# Årsredovisning

**för**

# Logistic Arlanda Holding AB

556870-8134

Räkenskapsåret

2024–01–01 – 2024–12–31

## Fastställelseintyg

Jag intygar att resultaträkningen och balansräkningen har fastställts på årsstämma 2025-04-16.
Årsstämman beslöt att godkänna styrelsens förslag till vinstdisposition.
Jag intygar att innehållet i dessa elektroniska handlingar överensstämmer med originalen och att originalen undertecknats av samtliga personer som enligt lag ska underteckna dessa.

## Elektroniskt underskriven av:

Jesper Sandahl, Styrelseledamot
2025-06-17

Styrelsen för Logistic Arlanda Holding AB upprättar följande årsredovisning för räkenskapsåret 2024–01–01 – 2024–12–31.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK. Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i hela kronor (kr). Uppgifter inom parentes avser föregående år.

# Förvaltningsberättelse

## Information om verksamheten

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

Företaget har sitt säte i Sigtuna.

## Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Inga väsentliga händelser under räkenskapsåret.

| **Flerårsöversikt** (TSEK) | **2024** | **2023** | **2022** | **2021** |
|---|---|---|---|---|
| Nettoomsättning | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Balansomslutning | 33 619 | 29 696 | 29 801 | 36 051 |
| Soliditet (%) | 94,1 | 99,7 | 99,4 | 82,5 |

## Förändringar i eget kapital

| | **Aktie-kapital** | **Balanserat resultat** | **Årets resultat** | **Totalt** |
|---|---|---|---|---|
| Belopp vid årets ingång | 500 000 | 29 119 569 | -110 | **29 619 459** |
| Disposition enligt beslut av årsstämman: | | | | |
| Balanseras i ny räkning | | -110 | 110 | **0** |
| Erhållna aktieägartillskott | | 2 000 000 | | **2 000 000** |
| Årets resultat | | | 3 | **3** |
| **Belopp vid årets utgång** | **500 000** | **31 119 459** | **3** | **31 619 462** |

## Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

| | |
|---|---|
| balanserad vinst | 31 119 459 |
| årets vinst | 3 |
| | **31 119 462** |
| disponeras så att | |
| i ny räkning överföres | 31 119 462 |
| | **31 119 462** |

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

# Resultaträkning

| | Not | 2024-01-01 -2024-12-31 | 2023-01-01 -2023-12-31 |
|---|---|---|---|
| **Rörelsens kostnader** | 1 | | |
| Övriga externa kostnader | | -4 401 | -3 601 |
| | | **-4 401** | **-3 601** |
| **Rörelseresultat** | | **-4 401** | **-3 601** |
| **Resultat från finansiella poster** | | | |
| Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter | 2 | 947 391 | 668 469 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | 3 | -840 067 | -587 979 |
| | | **107 324** | **80 491** |
| **Resultat efter finansiella poster** | | **102 923** | **76 890** |
| Bokslutsdispositioner | 4 | -102 920 | -77 000 |
| **Resultat före skatt** | | **3** | **-110** |
| **Årets resultat** | | **3** | **-110** |

# Balansräkning

| | Not | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|
| **TILLGÅNGAR** | | | |
| **Anläggningstillgångar** | | | |
| ***Finansiella anläggningstillgångar*** | | | |
| Andelar i koncernföretag | 5 | 28 067 960 | 26 067 960 |
| | | **28 067 960** | **26 067 960** |
| **Summa anläggningstillgångar** | | **28 067 960** | **26 067 960** |
| **Omsättningstillgångar** | | | |
| ***Kortfristiga fordringar*** | | | |
| Fordringar hos koncernföretag | | 1 897 080 | 0 |
| Fordran koncernkonto | 6 | 3 654 419 | 3 628 496 |
| Övriga fordringar | | 3 | 3 |
| | | **5 551 502** | **3 628 499** |
| **Summa omsättningstillgångar** | | **5 551 502** | **3 628 499** |
| **SUMMA TILLGÅNGAR** | | **33 619 462** | **29 696 459** |

# Balansräkning

| | Not | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|
| **EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | | |
| **Eget kapital** | | | |
| ***Bundet eget kapital*** | | | |
| Aktiekapital | | 500 000 | 500 000 |
| | | **500 000** | **500 000** |
| ***Fritt eget kapital*** | | | |
| Balanserad vinst eller förlust | | 31 119 459 | 29 119 569 |
| Årets resultat | | 3 | -110 |
| | | **31 119 462** | **29 119 459** |
| **Summa eget kapital** | | **31 619 462** | **29 619 459** |
| **Kortfristiga skulder** | | | |
| Skulder till koncernföretag | | 2 000 000 | 77 000 |
| **Summa kortfristiga skulder** | | **2 000 000** | **77 000** |
| **SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | **33 619 462** | **29 696 459** |

# Noter

## Redovisnings- och värderingsprinciper

### Allmänna upplysningar
Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

### Finansiella instrument
***Andelar i dotterföretag***
Andelar i dotterföretag redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår köpeskillingen som erlagts för aktierna samt förvärvskostnader. Eventuella kapitaltillskott läggs till anskaffningsvärdet när de uppkommer.

***Kundfordringar/kortfristiga fordringar***
Kundfordringar och kortfristiga fordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar.

***Låneskulder och leverantörsskulder***
Låneskulder och leverantörsskulder redovisas initialt till anskaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som ska återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden som räntekostnad över lånets löptid med hjälp av instrumentets effektivränta. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som ska återbetalas.

### Inkomstskatter
Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen, utom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital varvid tillhörande skatteeffekter redovisas i eget kapital.

***Aktuell skatt***
Aktuell skatt avser inkomstskatt för innevarande räkenskapsår samt den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte redovisats. Aktuell skatt beräknas utifrån den skattesats som gäller per balansdagen.

***Uppskjuten skatt***
Uppskjuten skatt är inkomstskatt som avser framtida räkenskapsår till följd av tidigare händelser. Redovisning sker enligt balansräkningsmetoden. Enligt denna metod redovisas uppskjutna skatteskulder och uppskjutna skattefordringar på temporära skillnader som uppstår mellan bokförda respektive skattemässiga värden för tillgångar och skulder samt för övriga skattemässiga avdrag eller underskott.

Uppskjutna skattefordringar nettoredovisas mot uppskjutna skatteskulder endast om de kan betalas med ett nettobelopp. Uppskjuten skatt beräknas utifrån gällande skattesats på balansdagen. Effekter av förändringar i gällande skattesatser resultatförs i den period förändringen lagstadgats. Uppskjuten skattefordran redovisas som finansiell anläggningstillgång och uppskjuten skatteskuld som avsättning.

Uppskjuten skattefordran avseende underskottsavdrag eller andra framtida skattemässiga avdrag redovisas i den omfattning det är sannolikt att avdragen kan avräknas mot framtida skattemässiga överskott.

På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning särredovisas inte den uppskjutna skatteskulden som är hänförlig till obeskattade reserver.

## Koncernbidrag
Erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner.
Det erhållna/lämnade koncernbidraget har påverkat företagets aktuella skatt.

## Nyckeltalsdefinitioner
Nettoomsättning
Rörelsens huvudintäkter, fakturerade kostnader, sidointäkter samt intäktskorrigeringar.

Balansomslutning
Företagets samlade tillgångar.

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

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

## Not 2 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

| | 2024-01-01 -2024-12-31 | 2023-01-01 -2023-12-31 |
|---|---|---|
| Ränteintäkter från koncernföretag | 947 391 | 668 469 |
| | **947 391** | **668 469** |

## Not 3 Räntekostnader och liknande resultatposter

| | 2024-01-01 -2024-12-31 | 2023-01-01 -2023-12-31 |
|---|---|---|
| Räntekostnader till koncernföretag | -840 067 | -587 866 |
| Övriga räntekostnader | 0 | -113 |
| | **-840 067** | **-587 979** |

## Not 4 Bokslutsdispositioner

| | 2024-01-01 -2024-12-31 | 2023-01-01 -2023-12-31 |
|---|---|---|
| Lämnade koncernbidrag | -102 920 | -77 000 |
| | **-102 920** | **-77 000** |

## Not 5 Andelar i koncernföretag

| | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Ingående anskaffningsvärden | 26 067 960 | 26 067 960 |
| Aktieägartillskott | 2 000 000 | 0 |
| **Utgående ackumulerade anskaffningsvärden** | **28 067 960** | **26 067 960** |
| **Utgående redovisat värde** | **28 067 960** | **26 067 960** |

## Not 6 Fordran koncernkonto

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

## Not 7 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

Bolaget har inte några ställda säkerheter eller eventualförpliktelser.

## Not 8 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 9 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Inga väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut.

Stockholm-Arlanda 2025-04-08

*Jesper Sandahl*
Jesper Sandahl
Ordförande

*Göran Andersson*
Göran Andersson
Styrelseledamot

Vår revisionsberättelse har lämnats 2025-04-09

KPMG AB

*Tomas Gerhardsson*
Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

# 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 2024.

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 2024 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.

**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 2024 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 2025-04-09

KPMG AB

*Tomas Gerhardsson*

Tomas Gerhardsson

Auktoriserad revisor

Års- och hållbarhetsredovisning 2024

# Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas

Swedavia Airports

## I korthet

Det här är Swedavia . . . . . 3
Vd-ord . . . . . 6
Omvärld och trender . . . . . 8
Ekonomisk utveckling och investeringar . . . 11
Så skapar Swedavia värde . . . . . 13

## Strategisk inriktning

Strategisk inriktning . . . . . 16
Förflyttningar för att nå målbilden . . . . . 17
Strategiska mål för att nå målbilden . . . . 18
Fossilfria flygplatser och flygtransporter . 19
Aktiviteter: Så når Swedavia visionen om fossilfritt flyg till 2045 . . . . . 21
Ett urval av samarbeten . . . . . 22
Hållbarhet är integrerat i företagets ledningsprocesser . . . . . 23

## Verksamhet

Verksamhetsstruktur . . . . . 26
Säkerhet och luftfartsskydd . . . . . 27
International Airports . . . . . 29
Regional Airports . . . . . 34
Linjer och destinationer . . . . . 36
Aviation Business . . . . . 37
Commercial Services . . . . . 39
Real Estate . . . . . 42
Styrelseordförande har ordet . . . . . 44

## Finansiell information

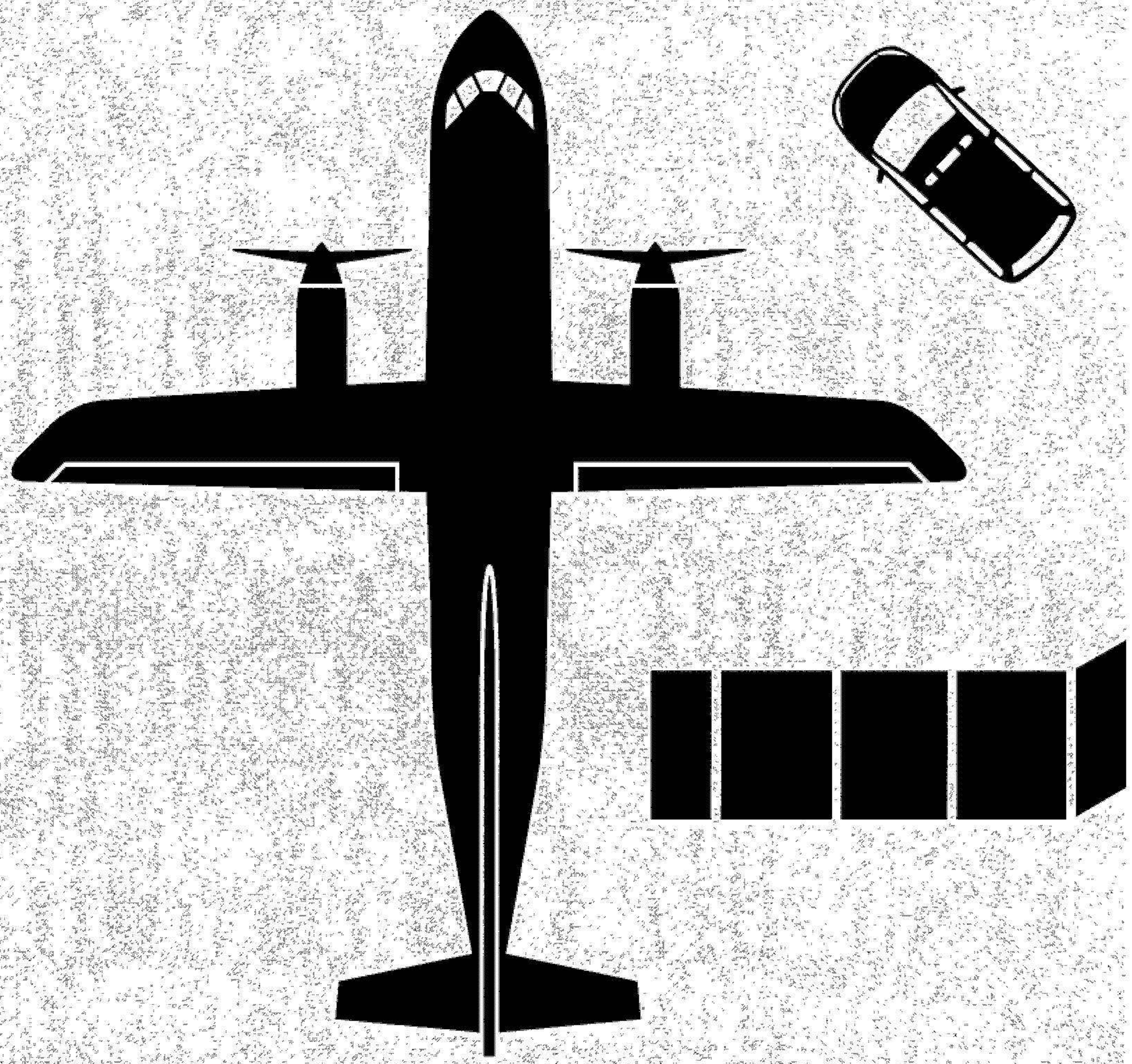
Förvaltningsberättelse . . . . . 47
Risker och riskhantering . . . . . 51
Bolagsstyrningsrapport . . . . . 57
Styrelse . . . . . 62
Koncernledning . . . . . 64
Koncernens resultaträkning . . . . . 66
Koncernens balansräkning . . . . . 67
Koncernens förändringar i eget kapital . . 68
Koncernens kassaflödesanalys . . . . . 69
Moderbolagets resultaträkning . . . . . 70
Moderbolagets balansräkning . . . . . 71
Moderbolagets förändringar i eget kapital 72
Moderbolagets kassaflödesanalys . . . . . 73
Noter . . . . . 74
Årsredovisningens undertecknande . . . 108
Revisionsberättelse . . . . . 109

## Hållbarhetsnoter

Styrning av hållbarhetsarbetet . . . . . 113
Intressentdialog . . . . . 115
Väsentlighetsanalys . . . . . 116
Risker i leverantörsledet . . . . . 119
Miljöarbete . . . . . 120
Samarbeten . . . . . 124
TCFD . . . . . 126
Taxonomi . . . . . 127
Medarbetare . . . . . 134
Affärsetik . . . . . 137
GRI-index . . . . . 139
FN:s Global Compact . . . . . 143
Bestyrkanderapport . . . . . 144
Gröna obligationer . . . . . 145

## Nyckeltal och definitioner

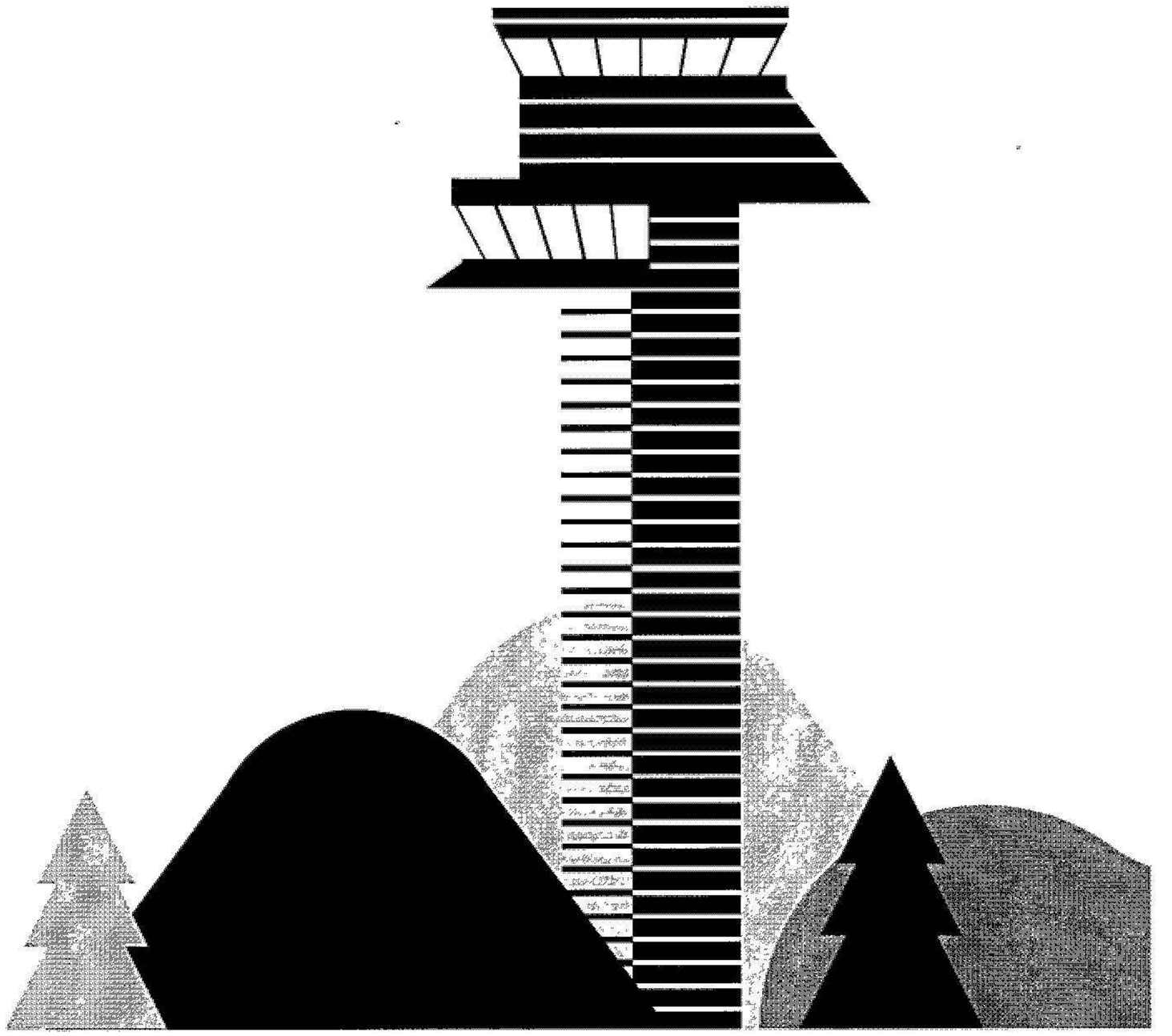
Nyckeltal . . . . . 147
Definitioner . . . . . 149



Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2024. Rapporten vänder sig framför allt till ägare, kunder, kreditanalytiker, kreditgivare 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). Rapporterade indikatorer har valts utifrån bolagets 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 139-142. Index för lagstadgad hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen, baserat på den lagstiftning som var tillämplig före den 1 juli 2024, finns på sidan 143. Redovisningen utgör även Swedavias rapportering Communication on Progress (COP) till FN:s Global Compact.

# Swedavia utvecklar framtidens flygplatser och främjar hållbar tillväxt för Sverige

Swedavia bildades 2010 och ägs av svenska staten. Tillsammans med partners skapar Swedavia mervärde för resenärer genom att erbjuda attraktiva, tillgängliga och innovativa flygplatser som ger en smidig och inspirerande reseupplevelse.



**SYFTET**
Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas.

**UPPDRAGET**
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 riksdagens transportpolitiska mål uppnås och därigenom stödja den långsiktiga utvecklingen av svensk infrastruktur.

**VERKSAMHETEN**
Swedavias verksamhet utgörs av flygplatsverksamhet och Real Estate. Genom att äga, driva och utveckla Sveriges basutbud av flygplatser knyter Swedavia samman Sveriges regioner med varandra och med resten av världen. Vinstmedlet som skapas av att äga, utveckla, förvalta och sälja fastigheter använder bolaget för att utveckla framtidens fossilfria flygplatser.

**FRAMTIDENS HÅLLBARA FLYGPLATSER**
Swedavia är världsledande i att driva flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. Den egna flygplatsverksamheten är fossilfri sedan 2020 och genom incitament och samarbeten ska alla övriga aktörer på flygplatsen, till exempel marktjänstbolag, fasa ut fossila utsläpp till 2025. Swedavia är pådrivande i den storskaliga omställningen till hållbart flygbränsle och framtidens flygplatser förbereds för elflyg, vätgas och annan ny teknik. På framtidens hållbara flygplatser knyts transportslagen ihop för att göra det enklare att resa och att boka resan dörr till dörr.

**10 FLYGPLATSER**
**International Airports:**
- Stockholm Arlanda Airport
- Bromma Stockholm Airport
- Göteborg Landvetter Airport
- Malmö Airport

**Regional Airports:**
- Kiruna Airport
- Luleå Airport
- Umeå Airport
- Åre Östersund Airport
- Visby Airport
- Ronneby Airport

20250825027 15

# Swedavias uppdrag och mål

Enligt ägaranvisningen ska Swedavia, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och rapportera resultat för fem nyckelindikatorer. De täcker områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö. Swedavias verksamhet finansieras genom intäkter som genereras från driften.

**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.

Funktionsmålen handlar om hur tillgänglig-heten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Hänsynsmålen beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

**FINANSIELLA MÅL**
Swedavias finansiella mål som beslutats av ägaren är en avkastning på operativt kapital på minst sex procent samt en skuldsättningsgrad på 0,7–1,5 gånger. Utdelningsandelen ska uppgå till 10–50 procent av årets resultat.

**FUNKTIONSMÅL, UTFALL 2024[1]**

Kundupplevelse, resenär
81 (79)

Antal utrikes direktdestinationer
257 (263)

Antal inrikespassagerare, miljoner
7,5 (8,3)

Antal utrikespassagerare, miljoner
25 (23,8)

**HÄNSYNSMÅL, UTFALL 2024[1]**

Antal haverier och allvarliga tillbud[2]
0 (0)

Koldioxidavtryck, kton $CO_2e$[3]
383,5 (404,1)

**FINANSIELLA MAL, UTFALL 2024[1]**

Kapitalstruktur
1,3 (1,0)
Skuldsättningsgrad 0,7–1,5 ggr

Utdelningsandel
— (–)
10–50 %

Lönsamhet
0,3 (-1,2)
6 % avkastning pa operativt kapital

1) Föregående års siffror inom parentes 2) Vid Swedavias flygplatser
3) För Swedavias flygplatser fördelat på egen verksamhet, flygtrafik samt marktransporter till och från flygplatserna.

# Året i siffror

Passagerare

32,5 (32,1)

miljoner passagerare

Nettoomsättning

6 393 (5 931)

MSEK

Rörelseresultat

26 (-318)

MSEK

Avkastning på operativt kapital

0,3 (-1,2)

procent

Kundupplevelse [1]

74 (69)

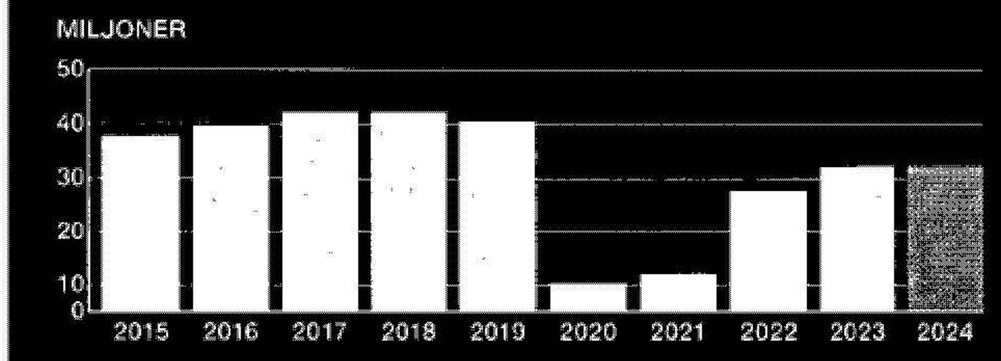
Innefattar resenär flygbolag och hyresgäster

Medarbetare*

2 769 (2 603)

*Årsarbetare

Passagerare




Antal destinationer

312 (322)

Från våra flygplatser

Fossil koldioxidavtryck

11,8 (12,0)

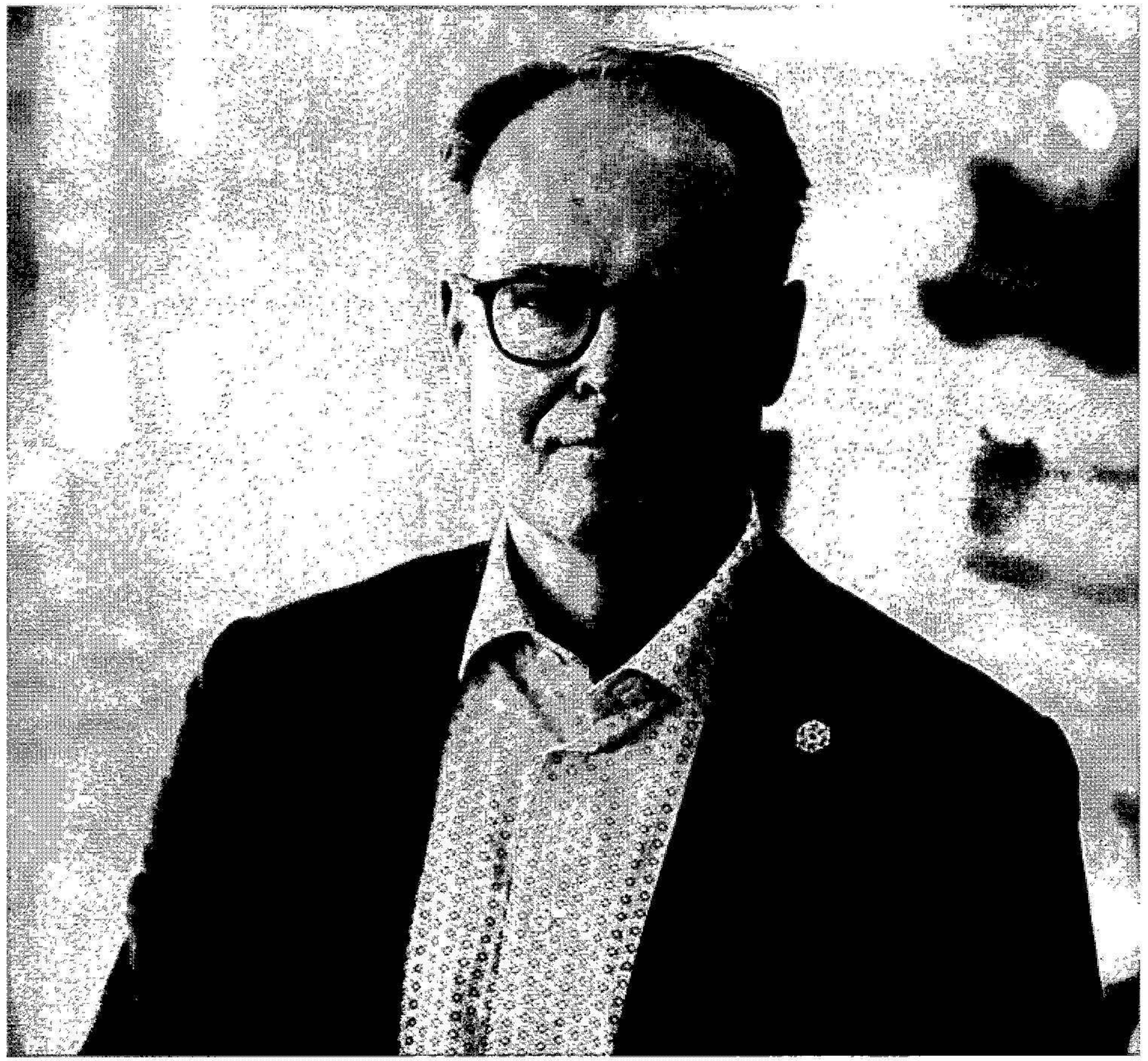
kg $CO_2$e per passagerare

1) Läs mer på sidan 18.

20250825027716

# Nöjdare resenärer och förbättrat resultat

Under 2024 har Swedavia fortsatt resan mot framtidens hållbara flyg. Med växande resenärsströmmar, viktiga klimatsatsningar och stärkt infrastruktur bidrar vi till ett tillgängligt och därmed konkurrenskraftigt Sverige.



Flyget är en viktig förutsättning för en värld där människor kan mötas, dela idéer och bygga framtiden tillsammans. Det är mer än bara en transportlösning – det är en katalysator för förståelse och samarbete inom och över landsgränser. På Swedavia ser vi varje dag hur våra flygplatser inte bara knyter samman destinationer utan också skapar möjligheter för individer, företag och samhällen att växa och utvecklas. Flyget gör det möjligt för hela Sverige att leva.

Under året reste drygt 32 miljoner passagerare via våra tio flygplatser, vilket är en ökning med en procent jämfört med 2023. Ökningen drevs av det internationella resandet, som steg med fem procent till totalt 25 miljoner passagerare. Denna utveckling speglar en fortsatt växande efterfrågan på internationella flygresor som knyter ihop Sverige med världen.

Totalt tillkom ett 40-tal nya flyglinjer, varav 18 helt nya destinationer, vid våra flygplatser under 2024. Av dessa utgår merparten från Stockholm Arlanda Airport. Bland de mest glädjande nyheterna var lanseringen av Air Canadas direktlinjer till Toronto och Montreal, samt ANA:s nya förbindelse mellan Stockholm och Tokyo Haneda som presenterades under året och hade trafikstart i början av 2025. Interkontinentala linjer som dessa är avgörande för Sveriges internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. De skapar inte bara möjligheter för människor att mötas utan också för företag att stärka sina globala nätverk och länder att fördjupa sina relationer. Vi ser därför ett behov av att ytterligare stärka den internationella tillgängligheten framöver, inte minst genom just ytterligare interkontinentala direktlinjer.

Våra resenärer blir allt nöjdare när de besöker våra flygplatser, vilket är oerhört glädjande. Utvecklingen är ett resultat av långsiktiga satsningar på både kundupplevelse, kommersiellt utbud och infrastruktur. Det gäller inte minst på Arlanda där den nya säkerhetskontrollen och marknadsplatsen i Terminal 5 bidragit till att göra upplevelsen av Arlanda avsevärt bättre för våra resenärer. Det är i sammanhanget också mycket glädjande att Arlanda under 2024 hade den bästa punktligheten för avgående flyg bland de 30 största flygplatserna i Europa, enligt Eurocontrol.Allt nöjdare resenärer har också bidragit till att våra kommersiella intäkter per passagerare ökat avsevärt, vilket hjälper oss att bibehålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter.

**FÖRBÄTTRAT RESULTAT**

Ett ökat resande och högre kommersiella intäkter bidrar till att Swedavia för första gången sedan pandemin kan redovisa ett positivt rörelseresultat för helåret, vilket markerar en viktig milstolpe i vår återhämtning. Samtidigt har vi skapat förutsättningar för en fortsatt tillväxt av antal passagerare, vilket återspeglas i ökningen av nettoomsättningen med 462 MSEK jämfört med föregående år samt en förbättring av rörelseresultatet med 344 MSEK.

Dessutom är kassaflödet från den löpande verksamheten positivt för helåret och har ökat med 305 MSEK, vilket också bidrar till att Swedavias finansiella ställning fortsatt är god.

En god finansiell ställning är särskilt viktigt i en tid då vi står inför stora investeringar i vår infrastruktur, framför allt på Stockholm Arlanda Airport. Dessa investeringar är i sin tur nödvändiga för att framtidssäkra flygplatsen och för att Swedavia och Sverige ska förbli internationellt konkurrenskraftigt. Att säkerställa Sveriges långsiktiga flygtillgänglighet kräver ett tydligt fokus på Stockholm Arlanda Airports utveckling som nav för både nationell och internationell trafik.

Även under 2024 investerade vi stort i våra flygplatser, bland annat i större underhåll på flera flygplatser. Stora banarbeten har genomförts på Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Kiruna Airport och på Stockholm Arlanda Airport inleddes ett projekt som ska pågå under de kommande åren med syftet att modernisera bryggor och uppställningsplatser.

Just på Stockholm Arlanda Airport färdigställs under första kvartalet 2025 den sista etappen av den nya marknadsplatsen och de sista hyresgästerna flyttar in. Tillsammans med den nya säkerhetskontrollen har vi därmed fullföljt en omfattande modernisering av Terminal 5, som påbörjades precis före pandemin och nu medför markant förbättrade flöden och nöjdare resenärer. Därutöver möjliggör den också ökade vinstmarginaler i vår kommersiella affär, vilket i sin tur skapar bättre förutsättningar för att kunna bibehålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter.

**UTMANINGAR FÖR INRIKESMARKNADEN**

Medan utrikesmarknaden växer står inrikesflyget inför stora utmaningar. Årets nedgång med nio procent speglar förändrade resvanor, där digitala möten och företagspolicyer som begränsar flygande i arbetet spelar en allt större roll.

En viktig konsekvens av detta under året var att flygbolaget BRA meddelade att man vid årsskiftet skulle lägga ner sin inrikestrafik, där man under många år haft sin bas på Bromma Stockholm Airport. I stället träffade BRA ett samarbetsavtal och man är numera underleverantör åt SAS, vilket innebär att inrikestrafiken i Stockholm från och med årsskiftet konsoliderats på Stockholm Arlanda Airport. Det har också inneburit att vi under 2024 behövde dimensionera om verksamheten på Bromma Stockholm Airport till de här nya förutsättningarna och att vi tyvärr tvingades säga upp närmare 50 mycket uppskattade medarbetare på flygplatsen.

En livskraftig inrikestrafik är viktig för Sverige och på sikt tror jag det är positivt att inrikestrafiken samlas på Arlanda då det finns fördelar för både resenärer, flygbolagskunder och för oss som flygplatshållare med att samla inrikestrafiken på en flygplats. På kort sikt innebär det dock utmaningar för flera av våra flygplatser som ser en försvagad konkurrens, linjer som försvinner eller minskande turtäthet. Störst blir utmaningarna för Bromma Stockholm Airport, som från årsskiftet står näst intill helt utan reguljär linjetrafik. Det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige, som Swedavia har till uppgift att driva, beslutas av riksdag och regering och tills annat sägs kommer vi att driva Bromma Stockholm Airport vidare.

**FRAMTIDENS FLYGPLATSER OCH HÅLLBARHET**

Hållbarhet har alltid varit en central del av Swedavia och kommer alltid att vara det. Jag är stolt över att vi är ett bolag som så tydligt integrerat hållbarhet i vår styrmodell och att vi dessutom delar våra hållbarhetsambitioner med våra intressenter, kunder och samarbetspartners. Det kan tyckas vara en självklarhet, men Swedavia ska inte bara stå för det självklara – vi ska vara ett föredöme.

För hela transportsektorn är klimatomställningen en avgörande fråga. På Swedavia vill vi driva på utvecklingen för att minska flygets klimatpåverkan. Detta arbete behöver både ske på hemmaplan – vi ska göra rent framför egen dörr – och tillsammans med hela värdekedjan. Fyra av våra flygplatser har nu uppnått den högsta nivån inom det internationella klimatcertifieringssystemet Airport Carbon Accreditation, vilket är ett av flera mått på att vi faktiskt är världsledande på att bedriva flygplatsverksamhet med minsta möjliga klimatpåverkan. Målet är att alla våra flygplatser ska nå denna nivå senast 2026.

