Trots alla insatser mötte vi en mycket ansträngd situation på framför allt Stockholm Arlanda Airport, med periodvis långa köer och trånga terminaler. Till stor del berodde utmaningarna på svårigheter med att anställa medarbetare till flygplatserna i tillräckligt snabb takt. Vi såg liknande problem på många flygplatser runt om i världen, men konsekvenserna för våra resenärer var naturligtvis inte acceptabla. Till flygets främsta fördelar hör effektiviteten och förutsägbarheten för kunden. Att säkerställa att vi åter är precis så effektiva och tillförlitliga som våra kunder förväntar sig är oerhört viktigt och det vet jag att hela flygbranschen arbetar mycket hårt med.

Swedavia har betalat tillbaka delar av det aktieägartillskott som bolaget tilldelades under 2020. Hur kommer det sig?

– När pandemin slog till våren 2020 fattades över hela världen politiska beslut för att skydda samhället. Bland annat infördes omfattande restriktioner för resor vilket i Swedavias fall innebar att nära nog samtliga intäkter försvann på mindre än en månad. Swedavia, som driver en i grunden samhällsviktig verksamhet, mottog senare samma år ett kapitaltillskott om 2 500 MSEK från ägaren.

Med anledning av en inkommen klagan inledde EU-kommissionen en granskning av kapitaltillskottet utifrån den praxis som skapats under covid-19-pandemin, vilket resulterade i att regeringen bedömt att cirka 1 600 MSEK kommer att kunna godkännas av EU-kommissionen enligt EUF-fördragets statsstödsregler. Efter att Kammarkollegiet på uppdrag av regeringen prövat frågan om återkrav och fattat beslut återbetalade Swedavia i oktober 2022 det överskjutande beloppet jämte ränta (totalt cirka 900 MSEK). Vår finansiella ställning är fortsatt god, men vi lever fortfarande i en ansträngd situation.

Vad tror du blir särskilt viktigt om du blickar framåt?

– Flyget har en avgörande betydelse för framtiden. Den pågående gröna industriella utvecklingen i norra Sverige är ett tydligt exempel, där behoven av såväl inrikes som utrikes flygtillgänglighet redan är stora och kommer att växa. När det svenska transportsystemet utvecklas långsiktigt behöver vi dels ta hänsyn till det sammantagna nätverket av flygplatser, dels se till att flygplatserna hänger ihop med till exempel väg- och spårbunden trafik.

Teknikutvecklingen och klimatomställningen kommer också att innebära nya möjligheter för flyget. Nya framdrivningssystem som bygger på el och vätgas ställer nya krav på flygplatsernas infrastruktur och de kan också komma att ge små flygplatser en ny roll när till exempel små eldrivna passagerarflygplan, som lämpar sig för flyg på kortare sträckor, introduceras. Denna utveckling behöver omhändertas när samhället planerar framtidens samlade transportsystem.

Jag vill avslutningsvis gärna framföra mitt tack till alla anställda, leverantörer, partners och kunder för det goda samarbetet. Jag vill också hälsa våra resenärer varmt välkomna till våra flygplatser.

”Det behöver ske en långsiktig utveckling av hela det svenska transportsystemet”

Verksamhet

Intensiv period när resenärerna återvände

Efter två tuffa år för flygbranschen inleddes 2022 med en känsla av hoppfullhet. Under första halvåret reste fyra gånger fler resenärer till eller från Swedavias flygplatser jämfört med samma period 2021. Flygbranschens förberedelser för en intensiv återstart fortsatte och mycket tydde på att en intensiv sommar väntade.

Trots politiska oroligheter i omvärlden och nya virusvarianten omikron ökade antalet resenärer kraftigt i Sverige, Europa och världen under första halvåret. För att möta den förväntade ökande efterfrågan på Stockholm Arlanda Airport beslutades i januari att till sommaren temporärt öppna terminal 4. Det skulle ge flygplatsen högre kapacitet och innebar bland annat tillgänglighet till fler säkerhetskontroller.

Tidigt under året visade sig Stockholm Arlanda Airport och till viss del Göteborg Landvetter Airport stå inför tre stora utmaningar:

- Bristande bemanning i säkerhetskontrollen men även hos Swedavia, flygbolag, marktjänstbolag, andra underleverantörer och aktörer i värdekedjan.
- Stora svårigheter att återanställa medarbetare i tillräckligt snabb takt.
- Många ovana resenärer som kom till flygplatsen upp till åtta timmar före avgång med trängsel som följd.

Prioriteringar för verksamheten

Från april ökade efterfrågan på resor i ännu högre takt än väntat och inför sommaren var situationen på Stockholm Arlanda Airport men också Göteborg Landvetter Airport tidvis mycket ansträngd med långa väntetider till säkerhetskontrollen men också till incheckning och passkontroll. Pågående byggprojekt på Stockholm Arlanda Airport tog också viss resenärsyta i anspråk.

Tre prioriteringar för verksamheten fastslogs:

1. Säkerhet och arbetsmiljö
2. Flygplatsens operativa flöden och resenärsupplevelsen
3. Flygbolagens kundnöjdhet

Utifrån prioriteringarna vidtogs flera kompensatoriska åtgärder för att hantera den akuta operativa situationen, både inom Swedavia och tillsammans med aktörer. Flera av Swedavias övriga flygplatser hanterade resenärstillväxten utan stora störningar och kunde i viss mån stötta med resurser.

Åtgärder på Stockholm Arlanda Airport

Några av åtgärderna på Stockholm Arlanda Airport var att låna in flygplatskontrollanter från övriga flygplatser och utöka med extra beman-

ning i säkerhetskontrollen i terminal 4. Administrativa medarbetare och nyanställd extrapersonal kunde hjälpa resenärer i terminal. Dessutom infördes tillträdesbegränsningar till terminal genom att endast släppa in resenärer med mindre än tre timmar kvar till avresa vilket minskade köer och trängsel.

I juni kunde den nya förbindelsegången mellan terminal 4 och terminal 5 öppnas vilket förbättrade resenärsflöden och gradvis fick den samlade resursförstärkningen allt större effekt. Under augusti upphörde tretimmarsbegränsningen och väntetiderna till incheckning, säkerhets- och passkontroller var tillbaka till det normala.

Liknande utmaningar utanför Sverige

Den snabba trafikutvecklingen skapade liknande problematik på många andra stora flygplatser i Europa. Heathrow Airport och Gatwick Airport i London, Amsterdam Airport Schiphol och Charles de Gaulle Airport i Paris tvingades likt Stockholm Arlanda Airport vidta åtgärder som tillträdesbegräsningar i terminal och inställda avgångar för att kunna hantera det stora antalet resenärer. Mönstret med underbemanning och en ansträngd kösituation i terminaler och säkerhetskontroller har setts över hela världen. Sannolikt kommer det att fortsatt vara utmanande att bemanna till flygbranschen då många anställda bytt bransch och fortsatt till andra yrken.

Resenärstillväxt gav större utbud

Under tredje kvartalet reste 8,5 miljoner resenärer till eller från Swedavias flygplatser. Det var näst intill en fördubbling jämfört med samma period 2021. Trots den tilltagande oron för konjunkturen, hög inflation och en utmanande säkerhetspolitisk situation fortsatte resandet att öka även under fjärde kvartalet.

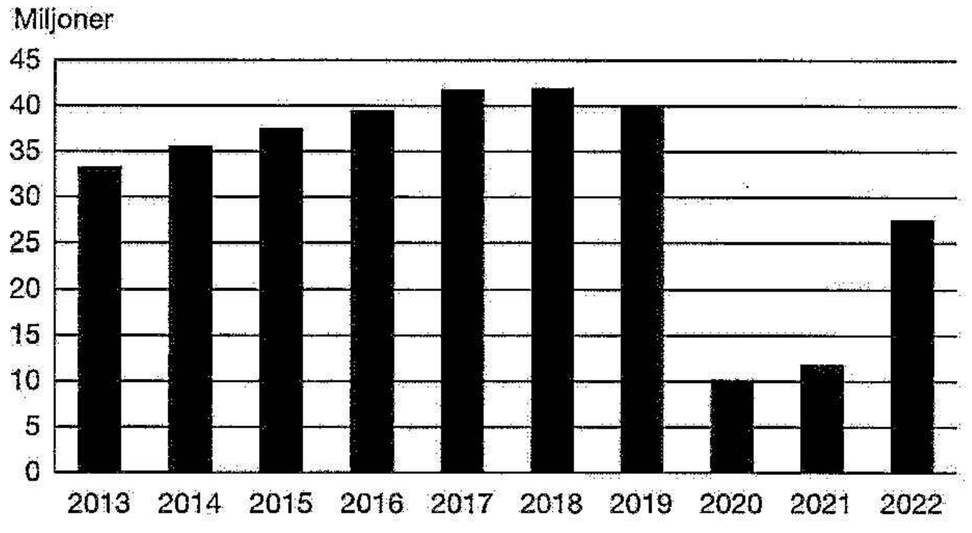
Den ökade efterfrågan på resor medförde att flygbolagen successivt ökade utbudet genom fler destinationer och avgångar, särskilt på Stockholm Arlanda Airport men även på regionala flygplatser. I december noterade Stockholm Arlanda Airport den högsta resenärsutvecklingen under en enskild månad sedan pandemins inledning.

Återhämtningen fortsatt påverkad

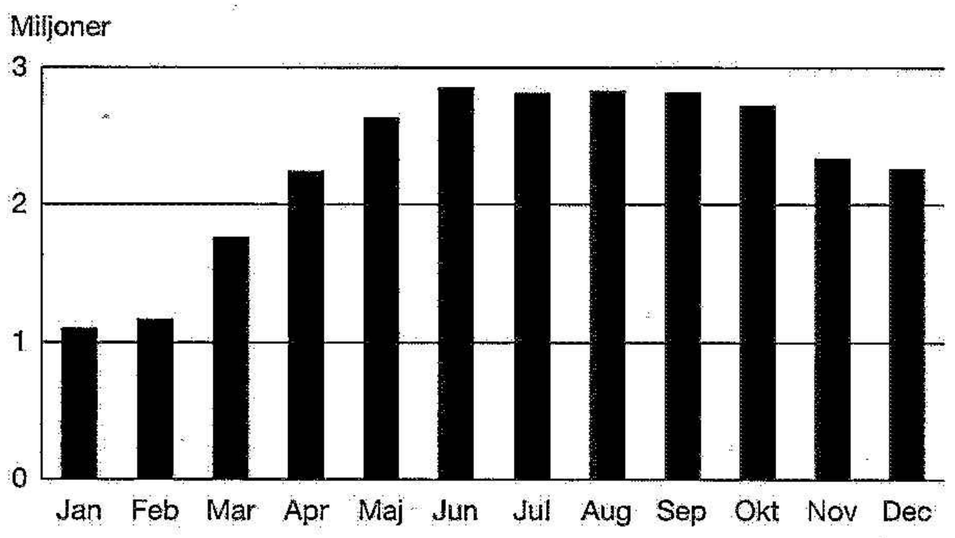
Trots att pandemin pågick globalt hela året behövdes inte samma nivå av reserestriktioner som under 2021. Samtidigt konstaterades det mot årets slut att andra omvärldsfaktorer sannolikt skulle komma att påverka flygmarknadens återhämtning på kort sikt. På lång sikt är det mycket som talar för en global ökning av flygresandet.

”Den ökade efterfrågan på resor medförde att flygbolagen successivt ökade utbudet genom fler destinationer och avgångar”

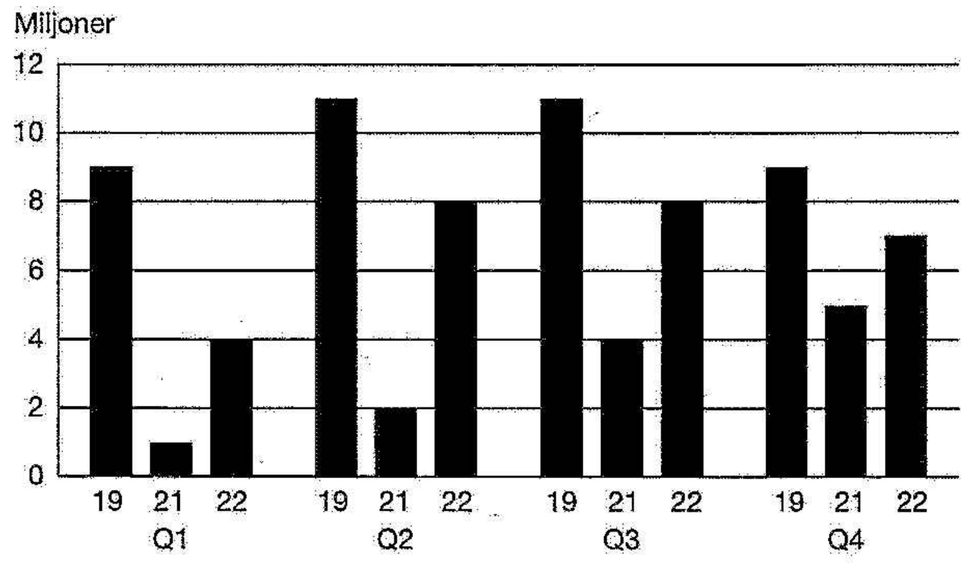
ANTAL RESENÄRER PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER PER ÅR 2013–2022



ANTAL RESENÄRER PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER PER MÅNAD 2022



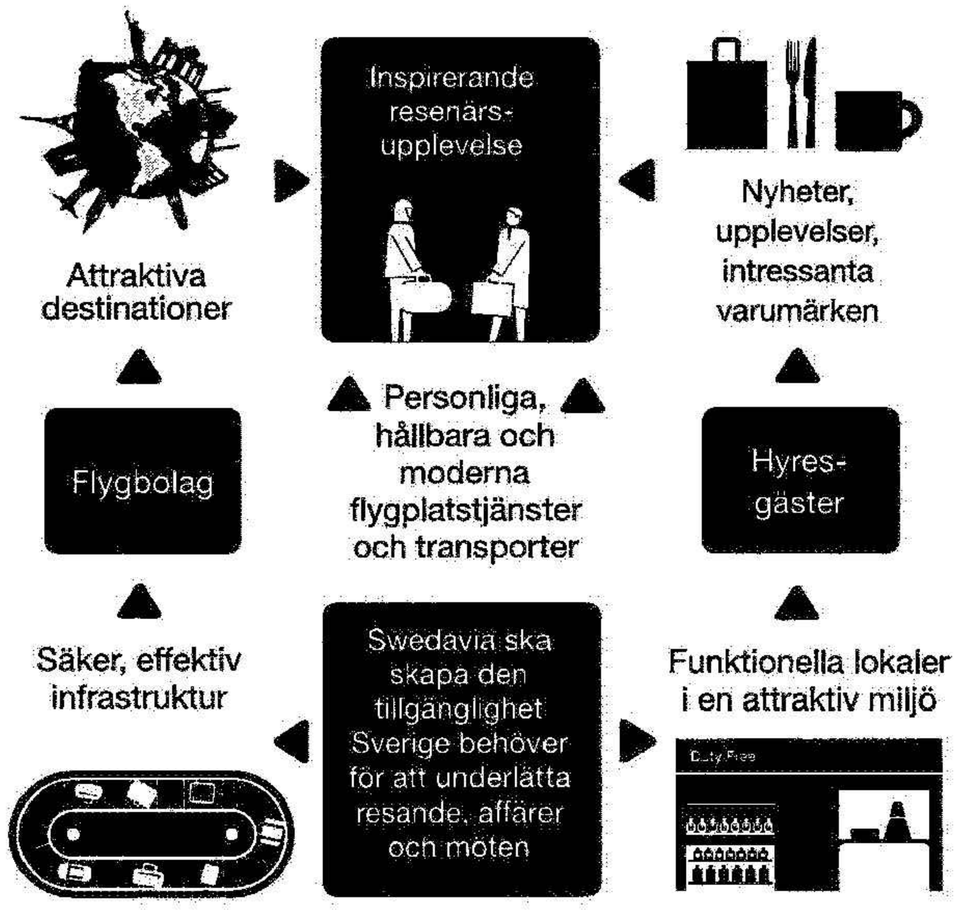
ANTAL RESENÄRER PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER PER KVARTAL 2019, 2021 OCH 2022



Tillgänglighet, tillväxt och affärsmöjligheter

Swedavia skapar tillgänglighet inom, till och från Sverige. 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.



Swedavias resurser

Relationskapital
27,6 miljoner resenärer och relationer med kunder, hyresgäster, leverantörer, samarbetspartners och beslutsfattare.

Cirka 8 miljoner besökare på swedavia.se och cirka 215 000 följare fördelat på 20 olika konton.

Humankapital
2 962 engagerade medarbetare som bidrar till att ge resenärer en inspirerande och trygg 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.

Swedavia erbjuder

Swedavias flygplatser har en säker och optimerad infrastruktur. 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 –709 MSEK.
- Avkastning på operativt kapital –3,3 procent.
- Internationell förebild inom hållbarhet.
- Bidrar till att de transportpolitiska målen nås.

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.

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

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 2021 enligt Naturvårdsverket, varav 0,3 procent var från inrikesflyg.
- Swedavia är pådrivande i den storskaliga omställningen för ett fossilfritt flyg, läs mer på sidorna 42–44.
- Världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan, läs mer på sidorna 45–48.

–3,3 %
avkastning på operativt kapital

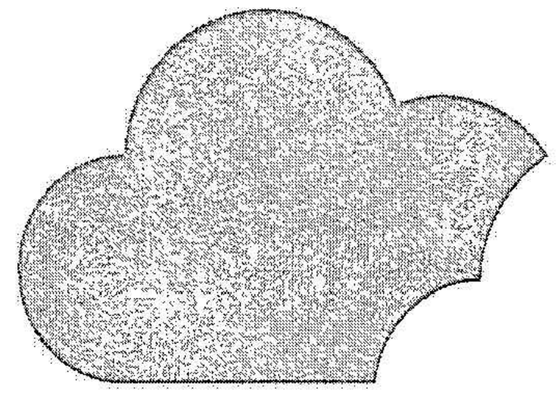
60
Engagerade ledare och medarbetare (index)
Från 2022 har en ny mätmetod för engagerade ledare och medarbetare etablerats.

0,46 %
förnybart flygbränsle

76
positiv kundupplevelse

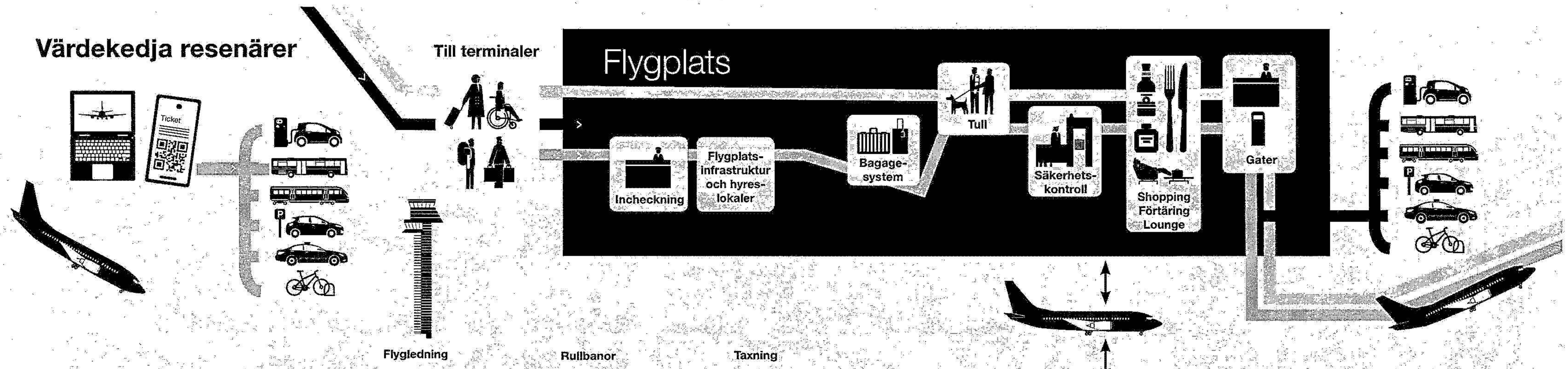
Swedavia möjliggör för människor att mötas

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.

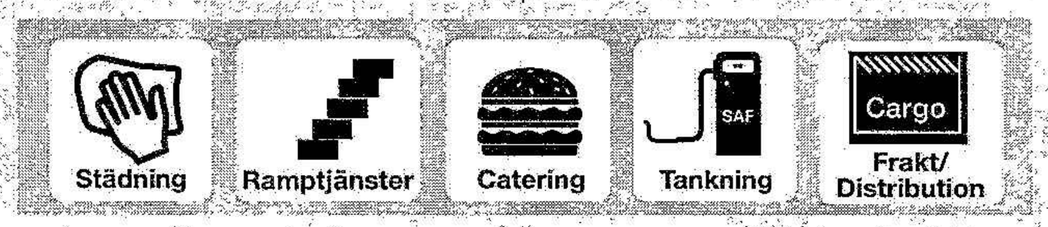


Transfer Ankomster Avgångar

Värdekedja resenärer



Värdekedja flygtrafik



RÖRELSESEGMENT

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**

Commercial Services

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

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

Skapat värde:

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

RÖRELSESEGMENT

REAL ESTATE

Äger, utvecklar och förvaltar fastigheter

Fastighetsverksamhet

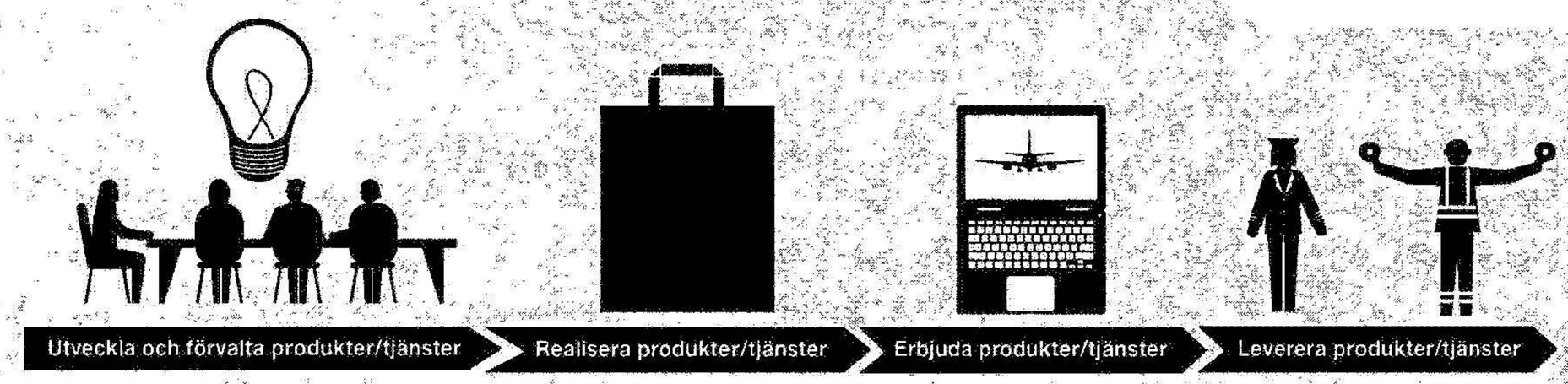
- Äger, utvecklar och förvaltar exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser
- Framtagande av fastighetsutvecklingsprojekt för hotell, kontor, logistik och handel
- Förvaltning och uppdatering av fastighetsinformation
- Utvecklar flygplatsernas attraktivitet i takt med att efterfrågan på etableringar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

Skapat värde:

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

Övergripande processarbete

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



Värdekedja bygg- och fastighetsverksamhet

Båda segmenten Flygplatsverksamhet och Real Estate genererar byggverksamhet

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.

Ny verksamhetsstruktur för stärkt konkurrenskraft

I november 2021 sjösattes en ny verksamhetsstruktur för att stärka Swedavias konkurrenskraft på en flygmarknad som på kort tid förändrats i grunden.

Fyra flygplatser organiserades i den gemensamma flygplatsorganisationen International Airports med Stockholm Arlanda Airport som hubb för internationellt resande. Flygplatserna ska förstärka varandra och flytta fram Swedavias marknadsposition internationellt. Sex regionala flygplatser fortsätter att knyta ihop landet samt möter lokala behov av samarbete och entreprenörskap.

Den nya verksamhetsstrukturen tydliggör roller, ansvar och beslutsvägar och bygger på en tydlig process- och kundorientering. 2022 var det första hela året där bolaget drevs enligt den nya strukturen.

Ökat samarbete och gemensamt lärande

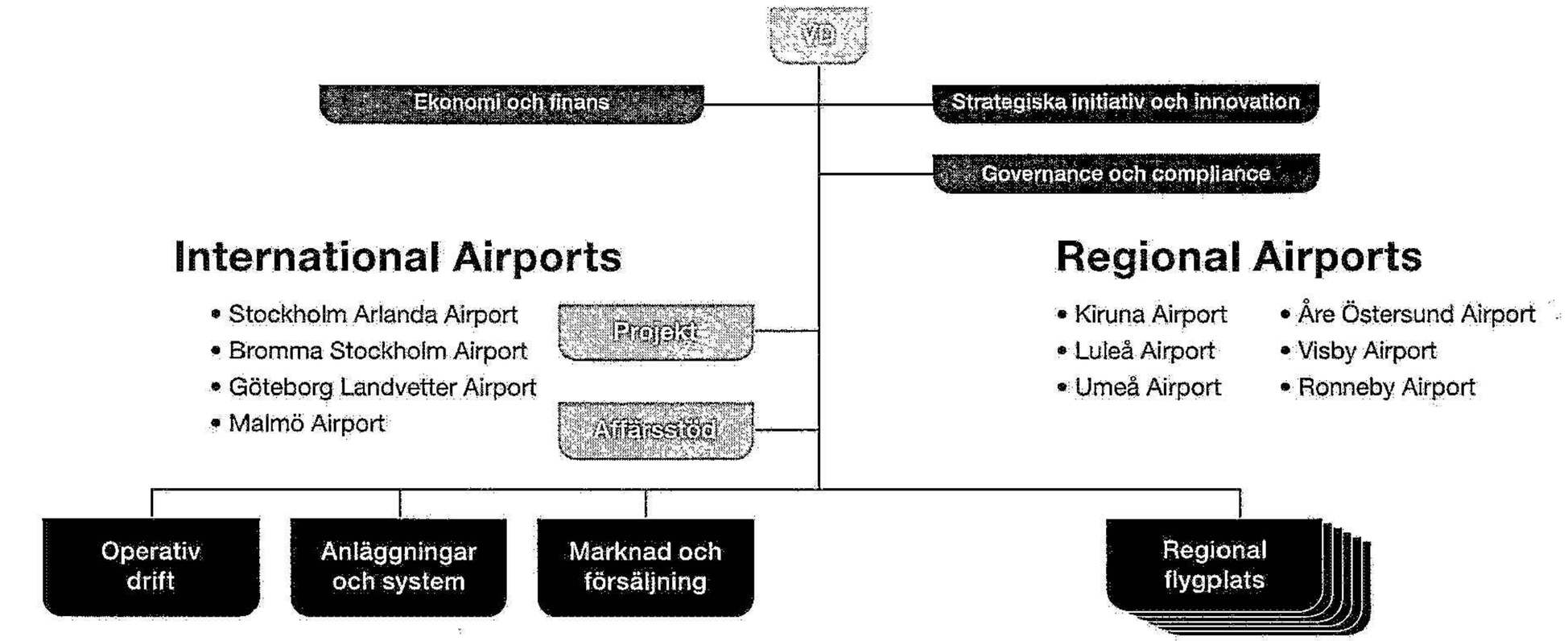
Samarbetet mellan olika delar i verksamheten har stärkts som en följd av införandet av den nya verksamhetsstrukturen. Även de operativa utmaningar som framför allt Stockholm Arlanda Airport stod inför under andra kvartalet bidrog till ökat samarbete och gemensamt lärande.

Exempel på förstärkta samarbeten kan ses inom bland annat den nya gemensamma avdelningen för Health, Security, Safety, Environment (HSSE) som samlar Swedavias gemensamma kompetens inom arbetsmiljö, miljö, flygsäkerhet, luftfartsskydd, risk och kris samt kvalitet. Efter ett år ser bolaget större möjligheter för nya arbetssätt och ett gemensamt lärande mellan dessa områden.

Det processorienterade arbetssättet som fortsatte att implementeras under året bidrar till ökat värdeskapande och är ett starkt verktyg för samarbete mellan olika delar av organisationen.

Processutvecklingsarbetet fortgick

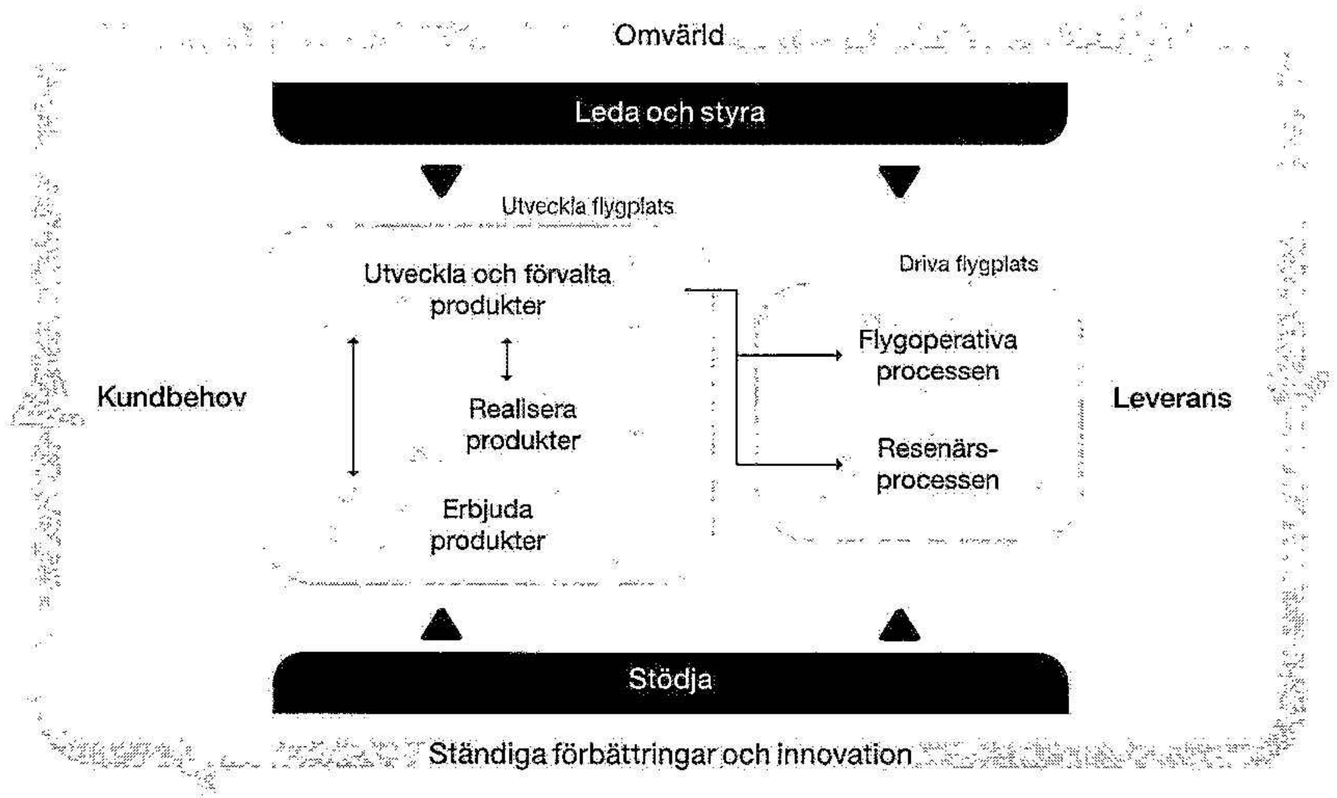
Processutvecklingsarbetet inom Swedavia har pågått sedan 2018. Först ut var de operativa delarna av bolaget. Målbilden var full processorientering i alla delar av bolaget senast 2025. Under pandemin och inledningen av 2022 kunde inte arbetet genomföras i tänkt takt. Under hösten 2022 togs en implementeringsplan fram som beskriver nödvändiga aktiviteter för att kunna bibehålla och nå målet om full processorientering till 2025.



Ledningsstödsenhet. Ansvarar för bolagets styrning, ledning och stöd till bolagets övriga delar.

Affärsstödsenhet. Ansvarar för att stödja i utvecklings- och förvaltningsfrågor.

Affärsenhet. Utvecklar och levererar flygplatsrelaterade tjänster till Swedavias kunder.



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.

Kapacitetsutmaningar då resandet tog fart

Utbrottet av den nya virusvarianten omikron samt kriget i Ukraina bidrog till en osäker inledning på året för de fyra flygplatserna i International Airports. Under våren ökade efterfrågan på resor både snabbt och kraftfullt vilket ledde till kapacitetsutmaningar.

Under två månader i början av året ökade den totala resenärsvolymen lika mycket som under 20 år före pandemin. Under sommaren motsvarade antalet resenärer 75 procent av 2019 års volym. På hela året uppgick antalet resenärer till 70 procent av 2019 års volym.

Trots korrekta prognoser och förberedelser för återstart påverkades den operativa verksamheten på flygplatserna negativt, i synnerhet på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Ledtiderna för rekryteringar var långa vilket orsakade bortfall och personalomsättningen i säkerhetskontrollen var högre än väntat. Många ovana resenärer behövde mer tid än vanligt och ombyggnationer tog resenärsytor i anspråk. I kombination med den extraordinära resenärsutvecklingen påverkades flöden vilket tidvis skapade trängsel och mycket långa väntetider.

”Trots en stark resenärstillväxt under 2022 finns det osäkerhet framåt”

En rad kompensatoriska åtgärder för att hantera både bemanning och trängsel vidtogs. Läget stabiliserades under senare delen av sommaren och på hösten upplevdes situationen återigen vara normal. Trots det behövde samtliga flygplatser vara fortsatt redo att hantera en turbulent marknad och bevaka eventuell smittspridning i samhället som skulle kunna få ny påverkan på verksamheten.

International Airports i korthet

- Swedavias International Airports är **Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport** och **Malmö Airport.**
- 272 destinationer trafikeras varav 42 är inrikes.
- Totalt arbetar cirka 19 500 medarbetare i verksamheterna varav 2 136 är anställda av Swedavia.

Resenärsutveckling 2022

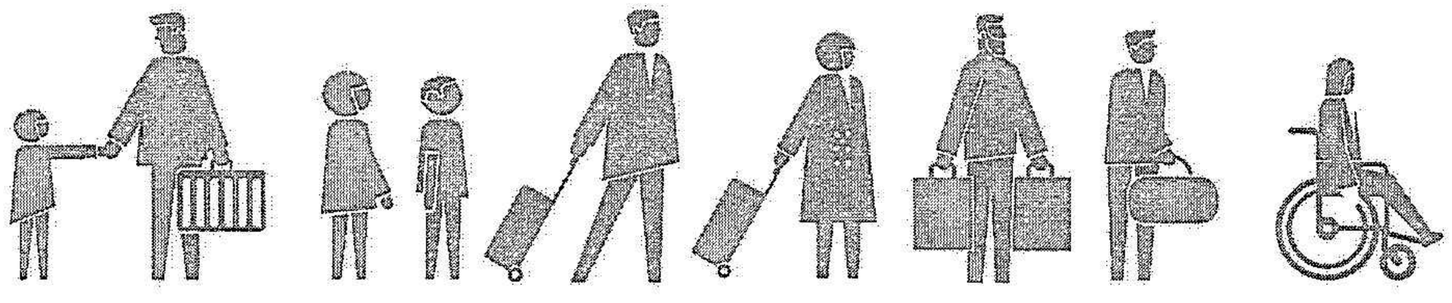
- Stockholm Arlanda Airport hade under 2022 18,5 miljoner resenärer (7,5 miljoner 2021).
- Bromma Stockholm Airport hade under 2022 1,1 miljoner resenärer (0,6 miljoner 2021).
- Göteborg Landvetter Airport hade under 2022 4,4 miljoner resenärer (1,9 miljoner 2021).
- Malmö Airport hade under 2022 1,3 miljoner resenärer (0,7 miljoner 2021).

Punktlighet 2022

- Stockholm Arlanda Airport 72,3 procent (79,3 procent 2021).
- Bromma Stockholm Airport 89,5 procent (85,8 procent 2021).
- Göteborg Landvetter Airport 70,1 procent (77,2 procent 2021).
- Malmö Airport 80,3 procent (82,3 procent 2021).

Utmaningar och möjligheter

- Arbeta för att återetablera både flygbolag och kapacitet.
- Fortsätta utveckla terminalnära områden till attraktiva och växande mötes- och arbetsplatser.
- Nedläggning av Bromma Stockholm Airport skulle innebära nya förutsättningar för Stockholm Arlanda Airport. Inget beslut kommer dock att fattas under mandatperioden.



Stockholm Arlanda Airport

Av Swedavias flygplatser var Stockholm Arlanda Airport hårdast drabbat med kapacitetsutmaningar redan under påsken. Strax före sommaren öppnade både terminal 4 och den nya förbindelsegången mellan terminal 4 och 5 vilket avlastade den ansträngda situationen och tillförde kapacitet. Även rullband mellan två gateområden i terminal 5 invigdes.

I samband med krigsutbrottet i Ukraina upprättades samverkan mellan Stockholm Arlanda Airport, Migrationsverket, Sigtuna kommun och Gränspolisen. Då Migrationsverket redan har lokaler, personal och upprättade rutiner för asylsökande på Stockholm Arlanda Airport fick den ökande asyltillströmningen inga stora konsekvenser för flygplatsen.

Svenskt Ambulansflygs nya beredskapsbas etablerades på Stockholm Arlanda Airport under året och utgör en central del i det nationella ambulansflygsystemet. Arlandabasen har två bemannade flygplan under dagtid och ett bemannat flygplan under nattetid och utgör navet för mellersta Sverige med beredskap för såväl norra som södra Sverige.

Tyska Eurowings, franska Transavia och irländska Ryanair såg ännu fler möjligheter i Stockholmsregionen. Lågprisbolagen stärkte sin närvaro ytterligare med flera nya destinationer både nationellt och inom Europa. Även befintliga kunder visade på tillväxt.

Den internationella flygbranschorganisationen Airports Council International Europe utsåg i oktober Stockholm Arlanda Airport till "ECO-Innovation Airport of the Year". Utmärkelsen motiverades med Swedavias klimatomställningsarbete och ledande arbete i att driva klimatsmarta flygplatser.

18,5
miljoner resenärer reste till och från Stockholm Arlanda Airport under 2022.

Göteborg Landvetter Airport
I samband med kriget i Ukraina inleddes samarbete med Migrationsverket, Gränspolisen och Härryda kommun. Flygplatsen upprättade lokaler att vistas i före avfärd till Migrationsverket.

Svenskt Ambulansflyg öppnade en bas även på Göteborg Landvetter Airport med dygnet runt-beredskap med ett ambulansflygplan bemannat av två piloter och en sjuksköterska. Servicen är ett lyft för svensk sjukvård som ger en ökad närhet till nationellt lokaliserad specialistvård, oavsett geografiskt avstånd.

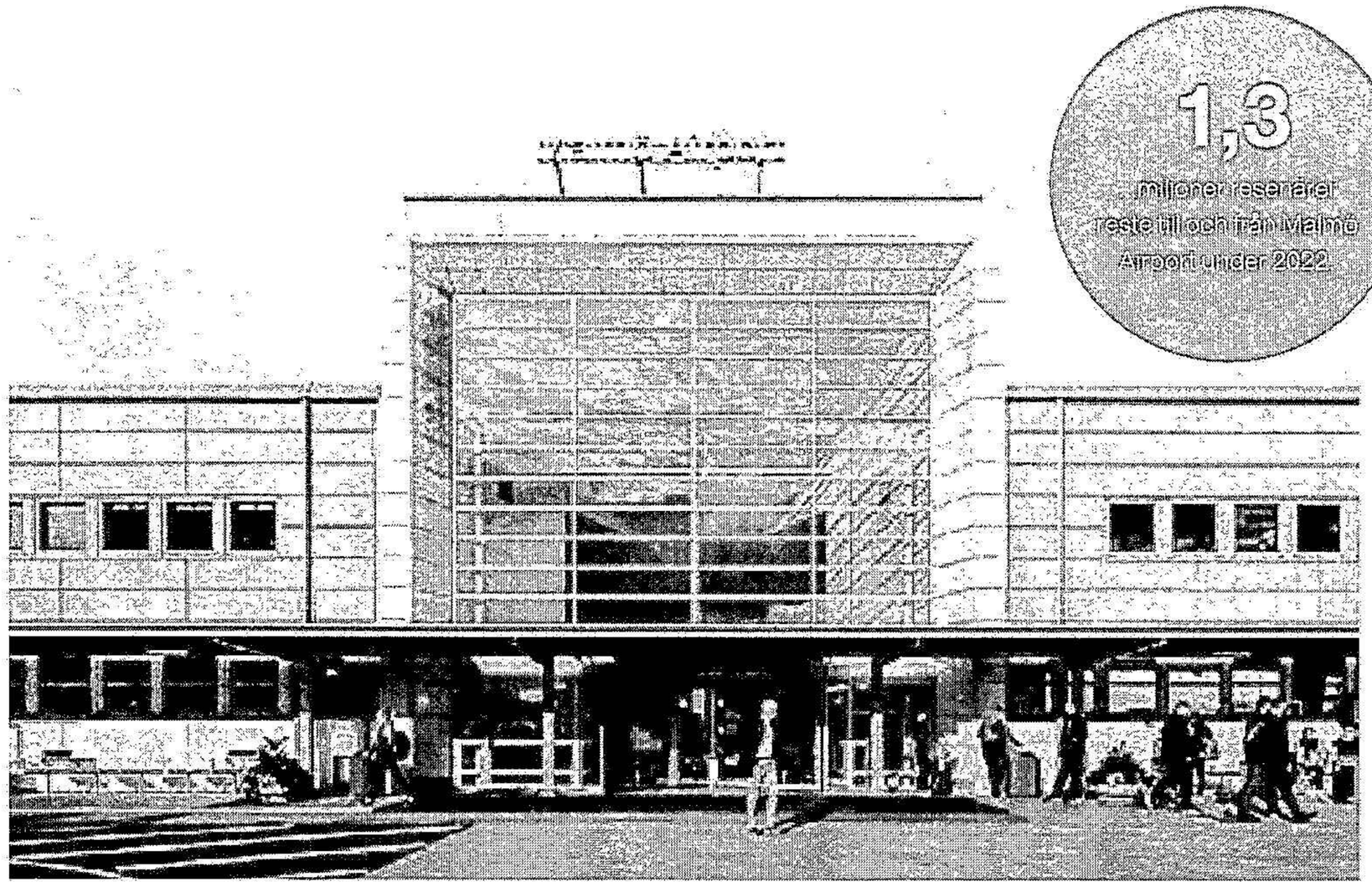
Under hösten prövades ett digitalt kösystem till incheckningsdiskarna. Resenärerna kunde med hjälp av en QR-kod följa sin plats i kön. Testet var framgångsrikt. Nästa steg är att genomföra en så kallad Proof of Concept för säkerhetskontrollen på Stockholm Arlanda Airport.

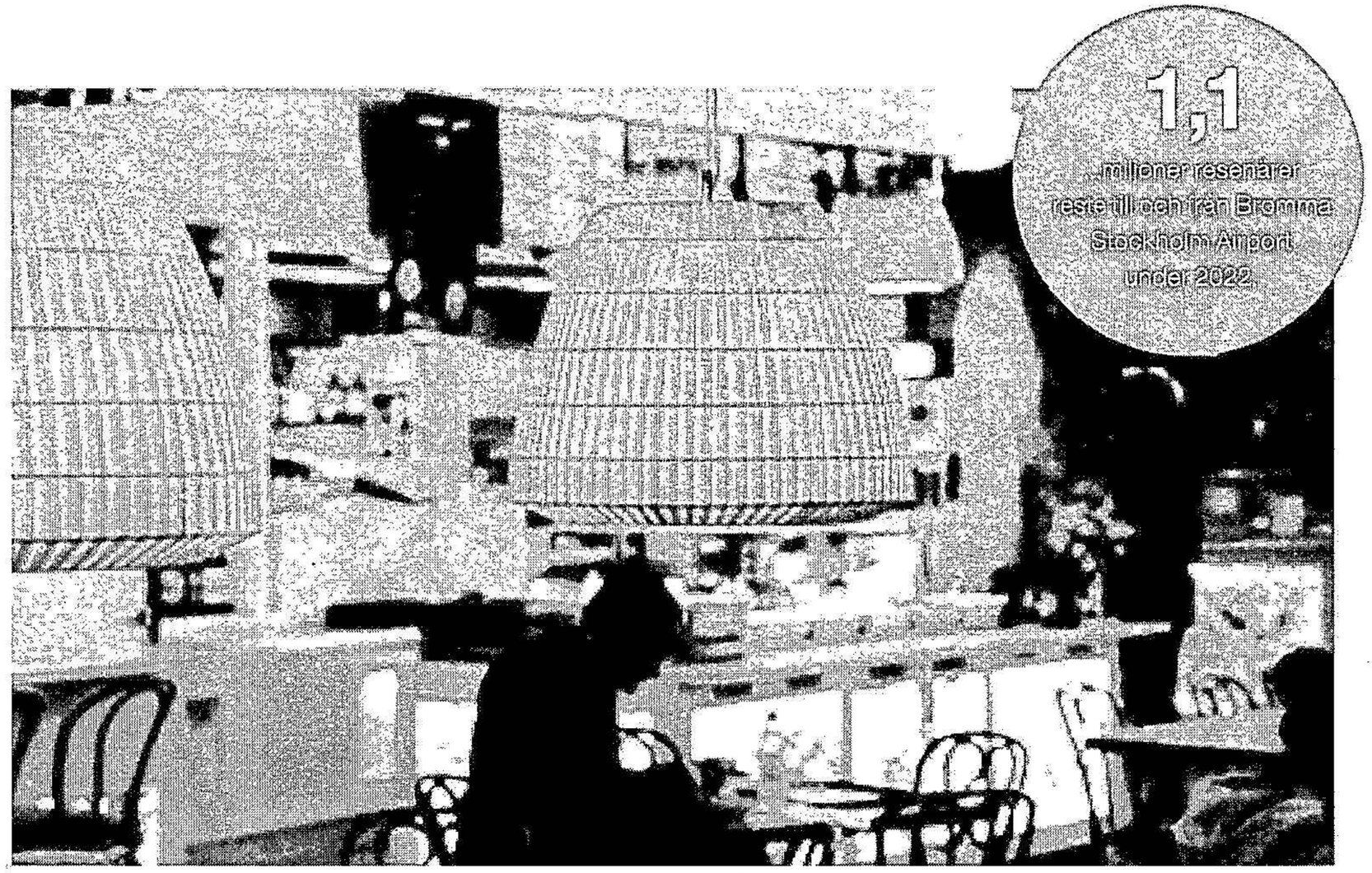
Flera kapacitetsökande åtgärder blev klara under året, bland andra breddning av taxibanor, en terminaldel med tre utgångar direkt mot planen samt smidigare avgång och ankomst för Non-Schengen-resenärer.

Wizz Air utökade med en ny direktlinje till Rom och isländska flygbolaget PLAY startade sin första linje i Sverige mellan Göteborg och Reykjavik. Det innebar inte bara en direktlinje till Island utan även smidig transfer för fortsatt resa till USA. I juni lanserade Medelhavsbolaget Air Corsica en ny direktlinje mellan Göteborg och den franska ön Korsika.

4,4
...miljoner resenärer reste till och från Göteborg Landvetter Airport under 2022.

”Ambulansflygplan med beredskap dygnet runt”





Malmö Airport
2022 firade Malmö Airport 50 år. Det första flygplanet landade på Malmö Airport den 1 december 1972. Sedan dess har över 60 miljoner resenärer passerat flygplatsen. Med över fyra miljoner invånare i regionen, är Malmö Airport ett mycket viktigt komplement till Kastrup i Köpenhamn. Flygplatsen är därutöver viktig för frakten till och från regionen men också för samhällsviktigt flyg för till exempel polis, sjukvårdstransporter, Migrationsverket och Försvarsmakten.

I det initiala skedet av kriget i Ukraina upprättades en samverkansgrupp med Svedala kommun, gränspolisen och Röda Korset. Genom samarbetet kunde flyktingar tas om hand på ett bra sätt.

Malmö Airport firade världens första flygning med 100 procent biobränsle i båda motorerna. Flygningen startade från Malmö Airport och gick till Bromma Stockholm Airport i juni. Flera av de reguljära utrikesdestinationerna före pandemin trafikerades åter under året.

Bromma Stockholm Airport
Bromma Stockholm Airport hade en mer stabil resenärsutveckling under året. Två nya flyglinjer invigdes i mars när nyetablerade Skåneflyg och Västflyg återstartade trafiken till Kristianstad och till Trollhättan. Även flyglinjerna Bromma–Aarhus och Bromma–Helsingfors återinvigdes.

I ett samarbete med flygbolaget BRA, Neste som utvecklar och producerar förnybart bränsle och flygplanstillverkaren ATR, genomfördes världens första kommersiella flygning med 100 procent biobränsle i båda motorerna i juni. Passagerarflygplanet, dock utan resenärer, startade från Malmö Airport och landade 1,5 timme senare på Bromma Stockholm Airport.

Stark ökning för inrikesflyget positivt för de regionala flygplatserna

Inrikestrafiken från Swedavias regionala flygplatser återhämtade sig starkt under året. Framför allt ökade trafiken till och från flygplatserna utefter Norrlandskusten, vilket i första hand härleddes till en snabb tillväxt tack vare nya långsiktiga industriella satsningar i kombination med brist på reella alternativa transportmöjligheter.

De sex regionala flygplatserna bildar tillsammans med Swedavias fyra internationella flygplatser ett gemensamt infrastrukturnät som täcker hela landet. De regionala flygplatserna har framför allt inrikestrafik som kompletteras av viss charter- och säsongstrafik.

”Framför allt Luleå Airport hade en stabil återhämtning under hela året”

Visby Airport, Umeå Airport, Kiruna Airport och framför allt Luleå Airport hade under hela året en stabil återhämtning. Flyget var det enda resesättet att snabbt och enkelt ta sig till och från dessa regioner. Tillväxten i regionen var mycket stark med stora företagsetableringar och låg arbetslöshet.

Den positiva ökningen på de regionala flygplatserna berodde på inrikesresor, även om det också var en viss återhämtning för charterflyget. Antalet resenärer uppgick under året till 66 procent av volymerna för 2019 och före pandemin.

Den stora efterfrågan på resor i kombination med svårigheter att återanställa medarbetare på grund av, bland annat, ökad konkurrens på arbetsmarknaden som skapade utmaningar på flera av de regionala flygplatserna. Många medarbetare från de regionala flygplatserna bidrog dessutom genom att under sommarhalvåret ställa upp och arbeta extra pass på Stockholm Arlanda Airport vilket ytterligare bidrog till att stärka samarbetsklimatet och gemenskapen för Swedavias medarbetare.

Under året utvecklades samarbetet med Luftfartsverket vad gäller fjärrstyrning av flygledning inför 2023 då Umeå Airport och Malmö Airport ska adderas till den grupp där Kiruna Airport och Åre Östersund Airport redan ingår.

I samarbete med regionerna som Swedavia verkar i pågår flera utvecklingsprojekt för att hitta klimatsmarta alternativ till fossila flygbränslen. På bland annat Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport pågår projekt för att förbereda flygplatserna för framtidens elflyg. Det handlar främst om den laddinfrastruktur som kommer att bli nödvändig i och med elektrifieringen av flyget men även på flygplatsernas bilparkeringar.

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

Regional Airports i korthet

- Swedavias sex regionala flygplatser är:
  - Kiruna Airport
  - Luleå Airport
  - Umeå Airport
  - Åre Östersund Airport
  - Visby Airport
  - Ronneby Airport
- 37 destinationer trafikeras varav 21 är inrikes. Störst destinationsutbud har Luleå Airport.
- Totalt arbetar cirka 900 medarbetare i verksamheterna varav 524 är anställda av Swedavia.

Resenärsutveckling 2022

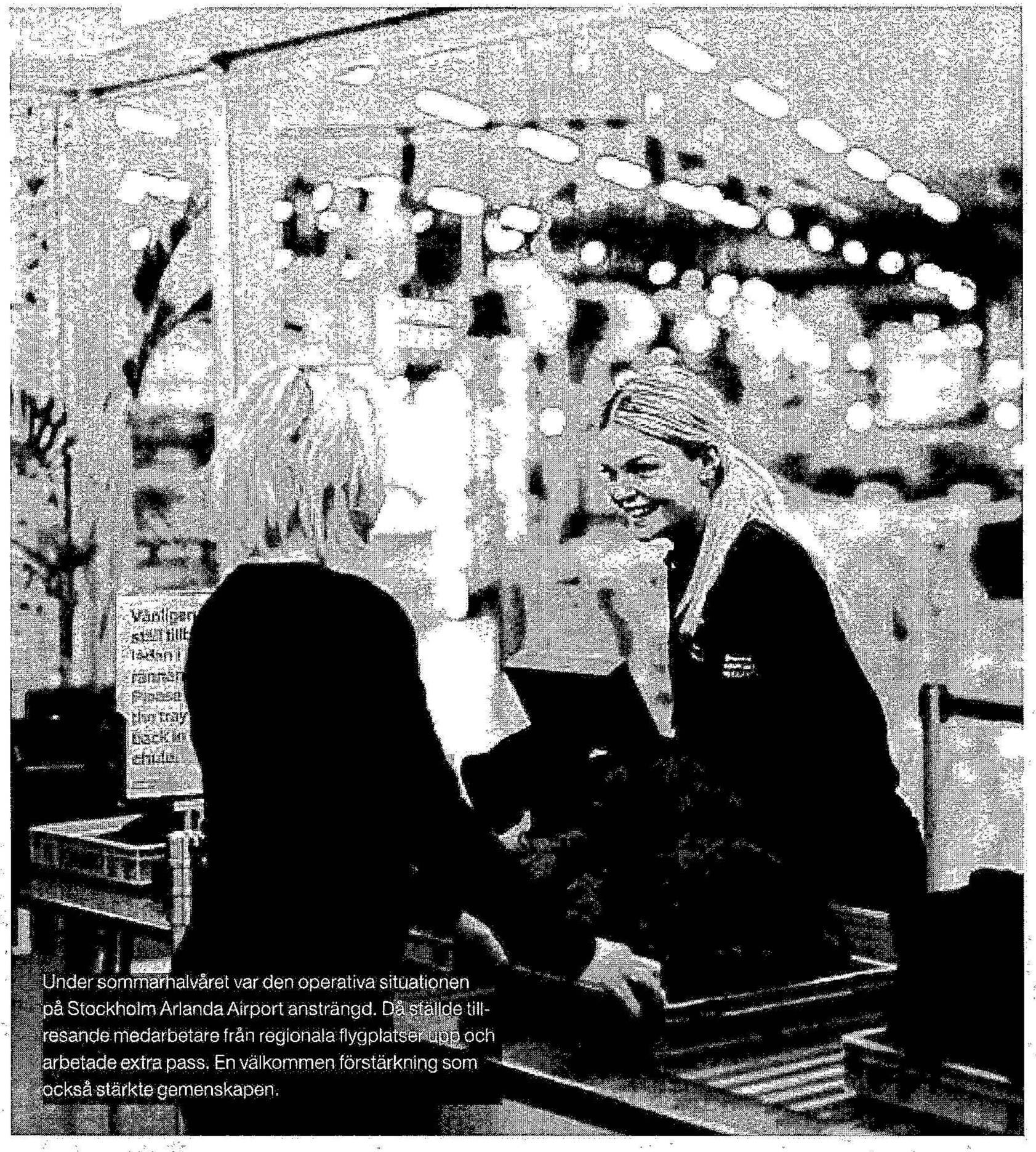
- Under 2022 hade de regionala flygplatserna 2,3 miljoner resenärer (1,3 miljoner 2021).

Punktlighet 2022

- Punktligheten var under året 84,1 procent (81,6 procent 2021).

Utmaningar och möjligheter

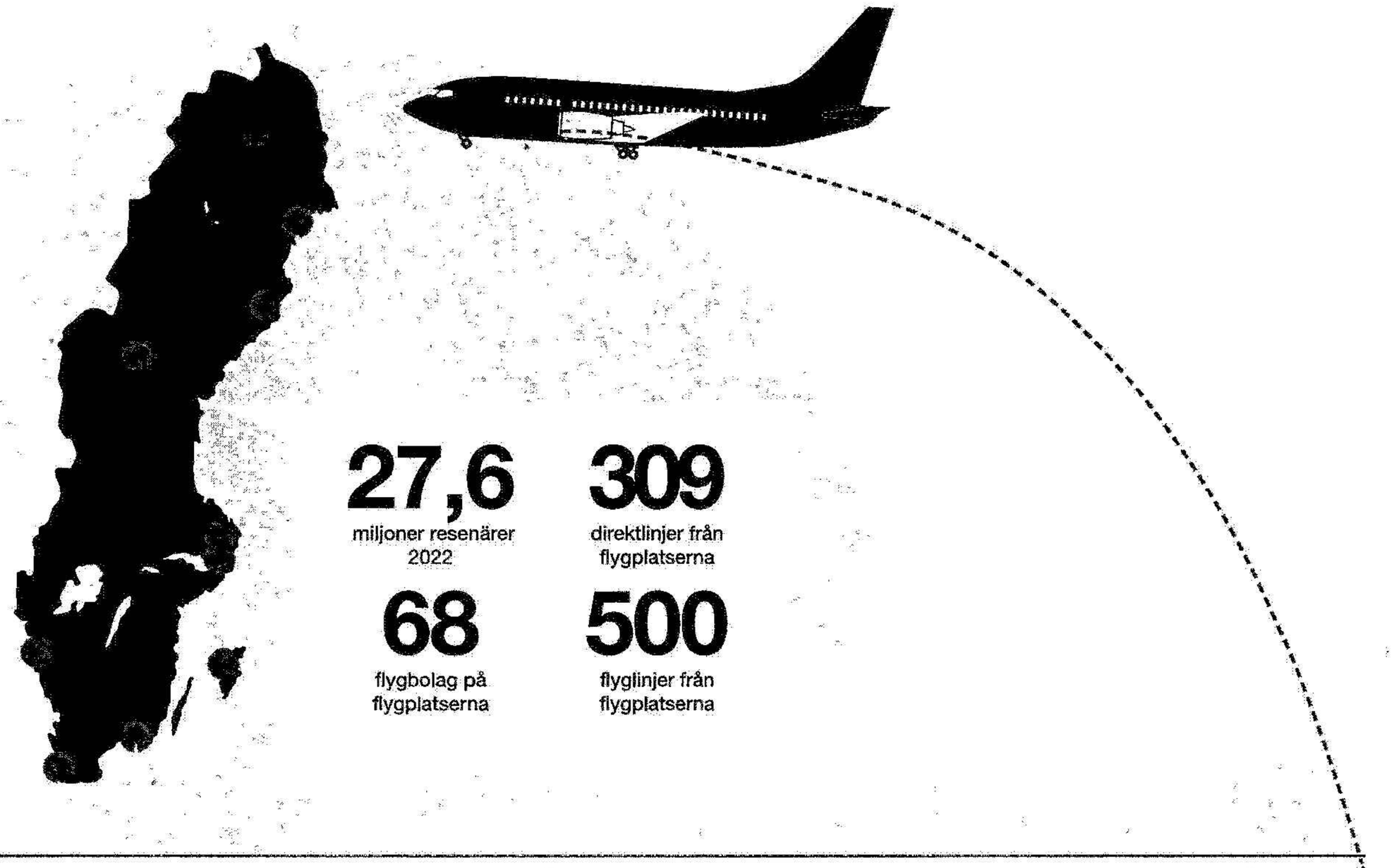
- Affärsresandet har troligen permanent minskat till förmån för digitala möten. En kommande lågkonjunktur ovanpå det kan åter innebära en tillbakagång i trafikutvecklingen.
- Klimatfrågan behöver fortsatt lösas i högt tempo och det kräver en stark efterfrågan.
- Tillgänglighetsfrågan är lika aktuell som någonsin och omvärldsläget sätter fokus på vikten av flygtillgänglighet både för samhällsviktigt flyg och för kommersiellt flyg.
- Utvecklingen av elflyg går snabbare än förväntat och skapar nya möjligheter för nytt linjenät inrikes.
- Hållbarhetsfrågor driver fram nya långsiktiga industriella satsningar i den norra regionen vilket kan gynna den regionala inrikestrafiken.



Under sommarhalvåret var den operativa situationen på Stockholm Arlanda Airport ansträngd. Då ställde tillresande medarbetare från regionala flygplatser upp och arbetade extra pass. En välkommen förstärkning som också stärkte gemenskapen.

Inom Sverige och vidare ut i världen

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



27,6
miljoner resenärer 2022

309
direktlinjer från flygplatserna

68
flygbolag på flygplatserna

500
flyglinjer från flygplatserna

Swedavias flygplatser från norr till söder:

Flygplats:	KIRUNA AIRPORT	LULEÅ AIRPORT	UMEÅ AIRPORT	ÅRE ÖSTERSUND AIRPORT	STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT	BROMMA STOCKHOLM AIRPORT	GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT	VISBY AIRPORT	RONNEBY AIRPORT	MALMÖ AIRPORT
Banlängd (m):	2 502	3 350	2 302	2 500	3 301, 2 500 och 2 500	1 668	3 300	2 000 och 800	2 231	2 800 och 797
Starter och landningar:	3 290	13 314	14 982	5 988	170 500	34 402	47 624	9 499	5 969	23 085
Antal resenärer:	195 277	911 595	607 893	219 410	18 418 444	1 114 367	4 444 502	294 515	101 105	1 290 820
Direktlinjer:	1 utrikes 3 inrikes	7 utrikes, 5 inrikes	4 utrikes, 2 inrikes	2 utrikes 3 inrikes	130 utrikes, 22 inrikes	2 utrikes, 13 inrikes	73 utrikes, 4 inrikes	2 utrikes 6 inrikes	2 inrikes,	25 utrikes, 3 inrikes
Populäraste destinationer:	Stockholm, Bryssel, Göteborg	Stockholm, Gran Canaria	Stockholm, Gran Canaria, Kreta	Stockholm, Umeå, Göteborg	Luleå, Köpenhamn, London	Visby, Malmö, Bryssel	Stockholm, Amsterdam, Frankfurt	Stockholm, Göteborg, Malmö	Stockholm, Kalmar, Frankfurt	Stockholm, Pristina, Skopje

Lågprisbolag flyttar fram positionerna

Under 2022 syntes en kraftig återhämtning från de rekordlåga trafikvolymerna 2020. Framför allt tog Europatrafiken fart under sommaren. På Swedavias flygplatser tillkom både nyetablerade baser och nya flygbolagskunder.

En väl fungerande infrastruktur är en starkt bidragande faktor som påverkar möjligheten att bo och verka i hela landet. 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. Det senaste decenniet ökade trafiken med närmare 50 procent på Swedavias flygplatser.

När covid-19-pandemin förlamade flygbranschen i början av 2020 blev läget helt annorlunda. Pandemin begränsade Sverige som är ett litet exportberoende land med stora avstånd. Det blev tydligt att Sveriges flygkommunikationer fortsatt kommer att vara avgörande för att bedriva handel, attrahera investeringar och för att människor ska kunna mötas.

Positionsförändringar

För samtliga flygbolag har nedgången varit ytterst kännbar. För ett antal av Swedavias största kunder har olika former av bolagsrekonstruktioner varit nödvändiga. Andra flygbolag, framför allt lågprisbolag, har flyttat fram sina positioner. Både Ryanair och Eurowings öppnade baser på Stockholm Arlanda Airport under året och Norwegian återetablerade sin bas. Delta Airlines kom tillbaka efter lång frånvaro med en direktlinje till New York. Totalt öppnade drygt 60 nya linjer under året, varav 28 till helt nya destinationer.

Läs mer om linjer och destinationer på sidan 22

Osäker framtid

Affärsresandet är fortfarande en stor osäkerhetsfaktor. Hemarbete, digitalisering och nya beteendemönster påverkar flygandet starkt och branschens närmaste framtid är osäker ur flera andra perspektiv. Trängsel i europeiskt luftrum på grund av att

kommersiell trafik inte kunnat passera genom ukrainskt och ryskt luftrum har bidragit till många förseningar.

Krig, stigande el- och bränslepriser, inflation och en ur ett klimatperspektiv hårt pressad flygindustri kommer att påverka flygets utveckling flera år framåt.

Fraktkapaciteten ökade

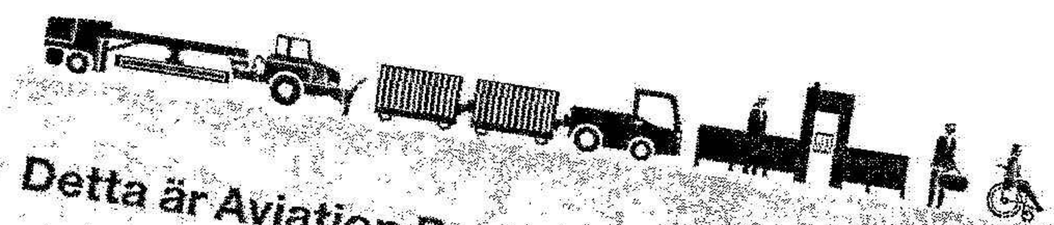
Normalt transporteras en stor del gods i buken på passagerarplan. I och med att interkontinental flygtrafik återvände under året ökade även fraktkapaciteten igen.

Till följd av förändrade köpvanor och ökad online-handel har behovet av snabba transporter ökat. Trots att flygfrakten bara utgör en procent av de globala transportvolymerna står den för 35 procent av varuvärdet ett normalt år. Flyget har en viktig roll i att skicka skyddsutrustning, högvärdigt, tidskritiskt och känsligt gods samt att förse industrin med reservdelar.

Miljödifferentierade avgifter

Efter beslut i riksdagen införde Swedavia vid årsskiftet 2021/2022 klimatdifferentierade avgifter där förnybart flygbränsle är med i modellen på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Start- och landningsavgifter blev därmed klimatdifferentierade, vilket innebär att de flygbolag som använder de mest klimateffektiva flygplanen och hållbart flygbränsle premieras på bekostnad av de som använder flygplan med sämre klimatprestanda. Avgiften ska fungera som en katalysator för att bidra till att minska branschens klimatpåverkan. Sedan tidigare har Swedavias flygplatser även bulleravgifter och kväveoxidavgifter kopplade till startavgiften.

Swedavia beslutade om oförändrade flygplatsavgifter under 2022 för att skapa bättre förutsättningar för att bibehålla trafik och möjliggöra återetablering. Från och med första januari 2023 höjdes flygplatsavgifterna med 2,3 procent för att täcka ökade kostnader.



Detta är Aviation Business

Tillsammans med partners arbetar verksamhetsområdet med att utveckla tillgängligheten och utbudet av flygtrafik. Verksamhetsområdet omfattar tjänster inriktade till Swedavias kunder inom flygverksamheten, såsom start- och landningstjänster samt marktjänster.

Positiva händelser under året?

ELIZABETH AXTELIUS, AVIATION BUSINESS:

– Från april märkte vi att det fanns ett starkt behov av att resa och åter kunna träffas. Det är framför allt det internationella resandet som ökar, men det är fortfarande vissa marknader som inte öppnat upp ännu, exempelvis Asien.

Vilka risker och utmaningar har behövt hanteras?

– Kriget i Europa så klart. Det har bland annat inneburit längre flygvägar till vissa destinationer. Ökade bränslepriser har också en stor negativ effekt på flygbolagen. Hög inflation och högre energipriser påverkar både hushållen och företagen. I och med det har hushållen en väldigt negativ syn på sin framtida ekonomi.

Vilka lärdomar tar du med dig i första hand?

– Själva återhämtningen i sig har varit en utmaning för alla aktörer och det kan fortsatt vara utmanande.

Hur ska ni agera på bästa sätt framöver?

– Vi fortsätter jobba för att säkra nyetableringar. Under pandemin har många sett nya möjligheter på marknaden och det tycker jag är intressant.

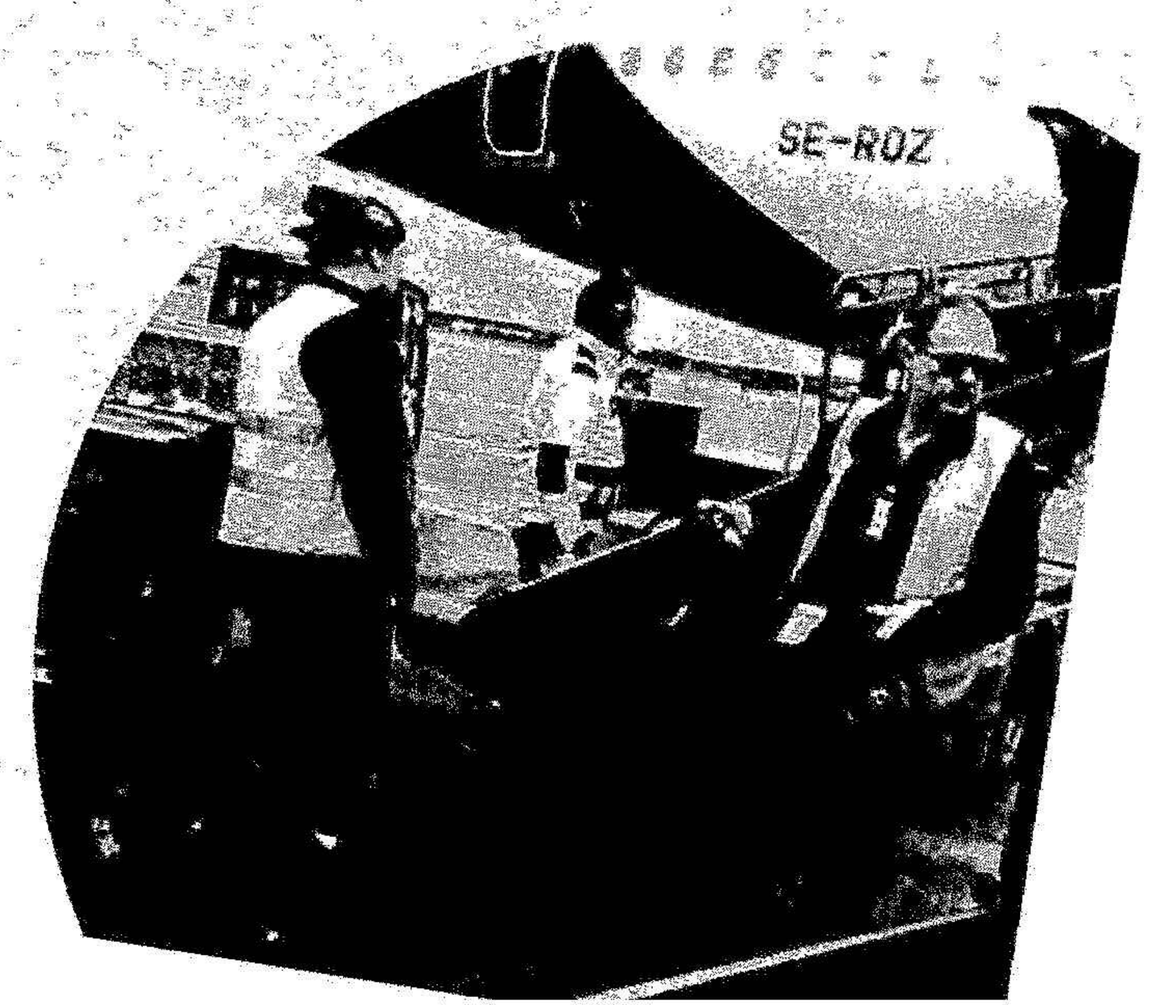
”Under pandemin har många sett nya möjligheter”

Aviation Business per område, nettoomsättning, MSEK	2022	2021
Resenärsrelaterade intäkter	1 278	578
Flygplansrelaterade intäkter	585	325
Externt reglerade avgifter	781	539
Ground handling	208	116
Övriga tilläggstjänster	143	93
Summa Aviation Business	**2 995**	**1 653**

Aviation Business i siffror

2 995
Nettoomsättning, MSEK

62 %
Andel av koncernens nettoomsättning



Ökad attraktionskraft med satsning på bredare utbud

Under året slutfördes drygt 30 koncessionsupphandlingar för kommersiella ytor på Swedavias flygplatser. Förberedelserna för att, från och med 2023, successivt öppna den 11 000 kvadratmeter stora marknadsplatsen på Stockholm Arlanda Airport 2023 fortsatte.

Uppdrag att säkra och utveckla

Det övergripande uppdraget inom den kommersiella affären är att säkra intäkter, kundrelationer och koncerngemensamma kommersiella strategier. Produkter, tjänster och service ska utvecklas för att möta kundernas behov och skapa långsiktig konkurrenskraft. Butiker, restauranger, hotell, parkeringsplatser, reklamförsäljning, uthyrning av lokaler och olika tjänster inom energi, tele- och datakommunikation genererar inkomster som bidrar till att behålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter samt till att finansiera investeringar. Det i sin tur bidrar till att hållbart utveckla och öka kapaciteten och att göra flygplatserna mer attraktiva.

Intäkter ökade successivt

2022 började de kommersiella intäkterna återvända till Swedavia i takt med att resandet ökade. Kriget i Ukraina skapade viss osäkerhet på marknaden samtidigt var suget efter resor stort. Under andra kvartalet ökade efterfrågan på resor drastiskt. Det resulterade i kapacitetsutmaningar på de största flygplatserna och skapade även utmaningar för flera delar av den kommersiella affären, till exempel inom Retail, Food and Beverage. Långa köer medförde även begränsningar i resenärers konsumtionsbeteende och de var inte lika mottagliga för marknadsföring av kommersiella produkter.

Förbindelsegång stärker den kommersiella affären

För att förbättra flöden öppnades terminal 4 på Stockholm Arlanda Airport i juni. Samtidigt öppnade den nya förbindelsegången mellan terminal 4 och terminal 5 som länkar samman terminalernas gateområden. Det skapar förutsättningar för att fler resenärer kan ta del av det större och förnyade utbud som kommer att erbjudas genom den nya marknadsplatsen som öppnar successivt från år 2023.

Ny marknadsplats ger stort utbud
Den nya marknadsplatsen på 11 000 kvadratmeter, som utvecklas med minsta möjliga miljöpåverkan, är en av de största satsningar någonsin inom mat och dryck på Stockholm Arlanda Airport. Den ska inrymma både butiker med svenska och internationella varumärken liksom restauranger med allt från fine och casual dining till kaféer och renodlade grab-and-go-enheter. Även på Göteborg Landvetter Airport kommer nya koncept att lanseras under 2023 bestående av butiker, restauranger och ett flertal kafékoncept.

Swedavia omfattas av lagen om upphandling av koncessioner. Arbetet har pågått under många år men intensifierades under året. Runt 30 upphandlingar genomfördes.

Upphandlingarna inom Retail, Food and Beverage var de mest omfattande som gjorts på marknaden, även sett ur ett internationellt perspektiv. I upphandlingarna ställs hållbarhetskrav som bland annat omfattar systematiskt arbete för att minska avfall och resursanvändning, öka mängd sorterat avfall, men även krav på gemensamt partnerskap med Swedavia för att stärka arbetet kring social hållbarhet.

Den kommersiella strategin omfattar samtliga Swedavias flygplatser, vilket stärker resenärsupplevelsen på totalt ett hundratal kommersiella ytor.

Laddinfrastruktur och miljöstyrning av taxi
Utvecklingen inom Commercial Services affärsområden fortsätter med fullt fokus under 2023. Nya betalsätt på parkeringarna och utvecklad laddinfrastruktur för elfordon vid alla flygplatser är två exempel. På Göteborg Landvetter Airport införs ett systemstöd för hantering av taxi som ska öka driftsäkerheten. Det ger även en tydligare miljöstyrning av taxifordon med bäst miljöprestanda och bidrar till Swedavias mål om helt fossilfria flygplatser. Stockholm Arlanda Airport har miljöstyrning av taxi sedan tidigare.

Processer och affärsmodeller utvecklas
Ambitionen inom den kommersiella affären är att dra full nytta av implementeringen av International Airports där intäktsansvaret har samlats på ett ställe i bolaget. Processen "att erbjuda produkter" ska förfinas för att öka kundnöjdheten hos hyresgäster och flygbolag. Merförsäljning ska säkras och optimeras.

För att fortsätta stärka Swedavias position inom hållbarhet utvecklas affärsmodeller som premierar gröna incitament och prismodeller som kan påskynda omställningen av flyget på marken såväl som i luften.

> "Marknadsplatsen är en av de största satsningarna någonsin inom mat och dryck"

Detta är Commercial Services

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.

Commercial Services i siffror

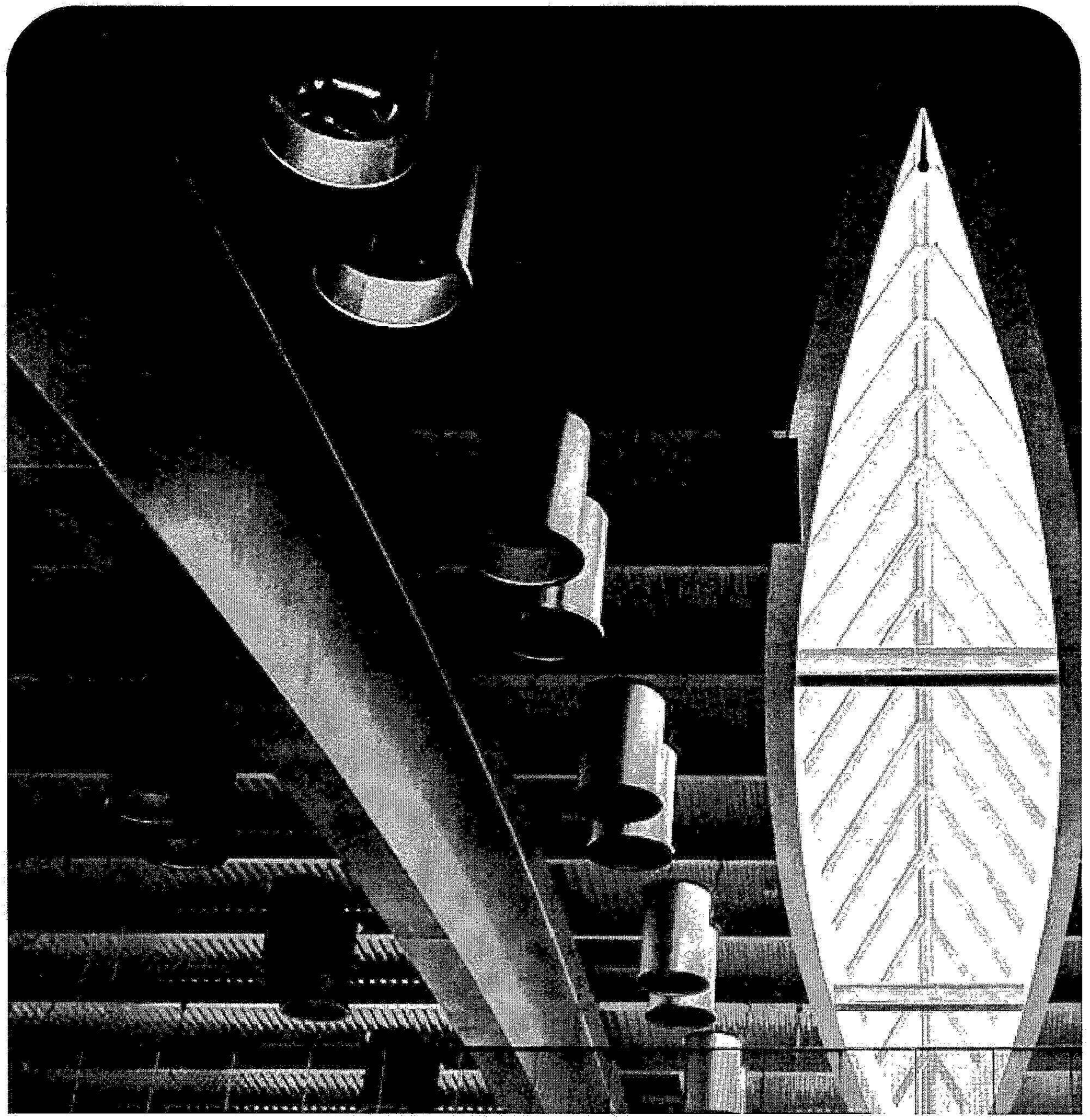
1 804
Nettoomsättning, MSEK

37 %
Andel av koncernens nettoomsättning

Commercial Services per område, nettoomsättning, MSEK	2022	2021
Bilparkering och angöring	716	339
Retail, Food and Beverage	500	181
Fastighetsintäkter	438	384
Reklam	83	61
Övriga Commercial-produkter	67	79
Summa Commercial Services	**1 804**	**1 044**

Fastighetsutveckling stärker finanserna

Affärsområdet Real Estate bygger, äger och utvecklar byggnader och markfastigheter i anslutning till Swedavias flygplatser. Genom avyttring bidrar det till att finansiera investeringar och utveckling av verksamhet i flygplatssegmentet. Under 2021 och 2022 såldes logistikområde 4 vid Göteborg Landvetter Airport och utveckling av flera kommersiella fastigheter på Stockholm Arlanda Airport fortsatte.



Osäkerhet och möjligheter

Verksamheten inom affärsområdet Real Estate har växt i många år. Det har varit möjligt genom att i tidiga skeden kartlägga fastighetsbehovet och utvecklingsmöjligheter av den mark som ligger i anslutning till flygplatserna.

Omvärldsfaktorer innebär svårigheter att veta i vilken takt fastighetsutveckling ska och kan ske. Affärsprocessen från skapandet av detaljplan till färdigutvecklad fastighet är flera år lång och det är naturligt att konjunkturen pendlar under perioden. I en lågkonjunktur med mycket osäkerhet kan beslut ta längre tid samtidigt som nya möjligheter kan uppstå.

Flygplatserna blir allt viktigare som mötesplatser i takt med den ökande globaliseringen. Mot bakgrund av detta behöver arbetet med att skapa detaljplaner och byggrätter intensifieras för att bibehålla beredskap och större variation av affärsmöjligheter. På så sätt ökar möjligheterna att reagera och agera när affärstillfällen uppstår.

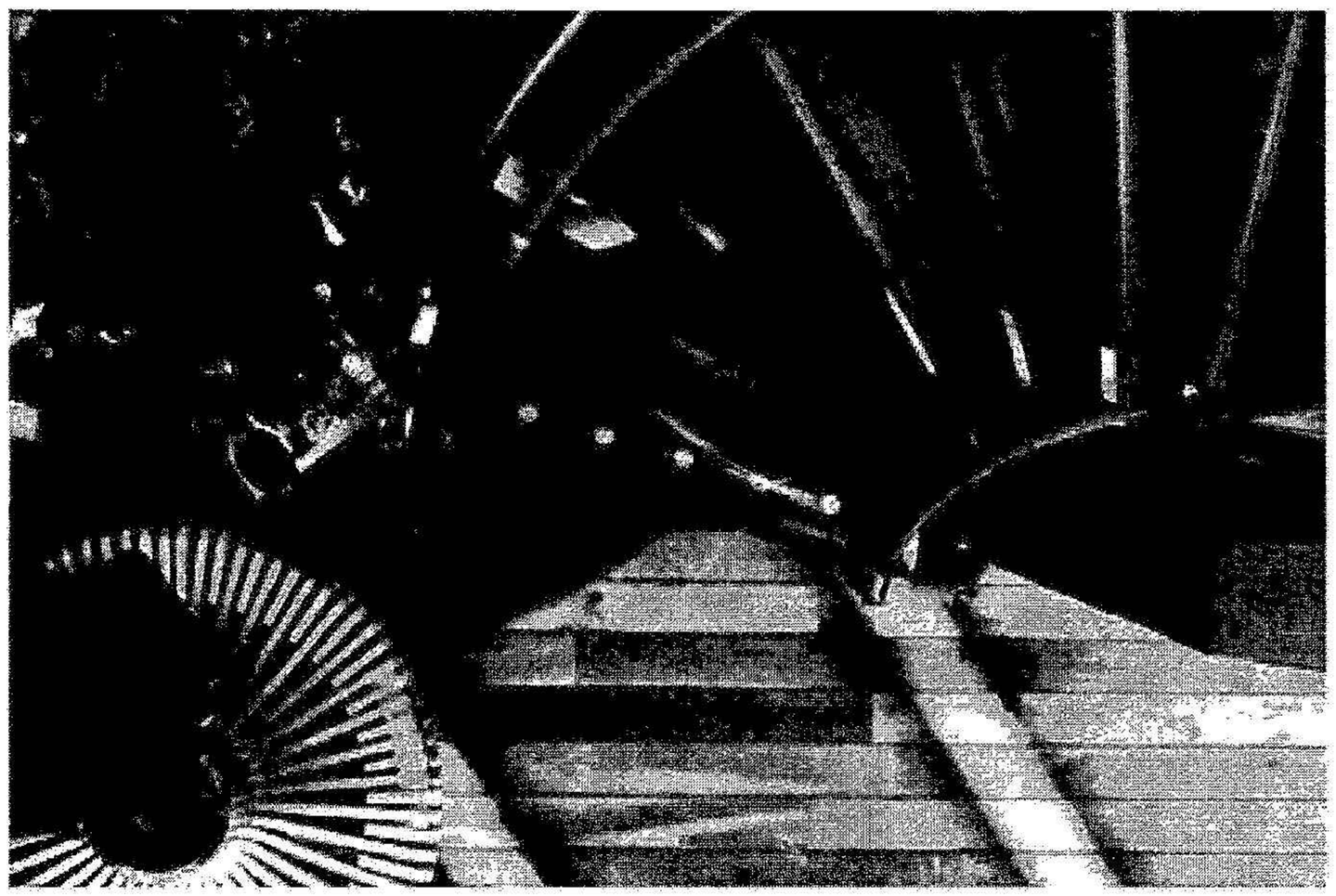
Planer för ytterligare utbyggnad

Vid Stockholm Arlanda Airport fortsätter förberedelserna 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.

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

På Stockholm Arlanda Airport förbereds även för ett samlat terminal- och hangarområde för mindre privatjet-plan och samhällsviktigt flyg, även kallat General Aviation. Planer finns för en byggnation av ett hotell med tillhörande kongresslokaler i det framväxande Airport City Stockholm-området. För att samordna utvecklingen har Swedavia ett bolag tillsammans med Arlandastad Group AB och Sigtuna kommun, Airport City Stockholm.

Utöver den tidigare försäljningen av logistikområde 4 planeras det för ytterligare utbyggnad av logistikområdet vid Göteborg Landvetter Airport. Vid Umeå Airport planeras en hangar för ambulansflyg och i anslutning till Kiruna Airport ett hotell. Real Estates närvaro i Malmö ska öka genom skapandet av byggrätter och utvecklingsmöjligheter.



Utvecklade samarbeten

Ett antal affärsutvecklingsprojekt bearbetas vidare i tidiga skeden, där flera kan komma att bli verklighet. Detaljplaneläggning och utveckling på flera markområden ska också ske för att ha affärsberedskap när den förväntade lågkonjunkturen är över.

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.

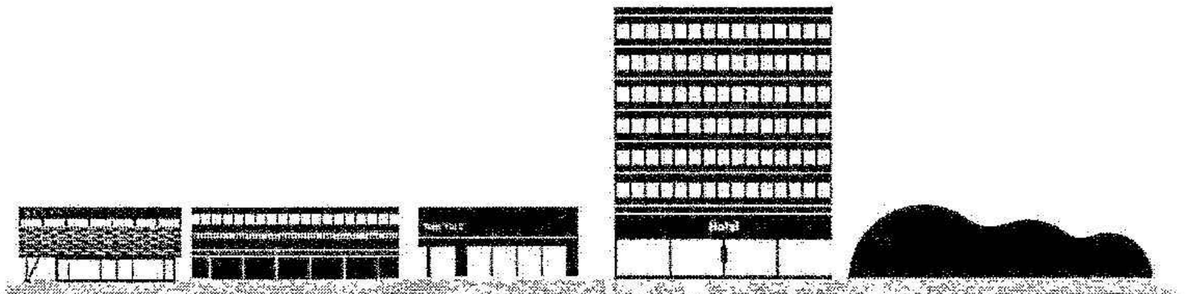
Affärsområdet Real Estate arbetar enligt City Lab Action guide, ett certifieringssystem för hållbar stadsutveckling, för att främja hållbarhet i tidigt utvecklingsskede.

Fossilfri byggverksamhet 2035

Swedavia har som ambition att minska verksamhetens klimatavtryck i byggprocessen. Därför har Swedavia antagit ett mål att företagets byggverksamhet ska vara fossilfri 2035. Målet omfattar utsläpp kopplade till material, drivmedel och transport i byggprocessen.

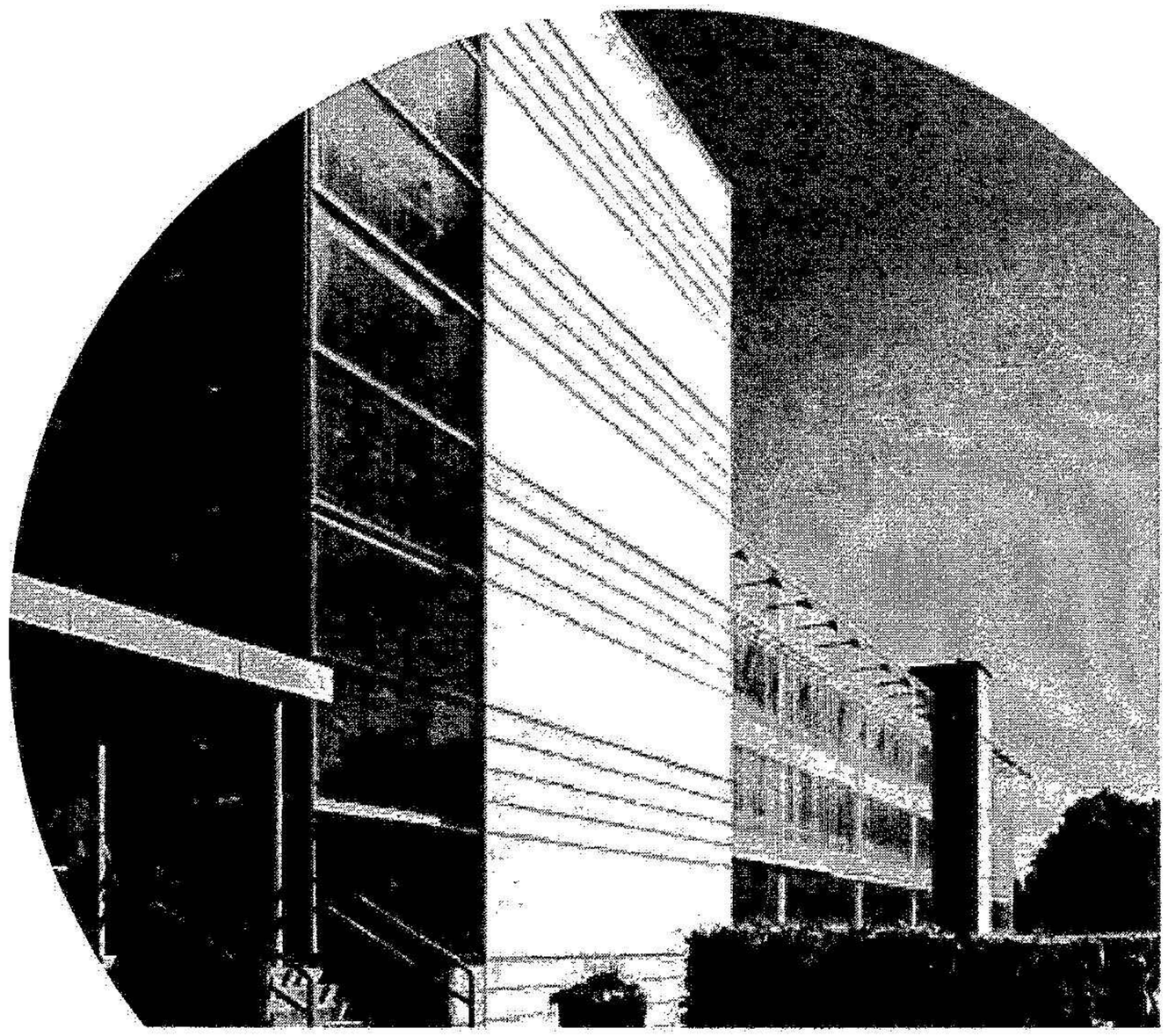
Kraven ska implementeras stegvis med en minskning på 10 procent av koldioxidutsläpp från och med 2023 för att byggverksamheten slutligen ska bli helt fossilfri 2035. Målet följs upp genom att genomföra klimatkalkyler som visar på minskningen för varje projekt, med 2015 som jämförelseår.

För att uppnå målet krävs ökad medvetenhet, ansvarstagande och samverkan mellan olika aktörer inom värdekedjan.



Detta är Real Estate

- 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.



Strategisk inriktning

En fortsatt osäker och komplex värld skapar nya möjligheter

Pandemin har accelererat trender, världen har ett nytt säkerhetsklimat, ekonomin bromsar in och klimatkrisen leder till omvälvande förändringar. Dessutom ses en snabb digitalisering, ett allt mer centralt hållbarhetstänk och nya generationer som sätter sin prägel på resor, konsumtion och arbetsliv. Swedavia har identifierat åtta trender som särskilt påverkar flygbranschen och verksamheten.

Åtta trender med betydelse för Swedavias verksamhet

1 Nya livsmönster ökar efterfrågan på flygresor

Globalt finns starka långsiktiga drivkrafter för ett ökat flygresande när befolkningen växer, välståndet ökar och människor söker sig till städer för bättre utbildning, sjukvård och arbete, särskilt i Asien. Migrationen fortsätter vilket skapar efterfrågan på flygresor för att besöka släkt och vänner.

Flygtrafikens återhämtning har varit välkommen samtidigt som branschen utmanats med att möta efterfrågan med rätt kapacitet. Återhämtningen riskerar att dämpas framöver av ökade levnadskostnader och hushållens ökande oro för den egna ekonomin.

2 Samhällets sårbarhet ökar

Den globala uppvärmningens konsekvenser blir allt mer påtagliga. Extremväder ökar och många ekosystem har snart svårt att anpassa sig till förändrat klimat, om de inte redan slagits ut. Med varje tiondels grad av uppvärmning ökar samhällets sårbarhet stort, vilket föranleder allt mer drastiska åtgärder.

Den nya säkerhetsordningen innebär ett ökat hot mot kritisk infrastruktur. Sannolikheten för att kritiska funktioner såsom kommunikationssystem och energiförsörjning drabbas av cyberattacker ökar. Allt smartare säkerhetslösningar behövs för att möta utvecklingen.

3 Från hållbart till regenerativt

Företagen blir allt mer medvetna om hållbarhetens betydelse för konsumtion och valet av arbetsgivare. Inom ramen för Fossilfritt Sverige har branscher samlats om färdplaner för att bli fossilfria. EU:s taxonomi och nya direktiv som bereds ska motverka negativa effekter för mänskliga rättigheter och miljö. Kraven skärps på hållbarhetsredovisning i alla perspektiv och insynen ökar för konsumenter och investerare.

Samtidigt ökar energibehovet i världen. Elektrifieringen påskyndas liksom investeringar i vätgasteknik som bränsle för morgondagens transporter. Många forskare anser att minskade utsläpp inte räcker, utan att koldioxid även behöver fångas in och lagras.

4 Transportsektorn ställer om

Samtidigt som flygets ekonomi är ansträngd av skulder och låga marginaler, så behöver koldioxidutsläppen minska genom modernisering av flygplansflottor, inblandning av biojetbränsle och på sikt elektrifiering och bränsle från vätgas. Det driver kostnader och kapitalbehov. I närtid har biobränslen stor betydelse, med det saknas storskalig produktion.

Kommersiella linjer med mindre elflygplan ska lanseras runt 2025. Därefter växer sannolikt marknaden snabbt för andra eldrivna luftfarkoster som kan fungera som flygande taxibilar, så kallade eVTOLs. Flygplatser har fortsatt potential att bli viktiga nav.

Det fysiska och digitala integreras

5

Digitaliseringen förändrar snabbt hur människor lever, reser, arbetar och konsumerar. De nya 5G-näten blir språngbrädor för sakernas Internet, självkörande fordon och andra bandbreddskrävande tillämpningar.

Det går att prata med prylar och använda digitala assistenter. Biometrisk teknik används allt mer för verifiering av identitet. På sikt smälter de digitala och fysiska världarna samman med hjälp av bättre VR-headsets, snabbare uppkoppling och bättre sensorer. Tanken är att vi sömlöst ska förflytta oss mellan den fysiska och digitala världen, för att till exempel upptäcka ett resmål.

Sömlöst resande

6

Parallellt med digitaliseringen ökar förväntningarna på att system ska samverka så att information om hela resan trots olika transportslag finns samlad och tillgänglig.

Nya tjänster som bygger på delningsekonomiska affärsmodeller och digitala tjänsteplattformar växer fram inom kombinerad mobilitet. Något som kan komma att ha stor betydelse för människors vardagsliv, liksom för transportbehoven och lösningarna.

Flygplatser fortsätter samtidigt att investera i digitalisering och automatisering för att göra flygplatsvistelsen smidig och ge resenären större kontroll över sin resa.

Nya sätt att möta resenären

7

Nästan allt är numera tillgängligt dygnet runt. Samhällets tempo är högt och en informationströtthet breder ut sig. Upplevelser och tjänster, snarare än varor, ökar i betydelse.

Miljö, klimat och samhällsansvar anses viktigare än någonsin. Det har inspirerat en del till att konsumera mindre och många till att välja bort företag som inte tar frågorna på allvar. Hälsotrenden är stark, samtidigt som psykiska ohälsotal skenar med samhällets högt ställda krav.

Att resa är en del av vardagen och väl på resande fot vill man både kunna koppla av och umgås men också få ärenden gjorda. Många är mottagliga för nyheter och låter sig inspireras. I resesammanhang är för många det unika och lokala intressantare än det som enkelt klickas hem med mobilen.

Även om kunder gör allt fler inköp på nätet har butikskoncept fortfarande en viktig roll. Mottagliga resenärer kan konverteras till kunder även om köpet sker online vid senare tillfälle.