Redan 2025 ska dock all flygplatsverksamhet på våra flygplatser vara fossilfri, vilket även innefattar våra många samarbetspartners. Det kommer att krävas ett fortsatt intensivt arbete för att vi tillsammans ska nå detta mål och jag har goda förhoppningar om att vi ska lyckas med det.

Vårt incitamentsprogram för bioflygbränsle, som nu går in på sitt sjätte år, har hittills lett till att 135 miljoner SEK investerats i hållbara bränslen. Det är en del av vår långsiktiga vision för ett fossilfritt flyg, där vi också satsar på samarbeten med ledande aktörer inom el- och vätgasdrivet flyg. Det är en spännande utveckling som flygbranschen har framför sig för att både lyckas med klimatomställningen och fortsatt skapa livsviktig tillgänglighet för människor i hela världen.

**TILLSAMMANS BYGGER VI FRAMTIDEN**

Vi lever onekligen i en tid som inte är förutan utmaningar, men jag har samtidigt svårt att inte känna annat än stor optimism inför framtiden. Den förstärks bara när jag möter alla våra fantastiska medarbetare eller när jag ser människor bege sig ut på sina livs stora resor på våra flygplatser. Våra flygplatser är inte bara en del av Sveriges infrastruktur – de är en del av vår gemensamma framtid. Med starka samarbeten, hårt arbete, långsiktiga investeringar och en tydlig vision skapar vi förutsättningar för resor och transporter, både idag och i morgon.

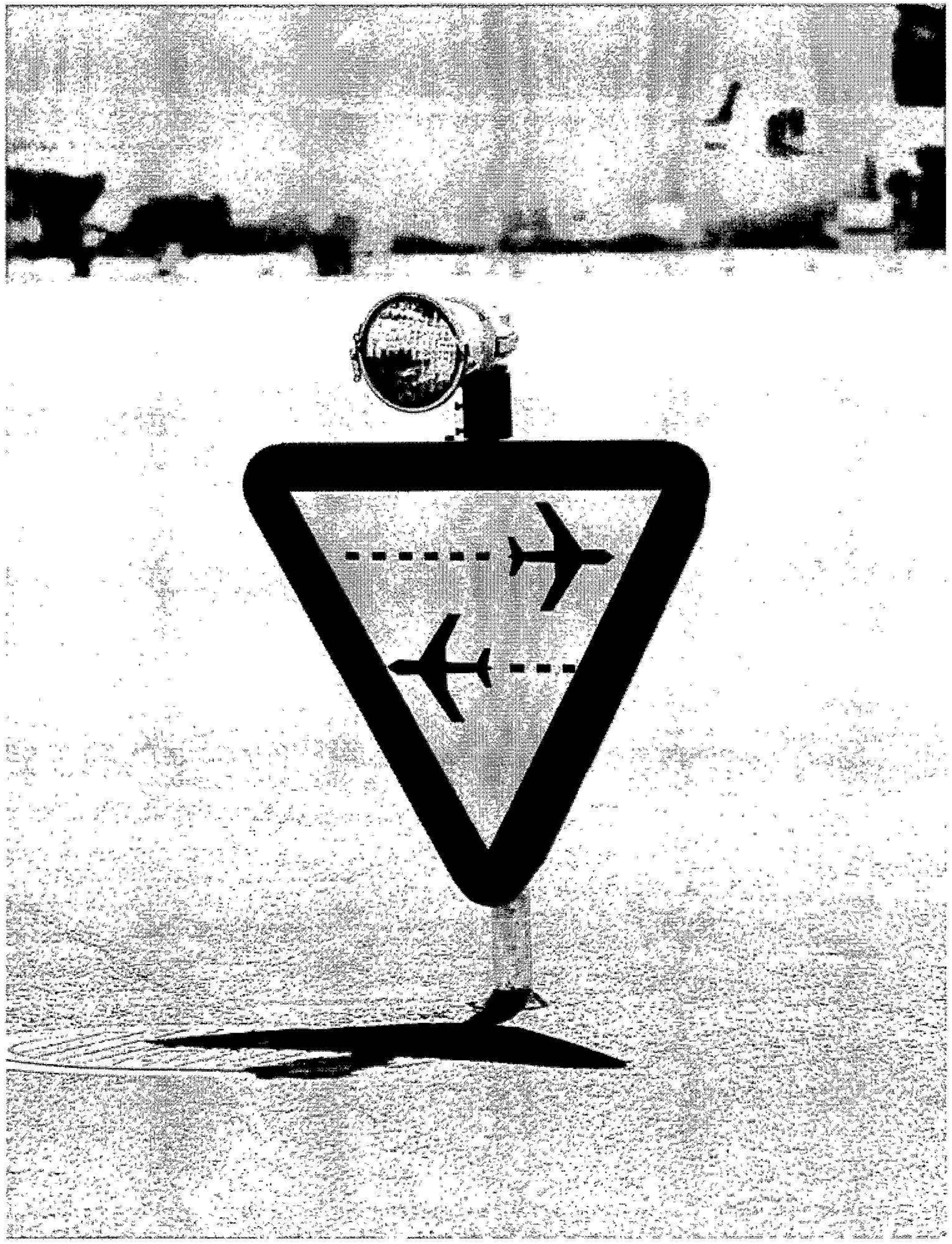
Jag vill avslutningsvis framföra mitt innerliga tack till alla medarbetare, kunder och samarbetspartners för det gångna året. Tillsammans gör vi det möjligt för människor att mötas.

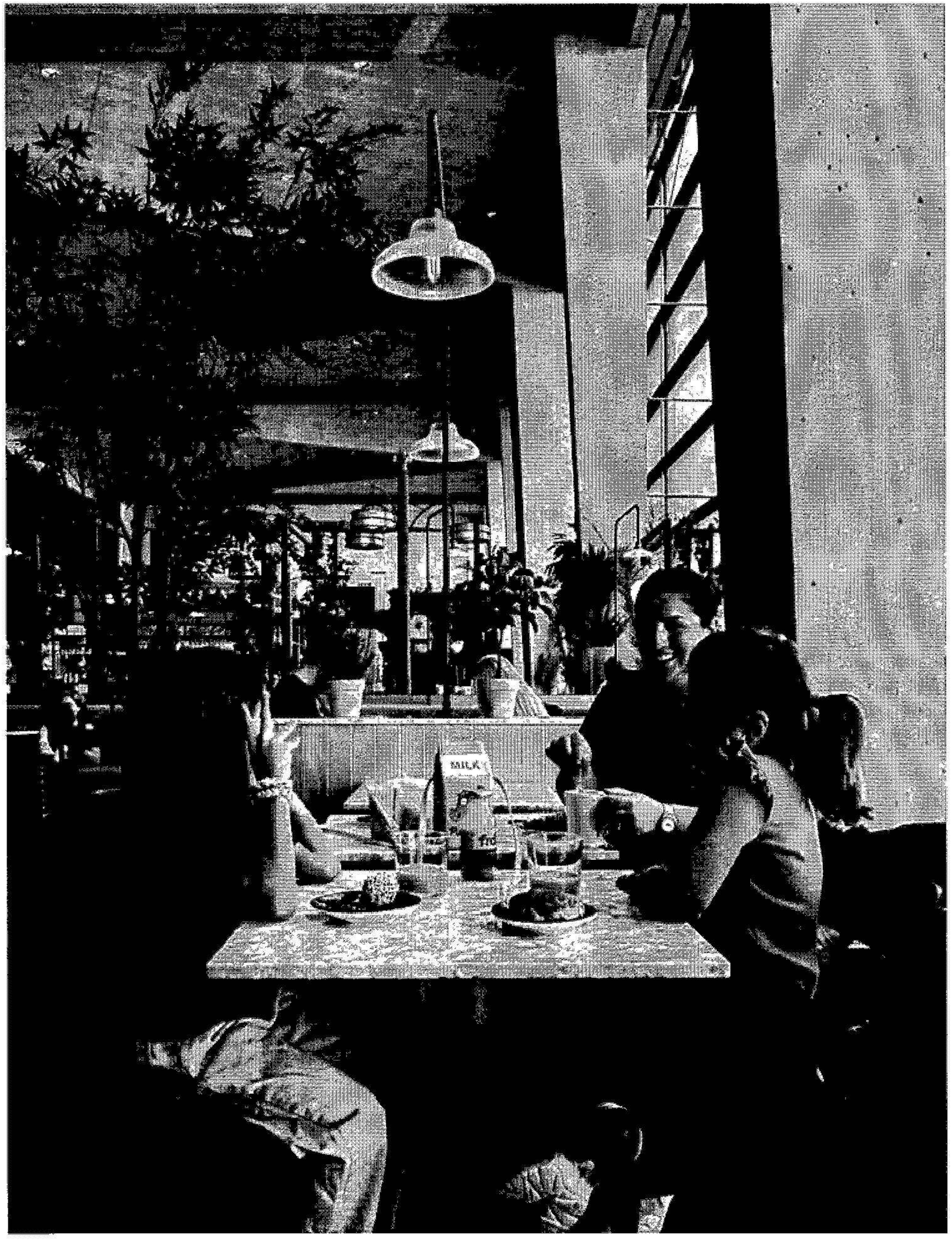
**Jonas Abrahamsson**
*Verkställande direktör och koncernchef*

20250825027117

# Flygplatser i en föränderlig tid

Omvärlden är komplex, snabbrörlig och osäker. Nya generationer sätter sin prägel på resor, konsumtion och arbetsliv. Samtidigt sker en exponentiell teknikutveckling som kan förbättra våra liv, men som också innebär risker. Vi befinner oss i en brytningstid med stora omvälvningar till följd av globala kriser. Bland dessa finns eskalerande klimatförändringar och ett allvarligt säkerhetsläge. Demokratier utmanas av auktoritära värderingar och de geopolitiska motsättningarna är stora. Kriserna påverkar dessutom varandra, vilket gör det svårt att förutse skiften som är på väg. Swedavia har identifierat sju trender som särskilt påverkar flygbranschen och verksamheten.





## Resan värderas högt

Att upptäcka och vara med om något värderas oftare högre än att äga saker. En större del av konsumtionen läggs på upplevelser och resor, vilket ökar välbefinnandet och stärker sociala kontakter. Det är i första hand privatresandet som driver efterfrågan, medan affärsresandet till del ersätts med digitala möten.

Globalt finns starka drivkrafter för ett ökat flygresande när befolkningen växer, välståndet ökar och människor söker sig till städer för bättre utbildning, sjukvård och arbete. Det absolut största tillskottet kommer från Asien, men stora investeringar i flygkapacitet märks även i Mellanöstern. Däremot finns utmaningar med leveranser av flygplan för att möta efterfrågan.

## Ett sömlöst resande

Människor har i ökande grad en förväntan att vardagen ska fungera enkelt. I en sömlös vardag blir också resan en sammanhängande upplevelse, där det är enkelt att förflytta sig mellan olika transportmedel. Till det hör också att förenkla flygplatsers flöden. Flygplatser fortsätter att investera i automatisering och teknik som ökar förutsägbarhet och stabilitet. De digitala processerna kommer att vara mer sammankopplade med varandra för att göra resan mer friktionsfri. En sömlös vardag handlar dock inte bara om teknik. Personlig service är viktigt för att skapa en sammanhängande upplevelse.

## Strävan efter välbefinnande

Toleransen för stress och dåliga miljöer minskar i takt med utbredd psykisk ohälsa. Inom stads- och platsutveckling skapas miljöer där människor kan vara friska och må bra, samtidigt som hälsobegreppet vidgas till att omfatta fler faktorer.

Resenärers främsta prioritet är att nå flyget i tid, samtidigt som flygplatsernas komplexitet kan skapa hinder och stress. Undersökningar visar att flygplatsens atmosfär är avgörande för kundnöjdheten. Man söker överblick och enkel navigation genom vackra och organiska miljöer. Arkitektur, design, konst och kultur har en central plats. En koppling till det lokala i miljö och utbud bidrar till att skapa platskänsla. Givetvis ska platsen vara trygg att vistas på.

20250825027 18

## Sårbarheten ökar

Samhällets sårbarhet ökar med varje tiondels grad global uppvärmning. Bland konsekvenserna finns extremväder, utslagna ekosystem, resursbrist, migration och förändrade resmönster. Den exponentiella teknikutvecklingen, inte minst inom artificiell intelligens (AI) innebär stora möjligheter, men även här ökar sårbarheten. Allt fler funktioner är beroende av fungerande IT- och kommunikationssystem, samtidigt som desinformation, hybridattacker och cyberkriminalitet ökar. Utvecklingen ställer krav på resiliens och robusthet.

## Från hållbart till regenerativt

Flygets utsläpp av växthusgaser ska minskas genom modernisering av flygplansflottor, inblandning av hållbart flygbränsle (SAF) och på längre sikt elektrifiering och bränsle från vätgas. Klimatpåverkan är i fokus, men kraven ökar på eftertanke, transparens och rapportering kring alla delar av hållbarhetsarbetet och leder till ett systemtänk där allt hänger samman och större ansvar tas i hela värdekedjan. Effektivisering, cirkulära affärsmodeller och regenerativa lösningar ska skjuta till resurser och stärka biologisk mångfald. Allmänheten kräver att företagen tar ansvar.






## Digital innovation transformerar samhället

Nya tjänster och lösningar skapas raskt genom kombinationer av digitala tekniker. På sikt smälter de digitala och fysiska världarna samman med hjälp av sensorer, virtuell verklighet, biometri och digitala tvillingar. Detta får genomgripande påverkan på hur människor lever, reser, arbetar och konsumerar. Den kraftfullaste förändringskraften är sannolikt AI och utvecklingen går i rasande takt. Digitala assistenter underlättar vardagen, arbetsprocesser och kreativa sysslor automatiseras och förutsägelse av händelseförlopp kommer att skapa stora möjligheter.

## Ständigt lärande

Utvecklingen innebär att arbeten får nytt innehåll och blir mer kunskapsbaserade och komplexa. Det ökar kraven på informellt lärande, kreativitet, analytisk förmåga och digital kompetens. Konkurrensen om kompetenser hårdnar, samtidigt som fler vill arbeta för arbetsgivare som tar samhällsansvar och erbjuder hållbara villkor. Företagets syfte och värderingsgrund blir därmed mer betydelsefullt. För de med kontorsyrken önskas flexibilitet genom att växla mellan distansarbete och kontor med utrymmen för sociala och kreativa arbetsuppgifter.

# Ökat resande gav förbättrat resultat

Flygresandet ökade under 2024 med 1,2 procent. Utrikesresorna visade en tydlig ökning jämfört med föregående år, medan inrikesresandet minskade något. Det totala antalet passagerare under året nådde dock inte upp till samma nivåer som innan pandemin.



Swedavias intäkter är till största delen rörliga och beroende av resenärs- och trafikvolymen på flygplatserna. Swedavia finansierar sin verksamhet och sina investeringar fullt ut inom ramen för den egna verksamheten, där den största delen av omsättning och resultat kommer från flygplatsverksamheten.

**FÖRSTÄRKT TILLGÄNGLIGHET OCH BREDDAT UTBUD**

Sveriges tillgänglighet stärks genom att flygbolagen fortsätter sina satsningar med nya linjer och utökad trafik på Swedavias flygplatser. Antalet reguljära destinationer från bolagets flygplatser var vid årsskiftet 99 procent av antalet innan pandemin. Totalt erbjöd Swedavias flygplatser 312 destinationer och på Stockholm Arlanda Airport var destinationsutbudet i stort sett tillbaka på samma nivåer som före pandemin. Det är fortsatt mycket viktigt att stärka den interkontinentala tillgängligheten. Samarbetet mellan BRA och SAS – som innebär att BRA har avvecklat sin inrikestrafik och blivit en underleverantör till SAS från och med januari 2025 – innebär på kort sikt minskad flygtrafik på flera av Swedavias flygplatser, framför allt på Bromma Stockholm Airport. Långsiktigt skapar förändringen nya förutsättningar för ett smidigare inrikesresande med bättre transfermöjligheter. Färdigställandet av Marknadsplatsen på Stockholm Arlanda Airport fortsatte under året och de sista butikerna och restaurangerna öppnar i början av 2025. Satsningen har slagit väl ut och intäkter per avresande passagerare ökade under 2024 med sex procent.

**POSITIVT RÖRELSERESULTAT**

Rörelseresultatet blev positivt för första gången sedan pandemin och landade på 26 MSEK, en ökning med 344 MSEK jämfört med föregående år vilket är ett resultat av ökat antal passagerare. Nettoomsättningen ökade till 6 393 MSEK vilket är en ökning om 462 MSEK. Ökningen beror dels på avgiftsjusteringar och dels på högre kommersiella intäkter som ett led i Swedavias strategi med den nya marknadsplatsen på Arlanda där intäkter per passagerare ökade. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 071 MSEK, en ökning med 305 MSEK jämfört med föregående år.

**INVESTERINGAR**

De senaste åren har Swedavia genomfört flera viktiga kapacitetshöjande investeringar. Redan under 2023 färdigställdes den nya säkerhetskontrollen på Stockholm Arlanda Airport och bolaget öppnade den första etappen av Marknadsplatsen. Under 2024 färdigställde Swedavia flera etapper av Marknadsplatsen och projektet slutförs i sin helhet i början av 2025. Utöver det har stora underhållsinvesteringar genomförts på flera av Swedavias flygplatser, bland annat genom underhållsarbeten på rullbanorna på Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport och Bromma Stockholm Airport. På Stockholm Arlanda Airport påbörjades under 2024 ett stort underhållsarbete som innebär förnyelse av uppställningsplatser och anslutningsbryggor mellan terminal och flygplan. Investeringsportföljen för kommande år inkluderar reinvesteringar för att bibehålla kapacitet samt initiativ för att säkra digitalisering och klimatomställning. För att möta en ökad efterfrågan på resande står en investering i utökad kapacitet vid Stockholm Arlanda Airport redo, genom återupptagandet

20250825027 19

av det tidigare pausade projektet att bygga en ny pir. Inga fastighetsutvecklingsprojekt genomfördes inom Real Estate under året. Däremot pågick arbete med flera utvecklingsprojekt vilka förväntas resultera i ett antal transaktioner framgent.

## FINANSIERING

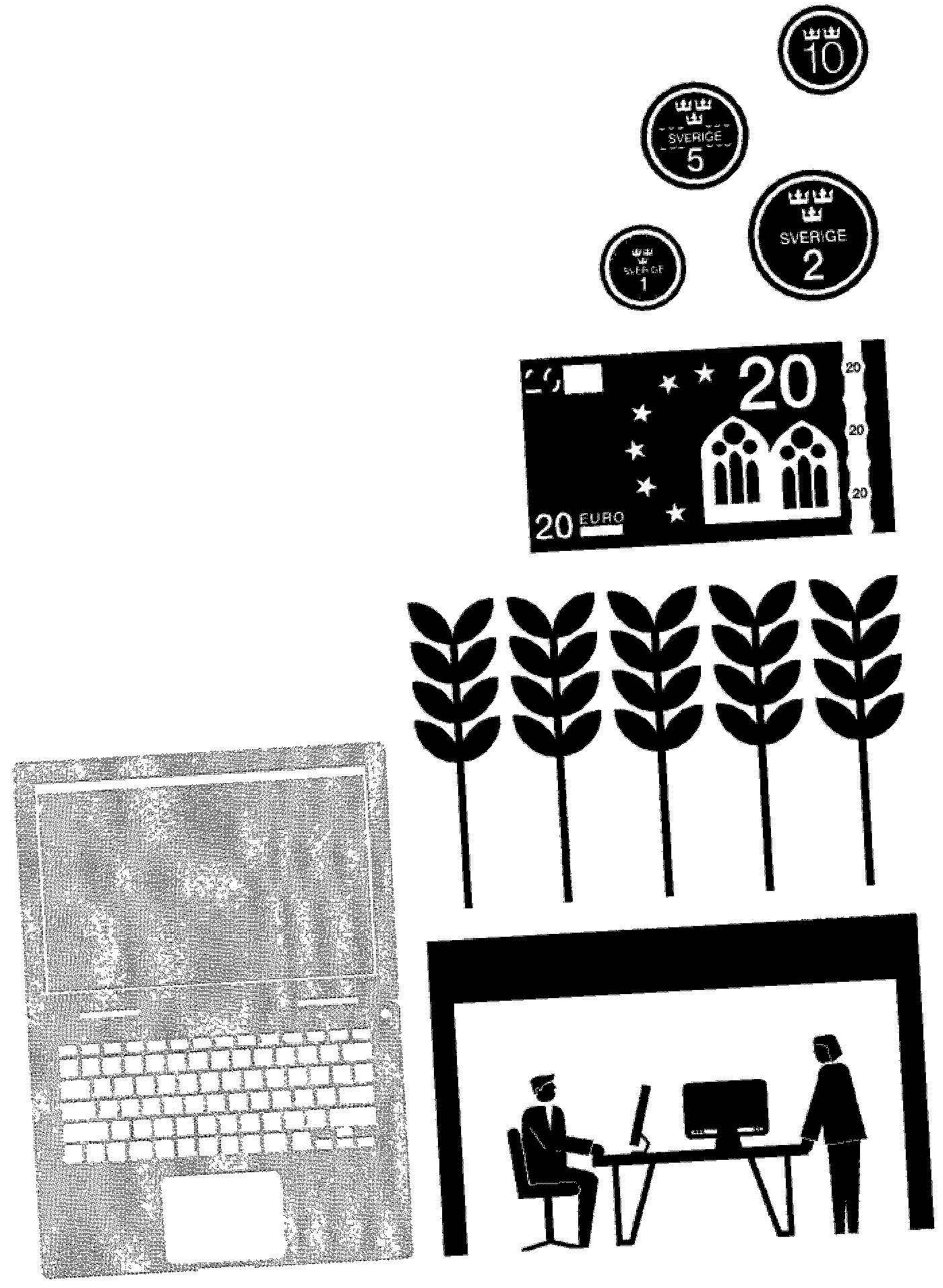
Att driva, äga och utveckla det svenska basutbudet av flygplatser är en kapitalintensiv verksamhet. Tillgång till finansiering med goda villkor är en förutsättning för att kunna bedriva verksamheten på bästa sätt. Under året gick marknadsräntorna ner något, vilket de bedöms fortsätta göra en tid framöver. Kreditmarginalerna har också sjunkit och för ett bolag som Swedavia med hög kreditvärdighet är tillgången till finansiering både i bank och kapitalmarknad fortsatt god.

Swedavias finansieringsstrategi inkluderar väl spridda låneförfall, diversifierade finansieringskällor samt en uttalad räntesäkringsstrategi. Under 2024 emitterades obligationer om 950 MSEK (varav 500 MSEK gröna obligationer) till attraktiva marginaler, ett tydligt bevis på Swedavias starka ställning bland investerare i Norden.

För Swedavia är det viktigt att kunna emittera gröna obligationer och därför lanserade Swedavia sitt gröna ramverk för obligationer redan under 2019, med uppdatering 2022. I november 2024 emitterades gröna obligationer om 500 MSEK med en löptid på 5,25 år, vilket resulterade i utestående gröna obligationer om 1 850 MSEK per 31 december 2024. Arbete pågår med att förbereda för ytterligare emittering av gröna obligationer under 2025.

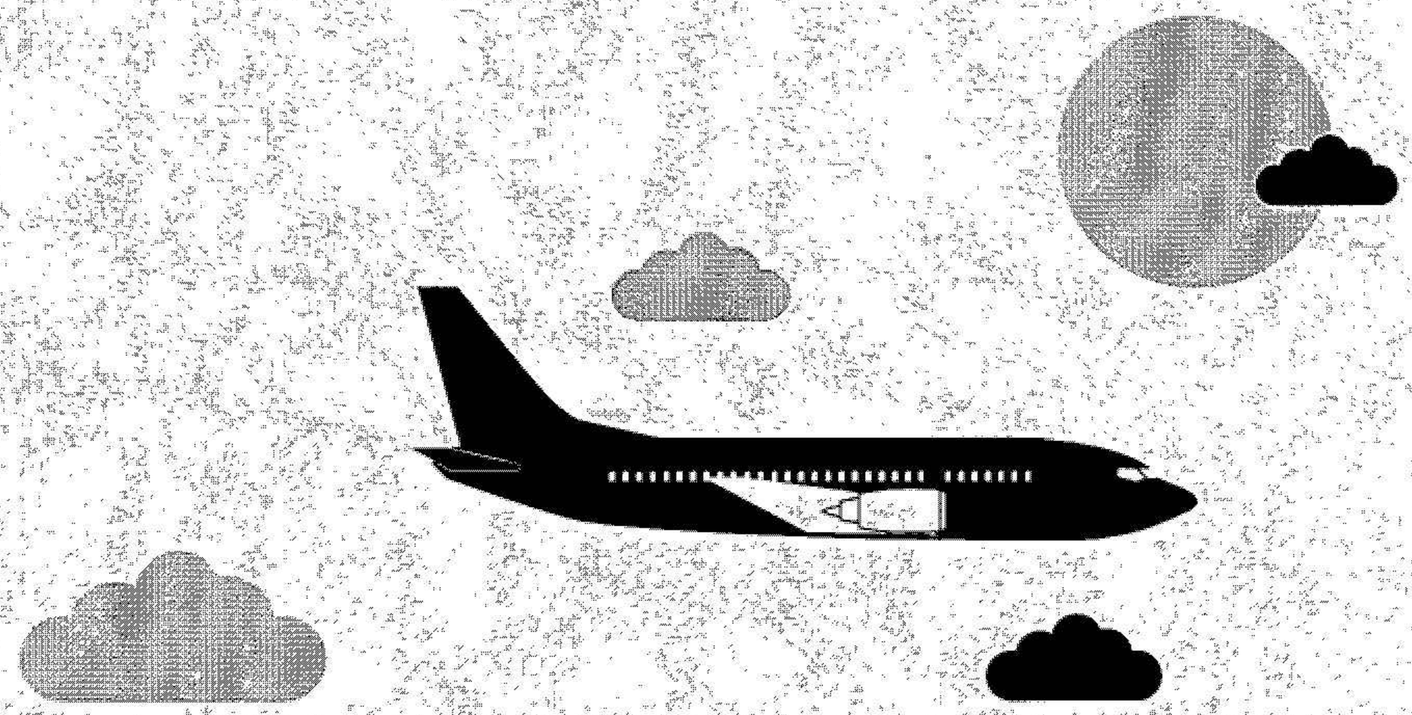
**INVESTERINGAR PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER**

| Miljarder SEK | Utfall 2024 | Affärsplan 2025-2026 |
|---|---|---|
| International Airports | 1,6 | 4,3 |
| Stockholm Arlanda Airport | 1,0 | 3,1 |
| Göteborg Landvetter Airport | 0,1 | 0,2 |
| Bromma Stockholm Airport | 0,1 | 0,0 |
| Malmö Airport | 0,1 | 0,2 |
| Gemensamt | 0,3 | 0,8 |
| Regional Airports | 0,1 | 0,6 |
| **Totalt** | **1,8** | **4,9** |



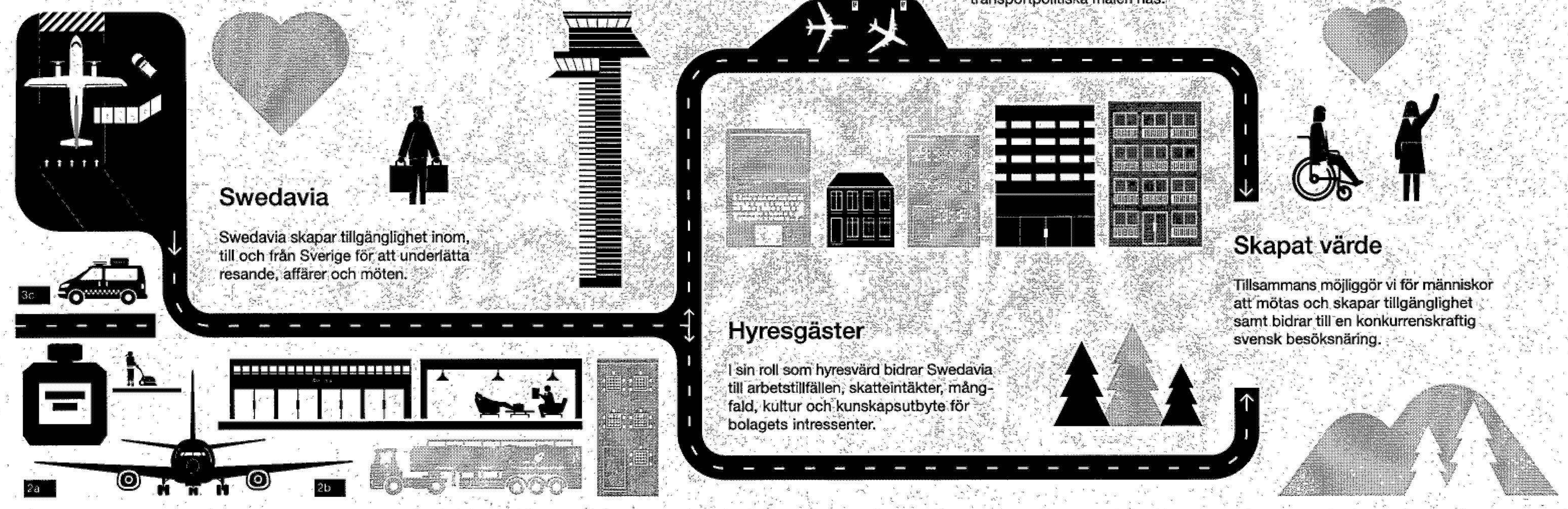
# Så skapar Swedavia värde

Swedavias affär riktar sig till tre kundkategorier: 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.



## Flygbolag

Som en central aktör i flygbranschen medverkar Swedavia aktivt till utvecklingen av transportsektorn och bidrar till att de transportpolitiska målen nås.




## Swedavia

Swedavia skapar tillgänglighet inom, till och från Sverige för att underlätta resande, affärer och möten.

## Hyresgäster

I sin roll som hyresvärd bidrar Swedavia till arbetstillfällen, skatteintäkter, mångfald, kultur och kunskapsutbyte för bolagets intressenter.

## Skapat värde

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas och skapar tillgänglighet samt bidrar till en konkurrenskraftig svensk besöksnäring.

# Våra resurser

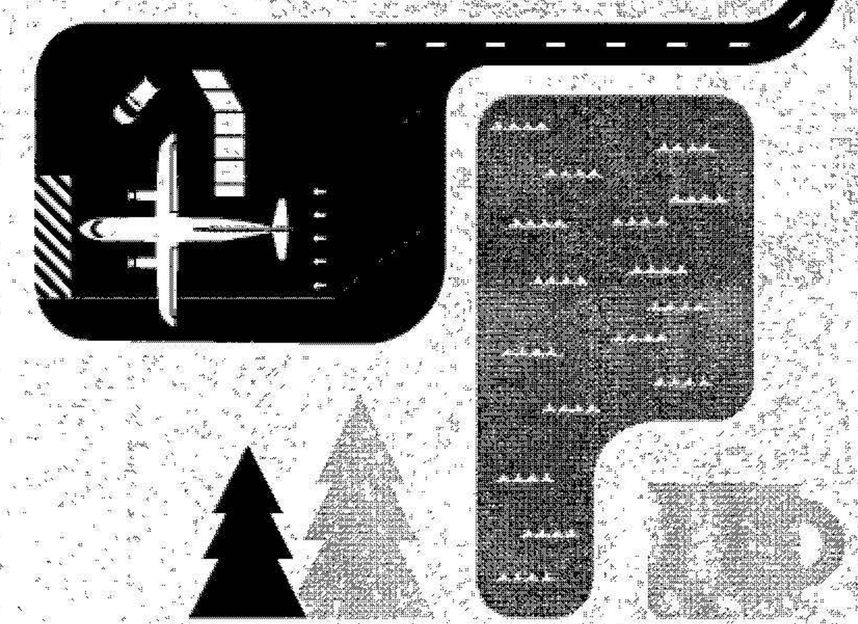
**RELATIONSKAPITAL**
32,5 miljoner passagerare och relationer med kunder, hyresgäster, leverantörer, samarbetspartners och beslutsfattare.

**HUMANKAPITAL**
2 769 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.

**FINANSIELLT KAPITAL**
Eget och upplånat kapital.

**NATURKAPITAL**
Energi, skog och materialanvändning.



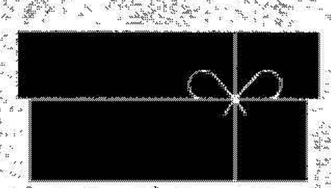
# Vårt erbjudande

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

**ETT ATTRAKTIVT DESTINATIONSUTBUD**
Swedavias tio flygplatser bildar ett nätverk som knyter samman Sverige och förbinder 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**
Utöver att tillhandahålla moderna miljöer med attraktiva produkter, tjänster och service i passagerarflödet på flygplatserna erbjuder Swedavia 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.



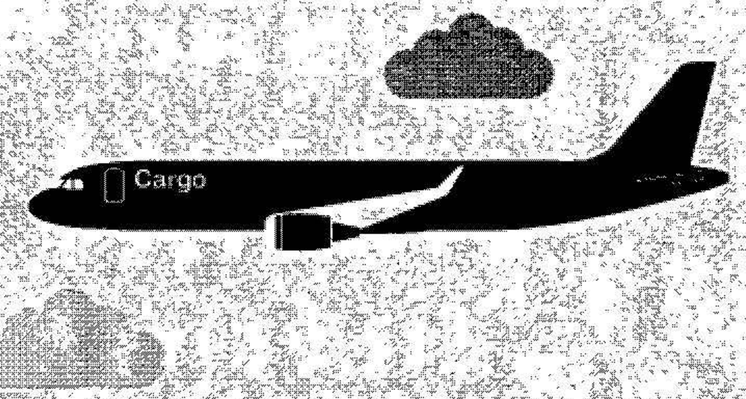
# Värdeskapande för våra intressenter

**ÄGARE**
- Årets resultat -227 MSEK.
- Avkastning på operativt kapital 0,3 procent.
- Skuldsättningsgrad 1,3 gånger.
- Bidrar till att de transportpolitiska målen nås.

**RESENÄRER, FLYGBOLAG, HYRESGÄSTER**
- Attraktiva flygplatser.
- Tillgänglighet.
- Smidiga och inspirerande reseupplevelser.
- Personliga mötesplatser.
- Långsiktiga och ömsesidiga partnerskap.

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

**SAMHÄLLET**
- Tillgänglighet inom, till och från Sverige.
- Sysselsättning och affärsmöjligheter.
- Skatteintäkter.
- Kultur- och kunskapsutbyte.