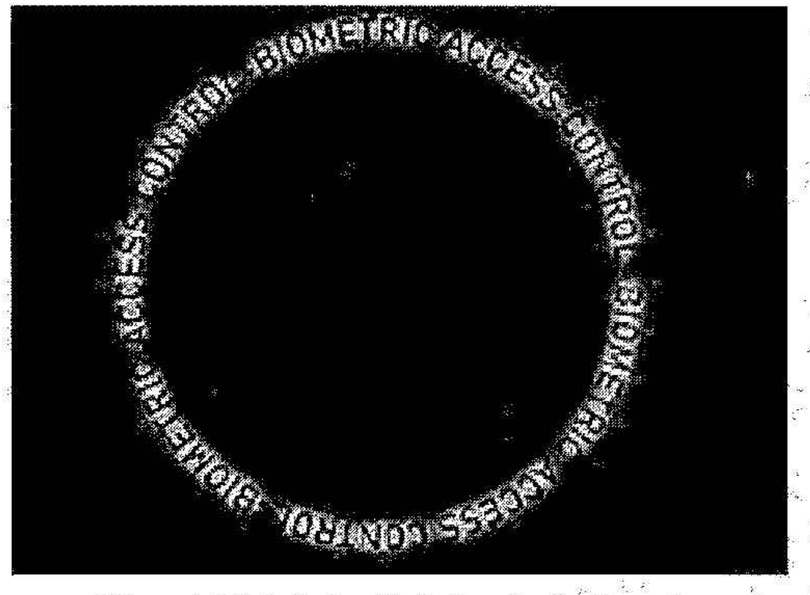
Flexibelt arbetsliv med ständig kompetensjakt

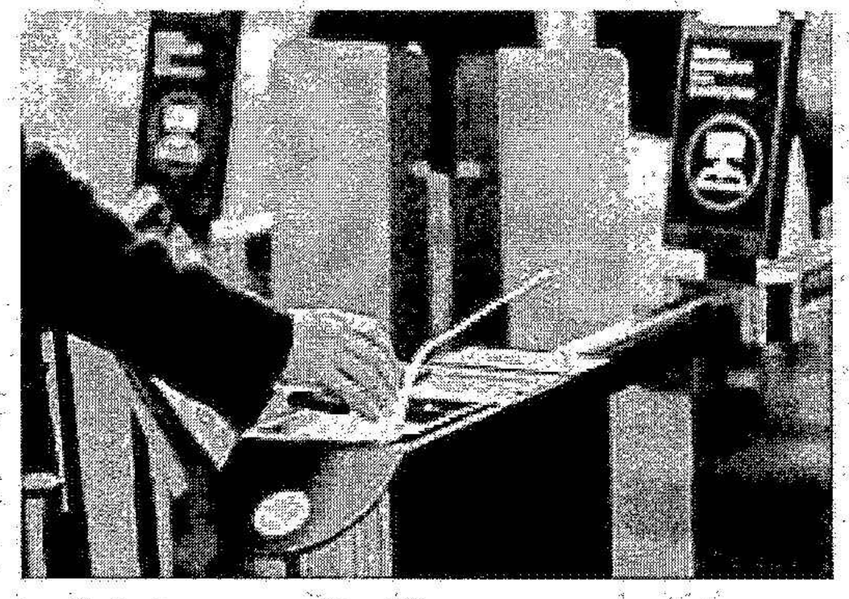
8

Att växla mellan distansarbete och kontor med utrymmen för sociala och kreativa arbetsuppgifter är det önskvärda arbetssättet, oavsett ålder. Pandemin har påskyndat utvecklingen och företag rustar nu för en hybridmodell för arbete. Detta innebär framväxt av nya kontorslösningar och coworking-erbjudanden.

Automatisering både ersätter och skapar jobb. Utvecklingen innebär att arbeten ofta får ett nytt innehåll med mer tid över till värdeskapande och kreativitet. Tillsammans med den snabba förändringstakten i omvärlden ställer detta krav på nya kompetenser och ett ständigt lärande på jobbet.

Konkurrensen om kompetensen hårdnar och inom många områden är bristen stor. Vikten av att vara en attraktiv arbetsgivare ökar och företagets syfte och arbetsvillkor blir allt mer betydelsefullt. Den utbredda psykiska ohälsan innebär också behov av hållbara villkor och preventivt arbete.





Biometrisk teknik, digitalisering och automatisering förändrar resandets villkor.

Så agerar Swedavia på trenderna

TREND	KONSEKVENSER	HUR AGERAR SWEDAVIA?
1 **Nya livsmönster ökar efterfrågan på flygresor**	• Urbanisering, befolkningstillväxt och ökat välstånd ger nya linjeutvecklingsmöjligheter. • Minskat affärsresande drabbar viktiga kunder. Krav på lyhördhet, snabba processer och punktlighet.	• Arbetar aktivt för att stärka tillgängligheten och efterfrågan genom ett brett utbud av flyglinjer och flygbolagskunder. • Säkerställer konkurrenskraftiga avgifter. • Säkerställer en effektiv produkt till kunder genom processorienterat arbete.
2 **Samhällets sårbarhet ökar**	• Skydd mot effekter av extremväder måste säkras. • Skydd mot cyberkriminalitet och hybridkrigsföring måste stärkas, liksom hög medvetenhet hos personalen.	• Kartlägger flygplatsernas behov av skydd mot extremväder. • Insatser för ökad säkerhetsmedvetenhet. • Utbildningar för medvetenhet om cyberhot.
3 **Från hållbart till regenerativt**	• Efterlevnad av nya regleringar krävs. • Ökad vikt av proaktivt hållbarhetsarbete. • Ökad transparens och mer omfattande hållbarhetsrapportering. • Behov av cirkularitet för att minska resursutnyttjandet.	• Kartlägger och prioriterar möjliga cirkulära flöden. • Har fossilfri flygplatsverksamhet i egen regi sedan 2020. • Köper in energi från förnybara energikällor och fjärrvärme från biobränslen. • Arbetar för att samtliga aktörer på flygplatserna ska vara fossilfria. • Sätter mål och gör insatser för ökad fossilfrihet i byggverksamheten. • Utbildar och förbereder verksamheten i kommande standard för hållbarhetsredovisning för att säkra tillgång till information och kvalitet på data samt ser över interna processer.
4 **Transportsektorn ställer om**	• Omställning till biobränslen, elflyg och på sikt bränsle från vätgas. • Den snabbt växande efterfrågan av laddinfrastruktur behöver mötas med förnybar elförsörjning.	• Mål på fem procent fossilfritt tankat flygbränsle 2025. • Köper biobränsle motsvarande egna tjänsteresor sedan 2016. • Samordnar upphandling av fossilfritt flygbränsle där Swedavia erbjuder offentlig verksamhet stöd. • Miljödifferentierade avgifter ger flygbolag bättre förutsättningar att ställa om. • Arbetar för att driva nyttjande av biobränslen genom incentives till flygbolag. • Har strategi för elflyg och deltar i elflygsprojekt. • Kartlägger förutsättningar för vätgasflyg. • Kommunicerar fossilfria sätt att ta sig till flygplatsen.

TREND	KONSEKVENSER	HUR AGERAR SWEDAVIA?
5 **Det fysiska och digitala integreras**	• 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.	• Driver strategisk förflyttning mot digital transformation för att skapa kundvärde. • Har dynamisk plan och roadmap för digital transformation. • Genererar och testar idéer enligt etablerad idéhanteringsprocess. • Tillgängliggör data via applikationsgränssnitt. • Airport operations centre fas II möjliggör digitalt samarbete mellan Swedavias flygplatser med gemensamma operativa center. • Fortsätter implementeringen av autonoma plog-, sop- och blås-snöröjningsfordon • Fortsätter europeiskt forsknings- och utvecklingssamarbete inom Single European (SES). • Intern kampanj LovelT ska höja den digitala mognaden.
6 **Sömlöst resande**	• Resenärer ställer högre krav på informationsanpassning, betalmedel och utbud. • 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.	• Säkerställer en effektiv produkt till kunder genom processorienterat arbete. • Vill ta en ledande position som aktör mot en mer sömlös resa. • Verkar för att knyta ihop transportslag digitalt så att buss, tåg och taxi kan bokas i Swedavias externa digitala kanaler. • Genomför förstudie och förbereder pilotprojekt kring biometrisk teknik. • Söker nya partnerskapslösningar för innovativa angöringsaktörer.
7 **Nya sätt att möta resenären**	• Behov av att synliggöra det unika med flygplatser. • Varumärkens affärsmodeller förändras. Flygplatser är viktiga kanaler att konvertera kunder. • Unik och hållbar shopping efterfrågas genom olika butikslöningar. • Hälsa behöver speglas i fysisk miljö och utbud. • Budskap behöver utgå från nytta. Snabba svar krävs. • Ej värdeskapande väntetid behöver förebyggas och förväntad kötid kommuniceras.	• Processorientering fortsätter att implementeras med syfte att leverera kundvärde. • Uppdaterar kundlöften för att möta förändrade kundbeteenden och behov. • Upphandlingar genomförs av koncessionstagare inom Retail, Food and Beverage med koncept som ska möta skilda kundbehov. • Anlägger ny handelsplats vid Stockholm Arlanda Airport. • Utökar information i digitala kanaler, till exempel i Swedavias app och vid kundtjänstterminaler, för ökad kontroll över resan. • Flygplatsen erbjuder flera nivåer av service där resenären själv kan uppgradera sin servicenivå.
8 **Flexibelt arbetsliv med ständig kompetensjakt**	• Ökat behov av att säkra kritiska kompetenser. • 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. • Behov av ökad inkludering, tillgänglighet, jämställdhet, hälsa och säkerhet för alla. • Behov av proaktivt arbetsmiljöarbete i syfte att förebygga olyckor och ohälsa.	• Definierar Employer Value Proposition. • Förbereder en samordnad medarbetarstrategi som säkerställer att Swedavia har rätt kapacitet att möta de föränderliga villkoren i omvärlden. • Arbetar proaktivt mot ohälsa samt följer upp inrapporterade arbetsmiljöhändelser i ledningen löpande.

Dynamisk scenarioplanering ett avgörande stöd

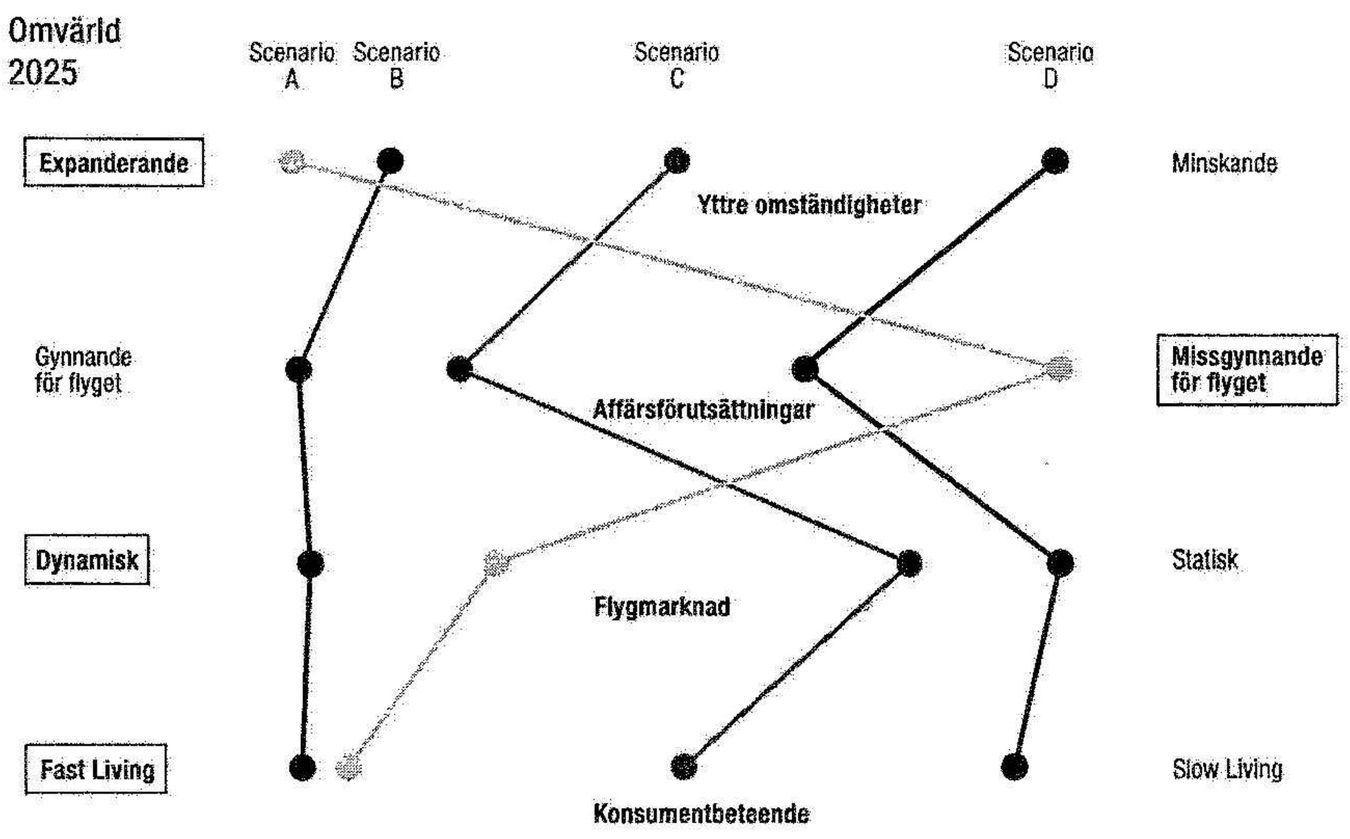
Den planering med fyra scenarier fram till 2025 som togs fram under 2020 har använts som stöd för planeringen även under 2022.

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

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



Hållbarhet grunden för ny strategisk inriktning

Under året har Swedavia satt en ny målbild för 2030 som pekar ut hur bolaget även i framtiden ska kunna möjliggöra för människor att mötas.

”2030 är Swedavia en självklar del av den cirkulära ekonomin”

Målbild 2030

Swedavia ska framtidssäkra flyget

Swedavia är i dag världsledande i utvecklingen av klimatsmarta flygplatser. Det ska bolaget vara även i framtiden. Swedavia driver också på utvecklingen av framtidens hållbara flygtransporter där flyget ingår i ett transportsystem som genererar minsta möjliga påverkan på miljön och som gör det möjligt för människor att resa smidigt och effektivt till, från och inom hela Sverige. Fossila bränslen ska fasas ut. 2030 är Swedavia en självklar del av den cirkulära ekonomin.

Swedavia ska förenkla resan från dörr till dörr

Swedavias flygplatser ska vara nav i ett sömlöst transportsystem. Anslutningarna till andra trafikslag ska förbättras – digitalt och fysiskt – för ännu smidigare och hållbarare resor. Det ska vara enkelt att boka och enkelt att resa från dörr till dörr.

Swedavia ska skapa magiska mötesplatser

Swedavias flygplatser ska vara magiska mötesplatser – för människor, idéer och företag. För kunderna ska de erbjuda marknadens bästa kundupplevelse, men de ska också vara värdeskapande mötesplatser för marknadens främsta kompetenser och samarbeten. De ska präglas av inkludering och den mångfald av kompetenser och bakgrunder som återfinns i samhället i övrigt.

Tre strategiska initiativ för att nå målbilden

För att möta kundernas framtida behov och samhällets förväntningar på verksamheten samt leverera på den övergripande målbilden, behöver Swedavia fokusera på ett antal strategiska initiativ som hjälper bolaget att nå målbilden så resurseffektivt som möjligt.

Tre strategiska initiativ för att nå målbilden

Digital transformation
Swedavia ska aktivt ta tillvara 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 vill vara 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.

Exempel på vad Swedavia gör inom respektive initiativ

Artificiell intelligens i pilotprojekt
Under 2022 har artificiell intelligens (AI) använts i pilotprojekt för att optimera turn around-processen. En ny process och digitalt verktyg införs för att fortsatt effektivisera felanmälan och ärendehantering för det operativa centret på Stockholm Arlanda Airport.

Medlemskap i SESAR 3 JU
Swedavias medlemskap inom EU:s satsning, SESAR 3 JU, formaliserades under året. SESAR 3 JU är ett institutionaliserat europeiskt partnerskap mellan privata och offentliga parter som inrättats för att påskynda leveransen av det digitala europeiska luftrummet genom forskning och innovation. Swedavia deltar aktivt och bidrar både till flygets klimatomställning och det fortsatta arbetet inom digital transformation. SESAR 3 JU kopplar tydligt samman med EU:s Green Deal vars syfte är att EU ska bli världens första klimatneutrala kontinent till år 2050.

Deltar i Heart Aerospace Advisory Board
Swedavia valt att delta i Heart Aerospace Advisory Board för att både få och ge information kring förutsättningarna för hantering av elflygplan på flygplatserna. Efterfrågan på hållbart flygbränsle har varit hög under året och Swedavias incitamentsprogram har varit fulltecknat. Samtidigt saknas produktionskapacitet på marknaden, vilket bromsat takten på ökad inblandning av hållbara bränslen.

Flera perspektiv på multimodalitet
Swedavia arbetar med tre olika perspektiv på multimodalitet:
- Traditionell multimodalitet som innebär att Swedavia planerar och genomför förbättringar för angöring av befintliga transportmedel till flygplatserna.
- Digital multimodalitet som innebär att Swedavia nyttjar digitaliseringens möjligheter att ge så bra information som möjligt till resenärerna om hur de vid en given tidpunkt på effektivaste sätt kan ta sig mellan flygplats och sin målpunkt.
- Ny multimodalitet som innefattar hur nya färdmedel integreras på flygplatserna, till exempel drönare och flygtaxi (eVTOL).

Arbete med strategisk inriktning fortsätter

Swedavias strategiska inriktning beskriver hur vi omhändertar vårt uppdrag, hur vi levererar på våra kundlöften och de krav som vår ägare ställer. Den beskriver även hur Swedavia strävar mot FN:s globala hållbarhetsmål och Agenda 2030 samt omvärldsfaktorer och trender.

Arbetet med att konkretisera och implementera den strategiska inriktningen med utgångspunkt i en ny målbild kommer att fortsätta under 2023.

FREDRIK JARESVED, STRATEGISKA INITIATIV OCH INNOVATION

Positiva händelser under året?

– Under året kraftsamlades för att säkerställa stabil drift i en utmanande situation. Vi konstaterar att bolaget har varit adaptivt, samtidigt har vi lärt oss hur snabbt förändrade förhållanden gynnsammast ska hanteras.

Vilka risker och utmaningar har behövt hanteras?
– Det världsomfattande läget med krig, stigande energipriser men också en allmän oro har självklart påverkat oss som koncern. Även om resandet har ökat finns risk för eventuella följder uppkomna av globala faktorer.

Vilka lärdomar tar ni med er i första hand?
– Swedavia lever i ett ekosystem där flera aktörer är beroende av varandra. När ekosystemet skadas, vilket var fallet under pandemin, tar det tid innan systemet har återhämtat sig.

Hur ska ni agera på bästa sätt framöver?
– Vi fortsätter att utveckla verksamheten utifrån kundernas behov och samhällets förväntningar. Flygets klimatomställning är en av de viktigaste frågorna som vi ska bidra med lösningar till.

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 2022

(fjolårets siffror inom parentes)

Kundupplevelse

76 (82)

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

Antal utrikesdestinationer*

246 (172)

* som kan nås med direktflyg från flygplatserna.

Miljoner resenärer inrikes

7,6 (4,0)

Miljoner resenärer utrikes

20,0 (7,9)

HÄNSYNSMÅL, utfall 2022

(fjolårets siffror inom parentes)

Koldioxid avtryck, tusental ton*

366 (178)

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

Antal haverier och allvarliga tillbud*

Haverier:	Allvarliga tillbud:
0 (1)	**1** (0)

* vid flygplatserna

Finansiella mål

Swedavias ägare har beslutat om följande ekonomiska mål för Swedavia.

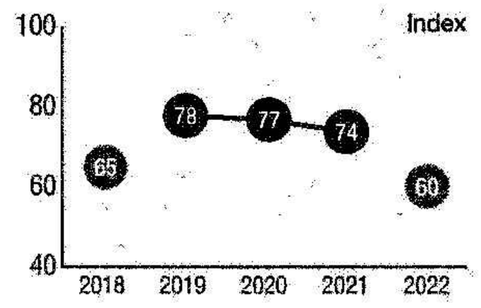
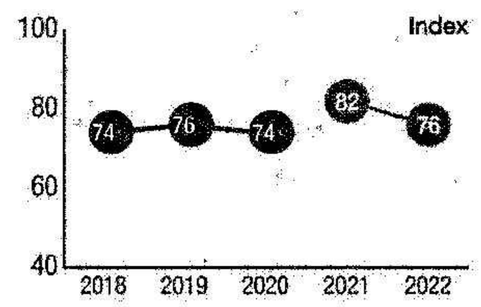
Kapitalstruktur
Skuldsättningsgrad
0,7–1,5 ggr
Utfall 2022, 1,0 ggr (0,8)

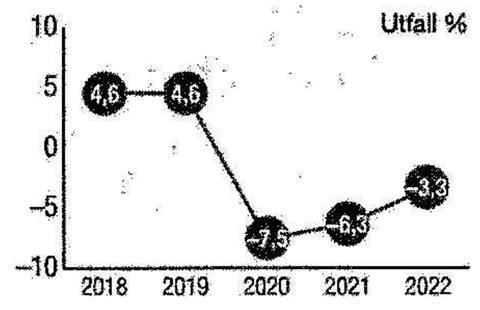
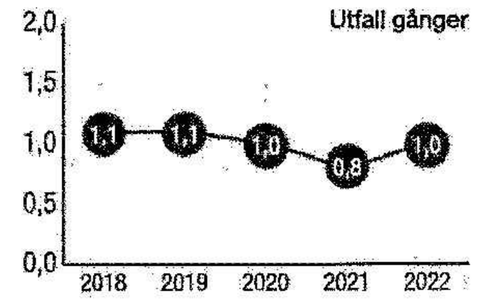
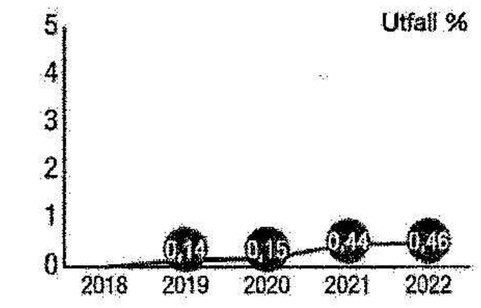
Utdelningsandel
10–50 %
Utfall 2022, — (—)

Lönsamhet
6 % avkastning på operativt kapital
Utfall 2022, –3,3 % (–6,3)

Strategiska mål för hållbart värdeskapande

Med utgångspunkt i väsentlighetsanalysen och affärsinriktningen har Swedavia definierat fyra strategiska mål för hållbart värdeskapande.

OMRÅDE	MÅL	UTFALL 2018–2022
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.	**70** (2024*) * Från 2022 har en ny mätmetod för Engagerade ledare och medarbetare etablerats. Måltalet 70 avser nu gällande affärsplan för 2024. Nytt måltal för Engagerade ledare och medarbetare kommer att fastställas under 2023.	 ● 2018 och 2022 gjordes stora medarbetarundersökningar. 2022 användes ett nytt verktyg och nya frågeställningar. ● 2019–2021 gjordes pulsmätningar.
Kundupplevelse Målet för kundupplevelse 2025 är satt till index 85 och kommer att nås genom att arbeta kunddrivet. Det innebär ett systematiskt arbetssätt där bland annat kunden involveras i utvecklingen av befintliga och nya lösningar.	**85** (2025)	 ● 2021 infördes en ny mätmetod som presenteras som ett index i stället för procent. ● 2018–2020 mättes kundupplevelse i procent.

OMRÅDE	MÅL	UTFALL 2018–2022
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 %** **0,7–1,5** (gånger)	 
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 av aktiva samarbeten presenteras nedan.

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.

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.

AZEA (Alliance for zero emission aviation)
Swedavia är medlem i AZEA, ett initiativ från EU kommissionen, vars syfte är att förbereda flygbranschen och marknaden för batterielektriska och vätgasdrivna kommersiella flygplan.

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.

F3 Innovationskluster
F3 är ett innovationskluster baserat på Chalmers Tekniska Högskola. Genom samverkan syftar f3 till att verka för en snabb omställning till hållbara drivmedel som ger transportsektorn förutsättningar att nå målen utan att negativt påverka andra klimat- och hållbarhetsmål. Swedavia arbetar aktivt med att främja övergången till hållbart flygande och förstärker som ny medlem i f3 och flyget ökar därmed sin representation i klustret.

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.

Heart Aerospace – för hållbara regionala flygtransporter

Swedavia är partner i Heart Aerospace industry advisory board. Syftet är att tillsammans verka för utvecklingen av ett hållbart elektrifierat regionalt flygplan som minskar miljö- och klimatpåverkan. Medlemmarna i Industry Advisory Board kommer att hjälpa till med att definiera kraven för ES-30 och deras insatser kommer att hjälpa till i utvecklingen och förkorta tiden till ibruktagande av flygplanet.

Lena Wennberg, Fredrik Jaresved och John Nilsson från Swedavia besöker Heart Aerospace 15 september 2022.

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.

SESAR 3 JU
Ett institutionaliserat europeiskt partnerskap mellan privata och offentliga parter som inrättats för att påskynda leveransen av det digitala europeiska luftrummet genom forskning och innovation. Partnerskapet samlar EU, Eurocontrol och mer än 50 organisationer som täcker hela flygets värdekedja, från flygplatser, luftrumsanvändare av alla kategorier, leverantörer av flygtrafiktjänster, drönaroperatörer och tjänsteleverantörer, tillverkningsindustrin och forskarvärlden.

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.

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

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.

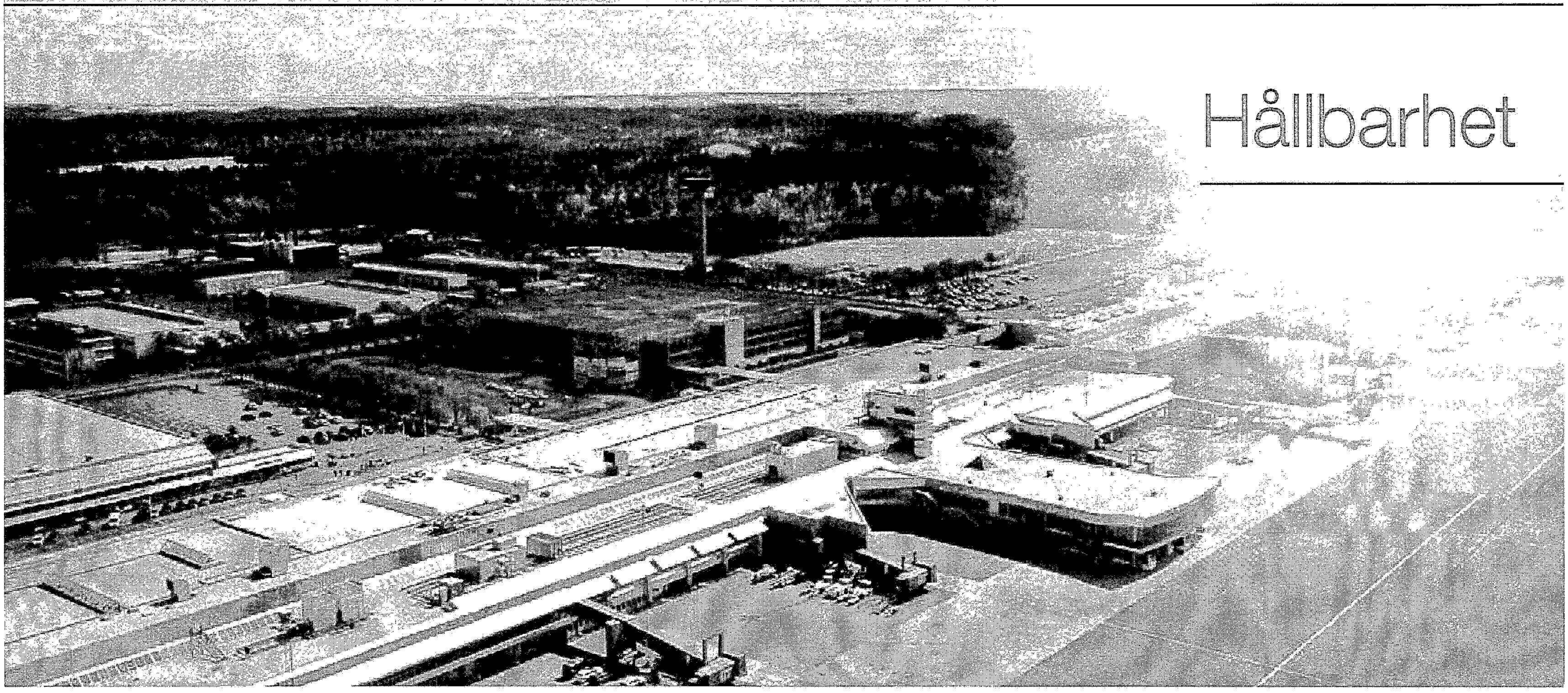
Beredskapslyftet: Nyanlända från Ukraina stärkte bemanningen

Tolv nyanlända ukrainska medborgare kunde anställas som flygplatsvärdar på Stockholm Arlanda Airport när bemanningsbehovet var som störst.

– Arbete är en viktig nyckel till integration och vi är glada över vårt samarbete med Beredskapslyftets "Ukrainian Professional Support Center Sweden". Vi har haft ett väldigt givande utbyte av att kunna anställa kompetenta ukrainska medborgare som under sex månader hjälpt resenärer i terminal, säger Marie Wiksborg, direktör Affärsstöd.

Samarbetet med Beredskapslyftet kommer att fortsätta.

Andreas Binz från Swedavia med tre av de nya flygplatsvärdarna.



Hållbarhet

Fossilfria bränslen bidrar till flygets klimatomställning

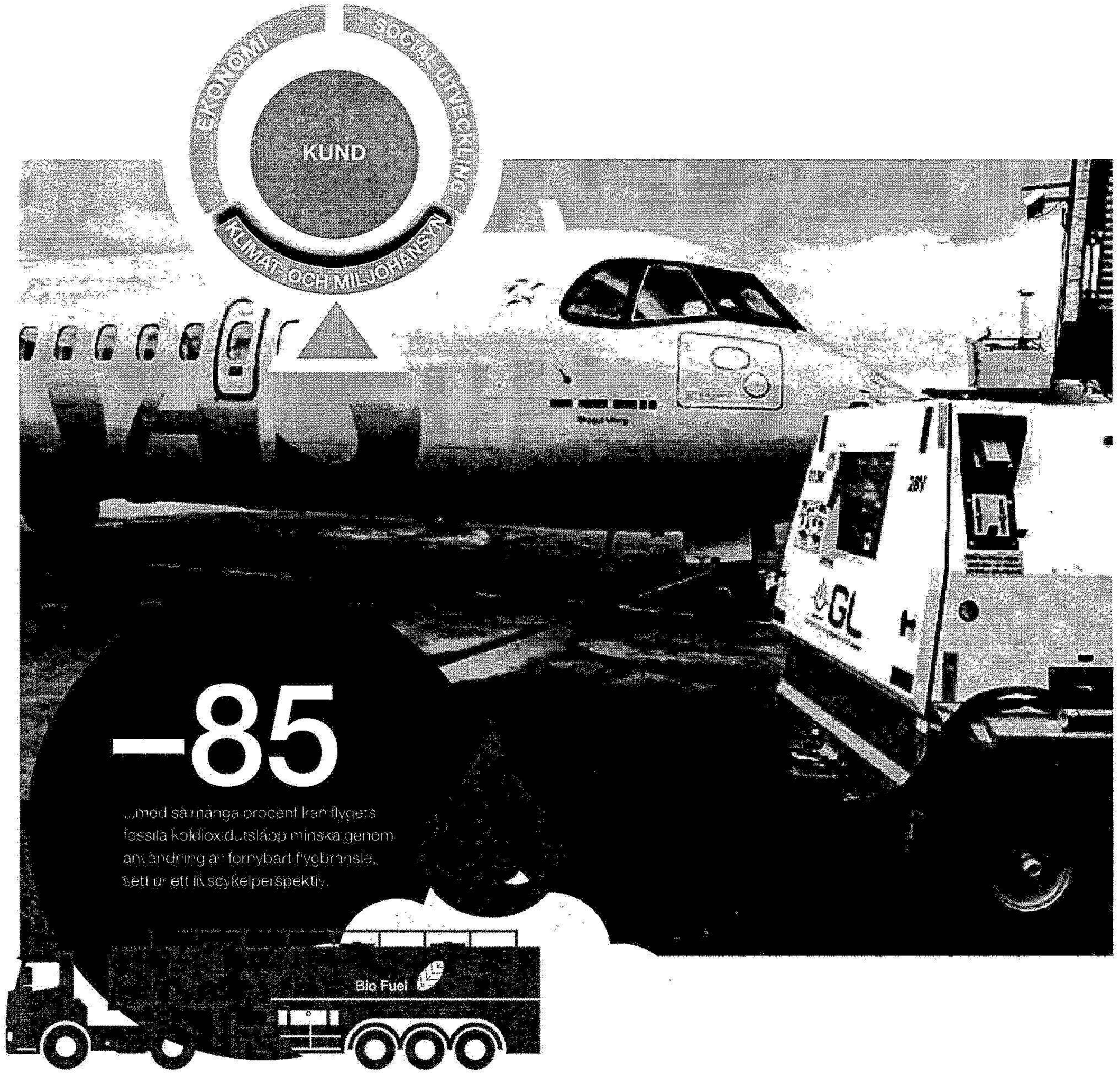
Möjligheten till att resa bidrar till kulturutbyte, tillväxt och förbättrat välstånd i en alltmer globaliserad och snabbföränderlig värld. I dag är tillgången till snabba och effektiva flygresor helt avgörande för att människor ska kunna mötas och för att företag ska kunna verka i Sverige. Besöksnäringen har ett särskilt stort behov av ett fungerande flygsystem i kombination med flera transportslag för att förbättra tillgängligheten och öka landets konkurrenskraft.

Flygbranschen och världen i stort står inför stora utmaningar ur ett klimat- och miljöperspektiv. Swedavia har, som en betydande och central aktör inom branschen, tagit flertalet initiativ för att möjliggöra och främja utvecklingen av flygplatser och flygtransporter med låg klimatpåverkan. Samtidigt som Swedavia strävar efter att utveckla miljöarbetet på de egna flygplatserna, bidrar Swedavia även till att andra aktörer i branschen kan utveckla sitt arbete i sin strävan efter minskad klimatpåverkan.

2045 ska inrikesflyg så väl som utrikesflyg vara fossilfritt. För Swedavia innebär det att stimulera användandet av biobränsle. För det behövs inga nya flygplan eller ny infrastruktur i stället blandas det in upp till 50 procent biobränsle i befintligt fossilt flygbränsle. Nästa steg är att säkerställa att Swedavia har elinfrastruktur på Swedavias alla flygplatser. Redan 2025 kan de första kommersiella flygningarna med eldrivna flygplan inledas. Vid sidan av bioflygbränsle och laddbara batterier kommer framtidens flygplan också drivas på vätgas.

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 affärs- och teknikutveckling, forskning om nya bränslen, ny innovation och nya kunderbjudanden.

Swedavia har bidragit till 2025-målet genom att köpa förnybart flygbränsle för de egna tjänsteresorna sedan 2016 och sedan 2019 har Swedavia samordnat gemensamma upphandlingar med den offentliga sektorn och näringslivet. Swedavia har även implementerat ett incitamentprogram där flygbolag kan ansöka om bidrag för frivillig tankning av bioflygbränsle. Detta som ett led



i Swedavias strävan att öka efterfrågan och tillgängligheten av förnybart flygbränsle. För att öka efterfrågan och ge producenterna incitament att investera i produktion av förnybart flygbränsle krävs det att fler organisationer, företag och även den enskilda resenären köper förnybart flygbränsle för flygresandet.

Andelen förnybart flygbränsle som tankats in i Sverige, bedömer Swedavia uppgick 2022 till 0,46 procent (0,44 procent 2021).

Eldrivet flyg

Swedavia deltar aktivt i samarbeten med externa parter i regionala projekt och initiativ med syfte att främja utvecklingen av el- och vätgasflyg samt elektrobränslen.

Elflyg existerar redan i dag och används småskaligt i form av tvåsitsiga flygplan i flygskolor eller som privatflyg. Så snart som inom några år kommer fler elflygplan med större kapacitet. 30-sitsiga elflygplan förväntas nå marknaden efter 2028, batterikapaciteten väntas bli bättre och därmed kunna möjliggöra linjer på längre sträckor och med fler resenärer. Elflyget kommer användas på kortare regionala linjer, i och med detta kommer det behövas utvecklas nya linjer och elflyget kommer primärt att utveckla ny flygtillgänglighet snarare än ersätta befintligt flyg.

Genom samverkan med aktörer inom olika branscher, utvecklade Swedavia en djupare förståelse för de behov som el- och vätgasflyget kunnat ge upphov till på Swedavias flygplatser. För etablering av elflyget krävdes och krävs det omfattande investeringar inom elproduktion, batterilagring samt laddinfrastruktur.

Swedavia medverkar i olika samarbeten och projekt som förbereder flygbranschen för eldrivna flygplan. Under 2022 ingick Swedavia som rådgivare i Heart Aerospace Advisory Board. Läs mer under samarbeten på sidorna 39–40.

Utmaningarna för el- och vätgasflyg

Flygbranschen befinner sig i en utvecklingsfas. För att nå målet om fossilfritt flyg krävs det fortsatt ny innovation och affärsutveckling för att Swedavia ska kunna planera för de kommande förändringarna som krävs i samband med implementering av el- och vätgasflyg. På längre sikt bedöms utmaningarna bestå av kapacitet i elnätet och finansiering för ny infrastruktur.

Utsläppen måste fortsätta minska

Enligt Internationella klimatpanelen (IPCC) står flyget för cirka 2–3 procent av de globala koldioxidutsläppen. Trots att resandet har ökat kraftigt de senaste årtionden har koldioxidutsläppen ökat marginellt. Utsläppen per passagerarkilometer har minskat kraftigt de senaste åren, mycket tack vare utvecklingen av nya plan som förbrukar mindre bränsle. Men, för att nå de globala klimatmålen måste flygets klimatpåverkan fortsätta minska och det förutsätter att många aktörer i hela värdekedjan krokar arm och strävar efter detta.

Nya generationens flygplan är mer bränslesnåla än någonsin, skulle dessutom det fossila bränslet bytas ut mot ett förnybart alternativ som redan finns idag kan utsläppen minska uppemot 85 procent ur ett livscykelperspektiv.

Förnybart flygbränsle kan också minska den så kallade höghöjdseffekten som uppstår under flygningar på hög höjd då bränslet innehåller färre partiklar som bildar kondens. Att flyga på lägre höjder reducerar höghöjdseffekten ytterligare.

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

Flygbränsle omfattas av en reduktionsplikt som innebär att förnybart flygbränsle ska blandas i fossilt flygbränsle. Kravet på inblandning av förnybart bränsle infördes 1 juli 2021 med en reduktionsplikt på 0,8 för att successivt öka till 27 procent 2030. Inom EU finns ett förslag att införa ett gemensamt europeiskt styrmedel för inblandning av hållbara flygbränslen i flygfotogen. Med anledning av detta gör Energimyndigheten en översyn av den reduktionsplikten.

För att nå målet om fossilfritt flyg krävs det fortsatt ny innovation och affärsutveckling

Så når Swedavia visionen om **fossilfritt** flyg till **2045**

Swedavia har en ambition om att bidra till olika delar av flygets klimatomställning, nedan beskrivs en del av det arbete som Swedavia har en ambition om att bidra till.

"Förnybart som tillval vid varje biljettköp"

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.
- 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.
- Faktisk inblandning av förnybart flygbränsle i flygplanen uppgår till 5 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.

"Klimatpåverkan inbyggd i biljettpriset"

Mål 2030

Inrikesflyget ska vara fossilfritt.

- Tillräcklig produktion av förnybart flygbränsle för inrikesflygets totala behov.
- Kommersiella elflyg med förbättrad kapacitet och räckvidd kan trafikera inrikes och regionala rutter.
- Mindre elflyg med upp till 30 resenärer kan börja introduceras för kommersiell trafik.
- 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.

"Elflyg som en del av basutbudet"

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.

Konsekvent och långsiktigt miljöarbete ger resultat

Sedan bolaget bildades 2010 har bolaget verkat för att minska fossila koldioxidutsläppen och annan negativ påverkan på miljön som följd av Swedavias flygplatsverksamhet. Swedavia har långsiktigt och konsekvent arbetat för att eliminera fossila drivmedel och fossil energi i den egna verksamheten. Sedan 2020 då Swedavia nådde målet om noll fossila koldioxidutsläpp i den egna flygplatsverksamheten fortsätter bolaget att bidra till minskandet av fossila drivmedel och fossil energi i hela värdekedjan, från och med 2023 växlar bolaget upp och antar ett mål om att även uppnå fossilfri byggverksamhet 2035.

Håll 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 förekommit två händelser där det har använts fossilfria drivmedel. Detta har gett ett utsläpp på 1,55 ton fossil koldioxid under året, orsaksanalys genomförs och händelserna hanteras.

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

Fossilfria flygplatser inom räckhåll

För att möjliggöra att flygplan som startar och landar, har Swedavia mycket verksamhet på marken. För Swedavia handlar det om samarbete och krav för att säkerställa att alla aktörer på flygplatsen minskar sina utsläpp för att få så låga klimatutsläpp som är praktiskt möjligt. Redan nu är Swedavia fossilfri i den egna flygplatsverksamheten och Swedavia har börjat ställa nya krav för hur partners ska arbeta miljövänligt för att få verka på Swedavias flygplatser. Till 2025 ska all verksamhet som är aktiv inom flygplatsernas gränser vara fossilfri. Till 2030 ska transporter till och från flygplatsen vara fossilfria. På så sätt kan Swedavia möjliggöra en omställning för transportbranschen i de regioner där Swedavia är verksam. Till 2035 ska även Swedavias byggverksamhet vara fossilfri.

I topp men siktar högre

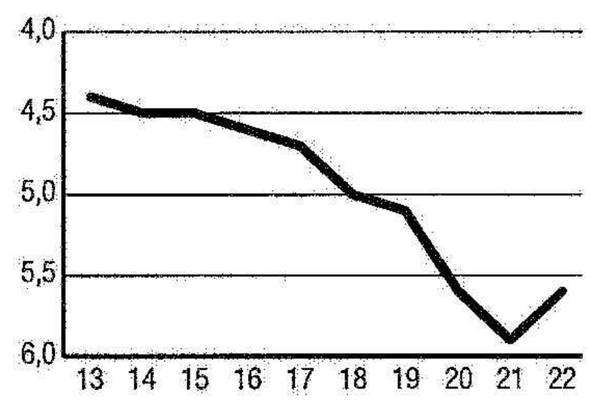
Sex av Swedavias tio flygplatser är i dag certifierade på dagens högsta nivå i det internationella klimatprogrammet Airport Carbon Accreditation nivå 4+. Vid sidan om målet att få samtliga certifierade siktar bolaget högre – mot nivå 5. Då krävs bland annat fossilfri halkbekämpning.

Swedavia är ansluten till det internationella klimatprogrammet Airport Carbon Accreditation med strävan efter att certifiera alla tio flygplatser på den just nu högsta nivån ACA4+. Vid 2022 års utgång har Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Kiruna Airport uppnått nuvarande högsta nivå 4+. Parallellt med att certifiering för de återstående flygplatserna sker, förbereds säkerställande av förutsättningar för att uppnå ACA nivå 5. Nivå 5 innebär, bland annat, krav på fossilfri halkbekämpning och flygplansavisning samt koldioxidlagring i stället för klimatkompensation för eventuellt resterande utsläpp.

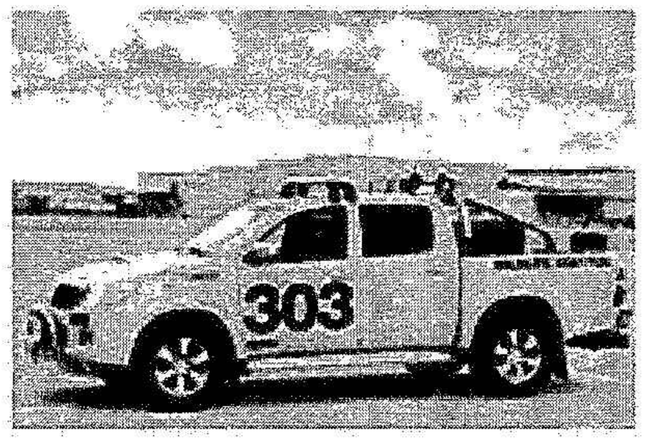
Minska bullerbelastning

Swedavia arbetar aktivt för att bullerbelastningen ska minska och att den exponering som sker ska upplevas acceptabel i förhållande till flygets samhällsnytta. Bullerbelastningen beräknas enligt

NRI totalt Swedavias flygplatser



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



ACI Noise Rating Index (NRI) för att se hur störningen förändras över tid (se graf nedan 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.

2021 fick Swedavia tillstånd till att genomföra kurvade inflygningsproceduer. Totalt har 967 kurvade inflygningar genomförts till Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport under 2022, vilket minskade utsläppen av fossil koldioxid med cirka 175 ton. Inflygningarna till Stockholm Arlanda Airport stod för större andelen inflygningar på 801 (402) inflygningar, vilket genererade en utsläppsminskning på 153 ton. Swedavia fortsätter arbetet med kurvade inflygningar

Koldioxidavtryck, kton CO2

Flygplats	Flygtrafik		Marktransporter		Swedavia		Totalt	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Stockholm Arlanda Airport	158	82	87	30	1	0	246	112
Göteborg Landvetter Airport	34	18	18	8	0	0	52	26
Malmö Airport	13	11	16	6	0	0	29	17
Bromma Stockholm Airport	8	5	1	1	1	0	10	6
Umeå Airport	5	3	2	1	0	0	7	4
Luleå Airport	7	4	6	3	0	0	13	7
Åre Östersund Airport	2	1	1	0,7	0	0	3	2
Kiruna Airport	1,5	1	0,8	0,5	0	0	2,3	2
Ronneby Airport	1	0,5	0,4	0,2	0	0	1,4	0,7
Visby Airport	2	2	0,9	0,5	0	0	2,9	2
Totalt	**233**	**128**	**133**	**50**	**2**	**0**	**366**	**178**
Procentuell förändring 2021–2022:	*82 %*		*166 %*		*161 %*		*106 %*	

Koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser 2022 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 106 procent, från cirka 178 kton koldioxid 2021 till 366 kton 2022. Trafikmängden under 2021 var exceptionellt låg med anledning av covid-19-pandemin, vilket förklarar större delen av ökningen.

Utsläppet från den egna verksamheten har ökat med cirka 1,55 ton sedan 2021. Det betyder att koldioxidavtrycket totalt per resenär har ökat med 14 procent.

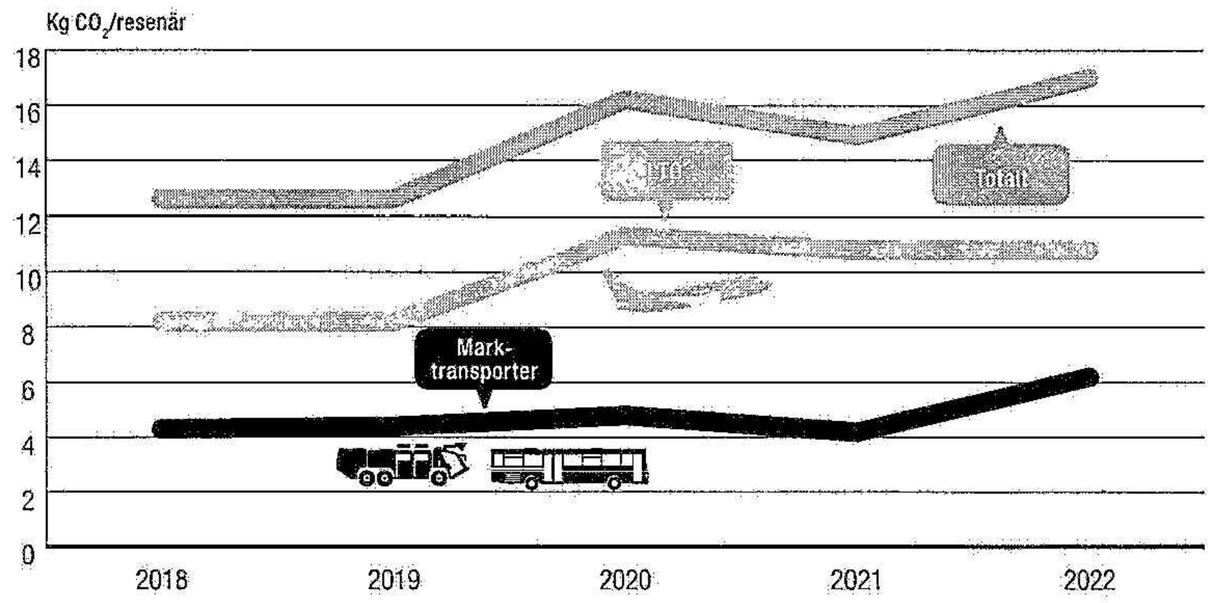
under 2023, då det ger minskad bränsleförbrukning och reducerat utsläpp av växthusgaser.

Under sensommaren 2022 har Stockholm Arlanda Airport haft en bullermätare uppsatt i Knivsta kommun som under 5–6 veckor registrerar olika flygplanstypers buller i samband med start och/eller landning. Dessa mätningar jämförs med de teoretiska modeller som nyttjas i samband med beräkningar.

I takt med flygets återhämtning och ökad trafik har också antalet bullerklagomål ökat väsentligt. Närboende som har vant sig vid ett lågt trafikmönster under pandemin, upplever nu ökad bullerbelastning som följd på flera av flygplatserna. Därför är det av stor vikt att Swedavia fortsatt har god kommunikation med sina grannar genom möten med mera.

”Närboende som har vant sig vid ett lågt trafikmönster under pandemin, upplever nu ökad bullerbelastning”

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.

Energi

Energianvändningen på Swedavias flygplatser uppgick under 2022 till cirka 159 GWh (149 GWh). Under 2022 har energianvändningen ökat något från föregående år. Elanvändningen har ökat med 10 procent och värmen med 2 procent.