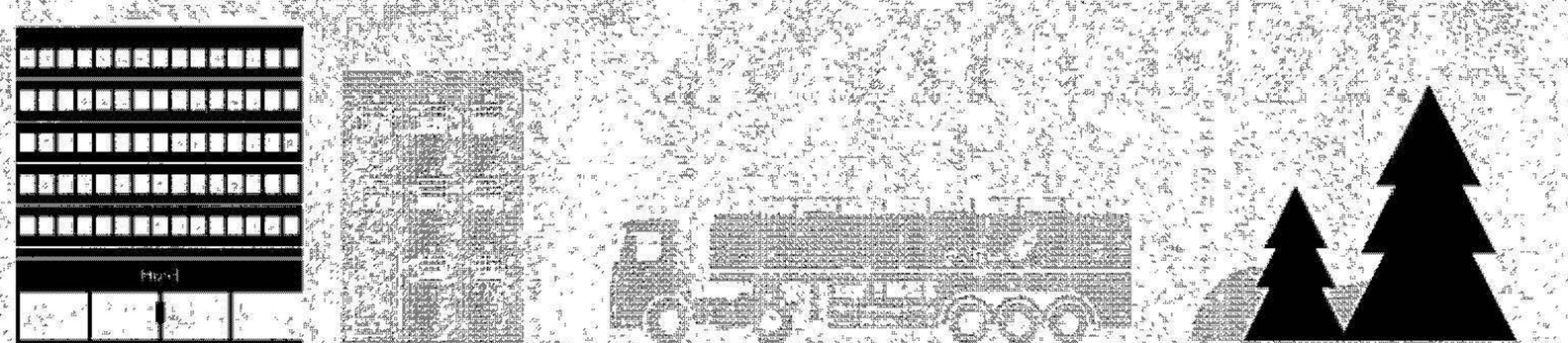



# Positiv och negativ påverkan i värdekedjan

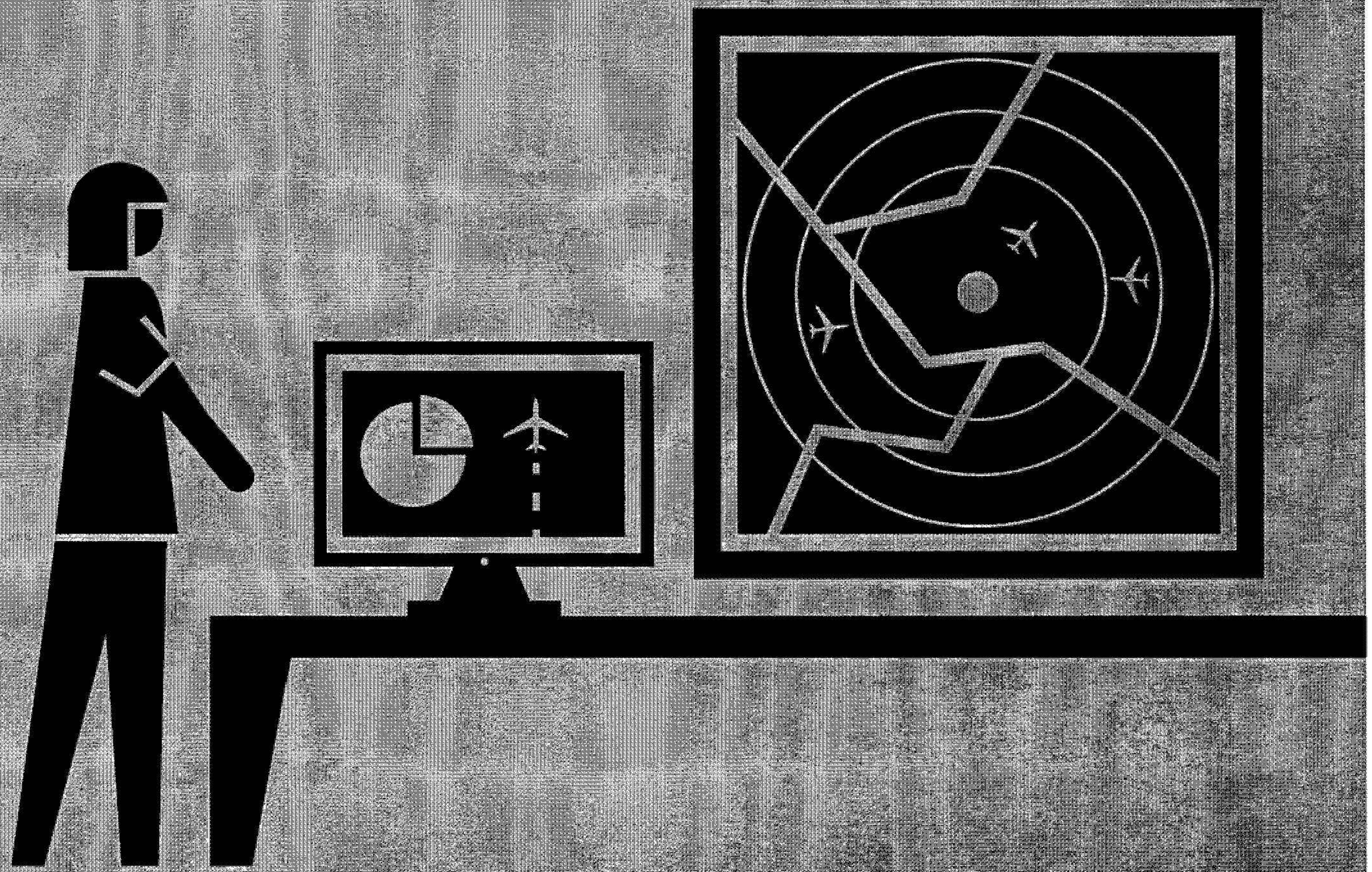
Swedavia arbetar aktivt med att minska den negativa miljöpåverkan och öka den positiva påverkan inom den egna verksamheten och andra delar av värdekedjan som exempelvis rör flygets koldioxidutsläpp.

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.

Läs mer om Swedavias väsentliga hållbarhetsfrågor på sidan 114.



# Strategisk inriktning



20250825021721

# Hållbarhet grunden för strategisk inriktning

Den strategiska inriktningen är Swedavias gemensamma kompass som beskriver målbilden och vilka förflyttningar som krävs för att nå den. Den strategiska inriktningen ska säkerställa att Swedavia har en konkurrenskraftig och hållbar verksamhet både här och nu och på längre sikt.

Swedavias strategiska inriktning anger hur bolaget ska omhänderta sitt uppdrag och leverera på kundlöften och på mål som ägaren staten ställer. Den beskriver även hur Swedavia strävar mot FN:s globala hållbarhetsmål och Agenda 2030 samt hanterar omvärldsfaktorer och trender.

**MÅLBILD 2030**
Målbilden beskriver var Swedavia önskar befinna sig i framtiden och sammanfattas i tre fokusområden:

**1. FRAMTIDSSÄKRA FLYGET**
Swedavia är idag världsledande i utvecklingen av flygplatser med låg klimatpåverkan. Det ska vi vara även i framtiden. Swedavia driver också på utvecklingen av framtidens hållbara flygtransporter där flyget genererar minsta möjliga påverkan på miljön och gör det möjligt att resa smidigt och effektivt, till, från och inom hela Sverige. Fossila bränslen ska fasas ut.

**2. 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 mer hållbara resor. Det ska vara enkelt att boka och enkelt att resa från dörr till dörr, för alla. Swedavias flygplatser har optimerade och förutsägbara flöden och gör plats för framtidens luftmobilitet.

**3. SKAPA MAGISKA MÖTESPLATSER**
Swedavias flygplatser ska vara magiska mötesplatser – för människor, idéer och företag. De ska erbjuda marknadens bästa kundupplevelse, men de ska också vara värdeskapande mötesplatser för marknadens främsta kompetenser och samarbeten. Swedavias flygplatser är en självklar arbetsplats i en samhällsbärande verksamhet, med attraktiva arbetsvillkor och en trygg, inkluderande och utvecklande arbetsmiljö.

**SYFTE**

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas

**MÅLBILD 2030**

Framtidssäkra flyget

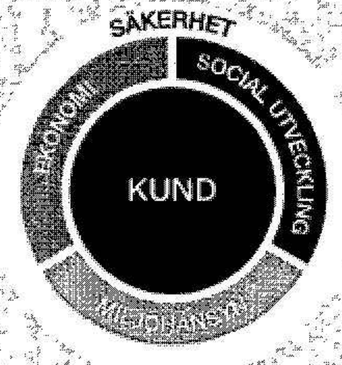
Förenkla resan från dörr till dörr

Skapa magiska mötesplatser

**SÄKERHET OCH HÅLLBARHET I ALLT VI GÖR**

85 kundupplevelse (index)

6 avkastning på operativt kapital (%)




75 engagerade ledare och medarbetare (index)

0 fossila koldioxidutsläpp från inrikesflyget (%)

**SWEDAVIAS VÄRDERINGAR**

Pålitliga Engagerade Nytänkande Välkomnande

# Förflyttningar för att nå målbild 2030

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

En förflyttning är en större förändring i verksamheten som inte enbart kan genomföras med hjälp av ständiga förbättringar. Den har också strategisk vikt och är ett tydligt steg mot målbild 2030. Swedavia har identifierat ett antal förflyttningar som bolaget behöver genomföra för att nå målbilden och dess tre huvudområden. Tre av dessa förflyttningar kallas strategiska initiativ och ses som grundläggande för verksamheten som helhet. De har dessutom en tydlig koppling till innovation och teknikutveckling.

**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**
Swedavia ska fortsatt bidra till branschens arbete med "Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen". Inrikesflyget ska 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.

**ÖVRIGA FÖRFLYTTNINGAR**
Utöver de tre strategiska initiativen finns en rad förflyttningar som på kort och lång sikt syftar till att överbrygga gapet mellan de långsiktiga målen och verksamheten här och nu.

## Exempel på vad Swedavia gör inom förflyttningarna

### DIGITAL TRANSFORMATION

- Arbetet med att stötta Total Airport Management fortsätter. Nya digitala datalösningar för att dela den operativa lägesbilden har introducerats, inklusive transferverktyget som syftar till att minska antalet resenärer som missar sina anslutande flyg.
- En lösning för att positionera rullstolar har introducerats på Stockholm Arlanda Airport som hjälper personal vid PRM (Passengers with Reduced Mobility) att snabbare utföra sina uppdrag och därmed bidra till en bättre resenärsupplevelse för PRM-resenärer.
- Ett nytt Vinnovafinansierat samarbetsprojekt (Advancing Pavement Monitoring for Sustainable Airport Infrastructure) tillsammans med RISE har startats där sensorer i asfalten ska mäta hur beläggningen mår och ge insikter för att kunna optimera livslängden på asfalterade ytor.

### FLYGETS KLIMATOMSTÄLLNING

- Energihubb: Projektet tog fram strategier för att möta energibehovet från ordinarie drift av Swedavias flygplatser i kombination med att möjliggöra för el- och vätgasflyg. Projektet slutfördes under 2024. Nästa steg som syftar till att undersöka energibehovet per flygplats fortsätter under 2025.
- Baltic Sea Region, FlyH2UME och samarbete med, bland andra, Airbus: Tre projekt för att undersöka möjligheterna för att införa vätgasflyg på Swedavias flygplatser.
- ELISE 3: Projekt för att testa elflygplanet Heart Aerospace ES 30. Swedavias delar av projektet kortades ned i och med att Heart Aerospace flyttade delar av utvecklingen till USA.
- FAACE och Air-Charge: Projekt för att studera olika typer av laddinfrastruktur för elflyg.

### FLYGPLATSEN SOM MULTIMODALT NAV

- Stockholm Arlanda Airport har lanserat en digital reseplanerare som effektivt sammanlänkar transportslagen från olika kollektivtrafikaktörer för en mer sömlös och effektiv reseupplevelse.
- Benchmark och genomlysning av angöringshus för buss och taxi på Stockholm Arlanda Airport har genomförts.
- Swedavia har varit drivande i kommande tåg- och bussanslutning till Göteborg Landvetter Airport.
- Swedavia var med och godkände en avsiktsförklaring om sträckningen och finansieringen för den framtida järnvägen mellan Göteborg och Borås. Swedavias avsikt är att, inom ramarna för satsningen, upprätta en kollektivtrafikhub för att sammanlänka samtliga trafikslag på flygplatsen.
- Swedavia deltar i Testbed Air Mobility, ett Vinnovafinansierat samarbetsprojekt med bland andra Saab, Ericsson, LFV och Linköpings universitet i syfte att skapa en digital testbädd och genomföra tester kring hur autonoma drönare kan integreras i luftrummet.

### ÖVRIGA FÖRFLYTTNINGAR

- Arbete med att förbättra planering och optimering av driften tillsammans med andra aktörer på flygplatsen för ökad förutsägbarhet (Total Airport Management).
- Implementering av ett processorienterat arbetssätt som hjälper Swedavia att optimera leveransen till kunderna.

20250825072722

# Strategiska mål för hållbart värdeskapande

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

**SOCIAL UTVECKLING**

**MÅL: ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE**

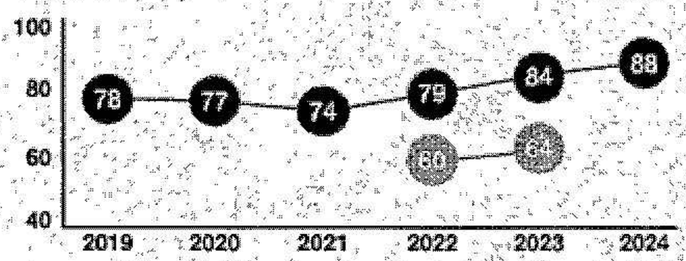
Genom en inkluderande företagskultur som bygger på etiska riktlinjer och värderingar, utvecklar Swedavia framtidens flygplatser och möjliggör för människor att mötas.

**MÅLNIVÅ**

75 (2030)

**ÖVRIGT**

INDEX




- Mätning av engagerade ledare och medarbetare. 2022 genomfördes en nollmätning i nytt verktyg för Swedavias stora medarbetarundersökning, motsvarande mätning genomfördes 2023 och sker därefter vartannat år.
- Pulsmätningar sker löpande och kompletterar den stora medarbetarundersökningen.

**KUND**

**MÅL: KUNDUPPLEVELSE**

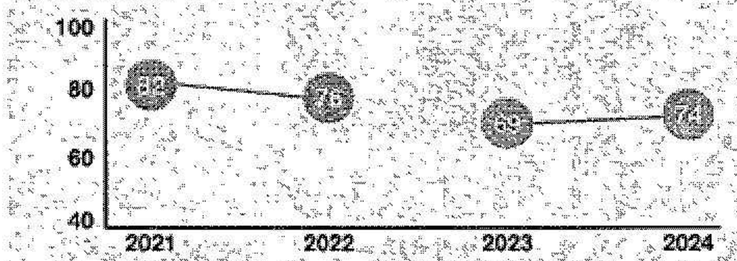
Målet för kundupplevelse 2030 är satt till index 85 och kommer att nås genom att arbeta kunddrivet. Det innebär ett systematiskt arbetssätt där bland annat kunden involveras i utvecklingen av befintliga och nya lösningar.

**MÅL**

85 (2030)

**UTFALL 2018-2024**

INDEX




- Utfall från och med 2023 avser samtliga kundgrupper: resenärer, flygbolag, hyresgäster och koncessionshavare Retail, Food and Beverage. Utfallet före 2023 avsåg enbart kundgruppen resenärer och är därför inte jämförbart med årets utfall.
- 2021 infördes en ny mätmetod som presenteras som ett index i stället för procent.

**EKONOMI**

**MÅL: AVKASTNING PÅ OPERATIVT KAPITAL**

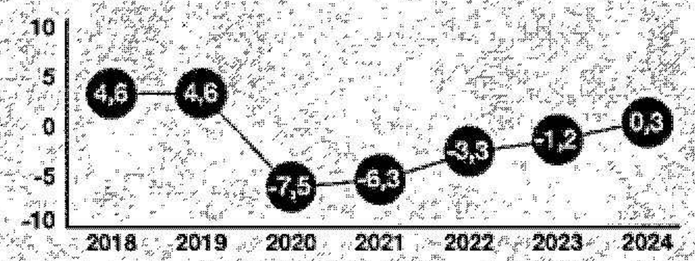
Det långsiktiga avkastningsmålet är sex procent årligen.

**MÅL**

6 %

**UTFALL 2018-2024**

UTFALL %




**MILJÖHÄNSYN**

**MÅL: ETT FOSSILFRITT INRIKESFLYG**

I och med den strategiska inriktningen har klimatmålet uppdaterats och syftar nu till att säkerställa ett Fossilfritt Inrikesflyg 2030. Definitionen av målet är att motsvarande mängd bränsle som går åt i inrikesflyget ska vara ersatt av hållbart flygbränsle i den totala mängd bränsle som tankas vid svenska flygplatser 2030. Swedavia följer målet genom att mäta andelen hållbart flygbränsle som tankas i Sverige. Delmålet till 2025 är att fem procent av allt flygbränsle som tankas i Sverige ska vara hållbart. Läs mer på sidan 17. Från och med 2023 används nya, bättre datakällor varför resultatet inte kan jämföras med historiska resultat. 2023-2024 är därför illustrerad i en annan färg.

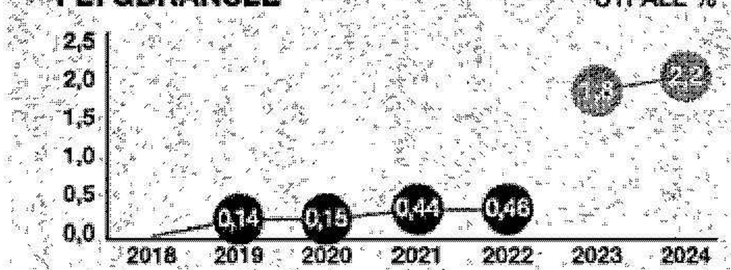
**MÅL**

Fossila koldioxidutsläpp från inrikesflyget: 0 ton (2030)

Andel hållbart flygbränsle: 5 % (2025)

**ANDEL FÖRNYBART FLYGBRÄNSLE**

UTFALL %



# Fossilfria flygplatser för framtidens hållbara flyg

Swedavia har sedan bolaget bildades 2010 verkat för att minska de fossila koldioxidutsläppen och annan negativ påverkan på miljön på och runt flygplatserna. 2020 uppnåddes målet om noll fossila koldioxidutsläpp i den egna flygplatsverksamheten. Under året har Swedavia intensifierat arbetet för att nå målet att flygrelaterad verksamhet som är aktiv inom flygplatsernas gränser ska vara fossilfri till 2025.



Flyget är en förutsättning för utveckling och välfärd och bidrar till den sociala och ekonomiska utvecklingen. I en alltmer globaliserad och konkurrenspräglad ekonomi är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter i kombination med andra transportslag avgörande för både näringslivet och besöksnäringen i Sverige. Samtidigt står världen inför stora utmaningar vad gäller klimat- och miljöpåverkan.

Enligt Swedavias miljömål ska all energi som används på flygplatserna vara fossilfri till 2025, både inom den egna organisationen och hos majoriteten av alla aktörer som verkar på flygplatserna. Till 2030 ska de marktransporter till och från flygplatsen som bolaget kan påverka vara fossilfria.

För att nå målet om en fossilfri flygplats handlar en stor del av Swedavias klimatarbete om samarbeten och kravställning på partners och andra aktörer. Under 2024 fortsatte arbetet med att se över samtliga avtal i syfte att säkerställa att alla avtalspartners är fossilfria till 2025. På Stockholm Arlanda Airport är drygt 700 olika företag verksamma, och totalt på alla Swedavias flygplatser handlar det om hundratals avtalspartners som ska ställa om och följa med på resan mot fossilfrihet.

Årets mål på 75 procent uppdaterade avtal under 2024 nåddes inte fullt ut. Vid utgången av året var 70 procent av avtalen uppdaterade. Trots god vilja och engagemang från alla parter finns administrativa hinder kring avtalshanteringen som gör att processen tar tid. Arbetet med avtalsöversynen kommer dock att fortsätta under 2025, då ambitionen fortsatt är att 100 procent av avtalen ska vara uppdaterade.

För att kunna följa upp arbetet hos bolagets flygplatspartners och verifiera att ingen fossil energi används har Swedavia initierat en förstudie för att utveckla ett digitalt IT-stöd. Tanken är att varje aktör själv ska deklarera sin energianvändning och verifiera sitt fossiloberoende i IT-stödet som därigenom ger en fullständig bild av framstegen.

Ytterligare ett stort arbete som pågick under hela 2024 är kartläggningen av utsläppsdata från inköpta varor och tjänster (scope 3). Genom att utveckla processerna för att samla in och hantera data från olika källor uppströms respektive nedströms i Swedavias värdekedja kan rapporteringen ytterligare förfinas och förtydligas inför varje år.

**FOSSILFRIA TRANSPORTER**

Swedavia stödjer aktivt användningen av miljöeffektiva bränslen för att minska utsläppen vid transport till och från bolagets flygplatser. Som en naturlig fortsättning på 2025-målet om fossilfria aktörer som är verksamma på Swedavias flygplatser ska så mycket som möjligt av transporter till och från samtliga Swedavias flygplatser vara helt fossilfria 2030. Ett antal åtgärder har redan genomförts. Till exempel infördes ett krav på att taxitrafiken från Stockholm Arlanda Airport måste ske med miljöfordon redan 2011. Idag får bland annat taxibilar som går på el eller vätgas förtur i taxiköerna, och installation av fler snabbladdare för taxi planeras. Det finns

20250825072723

idag 800 laddplatser för elbilar på bolagets parkeringar, och fler planeras att installeras. Swedavia har dessutom avtal med de största bussbolagen som fastslår att de ska köra med förnybara drivmedel.

**FOSSILFRI BYGG- OCH ANLÄGGNINGSVERKSAMHET**

Swedavia har även anslutit sig till Fossilfritt Sveriges färdplan för fossilfri konkurrenskraft inom bygg- och anläggningssektorn under året, med målet att nå nettonollutsläpp från bygg- och anläggningsverksamheten till 2040. Det ligger väl före bygg- och anläggningssektorns mål om klimatneutral värdekedja senast 2045. Swedavias mål omfattar utsläpp av fossil koldioxid kopplat till material, drivmedel och transporter i hela byggprocessen.

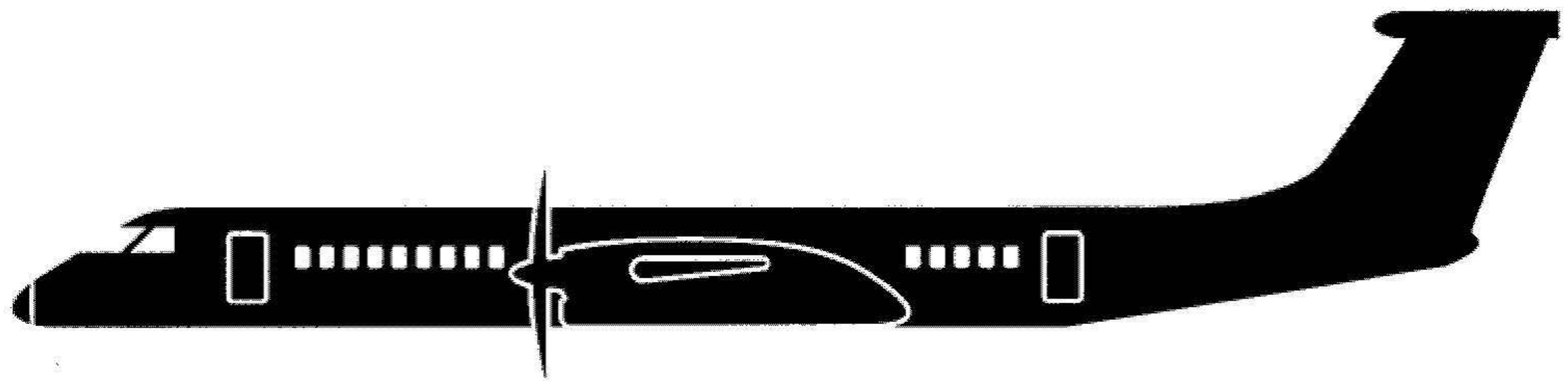
Swedavia arbetar konkret fram modeller, metoder och arbetssätt kring hur byggprojekt styrs och leds. Bolaget har också implementerat delmål med början 2023, då koldioxidutsläppen i byggprocessen ska minska för att nå klimatomställningsmålet till 2040. Målet följs upp genom klimatkalkyler som visar på minskningen för varje projekt, med 2015 som jämförelseår.

Swedavia har under året inlett ett arbete för att skapa cirkularitet i masshanteringen vid större byggprojekt. Genom att återanvända naturresurser i form av schaktmassor som uppkommer i bygg- och anläggningsprojekt på andra platser inom flygplatserna minskar behovet av tunga transporter med minskade klimatutsläpp som följd.

**SWEDAVIA PÅ HÖGSTA NIVÅN**

Det internationella klimatprogrammet Airport Carbon Accreditation (ACA) granskar hur väl flygplatser hanterar och minskar sina koldioxidutsläpp. ACA-certifieringens högsta nivå fem innebär att flygplatsen uppfyller det som är nödvändigt för att klara Parisavtalets ambition om att begränsa den globala uppvärmningen till högst 1,5 grader.

Av de totalt 19 flygplatser i världen som under 2024 var certifierade på den femte och högsta nivån var fyra stycken Swedavias. Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport certifierades under 2023 och under 2024 nådde även Stockholm Arlanda Airport och Ronneby Airport nivå fem. Ambitionen är att samtliga Swedavias flygplatser ska nå den högsta certifieringen senast under 2026.

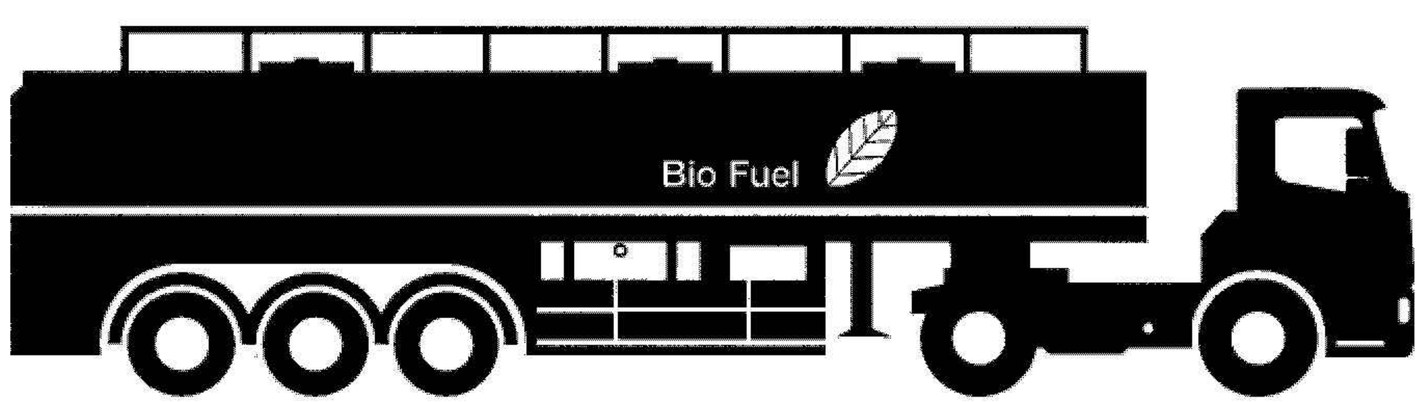


**ELINFRASTRUKTUR PÅ FLYGPLATSERNA**

Ett viktigt steg mot en helt fossilfri verksamhet är att säkerställa en god elinfrastruktur på Swedavias alla flygplatser. Projektet Flygplatsen som energihubb samlar kunskap om det framtida energibehovet i ett större perspektiv. Under året färdigställdes en första rapport där Swedavia har tittat på behov, möjligheter och utmaningar kring en rad områden som till exempel flygplatsernas olika elbehov, solcellsanläggningar, eldrivna vägfordon, uppvärmning och kylning av terminaler, batteriladdning och vätgastillverkning till framtidens fossilfria flygplan. Arbetet tas nu vidare i fördjupade delprojekt som rör respektive område och flygplats.

**SOLCELLER PÅ FLYGPLATSERNA**

Solenergi är en förnybar och oändlig energikälla och därmed ett av de mest hållbara alternativen för elproduktion. Samtidigt innebär solcellsanläggningar nära flygplatser en utmaning med de hårda krav på flygsäkerhet som råder där. Solcellsanläggningen i anslutning till Stockholm Arlanda Airport som installerades 2023 är därför ett viktigt referensprojekt för framtida elinfrastrukturprojekt. Anläggningen har hittills producerat cirka 200 MWh vilket ungefär motsvarar 13 normalvillors energianvändning/år.



# Swedavias bidrag till ett fossilfritt flyg år 2045

Swedavia har en central roll i att stödja och driva flygbranschens omställning. Översikten nedan beskriver en kombination av Swedavias egna åtaganden, mål samt de områden där företaget aktivt bidrar till att skapa förutsättningar för omställning i samarbete med branschen och andra aktörer. Några av aktiviteterna är branschövergripande och speglar den gemensamma färdplanen för flygets klimatomställning.

● Swedavias färdplan
◍ Branschens färdplan
❋ Övriga samarbeten

**MÅL 2025**

## Fem procent av allt flygbränsle som tankas på svenska flygplatser ska vara hållbart.

- ● Swedavia ska vara en internationell förebild inom hållbarhet och fortsätta skapa förutsättningar för ett hållbart resande – ekonomiskt, socialt och miljömässigt – med resenären i fokus.
- ●◍ Svensk produktion av hållbart flygbränsle ska baseras på hållbara råvaror som till exempel restprodukter från skogsbruket, och stötta utvecklingen av fler kommersiella anläggningar både inom och utanför Europa.
- ● Faktisk inblandning av hållbart flygbränsle i flygplansbränsle ska nå minst fem procent.
- ● Hållbart flygbränsle ska erbjudas som tillval vid bokning av resor för att underlätta hållbara val.
- ●◍ Den offentliga sektorn ska aktivt upphandla hållbart flygbränsle för att minska fossila koldioxidutsläpp från tjänsteresor med flyg.
- ● Förståelse för vätgasdrivna flygplans påverkan på flygplatser ska stärkas, med hänsyn till både infrastruktur och driftförändringar.

**MÅL 2030**

## Inrikesflyget ska vara fossilfritt.

- ●◍ Tillräcklig produktion av hållbart flygbränsle som täcker inrikesflygets totala behov.
- ●◍ Mindre elflyg, med plats för upp till 30 resenärer, ska kunna introduceras för kommersiell trafik.
- ❋ En internationell standard för elflyg ska vara införd.
- ● Swedavia ska tillhandahålla laddinfrastruktur för elflyg, anpassad efter marknadens behov.
- ● Infrastruktur för vätgas och elektrobränslen ska planeras på utvalda Swedaviaflygplatser.
- ❋ Regelverk och ansvarsfördelning inom vätgas och elektrobränslen ska vara förtydligade.
- ● Det ska vara enkelt för kunder att göra klimatsmarta val, exempelvis genom att klimatpåverkan är inbyggd i biljettpriset.
- ● Swedavias flygplatser ska erbjuda enkla och smidiga flöden där olika transportslag samverkar för en sömlös resupplevelse.

**MÅL 2045**

## Allt flyg som startar från svenska flygplatser ska vara fossilfritt.

- ●◍ Sverige har tillgång till hållbart producerade bio- och elektrobränslen samt elflyg med bränsleceller eller batterier.
- ● Spårbunden trafik är kopplad till Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport.
- ●◍ Sveriges produktionsanläggningar för bio- och elektrobränsle täcker behovet, med överskott för export.
- ● Flygplatsinfrastrukturen är anpassad för komplexa behov och integrerat resesystem.
- ●◍ Elflyg ingår i basutbudet för inrikes- och regionala rutter.
- ●◍ Vätgas används som bränsle för regionala och medellånga rutter.
- ●◍ Hållbart flygbränsle försörjer interkontinentala rutter.
- ●◍ Förstärkt infrastruktur och lokal produktion säkrar flygets tillväxt på landsbygden och skapar jobb.

20250825072724

# Ett urval av samarbeten



Som ett steg mot Swedavias Målbild 2030 har bolaget ingått flera innovativa strategiska samarbeten. Här beskrivs tre av dessa samarbeten närmare.

MILJÖ

## Vätgassamarbete

Swedavia ingick tidigt 2024 i ett partnerskap med Airbus, SAS, Avinor, Vattenfall och Statskraft för att utforska möjligheterna att flyga med vätgasdrivna flygplan från 2035. Målet är att föreslå åtgärder för att möjliggöra vätgasflyg i Sverige och Norge, inklusive scenarier för antal vätgasflygplan och volymer av flytande vätgas vid flygplatserna. Projektet har också undersökt produktion, transport och lagring av vätgas, samt flygplatsoperationer för tankning. Slutsatser från samarbetet ska presenteras under 2025, och parterna planerar att utöka samarbetet under året.

TEKNISK INNOVATION OCH ELEKTRIFIERING

## ELISE steg 3

ELISE steg 3 är ett fortsättningsprojekt från ELISE steg 1 och 2, som resulterade i Heart Aerospace och flygplansmodellen ES-30. Projektet, som inkluderar Heart Aerospace, SAS, Braathens, Northvolt och Swedavia, fokuserar på att studera laddning och turn-around av ES-30 i flygplatsmiljö. En demonstration hölls på Göteborg Säve flygplats i september 2024, och projektet ska slutföras under 2025 med en slutrapport med rekommendationer. Heart Aerospace flyttade under 2024 majoriteten av sin produktion till USA.

FLYGPLATS- OCH TILLGÄNGLIGHETSSAMARBETEN

## Samarbete med Changi Airport Group

I slutet av november 2024 undertecknade Swedavia en Memorandum of Understanding, det vill säga ett avtal om samarbete och kunskapsdelning, med Changi Airport Group i Singapore. Samarbetet sträcker sig till att börja med över tre år och fokuserar på utbyte av erfarenheter, arbetssätt och kunskaper inom framför allt tre områden: Customer Centric Operations; Automation of Airport Operations; och Sustainable and environmentally-friendly Airport Operations. Syftet är att genom kunskapsutbyte accelerera utvecklingen av framtidens flygplatser.

Läs mer om Swedavias samarbeten på sidan 124.

# Swedavia och de globala hållbarhetsmålen

FN-länderna har gemensamt antagit Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling. Målen ska bidra till att leda världen mot en hållbar och rättvis framtid. Swedavias ägare ställer krav på samtliga statliga bolag att bidra till de globala hållbarhetsmålen genom statens ägarpolicy och principer.

Swedavias strategiska inriktning och fokusområden för hållbarhetsarbetet har utarbetats med stöd från väsentlighetsanalysen, intressentdialogen, kontinuerlig omvärldsbevakning samt analyser av den egna verksamhetens påverkan på människa, miljö och ekonomi.

Till grund för Swedavias hållbarhetsarbete ligger också en rad externa handlingsplaner och målbilder som Agenda 2030 med FN:s 17 hållbarhetsmål för hållbar utveckling. De strategiska målen för hållbart värdeskapande som Swedavia har satt för bolaget korrelerar även med att uppnå målen för Parisavtalet. Swedavia ställer sig också 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.

**AGENDA 2030**

Av FN:s 17 hållbarhetsmål är det fyra mål som Swedavias verksamhet särskilt påverkar och där bolaget på ett tydligt och omfattande sätt kan bidra till positiv utveckling på både kort och lång sikt. Mål nummer 9, 11, 12 och 13 har en stark koppling till Swedavias målbild 2030. Utöver dessa bidrar Swedavia till ytterligare mål genom att upprätthålla en basnivå utifrån hållbar utveckling.

**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.

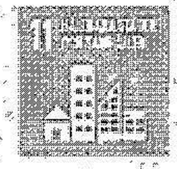
**SÅ PÅVERKAR SWEDAVIA MÅLEN**

- Swedavia äger, driver och utvecklar flygplatser inom det nationella basutbudet.
- 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, data och artificiell intelligens för att förnättra flöden och kundupplevelsen.
- Säkerställa anpassad infrastruktur för framtidens fossilfria flyg bland annat laddinfrastruktur för elflyg.
- Säkerställa en infrastruktur som är anpassad till ett förändrat klimat.
- Strukturerat arbete med innovationsledning i syfte att främja nya idéer.
- Utveckling av laddinfrastruktur för markfordon.