PFAS

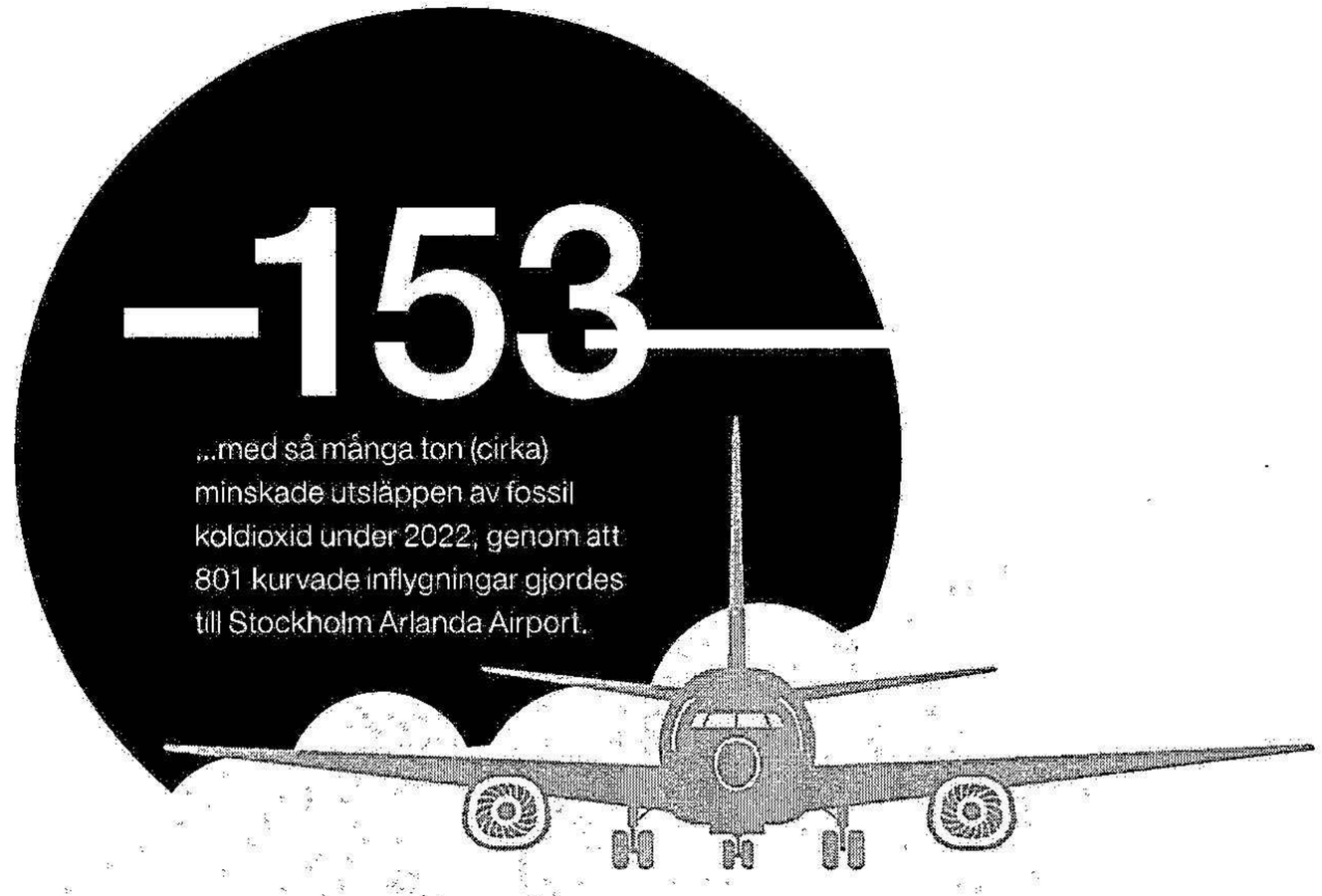
Poly- och perfluorerade alkylsubstanser (PFAS) är en mycket stor grupp (cirka 10 000) närbesläktade kemiska ämnen. Ämnena ger bland annat upphov till vatten-, fett- och smutsavvisande ytor och används i en mängd olika produkter, till exempel i textilier, matförpackningar och skönhetsprodukter.

Flera PFAS-ämnen bedöms vara toxiska, persistenta och bioackumulativa. Tidigare användes PFAS-haltigt brandsläckningsskum på nuvarande Swedavias flygplatser. Sedan år 2011 används endast fluorfri släckvätska men användningen av den tidigare släckvätskan har givit upphov till en omfattande föroreningsproblematik i mark och vatten vid Swedavias flygplatser.

Swedavia arbetar aktivt med utredningsarbeten av PFAS-föroreningar vid flygplatser där Swedavia innehar miljötillståndet. Undantaget är Åre Östersund Airport där Fortifikationsverket/Försvarsmakten har utredningsansvaret. Alla utredningsinsatser i Swedavias regi följer uppställda handlingsplaner som bygger på Naturvårdsverkets kvalitetsmanual för efterbehandling av förorenade områden och har kommunicerats med tillsynsmyndigheten för respektive flygplats. Målsättningen är att utreda föroreningsutbredning och identifiera eventuella risker och åtgärdsbehov genom riskbedömningar. Flera flygplatser är i eller närmar sig fasen för åtgärdsutredning där olika platsspecifika åtgärdsstrategier jämförs och utvärderas.

Som innehavare av flera PFAS-förorenade områden är Swedavia en viktig aktör för att driva på utvecklingen av åtgärdsmetoder för efterbehandling av mark och vatten. År 2018 initierades ett projekt på Stockholm Arlanda Airport som syftar till att identifiera och utvärdera möjliga åtgärdsmetoder för att reducera spridningen från brandövningsplatsen. Under 2021 driftsattes två fältförsök: stabilisering av ytjord och grundvatten. Preliminära resultat från fältförsöken visar hittills att stabilisering av ytjord minskar utlakningen med cirka 95 procent och stabilisering av PFAS i grundvatten minskar halterna i grundvatten med cirka 90 procent. Fältförsöken kommer även följas upp och utvärderas under 2023. Vidare medverkar Swedavia i flera forskningsprojekt med avseende på åtgärdsmetoder för PFAS och samarbetar bland annat med Örebro universitet, Luleå tekniska universitet, Uppsala universitet och Sveriges lantbruksuniversitet.

Swedavia har tagit fram ramavtal för reningsanläggningar med avseende på PFAS i dagvatten, grundvatten respektive länshållningsvatten. Totalt finns tio leverantörer på ramavtalen och reningsanläggningar upphandlas genom förnyad konkurrens. Under år 2022 påbörjades



den första upphandlingen via ramavtalet för en reningsanläggning som beräknas reducera cirka 0,5 kg PFAS per år vid Stockholm Arlanda Airport. Reningsanläggningen upphandlas som en tillfällig skyddsåtgärd i väntan på en permanent reningsanläggning och är en viktig åtgärd i arbetet med att minska spridningen av PFAS till Märstaån och i förlängningen Mälaren som nyttjas för dricksvattenproduktion.

Swedavia samverkar med myndigheter som arbetar med PFAS genom Samverkan om statens förorenade områden (SFO). Vidare har Swedavia under år 2022 yttrat sig kring Statens geotekniska institut (SGI) remiss för nya riktvärden för PFAS och belyst att det sannolikt blir mycket stora konsekvenser vid implementering av lägre riktvärden. Bland annat avseende på ohållbar masshantering för PFAS-innehållande massor som kan uppstå vid mark-och anläggningsarbeten.

Påverkan inom byggverksamheten

Swedavias flygplatser utvecklas ständigt genom omfattande bygg- och anläggningsverksamhet. Under 2022 antogs målet **Fossilfritt byggverksamhet 2035**, vilket omfattar såväl byggmaterial, transporter och drivmedel. Stegvisa reduktioner kommer att genomföras och inleds med en minskning på 10 procent för 2023 för att gå mot noll 2035.

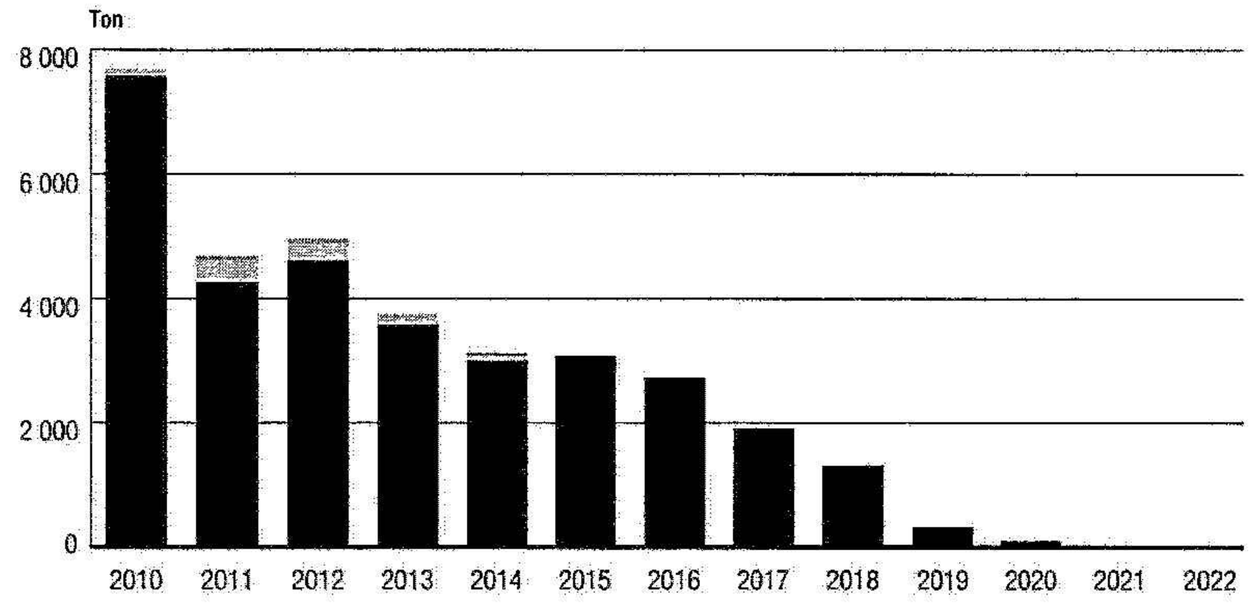
För samtliga byggprojekt ställs omfattande erkända miljökrav, för att minska miljöpåverkan. Miljökraven omfattar exempelvis materialval som hanteras via Byggvarubedömningen, energi, resursförbrukning, fordon och drivmedel och avfall. Kraven följs regelbundet upp via miljöronder i projekten.

Inom projektet **"Nya Centrallagret"** har man arbetat med klimatkalkyler och i investeringsfasen valt en klimatreducerande lösning vilket inneburit en stomme i korslimmat trä istället för stålstomme. Projektet har tagit hänsyn till hållbara material och arbetssätt. Exempelvis sker LOD (lokalt omhändertagande av vatten) med växtbädd i stället för oljeavskiljare, olika kvalitet på betong har använts beroende på hur ytorna ska användas vilket har minskat klimatavtrycket.

I projekt **"Verandan"** gjordes en klimatkalkyl. Det resulterade i minskat klimatavtryck. Exempelvis valdes trästomme med kompletteringar i stål i stället för en ren stålstomme.

Utmaningar inom området är förekomst av blandat avfall som i vissa fall är oundvikligt på grund av sammansatta konstruktioner som inte går att separera på plats. För ny produktion kan källsortering förbättras. Även om det sker en eftersortering av avfall är målet att avfallet ska sorteras vid källan. Även dokumentation av material med uppgifter om placering i byggnad och mängd kan vara utmanande och resurskrävande för projekten. Såväl i närtid som på lång sikt är detta en utmaning inte minst då det är en förutsättning för att uppnå cirkularitet. Den nya färdplanen för att uppnå en fossilfri byggverksamhet 2035 kommer vara utmanande i nutid och på sikt.

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 el och värme

* Målet omfattar Swedavias utsläpp i scope 1 och 2 samt inköpt vidaresåld el och värme (scope 3). Scope enligt GHG Protocol. För nyckeltal se sidan 77.

Utfallet under hela 2022 blev cirka 1,55 ton.

Miljötillstånd

Swedavias tillståndspliktiga verksamhet utgörs främst av:
- Miljöfarlig verksamhet enligt nionde kapitlet i miljöbalken (i huvudsak flygplatsdrift).
- Vattenverksamhet enligt elfte kapitlet i miljöbalken (i huvudsak dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning).

För att kunna bedriva flygplatsverksamhet måste respektive flygplats inneha ett giltigt miljötillstånd. Dessa är affärskritiska och styrande i hur Swedavia får arbeta. Vid utgången av 2022 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser Luleå Airport och Ronneby Airport, ansvarade Försvarsmakten för miljötillstånden.

Medarbetarnas mobilisering ett kraftfullt styrkebesked

Medarbetarnas kunskap och engagemang bidrar till Swedavias framgång och är bolagets viktigaste tillgång. Det visade sig tydligt under 2022 då medarbetare från hela organisationen anslöt till kollegorna på Stockholm Arlanda Airport för att stötta i den utmanande situation som uppstod under sommaren.

Under 2022 påverkades verksamheten av den positiva återhämtningen i flygresandet. Det innebar utmaningar för såväl Swedavia som övriga aktörer på flygplatserna, framför allt på Stockholm Arlanda Airport. Behovet av personal ökade markant på hela flygplatsen och många företag behövde anställa samtidigt. Flera kraftfulla åtgärder vidtogs för att komma till rätta med bemanningen. Under den mest intensiva tiden fick närmare 150 skolungdomar, ukrainska medborgare, inhyrd extrapersonal, medarbetare från både andra flygplatser och administrativ personal hjälpa till i mobiliseringen på Stockholm Arlanda Airport.

Samarbete med företagshälsovården

En sund, trygg och säker arbetsmiljö och respekt för mänskliga rättigheter är en självklar och viktig förutsättning för att Swedavias verksamhet ska kunna bedrivas effektivt och framgångsrikt. Det är även en viktig del i Swedavias strävan i att uppfattas som en attraktiv arbetsgivare och samarbetspartner.

Säkerhet och arbetsmiljö har alltid högsta prioritet. För att säkra en hållbar arbetsmiljö i en ansträngd situation genomfördes en översyn av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön tillsammans med företagshälsovården. Insikterna från detta har tagits omhand i handlingsplaner med åtgärder på kort och lång sikt. Ytterligare insatser under året var lanseringen av en personalstödstjänst för att snabbt erbjuda professionellt stöd till medarbetare, föreläsningar och webbinarium.

Håll nollan för tryggare byggen

För tredje året i rad deltog Swedavia i en säkerhetspush för tryggare byggen arrangerad av samverkansföreningen Håll Nollan. Pushen innebar att arbetet stoppades och medarbetare och underleverantörer samlades i 30 minuter för en gemensam manifestation för att åskådliggöra att samarbete har en avgörande betydelse för att skapa en olycksfri bygg- och anläggningsbransch.

Ledarskapsutveckling

För att medarbetarna och Swedavia ska utvecklas tillsammans med kunder och partners och nå full potential är ledarskapet en viktig del i att skapa ett hållbart bolag med en gemensam kultur. Att leda handlar om att förstå och kunna omsätta den strategiska riktningen, skapa engagemang och samsyn, planera och organisera. Ledare och medarbetare skapar tillsammans en engagerande och inkluderande kultur som ger möjligheter till god prestation, kreativitet och innovation.

Utgångspunkten är alltid Swedavias värderingar och fokus på hållbar utveckling. Swedavias syn på ledarskap bygger på att varje ledare tar ansvar och skapar förutsättningar för goda prestationer och engagemang. Det handlar om tillit, dialog, öppenhet, mod, ärlighet, tydlighet och ömsesidig respekt.

Under 2022 lanserade Swedavia den första modulen av fyra i ett nytt ledarutvecklingsprogram "Det per-

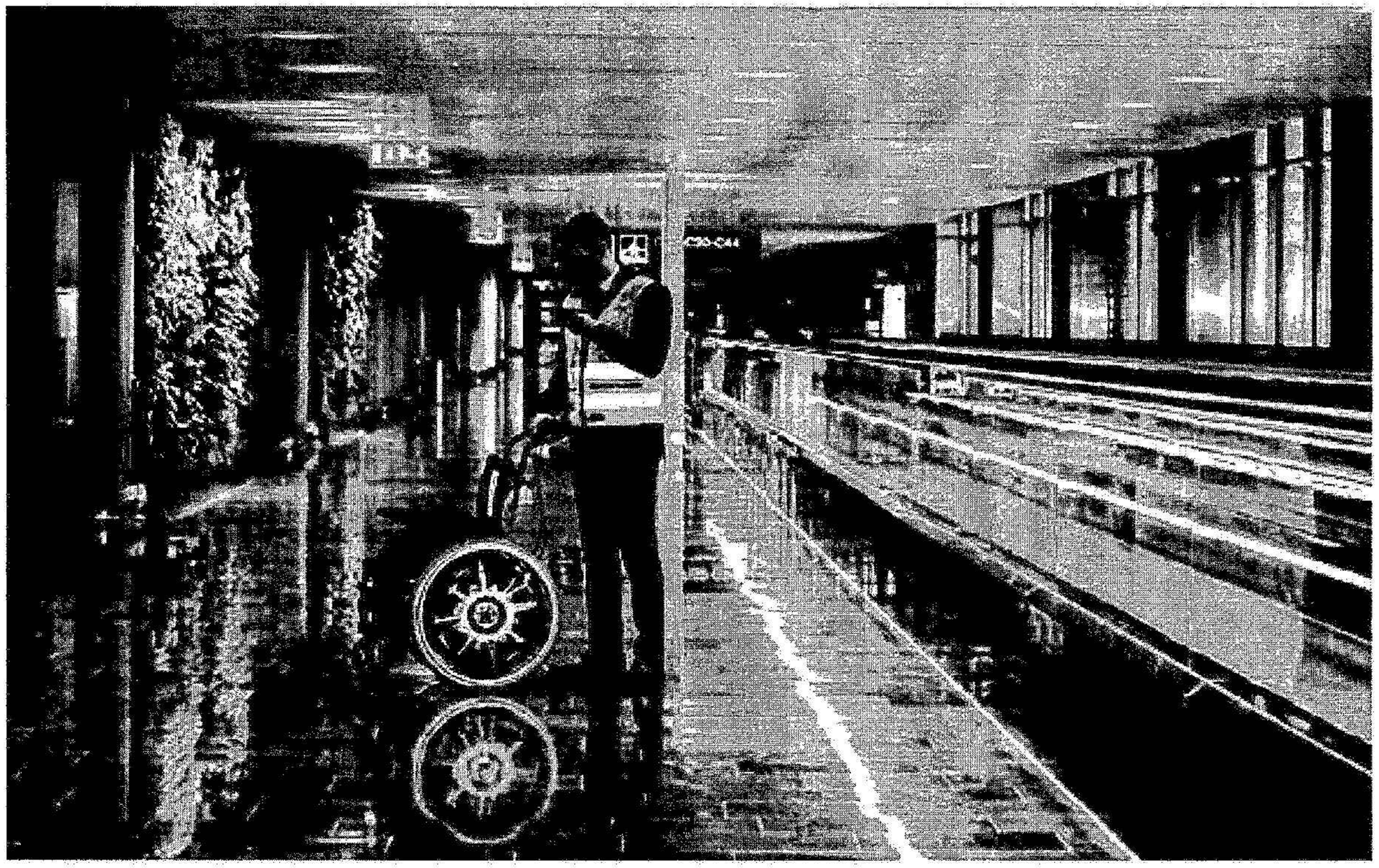
sonliga och ledarskapet". Utbildningen fokuserar på att lära känna sig själv och det egna ledarskapet, att skapa förståelse för Swedavias ledarmodell och olika tekniker för att utveckla beteenden. Som ledare på Swedavia är du ansvarig för såväl den egna som dina medarbetares prestationer och utveckling. Du ansvarar också för regelefterlevnad, att driva en framgångsrik verksamhet och att skapa ett gott arbetsklimat som genomsyras av Swedavias värderingar.

Medarbetarundersökning

Swedavia genomför regelbundet undersökningar och mätningar för att utveckla och förbättra verksamheten. Den senaste stora medarbetarundersökningen för att förbättra arbetsmiljön och verksamheten, genomfördes 2018. Sedan dess har bolaget, branschen och hela samhället gått igenom annorlunda och omvälvande år. Det har skett en anpassning och kraftsamling efter den nya verkligheten. Under hösten 2022 genomfördes återigen en större medarbetarundersökning. Resultatet var, med anledning av att det var ett nytt verktyg och nya frågeställningar, att betrakta som en nollmätning och en beskrivning av nuläget. Undersökningen visade vilka styrkor och förbättringsområden Swedavia har som företag, på respektive avdelning och i olika arbetsgrupper. Handlingsplaner för respektive verksamhet utifrån medarbetarundersökningens resultat arbetades fram före årsskiftet.

Inkluderande kultur

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. Ledarens ansvar är att driva ett målinriktat likabehandlings- och mångfaldsarbete och medarbetarens ansvar att bidra till en inkluderande och fördomsfri kultur. Arbetet inom likabehandling utgår från diskrimineringslagen och Swedavia har tydliga riktlinjer och policyer inom området.



Swedavias syn på ledarskap bygger på att varje ledare:

- Tar ansvar.
- Skapar förutsättningar för goda prestationer och engagemang.
- Har en grundsyn som baseras på tillit, dialog, öppenhet, mod, ärlighet, tydlighet och ömsesidig respekt.

En av Sveriges mest attraktiva arbetsgivare

Swedavia utsågs till en av Sveriges mest attraktiva arbetsgivare 2023 av Karriärföretagen och utmärker sig inom arbetsgivarprofilering, aktiviteter för att locka nya medarbetare och goda betyg i externa mätningar gällande attraktiv arbetsgivare.

Ur motiveringen:
"Swedavia fortsätter att utveckla sitt employer brand och gör det med bravur. Vi ser en engagerad och trivsam företagskultur och det finns gott om utvecklingsmöjligheter inom bolaget för såväl nya som seniora medarbetare."

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.

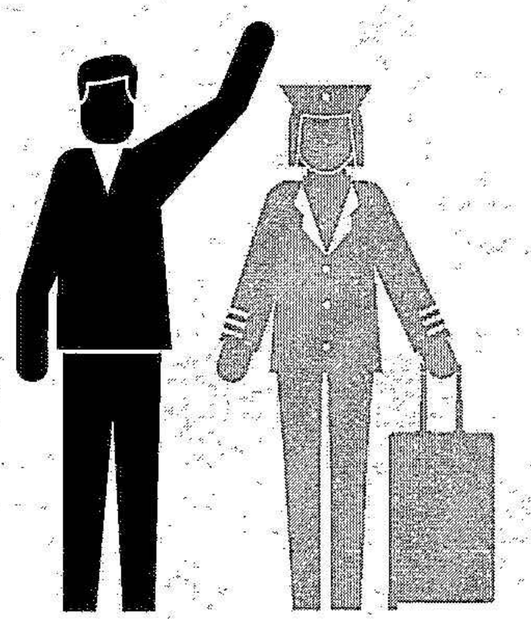
Fokusområden utveckling
- Ledarskap och medarbetarskap
- Inkludering
- Arbetsmiljö

Sjukfrånvaro
Under 2022 ökade Swedavias totala sjukfrånvaro från 3,89 procent vid årets början till 5,03 procent vid årets slut. Ökningen gäller både korttids- och långtidssjukfrånvaron samt för både kvinnor och män. Förändringarna i sjukfrånvaron är främst en effekt av pandemin som i början av året ger en ökad korttidssjukfrånvaro. Ökningen beror även på att sjukfrånvaron under pandemiåren 2020 och 2021 var betydligt lägre som ett resultat av korttidspermitteringar. 2022 års totala sjukfrånvaro ligger i nivå med åren innan pandemin.

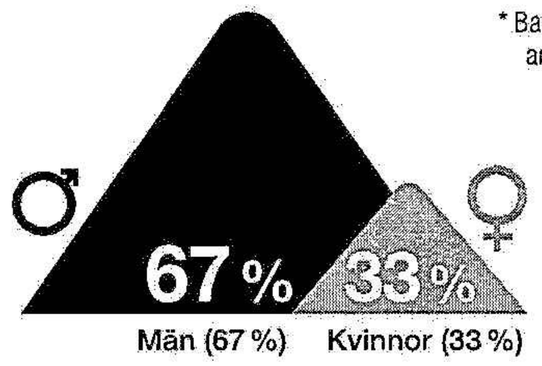
Arbetsmiljöhändelser
Swedavias målsättning är att inga allvarliga arbetsplatsolyckor som innebär fara för liv och hälsa ska inträffa, det vill säga inga dödsfall, svårare personskador, skador i arbetet som drabbar fler arbetstagare samtidigt eller allvarliga tillbud.

Under 2022 inträffade nio allvarliga arbetsplatsolyckor, ingen av dessa var dödsfall. Kategorisering av vad som är allvarlig arbetsplatsolycka sker utifrån Arbetsmiljöverkets riktlinjer.

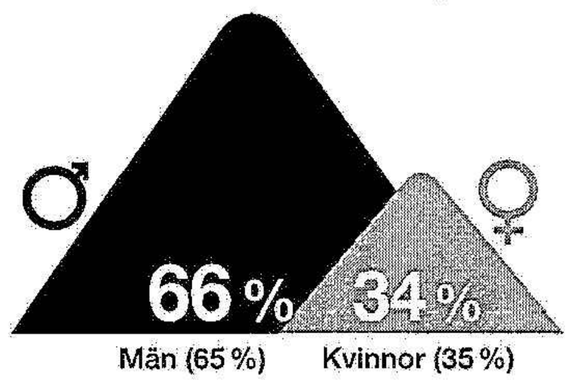
Jämställdhet och mångfald i siffror
(2021 års siffror inom parentes)



Könsfördelning samtliga medarbetare*
* Baserat på antal anställda 2022

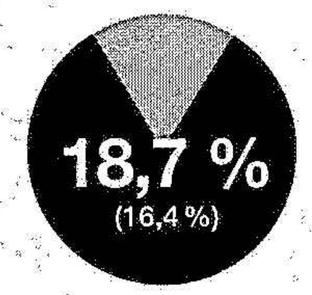


Könsfördelning ledare



Medelantal anställda

Medarbetare med utländsk bakgrund**



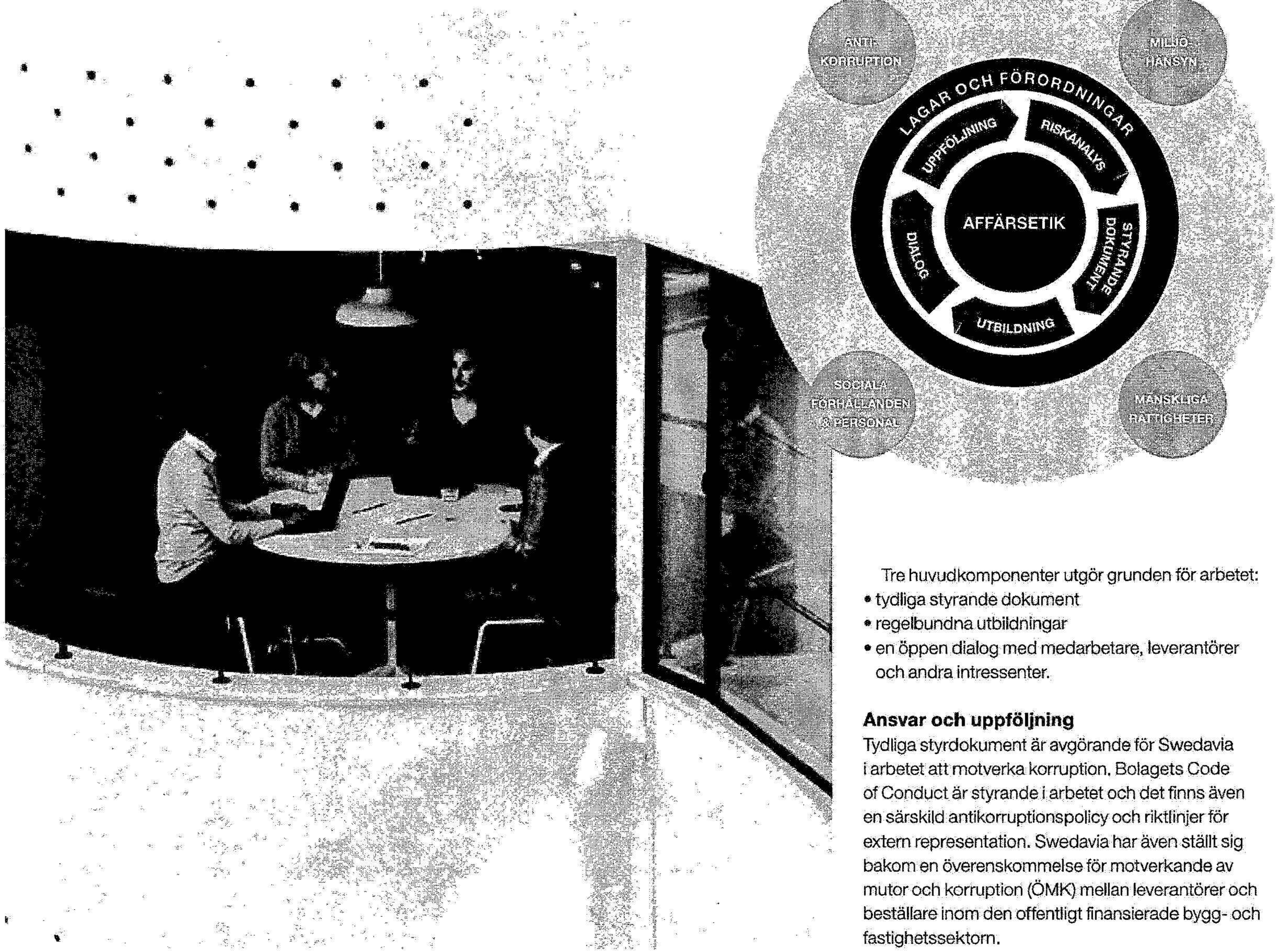
** Själv född utrikes eller båda föräldrarna födda utrikes.

Swedavias mångfald uppmärksammas internationellt

The Financial Times presenterade de 850 europeiska företag med bäst fördelning av kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning och sexuell läggning. I kategorin transport och logistik låg Swedavia på en femte plats.

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 strategiska inriktning.



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

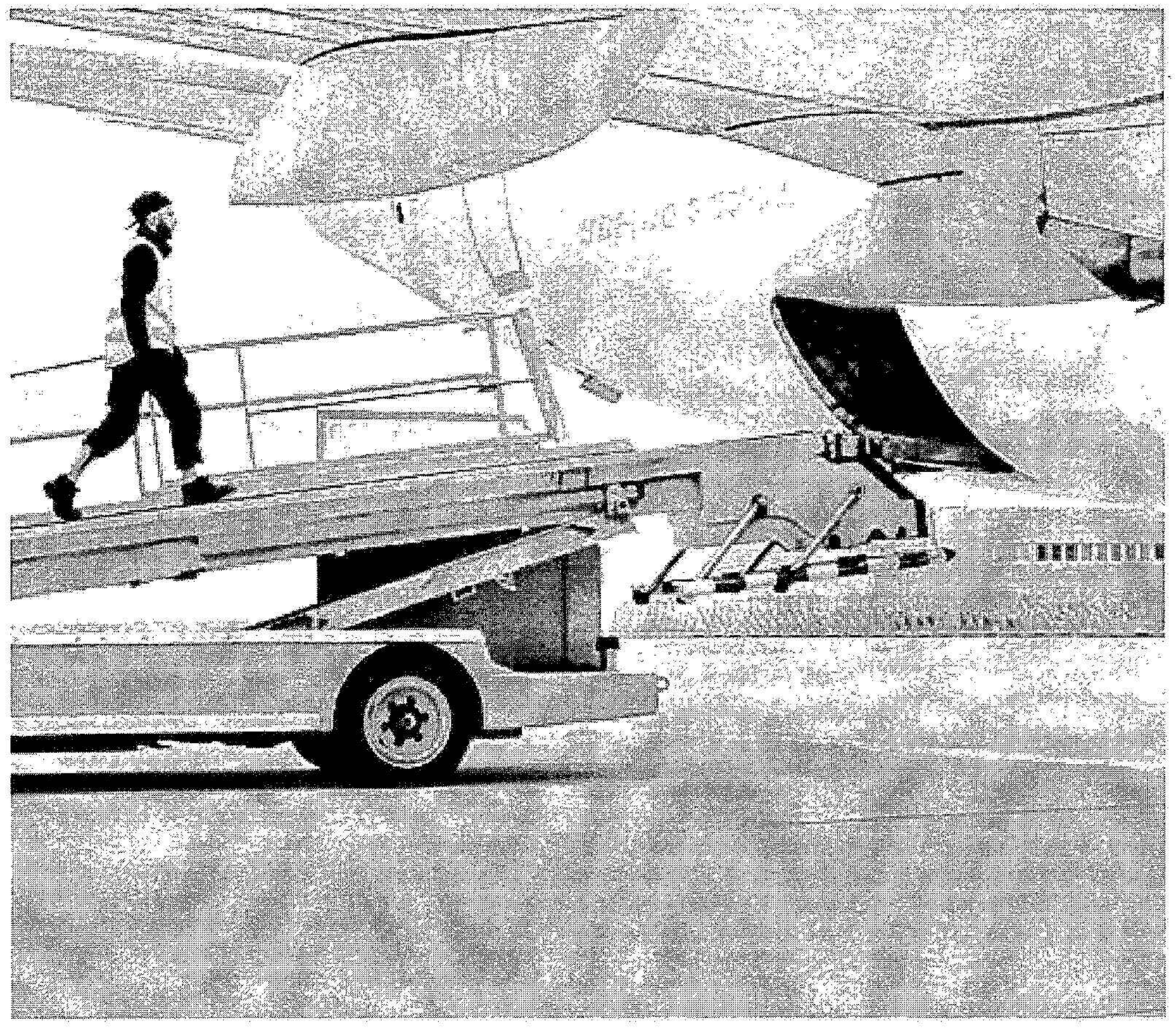
Förekomsten av mutor hos ett företag, eller misstankar om detta, påverkar alla med en relation till företaget. Såväl kunders, leverantörers som medarbetarnas syn på bolaget skulle påverkas negativt. Att proaktivt arbeta mot korruption och oegentligheter i bolaget är något Swedavia ständigt arbetar med. 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 erbjuds 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 2022 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. Läs mer på swedavia.se.

Mänskliga rättigheter

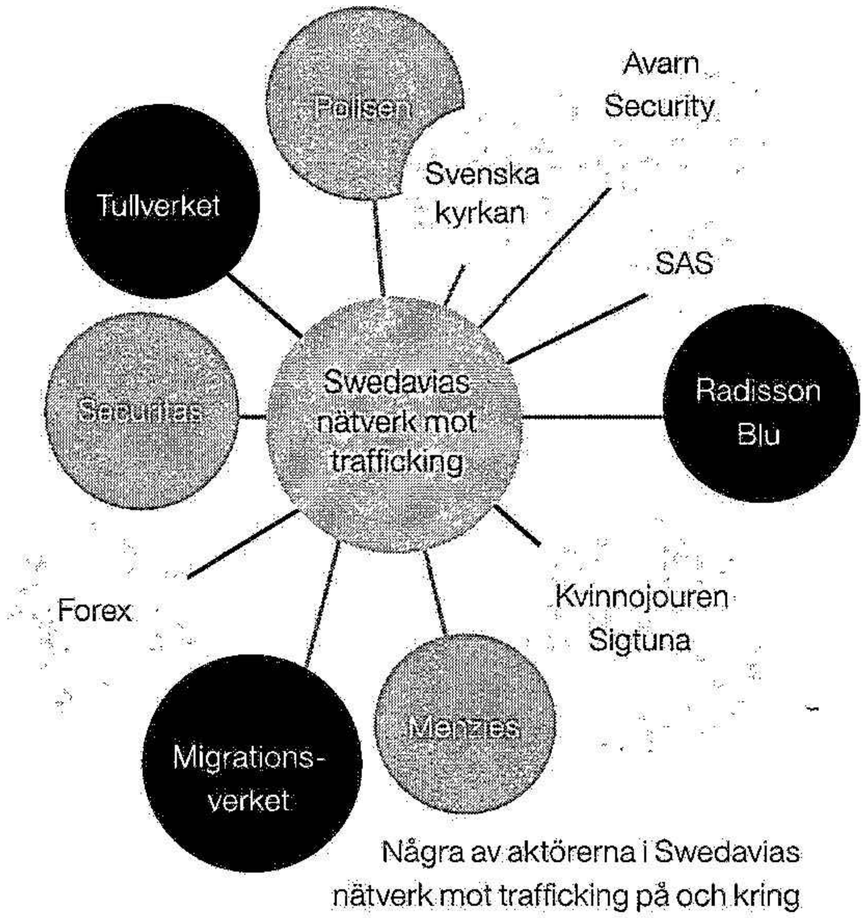
Swedavia respekterar alla universellt erkända mänskliga rättigheter och arbetar aktivt för att fullt ut införa FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter i koncernens verksamhet. Det innebär att Swedavia ställer sig bakom principen att inte orsaka, medverka eller genom Swedavias verksamhet vara kopplade till negativ påverkan på de mänskliga rättigheterna. 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.

I enlighet med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter har Swedavia kartlagt och identifierat de risker och den påverkan på mänskliga rättigheter som verksamheten har. Utifrån genomlysningen har interna processer och styrande dokument stärkts för att systematiskt och kontinuerligt identifiera alla typer av människorättsrisker i hela värdekedjan. Swedavia har under 2022 stärkt och utvecklat arbetet för identifiering, bedömning, prioritering och hantering av människorättsrisker i leverantörs- och kundled.

Nätverk mot trafficking

Att driva flygplatser är en komplex verksamhet som potentiellt kan påverka många olika intressenters mänskliga rättigheter. Ett exempel är risken för förekomst av trafficking på en flygplats vilket innebär kränkning av grundläggande rättigheter för offren. I samverkan med berörda myndigheter och aktörer på och kring Stockholm Arlanda Airport driver Swedavia ett nätverk för att motverka förekomsten av trafficking.

Genom att skapa medvetenhet kring och kunskap om människohandel, bidrar nätverket till att skapa ett tryggare Stockholm Arlanda Airport för både kunder och medarbetare samt uppmärksamma de offer som fastnat i vår tids slavhandel. Under 2022 har nätverket utökat antalet medverkande aktörer samt arbetat med att ta fram en gemensam digital utbildning. Medverkande aktörer är bland annat Polisen, Tullverket, Migrationsverket, Svenska kyrkan, Radisson Blu, Kvinnojouren Sigtuna, Avarn Security, Securitas, Forex, SAS och Menzies.



Några av aktörerna i Swedavias nätverk mot trafficking på och kring Stockholm Arlanda Airport.

Säkerheten på flygplatsen alltid i första hand

Säkerhetsarbetet är en integrerad del av Swedavias verksamhet och i fokus för ständig utveckling. Pandemin har haft en påverkan på flygtrafiken och hela ekosystemet runt flyget. Återhämtningen är förknippad med en rad nya utmaningar.

I all verksamhet som Swedavia bedriver ska flygsäkerhet och medarbetarnas hälsa och säkerhet prioriteras högst. 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. Undantagna 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 så kallade riskbanker som uppdateras löpande inom ramen för led-

Följande punkter ingår i Swedavias säkerhetsmedvetenhet:

- Säker arbetsplats kopplat till arbetsmiljö.
- Säker infrastruktur och anläggning för Swedavias flygbolagskunder och resenärer ur ett flygsäkerhetsperspektiv.
- Trygg plats att vistas på ur ett luftfartsskyddsperspektiv.

Haverier 2022	Tillbud 2022
0	1

Under 2022 inträffade noll haverier (ett 2021) och ett allvarligt tillbud (noll 2021). Swedavias infrastruktur eller processer bedöms inte ha haft någon påverkan i haveriet.

ningens 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.

Swedavias säkerhetsmedvetenhet

Tillsammans går det att förebygga incidenter kopplade till både flygsäkerhet och arbetsmiljö. Swedavia arbetar för att höja säkerhetsmedvetenheten hos alla anställda. Det inbegriper attityder och beteenden i arbetsgrupperna i relation till säkerhet.

Inför 2022 beslutade koncernledningen att jobba för en positiv utveckling av det strategiska måltalet för Swedavias säkerhetsmedvetenhet.

Säkerhetsmedvetenhet för Swedavia innebär en:

- Säker arbetsplats kopplat till arbetsmiljö.
- Säker infrastruktur och anläggning för flygbolagskunder och resenärer ur ett flygsäkerhetsperspektiv.
- Trygg plats att vistas på ur ett luftfartsskyddsperspektiv.

Det som mäts är medarbetares samlade uppfattning om säkerhetens betydelse/prioritering inom Swedavia. Genom att regelbundet mäta kan Swedavia agera på negativa trender innan incident sker, se positiva trender och dela lärdomar mellan verksamheterna. Utöver det strategiska måltalet kring säkerhetsmedvetenhet följs också det löpande antalet haverier och allvarliga incidenter upp utifrån Transportstyrelsens verksamhetskontroller.

> ”På Swedavia fortgår installationen av ny teknik som ska effektivisera säkerhetsrutiner”

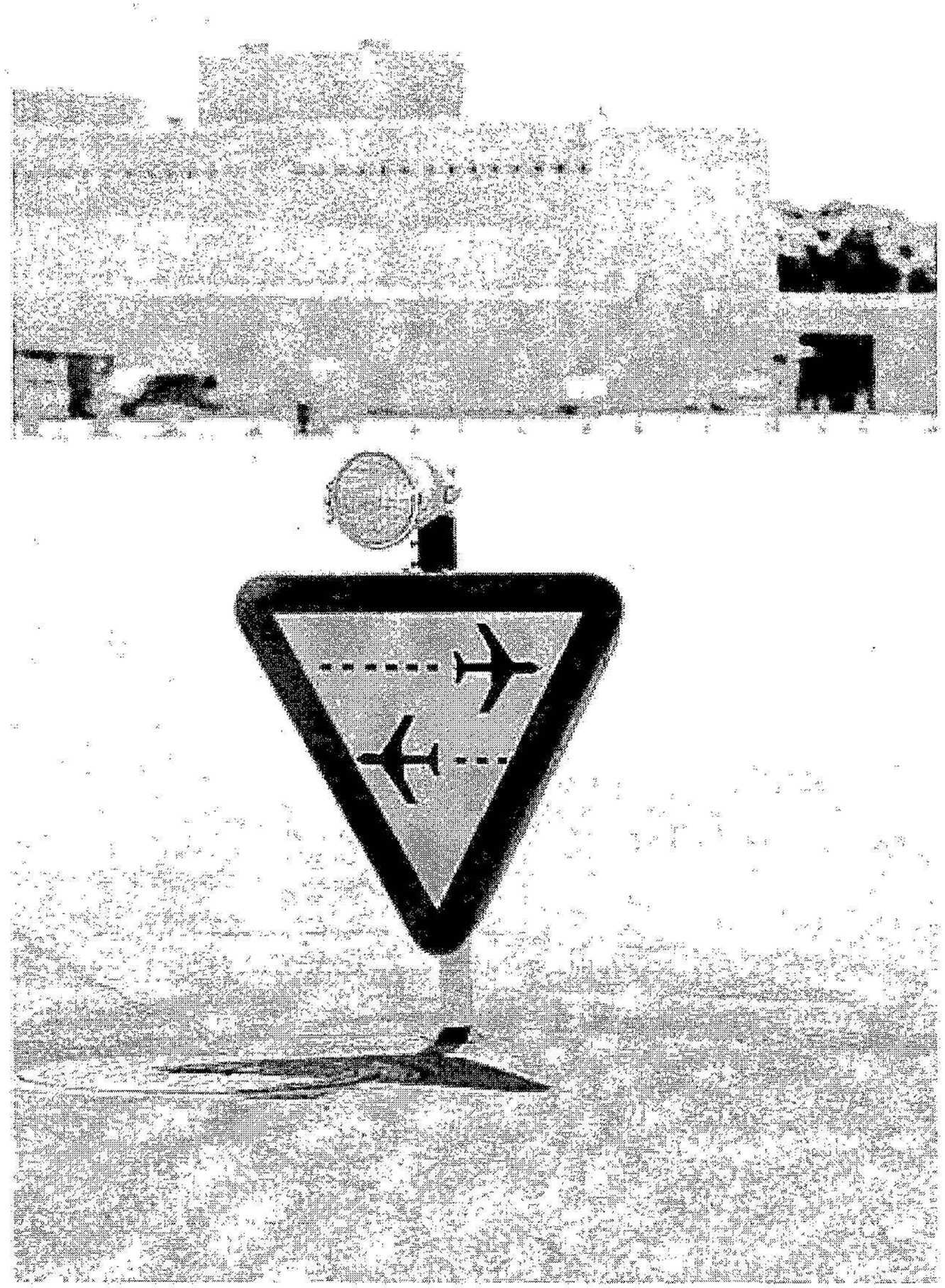
Swedavia rapporterar samtliga identifierade händelser med flygsäkerhetspåverkan till Transportstyrelsen samt till Statens haverikommission (SHK) vid haverier och allvarliga tillbud. Under 2022 inträffade noll haverier (ett 2021) och ett allvarligt tillbud (noll 2021). Händelsen rör ett landande flygplan på Bromma Stockholm Airport som är klassat som ett allvarligt tillbud, dock utan personskador. Punkteringen orsakades av bristfälliga fogar i beläggningen på banan. Swedavia vidtog omedelbara fysiska åtgärder och har även infört skarpare övervakningsrutiner avseende banans beskaffenhet för att undvika liknande händelser framöver. Den långsiktiga lösningen på detta problem är att omtoppning av bana kommer att ske.

Fortsatt utveckling av säkerhetsrutiner och utrustning

På Swedavia fortgår installationen av ny teknik som ska effektivisera säkerhetsrutiner och förbättra resenärsupplevelsen. Det installeras så kallade security scanners och ny utrustning för röntgen av kabinbagage på Stockholm Arlanda Airport. På så sätt kommer resenären att kunna behålla vätskor och elektronik i sitt handbagage genom hela säkerhetskontrollen. Tekniken är utvecklad och är EU-certifierad. Planer för liknande utrustning på övriga flygplatser analyseras.

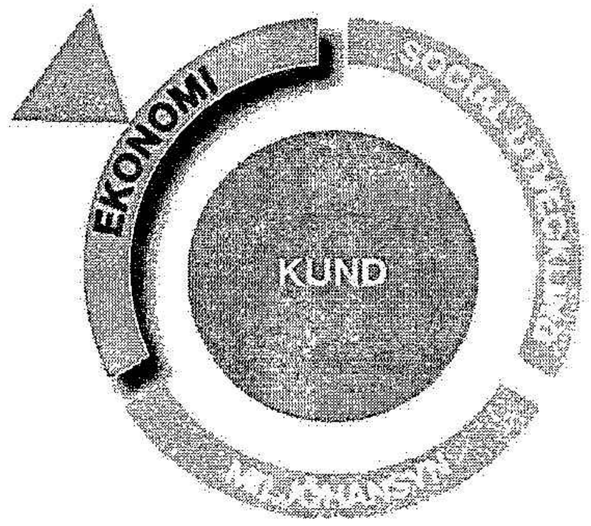
Swedavia har delat ansvar med polisen. Det är väsentligt att ha ett proaktivt förhållningssätt i säkerhetsarbetet och det ska ske i kombination med en nära samverkan med ansvariga myndigheter.

Den digitala hotbilden mot samtliga verksamheter i världen är fortsatt mycket påtaglig med hög aktivitet hos hotaktörerna. Det finns risk för att Swedavia utsätts för informationsstöld eller informationssabotage genom att en potentiell antagonist skaffar sig tillgång till behörigheter genom exempelvis skadlig kod för att på så sätt få obehörig access till information och system. Swedavia arbetar aktivt med att förebygga informationssäkerhetsrisker.



Ökad finansiell beredskap i osäkert läge

Den generella trenden 2022 blev mer positiv än föregående år ur ett ekonomiskt perspektiv. Tendenser till en uppdämd önskan att kunna resa igen var distinkt. För att hantera osäkerhet skapades flera olika scenarier att förhålla sig till.



Den största delen av Swedavias intäkter är rörliga och helt beroende av resenärs- och trafikvolymen på flygplatserna. Effekten av inflation och konjunktur skapade osäkerhet om den framtida utvecklingen på flygmarknaden. Metodiken att arbeta efter olika scenarier implementerades under pandemin och är fortsatt ett viktigt verktyg i Swedavias planering. Trots att pandemin präglade början av året bibehölls planeringen för en återhämtning. Den blev verklig tack vare ökad flygtrafik och en positiv resenärsutveckling.