**UTVALT MÅL**



## 11. Hållbara städer och samhällen

11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla.
11.6 Minska städers miljöpåverkan.

**SÅ PÅVERKAR SWEDAVIA MÅLEN**

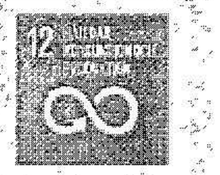
- Tar mark, resurser och energi i anspråk, genererar utsläpp och avfall.
- Samverkan mellan olika trafikslag och ökad tillgänglighet på flygplatserna.
- Utformning av flygplatserna inklusive flygvägar vilket ger en indirekt påverkan på flygets koldioxidutsläpp och buller mot omgivningarna.

**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.

20250825072725

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**

- 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**

- Kartläggning av produkt- och resursflöden samt ta fram förslag på handlingsplan för cirkularitet för Swedavias flygplatser.
- 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.
- Kommunikation för att öka medvetenheten om vad flygbranschen gör för att minska utsläppen av fossil koldioxid, minska mängden farliga kemikalier och öka andelen sorterat avfall.

UTVALT MÅL



## 13. Bekämpa klimatförändringarna

13.1 Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer.

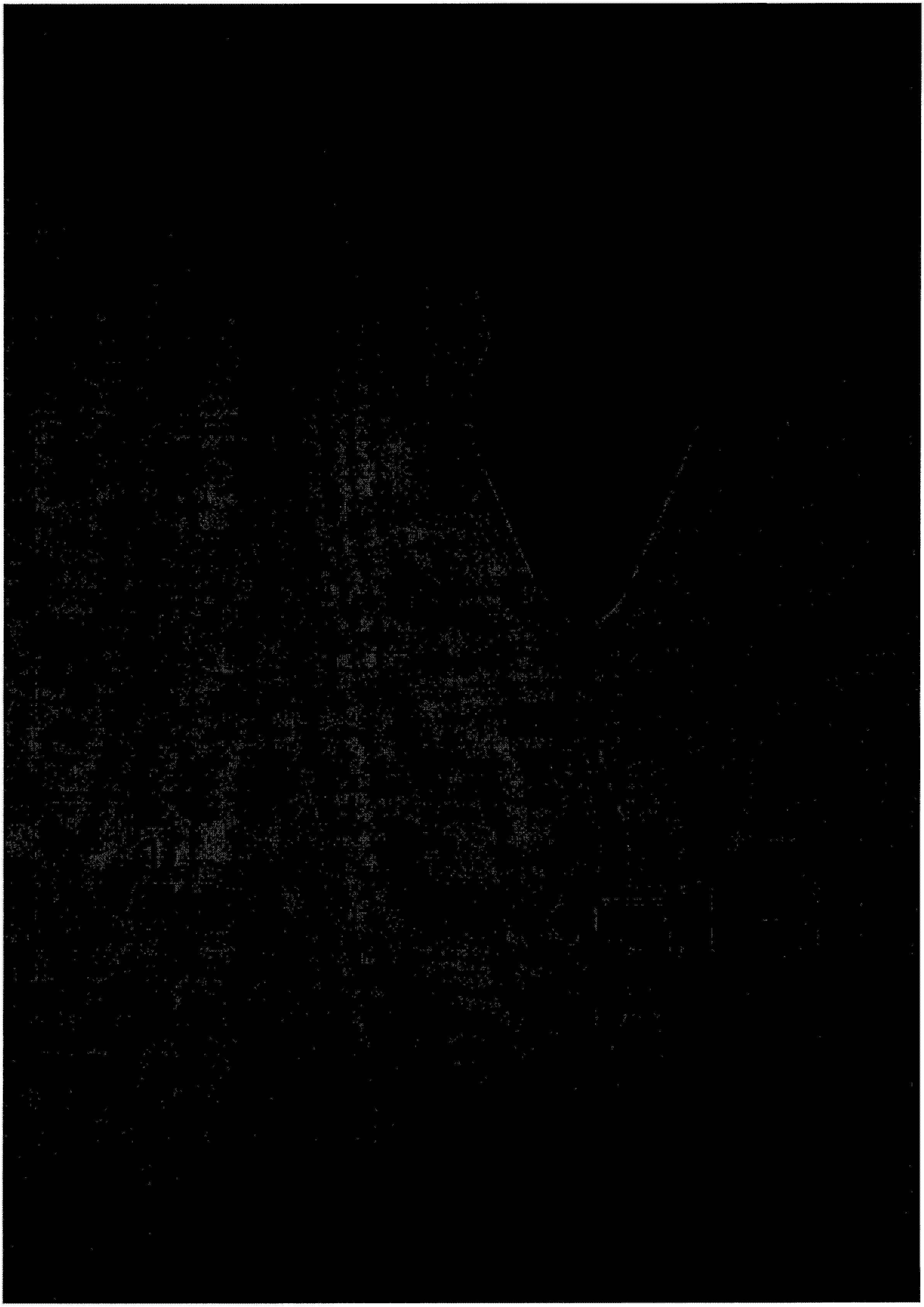
**SÅ PÅVERKAR SWEDAVIA MÅLEN**

- Flyget genererar koldioxidutsläpp genom det fossila bränsle som flyget använder. Ökade resenärsvolymer genererar således ökade utsläpp, såvida inte resorna sker på fossilfritt bränsle. Flyget står i dag för cirka två till tre procent av de globala koldioxidutsläppen.
- Många aktörer är involverade för att en flygplatsverksamhet ska fungera och påverkar klimat och miljön på olika sätt. Därför behöver Swedavia samarbeta med dessa aktörer i miljöfrågor.
- Påverkan genom det långsiktiga planeringsarbetet där förändrat klimat är en viktig aspekt att ta hänsyn till.
- Swedavias fastigheter och byggverksamhet bidrar till en ökad klimatbelastning. I Sverige står fastighet och byggsektorn för 21,7 procent av koldioxidbelastningen.*

*Boverket 2021

**SWEDAVIAS BIDRAG**

- Uppnått nollmål om fossila koldioxidutsläpp från den flygplatsverksamhet Swedavia driver i egen regi.
- Mål om fossilfria flygplatser 2025.
- Incitamentprogram för hållbart flygbränsle, förnybar diesel (HVO100), samt klimatdifferentierade avgifter för start och landning.
- Ökad inblandning av hållbart flygbränsle genom samordnad upphandling.
- Arbete med TCFD, EU:s taxonomi, strategiska initiativet Flygets klimatomställning.
- Mätning av energianvändning och energieffektivisering i de egna anläggningarna.
- Mål om nettonollutsläpp från bygg- och anläggningsverksamheten 2040.
- Klimatkalkyler genomförs för projekt av väsentlig storlek.



# En konkurrenskraftig verksamhet

Swedavias affärsinriktning fokuserar på tre huvudsakliga kundgrupper: resenärer, flygbolag och hyresgäster. Verksamheten delas in i två rörelsesegment: Flygplatsverksamhet och Real Estate. För att stärka konkurrenskraften och skapa synergieffekter har flygplatssegmentet ytterligare delats in i grupperna International Airports och Regional Airports.

**KONKURRENSFÖRDEL GENOM FRÄMJANDE STRUKTUR**

Flygmarknaden har genomgått betydande förändringar under de senaste åren, och sedan 2021 har Swedavias verksamhet en struktur som främjar synergier och ökad konkurrenskraft. Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport ingår i den gemensamma flygplatsgruppen International Airports, med Stockholm Arlanda Airport som hubb för internationellt resande. Sammanslagningen syftar till att stärka dessa flygplatsers marknadsposition och bidra till Swedavias internationella expansion. De sex regionala flygplatserna – Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Ronneby Airport – fortsätter att spela en viktig roll för att knyta ihop landet, samtidigt som de möter lokala behov och främjar samarbete och entreprenörskap.

Ett processorienterat arbetssätt skapar större värde för kunderna och fungerar som ett effektivt verktyg för att främja samarbeten inom företaget och med externa partners.

**SWEDAVIAS RÖRELSESEGMENT**

**FLYGPLATSVERKSAMHET**

Äger, driver och utvecklar Sveriges basutbud av flygplatser.

**AVIATION BUSINESS**

- Resenärstjänster.
- Start- och landningstjänster.
- Säkerhetskontroll.
- Marktjänster.
- Terminal- och undervägstjänster.
- Assistanstjänster, PRM.[1]
- Infrastruktur för marktjänster.[2]

**COMMERCIAL SERVICES**

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

1) Personer med funktionsvariationer.
2) Bland annat bagagehantering och tankning.

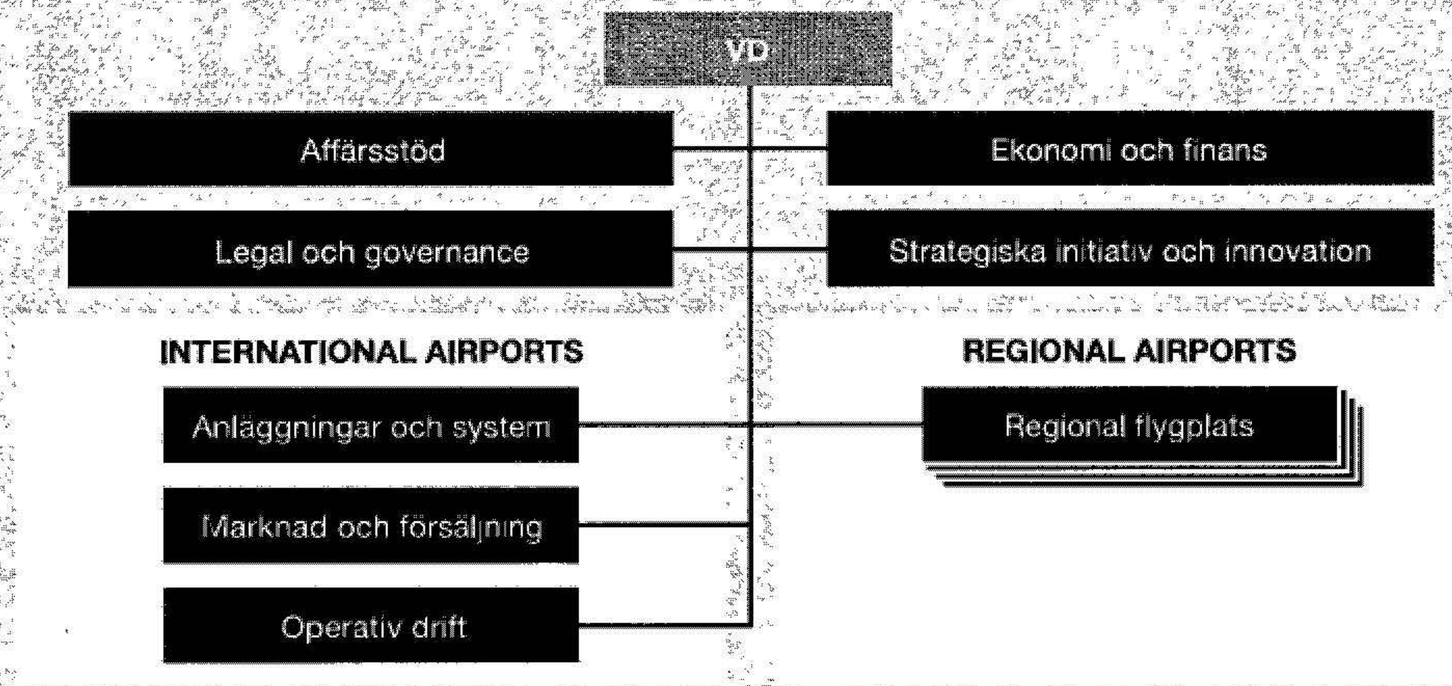
**REAL ESTATE**

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.

**SWEDAVIAS VERKSAMHETSSTRUKTUR**




**Affärsenhet.** Utvecklar och levererar flygplatsrelaterade tjänster till Swedavias kunder.

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




# Säkerheten kommer alltid i första hand

Flygplatserna ska vara trygga och säkra platser för alla som vistas på dem. Säkerheten har därför alltid högsta prioritet inom Swedavia. Bolaget verkar för att flygsäkerhet, luftfartsskydd, arbetsmiljö, informations- och IT-säkerhet ständigt ska förbättras och att säkerhetsmedvetenheten ska vara hög i hela verksamheten.

I all verksamhet som Swedavia bedriver ska flygsäkerhet och medarbetarnas hälsa och säkerhet prioriteras högst. Säkerhetsarbetet på en flygplats består till stor del av luftfartsskydd och flygsäkerhet, där luftfartsskyddet syftar till att förebygga brottsliga handlingar genom bland annat säkerhetskontroller och polisnärvaro, medan flygsäkerhetsarbetet förebygger olyckor kopplade till flygtrafiken på och runt flygplatsen.

**FORTSATT FÖRHÖJD HOTNIVÅ**

Under 2023 höjde Säkerhetspolisen terrorhotnivån från nivå tre, Förhöjt hot till nivå fyra, Högt hot. Den höjda hotnivån har fortsatt att gälla under 2024. Det innebär att Sverige anses vara ett prioriterat mål för terrorattentat. Swedavia bedömer att även den digitala hotbilden är fortsatt hög, med risk för informationsstöld eller informationssabotage. Området är prioriterat och Swedavia har ett fortsatt proaktivt förhållningssätt i säkerhetsarbetet.

**ÖKAT SAMARBETE INOM TOTALFÖRSVARET**

Med anledning av utvecklingen i omvärlden och inte minst kriget i Ukraina har Swedavia tagit nya steg när det gäller sin roll inom totalförsvaret. Under året avslutades utvecklingsprojektet Copia som Swedavia har drivit tillsammans med LFV som rör försörjning av varor och tjänster i kris och krig. Projektet har bland annat resulterat i en handbok kring säkerställandet av försörjningsberedskap för flygplatser i Sverige. Swedavia har även krigsplacerat samtliga medarbetare som inte är krigsplacerade i annan verksamhet i syfte att säkerställa att det finns personal på plats under samtliga beredskapslägen. Även samarbetet och samverkan med Försvarsmakten har utvecklats under året.

20250825072727

## REGELFÖRÄNDRINGAR I SÄKERHETSUTRUSTNING

Den nya säkerhetskontrollen i Stockholm Arlanda Airports Terminal 5 påverkades med kort varsel av tillfälliga ändringar i EU:s regler gällande säkerhetskontroller. EU:s uppdaterade regler kommer också att ha påverkan på den föreslagna nya tekniska baslinjen, det vill säga den referensnivå för säkerhetsteknik på flygplatser som EU har initierat tidigare. Implementeringen av de nya reglerna är nu framflyttad. För Swedavias del innebär referensnivån bland annat ökade krav på tekniska lösningar att förhålla sig till, med stora investeringar i uppdaterad teknik på flera flygplatser.

## SÄKERHETSMEDVETENHET

Säkerhet är grundläggande i allt Swedavia gör och verksamheten ska säkra att vi har hög säkerhetsmedvetandet hos alla anställda. Det omfattar även attityder och beteenden, som till exempel rapporteringsbenägenhet. Swedavia har bland annat genomfört kontinuerliga nanoutbildningar, små och snabba doser av digitala utbildningsmoment för effektivt och engagerat lärande. Genom att regelbundet mäta medarbetarnas uppfattning om säkerhetens betydelse i så kallade pulsmätningar kan Swedavia följa upp positiva trender och dela lärdomar mellan verksamheterna och agera proaktivt på negativa trender innan en incident sker.

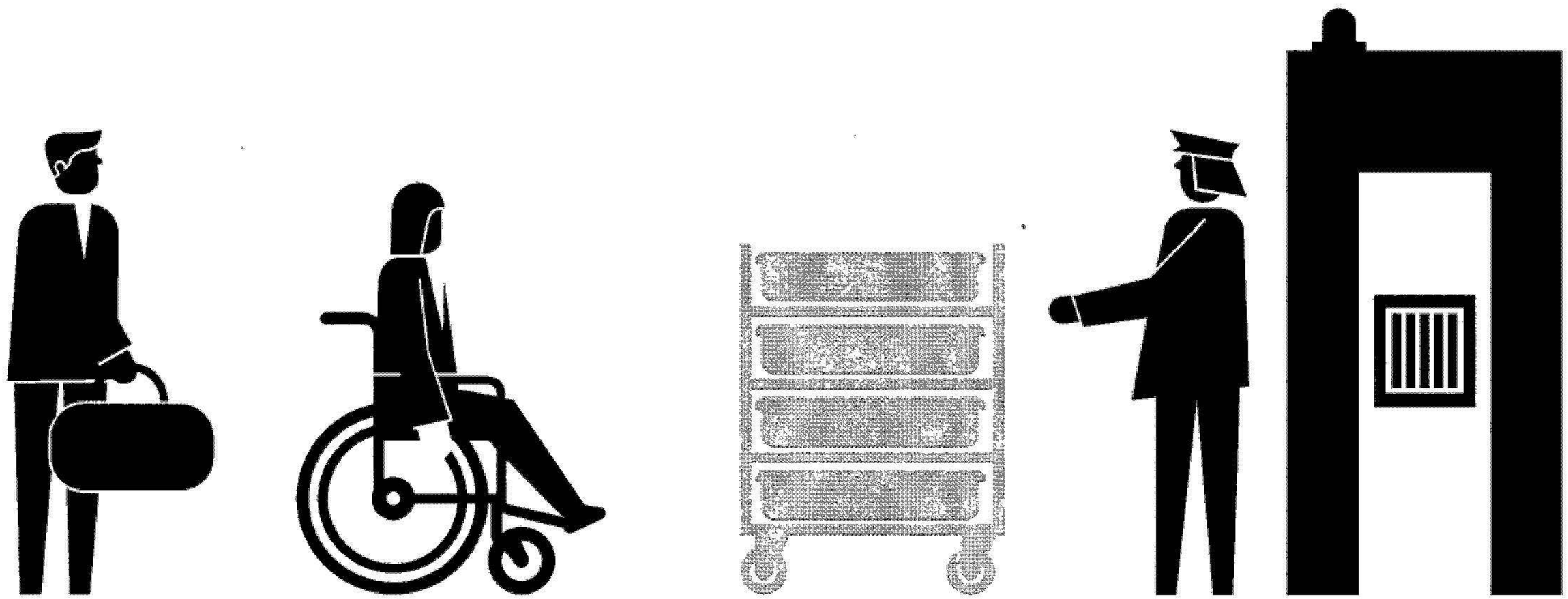
## ALLA INCIDENTER RAPPORTERAS OCH FÖLJS UPP

Swedavia har under året bytt systemstöd för att effektivisera arbetet med händelsehantering och Förbättra rapportering och uppföljning. Verksamheten förhåller sig också till EU:s luftsäkerhetsmyndighet EASA och deras nya krav på att flygsäkerhetshändelser ska kategoriseras utifrån satta nivåer i Europa för att därmed öka möjligheten för jämförbarhet och analys. Swedavia rapporterar även samtliga identifierade incidenter och haverier med flygsäkerhetspåverkan till Transportstyrelsen, och haverier och allvarliga tillbud till Statens haverikommission (SHK). Under 2024 inträffade noll haverier (noll 2023) och noll tillbud (noll 2023).

## RISKHANTERING OCH KONTINUITETSPLANER

Beslut, prioriteringar och förändringsarbete styrs mot de övergripande målen genom kontinuerlig och systematisk riskhantering. Verksamhetens samtliga risker värderas och sammanställs i så kallade riskbanker som uppdateras löpande. Under året har Swedavia haft ett fortsatt fokus på genomgång och uppföljning av flygplatsernas kontinuitetsplaner som syftar till att öka flygplatsernas förmåga att fungera även vid större störningar och avbrott. På samtliga flygplatser finns en operativ ledningscentral som planerar och övervakar det minutoperativa arbetet och Swedavia har en väletablerad krisledningsorganisation centralt som löpande utbildas och övas. Ett flertal flygplatser har under 2024 genomfört fullskaliga övningar där samtliga aktörer på flygplatsen tränade tillsammans med blåljusorganisationer, bland annat Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport.

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.



# Ökad efterfrågan på Europaresor

En stark ökning av Europaresor resulterade i ökad trafik till och från Göteborg Landvetter Airport och Stockholm Arlanda Airport. Trots utmanande omständigheter har Swedavia levererat högkvalitativ service på samtliga flygplatser, och medarbetarna hanterade sommarperiodens höga tryck på ett effektivt sätt.

Flygtrafiken till och från de internationella flygplatserna har återhämtat sig ytterligare efter den kraftiga nedgången under pandemiåren, inte minst tack vare en stark efterfrågan på utlandsresor till Europa. En viss tillväxt noterades även på interkontinentala flygningar. Under året har drygt 30 miljoner passagerare rest till och från Swedavias fyra internationella flygplatser, en ökning med två procent jämfört med 2023. Totalt sett erbjöd Swedavia närmare 300 destinationer under sommaren.

2024 präglades av rörelser och konsolideringar på flygmarknaden. SAS samgående med Air France-KLM under hösten innebar att Swedavia genomförde stora omallokeringar av flygbolag för att säkerställa en väl fungerande transfertrafik givet de nya förutsättningarna. Samgåendet har också medfört rörelser i andra grupperingar på flygmarknaden, inte minst med Eurowings utökade samarbete med Lufthansa. Ryanair lämnade inrikestrafiken från Stockholm Arlanda Airport i början av året men bolaget visar fortsatt stark tillväxt på utrikestrafiken.

Med omfattande förberedelser och god bemanningsplanering avlöpte högsäsongen under sommaren väl med en hög och stabil leveransförmåga från medarbetarna i alla processer. Resultatet blev en lugn period utan avbrott med inga eller få köer, något som resulterat i en hög kundnöjdhet. Detta trots att flygplatsåret har kännetecknats av stor extern osäkerhet där verksamheten har fått arbeta under otydliga förutsättningar med nya regelförändringar och uppskjutna lanseringsdatum.

## FLERA NYA REGELVERK UNDER ÅRET

Med några få veckors varsel var Swedavia tvungna att hantera en stor regelförändring från EU som rör vätskebehållare på maximalt 100 milliliter i handbagaget och som påverkade den nya säkerhetskontrollen i Terminal 5 på Stockholm Arlanda Airport. I samarbete med




**INTERNATIONAL AIRPORTS I KORTHET**

Inom International Airports ingår Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Bromma Stockholm Airport.

270 destinationer trafikeras varav 39 är inrikes. Totalt arbetar cirka 22 100 medarbetare i verksamheterna varav 2 539 är anställda av Swedavia.

| Passagerarutveckling, miljoner | 2024 | 2023 | Förändring i % |
|---|---|---|---|
| Stockholm Arlanda Airport | 22,7 | 21,8 | 4,2 |
| Göteborg Landvetter Airport | 5,3 | 5,2 | 2,9 |
| Malmö Airport | 0,9 | 1,3 | -30,2 |
| Bromma Stockholm Airport | 1,0 | 1,2 | -14,9 |

| Punktlighet[1], procent | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Bromma Stockholm Airport | 86,4 | 85,5 |
| Malmö Airport | 82,2 | 73,7 |
| Stockholm Arlanda Airport | 78,8 | 72,7 |
| Göteborg Landvetter Airport | 74,1 | 72,1 |

1) Läs mer på sidan 148.

20250825072728

gränspolisen har Swedavia under året också genomfört omfattande förberedelser inför etableringen av entry/exitsystemet EES som ska digitalisera dagens in- och utresestämplar. EU-regelverket som påverkar flöden på samtliga Swedavias flygplatser var planerat till hösten 2024 men sköts upp med kort varsel och kommer troligtvis införas under 2025.

Utöver det har Swedavia förberett organisationen för nya marktjänstregelverk från EU:s luftfartssäkerhetsmyndighet EASA. Ytterligare EU-regelkrav som ska implementeras framåt gäller granskningsutrustning i form av en basnivå som säkerhetskontrollens utrustning minst ska ha. Det kommer att påverka samtliga Swedavias flygplatser och säkerhetskontroller förutom den nya kontrollen på Stockholm Arlanda Airport Terminal 5 som redan når basnivån.

**NY KAPACITET PÅ FLYGPLATSER**

Swedavia har genomfört stora investeringar i utökad kapacitet på flera flygplatser, bland annat genom Göteborg Landvetter Airports södra terminaldel. På Stockholm Arlanda Airport har den nya marknadsplatsen resulterat i ett positivt gensvar hos resenärerna. Effekterna av den nya säkerhetskontrollen som togs i drift under slutet på 2023 med modern teknik och större ytor har också lett till ökad kundnöjdhet under 2024.



## Stockholm Arlanda Airport

Som Sveriges största flygplats har Stockholm Arlanda Airport fortsatt att spela en central roll som en viktig knutpunkt för både nationella och internationella resor. Under året har utrikesresandet till och från flygplatsen ökat och flygbolagen har stärkt sina linje- och destinationsutbud. Framför allt har antalet direkta interkontinentala linjer ökat, särskilt till Nordamerika.

För att underlätta resenärernas resa ”från dörr till dörr” infördes en digital reseplanerare på Arlandas webbplats och via appen Swedavia Airports. Tjänsten gör det möjligt för resenärer att söka efter buss- och tågalternativ baserat på resmål, datum och antal passagerare samt visa priser och tillgång i realtid. Dessutom kan biljetter köpas direkt i mobilen, vilket skapar en smidigare och mer effektiv reseupplevelse.

Under året har även det kommersiella utbudet på Arlanda fortsatt att utvecklas. Flera nya butiker och restauranger har öppnat, och den nya marknadsplatsen har nu nått slutfasen. Dessa investeringar är en del av vårt långsiktiga arbete att stärka Sveriges position och bidra till svensk ekonomi, samtidigt som vi skapar fler arbetstillfällen. Intäkterna från den kommersiella satsningen bidrar även till att finansiera infrastrukturen på våra regionala flygplatser.

Arlanda har fortsatt att öka trafiken, både i antal flygrörelser och passagerare. Sommarens intensiva reseperiod hanterades framgångsrikt, med minimala köer och störningar. Passagerarna gav högt betyg till den nya säkerhetskontrollen på Terminal 5, som visade sig vara både säker och effektiv. Efter drygt ett års användning har den blivit en uppskattad del av flygplatsens serviceutbud.

Andelen passagerare som använde självbetjäning, både på plats och via mobiltelefon, för check-in har fortsatt att öka, och användningen av självbetjäning vid bagageinlämning har också stigit. Under hösten påbörjades ett nödvändigt moderniseringsarbete på Terminal 5, som omfattade byte av viktig infrastruktur. Arbetet förbättrade arbetsmiljön för personalen som arbetar runt flygplanen, samtidigt som en efterlängtad förnyelse av el, bränsle och ventilation till flygplan och fordon genomfördes, i samband med byggnationen av nya gater.

**22,7 miljoner**

passagerare reste till och från Stockholm Arlanda Airport under 2024.

### SWEDAVIAS RÖRELSESEGMENT

Det ökade utrikesresandet, tillsammans med flygbolagens satsningar på utökat linje- och destinationsutbud samt högre kommersiella intäkter, har bidragit till att Swedavia för första gången sedan pandemin redovisar ett positivt rörelseresultat för helåret. Parallellt har resenärsnöjdheten stadigt ökat och nått en högre nivå än på många år, särskilt vid Stockholm Arlanda Airport. För att möta framtida kapacitetsbehov fortsätter Swedavias flygplatser att utvecklas. Den nya Marknadsplatsen på Arlanda, som beräknas vara fullt färdigställd under första kvartalet 2025, är ett exempel. Med en fortsatt stark efterfrågan på utrikesresor återupptas även projekteringen av ny pir i Terminal 5 på Arlanda, ett projekt som pausades under pandemin.

## Göteborg Landvetter Airport

**Göteborg Landvetter Airport spelar en central roll för regionens logistik och kommunikation och fortsätter att utvecklas genom nya frakt- och logistikområden, ett utökat linjeutbud och som en attraktiv arbetsplats. För andra året i rad utsågs Göteborgsregionen och Göteborg Landvetter Airport till Sveriges främsta logistikläge av branschtidningen Intelligent Logistik. Utrikesresandet till och från Europa har under året vuxit på Göteborg Landvetter Airport. Inrikesresandet har däremot haft en fortsatt svag utveckling.**

I januari öppnade FIKA och Bistro & Bar som en del i utvecklingen av det kommersiella utbudet. Under året hölls också en rekryteringsdag där hundratals lediga tjänster presenterades. Med 3 500 medarbetare och cirka 100 arbetsgivare är Göteborg Landvetter Airport en stor arbetsgivare i regionen.

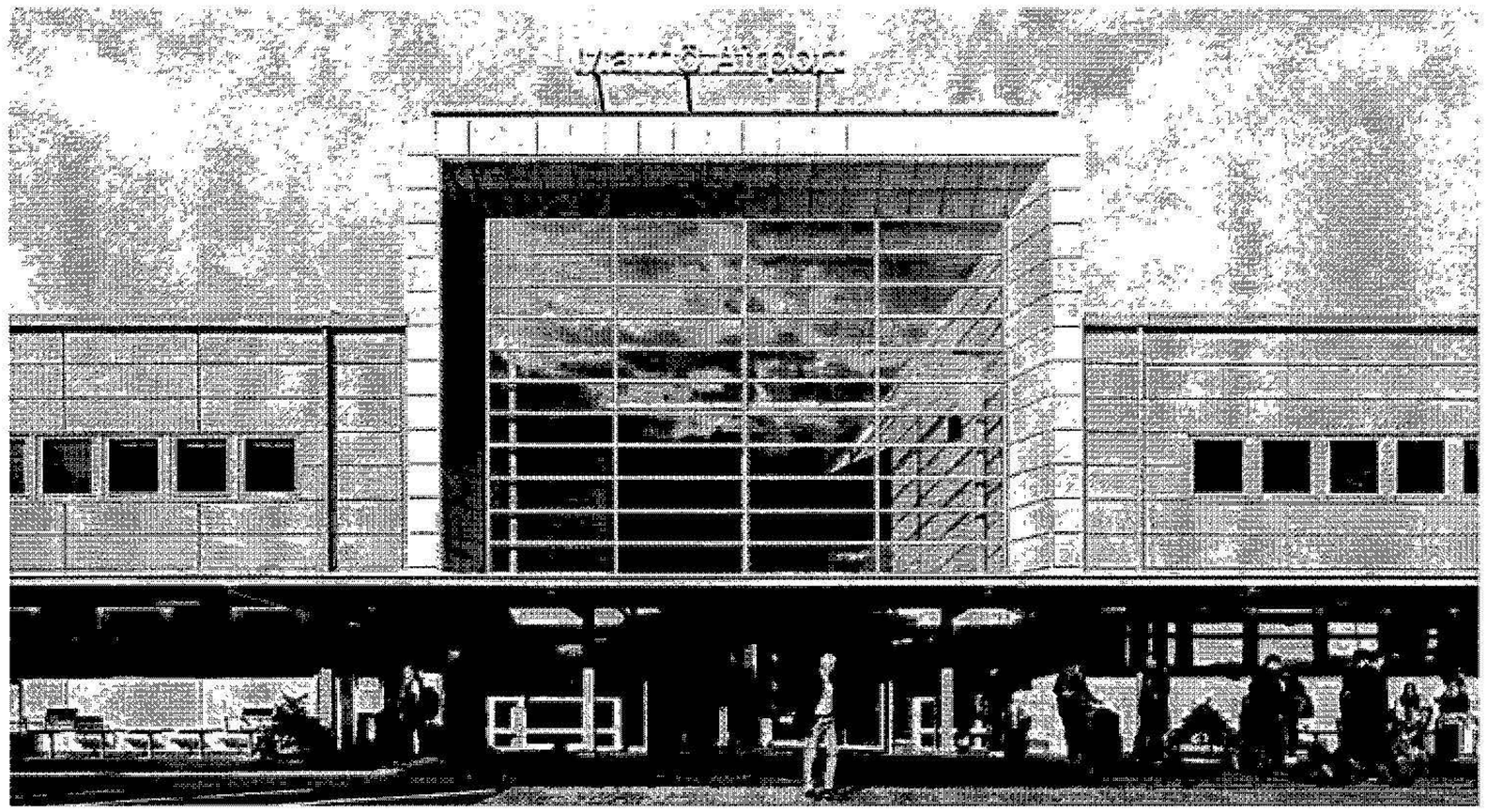
Swedavia erhöll under sommaren utmärkelsen "Highly Commended" i kategorin ECO Innovation Award av Airports Council International Europe för sitt arbete med miljö- och klimatarbete, vilket stärker Göteborg Landvetter Airports position som ledande inom klimatomställning inom flygbranschen.

Swedavia har tillsammans med andra parter tecknat en avsiktsförklaring om sträckning och finansiering för den framtida järnvägen mellan Göteborg och Borås, med målet att inviga den 2038. Den nya järnvägen ska förbättra tillgängligheten både regionalt och internationellt, och en viktig del är en planerad station vid Göteborg Landvetter Airport. Swedavia siktar på att skapa en kollektivtrafikhubb som kopplar samman markbunden trafik med flyget.

**5,3 miljoner**

passagerare reste till och från Göteborg Landvetter Airport under 2024.





## Malmö Airport

Malmö Airport har en viktig roll i regionen i flera avseenden. Dels underlättar flygplatsen för människor att träffas oavsett om det är för affärer, fritid eller för att besöka familj och vänner, och dels erbjuds kostnadseffektiva och snabba transporter av viktigt gods.

Året inleddes med en svag trafikutveckling och flera indragna flyglinjer, men när Wizz Air utökade sitt vinterprogram med två nya rutter från Malmö till Bukarest och Iasi i Rumänien förbättrades trafikutvecklingen. Under året infördes fjärrstyrd flygtrafikledning (Remote Tower Control), en teknik som nu finns på fyra av Swedavias tio flygplatser och markerar ett viktigt mål i programmet som startade 2016.

Då det befintliga avtalet för driften av säkerhetskontrollen löpte ut tog Malmö Airport från och med december 2024 över säkerhetskontrollerna och hanteringen av PRM (passagerare med funktionsnedsättning eller som av andra skäl behöver hjälp på flygplatsen).

**0,9 miljoner**
passagerare reste till och från Malmö Airport under 2024.




## Bromma Stockholm Airport

Bromma Stockholm Airport är Stockholms cityflygplats. Tidigare organiserades Bromma Stockholm Airport och Stockholm Arlanda Airport som en gemensam enhet, men sedan första april 2024 hanteras Bromma Stockholm Airport organisatoriskt som egen avdelning inom International Airports.

Under sommaren genomfördes ett omfattande beläggningsarbete på Bromma Stockholm Airports rullbana, vilket var det största i flygplatsens historia. Arbetet säkerställde att rullbanan kan fortsätta att hållas i flygsäker drift fram till 2038, då markupplåtelseavtalet med Stockholm stad löper ut.

I september 2024 meddelades att BRA kommer att flyga för SAS från och med årsskiftet och därmed avvecklar sin linjetrafik på Bromma Stockholm Airport. Förändringen innebar en kraftig nedgång i trafiken på flygplatsen. I princip återstår ett par reguljära avgångar per dag och General Aviation, ett samlingsnamn för samhällsviktigt flyg och privatjetplan. Som en konsekvens av omstruktureringen vidtogs åtgärder för att anpassa Bromma Stockholm Airport till de nya marknadsförutsättningarna, vilket bland annat inkluderade uppsägningar av 50 personer.

**1,0 miljoner**
passagerare reste till och från Bromma Stockholm Airport under 2024.

20250825027 30

# De regionala flygplatserna har en avgörande roll

Under 2024 har Swedavias regionala flygplatser fortsatt att spela en avgörande roll i att knyta samman Sverige. Trots rekryteringsutmaningar, minskad efterfrågan och yttre påfrestningar har samtliga Swedavias regionala flygplatser levererat hög punktlighet och en god kundupplevelse.