Breddad kundbas

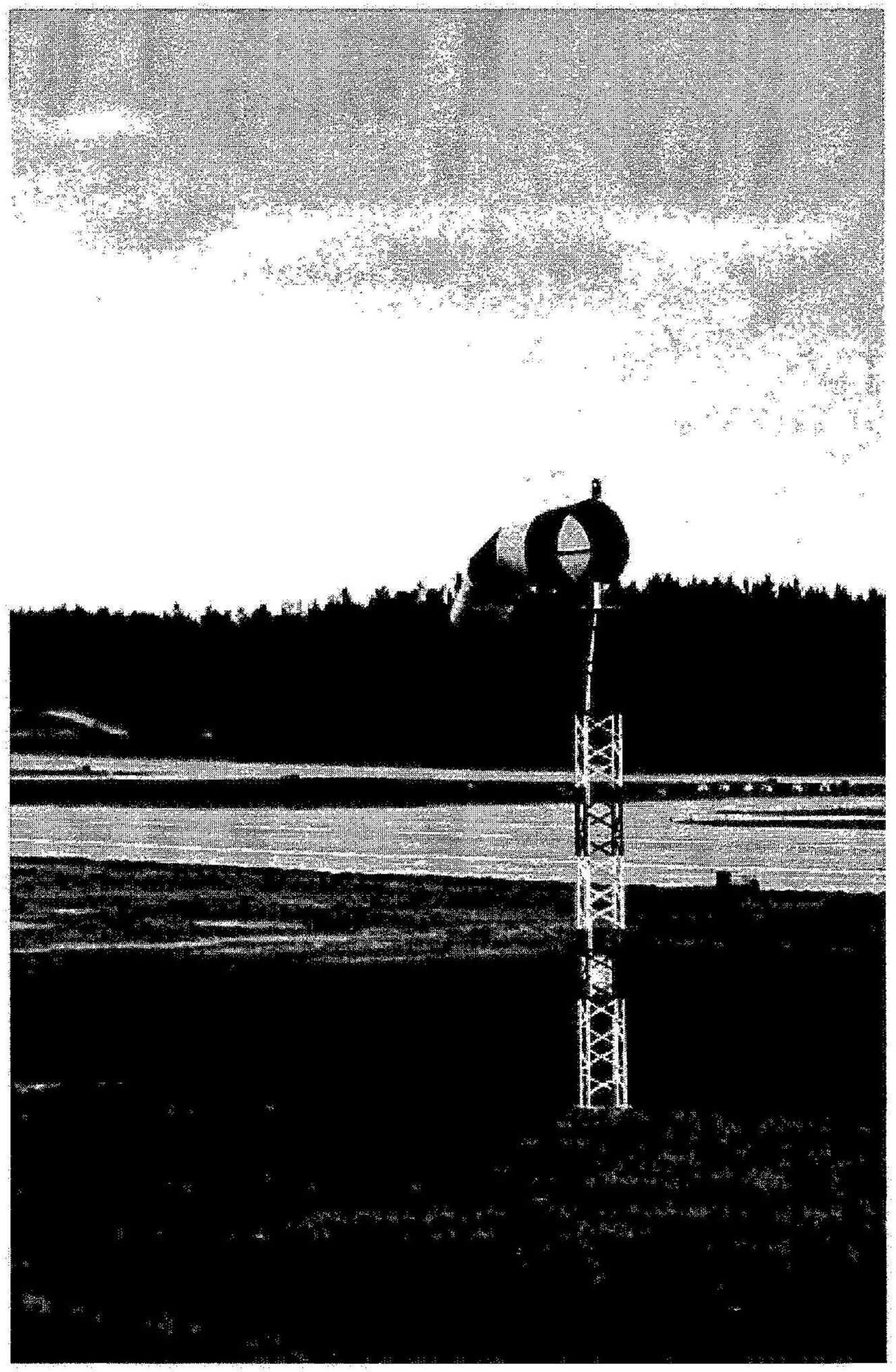
Under 2022 minskade Swedavias storkundsberoende genom en breddad kundbas bland de största flygbolagskunderna. Inom Retail, Food and Beverage pågick upphandlingar av koncession i enlighet med lagen om koncessioner, vilket innebar att en stor andel av avtalen inom Retail, Food and Beverage inklusive de nya kommersiella ytorna på Stockholm Arlanda Airport behövde förnyas. Detta skapar sammantaget förutsättningar för att möta den nya marknaden och leverera en bra upplevelse till resenärerna.

Kraftigt förbättrat resultat

Det finansiella resultatet 2022 innebar en kraftig förbättring jämfört med föregående år och den löpande verksamheten var åter tillbaka på ett positivt kassaflöde. Den finansiella beredskapen stärktes för att möta den ökade osäkerheten på de finansiella marknaderna. Skuldsättningsgraden på 1,0 innebar en fortsatt stark finansiell ställning. Utmaningen framåt blir att hantera det osäkra läget med krig i den direkta närheten, skenande elpriser och en hög inflation. Oavsett vilket av scenarierna som kommer att bli verklighet är det viktigt att leverera en bra produkt och hantera det finansiellt och alltid med kunden i fokus.

Swedavias bidrag

- Flygplatsoperatören, 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.



Investeringar
De senaste fem åren har kapacitetsökande åtgärder på såväl Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport som Bromma Stockholm Airport genomförts. Under 2022 fokuserades kapacitetsinvesteringarna till Stockholm Arlanda Airport där en ny och moderniserad säkerhetskontroll samt en marknadsplats med 12 000 kvadratmeter shopping, mat och service ska invigas 2023.

Investeringsportföljen för kommande år inkluderar reinvesteringar för att bibehålla kapacitet samt initiativ för att säkra digitalisering och klimatomställning. Arbetet med en ny säkerhetskontroll och den nya marknadsplatsen fortgår och under 2023 kommer såväl säkerhetskontrollen som den första etappen av marknadsplatsen att tas i bruk, vilket är viktiga milstolpar i moderniseringen av Stockholm Arlanda Airport.

Den andra etappen av marknadsplatsen fortsätter under 2024. Investering i ytterligare kapacitet på Stockholm Arlanda Airport genom återstart av det pausade projektet att bygga en ny pir finns i beredskap för att möta efterfrågan. Fastighetsutvecklingen inom Real Estate har genomfört ett antal transaktioner under året och har flera pågående prospekt inte minst inom logistikområdet.

Finansiering
Att driva, äga och utveckla det svenska basutbudet av flygplatser är en kapitalintensiv verksamhet och tillgång till finansiering med goda villkor är en förutsättning för att kunna bedriva verksamheten på bästa sätt. Det senaste året har präglats av stigande marknadsräntor och en volatil kapitalmarknad med stigande kreditmarginaler där investerarkollektivet blivit mer selektivt. För ett bolag som Swedavia med hög kreditvärdighet har dock tillgången till finansiering både i bank och kapitalmarknad varit fortsatt god. Swedavias finansieringsstrategi med väl spridda låneförfall och väl diversifierade finansieringskällor och upplåningsinstrument har dämpat effekten av det senaste årets ränteuppgång. Det ramverk för gröna obligationer som lanserades 2019 har uppdaterats under året och Swedavia har erhållit en ny second party opinion från CICERO Shades of Green. CICERO ger ramverket i sin helhet betyget "light green" och governance betyget "excellent".

Tillväxtmotor för hela Sverige
Före pandemin skapade flyget direkt och indirekt runt 200 000 arbetstillfällen i Sverige. Hälften av dessa var direkt relaterade till flygbranschen. Tillsammans bidrog de under ett normalår med över 175 miljarder kronor till Sveriges BNP.

Swedavias nätverk av flygplatser ska vara en tillväxtmotor för hela Sverige och bidra till såväl storstadsregionernas som till landsbygdens utveckling. Investeringarna som görs syftar till att öka både effektivitet och kapacitet vilket ska ge resenärerna smidigare och mer inspirerande reseupplevelser. Målet är att Swedavias flygplatser ska bli Skandinaviens viktigaste mötesplatser.

Positiva händelser under året?

MATS PÅHLSON, EKONOMI OCH FINANS:

– Året inleddes med stor osäkerhet med tanke på virusvarianten omikron, men under året har vi sett att det har funnits ett uppdämt behov av att resa vilket också bidragit till ett förbättrat ekonomiskt resultat för Swedavia.

Vilka risker och utmaningar har behövt hanteras?

– Precis som många andra flygplatser i Europa och andra branscher underskattade vi hur arbetsmarknaden hade förändrats under pandemin, vilket för oss innebar utmaningar med att snabbt hitta rätt kompetens.

Vilka lärdomar tar du med dig i första hand?

– Att vi måste fortsätta planera och agera utifrån scenarios.

Hur ska ni agera på bästa sätt framöver?

– Den höga inflationen, höjda räntor och energipriser skapar osäkerhet kring hur efterfrågan av resor kommer att se ut. Som flygplatshållare är det vår ambition att oavsett scenario alltid göra vår yttersta för att säkerställa en så bra upplevelse som möjligt med smidiga och trygga flöden.

"Den största utmaningen är det osäkra omvärldsläget"

INVESTERINGAR FLYGPLATS

Miljarder SEK	Utfall 2022	Affärsplan 2023–2024
International Airports	1,7	3,1
Varav:		
Stockholm Arlanda Airport	*1,4*	*2,1*
Göteborg Landvetter Airport	*0,1*	*0,2*
Bromma Stockholm Airport	*0,0*	*0,1*
Malmö Airport	*0,0*	*0,1*
Gemensamt	*0,2*	*0,6*
Regional Airports	0,1	0,5
Totalt	**1,8**	**3,6**

Risker och utmaningar i leverantörsledet

För att Swedavia ska kunna uppnå sina mål är det viktigt med ett väl fungerande leverantörsled. Utmaningen under året har i första hand handlat om att hantera de råvarubrister och prisökningar som successivt skett de senaste åren samt baserat på sanktionslistor övervaka ägarstrukturerna i leverantörskedjan.

För Swedavia är det viktigt med en förståelse för leverantörsmarknaden. Inom de områden som upphandlas finns både utmaningar och risker, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv.

Swedavia lyder under lagen om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF), lagen om upphandling av koncessioner (LUK) samt lagen om offentlig upphandling (LOU) inom vissa inköpsområden. Dessa lagar ställer krav på upphandlingsförfarandet samt att uppföljning sker på de krav som ställts. Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande ger Swedavia grunden för arbetet med hållbarhet i upphandlingar.

Kraftig nedgång

Swedavia Inköp arbetar kategoribaserat, där kategorierna är uppdelade utifrån hur leverantörsmarknaden ser ut. Indelningen består av 14 huvudkategorier som bryts ned i hundra underkategorier. Totalt omfattar det en inköpsvolym på drygt 5 miljarder kronor under ett normalår som 2019. Som en effekt av neddragningarna under pandemin syntes en kraftig nedgång även under 2022 med en volym på drygt 3,9 miljarder.

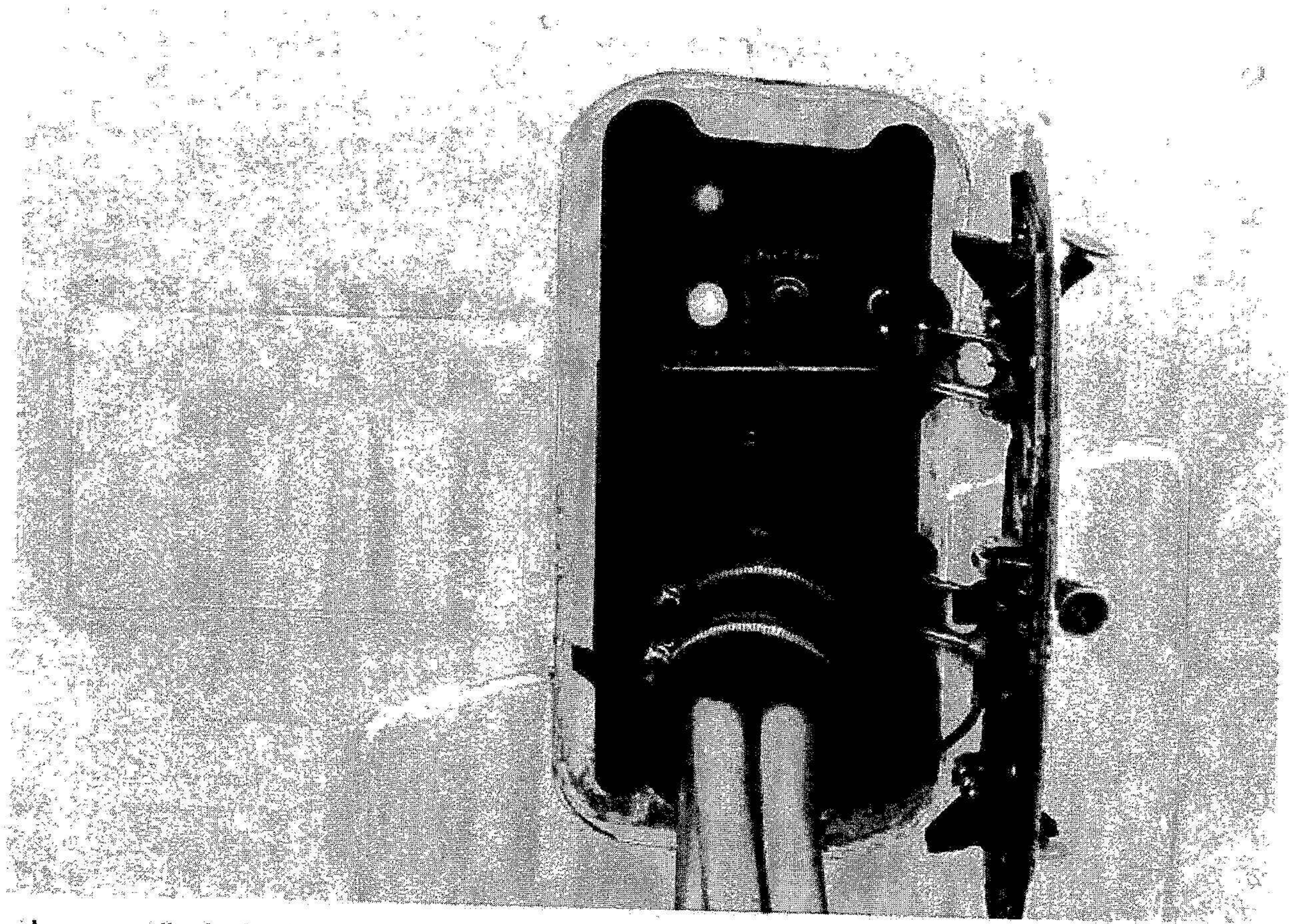
Under hösten 2022 började energi- och råvarupriserna att stiga, vilket innebar omförhandlingar, prisjusteringar på befintliga avtal och generellt säkerställande av försörjningsrisker av bristvaror.

Enligt Swedavias bedömning är 75 av avtalsleverantörerna strategiskt viktiga för verksamheten och uppföljningsarbetet med dessa har stort fokus. Av dessa är 20 riskleverantörer utifrån ett driftsperspektiv och bevakas extra.

Riskbedömningar

Swedavia följer upp leverantörer ur ett hållbarhetsperspektiv med utgångspunkt i riskbedömningar. Riskerna bedöms utifrån aspekterna miljö, mänskliga rättigheter, socialt ansvarstagande och antikorruption. Swedavia tar stöd av Upphandlingsmyndighetens kriteriebibliotek för att ställa hållbarhetskrav i upphandlingar där det är relevant.

Förbättrings- och utvecklingsarbete i leverantörsleden pågår kontinuerligt.



Leverantörsledet i siffror

Antal leverantörer	Stragetiskt viktiga	Inköpsvolym 2022	Antal inköpsavtal
2000	75	3,9 miljarder	927

Hållbarhet är integrerat i företagets ledningsprocesser

Swedavias styrelse och koncernledning är ytterst ansvariga för bolagets hållbarhetsarbete och arbetar med hållbarhetsfrågorna ur ett strategiskt perspektiv. Frågor som hanteras rör övergripande strategier, mål och åtgärder samt uppföljning.

Hållbarhetsfrågorna är integrerade i det affärsmässiga arbetet genom den strategiska inriktningen och Swedavias prioriterade väsentliga frågor som mynnar ut i målen i Swedavias affärsplan.

Respektive affärs- och verksamhetsområde föreslår mål och aktiviteter, till exempel inom klimatperspektivet, 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 och andra strategiskt viktiga risker sker till styrelsen och koncernledningen kvartalsvis i en koncernövergripande riskrapport.

Swedavia bevakar löpande omvärldens krav och förväntningar inom klimatet och klimatarbetet är en naturlig del av affärsplaneringsprocessen och fastställandet av andra strategiskt viktiga risker.

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 uppförandekod är baserad på erkända konventioner avseende mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden och miljö och en uppdaterad kod beslutas årligen av styrelsen Det är varje ledares ansvar att kommunicera uppförandekoden och säkerställa att den efterlevs. Alla medarbetare på Swedavia bär ett eget ansvar för att känna till och följa uppförandekoden.

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

UTVALT MÅL

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 markfordon.

Utöver koden har Swedavia sex koncernövergripande policyer som sätter inriktning inom följande områden finanspolicy, kreditpolicy, säkerhetspolicy, miljö- och energipolicy, skattepolicy och riskpolicy. Dessa policyer fastställs av Swedavias styrelse. Swedavia har ytterligare 12 policys som fastställs av koncernledningen. De är följande antikorruptionspolicy, arbetsmiljöpolicy, konkurrenspolicy, brandskyddspolicy, Crisis Management Policy, Kvalitetspolicy, likabehandlings- och mångfaldspolicy, flygsäkerhetspolicy, försäkringspolicy, informationssäkerhetspolicy, inköpspolicy, kommunikation, informationsgivning och insiderpolicy. Code of Conduct och miljö- och energipolicy är publicerade på Swedavias hemsida, resterande policyer sätter riktningen för Swedavias interna arbete och finns av säkerhetsskäl inte tillgängliga för allmänheten. Samtliga leverantörer och hyresgäster tar del av Swedavias Code of conduct. Resterande policyer används internt och det är varje enskild ledares ansvar att kommunicera relevant policy till sina medarbetare.

Swedavia lägger grunden för den strategiska inriktningen och fokusområden för hållbarhetsarbetet med stöd från väsentlighetsanalysen, intressentdialogen, kontinuerlig omvärldsbevakning samt analyser av den egna verksamhetens påverkan på människa, miljö och ekonomi.

Swedavia strävar efter ständiga förbättringar i syfte att främja en hållbar utveckling. Styrningen utvärderas årligen genom, bland annat, interna och externa revisioner av Swedavias klimatarbete enligt Airport Carbon Accreditation (ACA)-certifieringen samt av Swedavias miljö och klimatarbete enligt miljöledningssystemet ISO 14001. De prioriterade väsentliga frågorna analyseras och utvärderas inom processen för väsentlighetsanalysen.

FN:s globala mål

Flertalet externa krav och förväntningar ligger till grund för Swedavias hållbarhetsarbete, däribland Agenda 2030 med de 17 hållbarhetsmålen, Agenda 2030 och FN:s globala mål för hållbar utveckling. De strategiska mål för hållbart värdeskapande som Swedavia har satt för bolaget korrelerar även med att uppnå Parisavtalet. 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.

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 koldioxidutsläpp 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.

UTVALT MÅL

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 och ökat flygande vilket driver på konsumtionen 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 Swedavias nollmål för fossilfri flygplatsverksamhet och fossilfri byggverksamhet, samt flygets klimatomställning, har Swedavia indirekt investerat för att driva på utvecklingen för en hållbar framtid.
- 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-, LOU- och LUF-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.

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, förnybar diesel (HVO100), fossilfri byggverksamhet 2035 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.
- Nytt mål om fossilfritt byggande 2035.
- Klimatkalkyler har genomförs för projekt av väsentlig storlek.

All verksamhet utgår från den strategiska inriktningen

Swedavias ambition är att med en stark grund fortsätta integrera sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter inom det dagliga arbetet. Med detta ska bolaget vara en förebild inom hållbarhet på en nationell och internationell nivå. Den strategiska inriktningen och de väsentliga hållbarhetsfrågorna som har identifierats utgör grunden för Swedavias hållbarhetsarbete.

Väsentlighetsanalysen är ett viktigt redskap för att tillsammans med Swedavias intressenter förstå och prioritera vilka Swedavias viktigaste hållbarhetsfrågor är. Väsentlighetsanalysen genomförs med hjälp av intressentdialoger och kontinuerlig omvärldsbevakning, liksom analyser av den egna verksamhetens påverkan på människa, miljö och ekonomi.

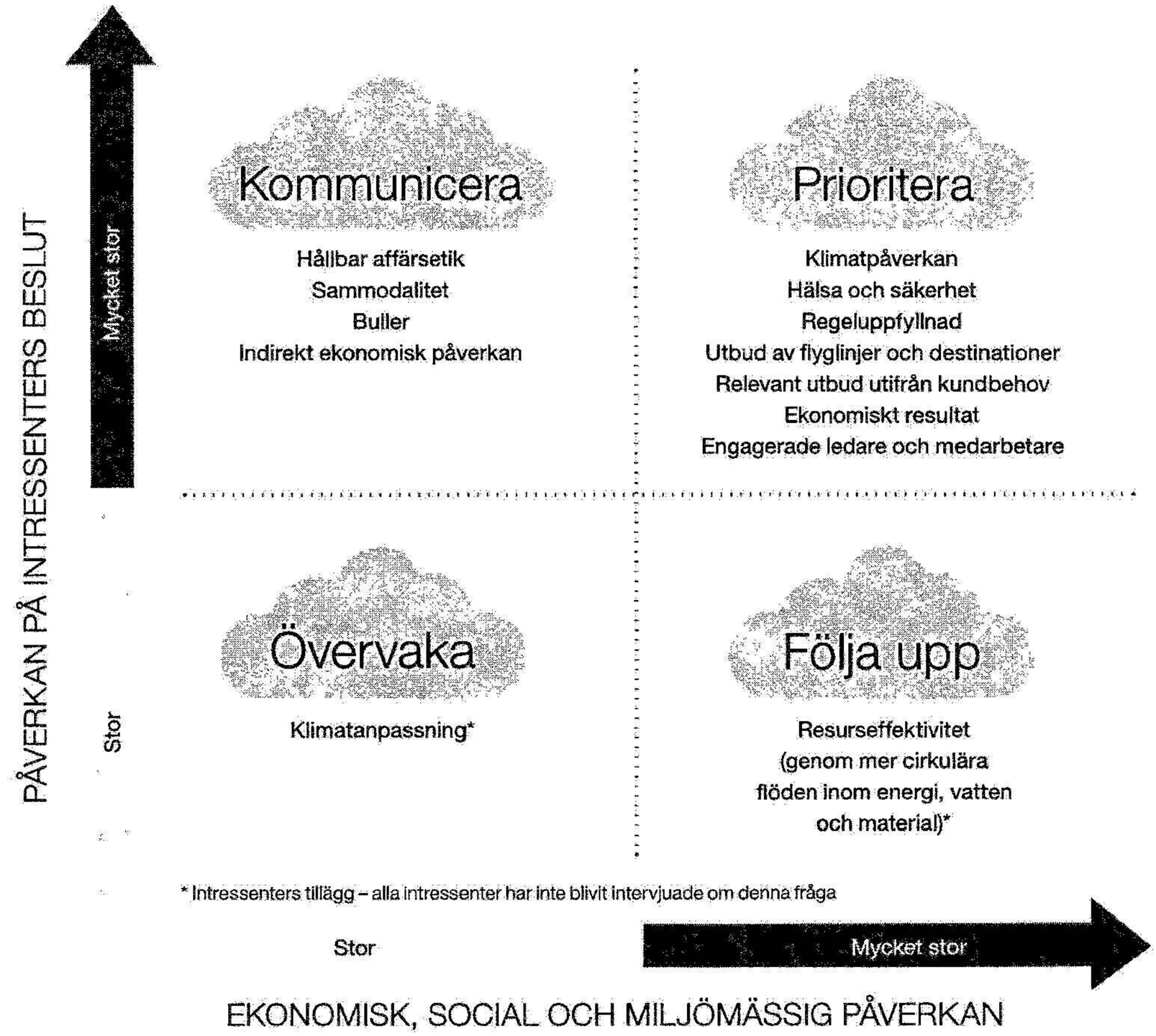
För att identifiera Swedavias väsentliga hållbarhetsfrågor genomfördes intervjuer med intressenter som påverkar eller påverkas av Swedavias verksamhet under 2019. Intervjuerna resulterade i en djupare förståelse för intressenternas syn och förväntningar på Swedavias hållbarhetsarbete.

Intressentdialoger genomfördes med utvalda intressenter inom respektive intressentgrupp. Kund- och intressentansvariga medarbetare bistod i arbetet med att identifiera intervjukandidater inom respektive intressentgrupp samt var delaktiga i genomförandet av intervjuer.

Väsentlighetsanalysen omsätts i handling genom att den integreras i Swedavias strategiska inriktning, övergripande mål och årligen bryts ner i organisationens affärs- och verksamhetsplaner. Analysen är också viktig i arbetsprocessen med målbild 2030. Den strategiska inriktningen präglar styrningen hela vägen från långsiktiga planer till medarbetarnas dagliga arbete. Utfallet för Swedavias mål mäts och följs upp kvartalsvis i koncernledning och styrelse. Läs mer på sidorna 30–38.

I väsentlighetsanalysen 2019 var klimatpåverkan den högst prioriterade hållbarhetsfrågan för i stort sett samtliga intressentgrupper. Detta befäste de prioriteringar Swedavia redan gjort inom området "flygets klimatpåverkan" (se hur Swedavia har arbetat med området på sidorna 42–44). Det har också resulterat i att Swedavia ökat fokus på klimatpåverkan inom byggverksamheten. Under 2022 har Swedavia haft och följt upp målet antal klimatkalkyler för bygg- och anläggningsprojekt samt fokuserat på att utveckla mer relevanta mätetal för det fortsatta arbetet. Swedavia har under 2022 tagit ett beslut om fossilfri byggverksamhet till 2035. 2022 har en ny väsentlighetsanalys genomförts, denna kommer att presenteras under 2023.

Väsentlighetsanalys



2019 En grundlig väsentlighetsanalys genomförs vilken pekar ut sju väsentliga frågor.

2020 Frågorna integreras i den strategiska inriktningen.

2021 Frågorna implementeras vidare i organisationen.

2022 En ny väsentlighetsanalys genomförs.

2023 Den nya väsentlighetsanalysen presenteras då områdena implementerats i verksamheten.

PRIORITERAD VÄSENTLIG FRÅGA	KLIMATPÅVERKAN	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 allvarliga tillbud vid bolagets flygplatser. Inga allvarliga arbetsplatsolyckor.	Inga allvarliga brister vid Transportstyrelsens kontroller.
UTFALL	0,46 procent förnybart flygbränsle.* Vid årets slut hade Malmö Airport, Kiruna Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport nått ACA 4+. Sedan tidigare har Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport nått den högsta nivån ACA4+. 6/6 klimatkalkyler i utvalda bygg och anläggningsprojekt.	0 haverier och 1 allvarligt tillbud. 9 allvarliga arbetsplatsolyckor.	Utfallet av allvarliga brister vid Transportstyrelsens kontroller redovisas inte externt. 14 villkorsöverträdelser av totalt 186 miljövillkor för Swedavias tio flygplatser.

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

PRIORITERAD VÄSENTLIG FRÅGA	UTBUD AV FLYGLINJER OCH DESTINATIONER	RELEVANT UTBUD UTIFRÅN KUNDBEHOV	EKONOMISKT RESULTAT	ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE
DÄRFÖR ÄR FRÅGAN VÄSENTLIG	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.
AVGRÄNSNING OCH PÅVERKAN	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.
MÅL		Index 85 för positiv kundupplevelse 2025.	6 procent avkastning på operativt kapital.	Index 70 för engagerade ledare och medarbetare 2024. Från 2022 har ny mätmetod etablerats. Måltalet 70 avser nu gällande affärsplan för 2024. Nytt måltal för Engagerade ledare och medarbetare kommer att fastställas under 2023.
UTFALL	Läs mer om Swedavias utbud av flyglinjer och destinationer på sidan 22.	Index 76 positiv kundupplevelse.	–3,3 procent avkastning på operativt kapital.	Index 60 engagerade ledare och medarbetare. Indexet är ett beräknat medelvärde av samtliga svar på frågorna i medarbetarundersökningen. Medelvärdet har indexerats till en skala 0–100.

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.

INTRESSENT-GRUPP	FÖRETAGSKUNDER	RESENÄRER	MEDARBETARE	ÄGARE	PARTNER	SAMHÄLLET
INTRESSENTER	• Flygbolag • Hyresgäster • Reklamköpare • Marktjänstbolag • Mobilitetsoperatörer	• Resenärer	• Swedavias framtida och nuvarande medarbetare och ledare • Flygplatsanställda • Fackföreningar	• Ägare • Styrelse	• Investerare och låneinstitut/ kreditgivare • Delägare • Strategiska leverantörer	• Myndigheter • Regioner och kommuner • Bransch- och intresse-organisationer • Lokalsamhälle och näringsliv • Akademi
VIKTIGA FRÅGOR	• Klimatpåverkan • Utbud av flyglinjer och destinationer • Engagerade ledare och medarbetare • Relevant utbud utifrån kundbehov • Digitalisering och teknik-utveckling	• Klimatpåverkan • Regeluppfyllnad • Utbud av flyglinjer och destinationer • Relevant utbud utifrån kundbehov • Digitalisering och teknik-utveckling	• Hälsa och säkerhet • Engagerade ledare och medarbetare • Klimatpåverkan • Regeluppfyllnad • Utbud av flyglinjer och destinationer	• Ekonomiskt resultat • Klimatpåverkan • Hälsa och säkerhet • Relevant utbud utifrån kundbehov • Innovation och digitalisering	• Klimatpåverkan • Ekonomiskt resultat • Hållbar affärsetik • Hälsa och säkerhet • Engagerade ledare och medarbetare	• Klimatpåverkan • Hälsa och säkerhet • Flygbuller • Regeluppfyllnad • Innovation

GRI-index

Swedavia använder Global Reporting Initiative (GRI) sedan 2010 och rapporterar sitt hållbarhetsarbete 2022 i enlighet med GRI Standards (in accordance) för rapporteringsperioden 1 januari 2022–31 december 2022. I nuläget finns det inte en sektorspecifik standard som träffar Swedavias kärnverksamhet, varför redovisning enligt en sådan inte ingår i detta index. I denna redovisning ingår dock relevanta branschspecifika indikatorer enligt GRI G4 Airport Operator Disclosures. Hållbarhetsinformationen i den sammanhållna rapporten för 2022 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 publicering av årsredovisningen. Rapporteringscykeln avser helår. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2022 publicerades 30 mars 2023.

Standardupplysningar

	Indikator	Sidhänvisning och kommentarer	Avsteg
GRI 1: Grund			
Uttalande om användning		66	
GRI 1 använt	GRI 1: Foundation 2021		
Tillämpningsbara GRI sektorspecifika standarder	Inte tillgänglig	NA	
GRI 2: Generella Upplysningar			
2-1	Organisationens detaljer	113	
2-2	Bolag som ingår i organisationens hållbarhetsrapportering	66	
2-3	Rapporteringsperiod, rapporteringsfrekvens och kontaktuppgifter	2, 66	
2-4	Förändring av information lämnad i tidigare års- och hållbarhetsredovisning	Ingen förändring av information har skett.	
2-5	Extern granskning	66, 80, 98–99	
2-6	Aktiviteter, värdekedja och andra affärsrelationer	3, 13–14, 23–28, 90	
2-7	Total personalstyrka	51, 69	
2-8	Information om anställda och andra arbetare (information om arbetare som inte är anställda)	51, 69	
2-9	Bolagsstyrning och sammansättning	95–102	
2-10	Tillsättning av styrelse	95–96	
2-11	Styrelseordförande	99, 101, 103	
2-12	Styrelsens roll	59–60, 62, 65, 99–100, 83–86	
2-13	Delegering av ansvar för hantera påverkan	59–60, 62, 65, 97–98, 83–86	
2-14	Styrelsens ansvar i hållbarhetsredovisningen	59, 66, 97	
2-15	Intressekonflikt	101–104, 113, 121	

	Indikator	Sidhänvisning och kommentarer	Avsteg
2-16	Kommunikation av kritiska händelser		En central del i social hållbarhet är att alla anställda förstår och följer Swedavias Code of Conduct tillsammans med övriga policyer och riktlinjer. Swedavia följer den nya "visselblåsarlagen" (från den 21 december 2017) och har en intern rapporteringskanal (whistlerblowerfunktion) som kan nås såväl via Swedavias hemsida som intranätet. Swedavias whistleblowerfunktion ger alla medarbetare en möjlighet att, i ett arbetsrelaterat sammanhang, rapportera information om missförhållanden som det finns ett allmänintresse av att de kommer fram. Rapporteringen kan vara muntlig eller skriftlig och det finns möjlighet att rapportera anonymt. Alla anmälningar handläggs i enlighet med rutiner som är beslutade av styrelsen och klassas med statusen konfidentiellt. Swedavia redovisar därför inte numerär eller sakförhållanden i inkomna ärenden.
2-17	Styrelsens gemensamma kompetens	97, 101–102	
2-18	Utvärdering av styrelsens arbete	97–98	
2-19	Styrelsens och ledningens ersättning	93, 96–98,122–123, 124	
2-20	Process för att fastställa ersättning för styrelsen	95, 98, 122-123, 124	
2-21	Årlig total ersättningsgrad	Verkställande direktör & koncernchef (vd) är den högst betalda på Swedavia och totalersättning framgår av not 8, sidorna 122–124. Den årliga genomsnittliga totalersättningen för övriga anställda är 520 TSEK. Den årliga totalersättningen ökar med 6 procent i jämförelse med föregående år, både för vd och övriga anställda. Totalersättningen avser grundlön inklusive semesterersättning, förmåner och tjänstepension. Exempel på förmåner är sjukvårdsförsäkring och kollektivkortsbidrag.	
2-22	Uttalande om strategi för hållbar utveckling	6–7	
2-23	Policys	51–53, 59–60, 95, 97, 99	
2-24	Integrering av policys	51–53, 59–60, 99	
2-25	Processer för att åtgärda negativa effekter	53, 83–86	
2-26	Mekanismer för att söka råd och väcker oro	53	
2-27	Efterlevnad av regelverk	93	
2-28	Medlemskap i organisationer	39–40	
2-29	Inställning till intressenternas engagemang	52–53, 60, 62–65	
2-30	Kollektivavtal	100 procent av Swedavias medarbetare omfattas av kollektivavtal.	
GRI 3: Väsentliga ämnen			
3-1	Process för avgörande av väsentliga ämnen	59, 60, 62–65, 84–85	
3-2	Lista på väsentliga ämnen	62–65	
3-3	Hantering av väsentliga ämnen	30–33, 35, 38, 60	

Väsentliga ämnesspecifika upplysningar

	Indikator	Sidhänvisning och kommentarer	Avsteg
Klimatpåverkan			
3-1 – 3-3	Styrning och uppföljning	12, 15, 35–38, 42–48, 59–65	
305-5	Minskat utsläpp av klimatgaser (GHG)	12–15, 35–38, 42–48	
Egen indikator	Energianvändning	35–37	
Egen indikator	Andel förnybart flygbränsle tankat på svenska flygplatser	42–48	
Egen indikator	Antal klimatkalkyler	48, 61, 62, 63, 79	
Hälsa och säkerhet			
3-1 – 3-3	Styrning och uppföljning	32–33, 52–53, 54–55, 62–63, 83–86	
Egen indikator	Antal rapporterade arbetsmiljöhändelser	33, 51, 85	
Egen indikator	Antal haverier och allvarliga tillbud	37, 51, 54–55, 63, 78	
Egen indikator	Antal allvarliga brister vid TS-kontroll	54–55, 79	
Regeluppfyllnad			
3-1 – 3-3	Styrning och uppföljning	54–55, 62–65, 113	
Egen indikator	Antal allvarliga brister vid TS-kontroll	54–55, 78	
Utbud av flyglinjer och destinationer			
3-1 – 3-3	Styrning och uppföljning	15–26, 37, 62–65, 77–78	
Egen indikator	Antal resenärer	15–26, 37, 92	
Egen indikator	Antal utrikesdestinationer	22, 37	
Egen indikator	Antal flyglinjer	22	
Relevant utbud utifrån kundbehov			
3-1 – 3-3	Styrning och uppföljning	23–24, 35–36, 37–38, 56–57, 62–65, 85–86	
Egen indikator	Kommersiell intäkt per avresande resenär	78, 92	
Egen indikator	Positiv kundupplevelse	12, 25–26, 37–38, 64	
Ekonomiskt resultat			
3-1 – 3-3	Styrning och uppföljning	5, 6–7, 12, 24–26, 35–38, 62, 64, 91, 92	
201-1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde	105–108, 119–124, 133–134, 141	
Egen indikator	Avkastning på operativt kapital	5, 12, 37–38, 64, 77, 92	
Egen indikator	Skuldsättningsgraden	37–38, 78, 91, 92, 94, 133	
Egen indikator	Driftkostnad per avresande resenär	78, 92	

	Indikator	Sidhänvisning och kommentarer	Avsteg
Engagerade ledare och medarbetare			
3-1 – 3-3	Styrning och uppföljning	12, 38, 49–50, 62–65, 77, 98	
Egen indikator	Engagerade ledare och medarbetare – Pulsmätning	5, 12, 38, 64, 98	
Sektorspecifika standarder			
AO:G4-7	Miljötillstånd och andra gällande regelverk	46–48, 78	
AO:G4-8	Upptagningsområde för frakt och resenärer	13–15, 22	
AO:G4:9	Direktdestinationer och övrig information om flygplatsernas storlek med mera	15–26. Antal flygbolagskunder är 68 inklusive linjefart och charter.	

Anställda

Swedavia-anställda

Vid rapporteringsperiods slut är antalet anställda oavsett anställningsform 2 962, tillsvidareanställda 2 066 varav 1 959 heltid och 107 deltid. 33 procent tillsvidareanställda är kvinnor. Tidsbegränsade 330 varav 26 procent kvinnor. Intermittent 566 varav 39 procent är kvinnor.

Swedavia redovisar antalet anställda vid rapporteringsperiodens slut. Antalet anställda är redovisade efter Swedavias organisationsstruktur vilket innebär att Ledningsstödsenheter, Anläggningar och system, Operativ drift, Projekt, Marknad och försäljning samt Affärsstöd har anställda i region Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping. Swedavia har enbart anställda i Sverige.

Swedavia följer regelbundet upp antalet anställda och under 2022 har antalet anställda ökat under större delen av året. Ökningen beror på ökat antal resenärer och var som störst i maj–juni 2022 inom Operativ drift för intermittentanställda på Stockholm Arlanda Airport. Ökningen 2022 i jämförelse med 2021 sker inom alla anställningsformer och gäller både antalet kvinnor och män.

Icke-Swedavia anställda

Vid slutet av 2022 anlitade Swedavia ungefär 450 konsulter. Majoriteten av dessa utförde arbete på Stockholm Arlanda Airport men externa konsulter har även anlitats på övriga flygplatser.

Swedavia avropar externa konsulter från upphandlade ramavtal i enlighet med Lagen om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF. Exempel på ramavtal är managementkonsulter, byggtekniska konsulter och bemanningsavtal. Samtliga konsulter inom Swedavia avropas via en särskild enhet, Resurskontoret, som arbetar enligt en internt avropsprocess. Swedavia har även en del entreprenörer och det pågår ett arbete att samla in data för dessa, beräknas vara klart under 2023.

Swedavia kontrakterar konsulter för många olika typer av uppdrag och exempel på detta är administratörer, controllers, fastighetskonsulter, byggledare och specialister inom asfalt. Den enskilt största gruppen konsulter är inom byggprojekt i och med infrastrukturprojekt på Stockholm Arlanda Airport.

Antalet konsulter redovisas i antal huvuden och vid slutet av rapporteringsperioden. Alla konsultuppdrag registreras i ett affärssystem och kan innebära en eller flera antalet konsulter per uppdrag varav beskrivningen på hur dessa är kontrakterade är en ungefärlig angivelse.

Swedavia följer regelbundet upp antalet konsulter och under 2022 var behovet av externa konsulter högre i jämförelse med 2021. På grund av ökat antal resenärer ökade behovet av personal i den operativa driften, främst på Stockholm Arlanda Airport. Swedavia tog under perioden in konsulter som arbetade med bland annat resenärsservice, kövärdar till säkerhetskontroll samt entrévärdar.

	Antal anställda	Tillsvidare	Tidsbegränsat	Timanställda	Heltid	Deltid
Ledningsstödsenheter	110	104	6	0	104	0
Anläggningar och system	487	438	18	31	435	3
Marknad och försäljning	89	88	1	0	88	0
Operativ drift	1 421	853	226	342	785	68
Projekt	68	68	0	0	68	0
Affärsstöd	71	68	3	0	67	1
Ronneby Airport	44	32	5	7	32	0
Umeå Airport	225	129	17	79	109	20
Kiruna Airport	78	59	8	11	59	0
Visby Airport	96	70	9	17	56	14
Åre Östersund Airport	86	54	16	16	54	0
Luleå Airport	183	99	21	63	98	1
Regional ledning	4	4	0	0	4	0
Totalt	**2 962**	**2 066**	**330**	**566**	**1 959**	**107**

Korsreferenstabell FN:s Global Compact

Swedavia stödjer sedan 2012 FN:s Global Compact och dess tio principer. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2022 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 som återfinns i Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2022.

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	49, 52–53, 58–61
2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter	49, 52–53, 58–61
Arbetsvillkor	
3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar	49, 52–53, 58–61, 64
4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete	52–53
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, 124
Miljö	
7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem	42–48, 63
8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande	42–48, 63
9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik	42–48
Korruption	
10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor	51, 52–53

Index lagstadgad hållbarhetsrapport

Område	Beskrivning	Sidhänvisning
Övergripande	Affärsmodell	12–15
Miljö	Policy inom miljöfrågor	42–48
	Miljötillstånd	48
	Risker och riskhantering	83–87
	Mål och utfall	38, 43, 45–48
Sociala förhållanden	Policy inom sociala frågor	49–53
	Risker och riskhantering	83–87
	Mål och utfall	12, 38, 49–53
Mänskliga rättigheter	Policy för mänskliga rättigheter	
	Risker och riskhantering	51–53
	Mål och utfall	83–87
		51
Antikorruption	Policy för arbete med anti-korruption	52
	Risker och riskhantering	83–87
	Mål och utfall	51

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 59–60, 97, 99	Sid 87	Sid 83–87	Sid 30–36, 42–48
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 59–60, 97, 99	Sid 30–36, 27–28, 59–60	Sid 83–87	Sid 42–48
	C. Beredskapen av organisationens strategi med hänsyn till olika klimatrelaterade scenarier. Swedavia kommer att utveckla scenarioarbetet under 2023.	**C.** Integration av ovanstående processer i organisationens generella riskhantering.	**C.** Mål för att hantera klimatrelaterade risker och möjligheter.
		Sid 83–87	Sid 35–38, 42–48

Swedavias rapportering enligt EU:s taxonomiförordning

Taxonomiförordningen är ett klassificeringssystem för hållbara finanser och syftar till att bedöma om en investering är miljömässigt hållbar. EU:s Taxonomi är ett viktigt verktyg för att nå EU:s klimatmål och målsättningarna inom EU:s gröna tillväxtstrategi, den gröna given.

För att en aktivitet 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 mänskliga rättigheter, antikorruption, konkurrens och skatter.

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).

Rapportering enligt taxonomiförordningen har införts i två etapper, där Swedavia för verksamhetsåret 2021 rapporterade hur stor andel av verksamheten som täcktes av EU:s Taxonomi (andel "eligible"). För verksamhetsåret 2022 är kraven för redovisningen mer omfattande, där bolaget behöver ange hur stor del av verksamheten som är förenlig med EU:s Taxonomi (andel "aligned"). Däribland inkluderas intäkter, driftsutgifter, samt investeringar som är kopplade till dessa aktiviteter.

Swedavia bedömer att det inte finns adekvat harmonisering eller tillämpning av flygplatsverksamhet inom Taxonomin. Av den anledningen har Swedavia valt att vidhålla en konservativ tolkning av EU:s Taxonomi som helhet, detta speglar även urvalet av aktiviteter som Swedavia har valt att redovisa, både i antal och andel taxonomiförenlig verksamhet.

EU-taxonomin är i sig inte en uttömmande förteckning över hållbara aktiviteter, eftersom många hållbara aktiviteter för närvarande inte tas upp i EU:s Taxonomin. Rapporteringen ger därför inte en rättvisande bild av hur hållbar Swedavias verksamhet är.

Swedavia ämnar fortsätta analysera taxonomin och inväntar tekniska kriterierna för resterande fyra miljömål. Val av aktiviteter som Swedavia redovisar kan komma att ändras i framtiden baserat på förändringar i tolkningarna, tillkommande av tekniska kriterier för resterande mål, och/eller en branschspecifik standard som omfattar flygplatsverksamhet.

Swedavia har gjort en genomlysning av samtliga aktiviteter inom EU:s Taxonomi, där ett urval av aktiviteter har valts ut som relevanta för Swedavias verksamhet, för att sedan avgränsat valet av aktiviteter som Swedavia redovisar för 2022, därefter har en omfattande tolkning gjorts av dessa aktiviteter och tillhörande kriterier. Swedavia kommer i nästkommande redovisning att utvidga tolkningen av aktiviteterna och som ett resultat av detta inkludera större delar av verksamheten i taxonomiredovisningen.

Swedavia bedömer att utifrån de två mål som har tillhörande tekniska kriterier, är "Begränsning av klimatutsläpp" det mål som kan kopplas till företagets verksamhet, Swedavia har därför valt att bidra till det miljömålet i årets Taxonomiredovisningen. Swedavia har genomfört en bedömning av kriterierna för "Do No Significant Harm" (DNSH) samt en genomlysning av FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, för att fastställa i vilken utsträckning dessa verksamheter är förenliga med taxonomin.

DNSH (Do No Significant Harm)

Anpassning till klimatförändring

Swedavia har under 2021 beställt en klimatriskanalys som omfattar samtliga regioner som företaget har verksamhet i. Swedavia har även upprättat en TCFD-rapport (se sidan 71) samt en riskbank som används av hela organisationen för att systematiskt arbeta med riskerna. Scenarioanalysarbetet kommer att genomföras under 2023. Det har även framtagits och fyllts i mallar för att bedöma, värdera och hantera de klimatrelaterade riskerna kopplade till de ekonomiska aktiviteterna.

Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser

Swedavia utgör en betydande miljöpåverkan på omkringliggande yt- och grundvattenresurser genom att de stora hårdgjorda ytorna förändrar förhållanden för infiltration och intensitet av ytvattenavrinning till mottagande recipienter. På Swedavias verksamhetsområde har även den historiska användningen av brandsläckningsskum lämnat restföroreningar innehållande PFAS som sprider sig till omgivande mark och vatten. Swedavia arbetar därför aktivt med fördröjning och rening av dagvatten, men också genom kartläggning och avskiljning av föroreningsströmmar som renas lokalt för att minska belastningen på omkringliggande yt- och grundvattenresurser. Swedavia ligger i framkant i utvärderingen av bland annat pilotförsök för utvärdering av nya reningstekniker för PFAS och har en omfattande provtagning och kartläggning där även mottagande recipienters miljökvalitetsnormer utreds.

Omställning till cirkulär ekonomi

För samtliga byggprojekt ställs omfattande erkända miljökrav, för att minska miljöpåverkan. Swedavia har för 2023 beslutat om ett nytt mål gällande fossilfri byggverksamhet. Miljökraven omfattar exempelvis materialval som hanteras via Byggvarubedömningen, energi, resursförbrukning, fordon och drivmedel och avfall, läs mer på sidorna 32 och 48.

Förebyggande och bekämpning av föroreningar

Systematiskt arbete med skydd mot buller, damm etc ingår i skyddsåtgärder vid byggarbeten. I samband med ansökan om miljötillstånd har även mätningar på utsläpp gjorts i enlighet med tillämpliga BAT-slutsatser.

Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem

Swedavia utvärderar påverkan på biologisk mångfald vid alla tillståndsansökningar. 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 kommande internationella krav om biologisk mångfald.

Kriterier för minimiskyddsåtgärder

Mänskliga rättigheter

Swedavia respekterar alla internationellt erkända mänskliga rättigheter och ställer sig bakom och bedriver sin verksamhet i enlighet FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. I enlighet med principerna har Swedavia kartlagt och identifierat de risker och den påverkan på mänskliga rättigheter som verksamheten har. Utifrån genomlysningen har interna processer och styrande dokument stärkts för att systematiskt och kontinuerligt identifiera alla typer av människorättsrisker i hela värdekedjan. Swedavia har under 2022 stärkt och utvecklat arbetet för identifiering, bedömning, prioritering och hantering av människorättsrisker i leverantörs- och kundled. Ingen i Swedavias styrelse eller koncernledning har blivit dömd för brott mot mänskliga rättigheter.

Skatter

Swedavia har en skattepolicy där det framgår att Swedavia ska följa gällande lagar på skatteområdet, både till lagens utformning och syfte (se sidorna 112–113).

Konkurrens

Swedavia har en konkurrenspolicy där det framgår att företaget ska verka i fri konkurrens på lika villkor i överensstämmelse med tillämpliga lagar och regler, inklusive konkurrensreglerna.

Definitioner för nyckeltalen omsättning, driftsutgifter samt kapitalutgifter

Omsättning (Turnover)

EU taxonomins definition av nyckeltalet omsättning har av Swedavia tolkats som koncernens nettoomsättning för aktiviteter som omfattas av taxonomin, fördelat på miljömässigt hållbara och inte miljömässigt hållbara aktiviteter, dividerat med koncernens totala nettoomsättning. Se not 4, Nettoomsättning för mer information.

Majoriteten av den andel av nettoomsättningen som omfattas av taxonomin och bedömts som miljömässigt hållbara, avser intäkter från försäljning av värme och kyla inom aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi, som redovisas på raden Fastighetsintäkter i not 4. Intäkterna från 4.24 har beräknats utifrån andelen egen produktion i förhållande till total förbrukning multiplicerat med totala intäkter från försäljning av värme och kyla. Intäkter från aktiviteten 6.17, Koldioxidsnål flygplatsinfrastruktur är hänförligt intäkter inom Aviation Business där ett antagande gjorts att intäkterna ligger ungefär i paritet med kostnaderna. Swedavias tolkning av 6.17 är konservativ, där större delen av den fossilfria flygplatsverksamheten är exkluderad från den ekonomiska aktiviteten med hänsyn till att den inte går att härleda till aktiviteten, läs mer om Swedavias fossilfria flygplatsverksamhet på sidorna 45–48.