Tillsammans med de fyra internationella flygplatserna bidrar Swedavias regionala flygplatser till ett infrastrukturnät som täcker hela landet. De regionala flygplatserna trafikeras framför allt av inrikesflyg som kompletteras av viss charter- och reguljär säsongstrafik.

Under 2024 minskade efterfrågan på inrikesflyget. Den årliga ökningen från efter pandemin har avtagit och jämfört med 2023 tappade samtliga regionala flygplatser passagerare. Liksom tidigare finns variation mellan flygplatserna. På de regionala flygplatserna kan inte tappet på inrikes kompenseras av en motsvarande ökning på utrikestrafiken.

Förändrade vanor efter pandemin, med bland annat fler möjligheter till digitala möten antas vara ett starkt bidragande skäl till nedgången. Även stramare resepolicyer hos företag och organisationer till följd av både konjunktur och klimatskäl bidrar till ett minskat inrikesresande. Ett viktigt fokusområde för Swedavia är därför att fortsätta sprida kunskap kring hållbara flygbränslen och peka på hur företag och organisationer kan bidra till flygets klimatomställning genom att upphandla förnybart flygbränsle.

Utvecklingen på inrikesmarknaden har i varierande grad påverkat trafiken på bolagets regionala flygplatser. Av de regionala flygplatserna är det Visby Airport och Ronneby Airport som har påverkats mest av utvecklingen. Även Åre Östersund och Umeå Airport påverkas av utvecklingen, dock i något mindre omfattning.

En viss ökning i efterfrågan på trafiken till och från flygplatserna utefter Norrlandskusten kan härledas till starka industrietableringar i kombination med brist på reella alternativa transportmöjligheter. Luleå Airport ser en fortsatt stark efterfrågan framför allt på inrikes och har även fått ett utökat charterutbud med flera nya destinationer. Även Umeå Airport fick nya charterdestinationer. Kiruna Airport fick under året nya utrikeslinjer till Köpenhamn och Paris och linjen till Düsseldorf som etablerades under förra året kommer tillbaka även i år.



**REGIONAL AIRPORTS I KORTHET**

Inom Regionala Airports ingår Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Ronneby Airport.

42 destinationer trafikeras varav 16 är inrikes. Totalt arbetar cirka 1 700 medarbetare i verksamheterna varav 774 är anställda av Swedavia.

| Passagerarutveckling, miljoner | 2024 | 2023 | Förändring i % |
|---|---|---|---|
| Luleå Airport | 1.0 | 1,0 | -5,4 |
| Umeå Airport | 0,7 | 0,7 | -1,5 |
| Visby Airport | 0,3 | 0,3 | -7,6 |
| Åre Östersund Airport | 0,2 | 0,3 | -5,4 |
| Kiruna Airport | 0,2 | 0,2 | 2,2 |
| Ronneby Airport | 0,1 | 0,1 | -8,3 |

| Punktlighet[1], procent | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Visby Airport | 89,8 | 87,2 |
| Ronneby Airport | 90,7 | 86,5 |
| Umeå Airport | 86,5 | 79,8 |
| Luleå Airport | 85,9 | 76,5 |
| Åre Östersund Airport | 87,9 | 73,8 |
| Kiruna Airport | 77,4 | 56,8 |

1) Läs mer på sidan 148.

Rekrytering och utbildningsinsatser är fortfarande ett viktigt fokusområde, framför allt på flygplatserna i Norrbotten. En delvis överhettad arbetsmarknad i norra Sverige bidrar till vissa utmaningar i att både rekrytera personal i Luleå och Kiruna. Svårigheter i att säkra kompetenser och upprätthålla effektiv resursplanering ökar verksamhetens sårbarhet. Trots utmaningar levererade dock verksamheten mycket väl på sitt uppdrag på samtliga regionala flygplatser.

Sveriges inträde i Nato och undertecknandet av DCA-avtalet som reglerar förutsättningarna för amerikanska styrkor att verka i Sverige har redan haft viss påverkan på Swedavia och tydliggör vikten och behovet av Swedavias regionala flygplatser i framtiden.

**ANLÄGGNINGSARBETEN OCH YTTRE PÅVERKAN**

Två större anläggningsarbetet har genomförts på de regionala flygplatserna. Kiruna Airport har fått ny beläggning på sin rullbana och samtidigt genomfört andra stora anläggningsarbeten. Under två veckor hölls rullbanan stängd på grund av anläggningsarbete något som föregicks av intensiv dialog och planering tillsammans med det lokala näringslivet och Region Norrbotten. På Ronneby Airport har ett projekt för att bygga om och modernisera plattan genomförts i Försvarsmaktens regi. Parallellt har Swedavia uppgraderat bagagesystemet på flygplatsen.

Swedavia har delvis påverkats av luftrumsförseningarna över Europa, men vår egen punktlighet och Swedavias egen leverans har varit god överlag och året har präglats av en stabil drift, god punktlighet och hög kundnöjdhet.

**UTVECKLINGSPROJEKT**

Swedavia driver en rad utvecklingsprojekt för att accelerera den viktiga övergången från fossila flygbränslen till mer hållbara och förbereda flygplatserna för flygets fossilfrihet. Olika el- och vätgasinitiativ pågår i flertalet regioner och Swedavia medverkar via flygplatserna för att vara beredda när det blir verklighet. När flygets miljöpåverkan minskar ökar flygets relevans i transportsystemet, vilket leder till att hela landet kan leva. Det mest avgörande idag för ett mer hållbart flyg är dock att fler börjar efterfråga och flyga på förnybart flygbränsle.

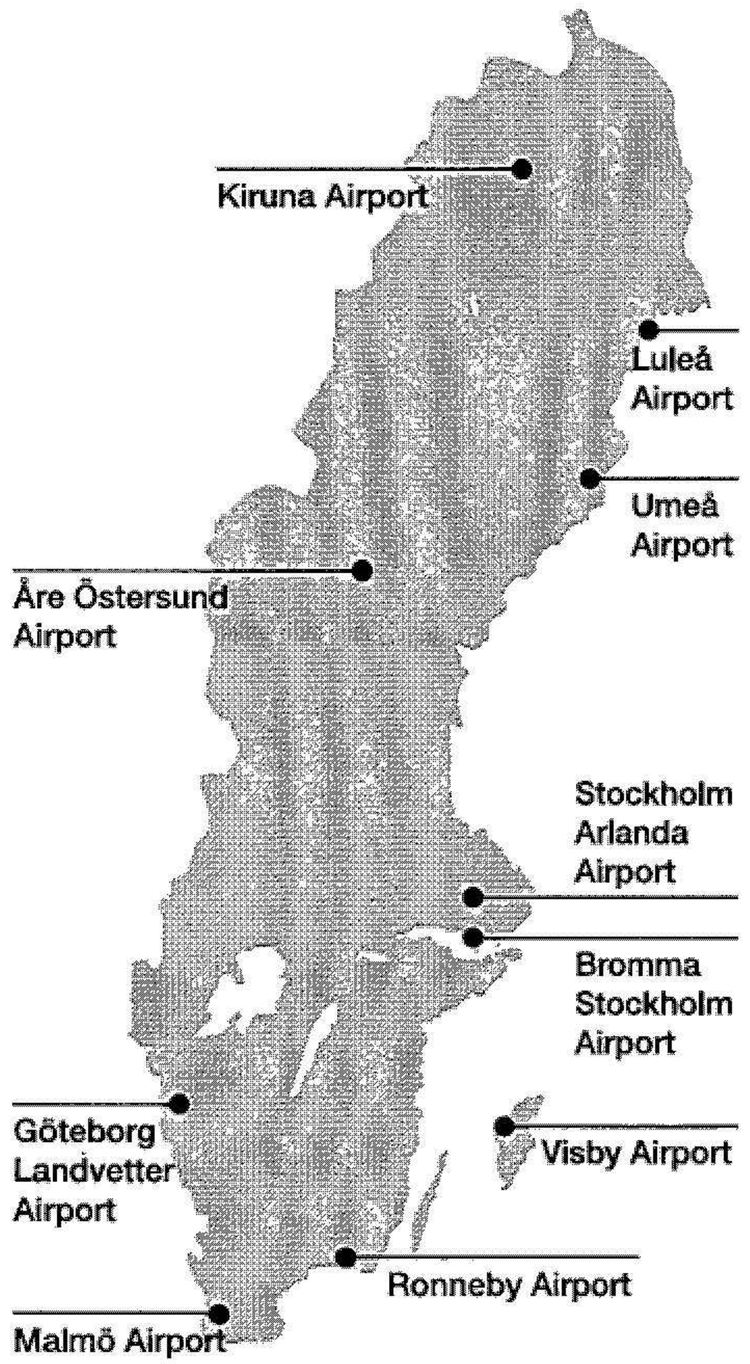
Swedavia arbetar också med elförsörjningen på flygplatserna. Det är viktigt att kunna erbjuda laddning av utrustning samt tillgodose behovet av laddning på våra bilparkeringar för att möta målet om fossilfria flygplatser till 2025.



20250825027311

# Inom Sverige och vidare ut i världen

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




**32,5** miljoner passagerare 2024

**312** direktlinjer från flygplatserna

**57** flygbolag på flygplatserna

**535** 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:** | 2 221 | 12 570 | 9 820 | 3 619 | 186 004 | 21 905 | 48 141 | 6 394 | 2 422 | 12 570 |
| **Antal resenärer:** | 213 787 | 978 897 | 675 058 | 239 189 | 22 734 175 | 1 007 382 | 5 337 037 | 293 486 | 101 407 | 905 162 |
| **Direktlinjer:** | 2 utrikes<br>1 inrikes | 9 utrikes<br>4 inrikes | 8 utrikes<br>2 inrikes | 4 utrikes<br>2 inrikes | 135 utrikes<br>22 inrikes | 2 utrikes<br>11 inrikes | 76 utrikes<br>3 inrikes | 3 utrikes<br>6 inrikes | 1 inrikes | 18 utrikes<br>3 inrikes |
| **Populäraste destinationer:** | Stockholm, Düsseldorf, Köpenhamn | Stockholm, Göteborg, Gran Canaria | Stockholm, Gran Canaria, Larnaca | Stockholm, Umeå, Köpenhamn | London, Köpenhamn, Oslo | Malmö, Visby, Ängelholm | Stockholm, London, Frankfurt | Stockholm, Göteborg, Malmö | Stockholm | Stockholm, Skopje, Belgrad |

# Konjunktur och nya resemönster påverkar flyget

Under 2024 fortsatte efterfrågan på internationella resor att öka, samtidigt som den svaga utvecklingen på inrikesmarknaden kvarstod. Efterfrågan på flygfrakt stärktes ytterligare under året. Sammantaget ledde detta till en ökad flygtrafik totalt.



Flygtrafiken är känslig för konjunkturförändringar, vilket innebär att efterfrågan på flygresor snabbt kan påverkas av ekonomiska svängningar och förändrade marknadsförutsättningar. Under året har flygets marknadsförutsättningar stabiliserats, även om den ekonomiska utvecklingen som präglades av fortsatta risker och utmaningar påverkade trafiken under 2024 och kan komma att påverka den även framöver. Flera stora omvärldsfaktorer som krigen i Ukraina och Mellanöstern påverkar den direkta trafiken till områdena, men även trafiken till andra destinationer i världen till följd av längre flygvägar och högre kostnader. Det råder fortfarande kapacitetsbrist inom flygbranschen med resursunderskott, motorproblem och leveransstörningar. Flygbolagen tvingas i ökad utsträckning prioritera sitt utbud i marknaden, vilket på kort sikt även kan påverka prisnivån i marknaden.

Framtida höjningar av avgifter, skatter och andra begränsningar utifrån klimatskäl kommer också sannolikt att påverka kostnaderna för flygbranschen. Vissa EU-länder begränsar möjligheter till flyg på kortare avstånd medan andra ökar skatter och avgifter, som till exempel Danmark.

**INRIKESTRAFIKEN EN UTMANING**

Inrikestrafiken har haft en fortsatt svag utveckling. Ett svagare inrikesresande är en följd av ett tidigare utmanande makroekonomiskt läge i kombination med förändrade beteenden, där affärsresor nu ofta innefattar flera möten under samma resa, fler digitala möten och att företagens resepolicys begränsar flygresor på kortare sträckor, framför allt mellan Stockholm och södra Sverige.

I mitten på september kom beskedet att flygbolagen SAS och BRA tecknar ett långsiktigt partnerskapsavtal som innebär att BRA flyger på uppdrag av SAS från Stockholm Arlanda Airport från årsskiftet. Bromma Stockholm Airport står därmed i princip utan linjetrafik vilket gör att den politiska frågan om flygplatsens framtid aktualiserats. Swedavia fortsätter att analysera innebörden av beskedet och anpassar verksamheten i takt med att bilden av de nya förutsättningarna klarnar. Det nya avtalet innebär även en försvagad konkurrens och ett ytterligare minskat utbud på flertalet inrikeslinjer. Fem av Swedavias flygplatser kommer att sakna konkurrens på inrikesmarknaden.

**UTRIKESFLYGET ÖKAR OCH LÅNGLINJER ÅTERVÄNDER MEN LÅNGSAMT**

Trots ett ansträngande ekonomiskt läge som påverkar många hushåll är efterfrågan på utrikesresor stark, både från och till Sverige. En starkare och mer stabil ekonomi förväntas bidra till att fritidsresor utomlands fortsätter att prioriteras och allt fler indikatorer tyder på fortsatt tillväxt inom flygtrafiken, framför allt utrikes.

Även om utrikestrafiken i stort är tillbaka på nästan samma nivåer som före pandemin så är antalet interkontinentallinjer från Sverige fortfarande på en lägre nivå än 2019, även om de ökar. Tillgängligheten till och från Nordamerika förbättrades under året med Air Canadas nya linjer till Montreal och Toronto, ett välkommet tillskott till Deltas och Uniteds sommartrafik till New York och SAS sommarlinje till Toronto. Utöver det erbjuder SAS nu även året runt flygningar till New York och vintertrafik till Miami. Tillgängligheten till Asien och Mellanöstern stärks ytterligare med

20250825027 32

flera linjer från Stockholm Arlanda Airport: I slutet av 2024 öppnade Norwegian en ny linje till Dubai. ANA öppnar 2025 direkttrafik till Tokyo, och Norse startar säsongslinje till Bangkok i vinter. Totalt öppnade 39 nya linjer vid Swedavias flygplatser under 2024.

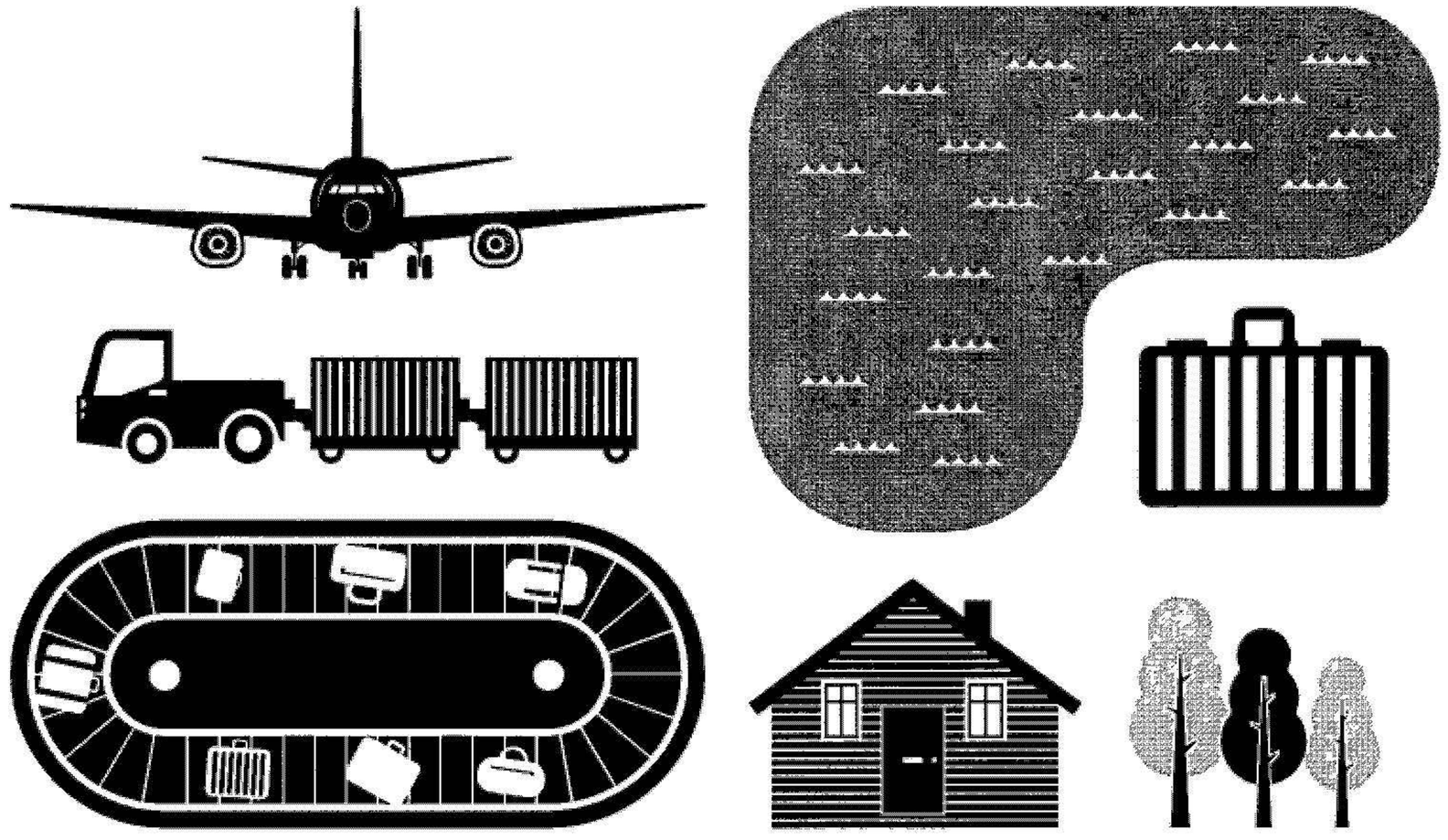
Trots sommarens trafikökning på Stockholm Arlanda Airport ligger svenskt flyg långt efter i tillgänglighet jämfört med andra europeiska flygplatser. I en undersökning från flygplatsernas branschorganisation ACI hamnar Sverige på plats 30 av 32 undersökta länder i Europa vad gäller möjligheter att ta sig med flyget till olika platser i världen.

## SLOPAD FLYGSKATT STÄRKER KONKURRENSKRAFTEN

Swedavia har under året fattat beslut om att höja flygplatsavgifterna 2025 med 14,4 SEK, vilket resulterar i en genomsnittlig avgift per avresande passagerare om totalt 173,4 SEK. Höjningen bidrar till större möjlighet att täcka verksamhetens kostnader och är en fortsatt återgång till den ekonomiska modell som tillämpades innan pandemin.

Regeringen meddelade under året att flygskatten avskaffas från 1 juli 2025. Flygskatten är en väsentlig andel av flygbolagens kostnad att trafikera Sverige och utgör 76 SEK, 315 SEK eller 504 SEK beroende på distans. Flygskatten har kritiserats av flera instanser för att inte bidra till flygets omställning. Nyheten om den avskaffade flygskatten mottogs positivt av branschen och förväntas stärka Sveriges och Swedavias konkurrenskraft på den globala flygmarknaden.

Samtidigt är det av största vikt att flyget ställer om, och klimatomställningen kommer att vara kostsam. Den svenska flygbranschen har idag högre ställda klimatmål än EU vad gäller fossilfrihet. Den slopade flygskatten kan bland annat skapa möjligheter för att medel istället går till omställningen, till exempel genom utveckling av nya effektivare flygplan med mindre utsläpp och köp av hållbart flygbränsle.



## KLIMATÅTGÄRDER SOM FRÄMJAR FLYGETS OMSTÄLLNING

Swedavias incitamentsprogram med bidrag för frivillig tankning av hållbart flygbränsle är en central åtgärd för att öka efterfrågan och tillgängligheten på hållbart flygbränsle. Sedan några år tillbaka har Swedavia även infört klimatdifferentierade start- och landningsavgifter på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Flygbolag som använder klimateffektiva flygplan och hållbart bränsle gynnas. Dessutom finns avgifter för buller, kväveoxid och koldioxid kopplade till startavgifterna på alla Swedavias flygplatser.

## FLYGFRAKTEN BETYDELSEFULL

Flygfrakt utgör en liten men viktig del av världens frakt. Den påverkar passagerarflygbolagens lönsamhet och är av stor betydelse för den interkontinentala trafiken. Flygplatser med effektiv frakthantering stärker sin regions attraktivitet och företagens möjligheter att expandera. Även konsumenter efterfrågar snabbare leveranser, främst sprunget ur en ökad e-handel. Även om antalet flygningar har återhämtat sig har de höga fraktpriserna efter pandemin bestått. Den geopolitiska osäkerheten och störningar i transporterna har bidragit till en fortsatt stabil prisnivå och en ökad efterfrågan. En svag utveckling av interkontinentala linjer har påverkat utbudet på flygfraktskapacitet negativt, men ökad flygtrafik till Kina, den nya operatören Lufthansa Cargo samt ökade frekvenser hos expressbolagen har bidragit till ökade fraktvolymer under året.

**AVIATION BUSINESS I KORTHET**

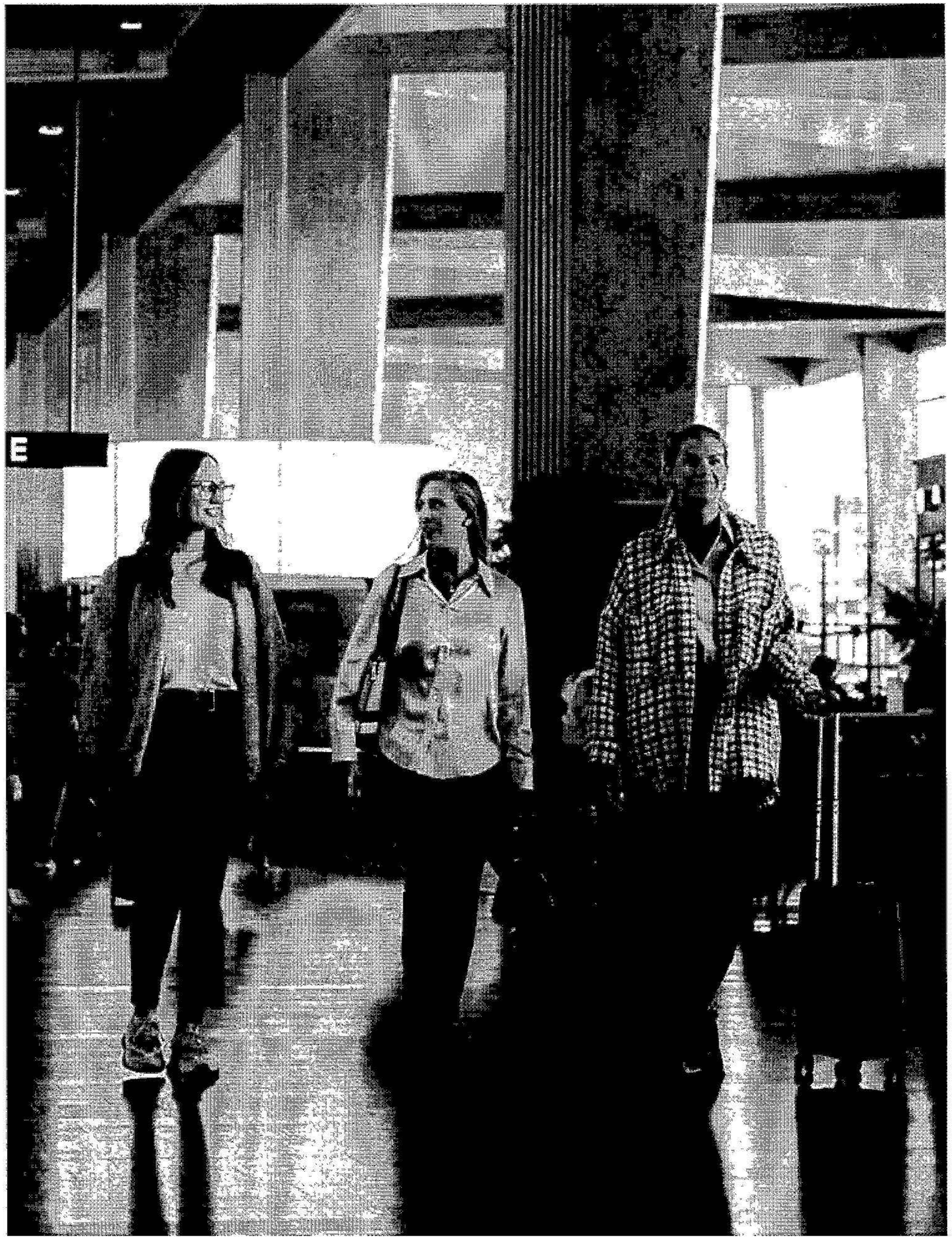
Verksamhetsområdet Aviation Business arbetar tillsammans med partners med att utveckla tillgängligheten och utbudet av flygtrafik.

Verksamhetsområdet omfattar tjänster inriktade till Swedavias kunder inom flygverksamheten som start- och landningstjänster, samt marktjänster.

| Aviation Business per område, nettoomsättning, MSEK | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Resenärsrelaterade intäkter | 1 521 | 1 543 |
| Externt reglerade avgifter | 1 109 | 984 |
| Flygplansrelaterade intäkter | 978 | 714 |
| Ground handling | 230 | 257 |
| Övriga tilläggstjänster | 169 | 183 |
| **Summa** | **4 007** | **3 681** |

# Kommersiella intäkter möjliggör möten

Swedavias strategi inom Retail, Food and Beverage (RFB) har fortsatt att sätta sin prägel på flygplatserna med en bättre resenärsupplevelse som följd. Omsättningen har ökat avsevärt, framför allt på de internationella flygplatserna.



Swedavias syfte är att möjliggöra för människor att mötas, och bolagets målbild 2030 säger att flygplatsen ska vara en magisk mötesplats. Verksamhetsområdet Commercial Services ansvarar för intäkterna på Swedavias flygplatser som i sin tur möjliggör drift och utveckling av moderna flygplatser med en väl fungerande infrastruktur. De kommersiella intäkterna som till största del genereras på Swedavias internationella flygplatser bidrar även till de regionala flygplatsernas tillgänglighetuppdrag, men också till finansiering av morgondagens flygplatser med elflyg och vätgasflyg. Swedavias kommersiella utbud omfattar bland annat produkterna Retail, Food and Beverage, Bilparkering och angöring, Lokaluthyrning och arrenden, Reklam, Telecomtjänster samt Energitjänster som bland annat omfattar el, värme, kyla och fordonsladdning.

**FOKUS HÅLLBARHET**

- Swedavia har miljörelaterade krav inom RFB:s koncessionsavtal.
- I upphandlingen och avtalen har Swedavia sedvanliga kvalificeringskrav kring systematiskt miljöarbete och miljöledningssystem.
- Det finns också skrivning om byggmaterialsmiljöklassning i Fastighetsvillkoren, en branschstandard.

**MARKNADSPLATSEN FÄRDIGSTÄLLS UNDER 2025**

Den nya Marknadsplatsen på Stockholm Arlanda Airports Terminal 5 är Swedavias största satsning någonsin på shopping, mat och dryck. Under 2024 har en rad koncept öppnats löpande, och när allt står helt klart

20250825027733

under första halvan av 2025 erbjuder Marknadsplatsen ett 40-tal nya restauranger och butiker på en drygt 11 000 kvadratmeter stor yta. Designen är präglad av det skandinaviska där träpaneler med mjuka former skapar en trivsam atmosfär. Marknadsplatsen erbjuder något för alla i utbud och pris oavsett om det handlar om shopping eller mat, och koncepten kommer att förnyas och förändras över tid. Även i övriga terminaler och i SkyCity har utbudet breddats med nya etableringar för att möta behoven hos framtidens resenärer.

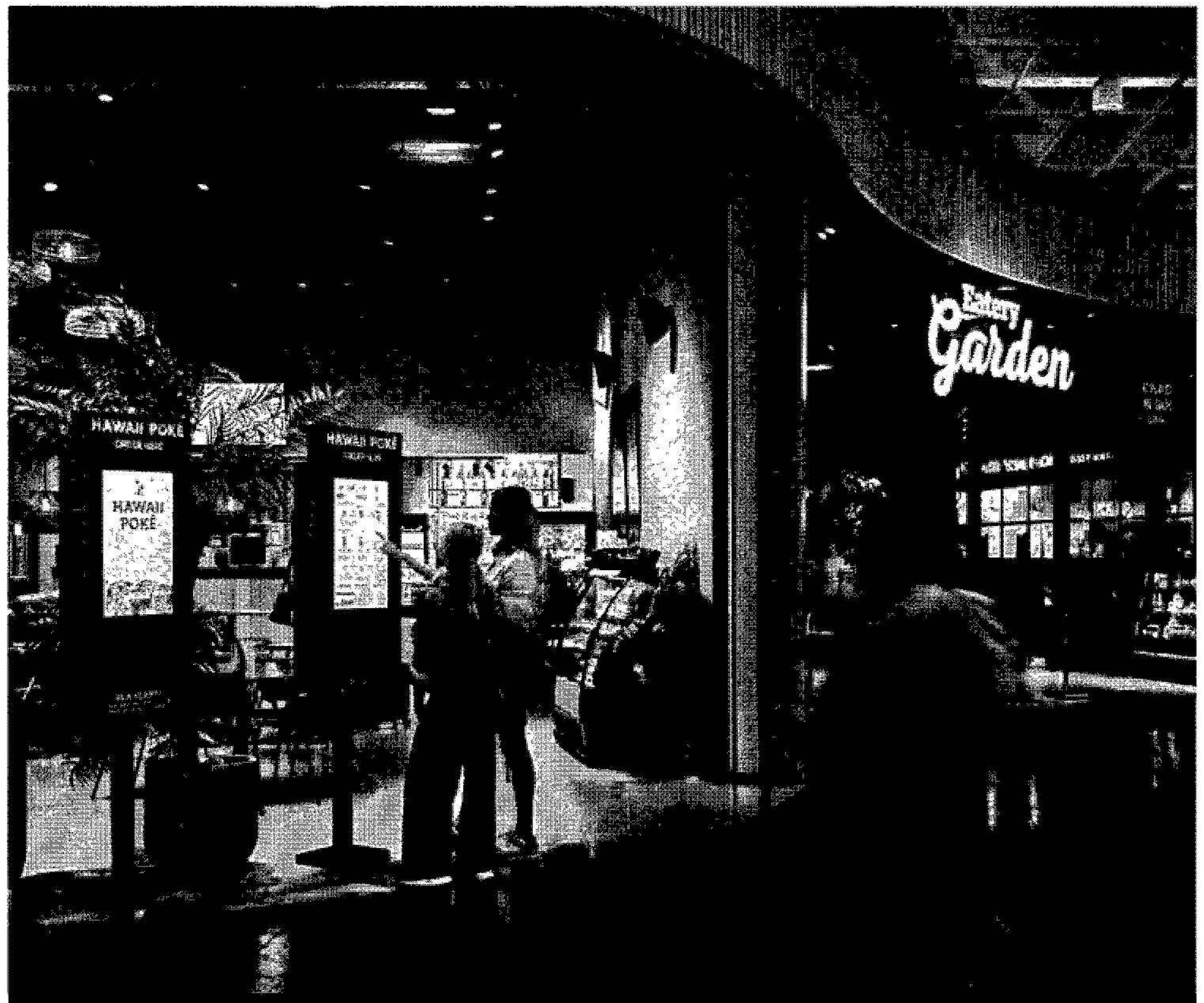
Swedavias kommersiella strategi för restauranger och butiker omfattar samtliga Swedavias flygplatser. Respektive flygplats förutsättningar vägs in och på Swedavias större flygplatser tillämpas ökad konkurrens och ett bredare utbud. Sedan 2023 har totalt 85 nya restauranger och butiker öppnat på flygplatserna Luleå Airport, Malmö Airport, Göteborg Landvetter Airport, Åre Östersund Airport, Bromma Stockholm Airport och Stockholm Arlanda Airport.

**KONCESSIONSUPPHANDLINGAR SKAPAR FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR OMSTÄLLNING**

Swedavia omfattas av lagen om upphandling av koncessioner, vilket innebär att bolaget inte längre ingår hyresavtal för vissa verksamheter, och att hyran sätts i upphandlingsförfarandet av aktören. I upphandlingarna ställs bland annat krav på att öka social hållbarhet. Alla avtal bygger på principen om att alla aktörer på Swedavias flygplatser löpande ska minska fossilberoendet över tid i den egna verksamheten, där Swedavia driver på och följer upp aktörernas framsteg.

**INTÄKTER ÖKAR INOM COMMERCIAL SERVICES**

Ett stärkt kommersiellt utbud är inte bara viktigt för resenärernas upplevelse, det bidrar också till Swedavias förmåga att bibehålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter och därigenom attrahera fler flyglinjer till regionen. De kommersiella intäkterna har utvecklats starkt under 2024. Omsättningen inom områdena Bilparkering och angöring samt Retail, Food and Beverage har haft en positiv utveckling och växt från 1 527 MSEK 2023 till 1 642 MSEK under 2024, en ökning med 8 procent. De kommersiella intäkterna har ökat i en högre takt än antalet resenärer, vilket indikerar en ökad genomsnittlig konsumtion per resenär. Området reklam har vuxit snabbast under perioden. Övriga områden som fastighetsintäkter ökade i mindre takt då de inte har samma direkta koppling till resenärsutvecklingen.




## På Swedavias flygplatser möts hela världen, varje dag

Med storsatsningen Marknadsplatsen på Stockholm Arlanda Airport stärks bilden av Sverige som en attraktiv destination. Stockholm Arlanda Airport är idag en modern flygplats i framkant med ett utbud som passar dagens och morgondagens resenärer och som skapar bättre förutsättningar för konsumtion, intäkter och nöjdare resenärer.

**Yta:** Drygt 11 000 kvadratmeter.

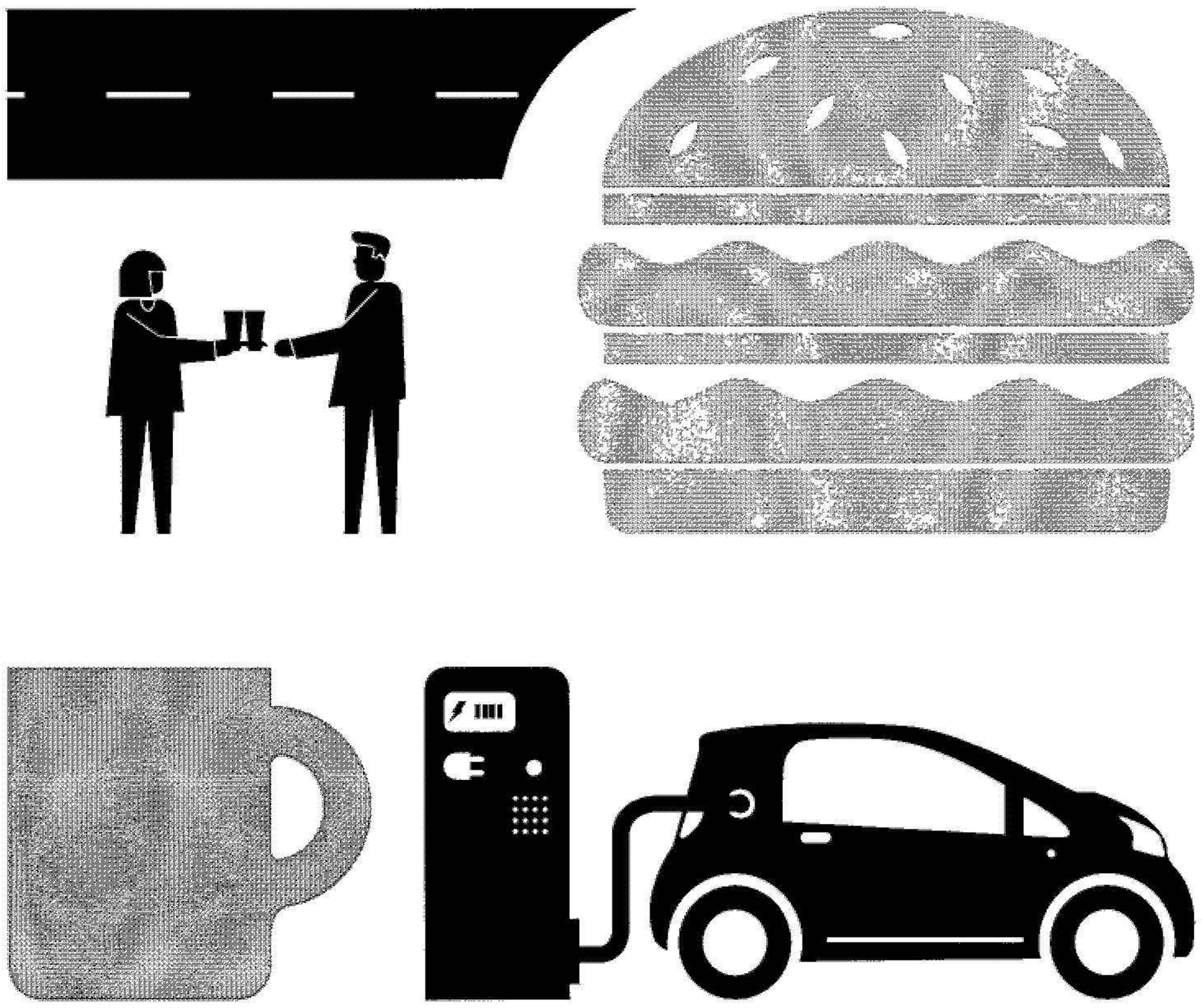
**Antal:** Över 40 nya butiks- och restaurangkoncept, klart 2025.

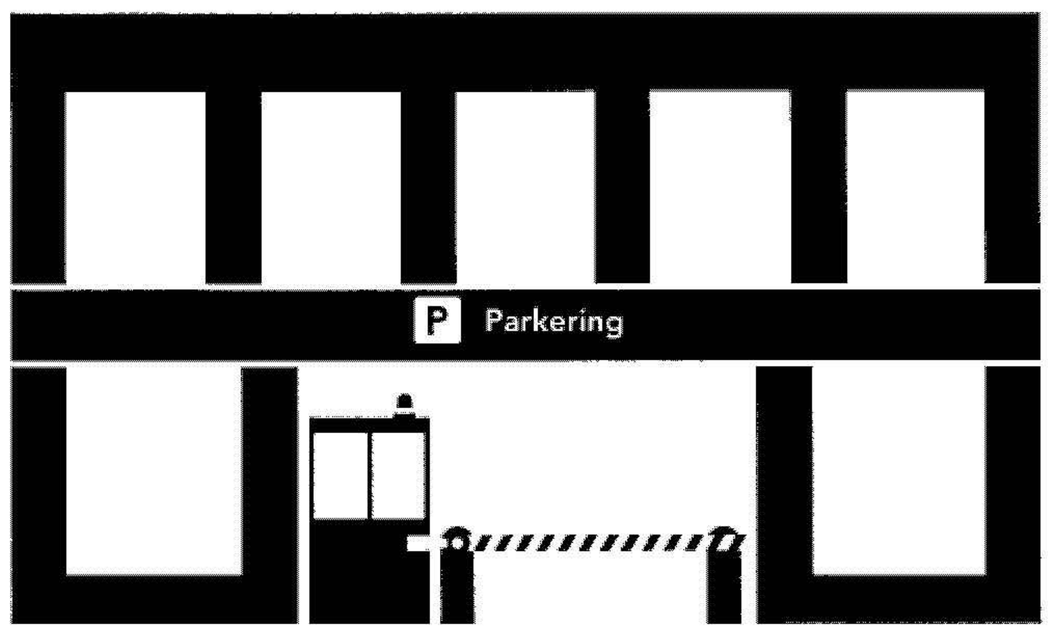
**Exponering:** Cirka 60 000–100 000 resenärer per dag, eller 23 miljoner resenärer per år passerar marknadsplatsen.

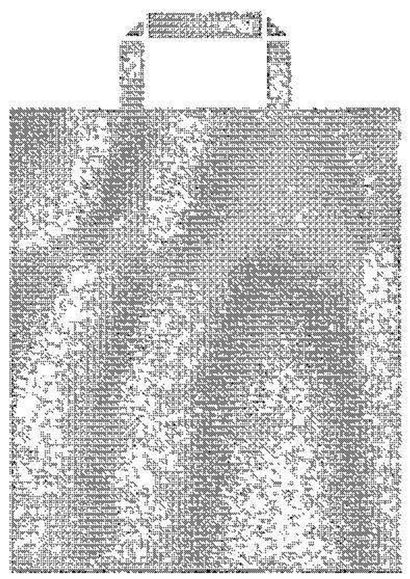
**Upphandlingsvärde:** 10 miljarder kronor där upphandlingscyklerna ligger på 3-5 år.

**FÖRBOKAD P-PLATS ÖKAR STADIGT**
Trenden med förbokning av parkeringsplats växer och över 50 procent av parkeringskunderna valde att förboka sin parkering under året. I dagens samhälle köps allt fler tjänster via nätet vilket även påverkar Swedavias försäljningskanaler. Många vill undvika den osäkerhet som kan uppstå i sista minuten och en garanterad parkeringsplats ger en smidigare reseupplevelse. För att ytterligare stärka kundupplevelsen implementerades ett nytt förbokningssystem för resenärsparkering som möjliggör bättre navigering för kunden och nya efterfrågade betallösningar. Under året har också stora delar av parkeringssystemet uppgraderats för att garantera högre driftsäkerhet och förbättrade kameraavläsningar vid in- och utfart.

**ÖVRIGA KOMMERSIELLA INTÄKTER**
Affärsområdena Kommersiell förvaltning, Telecom, Energi och Reklam utgör en mindre del av de kommersiella intäkterna, men spelar en avgörande roll i Swedavias ambition att kunna erbjuda en helhetslösning för kunderna och effektivisera driften. Kommersiell förvaltning möjliggör effektiv drift och lokal närvaro för kunder med flygplatsrelaterad verksamhet, men erbjuder även lokaler till kunder utan flygplatsanknytning som ser flygplatsen som en attraktiv plats. Telecom och Energi skapar förutsättningar för en smidig och effektiv verksamhet hos kunderna på flygplatsen med produkterbjudanden inom ett flertal områden. Reklam är en högmarginalprodukt som bidrar till att stärka lönsamheten och som med relevant innehåll och utformning även kan påverka atmosfären på flygplatsen positivt.





**COMMERCIAL SERVICES I KORTHET**
Commercial Services uppdrag är att säkra och utveckla intäkter, kundrelationer och 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.

| Commercial Services per område, nettoomsättning, MSEK | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Bilparkering och angöring | 895 | 854 |
| Retail, Food and Beverage | 747 | 674 |
| Fastighetsintäkter | 515 | 488 |
| Reklam | 109 | 95 |
| Övriga Commercial-produkter | 75 | 82 |
| **Summa** | **2 341** | **2 192** |

20250825027 34

# Fastighetsutveckling för framtida satsningar på flygplatserna

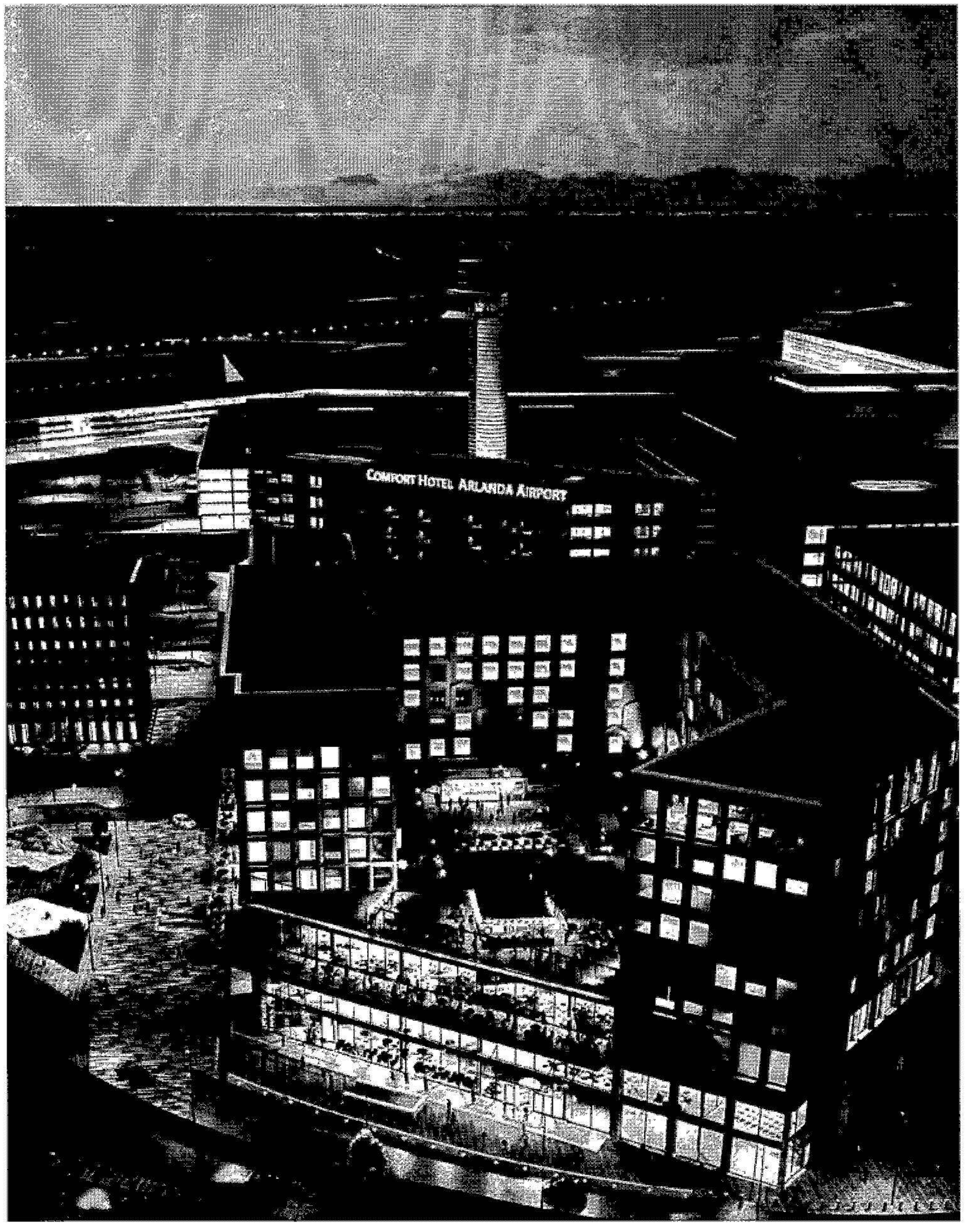
Verksamhetsområdet Real Estate äger och utvecklar fastigheter i anslutning till Swedavias flygplatser. Genom avyttring bidrar det till att finansiera investeringar och utveckling av verksamhet i flygplatssegmentet. Under året har arbetet inom Real Estate fortsatt att skapa förutsättningar för framtida exploatering och nya affärer samt ett antal konkreta affärsutvecklingsprojekt.

Verksamhetsområdet Real Estate ansvarar för Swedavias kommersiellt utvecklingsbara mark som ligger i anslutning till flygplatserna. Genom att kartlägga fastighetsbehovet, detaljplanelägga områden och knyta ihop potentiella intressenter med utvecklingsmöjligheter i tidiga skeden skapas förutsättningar för en långsiktig tillväxt. Med projekt som är intressanta för investeringsmarknaden kan Swedavia realisera värde och frigöra kapital för andra satsningar inom bolaget.

Fastighetsmarknaden har påverkats av nedgången i konjunkturen och den inflation som har rått de senaste åren. Marknaden är fortfarande delvis utmanande, men det finns en tydlig ljusning i spåren av sänkta räntor och nedgång i inflationen, både i Sverige och i övriga Europa.

Swedavias exploatering och fastighetsutveckling har däremot inte direkt påverkats av avmattningen på marknaden. Trots en stor osäkerhet inför framtiden så möter Swedavias konkreta affärsprojekt ett förhållandevis stort intresse och affärsmöjligheterna är fortfarande långsiktigt goda. Den inhemska marknaden för lager, logistik och frakt har inte heller påverkats nämnvärt av konjunkturen, utan har i vissa fall till och med förbättrats genom förändrade förutsättningar kring att tillverka och lagerhålla i Sverige. Hotellprojekt som är en del av Real Estates affär är generellt sett en långsiktig investering som påverkas i mindre utsträckning av konjunkturfluktuationer i marknaden än till exempel kontorsfastigheter gör. Processen från att initiera en detaljplan till färdigutvecklad fastighet är flera år lång och det är naturligt att konjunkturen pendlar under






Visionsbild på Stockholm Arlanda Airports kommande hotell

tiden. Samtidigt ser Swedavia vissa risker kopplat till uthyrning av till exempel kontorshus på kort och medellång sikt.

**GODA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FRAMTIDA AFFÄRER**

Detaljplaneläggning och utveckling av markområden är ett pågående arbete för att ha god affärsberedskap på längre sikt. På Stockholm Arlanda Airport förbereder Swedavia för ett samlat terminal- och hangarområde för General Aviation, ett samlingsnamn för samhällsviktigt flyg och för privatjetplan och ett nytt område för framtida flygfrakt och logistik. Vid Göteborg Landvetter Airport detaljplaneras utbyggnad av logistikområdet som ett komplement till tidigare utbyggnader.

**PÅGÅENDE UTVECKLINGSPROJEKT**

Ett antal affärsutvecklingsprojekt har påbörjats av vilka flera kan komma att bli verklighet de närmaste åren. Förberedelserna för att bygga ett nytt logistikområde om cirka 60 000 kvadratmeter intill det befintliga området Cargo City vid Stockholm Arlanda Airport fortsatte under året med ambitionen att hitta rätt partner att samarbeta med. Ett område för flygplatsanknuten logistik med en detaljplan som omfattar cirka 150 000 kvm bruttototalarea förbereds också för exploatering. Projektområdet som går under namnet Logistic City kan i framtiden komma att utökas för att omfatta närmare en miljon kvadratmeter.

**NYA HOTELLPROJEKT**

Swedavia fortsätter att utveckla Stockholm Arlanda Airport och förbereder nu för byggnationen av ett hotell med kongresslokaler inom det framväxande Airport City, beläget i nära anslutning till terminalområdet. I samband med detta har Swedavia tecknat avtal med Strawberry. Det blir Strawberrys hotellkejda Quality Hotel som kommer att ansvara för driften av det nya flygplatshotellet. Hotellet, som planeras bli Nordens största av sitt slag, kommer att erbjuda 656 hotellrum och vara beläget i direkt anslutning till SkyCity. Byggstart är planerad till 2027.

Även i anslutning till Kiruna Airport planeras ett nytt hotell. Samtliga affärer har mötts av ett stort intresse.

**SAMARBETEN**

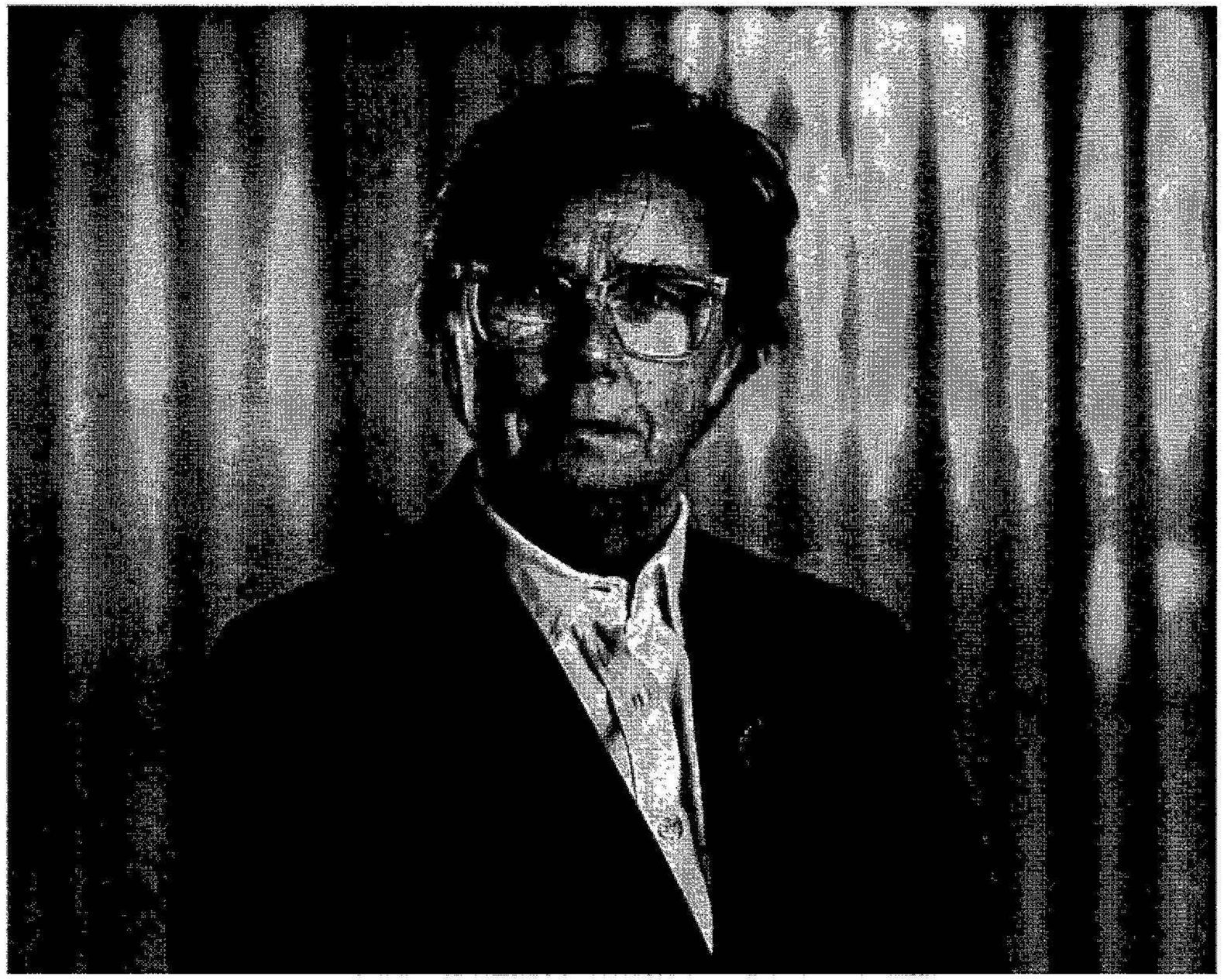
Swedavia har ett väl utvecklat samarbete med flera strategiska partners som kompletterar den egna verksamheten. Bland annat samarbetar Swedavia med Alecta Fastigheter genom ett gemensamt delägande av bolaget Swedish Airport Infrastructure AB som förvaltar en rad fastigheter vid flygplatserna.

Inga större avyttringar eller förvärv har gjorts under året och det har inte heller fattats några beslut kring nya större byggprojekt.

20250825027135

# Styrelseordförande har ordet

Om man som svensk tittar på en karta över världen så kan man snart konstatera två saker. Att Sveriges själva geografi och storlek ger vid handen att väl fungerande transporter är mycket viktiga för att knyta ihop landet.



Därtill att vår position i norra Europa, i kombination med att vi är en exportberoende nation med stort behov av internationell handel och utbyte, innebär att tillgängligheten även till och från vårt land är avgörande för svensk konkurrenskraft.

Att värna om och utveckla de svenska flygplatserna och möjligheterna att resa med flyg är med andra ord en infrastrukturfråga för hela Sverige.

Totalt är trafikutvecklingen på Swedavias flygplatser positiv, men utvecklingen på inrikesmarknaden är bekymmersam. Dels med anledning av en fortsatt vikande efterfrågan på resor, dels på grund av den försvagade konkurrens som nu råder på denna marknad. Utvecklingen är utmanande för många av flygplatserna runt om i landet och gemensamma insatser för att främja inrikestrafiken kommer att vara viktiga framöver.

Det inkluderar en fortsatt proaktiv transportpolitik, som främjar utvecklingen av landets flygplatser och det samlade transportsystemet. Det kräver också ett särskilt fokus på Arlandas möjligheter till utveckling som nav för svensk flygtrafik, nationellt och internationellt, och på utformningen av det nationella basutbud av flygplatser som Swedavia har till uppgift att äga och driva.

Tack vare marknadens gradvisa återhämtning efter pandemin, den fortsatta tillväxten i utrikesresandet, genom god kostnadskontroll och sunda prioriteringar har Swedavia kunnat återhämta sig väl, vilket också ledde till att bolaget under 2024 gjorde sitt bästa ekonomiska resultat sedan 2019. Allt sammantaget ger det goda förutsättningar inför de år av betydande investeringar vi nu har framför oss. Det är viktigt eftersom utvecklingen av våra flygplatser – och framför allt Stockholm Arlanda Airport – är en angelägenhet för hela Sverige.

Arlanda är Sveriges viktigaste transportnav och utvecklingen av flygplatsen kommer att intensifieras under de kommande åren, både för att möta en förväntad tillväxt i resandet och för att stärka dess konkurrenskraft ur ett internationellt perspektiv.

Lika angeläget är fortsatta investeringar i klimatomställningen, där inte minst satsningar som främjar användandet av bioflygbränsle, även kallat SAF, kommer vara särskilt viktiga. Fortsatta landvinningar på detta område kommer i sin tur leda till att flygets långsiktiga konkurrenskraft, även inrikes, stärks. Att Swedavia bidrar till branschens omställning och en ökad användning av bioflygbränsle, samtidigt som vi stöttar aktörer på flygplatserna att göra samma resa som vi själva gjort och bli fossilfria i egen verksamhet är därför en självklarhet.

**Ulrika Francke**
Stockholm, mars 2025

# Finansiell information

20250825027136

## Förvaltningsberättelse

Vinstdisposition . . . . . 50
Risker och riskhantering . . . . . 51
Bolagsstyrningsrapport . . . . . 57
Styrelse . . . . . 62
Koncernledning . . . . . 64

## Koncernens räkenskaper

Koncernens resultaträkning . . . . . 66
Koncernens balansräkning . . . . . 67
Koncernens förändringar i eget kapital . . . . . 68
Koncernens kassaflödesanalys . . . . . 69

## Moderbolagets räkenskaper

Moderbolagets resultaträkning . . . . . 70
Moderbolagets balansräkning . . . . . 71
Moderbolagets förändringar i eget kapital . . . . . 72
Moderbolagets kassaflödesanalys . . . . . 73

## Noter

**Not 1** Företagsinformation och redovisningsprinciper . . . . . 74
**Not 2** Viktiga bedömningar och uppskattningar . . . . . 80
**Not 3** Segmentsredovisning . . . . . 80
**Not 4** Nettoomsättning . . . . . 81
**Not 5** Transaktioner med närstående . . . 82
**Not 6** Övriga rörelseintäkter . . . . . 83
**Not 7** Arvode och kostnadsersättning till revisorer . . . . . 83
**Not 8** Anställda och personalkostnader . . . . . 83
**Not 9** Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar . . . . . 86
**Not 10** Övriga rörelsekostnader . . . . . 86
**Not 11** Finansiella intäkter och kostnader . . . . . 86
**Not 12** Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver . . . . . 87
**Not 13** Skatt . . . . . 87
**Not 14** Immateriella anläggningstillgångar . . . . . 88
**Not 15** Materiella anläggningstillgångar . . . . . 89
**Not 16** Byggnader och mark . . . . . 89
**Not 17** Markanläggningar . . . . . 90
**Not 18** Installationer, fordon och inventarier . . . . . 90
**Not 19** Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar . . . . . 90
**Not 20** Verkligt värde . . . . . 91
**Not 21** Förvaltningsfastigheter . . . . . 91
**Not 22** Leasing . . . . . 91
**Not 23** Biologiska tillgångar . . . . . 93
**Not 24** Finansiella anläggningstillgångar . . . . . 93
**Not 25** Andra långfristiga fordringar . . . . . 93
**Not 26** Andelar i intresseföretag och joint ventures . . . . . 94
**Not 27** Andelar i koncernföretag . . . . . 94
**Not 28** Finansiella tillgångar och skulder . . . . . 95
**Not 29** Material och förråd . . . . . 96
**Not 30** Övriga fordringar . . . . . 96
**Not 31** Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter . . . . . 96
**Not 32** Kortfristiga placeringar . . . . . 96
**Not 33** Eget kapital . . . . . 97
**Not 34** Avsättningar . . . . . 97
**Not 35** Avsättningar för pensioner . . . . . 98
**Not 36** Övriga avsättningar . . . . . 99
**Not 37** Uppskjuten skatt . . . . . 100
**Not 38** Räntebärande skulder . . . . . 100
**Not 39** Låneskulder . . . . . 101
**Not 40** Checkräkningskredit . . . . . 102
**Not 41** Övriga skulder . . . . . 102
**Not 42** Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter . . . . . 102
**Not 43** Finansiella risker . . . . . 103
**Not 44** Ställda säkerheter och eventualförpliktelser . . . . . 107
**Not 45** Kassaflöde . . . . . 107
**Not 46** Kompletterande information till finansiella nyckeltal . . . . . 107
**Not 47** Händelser efter balansdagen . . . 107

## Årsredovisningens undertecknande

. . . . . 108

## Revisionsberättelse

. . . . . 109

# Förvaltningsberättelse

Styrelse och verkställande direktör för Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, upprättar härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2024. 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 2024 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".

## ÅRET I KORTHET

Året har präglats av ökat utrikesresande, nöjdare resenärer, stärkt linje- och destinationsutbud, fortsatta kommersiella satsningar medan inrikestrafiken minskade.

Under 2024 reste 32,5 miljoner passagerare via Swedavias flygplatser. Det var 0,4 miljoner fler passagerare jämfört med samma period föregående år, vilket motsvarar en ökning med 1,2 procent. Antalet utrikespassagerare uppgick till 25,0 miljoner vilket var en ökning med 1,2 miljoner passagerare eller 5,0 procent. Antalet passagerare inrikes uppgick till 7,5 miljoner passagerare vilket var en minskning med 0,8 miljoner passagerare eller -9,5 procent.

## VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER ÅRET

Vid årsstämman den 29 april 2024 valdes Ulrika Francke till ny styrelseordförande när Åke Svensson lämnade uppdraget efter åtta år. Ulrika Francke har en gedigen bakgrund som företagsledare och styrelseledamot i såväl privata som offentliga verksamheter. Lottie Svedenstedt lämnade styrelsen på egen begäran. Övriga ledamöter omvaldes.

Den 17 september 2024 meddelade flygbolagen BRA och SAS att man ingått ett långsiktigt avtal som innebär att BRA kommer att upphöra med sin egen reguljära inrikestrafik för att i stället bli en underleverantör till SAS. Detta innebär att BRA:s nuvarande inrikestrafik upphörde vid årsskiftet och att bolaget därefter kommer att flyga på uppdrag av SAS i SAS linjenät. SAS har i sin tur aviserat att man avser att utöka sin inrikestrafik från årsskiftet. För Swedavias del innebär detta en väsentlig påverkan på verksamheten vid Bromma Stockholm Airport men även flera andra av Swedavias flygplatser kommer att påverkas. Swedavia har påbörjat arbetet med att anpassa verksamheten utifrån den nya trafikstrukturen.

Riksdagen fattade 27 november beslut om budgetpropositionen för 2025 där en del avser beslut om avskaffande av den nationella flygskatten från 1 juli 2025. Flygskatten har kritiserats för att ha mycket små hållbarhetseffekter och Swedavias bedömning är att ett avskaffande gagnar svensk konkurrenskraft och tillgänglighet.

Swedavia lade den 3 oktober ett varsel som omfattade 90 tjänster på Bromma Stockholm Airport. Varslet var en följd av de nya marknadsförutsättningarna efter beskedet att BRA från årsskiftet inte längre kommer trafikera Bromma. Ett tjugotal medarbetare kunde omplaceras till andra befattningar i bolaget och drygt 50 blev uppsagda.

Swedavia beslutade den 31 oktober efter samråd med flyg- och marktjänstbolag att justera flygplatsavgifter 2025. Avgifterna ökar i genomsnitt med 9 procent per avresande passagerare, vilket gör att den genomsnittliga avgiften ökar från 159,0 SEK 2024 till 173,4 SEK per avresande passagerare 2025. Åtgärden följer en marknadsmässig bedömning och är tillämplig från 1 januari 2025.

## NETTOOMSÄTTNING OCH RÖRELSERESULTAT

Nettoomsättningen uppgick till 6 393 MSEK (5 931), vilket var en ökning med 7,8 procent eller 462 MSEK. Inom segmentet Flygplatsverksamhet var nettoomsättningen 465 MSEK högre och uppgick till 6 367 MSEK (5 901). Nettoomsättningen inom Real Estate segmentet uppgick till 42 MSEK (37).

Intäkter från Aviation Business uppgick till 4 007 MSEK (3 681), vilket var 8,9 procent högre. Intäkterna från Aviation Business ökade mer än uppgången i passagerarvolym, främst till följd av avgiftsjusteringar samt högre intäkter från externt reglerade avgifter. Intäkter från Ground Handling och Övriga tilläggstjänster var lägre, främst med anledning av lägre efterfrågan på avisningstjänster.

Intäkter från Commercial Services ökade med 129 MSEK eller 5,8 procent och uppgick till 2 341 MSEK (2 212). Intäkterna ökade mer än passagerarvolymuppgången till följd av ökade snittintäkter per avresande passagerare inom Retail, Food & Beverage. Högre intäkter från reklam, taxiangöringsaffären inom Bilparkering & Angöring samt ökade hyresintäkter bidrog vidare positivt. Intäkter från vidareförsäljning av el till hyresgäster var lägre.

Övriga rörelseintäkter uppgick till 32 MSEK (45). Föregående år påverkades positivt av erhållet elstöd om 14 MSEK.

Externa kostnader och personalkostnader, inklusive aktiverat arbete för egen räkning, uppgick till -4 805 MSEK (-4 713) och var 91 MSEK högre, främst beroende på ökad bemanning samt högre kostnader för underhåll och säkerhetskontroll. Kostnader för IT, el och vinterhållning var lägre jämfört med föregående år.

Av- och nedskrivningar uppgick till -1 571 MSEK (-1 458), vilket var en ökning med 112 MSEK som ett led i att flera investeringsprojekt avslutats och nya anläggningar tagits i drift. Övriga rörelsekostnader var 99 MSEK lägre, -23 MSEK (-122), hänförligt till utrangeringar föregående år.

Rörelseresultatet för koncernen uppgick till 26 MSEK (-318) och koncernens rörelsemarginal till 0,4 procent (-5,4). Exklusive omstruktureringskostnader, nedskrivningar, utrangeringar och realisationsvinster uppgick rörelseresultatet till 74 MSEK (-182).

Rörelseresultatet inom segmentet Flygplats-verksamhet var 351 MSEK högre och uppgick till 39 MSEK (-312). Inom Real Estate segmentet uppgick rörelseresultatet till -50 MSEK (-46).

20250825027137

### FINANSIELLA POSTER

Finansnettot för helåret uppgick till -279 MSEK (-191), vilket innebar 88 MSEK högre kostnader jämfört med föregående år. Skillnaden förklaras av högre kostnader för upplåning, -337 MSEK (-319), främst till följd av högre lånevolym samt lägre ränteintäkter, 41 MSEK (53), med anledning av mindre likvida medel. Finansnettot påverkades också negativt med 42 MSEK avseende reservering av ränta på det omställningsstöd som ska återbetalas med anledning av EU-kommissionens beslut under det fjärde kvartalet. Lägre aktiverad ränta påverkade vidare övrigt finansnetto negativt.

### LIKVIDITET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Eget kapital vid utgången av det fjärde kvartalet uppgick till 10 282 MSEK (11 212). Minskningen av det egna kapitalet förklaras av återköp av hybridobligation om 108 MSEK, reservering för kommande återbetalning av kapitaltillskott jämte ränta om 224 MSEK, årets totalresultat om -329 MSEK samt betalda räntor för hybridobligationer om -270 MSEK.

Swedavias låneskulder uppgick vid utgången av kvartalet till 11 900 MSEK (11 143). Låneskulderna fördelas på banklån, 4 800 MSEK (4 800), obligationslån, 6 598 MSEK (6 000), företagscertifikat, 498 MSEK (344) samt checkräkningskredit 4 MSEK (—). Vid årets utgång var den genomsnittliga kapitalbindningen, som inkluderar effekt av räntederivat, 3,2 år (3,7) och den genomsnittliga räntebindningstiden 3,6 år (4,1). Den genomsnittliga räntan uppgick per den 31 december till 2,8 procent (2,8). Per den 31 december uppgick räntederivaten nominellt till 7 300 MSEK (6 850).

Likvida medel minskade med 166 MSEK och uppgick vid periodens slut till 852 MSEK (1 018). Kortfristiga placeringar minskade under året med 197 MSEK, från 297 MSEK till 99 MSEK.

Nettoskulden ökade med 1 335 MSEK från 11 630 MSEK till 12 965 MSEK. Skuldsättningsgraden uppgick till 1,3 gånger (1,0).

Vid årets utgång hade Swedavia outnyttjade kreditlöften på totalt 4 061 MSEK (4 050).

Avkastning på operativt kapital, exklusive omstruktureringskostnader, realisationsvinst samt nedskrivningar och utrangeringar uppgick vid årets slut till 0,5 procent (-0,6).

### KASSAFLÖDE

Kassaflöde för året uppgick till -166 MSEK (-242).

Kassaflödet från den löpande verksamheten för perioden var positivt och uppgick till 1 071 MSEK (766), vilket var 305 MSEK bättre. Det förbättrade kassaflödet från den löpande verksamheten var främst hänförligt till förbättrat kassaflöde från förändringar av rörelsekapital som uppgick till 3 MSEK (-237), en förbättring med 240 MSEK. Kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital var positivt och uppgick till 1 068 MSEK (1 003).

Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till -1 508 MSEK (-1 824). Utbetalningar hänförligt till investeringar uppgick till 1 790 MSEK (2 010). Under perioden gav kortfristiga placeringar ett positivt kassaflöde netto om 197 MSEK (96).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till 271 MSEK (817). Betalning av räntor hänförliga till hybridobligationer, 270 MSEK (187), återbetalning av hybridobligation om 108 MSEK (892) samt återbetalning av leasingskulder med 110 MSEK (106) medförde negativ påverkan på kassaflödet. Upptagna lån om 759 MSEK (0) påverkade kassaflödet positivt.