Den andel av omsättningen som omfattas av taxonomin, men inte bedömts som miljömässigt hållbara, avser intäkter från aktiviteten 7.7, Förvärv och ägande av byggnader. I aktiviteten inkluderas enbart intäkter från byggnader inom Real Estate segmentet. Byggnader som används inom flygplatsverksamheten har exkluderats. Swedavia har valt att göra denna avgränsning utifrån bedömningen att dessa byggnader inte har en tydlig koppling till definitionen av den ekonomiska aktiviteten 7.7, Förvärv och ägande av byggnader, utan snarare avser aktiviteten att driva flygplats, en aktivitet som ännu inte omfattas av taxonomin. Den andel av nettoomsättningen som innefattas av aktiviteten 7.7 avser främst hyresintäkter som redovisas på raden Fastighetsintäkter i not 4. Swedavia har emitterat gröna obligationer, men i vår genomgång har vi fastställt att de gröna obligationerna inte resulterat i någon omsättning enligt EU-taxonomin under 2022.

Kapitalutgifter (CapEx)

EU taxonomins definition av nyckeltalet kapitalutgifter har av Swedavia definierats som investeringar i de aktiviteter som innefattas av taxonomin, fördelat på miljömässigt hållbara och inte miljömässigt hållbara aktiviteter, dividerat med koncernens totala investeringar. Med investeringar avses anskaffningsvärdet för en tillgång, exklusive avskrivningar, nedskrivningar samt eventuella omvärderingar till verkligt värde. Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som är direkt hänförbara till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas under året. För mer information om investeringar se not 3, Segmentsredovisning, not 14, Immateriella anläggningstillgångar samt not 15, Materiella anläggningstillgångar.

Huvudsakliga investeringar som omfattas av taxonomin och som bedömts som miljömässigt hållbara, avser investeringar i linje med aktiviteten 7.3, Installation och reparation av energieffektiv utrustning. Investeringarna har skett inom flygplatsverksamheten.

Inga investeringar har skett inom de aktiviteter som Swedavia redovisar, men inte bedömts som miljömässigt hållbara. I dessa aktiviteter ingår 7.7, Förvärv och ägande av byggnader, där inga investeringar har skett i byggnader inom Real Estate segmentet, i linje med den avgränsning som gjorts avseende vilka byggnader som inkluderas i aktiviteten. Se avsnittet avseende Omsättning ovan för ytterligare information.

Swedavia har emitterat gröna obligationer, men i vår genomgång har vi kunnat fastställa att de gröna obligationerna inte har lett till investeringar enligt EU-taxonomin under året.

Driftsutgifter (OpEx)

EU taxonomins definition av driftsutgifter (operating expenses) är väsentligt smalare än den gängse definitionen ur ett ekonomistyrningsperspektiv, där operating expenses definieras som summan av externa kostnader samt personalkostnader. Utifrån EU taxonomins definition består driftsutgifter av kostnader för forskning och utveckling, renoveringskostnader, korttidshyra samt kostnader för reparationer och underhåll. Med utgångspunkt i de totala externa kostnader som Swedavia redovisar, se raden externa kostnader i koncernens resultaträkning på sidan 103, har en bedömning gjorts av vilka kostnader som ingår i definitionen. Till följd av att Swedavia för närvarande inte har fullt systemstöd för att extrahera driftsutgifter i enlighet med EU taxonomins definition har vissa förenklingar och antaganden gjorts vid framtagandet av totala driftsutgifter.

Definitionen av driftsutgifter i års- och hållbarhetsredovisningen för 2022 skiljer sig åt mot föregående år. I års- och hållbarhetsredovisningen för 2021 definierades driftsutgifter som summan av koncernens externa kostnader och personalkostnader.

Majoriteten av den andel av driftsutgifterna som omfattas av taxonomin och bedömts som miljömässigt hållbara, avser driftsutgifter från försäljning av värme och kyla inom aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi. Driftsutgifterna redovisas inom segment flygplatsverksamhet som externa kostnader, se not 3, Segmentsredovisning.

Andel av driftsutgifter avseende aktiviteter som omfattas av taxonomin, men som inte bedömts som miljömässigt hållbara, hänförs i sin helhet till aktivitet 7.7, Förvärv och ägande av byggnader. För avgränsning av vilka byggnader som inkluderats i aktiviteten, se avsnittet Omsättning ovan. Swedavia har emitterat gröna obligationer, men i vår genomgång har vi fastställt att de gröna obligationerna inte resulterat i några driftsutgifter enligt EU-taxonomin under 2022.

OMSÄTTNING Ekonomiska verksamheter (1)	Kod/koder (2)	Absolut omsättning (3)	Andel av omsättningen (4)	Kriterier för väsentligt bidrag: Begränsning av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten och marina resurser (7)	Cirkulär ekonomi (8)	Föroreningar (9)	Biologisk mångfald och ekosystem (10)	Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (DNSH): Begränsning av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten och marina resurser (13)	Cirkulär ekonomi (14)	Föroreningar (15)	Biologisk mångfald och ekosystem (16)	Minimiskyddsåtgärder (17)	Taxonomiförenlig andel av omsättningen år 2022 (18)	Taxonomiförenlig andel av omsättningen år N–1 (19)	Kategori (möjliggörande verksamhet) (20)	Kategori (omställningsverksamhet) (21)
		MSEK	%	%	%	%	%	%	%	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	%	%	Möjliggörande	Omställning
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																				
A1 Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter																				
Produktion av värme/kyla från bioenergi	4.24	18	0,4	100	0	—	—	—	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	0,4			
Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader)	7.4	0	0	100	0	—	—	—	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	0		M	
De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas omsättning (A.1)		21	0,4	100	0	—	—	—	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	0,4			
A2. Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)																				
Koldioxidsnål flygplatsstruktur	6.17	2	0,1																	
Förvärv och ägande av byggnader	7.7	17	0,3																	
Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		17	0,4																	
Totalt (A.1 + A.2)		38	0,8														0,4			
B VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																				
Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin (B)		4 808	99,2																	
Totalt (A+B)		4 846	100																	

KAPITALUTGIFTER Ekonomiska verksamheter (1)	Kod/koder (2)	Absolut omsättning (3)	Andel av omsättningen (4)	Kriterier för väsentligt bidrag: Begränsning av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten och marina resurser (7)	Cirkulär ekonomi (8)	Föroreningar (9)	Biologisk mångfald och ekosystem (10)	Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (DNSH): Begränsning av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten och marina resurser (13)	Cirkulär ekonomi (14)	Föroreningar (15)	Biologisk mångfald och ekosystem (16)	Minimiskyddsåtgärder (17)	Taxonomiförenlig andel av kapitalutgifter år 2022 (18)	Taxonomiförenlig andel av kapitalutgifter år N–1 (19)	Kategori (möjliggörande verksamhet) (20)	Kategori (omställningsverksamhet) (21)
		MSEK	%	%	%	%	%	%	%	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	%	%	Möjliggörande	Omställning
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																				
A1 Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter																				
Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader)	7.4	1	0	100	0	—	—	—	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	0		M	
Installation, underhåll och reparation av instrument och anordningar för mätning, reglering och kontroll av byggnaders energiprestanda	7.5	1	0	100	0	—	—	—	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	0		M	
Kapitalutgifter för de miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheterna (A.1)		2	0,1	100	0	—	—	—	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	0,1			
A2. Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)																				
Installation, underhåll och reparation av energieffektiv utrustning	7.3	12	0,6																	
Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		12	0,6																	
Totalt (A.1 + A.2)		14	0,7														0,1			
B VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																				
Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin (B)		1 800	99,3																	
Totalt (A+B)		1 814	100																	

DRIFTSUTGIFTER

Ekonomiska verksamheter (1)	Kod/koder (2)	Absolut omsättning (3)	Andel av omsättningen (4)	Kriterier för väsentligt bidrag: Begränsning av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten och marina resurser (7)	Cirkulär ekonomi (8)	Föroreningar (9)	Biologisk mångfald och ekosystem (10)	Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (DNSH): Begränsning av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten och marina resurser (13)	Cirkulär ekonomi (14)	Föroreningar (15)	Biologisk mångfald och ekosystem (16)	Minimiskyddsåtgärder (17)	Taxonomiförenlig andel av driftsutgifter år 2022 (18)	Taxonomiförenlig andel av driftsutgifter år N–1 (19)	Kategori (möjliggörande verksamhet) (20)	Kategori (omställningsverksamhet) (21)
		MSEK	%	%	%	%	%	%	%	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	%	%	Möjliggörande	Omställning
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																				
A1 Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter																				
Produktion av värme/kyla från bioenergi	4.24	14	9,8	100	0	—	—	—	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	9,8			
Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader)	7.4	0	0,3	100	0	—	—	—	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	0,3		M	
Driftsutgifter för de miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheterna (A.1)		14	11,1	100	0	—	—	—	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	11,1			
A2. Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)																				
Koldioxidsnål flygplatsstruktur	6.17	2	1,7																	
Förvärv och ägande av byggnader	7.7	3	1,8																	
Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		5	3,5																	
Totalt (A.1 + A.2)		19	13,6														11,1			
B VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																				
Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin (B)		122	86,4																	
Totalt (A+B)		141	100																	

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.

DESTINATION/UTRIKESDESTINATIONER
Destination är en stad som trafikeras av ett eller flera bolag där det totala antalet avgångar från respektive Swedavia-flygplats 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 FOSSIL KOLDIOXID OCH KOLDIOXIDEKVIVALENTER
Egna utsläpp av fossil koldioxid omfattar fossila koldioxidutsläpp, fördelade enligt Greenhouse Gas Protocol, Scope 1 och 2. 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, reservkraft, egenproducerad värme och brandövningar. Scope 2 omfattar inköpt egenanvänd el och värme. Scope 3 omfattar inköpt vidaresåld el och värme.

Koldioxidavtrycket inom uppdragsmålet för Swedavias flygplatser omfattar även flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken) samt resenärernas marktransporter till och från flygplatserna. 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 (ELM) är ett samlingsindex för samtliga frågeområden som ingår i Swedavias stora medarbetarundersökning. Indexet är beräknat som ett medelvärde av samtliga svar på frågorna. Medelvärdet har indexerats till en skala 0–100. Swedavia har sedan 2022 ett nytt verktyg för genomförande av medarbetarundersökningar. Värdet för innevarande år är därför att betrakta som ett noll-värde.

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.

Nyckeltal, forts

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.

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.

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.

NETTOSKULD
Räntebärande skulder plus pensionsskuld minskat med likvida medel.

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.

Definitioner

ACI
Flygplatsernas internationella branschorganisation.

AIRPORT CARBON ACCREDITATION
ACA är ett program för att mäta och gradera hur flygplatser arbetar med att minska sin klimatpåverkan. Målsättningen är att Swedavias tio flygplatser ska vara certifierade enligt den högsta nivån ACA 4+. Nu har sex av Swedavias flygplatser nått denna nivå.

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.

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

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

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.

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

INTERNATIONAL AIRPORTS
Swedavias internationella flygplatser omfattar Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport.

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.

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.

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

OPERATIVT KAPITAL
Eget kapital plus nettoskuld.

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.

REGIONAL AIRPORTS
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
Enligt ägaranvisningen ska Swedavia 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. Bolaget ska, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och redovisa utfall för fem indikatorer inom områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö.

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

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 2022. Swedavia AB har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sidorna 66–69 i detta dokument varav den lagstadgade hållbarhetsrapportens definieras på sidan 70.

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 66 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 22 mars 2023

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Torbjörn Westman
Specialistmedlem i FAR

Gröna obligationer ger gröna investeringar

Swedavia etablerade 2019 sitt första ramverk för gröna obligationer kopplat till bolagets Medium Term Note-program (MTN-program). Under oktober 2022 publicerade Swedavia ett nytt uppdaterat ramverk som bygger på 2021 års Green Bond Principles. 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 den sista december 2022.

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 (2021). Ramverket innefattar projektkategorierna:

- Gröna byggnader
- 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 19, 2022). Projektkategorierna förnybar energi, hållbara transporter och energieffektivisering får betyget "Medium to Dark Green", förebygga och begränsa föroreningar får betyget "Dark Green" och kategorin gröna byggnader 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 det högsta 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 den sista december 2022 till 2 667 miljoner kronor. Av dessa godkända investeringar har tillgångar motsvarande 1 250 miljoner kronor lagts till i Swedavias gröna portfölj, vilket motsvarar beloppet på de emitterade gröna obligationerna. 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.

Läs mer i Swedavia Green Bond Impact Report 2022 på www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information

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

Risker

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 för att bidra till samhällsutveckling, miljöhänsyn och ekonomisk tillväxt.

All verksamhet är förenad med risktagande. Möjligheter och risker utvärderas och hanteras för att säkerställa att ägarens 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 grundläggande uppgift 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

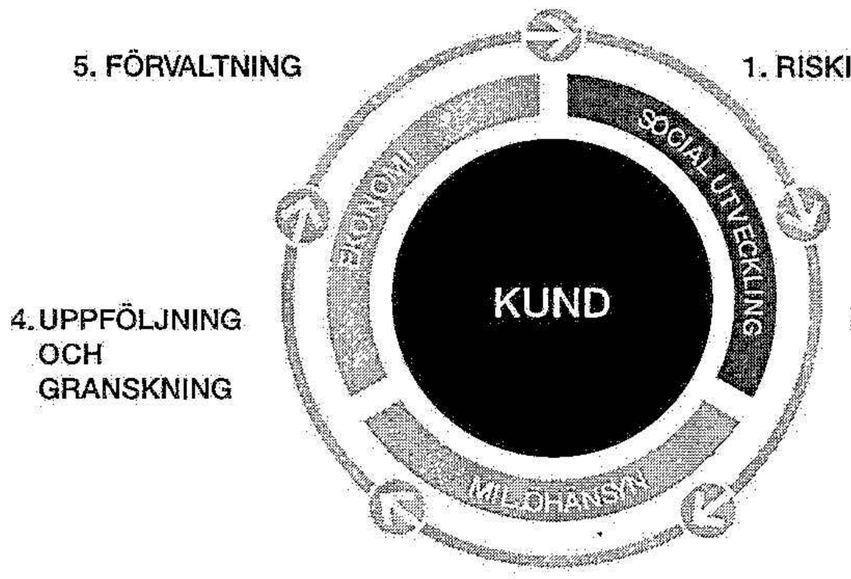
Inom ramen för den finansiella riskhanteringen hanteras valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker, såväl strategiska som operativa klimatrisker samt likviditets- och refinansieringsrisker. Läs mer på sidorna 137–140, not 43 Finansiella risker.

Ansvar för riskarbetet

Verksamheten har ansvar för att löpande identifiera risker. För varje identifierad risk utses en så kallad riskägare som har ansvaret för att hantera risken i form av genomförande av åtgärder, eskalering samt rapportering.

Riskägaren ansvarar för utveckling, koordinering och övervakning av processen för riskhantering och sammanställer kvartalsvis en övergripande riskrapport till koncernledning, finans-och revisionsutskott och styrelse. Styrelsen, finans- och 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. Utsedd riskägare ansvarar för att åtgärder dokumenteras och arbete med riskförändring påbörjas.

Uppföljning och granskning

Koncernens riskkommitté består av ledamöter från koncernledningen samt intressenter från verksamheten. De 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 finans-och 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. Uppföljning av risker är också en del av ledningens genomgång.

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 haft en kraftig påverkan på flygtrafiken i världen och återhämtningen har varit utmanande. Framtidsbilden är fortsatt osäker vilket påverkar världens flygbolag, flygplatser och hela ekosystemet runt flyget. • Under året har de geopolitiska spänningarna ökat ytterligare i samband konflikten i Ukraina. Den makroekonomiska utvecklingen har försämrats och risken för en allt sämre konjunkturutveckling ökar. Ökad inflation, stigande räntor, höga energipriser och fallande tillgångsvärden kan påverka efterfrågan på resor. • Ökad konkurrens från andra flygplatser utmanar Stockholm Arlanda Airports marknadsposition.	• Ändrade kundbeteenden, mer säsongsbetonad efterfrågan och en 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.
– Risk för svag lönsamhet och utmaningar för långsiktig finansiering • Svag resenärstillväxt medför lägre intäkter samt att kostnaderna riskerar att påverkas negativt av inflation samt brist och prisökningar på viktiga varor och tjänster. • Osäkerhet och förändringar i resenärsvolymerna framgent medför utmaningar avseende anpassning av kostnaderna.	• Stor negativ påverkan på Swedavias finansiella ställning. • Svårt att leva upp till ägarens ekonomiska mål. • Behov av ökad finansiering och kapitaltillskott. • Begränsad tillgång på material och produkter som är nödvändigt för den operativa driften. • Osäkerhet och förändring av efterfrågan kan innebära svårigheter att hålla driftkostnaderna i nivå med scenarierna.	• Optimera kommersiella intäkter. • Löpande se över behov av både volymanpassade kostnadsanpassning samt varaktiga strukturella effektiviseringar. • Säkerställa att målstyrd kostnadsutveckling vid återhämtning ligger i linje med efterfrågad kapacitet. • Anpassa investeringsportföljen till aktuellt kapacitetsbehov samt även utifrån aktuell finansiell ställning. • Utvärdera åtgärder för att förstärka den finansiella ställningen. • Ökad lagerhållning för att hantera material- och komponentbrist.
OMRÅDE SOCIAL UTVECKLING		
– Risk för obalans mellan kompetens och resurser • Långvarig period av stora osäkerheter och förändring samt den snabba återhämtningen är utmanande för medarbetare och ledare. • Ökad konkurrens på arbetsmarknaden från branscher som haft en stark utveckling under pandemin. • Extern aktörer på Swedavias flygplatser har utmaningar i att bemanna sin verksamhet.	• Nyckelkompetenser söker sig till andra branscher. Försvårad kompetensförsörjning framåt. • Ny organisation och nya arbetssätt förändrar behov gällande kravprofil och förmågor hos ledare och medarbetare. • Hög arbetsbelastning för rekryterande ledare på grund av omfattningen av rekryteringar samt regelverkskrav.	• Kompetensinventera löpande. • Genomföra och prioritera verksamhetskritiska ersättningsrekryteringar inom nyckelområden. • Återstarta framåtriktade aktiviteter till exempel ledarprogram och kompetensutveckling • Transparent, positiv och involverande kommunikation internt för att uppmuntra engagemang och framtidstro. • Aktiviteter och stöd till ledare för att fullt ut kunna verka i ledarrollen. • Samverka med flygplatsens aktörer kring rekryteringsaktiviteter.

RISKBESKRIVNING	MÖJLIG PÅVERKAN	ÅTGÄRDER
OMRÅDE SOCIAL UTVECKLING *forts*		
– *Bristande arbetsmiljöarbete* • Risker inom arbetsmiljöområdet består av bristande efterlevnad av det systematiska arbetsmiljöarbetet och psykosociala perspektivet. • En kraftig återhämtning samtidigt som en ny organisationsstruktur implementeras. • Vidare finns alltid olycksfallsrisker i byggprojekten och i den löpande driften på flygplatserna.	• Ökande incidenter, sjukskrivningstal och olycksfall. • Ökad arbetsbelastning och stress. • Begränsningar i verksamhetsutövningen. • 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		
– *Negativ påverkan kommersiella intäkter* • Långsam resenärsutveckling på grund av osäkerheter i omvärlden. • Utmanande att säkra ett långsiktigt kundunderlag och att attrahera nya kommersiella kunder till flygplatserna. • Fortsatt utmanande att generera kommersiella intäkter då relationen till resenärsutvecklingen är mycket stark. • Förseningar i Swedavias utvecklingsprojekt kan ge risker för såväl intäktsbudget som framtida intäktsförväntningar.	• 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. • Förändrat kundunderlag och nya resmönster påverkar attraktiviteten i erbjudanden och kan öka konkurrensen från andra transportslag.	• Marknadsdialog för att förstå en ny marknad gällande investeringsvilja, affärsmodeller och intresse för Swedavias affär och flygplatser. • Säkerställa engagemang kring utvecklingsplaner och produktplanering för att säkerställa förutsättningar för kommersiella affärer • Etablerad beredskap och arbetssätt för att stänga ned ytor utifrån rådande marknadssituation.
– *Operativa utmaningar i anpassningen 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. • Bristande förmåga att kunna realisera terminalutvecklingsplanerna i tillräckligt snabb takt. • Förändrade regelverk och kan bidra till ökade krav avseende kapacitet och ytor.	• Otillräckligt användande av infrastrukturen. • Kapacitetsbrist och försämrad punktlighet. • Nya och tillfälliga flöden samt ny teknik kan utmana processhastigheten. • Försämrad kundnöjdhet. • Pågående arbeten i kritisk infrastruktur begränsar kapaciteten och försvårar en snabb återstart.	• Planera och förbereda scenariobaserat (låg, mellan, hög) för återhämtning av trafik och resenärsantal. • Utveckling av analysverktyg för kapacitet. • Fortsatt arbete med utvecklingsplaner. • Deltagande i internationella samarbetsorganisationer för att gemensamt påverka och skapa effektiva lösningar. • Operativ samordning av processer och aktörer med hög påverkan på kapaciteten i det korta perspektivet • Kommunikationsinsatser för att möjliggöra förbättrad kundupplevelse och ökad kundnöjdhet.
– *Storkundsberoende* • Beroende till ett fåtal större flygbolag innebär försämrad konkurrens och svagare eller ingen tillgänglighet till flera regioner i Sverige, samt försämrade möjligheter att transferera för resa vidare i världen eller inom Sverige.	• 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. • Scenarioplanering finns framtagen för att säkra hantering vid oönskade händelser.

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. • Yttre händelser som exempelvis leverantörsavbrott, IT relaterade händelser, väderfenomen eller antagonistiska hot utgör en risk för flygplatsdriften.	• 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 projekt • Risk för försening i Swedavias pågående projekt. • Kvalitetsbrister i projekteringsunderlaget samt otillräcklig samordning mellan berörda enheter.	• Eftersatt underhåll i angränsande byggdelar och installationer skapar risk för utökad omfattning av projekten för att uppfylla krav och kvalitet • Bristfälliga relationshandlingar medför risk för fördyringar, förlorad tid och ökade risker för arbetsplatsolyckor	• Etablering av en så kallad change management-process som bidrar till förbättrat genomförande av projekt i anslutning till pågående drift. • Säkra produktionstidplaner för stora projekt samt utökat samarbete för strukturerad driftöverlämning.
– 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.	• Ökad förekomst av störningar i system och processer.	• Utveckla och implementera strukturkapital som modeller, system och ett gemensamt arbetssätt. • Ökad samverkan mellan förvaltningsledning och portföljledning.
– Cyberrisk • Den digitala hotbilden mot samtliga verksamheter i världen är fortsatt mycket påtaglig med hög aktivitet hos hotaktörerna och räknas nu till den nya normalen. • 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. • Bristande efterlevnad kan leda till inskränkningar i Swedavias tillstånd och certifikat samt viten. • Störningar eller avbrott i den operativa verksamheten.	• Säkerställa efterlevnad av LIS-krav enligt informationssäkerhets-klassificering. • 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.
– Risk för negativ varumärkespåverkan • Efter pandemi och mycket låg efterfrågan är den snabba återhämtningen en utmaning för branschen och dess aktörer. • Lågt förtroende för flyget som ett effektivt och punktligt transportslag. • Fortsatt klimatdebatt i kombination med bristande genomslag kring flygets klimatomställning.	• Samarbetspartners kan välja andra branscher för kollaboration vilket kan leda till att nyetableringar uteblir och befintlig kunddialog utmanas. • Låg punktlighet och ineffektiva flöden leder till att flyget och särskilt inrikes-produkten inte längre kan konkurrera med andra transportslag. • Synen på flygets utsläpp kan påverka val av transportsätt för företag och privatpersoner.	• Aktivt arbete med insatser som varumärkesundersökning för relevanta målgrupper. • Kommunikationsinsatser för att beskriva Swedavias målbild och plan för uppfyllande av uppdraget internt och externt. • Säkra ett starkt varumärke som ingjuter förtroende för Swedavia som infrastrukturhållare och för flyget som ett effektivt och hållbart transportslag. • Aktivt deltagande i klimatdebatt i samarbete med branschens aktörer och partners.
OMRÅDE MILJÖ		
– Risk för affärsmässig påverkan av klimatförändring • Intresseorganisationerna propagerar snabba åtgärder för minskad klimatpåverkan, exempelvis minskat flygande. • EU:s taxonomikriterier för miljömålsättningarna avseende klimatpåverkan och klimatanpassning är så stränga att inga flygplatser klara av att leva upp till dem. • Brist på kapacitet i elnäten. • Stora förändringar i klimatet, skyfall, värmeböljor med mera.	• Negativ inställning till flyg till följd av klimatdebatt. • Införande av ekonomiska styrmedel som påverkar flygbolagens ekonomi negativt och som inte minskar klimatpåverkan. • Minskat flygande och förlorade intäkter. • Ökade kostnader för att klimatanpassa verksamhet och anläggningar. • Klimatåtgärder såsom elektrifiering försvåras vid kapacitetsbrist.	• Driva dialogen kring gemensam färdplan mot ett fossilfritt flyg. • Aktivt arbeta för att säkra tillgång och produktion av förnybart flygbränsle. • Översyn av förvaltnings-, utvecklings- och masterplaner för att säkerställa klimatanpassningar. • Trygga elförsörjningen i syfte att tillgängliggöra infrastruktur för omställningen.

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.

Resultatet från den workshop som genomfördes under hösten 2021 ligger till grund för Swedavias rapportering enligt TCFD.

Swedavia arbetar löpande med scenarioanalyser i verksamheten. Under 2022 inkluderades olika utvecklingar för klimatet i verksamhetens 2030-scenarier. Arbetet ligger till grund för Swedavias väsentlighetsanalys, TCFD-rapportering och strategiska inriktning som presenteras 2023. 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. Vad som är klassat som hållbart biobränsle kan komma att ändras vilket påverkar tillgången på biobränsle och priset på det bränsle om bedöms som hållbart, Påverkar vårt klimatarbete och vårt varumärke om det inte längre finns möjlighet att använda förnybara drivmedel.
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.

Finansiell information

Innehåll

Förvaltningsberättelse 90
Vinstdisposition 94
Bolagsstyrningsrapport 95
Styrelse 101
Koncernledning 103

Koncernens räkenskaper 105
Koncernens resultaträkning 105
Koncernens balansräkning 106
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 118
Not 3 Segmentsredovisning 119
Not 4 Nettoomsättning 120
Not 5 Transaktioner med närstående 121
Not 6 Övriga rörelseintäkter 121
Not 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer 122
Not 8 Anställda och personalkostnader 122
Not 9 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar 124
Not 10 Övriga rörelsekostnader 125
Not 11 Finansiella intäkter och kostnader 125
Not 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver 125
Not 13 Skatt 125
Not 14 Immateriella anläggningstillgångar 126
Not 15 Materiella anläggningstillgångar 126
Not 16 Byggnader och mark 127
Not 17 Markanläggningar 127
Not 18 Installationer, fordon och inventarier 127
Not 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar 128
Not 20 Verkligt värde 128
Not 21 Förvaltningsfastigheter 128
Not 22 Leasing 129
Not 23 Biologiska tillgångar 130
Not 24 Finansiella anläggningstillgångar 130
Not 25 Andra långfristiga fordringar 130
Not 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures 130
Not 27 Andelar i koncernföretag 131
Not 28 Finansiella tillgångar och skulder 131
Not 29 Material och förråd 132
Not 30 Övriga fordringar 132
Not 31 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter 133
Not 32 Kortfristiga placeringar 133
Not 33 Eget kapital 133
Not 34 Avsättningar 134
Not 35 Avsättningar för pensioner 134
Not 36 Övriga avsättningar 135
Not 37 Uppskjuten skatt 135
Not 38 Räntebärande skulder 136
Not 39 Låneskulder 136
Not 40 Checkräkningskredit 137
Not 41 Övriga skulder 137
Not 42 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter 137
Not 43 Finansiella risker 137
Not 44 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser 140
Not 45 Kassaflöde 140
Not 46 Fusion 141
Not 47 Kompletterande information till finansiella nyckeltal 141
Not 48 Händelser efter balansdagen 141

Årsredovisningens undertecknande 142

Revisionsberättelse 143

Förvaltningsberättelse

Styrelse och verkställande direktör för Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2022. 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 2022 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

2022 har varit ett år som präglats av en stark återhämtning av såväl resenärsvolymer som tillgänglighet efter den markanta nedgången under pandemiåren 2020 och 2021. Året inleddes dock med en ökad smittspridning till följd av omikron-varianten av viruset vilket innebar återinförda restriktioner och minskad flygtrafik. Effekterna av virusvarianten minskade efter hand och större delen av restriktionerna togs bort i början av februari. Detta medförde att efterfrågan på resande ökade kraftigt från mars och fortsatte att öka under resten av året.

Under 2022 reste 27,6 miljoner resenärer via Swedavias flygplatser. Det är mer än dubbelt så många resenärer som föregående år, då Swedavia hade 11,9 miljoner resenärer. Resenärsvolymen under 2022 uppgick till 70 procent av volymen i jämförelse med 2019, året före covid-19 pandemin.

Den 15 februari 2022 tillsatte den dåvarande regeringen en utredning med uppdrag att ta fram en plan för utvecklingen och utökningen av Stockholm Arlanda Airport, inklusive miljötillstånd. Utredaren skulle också beakta bedömningar och förslag som redovisas i rapporten "Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet" (dnr: I2021/02251). Regeringen ville därigenom säkra tillräcklig flygkapacitet på Stockholm Arlanda Airport för att på sikt kunna avveckla Bromma Stockholm Airport.

Utredningen presenterades den 17 juni och var ute på remiss till och med den 31 oktober 2022. Några av utredningens slutsatser var att förberedelser för att utöka kapaciteten på Stockholm Arlanda Airport behöver skyndas på och att det samhällsviktiga flyget behöver samlas på Stockholm Arlanda Airport, att resenärernas ledtider på flygplatsen bör kortas ned, att fler bör resa kollektivt till flygplatsen och att behovet av förstärkt kapacitet i väg- och järnvägssystemet kring Stockholm Arlanda Airport behöver utredas, att en flygbränslekommission bör tillsättas samt att Bromma Stockholm Airport efter 2030 endast föreslås bedriva fossilfri flygtrafik och kan stängas först 2035.

Den 21 mars 2022 avyttrades fyra markägande bolag med byggrätter inom logistikparken vid Göteborg Landvetter Airport. Det underliggande fastighetsvärdet uppgick till 60 MSEK och realisationsvinsten uppgick till 43 MSEK.

Flygbolaget SAS är en av Swedavias största kunder. Den 4 juli gick piloterna vid SAS Scandinavias pilotföreningar ut i strejk. Flygningar som genomfördes av SAS Link, SAS Connect samt SAS externa partners omfattades inte av strejken. Den 19 juli meddelade parterna att en överenskommelse träffats och strejken avslutades. SAS trafikerar alla Swedavias flygplatser förutom Bromma Stockholm Airport och strejken påverkade Swedavias trafik och intäkter negativt.

SAS och vissa av deras dotterbolag lämnade 5 juli in en ansökan om att inleda ett chapter 11-förfarande (en rättsprocess för finansiell rekonstruktion) i USA. Domstolen i USA har den 7 juli meddelat att SAS kan fortsätta bedriva den löpande verksamheten i normal omfattning under tiden som chapter 11-processen pågår. För Swedavia har chapter 11-förfarandet hittills inte inneburit några negativa effekter. Processen monitoreras fortlöpande från Swedavia för att bedöma eventuella framtida konsekvenser.

Den 1 september 2022 fattade regeringen beslut om att ge Kammarkollegiet i uppdrag att pröva frågan om återkrav samt att återkräva 879 MSEK av det kapitaltilliskott om 2 500 MSEK som, utifrån ett tidigare bemyndigande av riksdagen, utbetalades till Swedavia 23 oktober 2020.

Ägarens beslut om kapitaltillskott uppgående till 2 500 MSEK i oktober 2020 fattades på marknadsmässiga grunder. Med anledning av en inkommen klagan granskar EU-kommissionen kapitaltillskottet utifrån den praxis som skapats under covid-19-pandemin, vilket gör att regeringen bedömer att 1 621 MSEK kommer att kunna godkännas av EU-kommissionen enligt EUF-fördragets (Europeiska unionens funktionssätt) statsstödsregler. Därmed behöver överskjutande belopp om 879 MSEK jämte ränta återbetalas av Swedavia. Kammarkollegiet har därefter, efter prövning av frågan, den 5 oktober 2022 beslutat att Swedavia ska återbetala 879 MSEK avseende del av tidigare utbetalt kapitaltillskott jämte ränta uppgående till 19 MSEK. Betalning genomfördes till Kammarkollegiet den 31 oktober 2022.

Swedavia har tidigare erhållit omställningsstöd till följd av covid-19-pandemin om sammanlagt 441 MSEK. Bedömningen är att Kammarkollegiets beslut kan innebära krav på återbetalning, vilket resulterat i att en reservering gjorts i årsbokslutet av beloppet i dess helhet.

Granskningen av kapitaltilliskottet och osäkerhet kring eventuell påverkan på omställningsstödet har tidigare kommunicerats i riskavsnitten i delårsrapporter och årsredovisning.

Swedavia har kapacitet att hantera återbetalningarna såväl likviditetsmässigt som med fortsatt upprätthållande av ägarens kapitalstrukturmål för bolaget.

I det så kallade Tidöavtalet, som Moderaterna, Kristdemokraterna, Liberalerna och Sverigedemokraterna presenterade den 14 oktober, fastslog partierna att inget beslut om nedläggning av Bromma Stockholm Airport kommer att fattas under den innevarande mandatperioden.

CFO Mats Påhlson har på egen begäran valt att lämna sitt uppdrag på Swedavia. Mats Påhlson lämnar uppdraget den 15 juni 2023.

NETTOOMSÄTTNING OCH RESULTAT

Nettoomsättningen för perioden uppgick till 4 846 MSEK (2 717), vilket var en ökning med 2 128 MSEK eller 78 procent jämfört med föregående år. Inom segmentet Flygplatsverksamhet ökade nettoomsättningen med 2 109 MSEK och uppgick till 4 824 MSEK (2 715). Nettoomsättningen inom Real Estate segmentet uppgick till 40 MSEK (39).

Intäkter från Aviation Business uppgick till 2 995 MSEK (1 653), vilket var 1 342 MSEK eller 81 procent högre jämfört med föregående år, i huvudsak hänförligt till högre resenärsvolymer och ökad flygtrafik. Intäkter från Commercial Services uppgick till 1 819 MSEK (1 051) och ökade med 768 MSEK eller 73 procent jämfört med föregående år. Återhämtningen av resenärsvolymer resulterade i högre intäkter från Bilparkering och Angöring samt Retail, Food & Beverage, som sammantaget var 696 MSEK högre jämfört med föregående år och uppgick till 1 216 MSEK (520). Även fastighetsintäkterna var högre jämfört med föregående år och uppgick till 457 MSEK (399), i huvudsak hänförligt till ökade intäkter från vidareförsäljning av el och värme. Intäkter från Commercial Services har under året påverkats positivt av statligt hyresstöd om 8 MSEK (24).

Övriga rörelseintäkter var negativa och uppgick till –349 MSEK (325), i huvudsak hänförligt till reservering för eventuell återbetalning av omställningsstöd, –441 MSEK, realisationsvinst om 44 MSEK (90) från avyttring av markägande bolag på Göteborg Landvetter Airport, samt erhållet omställningsstöd om 20 MSEK (208).

Externa kostnader och personalkostnader, inklusive aktiverat arbete för egen räkning, uppgick till –3 912 MSEK (–3 031), vilket var 881 MSEK högre jämfört med föregående år. Ökade kostnader förklaras i huvudsak av att verksamheten anpassats till mer än fördubblade resenärsvolymer jämfört med föregående år, men även av priseffekter på energi- och varuinköp. Föregående år påverkade statligt stöd avseende korttidspermitteringar positivt med 81 MSEK.

Av- och nedskrivningar uppgick till 1 363 MSEK (1 382).

Rörelseresultatet för koncernen uppgick till –783 MSEK (–1 385) och koncernens rörelsemarginal till –16,2 procent (–51,0). Exklusive omstruktureringskostnader, nedskrivningar och realisationsvinster uppgick rörelseresultatet till –799 MSEK (–1 420), och vidare, exkluderat för reservering av återbetalning av omställningsstöd, uppgick det underliggande rörelseresultatet till –358 MSEK (–1 420).

Rörelseresultatet inom segmentet Flygplatsverksamhet var 647 MSEK högre jämfört med föregående år och uppgick till –828 MSEK (–1 475), främst hänförligt till ökad flygtrafik och högre resenärsvolymer.

Inom Real Estate segmentet uppgick rörelseresultatet till 7 MSEK (72), där rörelseresultatet påverkades positivt av realisationsvinst om 44 MSEK (101).

LIKVIDITET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Eget kapital uppgick vid årets slut till 11 084 MSEK (11 990). Eget kapital minskade hänförligt ränta på hybridobligationer om 81 MSEK samt återbetalning av del av kapitaltillskott som Swedavia erhöll 2020 om totalt 898 MSEK, varav 879 MSEK avsåg återbetalning av kapitaltillskott och 19 MSEK ränta. Vidare ökade eget kapital med 73 MSEK hänförligt positivt totalresultat. Eget kapital inkluderar hybridobligationer om 3 500 MSEK, varav 1 000 MSEK emitterades i november 2019 och 2 500 MSEK emitterades i november 2021.

Swedavias låneskulder uppgick vid utgången av året till 11 144 MSEK (9 672), vilket var en ökning med 1 471 MSEK. Swedavias låneskulder fördelas på banklån, 4 200 MSEK (3 700), obligationslån, 6 050 MSEK (5 872) samt certifikat, 893 MSEK (100). Vid årets utgång var den genomsnittliga kapitalbindningen, som inkluderar effekt av räntederivat, 3,6 år (4,4) och den genomsnittliga räntebindningstiden 4,2 år (2,9). Den genomsnittliga räntan uppgick per den 31 december till 2,2 procent (1,3). Per balansdagen uppgick räntederivaten nominellt till 7 100 MSEK (5 750).

Likvida medel minskade med 840 MSEK och uppgick vid årets slut till 1 260 MSEK (2 100). Kortfristiga placeringar uppgick vid årets slut till 392 MSEK (297) och ökade med 95 MSEK under året. Nettoskulden ökade med 1 864 MSEK från 9 293 MSEK till 11 157 MSEK.

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

Vid årets utgång hade Swedavia outnyttjade kreditlöften på totalt 3 550 MSEK (3 550).

Vid årsskiftet fanns inga outnyttjade låneramar, föregående år uppgick outnyttjade låneramar till 500 MSEK.

Avkastning på operativt kapital, exklusive omstruktureringskostnader, realisationsvinst samt nedskrivningar och utrangeringar uppgick vid årets slut till –3,3 procent (–6,3).

KASSAFLÖDE

Kassaflöde för året uppgick till –840 MSEK (638).

Kassaflöde från den löpande verksamheten för helåret var positivt och uppgick till 541 MSEK (–293), vilket var 834 MSEK högre jämfört med föregående år. Förbättrat kassaflöde förklaras främst av högre kassagenererande resultat. Kassaflödet från förändring av rörelsekapital uppgick till –56 MSEK (169).

Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till –1 767 MSEK (–1 386), vilket var 381 MSEK högre än föregående år. Utbetalningar hänförligt till investeringar uppgick till 1 814 MSEK (1 831). Avyttring dotterbolag gav ett positivt kassaflöde om 64 MSEK (488). Under året gav ökade kortfristiga placeringar ett kassaflöde netto om –95 MSEK (–122).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till 385 MSEK (2 317). Banklån ökade med 500 MSEK, obligationslån ökade med 178 MSEK och certifikatlån med 793 MSEK, vilket sammantaget gav ökade låneskulder med 1 471 MSEK. Betalning av räntor hänförliga till hybridobligationer, 81 MSEK (18), medförde negativ påverkan på kassaflödet. Leasingskulder återbetalades med 107 MSEK (104) och under fjärde kvartalet återbetalades kapitaltillskott om 879 MSEK jämte ränta 19 MSEK enligt Kammarkollegiets beslut.

INVESTERINGAR

Investeringarna för helåret uppgick till 1 814 MSEK (1 831), varav investeringar inom flygplatssegmentet uppgick till 1 798 MSEK (1 777). Huvuddelen av investeringarna gjordes inom utvecklingsprogrammet på Stockholm Arlanda Airport.

Investeringar inom Real Estate och fastighetsutveckling uppgick till 16 MSEK (54).

Swedavias finansiella ägarmål	Utfall 2022	Mål
Avkastning på operativt kapital, %	–3,3	6,0
Skuldsättningsgrad, ggr	1,0	0,7–1,5
Utdelningsandel, %	—	10–50

Finansiella nyckeltal	Utfall 2022	Utfall 2021	Policy
Genomsnittlig ränta, %	2,2	1,3	n/a
Räntebindningstid, år	4,2	2,9	1–4
Kapitalbindningstid, år	3,6	4,4	2–5

KONCERNEN I KORTHET[1)]

MSEK, om ej annat anges	2022	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning	4 846	2 717	2 494	6 235	5 922
Rörelseresultat	–783	–1 385	–1 593	709	682
Rörelsemarginal, %	–16,2	–51,0	–63,9	11,4	11,5
Årets resultat	–709	–1 182	–1 282	583	517
Avkastning operativt kapital, %	–3,3	–6,3	–7,5	4,6	4,6
Skuldsättningsgrad, ggr	1,0	0,8	1,0	1,1	1,1
Investeringar	1 814	1 831	2 856	3 460	3 195
Utdelning	—	—	—	—	—
Medelantal anställda	2 364	2 244	2 600	3 050	3 217
Antal resenärer, miljoner	27,6	11,9	10,3	40,2	42,0
Driftkostnader per avresande resenärer, SEK	291,4	526,2	677,5	212,6	200,7
Kommersiella intäkter per avresande resenärer, SEK	88,1	86,9	98,0	81,0	75,2

[1)] För nyckeltal och definitioner, se sidorna 77–79.

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 –3,3 procent (–6,3) vilket var lägre än det långsiktigt uppsatta målet om minst 6 procent avkastning på operativt kapital. Avvikelsen förklaras i huvudsak av det negativa rörelseresultatet för året om 783 MSEK. Skuldsättningsgraden uppgick till 1,0 ggr (0,8) 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 2022 av Näringsdepartementet. Aktiens kvotvärde är en (1) SEK.

FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR

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. Det underliggande fastighetsvärdet uppgick till 60 MSEK, realisationsvinsten till 43 MSEK, och köpeskillingen uppgick till 54 MSEK. Transaktionen genererade ett positivt kassaflöde om 60 MSEK.

MARKNAD OCH FRAMTIDA UTVECKLING

Swedavias verksamhet har påverkats av covid-19 pandemin under 2020 och 2021 i form av minskad flygtrafik och därmed minskade intäkter och försämrat ekonomiskt resultat. Under 2022 har dock en kraftig återhämtning skett av flygtrafiken som påverkat Swedavia positivt. Året inleddes med en ökad smittspridning till följd av omikron-varianten av viruset vilket innebar återinförda restriktioner och minskad flygtrafik. Effekterna av virusvarianten minskade efter hand och större delen av restriktionerna togs bort i början av februari. Detta medförde att efterfrågan på resande ökade kraftigt från mars och fortsatte att öka under resten av året. Den ökade efterfrågan på resor har medfört att flygbolagen successivt har ökat utbudet genom fler destinationer och utökat antal avgångar.

Under året reste 27,6 miljoner resenärer via Swedavias flygplatser. Det är mer än dubbelt så många resenärer som föregående år och resenärsvolymen under året uppgick till 70 procent av volymen 2019 före pandemin. Den ökade återhämtningstakten gjorde att under slutet av året uppgick antalet resenärer till närmare 80 procent av 2019 års volym. Resenärsökningen under året har medfört ökade intäkter och ett förbättrat ekonomiskt resultat.

Trots den återhämtning som skett under 2022 är det svårt att göra prognoser över framtida resenärsutveckling, dels beroende på kvarvarande effekter av pandemin och dels på grund av det osäkra omvärldsläget och ekonomisk utveckling. Swedavia arbetar i stället 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.

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	+32/–32	
Lönenivå	+1/–1	–16/+16	
Räntenivå	+1/–1	–9/+9	

Resenärsvolym

Antalet resenärer som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har. Cirka 67 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 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. En ökning av resenärsvolymerna med en procent beräknas öka Swedavias intäkter med 32 MSEK (16) på årsbasis.

Lönenivå

Med i medelantal 2 364 anställda (2 244) uppgår Swedavias personalkostnader till 1 664 MSEK (1 484). En ökning av lönekostnaden med en procent ökar Swedavias personalkostnader med 16 MSEK (16) på årsbasis.

Räntenivå

Swedavia har per den 31 december 2022 en extern lånefinansiering uppgående till 11 144 MSEK (9 672) som utgör 42 procent (38) av balansomslutningen.

Per 31 december 2022 har 92 procent (96) 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 8,5 MSEK (4,0) vilket innebär att resultatet efter finansiella poster minskar med motsvarande belopp. En sänkning av räntenivån med en procentenhet skulle minska Swedavias räntekostnader med 8,5 MSEK (–4,0) och därigenom förbättra resultat 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. Även en försämring av omvärldsläget samt påverkan av makroekonomiska faktorer såsom ökad inflation och ökade priser på energi, drivmedel och råvaror påverkar tillväxten i världsekonomin negativt, vilket i sin tur påverkar utvecklingen i flygbranschen. Swedavia är känsligt för politiska beslut som kan påverka flygtrafiken, samt för hur attityden till flygtrafik förändras hos allmänheten. Klimatrelaterade risker kan komma att påverka Swedavias verksamhet och finansiella ställning både på kort och lång sikt.

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 har bestridit stämningen i sin helhet, men beloppet som stämningen avser är väsentligt. Tingsrätten meddelade dom i målet den 24 mars 2022 till Swedavias fördel. Domen har överklagats av motparten och hovrätten har beviljat prövningstillstånd.

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 43, 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 25 april 2022. 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, Anställda och personalkostnader.

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 separat del skild från förvaltningsberättelsen. Hållbarhetsrapportens omfattning beskrivs på sidan 70 i årsoch hållbarhetsredovisningen.

HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Swedavia har den 2 februari 2023 utsett Kristina Ferenius till ny CFO samt ny ledamot i Swedavias koncernledning. Kristina kommer närmast från rollen som CFO vid Sveaskog och tillträder tjänsten senast 1 augusti.

MODERBOLAGET

Nettoomsättningen för moderbolaget för helåret uppgick till 4 824 MSEK (2 698), vilket var en ökning med 2 126 MSEK, i huvudsak hänförligt ökade resenärsvolymer från och med det andra kvartalet och under resten av året jämfört med föregående år. Övriga rörelseintäkter, –392 MSEK (233), påverkades av reservering i kvartal fyra för eventuell återbetalning av omställningsstöd om –441 MSEK och erhållet omställningsstöd om 20 MSEK (208). Rörelseresultatet för helåret uppgick till –890 MSEK (–1 592) och rörelsemarginalen till –18,4 procent (–59,0). Resultat före skatt uppgick till –183 MSEK (–1 056) och årets resultat till –25 MSEK (–898).

Moderbolagets anläggningstillgångar uppgick till 21 402 MSEK (20 540) och består huvudsakligen av materiella anläggningstillgångar till ett värde av 18 858 MSEK (18 248). Omsättningstillgångarna uppgick till 3 557 MSEK (4 015), varav likvida medel uppgick till 1 260 MSEK (2 100). Det egna kapitalet uppgick till 9 249 MSEK (10 204). Moderbolagets skulder och obeskattade reserver uppgick till 15 710 MSEK (14 351) 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 2022 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 28 april 2023.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2022 beslutar, att Swedavia AB för räkenskapsåret 2022 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	2 162 483 527
Årets resultat	–24 654 379
	7 799 183 687

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	**7 799 183 687**
varav till överkursfond	2 161 354 539
varav till hybridobligation	3 500 000 000
varav till balanserade vinstmedel	2 137 829 148

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 2022 uppgick till –3,3 procent, vilket inte är i nivå med Swedavias lönsamhetsmål. Skuldsättningsgraden uppgår till 1,0 ggr, vilket är inom kapitalstrukturmålets intervall om 0,7–1,5 ggr.

Trots en kraftig återhämtning under 2022 har resenärsvolymerna och intjäningsförmågan ännu inte återhämtat sig till en balanserad nivå, vilket innebär fortsatt negativa finansiella effekter för Swedavia. Vidare innebär det osäkra omvärldsläget att det är svårt att bedöma den framtida finansiella utvecklingen för bolaget både på kort och lång sikt. Mot bakgrund av detta föreslår styrelsen, i enlighet med utdelningspolicyn, att ingen utdelning lämnas vid årsstämman den 28 april 2023 och att disponibla medel inklusive årets resultat, 7 799 MSEK, balanseras i ny räkning.

ÅRSSTÄMMA

Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 28 april 2023. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats www.swedavia.se.

KALENDARIUM

Års- och hållbarhetsredovisning 2022	2023-03-30
Årsstämma 2023	2023-04-28
Delårsrapport jan–mar 2023	2023-04-28
Halvårsrapport jan–jun 2023	2023-07-20
Delårsrapport jan–sep 2023	2023-10-30
Bokslutskommuniké 2023	2024-02-15

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. Under 2022 har Näringsdepartementet företrätt svenska statens aktier på Swedavias års- och bolagsstämmor och nominerat styrelseledamöter i Swedavia.