### INVESTERINGAR

Investeringarna för helåret uppgick till 1 790 MSEK (2 010), varav investeringar inom flygplatssegmentet uppgick till 1 770 MSEK (1 974). Huvuddelen av investeringarna gjordes inom utvecklingsprogrammet på Stockholm Arlanda Airport för utökad kapacitet och förbättrat utbud. Betydande underhålls- och fordonsinvesteringar gjordes även under perioden. Investeringar inom Real Estate uppgick till 21 MSEK (36).

| Swedavias finansiella ägarmål | Utfall 2024 | Mål |
|---|---|---|
| Avkastning på operativt kapital, % | 0,3 | 6,0 |
| Skuldsättningsgrad, ggr | 1,3 | 0,7–1,5 |
| Utdelningsandel, % | — | 10–50 |

| Finansiella nyckeltal | Utfall 2024 | Utfall 2023 | Policy |
|---|---|---|---|
| Genomsnittlig ränta, % | 2,8 | 2,8 | n/a |
| Räntebindningstid, år | 3,6 | 4,1 | 1–4 |
| Kapitalbindningstid, år | 3,2 | 3,7 | 2–5 |

### 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 0,3 procent (-1,2) vilket var lägre än det långsiktigt uppsatta målet om minst 6 procent avkastning på operativt kapital. Avvikelsen förklaras i huvudsak av ett för lågt rörelseresultat för året om 26 MSEK. Skuldsättningsgraden uppgick till 1,3 ggr (1,0) 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 2024 av Finansdepartementet. Aktiens kvotvärde är en (1) SEK.

### FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR

Inga förvärv eller avyttringar har gjorts under året.

### MARKNAD OCH FRAMTIDA UTVECKLING

Trots den ökning av antalet passagerare som skett under 2024 är det fortfarande utmanande med att göra prognoser över framtida utveckling, beroende på det osäkra omvärldsläget och osäkerheter kring den ekonomiska utvecklingen både i Sverige och i omvärlden. Swedavia arbetar kontinuerligt med bedömningar av hur passagerarvolymen kan komma att utvecklas framöver i form av olika scenarier. Då osäkerheten om utvecklingen framöver är fortsatt stor måste beredskap finnas för att hantera ett

### KONCERNEN I KORTHET[1]

| MSEK, om ej annat anges | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nettoomsättning | 6 393 | 5 931 | 4 846 | 2 717 | 2 494 |
| Rörelseresultat | 26 | -318 | -783 | -1 385 | -1 593 |
| Rörelsemarginal, % | 0,4 | -5,4 | -16,2 | -51,0 | -63,9 |
| Årets resultat | -227 | -353 | -709 | -1 182 | -1 282 |
| Avkastning operativt kapital, % | 0,3 | -1,2 | -3,3 | -6,3 | -7,5 |
| Skuldsättningsgrad, ggr | 1,3 | 1,0 | 1,0 | 0,8 | 1,0 |
| Investeringar | 1 790 | 2 010 | 1 814 | 1 831 | 2 856 |
| Utdelning | — | — | — | — | — |
| Medelantal anställda | 2 769 | 2 603 | 2 364 | 2 244 | 2 600 |
| Antal resenärer, miljoner | 32,5 | 32,1 | 27,6 | 11,9 | 10,3 |
| Driftkostnader per avresande resenärer, SEK | 301,4 | 299,8 | 291,4 | 526,2 | 677,5 |
| Kommersiella intäkter per avresande resenärer, SEK | 101,1 | 95,2 | 88,1 | 86,9 | 98,0 |

1) För nyckeltal och definitioner, se sidorna 146–150.

hög- respektive ett lågscenario, såväl operativt som 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. finansiellt.

## 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 passagerarvolym, 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 |
|---|---|---|
| Passagerarvolym | +1/-1 | +42/-42 |
| Lönenivå | +1/-1 | -21/+21 |
| Räntenivå | +1/-1 | -10/+10 |

### *PASSAGERARVOLYM*

Antalet passagerare som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har. Cirka 63 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 passagerar- och startavgifter, vars storlek är relaterade till antalet passagerare, 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 passagerare. En förändring av antalet flygrörelser, antalet ton och antalet passagerare påverkar direkt Swedavias intäkter. Swedavias intäkter från Commercial Services, som utgör 37 procent av koncernens totala intäkter, 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 passagerare på flygplatsen. En uppgång i antalet passagerare ger ökade intäkter för Swedavia och en nedgång ger minskade intäkter. Sambandet mellan procentuell passagerarförändring 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 passagerarvolymerna med en procent beräknas öka Swedavias intäkter med 42 MSEK (40) på årsbasis.

### *LÖNENIVÅ*

Med i medelantal 2 769 anställda (2 603) uppgår Swedavias personalkostnader till 2 097 MSEK (1 903). En ökning av lönekostnaden med en procent ökar Swedavias personalkostnader med 21 MSEK (19) på årsbasis.

### *RÄNTENIVÅ*

Swedavia har per den 31 december 2024 en extern lånefinansiering uppgående till 11 900 MSEK (11 144) som utgör 42 procent (42) av balansomslutningen.

Per 31 december 2024 har 92 procent (91) 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 9,5 MSEK (5,9) vilket innebär att resultatet efter finansiella poster minskar med motsvarande belopp. En sänkning av räntenivån med en procentenhet skulle minska Swedavias räntekostnader med 9,5 MSEK (5,9) 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 OCH FINANSIELL STÄLLNING*

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 bedöms av bolaget utifrån analys enligt TCFD samt bedömning av förändrad klimatrelaterad lagstiftning och förändrade kundbeteenden. Dessa kan komma att påverka Swedavias verksamhet både på kort och lång sikt, dels i form av värdering av materiella anläggningstillgångar, goodwill och avsättningar samt dels i form av framtida intjäningsförmåga. Klimatrelaterade risker bedöms för närvarande inte få någon väsentlig påverkan på värderingen av de redovisade tillgångarna och intjäningsförmågan på kort sikt.

EU-kommissionen har under fjärde kvartalet 2024 meddelat slutgiltigt beslut avseende den klagan som gjorts avseende det kapitaltillskott om 2 500 MSEK som Swedavia erhöll 2020. Beslutet innebär att 1 418 MSEK av de ursprungliga 2 500 MSEK kan behållas av bolaget medan 1 082 MSEK ska återbetalas jämte ränta. Swedavia återbetalade redan 2022 879 MSEK jämte ränta varför ytterligare återbetalning om 204 MSEK jämte ränta har reserverats i årsbokslutet 2024. Kommissionens beslut innebär dessutom att 441 MSEK av tidigare erhållet omställningsstöd ska återbetalas, vilket Swedavia reserverade för i årsbokslutet 2022. Swedavia har därutöver i årsbokslutet för 2024 även reserverat för ränta på de 441 MSEK, detta i enlighet med EU:s regler om återbetalning av statsstöd.

## 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.

## 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 är direktrapporterande till vd. Swedavias riktlinjer för ersättning och andra villkor för ledande befattningshavare beslutades på årsstämman den 29 april 2024 och bygger på Regeringens fastställda "Principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande" daterad den 27 februari 2020. Riktlinjerna framgår av Bolagsstyrningsrapporten. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 8.

## 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.

20250825027 38

## 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

## LAGSTADGAD HÅLLBARHETSRAPPORT

Den lagstadgade hållbarhetsrapporten har upprättats enligt ÅRL, baserat på den lagstiftning som var tillämplig före den 1 juli 2024, och som en separat del skild från förvaltningsberättelsen. Hållbarhetsrapporten omfattning beskrivs på sidan 143 i års- och hållbarhetsredovisningen.

## HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Inga väsentliga händelser finns att rapportera.

## MODERBOLAGET

Nettoomsättningen för helåret uppgick till 6 367 MSEK (5 901), en ökning med 465 MSEK främst till följd av avgiftsjusteringar, ökad kostnadsbas för säkerhetskontroll som medförde högre intäkter från externt reglerade avgifter samt högre snittintäkter per avresande passagerare inom den kommersiella affären. Övriga rörelseintäkter uppgick till 32 MSEK (45), där föregående år påverkades positivt av erhållet elstöd om 14 MSEK. Externa kostnader och personalkostnader, inklusive aktiverat arbete, uppgick till -4 958 MSEK (-4 610) och var 348 MSEK högre, främst beroende på förändring av pensionsskuld samt ökad bemanning.

Av- och nedskrivningar uppgick till -1 451 MSEK (-1 343), vilket var en ökning med 108 MSEK som ett led i att flera investeringsprojekt avslutats och nya anläggningar tagits i drift. Övriga rörelsekostnader var 99 MSEK lägre, -23 MSEK (-122), hänförligt till utrangeringar föregående år.

Rörelseresultatet för året uppgick till -34 MSEK (-129) och rörelsemarginalen uppgick till -0,5 procent (-2,2). Resultat före skatt för året uppgick till -66 MSEK (-190). Periodens resultat uppgick till -47 MSEK (-87).

Moderbolagets anläggningstillgångar uppgick till 24 058 MSEK (22 165) och består huvudsakligen av materiella anläggningstillgångar till ett värde av 19 738 MSEK (19 458). Omsättningstillgångarna uppgick till 3 072 MSEK (3 438), varav likvida medel uppgick till 852 MSEK (1 018). Det egna kapitalet uppgick till 9 437 MSEK (10 085). Moderbolagets skulder och obeskattade reserver uppgick till 17 693 MSEK (15 518) 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 2024 års årsredovisning. Den föreslagna vinstdispositionen, resultat- och balansräkning för moderbolaget samt rapport över totalresultat och rapport över finansiell ställning för koncernen ska framläggas för fastställelse vid årsstämman den 25 april 2025.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2025 beslutar, att Swedavia AB för räkenskapsåret 2024 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 | 4 500 000 000 |
| Balanserade vinstmedel | 1 362 197 420 |
| Årets resultat | -46 541 293 |
| | **7 977 010 666** |

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

| **I ny räkning överförs** | **7 977 010 666** |
|---|---|
| varav till överkursfond | 2 161 354 539 |
| varav till hybridobligation | 4 500 000 000 |
| varav till balanserade vinstmedel | 1 315 656 127 |

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 2024 uppgick till 0,3 procent, vilket inte är i nivå med Swedavias lönsamhetsmål. Skuldsättningsgraden uppgår till 1,3 ggr, vilket är inom kapitalstrukturmålets intervall om 0,7–1,5 ggr.

Trots fortsatt passagerarökning under 2024 har passagerarvolymerna och intjäningsförmågan ännu inte återhämtat sig till en balanserad nivå. Det osäkra omvärldsläget innebär vidare att det är svårt att bedöma den framtida finansiella utvecklingen för bolaget både på kort och lång sikt. Bolaget står även inför omfattande kapacitetsinvesteringar på Stockholm Arlanda Airport. Mot bakgrund av detta föreslår styrelsen, i enlighet med utdelningspolicyn, att ingen utdelning lämnas vid årsstämman den 25 april 2025 och att disponibla medel inklusive årets resultat, 7 977 MSEK, balanseras i ny räkning.

## ÅRSSTÄMMA

Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 25 april 2025. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats www.swedavia.se.

## KALENDARIUM

| | |
|---|---|
| Års- och hållbarhetsredovisning 2024 | 2025-03-19 |
| Årsstämma 2025 | 2025-04-25 |
| Delårsrapport jan–mar 2025 | 2025-04-25 |
| Halvårsrapport jan–jun 2025 | 2025-07-17 |
| Delårsrapport jan–sep 2025 | 2025-10-29 |
| Bokslutskommuniké 2025 | 2026-02-13 |

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

# Risker och riskhantering

De flesta verksamheter är förenade med risktagande. Möjligheter och risker utvärderas och hanteras för att säkerställa att ägarnas mål med verksamheten uppnås. Rätt hanterade externa faktorer, såsom risker, kan leda till möjligheter. Samtidigt kan en felhanterad risk få stora negativa konsekvenser för både Swedavia och omvärlden. Arbetet med att identifiera, analysera, hantera och följa upp risker är en grundläggande uppgift för Swedavia.

## 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 säkerhetsmedvetenhet, 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.

### *COMPLIANCERISKER*

Inom ramen för Compliance Monitorings uppdrag ska oberoende övervakning och kontroll ske för att säkerställa att verksamheten bedrivs med god regelefterlevnad. Utfall av risker kopplat till regelefterlevnad kan påverka giltiga certifikat och tillstånd för verksamheten.

### *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 om finansiella risker på sidorna 103 till 106, not 43.

## ANSVAR FÖR RISKARBETET

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

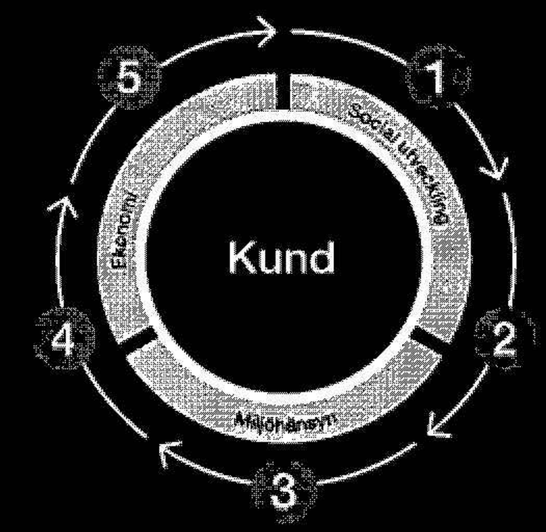
## RISKIDENTIFIERING OCH RISKFÖRÄNDRING

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 har till uppgift att granska testa och validera effektiviteten i Swedavias riskhantering och detta görs vid behov genom revision. Uppföljning av risker är också en del av ledningens genomgång.

POLICYER SÄTTER RAMARNA




1. **Riskidentifiering**
2. **Riskvärdering**
3. **Riskförädling**
   - A. Sänka konsekvensen
   - B. Utöka skyddsnivån
   - C. Kontrollera risken
   - D. Försäkra risken
   - E. Överföra risken
   - F. Acceptera risken
4. **Uppföljning och granskning**
5. **Förvaltning**

20250825027 39

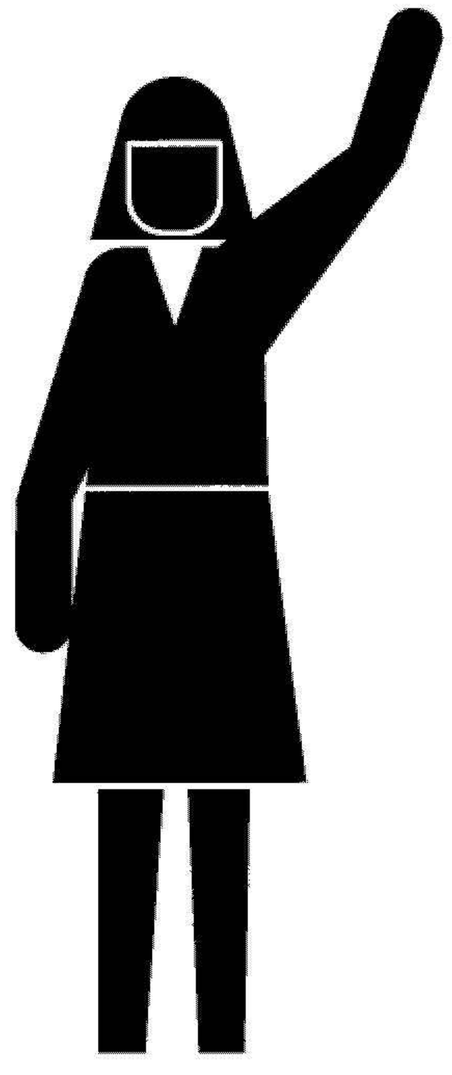
# Ekonomi

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENSER | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **SVAG UTVECKLING AV FLYGTRAFIKEN**<br>• Makroekonomiska faktorer som inflation, stigande räntor och en svag svensk krona pressar konsumenter och riskerar att dämpa efterfrågan på flygresor inom och från Sverige.<br>• De geopolitiska spänningarna är på en fortsatt hög nivå i och med kriget i Ukraina och har ökat ytterligare till följd av utvecklingen i Mellanöstern.<br>• Ökad konkurrens från andra flygplatser utmanar Stockholm Arlanda Airports marknadsposition.<br>• Flygbolagskunder minskar sin kapacitet och verksamhet, en risk finns fortsatt för konkurser och ytterligare konsolideringar. | • Ändrade kundbeteenden, mer säsongsbetonad efterfrågan och en ökad andel digitala möten.<br>• 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.<br>• Försämrade möjligheter att nå strategiska mål och nyckeltal på grund av bristande genomslag i flygets klimatomställning.<br>• Försämrad tillgänglighet för Sverige.<br>• Till följd av konsolideringar förändrar flygbolagen sin allokering av trafik till Swedavias flygplatser. | • Prognos- och scenariogruppen följer upp scenarier för att hantera osäkerheter kring trafiknedgång.<br>• Fungerande omvärldsanalys möjliggör att i tid fånga händelser som påverkar vald strategi och möjliggör för bolaget att ställa om och agera proaktivt.<br>• Intensifierat arbete med linjeutveckling i dialog med flygbolagskunder.<br>• Kontinuerlig dialog med Swedavias samtliga flygbolagskunder har fortsatt och intensifierats med utvalda kundsegment i syfte att säkra en långsiktig utveckling av trafiken.<br>• Incitamentprogram och miljödifferentierade avgifter.<br>• Upprättat en gemensam färdplan mot ett fossilfritt flyg i samarbete med branschen. |
| **RISK FÖR SVAG LÖNSAMHET OCH UTMANINGAR**<br>• Svag passagerartillväxt medför lägre intäkter samt att kostnaderna riskerar att påverkas negativt av inflation och prisökningar på viktiga varor och tjänster.<br>• Osäkerhet och förändringar i passagerarvolymerna framgent medför utmaningar avseende anpassning av kostnaderna.<br>• Omvärldsoro och andra yttre omständigheter kan påverka möjligheterna till kostnadseffektiv finansiering. | • Stor negativ påverkan på Swedavias finansiella ställning.<br>• Svårt att leva upp till ägarens ekonomiska mål.<br>• Behov av ökad finansiering.<br>• Osäkerhet och förändring av efterfrågan kan innebära svårigheter att hålla driftkostnaderna i nivå med efterfrågan.<br>• Försvårar finansiering och genomförandet av investeringsportföljens initiativ för anpassningar i kapacitet och åtgärder för klimatanpassning. | • Optimera kommersiella intäkter.<br>• Löpande se över behov av både volym- och kostnadsanpassningar samt varaktiga strukturella effektiviseringar.<br>• Säkerställa återhållsamhet för volymrelaterade kostnader genom målstyrning.<br>• Anpassa och optimera avkastningen från investeringsportföljen till aktuellt kapacitetsbehov samt även utifrån aktuell finansiell ställning.<br>• Utvärdera åtgärder för att förstärka den finansiella ställningen.<br>• Monitorering av risk för kostnadsökningar för inköp av materiel, råvaror, energi och drivmedel. |



# Social utveckling

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENSER | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **RISK FÖR OBALANS MELLAN KOMPETENS OCH RESURSER**<br>• Swedavia har ett förbättrat resursläge i stora delar av organisationen. Det finns dock fortsatt behov av insatser för att säkra kompetens långsiktigt och det finns regionala skillnader i tillgång till kompetens för Swedavias flygplatser.<br>• Ökad konkurrens på arbetsmarknaden från branscher som haft en stark utveckling.<br>• Även de externa aktörerna på Swedavias flygplatser har utmaningar i att bemanna sin verksamhet och ledtider i rekryteringsprocessen försvårar arbetet.<br>• Ökande kompetens- och utbildningskrav samt krav på repetition[1] utmanar bemanningen. | • Nyckelkompetenser söker sig till andra branscher.<br>• Försvårad kompetensförsörjning framåt.<br>• Nya arbetssätt förändrar behov gällande kravprofil och förmågor hos ledare och medarbetare.<br>• Hög arbetsbelastning för rekryterande ledare på grund av omfattningen av rekryteringar samt regelverkskrav. | • Förstärka utbildningsorganisationen för att möta ny kravbild.<br>• Genomföra och uppdatera kompetensinventering och ersättarplanering löpande.<br>• Säkra rätt kompetens genom kompetensinventering på övergripande nivå i respektive verksamhet i syfte att uppdatera utbildningsplanering till Swedavias flygplatser.<br>• Stärka Swedavias varumärke som en attraktiv arbetsgivare genom att analysera och omsätta såväl interna som externa insikter.<br>• Genomföra aktiviteter som ledarprogram och kompetensutveckling.<br>• Aktiviteter och stöd till ledare för att fullt ut kunna verka i ledarrollen.<br>• Samverka med flygplatsens aktörer kring rekryteringsaktiviteter. |
| **BRISTANDE ARBETSMILJÖARBETE**<br>• Risker inom arbetsmiljöområdet består av bristande efterlevnad av det systematiska arbetsmiljöarbetet och psykosociala perspektivet.<br>• Swedavia är en stor byggherre och olycksfallsstatistik visar att byggbranschen är en olycksfallsdrabbad bransch. Vidare finns alltid olycksfallsrisker i den löpande driften på flygplatserna.<br>• Risk att interna och externa parter på gemensamt arbetsställe inte har kunskap och resurser för att uppfylla de krav som föreligger. | • Olyckor med personskada som följd.<br>• Uppsägningar och kompetenstapp.<br>• Begränsningar i verksamhetsutövningen. | • System för rapportering av arbetsmiljöhändelser tillgängligt för alla via intranät och app.<br>• Verktyg och stödmaterial för att genomföra Safety Walk och Safety Talk.<br>• Säkra utbildningsinsatser, tydliggöra ansvar och roller avseende samordningsansvar för gemensamma arbetsområden.<br>• Förebyggande arbete genom metodik och riktad riskhanteringsmall för organisatorisk och psykosocial arbetsmiljö.<br>• Arbetsmiljöteam Projekt arbetar med erfarenhetsåterföring samt att utveckla byggarbetsmiljön strategiskt. |

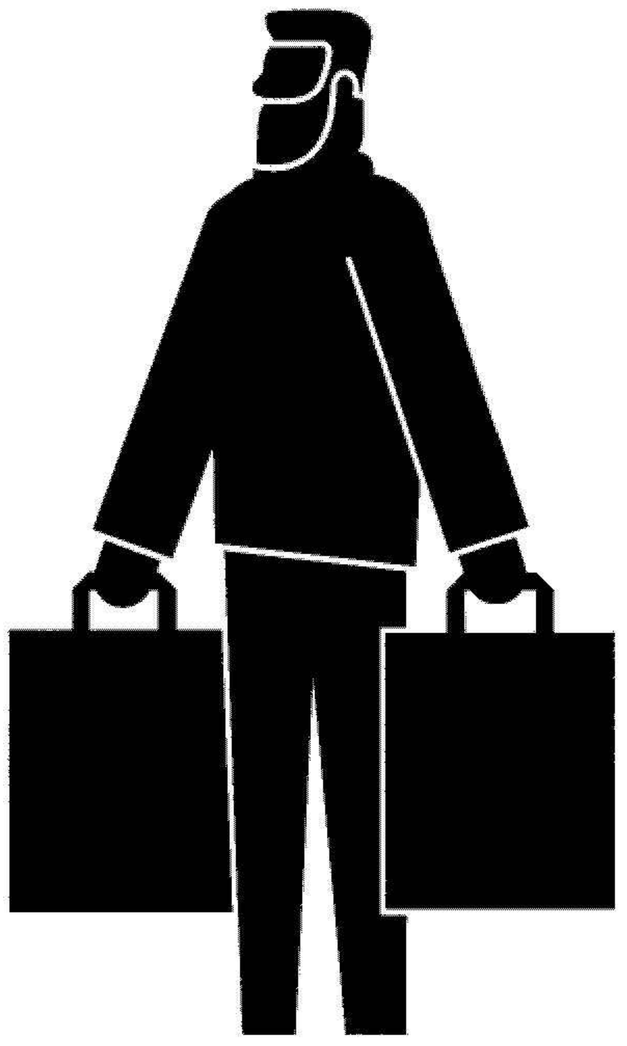


[1] Utöver utbildning krävs, med vissa intervaller, repetitioner för att bibehålla kompetens och förmåga.

20250825027 40

# Kund (1/3)

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENSER | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **NEGATIV PÅVERKAN KOMMERSIELLA INTÄKTER**<br>• Osäkerheter i omvärlden gör att den framtida passagerarutvecklingen fortsatt är oviss.<br>• Utmanande att säkra ett långsiktigt kundunderlag och att attrahera nya kommersiella kunder till flygplatserna.<br>• Fortsatt utmanande att generera kommersiella intäkter då relationen till passagerutvecklingen är mycket stark.<br>• Osäkerheter i pågående projekts planeringsfaser och framdrift kan ge större eller mindre effekter för samtliga affärsområden. | • Konkurser bland både flygbolag och kommersiella aktörer.<br>• Det osäkra läget kan bidra till ett avvaktande förhållningssätt hos de kommersiella kunderna vilket utmanar Swedavias intäktsflöden.<br>• 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.<br>• Säkerställa engagemang kring utvecklingsplaner och produktplanering för att säkerställa förutsättningar för kommersiella affärer.<br>• Säkra intressentdialog i tidiga skeden.<br>• Etablerad beredskap och arbetssätt för att anpassa ytor utifrån rådande marknadssituation. |
| **OPERATIVA UTMANINGAR I ANPASSNINGEN TILL KAPACITETSBEHOV**<br>• Osäkra prognoser och scenarier för resenärstillväxt påverkar förmågan att på kort tid ställa om och anpassa verksamheten till nya kapacitetsbehov.<br>• Medel- och långsiktiga planer för flygplatsers tillväxt och utveckling är svåra att bedöma och fatta beslut om.<br>• Bristande förmåga att kunna realisera terminalutvecklingsplanerna i tillräckligt snabb takt.<br>• Förändrade regelverk kan bidra till ökade krav avseende kapacitet och ytor.<br>• Omfattande underhållsprojekt påverkar kapaciteten. | • Otillräckligt användande av infrastrukturen.<br>• Kapacitetsbrist och försämrad punktlighet.<br>• Nya och tillfälliga flöden samt ny teknik kan utmana processhastigheten.<br>• Försämrad kundnöjdhet. | • Säkra produktionstidplaner för stora projekt samt utökat samarbete för strukturerad driftöverlämning.<br>• Deltagande i internationella samarbetsorganisationer för att gemensamt påverka och skapa effektiva lösningar.<br>• Operativ samordning av processer och aktörer med hög påverkan på kapaciteten i det korta perspektivet. Kommunikationsinsatser och intressentdialog för att möjliggöra förbättrad kundupplevelse och ökad kundnöjdhet. |



# Kund (2/3)

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENSER | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **STORKUNDSBEROENDE**<br>• Beroende av 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.<br>• Förändrad eller kraftigt minskad verksamhet för en storkund påverkar flygplatsen.<br>• Sämre resenärsupplevelse vid utebliven konkurrens och ett begränsat utbud.<br>• Försämrad tillgänglighet. | • Kontinuerligt bevaka finansiell stabilitet hos Swedavias stora kunder.<br>• Fortsatt sträva efter en bred kundbas och arbeta målinriktat med linjeutveckling för att attrahera nya kunder.<br>• Scenarioplanering finns framtagen för att säkra hantering vid oönskade händelser. |
| **RISK FÖR AVBROTT I OPERATIV DRIFT**<br>• Flygplatsernas processer och kontinuerliga drift är beroende av en hög nivå av tillgänglighet i kritiska anläggningar och system.<br>• Yttre händelser som exempelvis leverantörsavbrott, IT-relaterade händelser, extremväder eller antagonistiska hot utgör en risk för flygplatsdriften. | • Flygplatsdriften störs eller stannar av.<br>• Försämrad tillgänglighet, punktlighet, resenärsupplevelse och atmosfär påverkar varumärket negativt. | • Underhåll av kritiska anläggningar och system.<br>• Aktivt skadeförebyggande arbete och omhändertagande av identifierade risker.<br>• Säkerställa att kontinuitetsplaner finns framtagna, uppdaterade och testade.<br>• Säkerställa hög förmåga att leda i kris och vid störningar. |
| **BRISTANDE HELHETSSYN PÅ TILLGÅNGSFÖRVALTNING OCH UTVECKLING**<br>• Det föreligger en risk i att möta behov, genomföra investeringar och underhållsåtgärder i rätt tid på ett affärsmässigt och långsiktigt hållbart sätt.<br>• Ny kravbild på anläggningar för att möta förändringar i såväl klimat som hotbild ur ett omvärldsperspektiv. | • Försening och fördyring av underhållsåtgärder och investeringar.<br>• Ökad förekomst av störningar i system och processer.<br>• Nya krav på dimensionering av anläggningar. | • Vidareutveckla förvaltningsstyrningen.<br>• Utveckla och implementera strukturkapital som modeller, system och ett gemensamt arbetssätt.<br>• Löpande omvärldsanalys och etablering av nya arbetssätt för att möta nya och ökande krav på robusthet. |



20250825027 41

# Kund (3/3)

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENSER | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **CYBERRISK**<br>• Den digitala hotbilden mot samtliga verksamheter i världen är fortsatt påtaglig med hög aktivitet hos hotaktörerna och räknas nu till den nya normalen.<br>• Risk för att antagonister på Internet eller kompromitterade enheter, utnyttjar kända eller okända sårbarheter, internt eller hos en leverantör, för att få obehörig access till information eller system. | • Obehöriga får access till information eller system.<br>• Bristande efterlevnad kan leda till inskränkningar i Swedavias tillstånd och certifikat samt viten.<br>• Störningar eller avbrott i den operativa verksamheten. | • Säkerställa efterlevnad av LIS-krav enligt informationssäkerhetsklassificering.<br>• Utbildningsinsatser för att höja riskmedvetenhet.<br>• Förebyggande arbete med system och infrastruktur.<br>• Minimera risken för obehörig åtkomst till information eller intrång och öka beredskap för hantering vid riskutfall. |
| **RISK FÖR NEGATIV VARUMÄRKESPÅVERKAN**<br>• Fortsatt klimatdebatt i kombination med bristande genomslag kring flygets klimatomställning.<br>• Ett varumärke som förknippas med negativa värden påverkar vår attraktivitet som samarbetspartner och arbetsgivare. | • Samarbetspartners kan välja andra branscher för kollaboration vilket kan leda till att nyetableringar uteblir och befintlig kunddialog utmanas.<br>• Låg förutsägbarhet och ineffektiva flöden leder till att flyget och särskilt inrikesprodukten inte längre kan konkurrera med andra transportslag.<br>• Synen på flygets utsläpp kan påverka val av transportsätt för företag och privatpersoner. | • Aktivt arbete med varumärkesundersökningar och analyser för att säkra rätt insatser.<br>• Kommunikationsinsatser om det proaktiva arbetet med omställningen såväl som insatser som visar framdrift inom aktuella områden.<br>• Insatser som stärker varumärke och ingjuter förtroende för Swedavia som infrastrukturhållare och för flyget som ett effektivt och hållbart transportslag.<br>• Aktivt deltagande i relevanta klimatpaneler i samarbete med branschens aktörer och partners. |
| **RISK FÖR AFFÄRSMÄSSIG PÅVERKAN AV KLIMATFÖRÄNDRING**<br>• Intresseorganisationer propagerar för snabba åtgärder för minskad klimatpåverkan, exempelvis minskat flygande.<br>• EU:s taxonomikriterier för miljömålsättningarna avseende klimatpåverkan och klimatanpassning är så stränga att inga flygplatser klarar av att leva upp kraven för Aktivitet Low carbon airport infrastructure<br>• Brist på kapacitet i elnäten.<br>• Stora förändringar i klimatet, skyfall, värmeböljor med mera. | • Negativ inställning till flyg till följd av klimatdebatt.<br>• Införande av ekonomiska styrmedel som påverkar flygbolagens ekonomi negativt. Och som inte minskar klimatpåverkan.<br>• Minskat flygande och förlorade intäkter.<br>• Ökade kostnader för att klimatanpassa verksamhet och anläggningar. Risk för påverkan på driften för de fall att vi inte hinner anpassa infrastrukturen fullt ut.<br>• Klimatåtgärder såsom elektrifiering försvåras vid kapacitetsbrist. | • Driva dialogen kring gemensam färdplan för ett fossilfritt flyg.<br>• Aktivt arbeta för att säkra tillgång och produktion av hållbart flygbränsle.<br>• Löpande översyn av förvaltnings-, utvecklings- och masterplaner för att säkerställa klimatanpassningar.<br>• Ta fram strategi för energiförsörjning, inklusive möjligheter till egen enerigförsörjning.<br>• Trygga elförsörjningen i syfte att tillgängliggöra infrastruktur för omställningen. |



# Bolagsstyrningsrapport

Swedavia AB, Bolagsstyrningsrapport 2024

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 2024 har Finansdepartementet 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 Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"). 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 enligt nedanstående bild.

## AVVIKELSER FRÅN KODEN

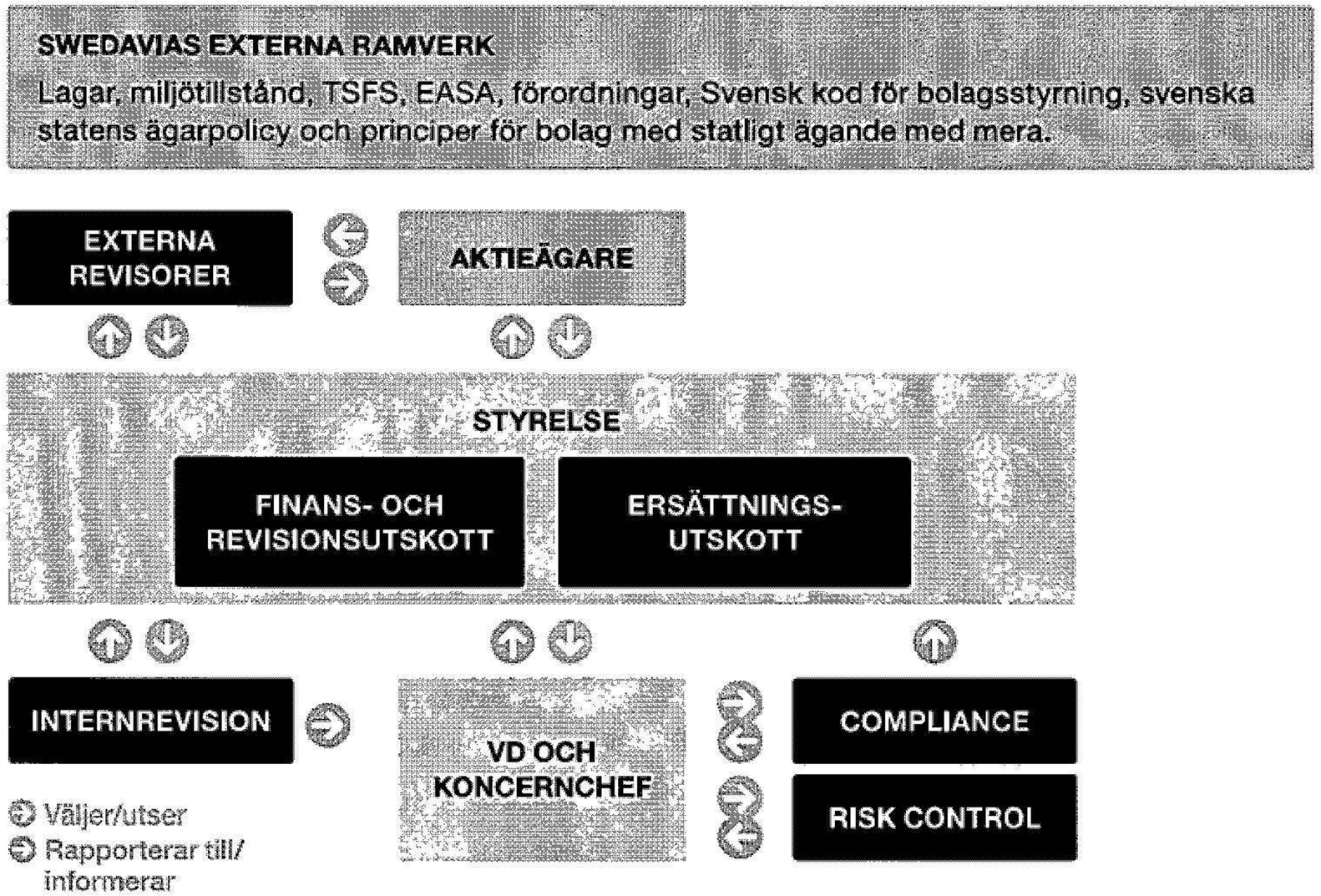
Swedavia är helägt av svenska staten och de principer som svenska staten tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Koden. Enligt statens ägarpolicy ersätts dock kodregler som berör val av styrelseledamöter av en särskild nomineringsprocess som gäller för statligt helägda 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 2024 hölls den 29 april 2024. Protokoll från årsstämman finns tillgängligt på Swedavias webbplats. Vid årsstämman beslutades att antalet stämmovalda styrelseledamöter ska vara åtta utan suppleanter. Stämman beslutade om omval av styrelseledamöterna Peter Blomqvist, Tor Clausen, Nina Linander Lars Mydland, Eva Nygren, Per Sjödell, och Annica Ånäs. Ulrika Francke valdes in som ny ledamot i styrelsen och tidigare ordföranden Åke Svensson och ledamoten Lottie Svedenstedt lämnade. Ulrika Francke valdes av stämman till styrelsens ordförande. Årsstämman fastställde den av styrelsen och verkställande direktören avgivna års- och hållbarhetsredovisningen för 2023, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2023. Årsstämman beslutade också i enlighet med styrelsens förslag till vinstdisposition som innebar att ingen utdelning




| Kodkrav | Avvikelse | Förklaring/kommentar |
|---|---|---|
| **Kodregel 1.2–1.3 och 2.1–2.7, 8.1 och 10.2**<br>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**<br>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. |

20250825027 42

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 2024 drivits och koordinerats av avdelningen för bolag med statligt ägande inom Finansdepartementet. 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 2024 beslutades att antalet ledamöter ska vara åtta. Vidare finns två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter i styrelsen. På sidorna 62–63 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 2024 valde åtta ledamöter varav fyra män och fyra kvinnor. Arbetstagarrepresentanterna har under 2024 varit två män. Genomsnittsåldern på ledamöterna i Swedavias styrelse, inklusive arbetstagarrepresentanter är 62 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.