BOLAGSSTYRNING

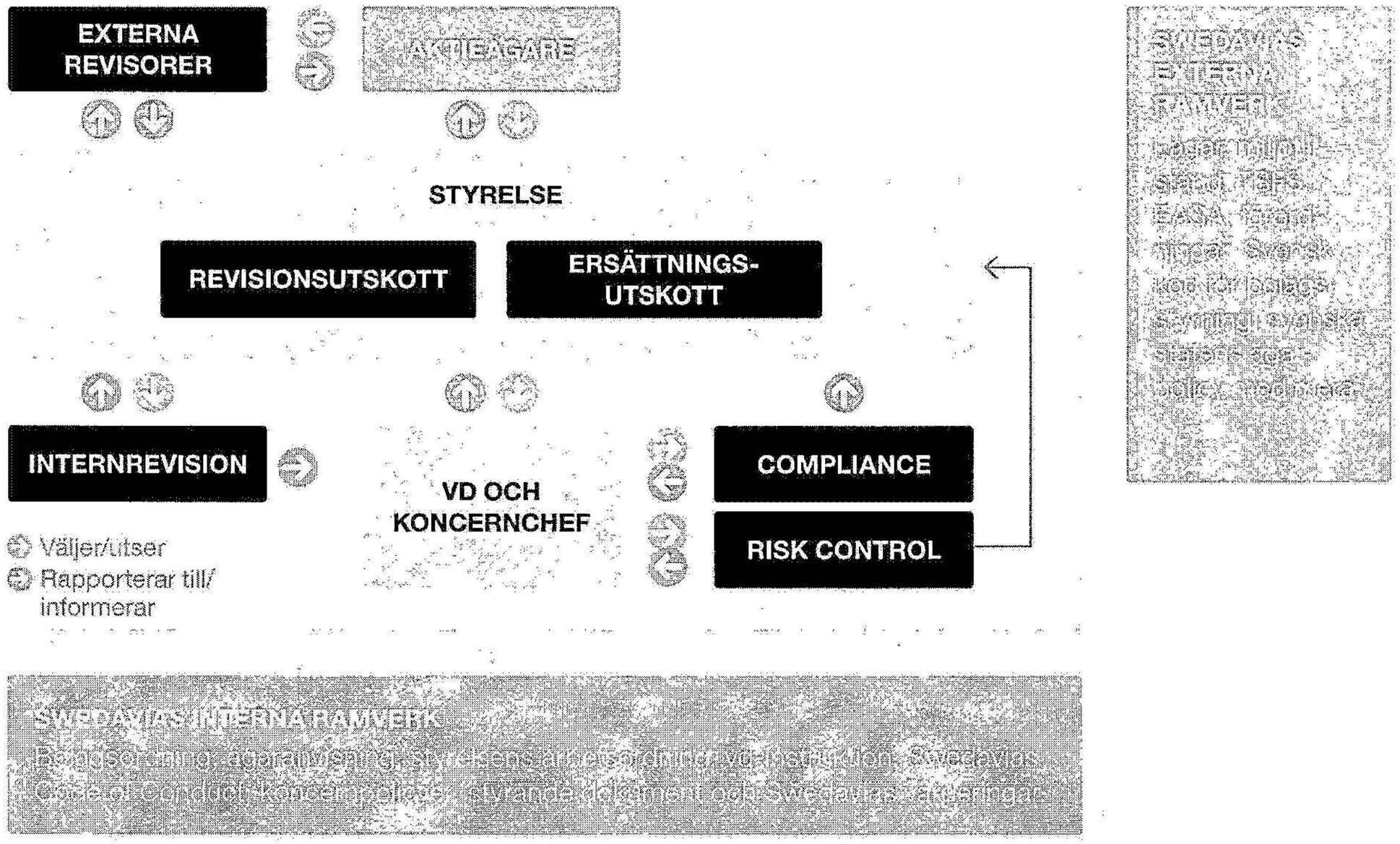
Swedavias bolagsstyrning regleras utifrån externa ramverk som tillämpliga EU-förordningar, aktiebolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy och Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"). I statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020 ("statens ägarpolicy") 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.

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 riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare och förslag till ersättningsrapport för godkännande av stämman.

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

ÅRSSTÄMMA

Swedavias årsstämma 2022 hölls den 25 april 2022. 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 2021, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2021. 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 har under 2022 drivits och koordinerats av avdelningen 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 finans- och 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 2022 beslutades att antalet ledamöter ska vara nio. Vidare finns två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter i styrelsen. På sidorna 101–102 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 2022 valde nio ledamöter varav fyra män och fem kvinnor. Arbetstagarrepresentanterna har under 2022 varit två män. Genomsnittsåldern på ledamöterna i Swedavias styrelse, inklusive arbetstagarrepresentanter är 61 år.

Styrelsens ordförande

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

Ordföranden ska bland annat organisera och leda styrelsearbetet, ha regelbunden kontakt med verkställande direktör och se till att styrelsen erhåller tillfredsställande informations- och beslutsunderlag för sitt arbete. Styrelsens ordförande ansvarar också för att samordna styrelsens syn 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.

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.

Styrelsens arbete under 2022

Styrelsen har under 2022 hållit åtta ordinarie sammanträden, tre extra sammanträden och ett konstituerande sammanträde. Sammanträdena har under 2022 särskilt behandlat bolagets situation under den snabba återhämtningen efter covid-19 pandemin och frågor relaterade till detta såsom anpassning och återuppbyggnad av kapacitet. 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 2022 bland annat hanterat följande huvudfrågor:

- Bolagets situation kopplat till återhämtning efter covid-19-pandemin
- Bolagets situation kopplat till kapacitetsanpassning och köproblematiken vid Stockholm Arlanda Airport
- Frågor kopplat till status i utvecklingsplan vid Stockholm Arlanda Airport omfattande ny säkerhetskontroll och marknadsplats
- Arlandautredningen
- Flygplatsutredningen
- Finansiering och kapitalstrukturfrågor
- Bromma Stockholm Airport och utredarens betänkande om flygplatsens avvecklande
- Strategisk utveckling
- Tillgänglighet och nya flygförbindelser
- Större upphandlingar
- Styrande dokument*
- Internkontroll
- Riskhantering och riskvärdering
- Finansiella rapporter
- Rapportering från intern- och externrevision
- IT-säkerhet
- Flygsäkerhetsarbete
- Hållbarhetsarbete
- Swedavias och branschens klimatomställningsarbete
- EU:s taxonomi, CSRD och klimatrelaterad finansiell rapportering (TCFD)
- Föreläggande från Transportstyrelsen kopplat till CNS-certifikatet

* 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.

Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro styrelsemöte	Invald år	Närvaro revisionsutskott	Närvaro ersättningsutskott
Åke Svensson[1]	Ordförande	12/12	2016	4/9	5/5
Tor Clausen[2]	Ledamot	12/12	2020	5/9	
Nina Linander	Ledamot	11/12	2020	9/9	
Lotta Mellström	Ledamot	12/12	2015	9/9	5/5
Lars Mydland	Ledamot	12/12	2014		
Eva Nygren	Ledamot	12/12	2020		
Per Sjödell	Ledamot	12/12	2020		5/5
Lottie Svedenstedt	Ledamot	12/12	2010		5/5
Annica Ånäs	Ledamot	11/12	2020		
Arbetstagarrepresentanter					
Robert Olsson	Ledamot	12/12	2010		4/5
Agne Lindbom	Ledamot	12/12	2018		
Conny Moholi	Suppleant	0/12	2018		
Mikael Nordenståhl	Suppleant	0/12	2018		

[1] Åke Svensson lämnade Finans- och revisionsutskottet i samband med konstituerande styrelsemöte 25 april 2022.
[2] Tor Clausen valdes in i Finans- och revisionsutskottet i samband med konstituerande styrelsemöte den 25 april 2022.

Styrelsens utskottsarbete

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

Finans- och 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. Avrapportering görs i styrelsen av ordförande och protokoll för varje utskottssammanträde bifogas material inför därpå följande styrelsesammanträde. Finans- och revisionsutskottet har under 2022 haft nio protokollförda möten, varav två möten har hållits per capsulam. Bolagets intern- och externrevisorer har närvarat vid mötena. Finans- och revisionsutskottet har under året bland annat hanterat finansiella rapporter, intern och extern revision, hantering av verksamhetsrisker och övervakat bolagets arbete med riskhantering. Utskottet har också tillsett uppfyllnad av bland annat regler inom finansiell rapportering, redovisningsstandarder och andra krav för börsnoterade bolag. Vidare har finans- och revisionsutskottet hanterat internrevisionens rapporter samt haft en fördjupad genomgång av finansieringsfrågor samt hållbarhetsfrågor.

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 2022 samt genomfört upphandling inför årsstämman 2023. I finans- och revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2022 styrelseledamöterna Nina Linander, Lotta Mellström och Tor Clausen. Utskottet har vid per capsulam möte 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 2022.

Ersättningsutskottet har under året bland annat hanterat total ersättning och anställningsvillkor för kretsen ledande befattningshavare samt internrevisionschef. Vidare har utskottet förberett styrelsens utvärdering, inklusive utvärdering av verkställande direktörens arbete. Styrelseutvärderingen har därefter genomförts med enkätundersökning med hjälp av extern aktör och därefter utvärdering i egen regi. Utskottet har därutöver gått igenom resultatet och uppföljning av Swedavias medarbetarundersökning samt löpande pulsmätningar avseende medarbetarnas återkoppling och särskilt arbetsmiljöfrågor under återhämtningen efter covid-19-pandemin.

Utskottet har även gått igenom verkställande direktörens successionsplanering och ledarutveckling för ledande befattningshavare. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2022 Åke Svensson som ordförande, Lotta Mellström, Per Sjödell och Lottie Svedenstedt som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Utvärdering av styrelsearbetet 2022

Styrelsens och verkställande direktörens arbete har under året, på styrelseordförandes initiativ, utvärderats genom en systematisk och strukturerad process. 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.

Styrelsens ersättning

Styrelsens arvoden bestäms av årsstämman. Till styrelsens ordförande utgår arvode med 470 000 kronor och till varje ledamot med 234 000 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 finans- och revisionsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 45 000 kronor och till utskottets ledamöter vardera 26 000 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 2022 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 2022 har koncernledningen sammanträtt betydligt oftare för att hantera återhämtning efter covid-19-pandemin. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, presenteras närmare på sidorna 103–104.

Ersättning till ledande befattningshavare

I statens ägarpolicy finns principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. På Swedavias årsstämma 25 april 2022 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 ett dotterbolag vid utgången av 2022: Swedavia Real Estate AB, som i sin tur är moderbolag i en fastighetskoncern. Under 2022 har tidigare dotterbolaget Swedavia Airport Telecom AB 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 2022 är det bolagets styrelse som lämnar förslag till val av revisor efter rekommendation från finans- och 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 25 april 2022 valdes revisionsbolaget KPMG till revisorer. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2023. KPMG utsåg därefter auktoriserad revisor Tomas 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 finans- och revisionsutskottet. För övrig rådgivning inom redovisning och skattefrågor har EY AB anlitats.

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. Internrevisionen utarbetar oberoende, objektiv tillförsäkran och rådgivningstjänster för att tillföra värde och förbättra Swedavias verksamhet. Internrevisionschefen rapporterar funktionellt till finans- och revisionsutskottet och administrativt till chefsjuristen. Internrevisionsrapporter rapporteras till ansvarig koncernledningsledamot och en sammanfattning av resultatet och åtgärder rapporteras till finans- och revisionsutskottet. Internrevisionen har under 2022 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 styr- och 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. Ledare på alla nivåer är ansvariga för att säkerställa att organisationen följer utfärdade delegeringar av ansvar och befogenheter, finansiella styrdokument och övriga koncernkrav. Styr- och 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.

Styr- och kontrollmiljön består i grunden av externa dokument såsom lagstiftning, redovisningspraxis, ägarpolicy och övriga för verksamheten relevanta externa styrdokument samt övriga internt beslutade styrande dokument. Vidare utgörs styr- och 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 finans- och 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.

Den andra försvarslinjen utgörs av bolagets Chefsjurist som ansvarar för rutinen med övergripande styrande dokument såsom bolagets policyer. Bolaget har en Risk Manager som ansvarar för hantering av risker och säkerställer att bolaget följer beslutat ramverk för riskhantering. För en utförlig beskrivning av Swedavias riskhantering se sidorna 82–87.

Den tredje försvarslinjen utgörs av bolagets internrevision som granskar Swedavias verksamhet och rapporterar löpande till finans- och revisionsutskottet. Bedömning och hantering av risker sker löpande av linjeansvariga som kvartalsvis rapporteras till Risk Manager. Inför varje kvartals gör en ytterligare riskbedömning i bolagets riskkommitté, som dokumenteras i konsolid koncernriskrapport. Denna riskrapport godkänns av verkställande direktören och bereds därefter av finans- och revisionsutskottet innan den fastställs av styrelsen. Finansiella risker hanteras och följs upp kvartalsvis genom särskild rapport om efterlevnad av finans- och kreditpolicy som bereds av finans- och revisionsutskottet och fastställs av styrelsen.

Kontrollaktiviteter

Swedavias kontrollaktiviteter avseende den finansiella rapporteringen består av tre delar: uppföljning och analys av det ekonomiska resultatet, riskrapporten samt 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 finans- och 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 finans- och revisionsutskott och styrelse. Swedavias internrevision gör också granskningar inom olika områden i syfte att säkerställa kvalitet i finansiella processer och i den finansiella rapporteringen. Finans- och revisionsutskottet har även möjlighet till fördjupad dialog och uppföljning av finans- och redovisningsfrågor med bolagets ekonomi- och finansdirektör och revisorer som deltar på utskottets möten.

Information och kommunikation

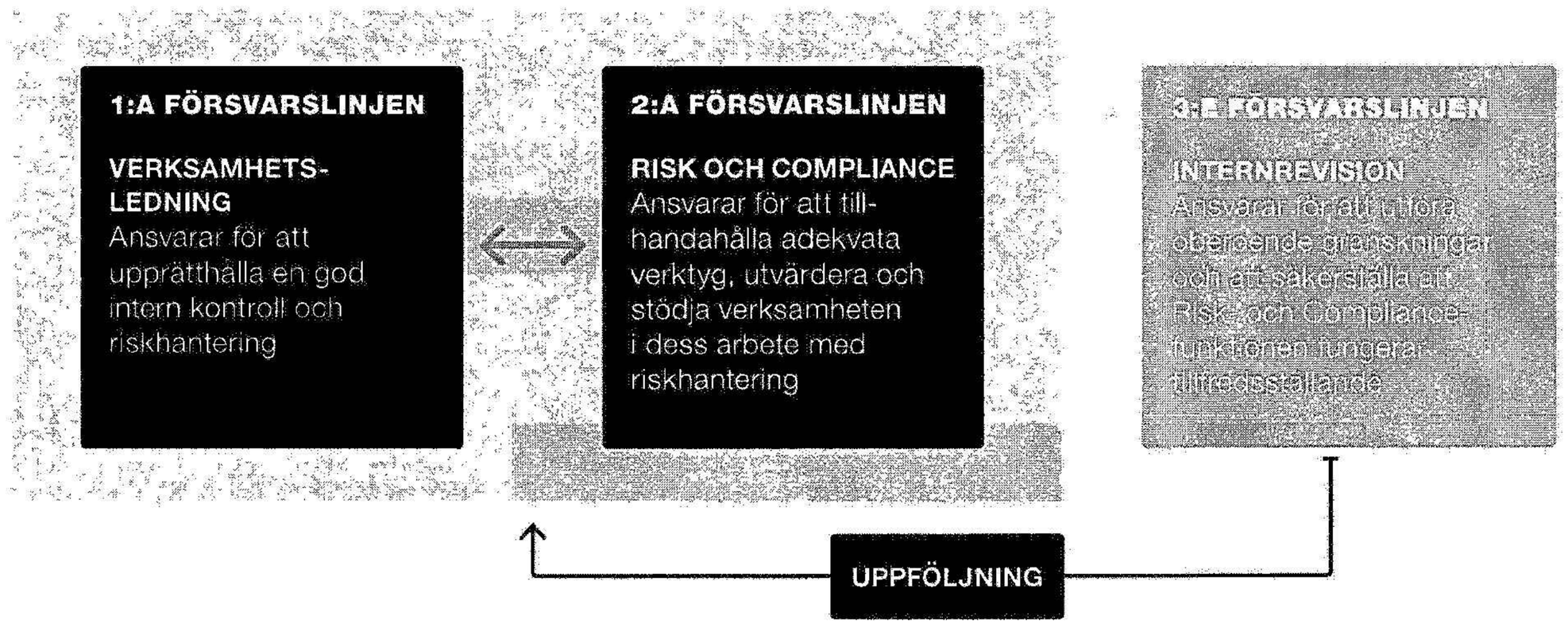
Swedavia är ett statligt ägt bolag och ska enligt statens riktlinjer tillämpa samma regelverk för redovisning och rapportering som börsnoterade bolag. Swedavia har emitterat finansiella instrument noterade på Nasdaq OMX vilket gör att bolaget är skyldig att tillämpa Nasdaq OMX regelverk för emittenter, Marknadsmissbruksförordningen (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 återhämtning och kapacitetsutmaningar efter covid-19-pandemin har koncernledningen under år 2022 därutöver löpande haft ett stort antal möten och avstämningar.

INGÅR I VERKSAMHETEN



Styrelsen utvärderar också linjeverksamhetens 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.

Swedavias styrelse

Per den 31 december 2022.

ÅKE SVENSSON
Styrelseordförande (invald 2016), ordförande Ersättningsutskottet.

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 Finans- och revisionsutskottet (invald 2020).

Födelseår: 1962.
Övriga styrelseuppdrag: Wexthuset 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.

NINA LINANDER
Ordförande Finans- och revisionsutskottet (invald 2020).

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 Finans- och revisionsutskottet.

Födelseår: 1970.
Övriga styrelseuppdrag: Jernhusen AB och LKAB.
Utbildning: Civilekonom, Lunds universitet.
Arbetslivserfarenhet: Ämnesråd, avdelningen för bolag med statligt ägande på Näringsdepartementet och Finansdepartementet. 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.

EVA NYGREN
Ledamot (invald 2020).

Födelseår: 1955.
Övriga styrelseuppdrag: Troax Group AB, Ballingslöv International AB, NRC Group AS, Stiftelsen Prins Eugens Waldemarsudde och Kaj Johansson Group AB.
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.

Swedavias **styrelse**

Per den 31 december 2022.

PER SJÖDELL
Ledamot (invald 2020). Ledamot Ersättningsutskottet.

Födelseår: 1972.
Övriga styrelseuppdrag: Posti Group OY (vice ordförande), Identity Works AB / IW Family AB (ordförande), Arkvision Nordic AB (ordförande), CIP Global Executive Search AB (ordförande), Equestrian Stockholm AB (ordförande), Parfym Sverige AB / Parfym Sverige Holding AB (ordförande), Husse Group AB (ordförande), Spendrups Bryggeriaktiebolag (ledamot), Carismar Software AB / Carismar Holding AB (ledamot), Haypp Group AB (ledamot) och Spring Wine & Spirits AB (ledamot).
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.

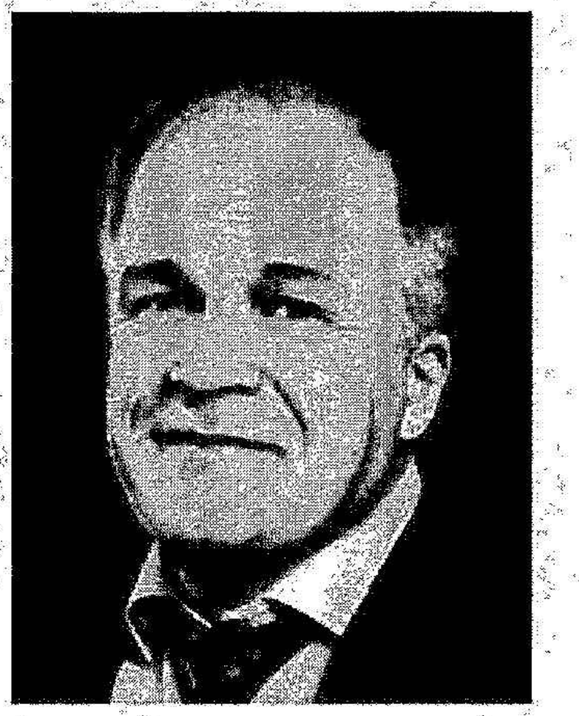
Födelseår: 1957.
Övriga styrelseuppdrag: Tillväxt Helsingborg (ordförande), Gullberg & Jansson AB, Helsingborg IF (vice ordförande) och Fine Little Day AB.
Utbildning: Juristexamen, Uppsala universitet.
Arbetslivserfarenhet: Egenföretagare K-utveckling Engineering AB. Tidigare koncernchef Kid Interiör A/S, Affärsområdeschef IKEA of Sweden, Deputy General Manager IKEA Systems BV, vd Inter IKEA Systems A/S och regionchef H&M AB.

ANNICA ÅNÄS
Ledamot (invald 2020).

Födelseår: 1971.
Övriga styrelseuppdrag: Atrium Ljungberg (vd).
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) i Ersättningsutskottet.

Födelseår: 1966.
Övriga styrelseuppdrag: Ordförande ST.
Utbildning: Gymnasium, fackliga utbildningar med mera. Säkerhetsvakt/skyddsvakt, Swedavia.

SUPPLEANTER

CONNY MOHOLI
Födelseår: 1966.

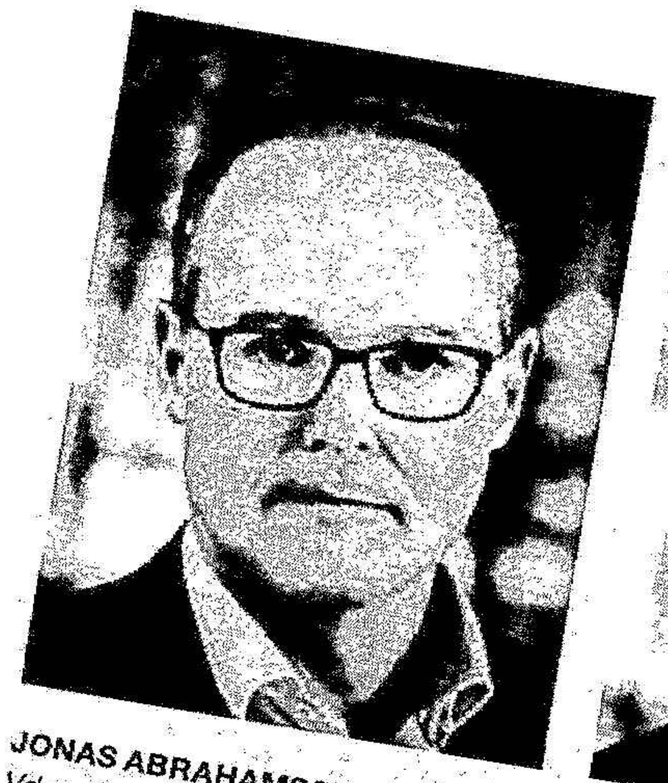
MIKAEL NORDENSTÅHL
Födelseår: 1961.

REVISOR

TOMAS GERHARDSSON
Huvudansvarig revisor, KPMG AB.
Födelseår: 1969.

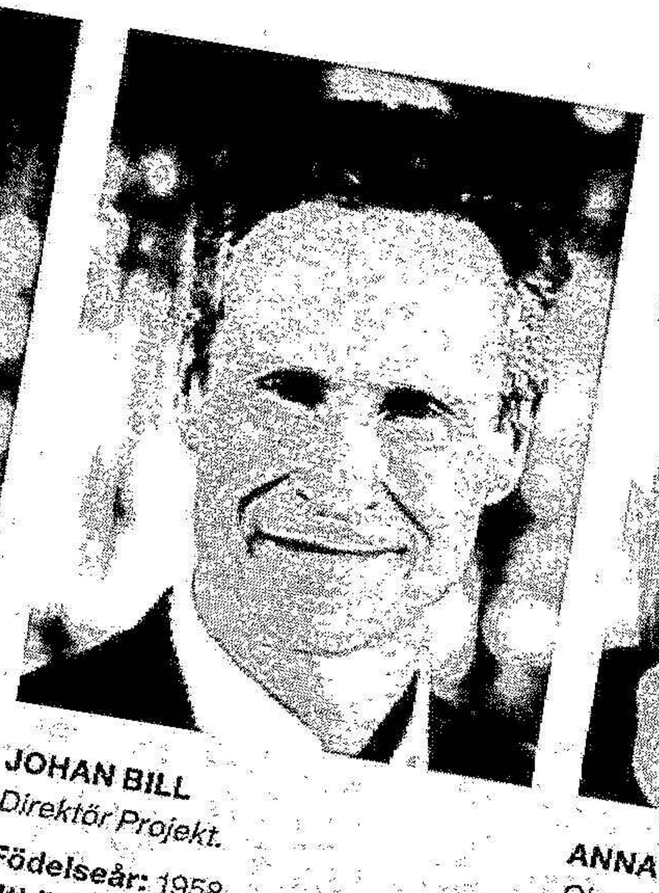
Swedavias koncernledning

Per den 31 december 2022.



JONAS ABRAHAMSSON
Vd och koncernchef.

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: Styrelseordförande 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.

ANNA BOVALLER
Chefsjurist.

Födelseår: 1963.
Utbildning: Jur. kand., Lunds universitet; IHM Master i ledarskap och Executive Management Program, SSE Executive Education; Handelshögskolan, 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 kansliansvarig för Svenska regionala flygplatser vid Sveriges Kommuner och Landsting.
Styrelseuppdrag: Destination Sigtuna, Segelflygarna i Uppsala FK.

Swedavias koncernledning

Per den 31 december 2022.

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 Länsförsäkringar Jämtland AB, Styrelseordförande Winterlife AB.

ALI SADEGHI
Direktör Anläggningar & system.

Födelseår: 1976.
Utbildning: Byggteknik,Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm.
Arbetslivserfarenhet: Direktör Investeringar, Trafikverket. Direktör Nya Stambanor, Trafikverket.
Styrelseuppdrag: Styrelseordförande, Swedavia Real Estate AB.

MATS PÅHLSON
Direktör Ekonomi & finans.

Födelseår: 1963.
Utbildning: Ekonomlinjen, Växjö Högskola, Växjö.
Arbetslivserfarenhet: CFO Acade-Media, 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	2022	2021
Nettoomsättning	3, 4, 5	4 846	2 717
Övriga rörelseintäkter	6	–349	325
Summa intäkter		**4 497**	**3 042**
Aktiverat arbete för egen räkning		121	161
Externa kostnader	7	–2 370	–1 707
Personalkostnader	8	–1 664	–1 484
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	–1 363	–1 382
Övriga rörelsekostnader	10	–5	–14
Rörelseresultat		**–783**	**–1 385**
Resultat från finansiella poster	11		
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures		72	71
Finansiella intäkter		24	4
Finansiella kostnader		–182	–131
Resultat före skatt		**–870**	**–1 441**
Skatt	13	161	258
Årets resultat		**–709**	**–1 182**
Resultat per aktie	33		
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		–0,55	–0,83
Antal aktier		1 441 403 026	1 441 403 026

Koncernens rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2022	2021
Årets resultat		**–709**	**–1 182**
Övrigt totalresultat:			
Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen			
Kassaflödessäkringar:			
Omklassificerats till resultaträkningen		35	8
Årets värdeförändring		629	177
Skatt		–137	–38
Övrigt totalresultat intresseföretag och joint ventures, netto		39	13
Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner		271	–3
Skatt		–56	1
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		**782**	**157**
Årets totalresultat		**73**	**–1 025**

Koncernens balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2022-12-31	2021-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	14	695	702
Övriga materiella anläggningstillgångar	15, 16, 17, 18, 19	19 080	18 464
Nyttjanderättstillgångar	22	1 031	1 088
Förvaltningsfastigheter	21	634	668
Biologiska tillgångar	20, 23	97	83
Uppskjuten skattefordran	37	138	169
Derivatinstrument	20, 28	665	42
Finansiella anläggningstillgångar	24, 25, 26, 28	1 439	1 282
Summa anläggningstillgångar		**23 778**	**22 498**
Omsättningstillgångar			
Material och förråd	29	78	62
Kundfordringar	28, 43	489	383
Fordringar hos intresseföretag och joint ventures	5	11	27
Derivatinstrument	20,28	7	—
Övriga fordringar	30	126	248
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	31	146	95
Kortfristiga placeringar	32	392	297
Likvida medel	28, 40	1 260	2 100
Summa omsättningstillgångar		**2 509**	**3 213**
SUMMA TILLGÅNGAR		**26 288**	**25 711**

Belopp i MSEK	Not	2022-12-31	2021-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	33		
Aktiekapital		1 441	1 441
Övrigt tillskjutet kapital		3 783	4 661
Säkringsreserv	43	533	6
Hybridobligationer		3 500	3 500
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		1 827	2 381
Summa eget kapital		**11 084**	**11 990**
Långfristiga skulder			
Avsättningar	34, 35, 36	915	1 153
Räntebärande skulder	38, 39	8 800	8 002
Leasingskulder	22, 38	972	1 022
Derivatinstrument	20, 28, 43	2	35
Övriga långfristiga skulder		13	128
Summa långfristiga skulder		**10 700**	**10 339**
Kortfristiga skulder			
Avsättningar	34, 36	49	98
Räntebärande skulder	38, 39	2 344	1 671
Derivatinstrument	20, 28, 43	4	4
Leasingskulder	22, 38	122	122
Leverantörsskulder		613	565
Skulder till intresseföretag och joint ventures	5	33	64
Övriga skulder	41	629	305
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	42	710	553
Summa kortfristiga skulder		**4 503**	**3 382**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**26 288**	**25 711**

Koncernens förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings-reserver	Hybrid-obligationer	Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat	Totalt eget kapital
2022						
Eget kapital vid årets ingång	**1 441**	**4 661**	**6**	**3 500**	**2 381**	**11 990**
Räntekostnader, hybridobligationer	—	—	—	—	–81	–81
Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott, jämte ränta	—	–879	—	—	–19	–898
Summa transaktioner med ägare, m.fl.	**—**	**–879**	**—**	**—**	**–100**	**–979**
Årets resultat	—	—	—	—	–709	–709
Övrigt totalresultat	—	—	527	—	255	782
Summa årets totalresultat	**—**	**—**	**527**	**—**	**–454**	**73**
Utgående eget kapital 2022-12-31	**1 441**	**3 782**	**533**	**3 500**	**1 827**	**11 084**

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**

Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2022	2021
Den löpande verksamheten	45		
Resultat före skatt		–870	–1 441
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		1 524	993
Betald skatt		–57	–16
		597	**–463**
Ökning(–)/Minskning(+) av material och förråd		–16	–5
Ökning(–)/Minskning(+) av rörelsefordringar		–92	160
Ökning(+)/Minskning(–) av rörelseskulder		52	14
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**541**	**–293**
Investeringsverksamheten			
Avyttring dotterföretag	45	64	488
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar	3	–56	–74
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	3	–1 758	–1 755
Förvärv av kortfristiga placeringar	32	–2 199	–347
Avyttring av kortfristiga placeringar	32	2 104	225
Utdelning från intresseföretag	5	79	78
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–1 767**	**–1 386**
Finansieringsverksamheten			
Emission hybridobligationer	33	—	2 500
Hybridobligationer, räntekostnader och transaktionskostnader	33	–81	–18
Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott, jämte ränta	33	–898	—
Upptagna lån	38, 39	3 694	4 494
Återbetalda lån	38, 39	–2 223	–4 555
Återbetalda leasingskulder	22	–107	–104
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**385**	**2 317**
Årets kassaflöde		**–840**	**638**
Likvida medel vid årets början		**2 100**	**1 462**
Likvida medel vid årets slut		**1 260**	**2 100**

Moderbolagets resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2022	2021
Nettoomsättning	3, 4, 5	4 824	2 698
Övriga rörelseintäkter	6	–392	233
Summa intäkter		**4 431**	**2 932**
Aktiverat arbete för egen räkning		121	161
Externa kostnader	7	–2486	–1 913
Personalkostnader	8	–1 701	–1 494
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	–1 251	–1 263
Övriga rörelsekostnader	10	–5	–14
Rörelseresultat		**–890**	**–1 592**
Resultat från finansiella poster	11		
Resultat från andelar i koncernföretag	5	700	—
Ränteintäkter och liknande resultatposter		35	10
Räntekostnader och liknande resultatposter		–186	–141
Resultat efter finansiella poster		**–340**	**–1 722**
Bokslutsdispositioner	12	157	667
Resultat före skatt		**–183**	**–1 056**
Skatt	13	158	157
Årets resultat		**–25**	**–898**

Moderbolagets rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2022	2021
Årets resultat		**–25**	**–898**
Övrigt totalresultat		—	—
Årets totalresultat		**–25**	**–898**

Moderbolagets balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2022-12-31	2021-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	14	523	555
Materiella anläggningstillgångar	15, 16, 17, 18, 19	18 858	18 248
Finansiella anläggningstillgångar	24, 25, 26, 27, 37	2 022	1 737
Summa anläggningstillgångar		**21 402**	**20 540**
Omsättningstillgångar			
Material och förråd	29	78	61
Kundfordringar	28, 43	485	372
Fordringar hos koncernföretag	5	1 061	808
Fordringar hos intresseföretag och joint ventures	5	11	27
Övriga fordringar	30	97	227
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	31	172	123
Kortfristiga placeringar	32	392	297
Kassa och bank	28, 40	1 260	2 100
Summa omsättningstillgångar		**3 557**	**4 015**
SUMMA TILLGÅNGAR		**24 959**	**24 555**

Belopp i MSEK	Not	2022-12-31	2021-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	33		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441
Fond för utvecklingsutgifter		9	17
Summa bundet eget kapital		**1 450**	**1 458**
Fritt eget kapital			
Överkursfond		2 161	2 161
Hybridobligationer		3 500	3 500
Balanserade vinstmedel		2 162	3 983
Årets resultat		–25	–898
Summa fritt eget kapital		**7 799**	**8 746**
Summa eget kapital		**9 249**	**10 204**
Summa obeskattade reserver	12	**988**	**1 083**
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	34, 35	1 098	1 106
Övriga avsättningar	36	392	376
Summa avsättningar		**1 491**	**1 482**
Obligationslån	38, 39	4 600	4 302
Skulder till kreditinstitut	38, 39	4 200	3 700
Övriga långfristiga skulder		—	118
Summa långfristiga skulder		**8 800**	**8 120**
Obligationslån	38, 39	1 450	1 571
Skulder till kreditinstitut	38, 39	893	100
Leverantörsskulder		605	559
Skulder till koncernföretag	5	109	536
Skulder till intresseföretag och joint ventures	5	33	64
Övriga kortfristiga skulder		627	290
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	42	714	546
Summa kortfristiga skulder		**4 431**	**3 666**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**24 959**	**24 555**

Moderbolagets förändringar i eget kapital

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			
Belopp i MSEK	**Aktiekapital**	**Fond för utveck-lingsutgifter**	**Överkursfond**	**Hybrid-obligationer**	**Balanserade vinstmedel**	**Totalt eget kapital**
2022						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	17	2 161	3 500	3 084	10 204
Räntekostnader, hybridobligationer	—	—	—	—	–81	–81
Fusionsdifferens, Swedavia Airport Telecom AB	—	—	—	—	49	49
Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott, jämte ränta	—	—	—	—	–898	–898
Summa transaktioner med ägare, m.fl.	—	—	—	—	–930	–930
Omklassificering till/från fond för utvecklingsutgifter	—	–7	—	—	7	—
Årets resultat	—	—	—	—	–25	–25
Övrigt totalresultat	—	—	—	—	—	—
Summa årets totalresultat	—	—	—	—	–25	–25
Utgående eget kapital 2022-12-31	1 441	9	2 161	3 500	2 138	9 249

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			
Belopp i MSEK	**Aktiekapital**	**Fond för utveck-lingsutgifter**	**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.	—	—	—	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 2021-12-31	1 441	17	2 161	3 500	3 084	10 204

Moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2022	2021
Den löpande verksamheten	45		
Resultat före skatt		–340	–1 722
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		1 283	1 185
Betald skatt		–22	–5
		920	**–542**
Ökning(–)/Minskning(+) av material och förråd		–16	–5
Ökning(–)/Minskning(+) av rörelsefordringar		–318	979
Ökning(+)/Minskning(–) av rörelseskulder		–127	–436
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**461**	**–4**
Investeringsverksamheten			
Likvid erhållen vid fusion		—	5
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		–56	–74
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–1 758	–1 703
Förvärv av kortfristiga placeringar	32	–2 199	–347
Avyttring av kortfristiga placeringar	32	2 104	225
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–1 909**	**–1 894**
Finansieringsverksamheten			
Emission hybridobligationer	33	—	2 500
Hybridobligationer, räntekostnader, transaktionskostnader	33	–81	–18
Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott, jämte ränta	33	–898	—
Upptagna lån	38, 39	3 694	4 494
Återbetalda lån	38, 39	–2 223	–4 555
Erhållna/lämnade koncernbidrag	3	116	120
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**608**	**2 541**
Årets kassaflöde		**–840**	**643**
Likvida medel vid årets början		**2 100**	**1 457**
Likvida medel vid årets slut		**1 260**	**2 100**

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 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 2022
Av de nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden som tillämpas från 1 januari 2022 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 2023 eller senare
Effekterna på koncernens finansiella rapporter och ställning av ändringar och standarder som är obligatoriska för koncernen för räkenskapsåret 2023 är under utvärdering men bedöms inte ha någon påverkan på koncernens finansiella rapporter. För nya och reviderade standarder som träder ikraft 2024 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 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 egetkapitalinstrument 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 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 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. 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.

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 betalningsförmåga, 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 43.

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 kriterierna 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.

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 2021.

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 35.

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 resenärsrelaterade intäkter
- **Real Estate** äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser. Merparten av intäkterna utgörs av fastighetsintäkter.

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 elimination 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]	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Nettoomsättning	4 824	2 715	40	39	–18	–37	4 846	2 717
Övriga rörelseintäkter	–392	233	43	101	0	–9	–349	325
Aktiverat arbete för egen räkning	121	161	—	—	—	—	121	161
Rörelsens kostnader	–4 155	–3 339	–55	–43	171	176	–4 038	–3 206
Avskrivningar och nedskrivningar	–1 226	–1 245	–22	–25	–114	–112	–1 363	–1 382
Rörelseresultat	**–828**	**–1 475**	**7**	**72**	**38**	**18**	**–783**	**–1 385**
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	—	—	72	71	—	—	72	71
Resultat från andelar i dotterföretag	700	—	—	—	–700	—	—	—
Finansiella intäkter	35	10	—	0	–11	–6	24	4
Finansiella kostnader	–199	–148	–9	–6	26	24	–182	–131
Koncernbidrag	48	36	–48	–36	—	—	—	—
Resultat före skatt	**–244**	**–1 577**	**21**	**101**	**–647**	**35**	**–870**	**–1 441**
Skatt	171	265	1	1	–11	–7	161	258
Årets resultat	**–73**	**–1 312**	**22**	**102**	**–658**	**28**	**–709**	**–1 182**
Övrig segmentsinformation								
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	—	—	72	71	—	—	72	71
Investeringar	1 798	1 777	16	54	—	—	1 814	1 831
Vinst/förlust vid försäljning av aktier, andelar och verksamheter	—	–2	43	101	—	–9	43	90
Omstruktureringskostnader	6	18	—	—	—	—	6	18
Nedskrivningar/ utrangeringar	22	52	—	—	—	—	22	52

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
Balansräkning, per 31 december[1]	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Anläggningstillgångar	21 100	20 292	1 632	1 637	1 047	569	23 778	22 498
Omsättningstillgångar	3 557	3 934	144	455	–1 191	–1 176	2 509	3 213
Summa tillgångar	**24 656**	**24 227**	**1 776**	**2 091**	**–144**	**–607**	**26 288**	**25 711**
Eget kapital	10 461	11 298	685	1 324	–62	–631	11 084	11 990
Skulder	14 195	12 929	1 091	768	–82	24	15 204	13 720
Summa eget kapital och skulder	**24 656**	**24 227**	**1 776**	**2 091**	**–144**	**–607**	**26 288**	**25 711**

[1] Av koncernens intäkter 2022 svarade en kund för 14 procent (13) motsvarande 701 MSEK (410), fördelat på båda segmenten.

NOT 4 Nettoomsättning

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
Intäktsfördelning [1]	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Aviation Business								
Resenärsrelaterade intäkter	1 278	578	—	—	—	—	1 278	578
Flygplansrelaterade intäkter	585	325	—	—	—	—	585	325
Externt reglerade avgifter	781	539	—	—	—	—	781	539
Ground handling	208	116	—	—	—	—	208	116
Övriga tilläggstjänster	143	93	—	—	—	—	143	93
Summa Aviation Business	**2 995**	**1 653**	—	—	—	—	**2 995**	**1 653**
Commercial Services								
Bilparkering och angöring	716	339	—	—	—	—	716	339
Retail, Food & Beverage	500	181	—	—	—	—	500	181
Fastighetsintäkter	438	384	32	32	–13	–16	457	399
Reklam	83	61	–8	—	—	—	83	61
Övriga Commercial-produkter	67	79	—	7	–12	–15	63	70
Summa Commercial Services	**1 804**	**1 044**	**39**	**39**	**–24**	**–31**	**1 819**	**1 051**
Övrig nettoomsättning	25	19	1	1	6	–6	32	14
Summa nettoomsättning	**4 824**	**2 715**	**40**	**39**	**–18**	**–37**	**4 846**	**2 717**
Varav intäkter för avtal med kunder	4 111	2 355	28	25	–5	–21	4 134	2 359
Varav ej intäkter för avtal med kunder	712	360	12	15	–12	–17	712	358

[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 4 100 MSEK (2 314), vilket avser total nettoomsättning per 31 december förutom intäkter från Retail, Food and Beverage om 500 MSEK (181) samt delar av Fastighetsintäkter om 245 MSEK (222). För helåret uppgick intäkter enligt IFRS 16 till 745 MSEK (403) där 726 MSEK (385) var hänförligt till flygplatssegmentet och 19 MSEK (17) 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 2022 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	
	2022-12-31	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Avtalstillgångar	74	22	74	22
Avtalsskulder	110	104	110	104

Nedskrivningar som redovisats avseende eventuella avtalstillgångar som härrör avtal med kunder uppgick under året till 0 MSEK (0).

	Koncernen	
	2022	**2021**
Intäkter redovisat under den rapportperiod som inkluderat i avtalets skuldsaldo i början av perioder	104	40
Intäkter redovisade under rapportperioden från uppfyllda prestationsåtaganden under tidigare perioder	22	7

NOT 5 Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående omfattar transaktioner med statligt ägda bolag eller affärsdrivande verk där staten har ett bestämmande inflytande. 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 och skulder hos intresseföretag och joint ventures, se not 28. 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 36, Övriga avsättningar. Transaktioner sker på marknadsmässiga villkor och verksamheten är konkurrensutsatt. Som närstående i 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	
	2022	2021	2022	2021
Försäljning varor och tjänster				
Dotterföretag	—	—	16	46
Intresseföretag och joint ventures	46	63	46	38
Summa försäljning varor och tjänster	**46**	**63**	**62**	**84**
Försäljning fast egendom eller andra tillgångar				
Dotterföretag	—	—	7	3
Intresseföretag och joint ventures	—	—	—	—
Summa försäljning fast egendom eller andra tillgångar	**—**	**—**	**7**	**3**
Köp varor och tjänster				
Dotterföretag	—	—	6	94
Intresseföretag och joint ventures	17	106	17	106
Summa köp varor och tjänster	**17**	**106**	**23**	**200**
Övrigt				
Dotterföretag, räntor netto	—	—	9	6
Dotterföretag, utdelning	—	—	700	—
Intressebolag och joint ventures, utdelning	79	78	—	—
Intresseföretag och joint ventures	**79**	78	**709**	6
Fordringar				
Dotterföretag	—	—	1 061	808
Intresseföretag och joint ventures	11	27	11	27
Summa fordringar	**11**	**27**	**1 072**	**835**
Skulder				
Dotterföretag	—	—	109	536
Intresseföretag och joint ventures	33	64	33	64
Summa skulder	**33**	**64**	**142**	**600**

Transaktioner med staten
Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedavia-koncernens 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 204 MSEK (237) och inköp av varor och tjänster uppgår till 304 MSEK (276). Swedavia har under 2022 erhållit statliga bidrag om totalt 28 MSEK (313), varav 20 MSEK (208) avser omställningsstöd, — MSEK (81) avser stöd vid korttidspermitteringar och 8 MSEK (24) avser hyresbidrag. Transaktioner med staten avseende skatter och sociala avgifter har undantagits.

Fordringar och skulder, dotterbolag var främst hänförliga till bankmedel, övriga fordringar och skulder, dotterbolag utgjordes av interimsmellanhavanden och fakturamellanhavanden.

Fordringar och skulder, intressebolag och joint ventures var främst hänförliga till fakturamellanhavanden.

NOT 6 Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Övriga rörelseintäkter				
Omställningsstöd, erhållet samt reserverat för eventuell återbetalning	–421	208	–421	208
Realisationsvinster	51	98	8	7
Övrigt	21	20	21	18
Summa	**–349**	**325**	**–392**	**233**

Avseende omställningsstöd, erhållet samt reserverat för eventuell återbetalning, uppgick reservering för eventuell återbetalning av omställningsstöd till –441 MSEK och erhållet omställningsstöd till 20 MSEK för 2022. Realisationsvinster avser försäljning av dotterbolag, 43 MSEK (92) samt övriga realisationsvinster om 8 MSEK (7).

NOT 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
KPMG				
Revisionsuppdrag	3	3	3	3
Andra uppdrag	1	1	1	1
Summa	**4**	**4**	**4**	**4**

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 2022.

NOT 8 Anställda och personalkostnader

	2022			2021		
Medelantalet anställda, Sverige	**Totalt**	**Andel kvinnor, %**	**Andel män, %**	**Totalt**	**Andel kvinnor, %**	**Andel män, %**
Moderbolag	2 364	33	67	2 244	34	66
Koncernen	**2 364**	**33**	**67**	**2 244**	**34**	**66**

	2022			2021		
Medelantal, ledande befattningshavare	**Totalt**	**Andel kvinnor, %**	**Andel män, %**	**Totalt**	**Andel kvinnor, %**	**Andel män, %**
Koncernen						
Styrelseledamöter	9	56	44	9	56	44
Övriga ledande befattningshavare inklusive vd	11	45	55	10	50	50

	Koncernen		Moderbolaget	
Löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Löner och ersättningar				
Styrelsen	2	2	2	2
Vd och ledande befattningshavare	23	22	23	22
Övriga anställda [1]	1 103	971	1 103	971
Summa	**1 128**	**995**	**1 128**	**998**
Sociala kostnader [2]	503	471	540	481
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	8	8	8	8
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	128	133	165	143
Övriga personalrelaterade kostnader	32	18	32	18
Summa personalkostnader	**1 664**	**1 484**	**1 701**	**1 494**

[1] Löner har reducerats med — MSEK (76) i samband med korttidspermittering, — MSEK (14) kopplat till löneavstående och — MSEK (62) var hänförligt statligt stöd.
[2] Sociala kostnader har reducerats med — MSEK (24) i samband med korttidspermittering — MSEK (5) kopplat till löneavstående och — MSEK (19) var hänförligt statligt stöd.

Ersättning till styrelse 2022, TSEK	**Styrelse-arvoden**	**Revisions-utskott**	**Ersättnings-utskott**	**Övriga förmåner**
Styrelsens ordförande				
Åke Svensson [1]	467	8	25	—
Styrelseledamöter				
Nina Linander	233	44	—	—
Lotta Mellström	—	—	—	—
Lars Mydland	233	—	—	—
Lottie Svedenstedt	233	—	20	—
Tor Claussen [2]	233	17	—	—
Eva Nygren	233	—	—	—
Per Sjödell	233	—	20	—
Annica Ånäs	233	—	—	—
Summa	**2 095**	**69**	**65**	

[1] Åke Svensson lämnade Finans- och revisionsutskottet i samband med konstituerande styrelsemöte den 25 april 2022.
[2] Tor Clausen valdes in i Finans- och revisionsutskottet på konstituerande styrelsemöte den 25 april 2022.

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 Ånäs	228	—	—	—
Summa	**2 055**	**64**	**58**	—

[1] Per Sjödell valdes in i ersättningsutskottet på konstituerande styrelsemöte 28 april 2021.

Ersättningar till styrelsen utgår från de av årsstämmans fastställda arvoden och utbetalas månadsvis med en tolftedel av årsarvodet. Arvodena beslutas på årsstämman i april och gäller fram till nästa årsstämma. Av administrativa skäl innebär det att arvodet gäller för perioden 1 maj–30 april. I denna sammanställning redovisas det som är utbetalt under ett och samma kalenderår, vilket kan innebära olika ersättningsnivåer för olika delar av kalenderåret.

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 den 25 april 2022. 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 Finans- och revisionsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 25 april 2022. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemötet den 28 april 2021 styrelseledamöterna Nina Linander som ordförande samt Tor Clausen och Lotta Mellström som ledamöter.

Ersättning till ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 25 april 2022. I ersättningsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 25 april 2022 styrelseordförande Åke Svensson som ordförande i utskottet samt styrelseledamöterna Lotta Mellström, Per Sjödell och Lottie Svedenstedt som ledamöter, samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Ersättning till ledande befattningshavare [1] 2022, TSEK		Grundlön	Övriga förmåner [8]	Pensions-kostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
VD och Koncernchef	Jonas Abrahamsson	4 673 [2]	4	1 390	6 067	6 + 12
Direktör Projekt	Johan Bill	2 288	15	687	2 990	6 + 6
Direktör Legal and governance	Anna Bovaller	1 618	3	442	2 063	6 + –
Direktör Operativ drift International Airports	Peder Grunditz [4]	2 074	13	565	2 651	6 + 6
tf Direktör Marknad och försäljning	Christina Hiller [3]	262	3	55	320	3 + –
Direktör Strategiska initiativ och innovation	Fredrik Jaresved	1 553	4	390	1 947	6 + 6
Direktör Marknad och försäljning	Charlotte Ljunggren [4]	2 274	4	659	2 937	6 + 6
Direktör Regional Airports	Susanne Norman	1 646	3	422	2 071	6 + 6
Direktör Anläggningar och system	Caroline Ottoson [5]	1 129	5	330	1 464	6 + 6
Direktör Ekonomi och finans	Mats Påhlson	2 513	3	742	3 258	6 + 6
Direktör Anläggningar och system	Ali Sadeghi [6]	900	0	270	1 170	6 + 6
tf Direktör Anläggningar och system	Elisabeth Svedberg [7]	215	1	48	264	6 + –
Direktör Affärsstöd	Marie Wiksborg	1 979	3	546	2 528	6 + 6
Summa		**23 123**	**61**	**6 545**	**29 729**	

[1] Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad ersättning utgår från fast månadslön, lönetillägg i förekommande fall samt semestertillägg. I pensionskostnad inkluderas premier till sjukförsäkring.
[2] Beloppet inkluderar en marknadslöneanpassning per 2022-08-01.
[3] Christina Hiller tillträdde befattningen som tf Direktör Marknad och försäljning 2022-06-15 och adjungerades till Koncernledningen från och med 2022-10-18.
[4] Charlotte Ljunggren tillträdde, på grund av ordinarie befattningshavares frånvaro, befattningen som tf Direktör Operativ drift International Airports under perioden 2022-06-15 till och med 2022-08-15. Charlotte Ljunggren var tillika tf Chef Stockholm Airports/Flygplatschef Stockholm Arlanda Airport under perioden 2022-06-15 till och med 2022-12-31. Charlotte Ljunggren representerade parallellt Affärsenhet Marknad och försäljning i koncernledningen till och med 2022-10-17.
[5] Caroline Ottoson lämnade befattningen som Direktör Anläggningar och system och kretsen ledande befattningshavare den 9 juni 2022 för att tillträda en extern tjänst.
[6] Ali Sadeghi tillträdde befattningen Direktör Anläggningar och system den 1 augusti 2022.
[7] Elisabeth Svedberg var under perioden 2022-06-10 till och med 2022-07-31 tf Direktör Anläggningar och system i avvaktan på att ny ordinarie befattningshavare skulle tillträda befattningen.
[8] Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag och sjukvårdsförsäkring.

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.

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.

NOT 9 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
Avskrivningar	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Goodwill	—	—	25	25
Övriga immateriella anläggningstillgångar	62	61	62	61
Byggnader och mark	371	390	368	389
Förvaltningsfastigheter	19	20	0	—
Markanläggningar	257	262	256	261
Installationer, fordon och inventarier	634	612	521	492
Summa	**1 343**	**1 346**	**1 231**	**1 228**
Nedskrivningar				
Pågående nyanläggningar	20	37	20	36
Summa	**20**	**37**	**20**	**36**
Totalt	**1 363**	**1 382**	**1 251**	**1 263**

NOT 10 Övriga rörelsekostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
Övriga rörelsekostnader	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Kostnad för utrangering av anläggningstillgångar	2	15	2	15
Övrigt	3	–1	2	–1
Summa	**5**	**14**	**5**	**14**

NOT 11 Finansiella intäkter och kostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Årets andel i intresseföretags och joint ventures resultat	72	71	—	—
Summa	**72**	**71**	**—**	**—**

	Koncernen		Moderbolaget	
Finansiella intäkter	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Ränteintäkter	20	4	29	10
Netto, valutakursförändringar	5	—	6	—
Summa	**24**	**4**	**35**	**10**

	Koncernen		Moderbolaget	
Finansiella kostnader	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Räntekostnader finansiella skulder	97	33	148	79
Räntederivat	24	40	24	40
Räntedel i årets pensionskostnad	13	7	—	—
Räntekostnader leasingskulder	33	35	—	—
Netto, valutakursförändringar	—	2	—	8
Övriga finansiella kostnader	15	14	14	13
Summa	**182**	**131**	**186**	**141**

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 51 MSEK (46), har aktiverats under året. Genomsnittlig ränta för 2022 är 2,2 procent (1,1).

NOT 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

	Moderbolaget	
Bokslutsdispositioner	**2022**	**2021**
Förändring avskrivningar över plan	109	550
Erhållna koncernbidrag	48	117
Summa bokslutsdispositioner	**157**	**667**
Obeskattade reserver		
Ackumulerade avskrivningar över plan [1]	988	1 083
Summa obeskattade reserver	**988**	**1 083**

[1] Under året fusionerades Swedavia Airport Telecom AB med moderbolaget, Swedavia AB och ackumulerade avskrivningar över plan ökades med 15 MSEK.

Den ackumulerade överavskrivningen är beräknad på övriga immateriella tillgångar, installationer, fordon och inventarier.

NOT 13 Skatt

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Aktuell skattekostnad (–) / skatteintäkt (+)				
Aktuell skattekostnad	—	–1	—	—
Justering av skatt hänförlig till tidigare år	–1	0	0	—
	–1	**–1**	**0**	**—**
Uppskjuten skattekostnad (–) / skatteintäkt (+)				
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	143	261	140	160
Justering av uppskjuten skatt avseende temporära skillnader hänförlig till tidigare år	19	–2	19	–2
	162	**259**	**159**	**157**
Totalt redovisad skattekostnad	**161**	**258**	**158**	**157**

	2022		2021	
Koncernen	**Procent**	**Belopp**	**Procent**	**Belopp**
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		–870		–1 441
Skatt enligt gällande skattesats	20,6	179	20,6	297
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader	–1,4	–13	–1,1	–16
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter	1,1	10	1,4	21
Temporär skillnad, ej aktiverad	–3,6	–31	–1,9	–27
Skatt avseende tidigare års taxering	2,1	18	–0,1	–2
Övrigt	–0,3	–3	–1,0	–15
Redovisad effektiv skatt	**18,5**	**161**	**17,9**	**258**

	2022		2021	
Moderbolaget	**Procent**	**Belopp**	**Procent**	**Belopp**
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		–183		–1 056
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	20,6	38	20,6	217
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader	–6,8	–12	–1,4	–15
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter	79,1	145	0,0	0
Årets underskott, ej nyttjat	–16,9	–31	–2,6	–27
Skatt avseende tidigare års taxering	10,3	19	–0,2	–2
Övrigt	0,2	0	–1,5	–16
Redovisad effektiv skatt	**86,5**	**158**	**14,9**	**157**

I koncernen avser ej skattepliktiga intäkter 2022, 10 MSEK, samt föregående år, 21 MSEK, främst realisationsvinster från avyttring av aktier och andelar. I moderbolaget avser ej skattepliktiga intäkter 2022 om 145 MSEK främst koncernintern utdelning från dotterföretag.

NOT 14 Immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
Immateriella anläggningstillgångar	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Goodwill	352	352	179	204
Övriga immateriella anläggningstillgångar	344	351	344	351
Summa	**695**	**702**	**523**	**555**

	Koncernen		Moderbolaget	
Goodwill	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	352	352	493	493
Vid årets slut	**352**	**352**	**493**	**493**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	—	—	–290	–265
Årets avskrivning enligt plan	—	—	–25	–25
Vid årets slut	**—**	**—**	**–315**	**–290**
Redovisat värde vid årets slut	**352**	**352**	**179**	**204**

Goodwill

I samband med bolagiseringen 1 april 2010, överlåts 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 2022 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. Under 2022 har effekterna av covid-19 pandemin minskat väsentligt och flygtrafiken har återhämtats i betydande omfattning. Vidare har omvärldsläget försämrats under 2022 med avseende på kriget i Ukraina, ökad inflation och ökade priser på energi, drivmedel och råvaror. Detta påverkar tillväxten i världsekonomin negativt, vilket i sin tur påverkar utvecklingen i flygbranschen. I nuläget är det utmanande att göra en trovärdig prognos över kortsiktig återhämtning och framtida långsiktig resenärsutveckling. Swedavia arbetar i stället löpande med olika scenarier över möjlig framtida utveckling och tar fram handlingsplaner utifrån dessa. Vid fastställande av framtida resenärsutveckling, i såväl affärsplan som strategisk plan har Swedavia tagit fram tre scenarier, hög, låg och mellan. Utifrån dessa tre scenarier har mellanscenariot bedömts spegla den mest sannolika resenärsutvecklingen. Kassaflöden bortom 2036 har antagits ha en årlig tillväxt motsvarande 2,0 procent (2,0) per år. Den använda diskonteringsräntan före skatt uppgår till 8,5 procent (8,1). Prövningen har inte inneburit någon nedskrivning av goodwill.

Känslighetsanalys

Det beräknade återvinningsvärdet för Flygplatsverksamheten översteg redovisat värde per den 31 december 2022. En ökning av diskonteringsräntan (WACC) med 0,5 procent skulle innebära att återvinningsvärdet minskar med cirka 2 500 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 cirka 1 400 MSEK. Återvinningsvärdet skulle i så fall understiga det redovisade värdet med cirka 100 MSEK.

	Koncernen		Moderbolaget	
Övriga immateriella anläggningstillgångar	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	763	737	763	737
Årets omklassificeringar	55	37	55	35
Årets omklassificering/anskaffning genom fusion	—	—	—	2
Årets avyttringar och utrangeringar	0	–12	0	–12
Vid årets slut	**817**	**763**	**817**	**763**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–412	–359	–412	–359
Återföring avskrivning på avyttringar	0	11	0	11
Årets avskrivning enligt plan	–62	–64	–62	–64
Vid årets slut	**–473**	**–412**	**–473**	**–412**
Redovisat värde vid årets slut	**344**	**351**	**344**	**351**

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolering i annans fastighet 159 MSEK (173), IT-system 185 MSEK (178) varav 8 MSEK (17) 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	
	2022-12-31	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Byggnader och mark (not 16)	6 580	6 595	6 510	6 570
Markanläggningar (not 17)	3 747	3 789	3 739	3 777
Installationer, fordon och inventarier (not 18)	3 641	3 521	3 625	3 477
Pågående nyanläggningar (not 19)	5 112	4 558	4 984	4 425
Summa	**19 080**	**18 464**	**18 858**	**18 247**

NOT 16 Byggnader och mark

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	10 118	8 436	10 083	8 409
Årets förvärv/omklassificeringar	354	1 703	308	1 695
Årets avyttringar och utrangeringar	–1	–21	–1	–21
Vid årets slut	**10 472**	**10 118**	**10 391**	**10 083**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–3 516	–3 141	–3 508	–3 134
Återföring avskrivning på avyttringar	1	16	1	16
Årets avskrivning enligt plan	–371	–390	–368	–389
Vid årets slut	**–3 886**	**–3 516**	**–3 875**	**–3 508**
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	–6	–7	–6	–7
Återföring av tidigare års nedskrivningar	—	1	—	1
Årets nedskrivningar	—	—	—	—
Vid årets slut	**–6**	**–6**	**–6**	**–6**
Redovisat värde vid årets slut	**6 580**	**6 595**	**6 510**	**6 570**
Varav mark				
Vid årets början	382	382	359	359
Årets förvärv	—	—	—	—
Årets avyttringar	—	—	—	—
Redovisat värde vid årets slut	**382**	**382**	**359**	**359**

NOT 17 Markanläggningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	5 755	5 285	5 739	5 275
Årets omklassificeringar	215	550	219	545
Årets avyttringar och utrangeringar	–6	–80	–6	–80
Vid årets slut	**5 965**	**5 755**	**5 952**	**5 739**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–1 965	–1 777	–1 962	–1 777
Återföring avskrivning på avyttringar	5	76	5	76
Årets avskrivning enligt plan	–257	–262	–256	–261
Vid årets slut	**–2 217**	**–1 965**	**–2 213**	**–1 962**
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	**3 747**	**3 789**	**3 739**	**3 777**

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

NOT 18 Installationer, fordon och inventarier

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	7 457	6 646	7 380	6 449
Årets omklassificeringar	645	1 006	633	954
Årets omklassificering/anskaffning genom fusion	—	—	63	172
Årets avyttringar och utrangeringar	–87	–194	–87	–194
Vid årets slut	**8 015**	**7 457**	**7 990**	**7 380**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–3 935	–3 623	–3 902	–3 572
Återföring avskrivning på avyttringar	85	188	85	188
Avskrivningar på fusionerade tillgångar	—	—	–25	–27
Årets avskrivning enligt plan	–523	–500	–521	–492
Vid årets slut	**–4 373**	**–3 935**	**–4 364**	**–3 902**
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	–1	–1	–1	–1
Återföring av nedskrivningar	—	—	—	—
Årets nedskrivningar	—	—	—	—
Vid årets slut	**–1**	**–1**	**–1**	**–1**
Redovisat värde vid årets slut	**3 641**	**3 521**	**3 625**	**3 477**

NOT 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Vid årets början	4 558	6 296	4 425	6 143
Årets förvärv	1 837	1 581	1 796	1 544
Årets förvärv genom fusion	—	—	0	0
Årets avyttringar	–1	–3	–1	–3
Årets omklassificeringar	–1 263	–3 278	–1 215	–3 224
Årets nedskrivningar	–20	–38	–20	–36
Redovisat värde vid årets slut	**5 112**	**4 558**	**4 984**	**4 425**

Pågående nyanläggningar utgörs till största del av investeringar inom infrastruktur och terminaler. Omklassificering till aktuellt tillgångsslag sker när tillgången tas i bruk. Nedskrivningarna 2022 är främst hänförliga till ej aktiverbara utvecklingsprojekt. Av årets förvärv utgör 121 MSEK (160) 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 2022-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen				
Derivatinstrument (not 28) [1]	—	666	—	666
Biologiska tillgångar (not 23) [2]	—	—	97	97
Summa	**—**	**666**	**97**	**763**

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**

[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 2022 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 23 MSEK (20) och direkta kostnader uppgår till 39 MSEK (27). 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	
	2022-12-31	2021-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	745	752
Årets förvärv	9	2
Årets avyttringar	–16	–8
Årets omklassificering	–7	0
Vid årets slut	**730**	**745**
Ackumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid årets början	–69	–49
Årets avskrivning enligt plan	–19	–20
Vid årets slut	**–88**	**–69**
Ackumulerade nedskrivningar		
Vid årets början	–7	–7
Årets nedskrivning	–	–
Vid årets slut	**–7**	**–7**
Redovisat värde vid årets slut	**634**	**668**
Verkligt värde (nivå 3)	1 669	1 841

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 2022 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 med 172 MSEK från 1 841 MSEK till 1 669 MSEK, vilket främst beror på att Logistic 4.1 Landvetter AB samt Logistic 4.3 Landvetter AB har avyttrats under året.

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	
	2022-12-31	2021-12-31
Materiella anläggningstillgångar	19 080	18 464
Nyttjanderättstillgångar	1 031	1 088
Summa	**20 111**	**19 552**

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					
Nyttjanderättstillgång	**Byggnader**	**Mark**	**Inventarier**	**Maskiner**	**Fordon**	**Totalt**
Avskrivningar under året	–93	–4	–3	–1	–10	–111
Utgående balans 31 december 2022	**987**	**38**	**3**	**2**	**0**	**1 031**

	Koncernen					
Nyttjanderättstillgång	**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**

Tillkommande nyttjanderättstillgångar ("Additions to right-of-use assets") under 2022 uppgick till 42 MSEK (16). 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	**2022**	**2021**
Kortfristiga leasingskulder	122	122
Långfristiga leasingskulder	972	1 022
Leasingskulder som ingår i rapporten över finansiell ställning	**1 094**	**1 144**

För löptidsanalys av leasingskulderna, se not 43, Finansiella risker, och avsnittet likviditets- och refinansieringsrisk.

	Koncernen	
Belopp redovisade i resultatet	**2022**	**2021**
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–111	–112
Ränta på leasingskulder	–33	–35
Variabla leasingavgifter som inte ingår i värderingen av leasingskulden	–4	–3
Kostnader för korttidsleasing	–1	–1
Kostnader för leasar av lågt värde, ej korttidsleasing av lågt värde	–1	–1

	Koncernen	
Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden	**2022**	**2021**
Summa kassautflöden hänförliga till leasingavtal	–107	–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:	**2022**	**2021**
Inom ett år	136	121
Mellan ett och fem år	512	458
Längre än fem år	762	793

	Moderbolaget	
Kostnadsförda avgifter för operationella leasingavtal uppgår till:	**2022**	**2021**
Minimileaseavgifter	116	133
Variabla avgifter	11	6
Totala leasingkostnader	**127**	**139**

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 6 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 fastighetsavtal.

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 500 MSEK (187).

Avtalade leasingavgifter avseende befintliga kontrakt förfaller till betalning enligt nedan:

	Koncernen	Moderbolaget
Förfall	**2022**	**2022**
Inom ett år	573	553
Mellan ett och två år	528	512
Mellan två och tre år	463	452
Mellan tre och fyra år	432	421
Mellan fyra och fem år	421	409
Senare än fem år	530	484
Summa	**2 948**	**2 831**

	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**

[1] Jämförelseperioden har justerats.

NOT 23 Biologiska tillgångar

	Koncernen	
	2022-12-31	**2021-12-31**
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	83	81
Förändring av verkligt värde	14	2
Redovisat värde vid årets slut	**97**	**83**

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 2022. 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	
	2022-12-31	**2021-12-31**
Andelar i intresseföretag och joint ventures (Not 26)	926	894
Andra långfristiga fordringar (Not 25)	513	387
Summa	**1 439**	**1 282**

	Moderbolaget	
	2022-12-31	**2021-12-31**
Andelar i koncernföretag (Not 27)	870	870
Andra långfristiga fordringar (Not 25)	513	387
Uppskjuten skatt (Not 37)	638	479
Summa	**2 022**	**1 737**

Andra långfristiga fordringar, avser förväntad ersättning från Trafikverket avseende gottgörelse hänförligt historisk miljöskuld samt förväntad ersättning från Transportstyrelsen avseende terminalintäkter.

NOT 25 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	387	242	387	242
Tillkommande fordringar	126	146	126	146
Redovisat värde vid årets slut	**513**	**387**	**513**	**387**

Andra långfristiga fordringar avser främst förväntad ersättning från Trafikverket avseende gottgörelse hänförligt historisk miljöskuld samt förväntad ersättning från Transportstyrelsen avseende Slot Coordination Charge (GAS).

NOT 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	Koncernen	
	2022-12-31	**2021-12-31**
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	894	888
Resultatandel	111	83
Utdelning	–79	–78
Redovisat värde vid årets slut	**926**	**894**

Utdelning från Swedish Airport Infrastructure KB uppgick till 79 MSEK (78).

Specifikation av moderbolagets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag och joint ventures

	Koncernen, 2022-12-31					
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	111	1	49,9	926	—	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	495	33,0	0	—	Intresseföretag
Summa				**926**	—	

	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**	—	

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	2022-12-31	2021-12-31
Förvaltningsfastigheter	4 548	4 652
Likvida medel	361	219
Övriga tillgångar	134	172
Långfristiga räntebärande skulder	—	3 048
Kortfristiga skulder	3 189	205
Eget kapital	**1 853**	**1 789**
Koncernens bokförda värde på andelen	**926**	**894**

MSEK	2022	2021
Intäkter	419	414
Avskrivningar	–140	–104
Övriga kostnader	–92	–130
Finansiella intäkter	3	0
Finansiella kostnader	–50	–42
Resultat före skatt	**140**	**139**
Skatt	3	3
Årets resultat	**143**	**142**
Övrigt totalresultat	79	26
Summa totalresultat	**222**	**167**
Koncernens andel av årets totalresultat	**111**	**83**

Under 2022 erhölls 79 MSEK (78) i utdelning från Swedish Airport Infrastructure.

Det redovisade värdet för det övriga intresseföretag som Swedavia-koncernen har en andel i, har inte förändrats 2022. Det redovisade värdet uppgick till 0 MSEK (0).

NOT 27 Andelar i koncernföretag

Moderbolagets andelar i koncernföretag	2022-12-31	2021-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	870	870
Effekt av fusion [1]	0	0
Redovisat värde vid årets slut	**870**	**870**

[1] Under året fusionerades Swedavia Airport Telecom AB med moderbolaget, Swedavia AB.

Specifikation av moderbolagets innehav av andelar i koncernföretag

Dotterföretag, org.nr, säte	Antal andelar	Andel i %	Redovisat värde 2022-12-31	Redovisat värde 2021-12-31
Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Stockholm kommun	500 000	100	870	870
Swedavia Airport Telecom AB, 556951-8193, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	—	0
Redovisat värde vid årets slut			**870**	**870**

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 1. 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 den 31 december 2022 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**	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Andra långfristiga fordringar	Upplupet anskaffningsvärde	170	60	170	60
Kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	489	383	489	383
Fordringar hos intresseföretag och joint ventures	Upplupet anskaffningsvärde	11	27	11	27
Övriga fordringar	Upplupet anskaffningsvärde	65	191	65	191
Derivatinstrument	Verkligt värde via övrigt totalresultat	672	42	672	42
Upplupna intäkter	Upplupet anskaffningsvärde	61	51	61	51
Kortfristiga placeringar	Upplupet anskaffningsvärde	392	297	392	297
Likvida medel	Upplupet anskaffningsvärde	1 260	2 100	1 260	2 100
Summa		**3 121**	**3 151**	**3 121**	**3 151**

Finansiella skulder		Redovisat värde		Verkligt värde	
Koncernen	**Värdering enligt IFRS 9**	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Långfristiga räntebärande skulder [1]	Upplupet anskaffningsvärde	8 800	8 002	8 685	7 986
Kortfristiga räntebärande skulder	Upplupet anskaffningsvärde	2 344	1 671	2 344	1 671
Derivatinstrument, kortfristiga	Verkligt värde via övrigt totalresultat	2	35	2	34
Derivatinstrument, kortfristiga	Verkligt värde via resultaträkningen	4	4	4	4
Övriga långfristiga skulder	Upplupet anskaffningsvärde	13	128	13	128
Leverantörsskulder	Upplupet anskaffningsvärde	613	565	613	565
Övriga skulder	Upplupet anskaffningsvärde	7	5	7	5
Skulder till intresseföretag och joint ventures	Upplupet anskaffningsvärde	33	64	33	64
Upplupna kostnader	Upplupet anskaffningsvärde	242	215	242	215
Summa		**12 058**	**10 689**	**11 943**	**10 672**

[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.

	2022-12-31		
	Nivå 1	**Nivå 2**	**Nivå 3**
Derivatinstrument netto, fordran	—	666	—
Långfristiga räntebärande skulder [2]	—	–8 685	—
Summa	**—**	**–8 019**	**—**

	2021-12-31		
	Nivå 1	**Nivå 2**	**Nivå 3**
Derivatinstrument netto, skuld	—	4	—
Långfristiga räntebärande skulder [2]	—	–7 986	—
Summa	**—**	**–7 982**	**—**

[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 2022 jämfört med 2021.

Nettoresultat från ej säkringsredovisade poster	2022	2021
Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde [3]	6	4
Summa	6	4

[3] Underkategorin innehas för handel.

NOT 29 Material och förråd

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Förbrukningsmaterial	65	54	65	54
Gruslager	—	1	—	1
Bygg- och markförråd	2	2	2	2
Övriga lager	12	5	12	3
Summa	**78**	**62**	**78**	**61**

NOT 30 Övriga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Skattefordringar	59	51	35	33
Övriga fordringar	67	199	62	193
Summa	**126**	**248**	**97**	**226**

NOT 31 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Upplupna intäkter Aviation Business, Commercial samt energi	74	51	74	51
Förutbetalda material- och underhållskostnader	21	15	31	25
Förutbetalda driftstjänster	9	6	11	11
Förutbetalda fastighets- och hyreskostnader	30	7	39	10
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	11	16	16	26
Summa	**146**	**95**	**172**	**123**

NOT 32 Kortfristiga placeringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022	2021	2022	2021
Certifikat	174	—	174	—
Obligation	218	297	218	297
Summa	**392**	**297**	**392**	**297**

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 33 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 har totalt emitterat hybridobligationer om 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.

Kapitalhantering	2022		2021	
Koncernens finansiella mål	**Utfall**	**Mål**	**Utfall**	**Mål**
Avkastning på operativt kapital	–3,3%	6,0%	–6,3%	6,0%
Skuldsättningsgrad	1,0	0,7–1,5 ggr	0,8	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 10 MSEK (17). Det fria egna kapitalet i moderbolaget uppgår till 7 799 MSEK (8 746) och består av överkursfond om 2 161 MSEK (2 161), balanserade vinstmedel om 2 162 MSEK (3 983) IFRS Hybrid 3 500 MSEK (3 500) och årets resultat om –25 MSEK (–898). Balanserade vinstmedel inkluderar erhållet aktieägartillskott från ägaren under 2020 om 2 500 MSEK, 2022 återbetalades aktieägartillskott om 879 MSEK jämte ränta 19 MSEK.

Förslag till vinstdisposition
Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Hybridobligation	3 500 000 000
Balanserade vinstmedel	2 162 483 527
Årets resultat	–24 654 379
	7 799 183 687

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	7 799 183 687
Varav till överkursfond	2 161 354 539
Varav till hybridobligation	3 500 000 000
Varav till balanserade vinstmedel	2 137 829 148

Resultat per aktie

	2022-12-31	2021-12-31
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare (MSEK)	–709	–1 182
Transaktions- och räntekostnader hänförligt till hybridobligation (MSEK)	–81	–18
Årets resultat hänförligt till moderbolaget ägare, inklusive kostnader för hybridobligation	**–790**	**–1 200**
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	–0,55	–0,83

NOT 34 Avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Avsättningar för pensioner	572	874	1 098	1 106
Övriga avsättningar	343	279	392	376
Summa	**915**	**1 153**	**1 491**	**1 482**

NOT 35 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 12 år (14). Räntenivåantagandet för 2022 uppgår till 4,0 procent (1,6), en ökning hänförlig till rådande ränteläge.

Inflationen antas uppgå till 2,0 procent (2,3), där ökningen baseras på faktisk utveckling och marknadens förväntningar.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Aktuariella antaganden				
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelserna: (vägda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	4,0%	1,6%	–1,5%	–1,5%
Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation)	2,0%	2,3%	2,0%	2,3%
Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser				
Förpliktelse per 1 januari	919	949	1 106	1 136
Årets utbetalningar	–41	–40	–41	–40
Kostnad för tjänstgöring innevarande period	0	0	0	0
Räntekostnad	13	7	—	—
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	–215	3	33	10
Förpliktelsen per 31 december	**675**	**919**	**1 098**	**1 106**
Avgår löneskattfordran	–103	–45	—	—
Avsättningar för pensioner	**572**	**874**	**1 098**	**1 106**

	Koncernen		Moderbolaget	
Kostnad redovisad i årets resultat	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Förmånsbestämda planer				
Kostnad för pensioner intjänade under året	0	0	0	0
Kostnad förmånsbestämda planer	1	6	31	16
Särskild löneskatt	0	2	8	3
Räntekostnad	13	7	—	—
Kostnad förmånsbestämda planer	**14**	**15**	**39**	**19**
Avgiftsbestämda planer				
Kostnad avgiftsbestämda planer	106	105	106	105
Särskild löneskatt	26	25	26	25
Kostnad avgiftsbestämda planer	**132**	**130**	**132**	**130**
Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat	**146**	**146**	**171**	**149**

	Koncernen	
Kostnad redovisad i övrigt totalresultat	2022-12-31	2021-12-31
Förmånsbestämda planer		
Omvärdering inklusive särskild löneskatt		
Aktuariella vinster (–)/ förluster (+) på ändrade finansiella antaganden	297	3
Aktuariella vinster(–)/förluster(+) på ändrade demografiska antaganden	–26	—
Skatt	–56	–1
Redovisat i övrigt totalresultat	**215**	**3**

	Koncernen			
	2022		2021	
Känslighetsanalys	**Ökning**	**Minskning**	**Ökning**	**Minskning**
Förändring av diskonteringsränta	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	–37	41	–58	65
Förändring av inflation	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	43	–39	66	–60

	Koncernen	
Förpliktelsen fördelat på planernas medlemmar enligt följande	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Aktiva medlemmar	10	17
Fribrevsinnehavare	2 168	1 846
Pensionärer	1 002	1 392
Totalt antal förpliktelser	**3 180**	**3 255**

Utbetalningar från pensionsskulden påverkar koncernens kassaflöde med:	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Inom ett år	43	41
Mellan ett och fem år	121	125
Senare än fem år	926	970
Diskonteringseffekt	–415	–217
Summa	**675**	**919**

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 36 Övriga avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Återställningsreserv vid årets början	331	247	331	247
Årets avsättning	15	85	15	85
Avsättningar som tagit i anspråk under året	—	–1	—	–1
Återställningsreserv vid årets slut	**346**	**331**	**346**	**331**
varav kortfristig del	46	90	—	—
Omstruktureringsreserv vid årets början	7	21	7	21
Årets avsättning	6	19	6	19
Avsättningar som tagit i anspråk under året	–10	–33	–10	–33
Omstruktureringsreserv vid årets slut	**3**	**7**	**3**	**7**
varav kortfristig del	3	7	—	—
Övriga avsättningar vid årets början	38	39	38	39
Årets avsättning	4	2	4	2
Avsättningar som tagit i anspråk under året	—	–3	—	–3
Övriga avsättningar vid årets slut	**42**	**38**	**42**	**38**
varav totalt kortfristig del	—	—	—	—
varav kortfristig del	49	98	—	—
Summa avsättningar	**392**	**376**	**392**	**376**

Av avsättningarna bedöms 49 MSEK (98) som kortfristiga. Den kortfristiga delen utgörs av Återställningsreserv 46 MSEK (90) omstruktureringsreserv 3 MSEK (7) och övriga avsättningar — MSEK (—). 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 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.

NOT 37 Uppskjuten skatt

Koncernen 2022-12-31	**Uppskjuten skattefordran**	**Uppskjuten skatteskuld**
Temporär skillnad goodwill	—	–20
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	46	—
Temporär skillnad nyttjanderättstillgångar	—	–217
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	—	–10
Temporär skillnad kundfordringar	2	—
Temporär skillnad finansiella instrument	—	–137
Temporär skillnad obeskattade reserver	—	–206
Temporär skillnad pensioner	—	–106
Temporär skillnad leasingskulder	236	—
Temporär skillnad kortfristiga skulder	93	—
Temporär skillnad underskottsavdrag	458	—
Nettoredovisning	–696	696
Summa	**138**	**—**

Koncernen 2021-12-31	**Uppskjuten skattefordran**	**Uppskjuten skatteskuld**
Temporär skillnad goodwill	—	–15
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	34	—
Temporär skillnad nyttjanderättstillgångar	—	–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**	**—**

Moderbolaget 2022-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad underskottsavdrag	458	—
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	83	—
Temporär skillnad kortfristiga skulder	93	—
Övriga temporära skillnader	5	—
Summa	**638**	

Moderbolaget 2021-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad underskottsavdrag	411	—
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	63	—
Övriga temporära skillnader	5	—
Summa	**479**	—

NOT 38 Räntebärande skulder

	Koncernen		Moderbolaget	
Långfristiga räntebärande skulder	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Skulder till kreditinstitut	4 200	3 700	4 200	3 700
Obligationslån	4 600	4 302	4 600	4 302
Leasingskulder	972	1 022	—	—
Övriga räntebärande skulder	—	—	—	—
Summa	**9 772**	**9 023**	**8 800**	**8 002**

Kortfristiga räntebärande skulder	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Obligationslån	1 450	1 571	1 450	1 571
Företagscertifikat	893	100	893	100
Leasingskulder	122	122	—	—
Summa	**2 465**	**1 793**	**2 343**	**1 671**

	Koncernen				
			Icke kassaflödespåverkande förändringar		
Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	**2021-12-31**	**Kassaflöden**	**Nya leasingavtal**	**Räntor**	**2022-12-31**
Skulder till kreditinstitut	3 700	500	—	—	4 200
Obligationslån	5 872	178	—	—	6 050
Företagscertifikat	100	793	—	—	893
Leasingskulder	1 144	–107	51	6	1 094
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	**10 816**	**1 364**	**51**	**6**	**12 237**

	Koncernen				
			Icke kassaflödespåverkande förändringar		
Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	**2020-12-31**	**Kassaflöden**	**Nya leasingavtal**	**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**

	Moderbolaget		
Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	**2021-12-31**	**Kassaflöden**	**2022-12-31**
Skulder till kreditinstitut	3 700	500	4 200
Obligationslån	5 872	178	6 050
Företagscertifikat	100	793	893
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	**9 672**	**1 471**	**11 143**

	Moderbolaget		
Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	**2020-12-31**	**Kassaflöden**	**2021-12-31**
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**

NOT 39 Låneskulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Skulder till kreditinstitut	4 200	3 700	4 200	3 700
Obligationslån	6 050	5 872	6 050	5 872
Företagscertifikat	893	100	893	100
Summa	**11 144**	**9 672**	**11 144**	**9 672**

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 4 801 MSEK (4 622). Utöver detta har Swedavia företagsobligationer uppgående till 1 249 MSEK (1 249) hänförligt till Private placement. Swedavia har även ett svenskt företagscertifikatprogram.

Swedavia har även ett svenskt företagscertifikatprogram. Storleken på detta program är 5 000 MSEK (5 000) och total upplåning under detta program uppgår till 893 MSEK (100). Skulder till kreditinstitut uppgår per balansdagen till 4 200 MSEK (3 700). Vid årsskiftet fanns inga outnyttjade låneramar, föregående år uppgick outnyttjade låneramar till 500 MSEK.

NOT 40 Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Beviljad kreditlimit	300	300	300	300
Outnyttjad del	–300	–300	–300	–300
Utnyttjat kreditbelopp	—	—	—	—

Swedavia har per 31 december 2022 en checkräkningskredit på 300 MSEK (300) varav — MSEK (—) var utnyttjade på balansdagen.

NOT 41 Övriga skulder

	Koncernen	
	2022-12-31	2021-12-31
Aktuella skatteskulder	—	11
Övriga skulder	629	294
Summa	**629**	**305**

NOT 42 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Förutbetalda intäkter	251	170	258	173
Upplupna personalrelaterade kostnader	170	167	170	167
Upplupna bygg- och fastighets-kostnader	19	38	19	38
Upplupna kostnader byggprojekt	112	77	112	69
Upplupna räntor	45	21	45	21
Övriga upplupna kostnader	112	79	108	79
Summa	**710**	**553**	**714**	**546**

NOT 43 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 Swedavia-övergripande 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.

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 procent och max 100 procent för vilka är inom två år till betalning. Per 31 december 2022 var 95 procent (86) av de prognostiserade betalningarna i utländsk valuta säkrade. En förstärkning/försvagning av den svenska kronan om 10 procent skulle ge en minskad/ökad kostnad om 2 MSEK (2) givet exponeringen per 31 december 2022. Nominellt belopp på utestående valuatsäkringar per 31 december 2022 var 231 MSEK (129).

Räntenisker

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

Swedavia har per den 31 december 2022 en extern finansiering på 11 144 MSEK (9 672). För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med räntesäkringar genom ränteswappar samt upplåning till fast ränta. Per den 31 december 2022 är 92 procent (96) av den externa finansieringen räntesäkrad och 8 procent (4) är inte räntesäkrad. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 7 100 MSEK (5 750) med ett verkligt värde om 567 MSEK (–33). Beaktat dessa säkringar skulle en ökning av räntenivån med en procentenhet öka Swedavias räntekostnader med 8,5 MSEK (4,0), vilket innebär att resultatet minskar med motsvarande belopp. En minskning av räntenivån med en procentenhet skulle minska Swedavias räntekostnader med 8,5 MSEK (–16,8) och därigenom förbättra 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 4,2 år (2,9).

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 tidhorisonten och säkringsperioden får ej överstiga 10 år. Per balansdagen 31 december 2022 uppgår säkringsgraden till 80 procent (84) av prognostiserad förbrukning för 2023. En ökning/ minskning av elpriset med 10 procent för den ej säkrade volymen skulle ge en ökad/minskad påverkan av resultatet, om 0,2 MSEK (2,2), 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 664 MSEK (185).

	Koncernen, 2022-12-31						
Nominella belopp[1] per riskkategori för säkringsinstrument – Förfallostruktur	**< 1 år**	**2 år**	**3 år**	**4 år**	**5 år**	**> 5 år**	**Totalt**
Valutarisk (EUR)	203	15	0	0	0	0	219
Valutarisk (USD)	7	0	0	0	0	0	7
Valutarisk (NOK)	5	0	0	0	0	0	5
Ränterisk, MSEK (räntederivat)	750	500	500	750	750	3 850	7 100
Råvaruprisrisk (El – MWh)	89 759	52 704	43 800	26 280	0	0	212 543

	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

[1] Samtliga belopp ovan i MSEK, förutom råvaruprisrisk (el) som anges i MWh.

Swedavia har per den 31 december 2022 en säkringsreserv som uppgår till 533 MSEK (6). 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 positivt 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 nämnde kassaflödessäkringar och finansiella risker. Inga återföringar har skett under perioden.

	Koncernen	
Avstämning av riskkomponenter i eget kapital	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Säkringsreserver vid årets ingång	6	–141
Valutarisk	9	13
Ränterisk	601	133
Råvaruprisrisk (El)	54	39
Uppskjuten skatt	–137	–38
Utgående Säkringsreserver	**533**	**6**

Ineffektivitetskällor i säkringrelationerna för samtliga kassaflödessäkringar och finansiella risker hänförs till kassaflödesdatum, förfallodatum, kreditrisk och räntedagskonventioner. Ineffektivitet per 31 december 2022, redovisat via resultaträkningen uppgår till 4 MSEK (–1).

Omklassificering från säkringsreserv via övrigt totalresultat till resultaträkningen uppgår till 35 MSEK (–8), varav –3 MSEK avser valuta och 37 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	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Valutarisk hänförlig till inköp		
Säkringsinstrument		
Nominellt belopp[1]	231	129
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	8	–1
Finansiella skulder	–1	0
Redovisat värde, netto	8	–1
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1]	9	13
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	–3	–12
Säkrad risk		
Förändring i verkligt värde för säkrad post[2]	9	–13
Reserv kassaflödessäkringar	8	–1
Säkringsresultat i övrigt totalresultat	**9**	**13**

	Koncernen	
Ränterisk hänförlig till lån med rörlig ränta	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Säkringsinstrument		
Nominellt belopp	7 100	5 750
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	567	28
Finansiella skulder	0	–61
Redovisat värde, netto	567	–33
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1]	601	133
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	0	0
Säkrad risk		
Förändring i verkligt värde för säkrad post[2]	601	–131
Reserv kassaflödessäkringar	567	–33
Säkringsresultat i övrigt totalresultat	**601**	**133**

	Koncernen	
Råvaruprisrisk hänförlig till inköp av el	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Säkringsinstrument		
Nominellt belopp (MWh)	212 543	199 392
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	103	45
Finansiella skulder	–7	–2
Redovisat värde, netto	96	43
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1]	54	39
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	37	4
Säkrad risk		
Förändring i verkligt värde för säkrad post[2]	54	31
Reserv kassaflödessäkringar	96	42
Säkringsresultat i övrigt totalresultat	**54**	**39**

[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 den 31 december 2022 till 4,2 år (2,9) med en genomsnittlig ränta som uppgår till 2,2 procent (1,3). 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 1 260 MSEK, kortfristiga finansiella placeringar om 392 MSEK, outnyttjade kreditfaciliteter om 3 250 MSEK samt checkräkningskredit om 300 MSEK. Koncernen bedömer att det inte finns några risker förknippat med möjlighet till refinansiering.

	Koncernen	
Nyckeltal, finansiella risker	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Genomsnittlig ränta, %	2,2	1,3
Räntebindningstid, år	4,2	2,9
Kapitalbindningstid, år	3,6	4,4

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.

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.

	Koncernen, 2022-12-31						
Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	**< 1 år**	**2 år**	**3 år**	**4 år**	**5 år**	**> 5 år**	**Totalt**
Obligationslån	1 609	976	1 753	577	1 568	107	6 591
Banklån	133	135	135	134	625	3 835	4 997
Företagscertifikat	903	—	—	—	—	—	903
Leasingskulder	122	130	127	124	122	469	1 094
Leverantörsskulder	613	—	—	—	—	—	613
Övriga skulder	—	—	—	—	—	—	0
Derivatskulder:							
Räntederivat (IRS)	–86	–66	–62	–60	–47	–80	–402
Valutaderivat (FX-terminer och FX-swappar)	–6	0	—	—	—	—	–6
Elderivat	–79	–15	–19	–13	—	—	–126
Summa	**3 209**	**1 159**	**1 933**	**762**	**2 268**	**4 331**	**13 663**

	Koncernen, 2021-12-31						
Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	**< 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**

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 den 31 december 2022 uppgick kreditexponeringen för kundfordringar till 489 MSEK (383). Den 31 december 2022 uppgick det redovisade värdet för koncernens största kund till 103 MSEK (69).

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. Reserv för befarade kundförluster uppgick per den sista december 2022 till 26 MSEK att jämföra med 15 MSEK föregående år. Ökad reserv för befarade kundförluster är främst hänförligt högre kundfordringar i år jämfört med 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 den 31 december 2022 utifrån dessa kategorier:

	Koncernen, 2022-12-31		Moderbolaget, 2022-12-31	
Kreditbetyg	**Redovisat värde**	**Förväntade kreditförluster**	**Redovisat värde**	**Förväntade kreditförluster**
Investment grade	241	2	238	2
High Yield	23	1	23	1
Distressed	224	23	224	23
Summa	**489**	**26**	**485**	**15**

	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		Moderbolaget	
Åldersanalys	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Ej förfallna kundfordringar	440	340	436	330
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	17	9	17	8
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	6	39	6	38
Förfallna kundfordringar >90 dgr	25	–5	26	–5
Summa	**489**	**383**	**485**	**372**

	Koncernen		Moderbolaget	
Förväntade kreditförluster	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Förväntade kreditförluster vid årets början	15	74	15	71
Återförda förväntade kreditförluster	–13	–23	–13	–22
Konstaterade kreditförluster	–1	–51	–1	–48
Reservering för befarade förluster	26	15	26	15
Förväntade kreditförluster vid årets slut	**26**	**15**	**26**	**15**

	Koncernen		Moderbolaget	
Reservering för förväntade kreditförluster	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Ej förfallna kundfordringar	24	14	23	14
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	1	0	1	0
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	1	1	1	1
Förfallna kundfordringar >90 dagar	1	0	1	0
Summa	**26**	**15**	**26**	**15**

NOT 44 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2022-12-31	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Ställda säkerheter	926	894	12	11

Swedavias ställda säkerheter består av aktier och andelar i joint venturebolagen Swedish Airport Infrastructure KB och Swedish Airport Infrastructure AB som uppgick till 926 MSEK (894) 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 45 Kassaflöde

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet				
Resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag	–72	–71	—	—
Realisationsresultat försäljning av rörelse/dotterbolag	–49	–88	—	—
Avskrivningar och nedskrivningar	1 250	1 291	1 253	1 282
Förändring pensionsavsättningar	–302	–29	–7	–30
Förändring övriga avsättningar	16	69	16	69
Reservering för eventuell återbetalning, omställningsstöd	441	—	—	—
Övrigt	240	–177	21	–137
Summa	**1 524**	**993**	**1 283**	**1 185**
Kassaflöde från förvärv och avyttring av dotterbolag				
Avyttring av dotterföretag	64	488	—	—

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. Det underliggande fastighetsvärdet uppgick till 60 MSEK, realisationsvinsten till 43 MSEK, och köpeskillingen uppgick till 54 MSEK.

Den 14 juni 2021 sålde koncernen dotterbolaget Hotell 1 Landvetter AB, som äger hotellfastigheten till hotellet Scandic Landvetter på Göteborg Landvetter Airport. 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.

Transaktionskostnader hänförliga till försäljningarna uppgick till 1 MSEK (1 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 avyttringen	**2022**	**2021**
Materiella anläggningstillgångar	16	414
Kundfordringar	—	1
Övriga fordringar	0	3
Koncerninternt lån	5	312
Aktuella skatteskulder	0	2
Kortfristiga skulder	0	3
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	0	14
Avyttrade tillgångar och skulder, netto	**10**	**86**
Erhållen köpeskilling	**54**	**179**
Avgår likvida medel i den avyttrade verksamheten	—	—
Erhållen slutlikvid	4	—
Ej erhållen slutlikvid	—	–4
Tillkommer lösen av koncerninternt lån	5	312
Påverkan på likvida medel	**64**	**488**

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	**2022-12-31**	**2021-12-31**	**2022-12-31**	**2021-12-31**
Betalda räntor och erhållen utdelning				
Erhållen utdelning	79	78	700	—
Erhållen ränta	26	4	35	10
Erlagd ränta	–199	–148	–186	–141

Kortfristig upplåning (löptid tre månader eller kortare) som upptagits och återbetalats under samma månad nettoredovisas.

NOT 46 Fusion

Den 18 oktober 2022 har dotterföretaget Swedavia Airport Telecom AB, organisationsnummer 556951-8193, fusionerats med moderbolaget. Den 18 oktober 2021 fusionerades dotterföretaget Swedavia Energi AB, organisationsnummer 556951-8185, med moderbolaget. Resultat- och balansräkningarna i dotterföretagen som fusionerats framgår nedan.

	Swedavia Airport Telecom AB	Swedavia Energi AB
Fusionsdag	**2022-10-18**	**2021-10-18**
Nettoomsättning	103	260
Rörelseresultat	**68**	**74**
Anläggningstillgångar	32	135
Omsättningstillgångar	122	119
Summa tillgångar	**154**	**254**
Summa eget kapital	**117**	**143**
Obeskattade reserver	15	58
Skulder	23	53
Summa eget kapital och skulder	**154**	**254**

NOT 47 Kompletterande information till finansiella nyckeltal

Kompletterande information till finansiella nyckeltal. För definitioner och motivering, se sidorna 77–78, Nyckeltal samt sidan 79, Definitioner.

Skuldsättningsgrad
Skuldsättningsgraden påverkas av pensionsskuldens utveckling. Pensionsskulden uppgick per 31 december 2022 till 572 MSEK och per 31 december 2021 till 874 MSEK.

Avkastning på operativt kapital exklusive realisationsvinst, nedskrivningar, utrangeringar och omstrukturering
Vid beräkning av nyckeltalet per 31 december 2022 har rörelseresultatet för rullande 12-månader justerats med omstruktureringskostnader om 6 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 22 MSEK samt realisationsvinster om 43 MSEK. Rörelseresultatet per 31 december 2021 för rullande 12-månader justerades avseende omstruktureringskostnader om 18 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 52 MSEK samt realisationsvinst om 90 MSEK.

NOT 48 Händelser efter balansdagen

Swedavia har den 2 februari 2023 utsett Kristina Ferenius till ny CFO samt ny ledamot i Swedavias koncernledning. Kristina kommer närmast från rollen som CFO vid Sveaskog och tillträder tjänsten senast den 1 augusti.

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 22 mars 2023

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 22 mars 2023

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman 28 april 2023.

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Swedavia AB, org. nr 556797-0818

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Swedavia AB för år 2022 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 95–104. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 90–142 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 2022 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 2022 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 95–104. 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 5 112 MSEK och i moderbolaget till 4 984 MSEK per 31 december 2022. Koncernen och moderbolaget driver stora investeringsprojekt på sina tio flygplatser, främst avseende Stockholm Arlanda Airport. Med anledning av utvecklingen i flygbranschen 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 2–89. 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.

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.

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 2022 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 95–104 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation 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.

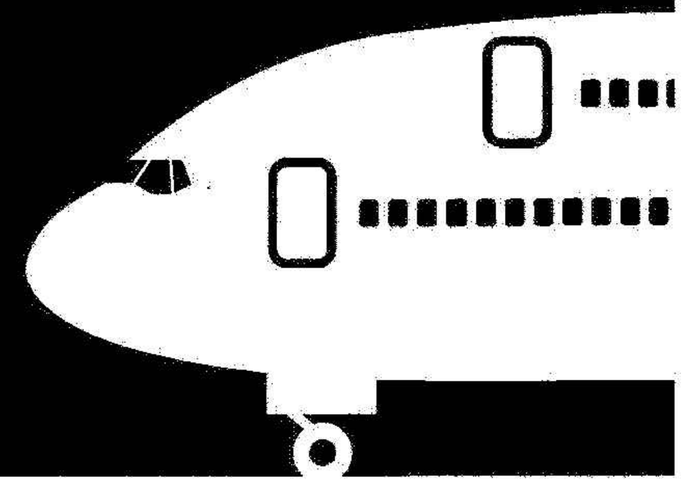
KPMG AB, Box 382, 101 27, Stockholm, utsågs till Swedavia ABs revisor av bolagsstämman den 25 april 2022. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 2019.

Stockholm den 22 mars 2023

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Swedavia AB
190 45 Stockholm-Arlanda
Besöksadress: Flygvägen 1
Tel: +46 10 109 00 00
Fax: +46 10 109 05 00
E-post: info@swedavia.se
Koordinater: 59°39'14.06"N
17°56'21.51"O
www.swedavia.se



Swedavia Airports

PRODUKTION
Swedavia i samarbete med Newsroom AB
Foto: Anneli André, Daniel Asplund, Daniel Bromander, Orlando Boström, Maskot, Maria Moustakakis, Felix Odell, Peter Phillips, Pixabay, Kalle Sanner, Victoria Ström, Svante Örnberg