### *STYRELSENS ARBETE UNDER 2024*

Styrelsen har under 2024 hållit åtta ordinarie sammanträden och ett konstituerande sammanträde. Sammanträdena har 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.

**Fakta om styrelsen**

| Av årsstämman valda ledamöter | Huvudstyrelse | Närvaro styrelsemöte | Invald år | Närvaro Finans- och revisionsutskott | Närvaro ersättningsutskott |
|---|---|---|---|---|---|
| Åke Svensson [1] | Ordförande | 3/9 | 2016 | | 2/4 |
| Ulrika Francke [2] | Ordförande | 7/9 | 2024 | | 2/4 |
| Peter Blomqvist | Ledamot | 9/9 | 2023 | 9/9 | 4/4 |
| Tor Clausen | Ledamot | 9/9 | 2020 | 9/9 | |
| Nina Linander | Ledamot | 8/9 | 2020 | 9/9 | |
| Lars Mydland | Ledamot | 9/9 | 2014 | | |
| Eva Nygren | Ledamot | 8/9 | 2020 | | |
| Per Sjödell | Ledamot | 9/9 | 2020 | | 4/4 |
| Lottie Svedenstedt [3] | Ledamot | 3/9 | 2010 | | 2/2 |
| Annika Ånäs | Ledamot | 8/9 | 2020 | | |
| **Arbetstagarrepresentanter** | | | | | |
| Robert Olsson | Ledamot | 9/9 | 2010 | | 3/4 |
| Agne Lindbom | Ledamot | 9/9 | 2018 | | |
| Mikael Nordenståhl | Suppleant | 0/9 | 2018 | | |
| Fredrik Turesson | Suppleant | 0/9 | 2018 | | |

[1] Åke Svensson lämnade styrelsen i samband med årsstämman den 29 april 2024.
[2] Ulrika Francke valdes in som ny ledamot i styrelsen samt till styrelsens ordförande vid årsstämman den 29 april 2024.
[3] Lottie Svedenstedt lämnade styrelsen i samband med årsstämman den 29 april 2024.

### *STYRELSEN HAR UNDER 2024 BLAND ANNAT HANTERAT FÖLJANDE HUVUDFRÅGOR:*

- Utvecklingen av Stockholm Arlanda Airport
- Arlandautredningen
- Frågor kopplat till Bromma Stockholm Airport och strukturförändringar
- Dimensioneringen av Bromma Stockholm Airport
- Inrikesmarknadens utveckling
- Utvecklingen för flygbolagen
- Gränskontrollens kapacitet vid Stockholm Arlanda Airport
- Intermodalitet vid Stockholm Arlanda Airport respektive Göteborg Landvetter Airport
- Finansiering och kapitalstrukturfrågor
- Strategisk utveckling
- Tillgänglighet, återställa gamla och attrahera nya flygförbindelser
- Större upphandlingar
- Styrande dokument[1]
- 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

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

## 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 2024 haft nio protokollförda möten, varav ett möte 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, bolagets arbete med intern styrning och kontroll, 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 2024. I finans- och revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2024 styrelseledamöterna Nina Linander, Peter Blomqvist och Tor Clausen. Utskottet har utsett Nina Linander att vara ordförande. Ersättningsutskottets uppgift är att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Därutöver ska utskottet utvärdera efterlevnaden av beslut rörande ersättning som fattas av årsstämman. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Ersättningsutskottet har haft fyra protokollförda ordinarie möten under 2024. 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 och därefter utvärdering i egen regi. Utskottet har därutöver gått igenom resultatet och uppföljning av Swedavias arbetsmiljöenkät ("OSA") samt löpande pulsmätningar avseende medarbetarnas återkoppling. Utskottet har även gått igenom verkställande direktörens successionsplanering och ledarutveckling för ledande befattningshavare. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2024 Ulrika Francke som ordförande, Peter Blomqvist och Per Sjödell som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

### *UTVÄRDERING AV STYRELSEARBETET 2024*

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 493 000 kronor och till varje ledamot med 244 000 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 49 000 kronor och till utskottets ledamöter vardera 28 000 kronor. Till ersättningsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 25 800 kronor och till ledamöterna vardera 20 600 kronor.

## VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH KONCERNLEDNING

Styrelsen tillsätter verkställande direktör i bolaget. Jonas Abrahamsson har under 2024 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. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, presenteras närmare på sidorna 64–65.



20250825027 43

### *ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE*

I statens ägarpolicy finns principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. På Swedavias årsstämma 29 april 2024 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 2024: Swedavia Real Estate AB, som i sin tur är moderbolag i en fastighetskoncern. 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 2024 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 29 april 2024 valdes revisionsbolaget KPMG till revisorer. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2025. 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 2024 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. 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 beslutsordning. Code of Conduct och samtliga koncernpolicyer ses över årligen och fastställs av styrelsen respektive koncernledningen, dessa finns därefter tillgängliga i bolagets Ledningssystem via bolagets intranät där medarbetare har tillgång till dem.

### *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. En viktig del i andra försvarslinjen är att säkerställa att det finns relevanta och styrande dokument. Bolagets Chefsjurist 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 51-56. 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 kvartal görs en ytterligare riskbedömning i bolagets rikskommitté, som dokumenteras i konsoliderad 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 två gånger varje månad och följer upp 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.

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

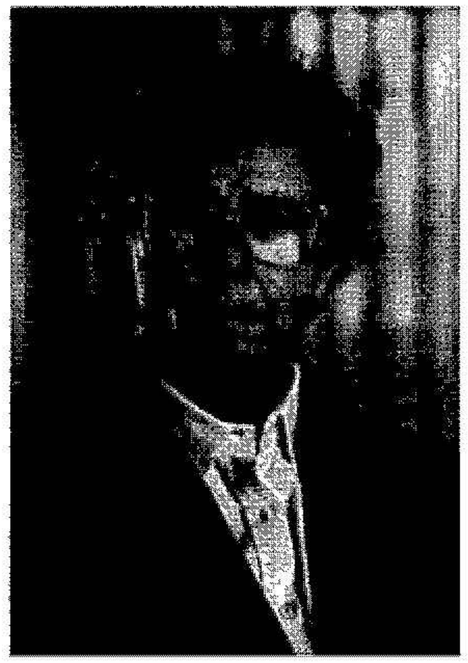
| Swedavias styrande dokument | Beslutad av |
|---|---|
| Riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare | Årsstämman |
| Styrelsens arbetsordning | Styrelsen |
| Arbetsordning för finans- och revisionsutskottet | Styrelsen |
| Arbetsordning för ersättningsutskottet | 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 |
| Riskpolicy | Styrelsen |
| Skattepolicy | Styrelsen |
| Säkerhetspolicy | Styrelsen |
| Antikorruptionspolicy | Koncernledningen |
| 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 |
| Rekryteringspolicy | Koncernledningen |
| Utbildningspolicy | Koncernledningen |

20250825027744

# Swedavias styrelse

Per den 31 december 2024.

(O) = Ordförande
(L) = Ledamot



**ULRIKA FRANCKE**

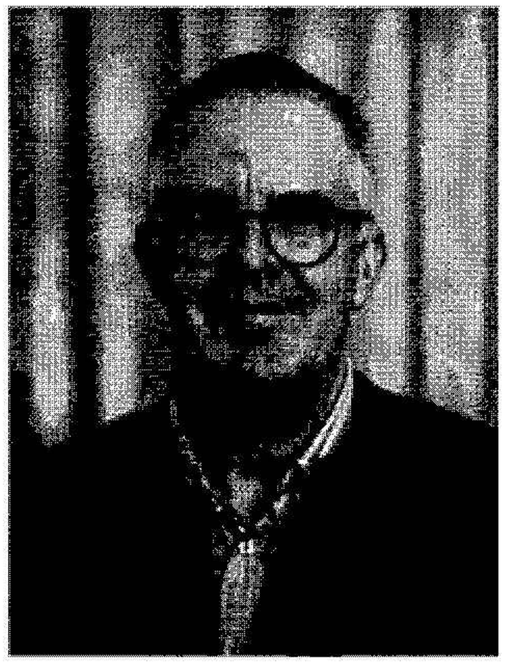
Styrelseordförande (invald 2024), ordförande Ersättningsutskottet.

**Födelseår:** 1956.

**Övriga styrelseuppdrag:** Vasakronan (O), Circura Holding AB (L), Liquid Wind AB (L), SIS (O), Sven Tyréns stiftelse (L), KREAB (L), Stiftelsen Stockholms Framtid (L) och Brf Blåbäret (L).

**Utbildning:** Universitetsstudier.

**Arbetslivserfarenhet:** VD Tyréns, VD SBC, Gatu- och fastighetsdirektör samt Stadsbyggnadsdirektör i Stockholms stad, VD Brommastaden, Borgarråd Stockholm.



**PETER BLOMQVIST**

Ledamot (invald 2023), ledamot Finans- och revisionsutskottet, ledamot Ersättningsutskottet.

**Födelseår:** 1962.

**Övriga styrelseuppdrag:** Lernia AB och Specialfastigheter Sverige AB.

**Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan Stockholm.

**Arbetslivserfarenhet:** Kansliråd vid Finansdepartementet, Avdelningen för bolag med statligt ägande, vd SunCarbon AB, vd Svenska Kraftnät Gasturbiner AB, vice vd Domsjö Fabriker, vd Processum Biorefinery Initiative AB, vd Mediacord AB, partner DCM AB, vd och partner Anderblom & Söner.



**TOR CLAUSEN**

Ledamot (invald 2020), ledamot Finans- och revisionsutskottet.

**Födelseår:** 1962.

**Övriga styrelseuppdrag:** Wexthuset AB (O), 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**

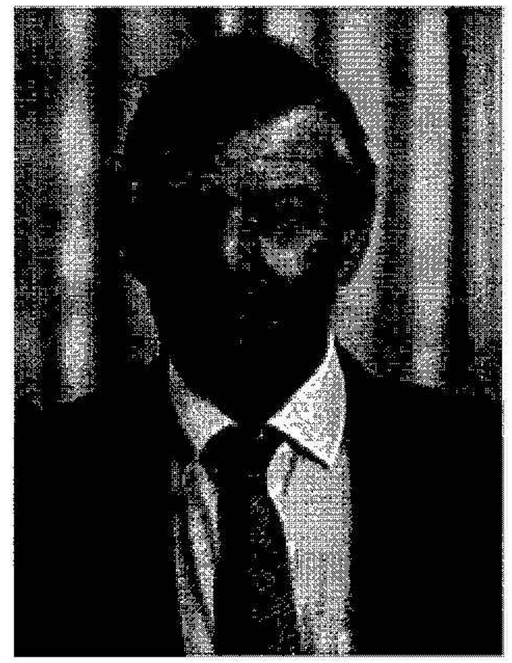
Ledamot (invald 2020), ordförande Finans- och revisionsutskottet.

**Födelseår:** 1959.

**Övriga styrelseuppdrag:** Asker Healthcare Group, Suominen Corporation och Vattenfall AB (L).

**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.



**LARS MYDLAND**

Ledamot (invald 2014).

**Födelseår:** 1954.

**Övriga styrelseuppdrag:** mydland ehrling AB (O), 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, NRC Group ASA, Stiftelsen Prins Eugens Waldemarsudde och Brekke & Strand Akustikk AS.

**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 2024.

(O) = Ordförande
(L) = Ledamot



**PER SJÖDELL**
Ledamot (invald 2020), ledamot Ersättningsutskottet.

**Födelseår:** 1972.

**Övriga styrelseuppdrag:** Identity Works AB (O), IW Family AB (O), IW Edition AB (O), Equestrian Stockholm AB (O), Parfym Sverige AB/Parfym Sverige Holding AB (O), Spendrups Bryggeriaktiebolag (L), Visit Sweden (L), Geins (vice O) och PostNord (L).

**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.



**ANNICA ÅNÄS**
Ledamot (invald 2020).

**Födelseår:** 1971.

**Övriga styrelseuppdrag:** Atrium Ljungberg (vd), Kojamo Oyj (L). och Fastighetsägarna Sverige AB (L).

**Utbildning:** Jurist och civilekonom, Stockholms Universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Vd Atrium Ljungberg AB. Tidigare CFO Atrium Ljungberg AB, CFO Hemsö AB och revisor på Deloitte.



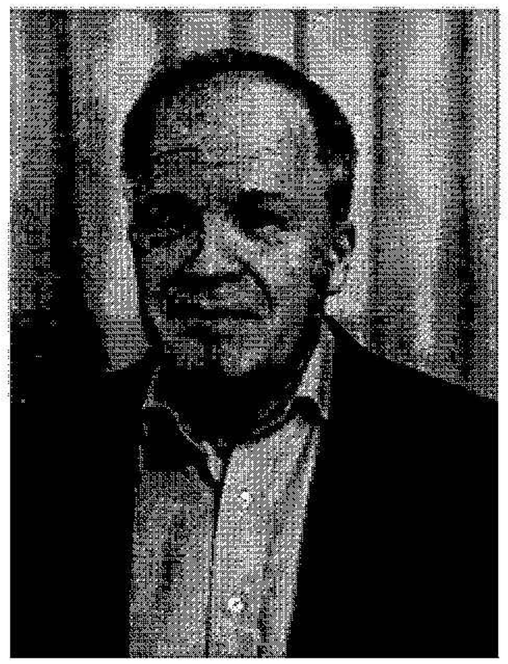
**AGNE LINDBOM**
Arbetstagarrepresentant (invald 2018).

**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.

**Arbetslivserfarenhet:** Säkerhetsvakt/skyddsvakt, Swedavia.

**SUPPLEANTER**

Fredrik Tureson
**Födelseår:** 1977.

Mikael Nordenståhl
**Födelseår:** 1961.

**REVISOR**

Tomas Gerhardsson
Huvudansvarig revisor, KPMG AB.
**Födelseår:** 1969.

20250825027 45

# Swedavias koncernledning

Per den 31 december 2024.



**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:**
Vice styrelseordförande i Stockholm Exergi Holding AB. Styrelseledamot i Svenskt Näringsliv, Almega Tjänsteförbunden samt ACI Europe. Ledamot av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademin (IVA). Tidigare bland annat styrelseledamot i AFRY AB och Enerjisa Enerji A.S.



**ANNA BOVALLER**
Direktör Legal and Governance.

**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.



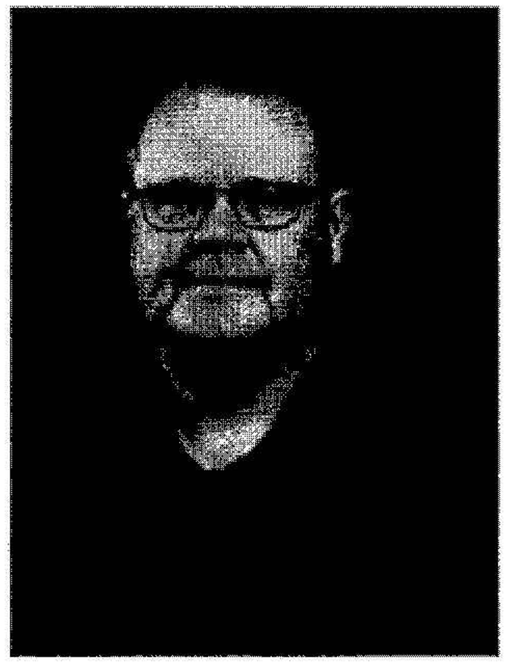
**KRISTINA FERENIUS**
Direktör Ekonomi och finans.

**Födelseår:** 1968.

**Utbildning:** Ekonomie magister Stockholms universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** CFO Sveaskog, Vice vd/CFO Specialfastigheter, Ekonomichef Huge Fastigheter, CFO Enaco AB, Business Controller Coor Service Management Sverige AB, CFO Skanska Guest Relocation AB.

**Styrelseuppdrag:**
Styrelseledamot Swedavia Real Estate AB.



**FREDRIK JARESVED**
Direktör Strategiska initiativ och 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.



**CHARLOTTE LJUNGGREN**
Direktör Marknad och försäljning.

**Födelseår:** 1967.

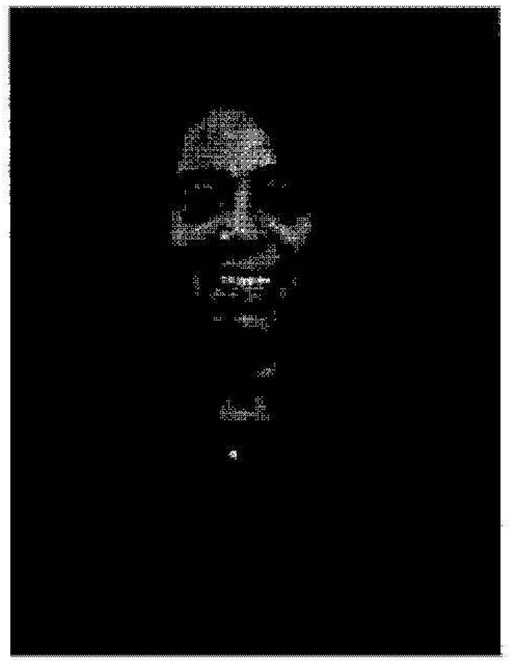
**Utbildning:** Management, Finance & Law, IHM Business School, Göteborg.

**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:**
Styrelseordförande Västsvenska Handelskammaren. Styrelseledamot i Svenska Mässan, i Thomas Concrete Group AB och i Swedavia Real Estate AB.

# Swedavias koncernledning

Per den 31 december 2024.



**SUSANNE NORMAN**
Direktör Operativ Drift IA.

**Födelseår:** 1966.

**Utbildning:** Systemvetare, Mittuniversitetet, Östersund.

**Arbetslivserfarenhet:**
Direktör Regional Airports, 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.



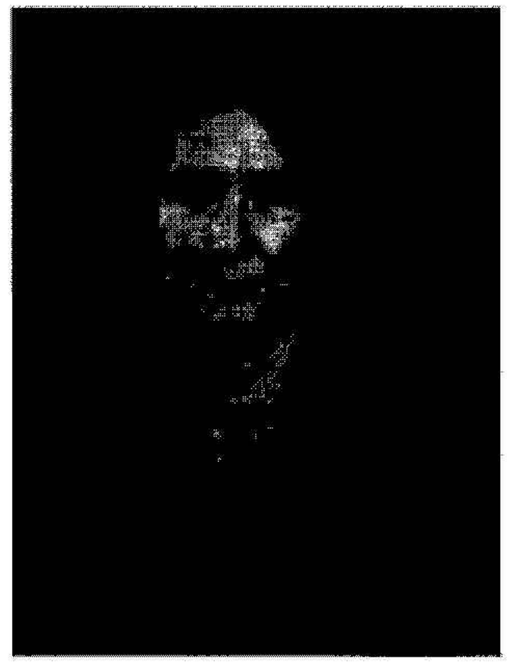
**ALI SADEGHI**
Direktör Anläggningar och system.

**Födelseår:** 1976.

**Utbildning:** Byggteknik, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm.

**Arbetslivserfarenhet:**
Direktör Investeringar, Trafikverket. Direktör Nya Stambanor, Trafikverket.

**Styrelseuppdrag:**
Styrelseordförande 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.



**KARIN ÖHRSTRÖM**
Direktör Regional Airports.

**Födelseår:** 1971.

**Utbildning:** Civilingenjör, Lunds Tekniska Högskola.

**Arbetslivserfarenhet:**
Flygplatschef Malmö Airport, Chef Customer & Sales, E.ON Energilösningar AB, VD E.ON Biofor AB mfl operativa uppdrag samt styrelseuppdrag inom E.ON-koncernen.

**Styrelseuppdrag:** Inga.

20250825027 46

# Koncernens resultaträkning

| Belopp i MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| Nettoomsättning | 3, 4, 5 | 6 393 | 5 931 |
| Övriga rörelseintäkter | 6 | 32 | 45 |
| **Summa intäkter** | | **6 425** | **5 975** |
| Aktiverat arbete för egen räkning | | 136 | 133 |
| Externa kostnader | 7 | -2 843 | -2 943 |
| Personalkostnader | 8 | -2 097 | -1 903 |
| Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar | 9 | -1 571 | -1 458 |
| Övriga rörelsekostnader | 10 | -23 | -122 |
| **Rörelseresultat** | | **26** | **-318** |
| **Resultat från finansiella poster** | 11 | | |
| Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures | | 51 | 52 |
| Finansiella intäkter | | 41 | 53 |
| Finansiella kostnader | | -370 | -296 |
| **Resultat före skatt** | | **-253** | **-509** |
| Skatt | 13 | 27 | 156 |
| **Årets resultat** | | **-227** | **-353** |
| **Resultat per aktie** | 33 | | |
| Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK | | -0,34 | -0,37 |
| **Antal aktier** | | **1 441 403 026** | **1 441 403 026** |

# Koncernens rapport över totalresultat

| Belopp i MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| **Årets resultat** | | **-227** | **-353** |
| **Övrigt totalresultat:** | | | |
| **Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen** | | | |
| Kassaflödessäkringar: | | | |
| Omklassificerats till resultaträkningen | | 8 | 49 |
| Årets värdeförändring | | -61 | -480 |
| Skatt | | 11 | 89 |
| Övrigt totalresultat intresseföretag och joint ventures, netto | | -11 | -16 |
| **Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen** | | | |
| Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner | | -62 | -104 |
| Skatt | | 13 | 21 |
| **Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt** | | **-102** | **-441** |
| **Årets totalresultat** | | **-329** | **-794** |

# Koncernens balansräkning

| Belopp i MSEK | Not | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|
| **TILLGÅNGAR** | | | |
| **Anläggningstillgångar** | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | 14 | 693 | 649 |
| Övriga materiella anläggningstillgångar | 15, 16, 17, 18, 19 | 20 092 | 19 747 |
| Nyttjanderättstillgångar | 22 | 987 | 1 034 |
| Förvaltningsfastigheter | 21 | 620 | 623 |
| Biologiska tillgångar | 20, 23 | 132 | 116 |
| Uppskjuten skattefordran | 37 | 463 | 408 |
| Derivatinstrument | 20, 28, 43 | 205 | 244 |
| Finansiella anläggningstillgångar | 24, 25, 26, 28 | 3 044 | 1 514 |
| **Summa anläggningstillgångar** | | **26 236** | **24 334** |
| **Omsättningstillgångar** | | | |
| Material och förråd | 29 | 115 | 90 |
| Kundfordringar | 28, 43 | 462 | 492 |
| Fordringar hos intresseföretag och joint ventures | 5 | 11 | 8 |
| Derivatinstrument | 20,28,43 | 0 | – |
| Övriga fordringar | 30 | 240 | 272 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 31 | 192 | 206 |
| Kortfristiga placeringar | 32 | 99 | 297 |
| Likvida medel | 28, 40 | 852 | 1 018 |
| **Summa omsättningstillgångar** | | **1 972** | **2 383** |
| **SUMMA TILLGÅNGAR** | | **28 208** | **26 717** |

| Belopp i MSEK | Not | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|
| **EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | | |
| **Eget kapital** | 33 | | |
| Aktiekapital | | 1 441 | 1 441 |
| Övrigt tillskjutet kapital | | 3 783 | 3 783 |
| Säkringsreserv | 43 | 149 | 191 |
| Hybridobligationer | | 4 500 | 4 608 |
| Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat | | 409 | 1 190 |
| **Summa eget kapital** | | **10 282** | **11 212** |
| **Långfristiga skulder** | | | |
| Avsättningar | 34, 35, 36 | 2 730 | 1 157 |
| Räntebärande skulder | 38, 39 | 9 249 | 9 950 |
| Leasingskulder | 22, 38 | 919 | 968 |
| Derivatinstrument | 20, 28, 43 | 17 | 2 |
| Övriga långfristiga skulder | | 13 | 14 |
| **Summa långfristiga skulder** | | **12 927** | **12 090** |
| **Kortfristiga skulder** | | | |
| Avsättningar | 34, 36 | 134 | 77 |
| Räntebärande skulder | 38, 39, 40 | 2 874 | 1 193 |
| Derivatinstrument | 20, 28, 43 | 6 | 7 |
| Leasingskulder | 22, 38 | 138 | 133 |
| Leverantörsskulder | | 506 | 621 |
| Skulder till intresseföretag och joint ventures | 5 | 30 | 0 |
| Övriga skulder | 41 | 633 | 591 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 42 | 677 | 792 |
| **Summa kortfristiga skulder** | | **4 998** | **3 414** |
| **SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | **28 208** | **26 717** |

20250825027 47

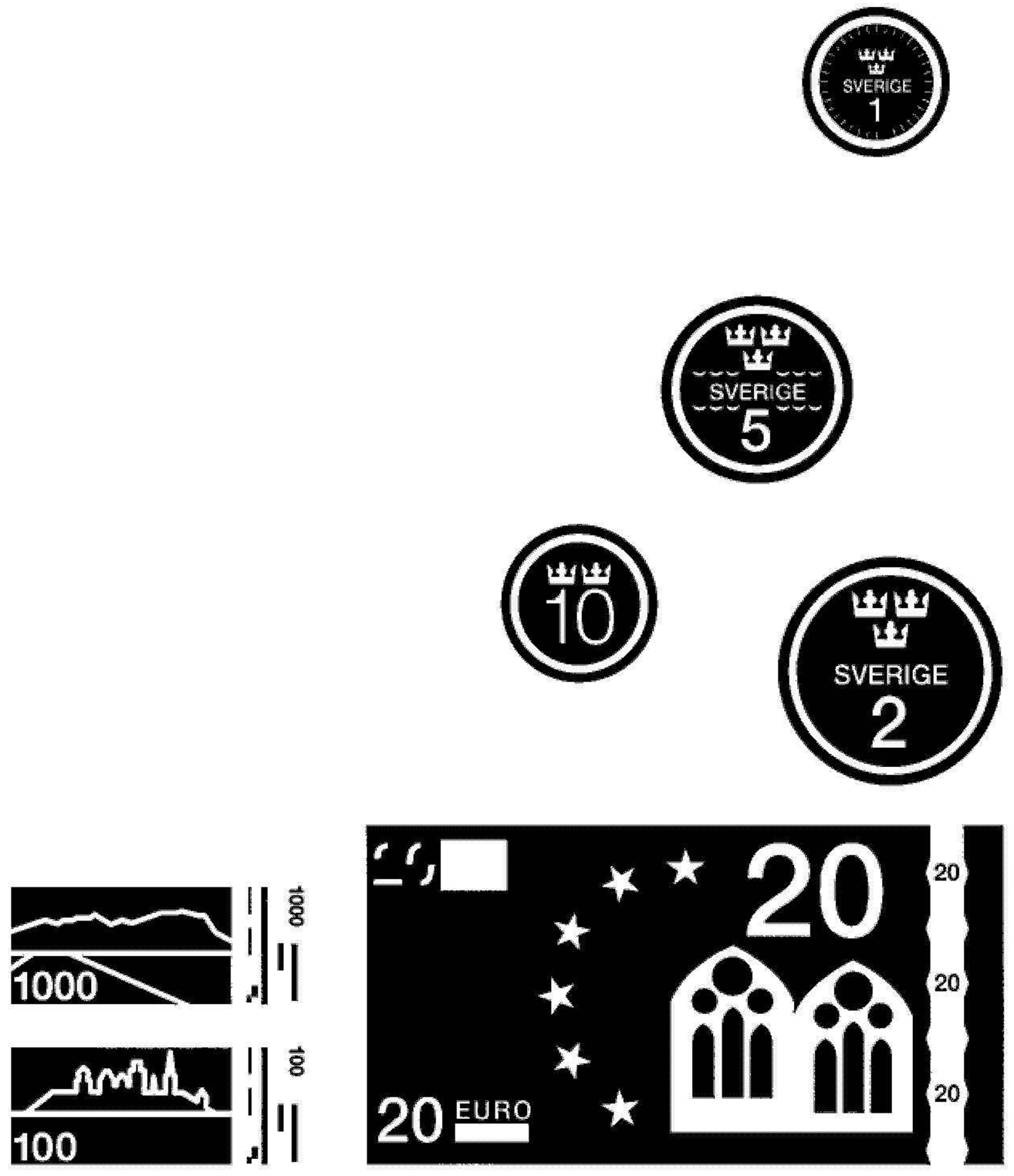
# Koncernens förändringar i eget kapital

| Belopp i MSEK | Aktiekapital | Övrigt tillskjutet kapital | Säkringsreserv | Hybridobligationer | Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat | Totalt eget kapital |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2024** | | | | | | |
| **Eget kapital vid årets ingång** | **1 441** | **3 782** | **191** | **4 608** | **1 190** | **11 212** |
| Återköp, hybridobligation | — | — | — | -108 | — | -108 |
| Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott, jämte ränta | — | — | — | — | -224 | -224 |
| Räntekostnader, hybridobligationer | — | — | — | — | -270 | -270 |
| **Summa transaktioner med ägare, m.fl.** | **—** | **—** | **—** | **-108** | **-494** | **-602** |
| Årets resultat | — | — | — | — | -227 | -227 |
| Övrigt totalresultat | — | — | -42 | — | -60 | -102 |
| **Summa årets totalresultat** | **—** | **—** | **-42** | **—** | **-287** | **-329** |
| **Utgående eget kapital 2024-12-31** | **1 441** | **3 782** | **149** | **4 500** | **409** | **10 282** |

| Belopp i MSEK | Aktiekapital | Övrigt tillskjutet kapital | Säkringsreserv | Hybridobligationer | Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat | Totalt eget kapital |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2023** | | | | | | |
| **Eget kapital vid årets ingång** | **1 441** | **3 782** | **533** | **3 500** | **1 827** | **11 084** |
| Emission, hybridobligationer | — | — | — | 2 000 | — | 2 000 |
| Återköp, hybridobligationer | — | — | — | -892 | — | -892 |
| Transaktionskostnader, hybridobligationer | — | — | — | — | -2 | -2 |
| Uppskjuten skatt, med anledning av transaktionskostnader | — | — | — | — | 1 | 1 |
| Räntekostnader, hybridobligationer | — | — | — | — | -184 | -184 |
| **Summa transaktioner med ägare, m.fl.** | **—** | **—** | **—** | **1 108** | **-185** | **923** |
| Årets resultat | — | — | — | — | -353 | -353 |
| Övrigt totalresultat | — | — | -342 | — | -99 | -441 |
| **Summa årets totalresultat** | **—** | **—** | **-342** | **—** | **-452** | **-794** |
| **Utgående eget kapital 2023-12-31** | **1 441** | **3 782** | **191** | **4 608** | **1 190** | **11 212** |

# Koncernens kassaflödesanalys

| Belopp i MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| **Den löpande verksamheten** | 45 | | |
| Resultat före skatt | | -253 | -509 |
| Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m. | | 1 337 | 1 510 |
| Betald skatt | | -16 | 2 |
| | | **1 068** | **1 003** |
| Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd | | -25 | -12 |
| Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar | | 109 | -389 |
| Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder | | -81 | 164 |
| **Kassaflöde från den löpande verksamheten** | | **1 071** | **766** |
| **Investeringsverksamheten** | | | |
| Förvärv av immateriella anläggningstillgångar | 3 | -113 | -53 |
| Förvärv av materiella anläggningstillgångar | 3 | -1 677 | -1 957 |
| Förvärv av kortfristiga placeringar | 32 | -594 | -1 220 |
| Avyttring av kortfristiga placeringar | 32 | 792 | 1 316 |
| Utdelning från intresseföretag | 5 | 85 | 90 |
| **Kassaflöde från investeringsverksamheten** | | **-1 508** | **-1 824** |
| **Finansieringsverksamheten** | | | |
| Emission hybridobligationer | 33 | – | 2 000 |
| Återköp hybridobligationer | 33 | -108 | -892 |
| Hybridobligationer, räntekostnader och transaktionskostnader | 33 | -270 | -187 |
| Upptagna lån | 38, 39 | 2 844 | 4 681 |
| Återbetalda lån | 38, 39 | -2 085 | -4 679 |
| Återbetalda leasingskulder | 22 | -110 | -106 |
| **Kassaflöde från finansieringsverksamheten** | | **271** | **817** |
| **Årets kassaflöde** | | -166 | -242 |
| **Likvida medel vid årets början** | | **1 018** | **1 260** |
| **Likvida medel vid årets slut** | | **852** | **1 018** |



# Moderbolagets resultaträkning

| Belopp i MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| Nettoomsättning | 4, 5 | 6 367 | 5 901 |
| Övriga rörelseintäkter | 6 | 32 | 45 |
| **Summa intäkter** | | **6 399** | **5 946** |
| Aktiverat arbete för egen räkning | | 136 | 133 |
| Externa kostnader | 7 | -2 949 | -3 047 |
| Personalkostnader | 8 | -2 145 | -1 695 |
| Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar | 9 | -1 451 | -1 343 |
| Övriga rörelsekostnader | 10 | -23 | -122 |
| **Rörelseresultat** | | **-34** | **-129** |
| **Resultat från finansiella poster** | | | |
| Resultat från andelar i koncernföretag | 5 | 60 | 25 |
| Ränteintäkter och liknande resultatposter | 11 | 69 | 83 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | 11 | -384 | -322 |
| **Resultat efter finansiella poster** | | **-289** | **-343** |
| Bokslutsdispositioner | 12 | 224 | 153 |
| **Resultat före skatt** | | **-66** | **-190** |
| Skatt | 13 | 19 | 102 |
| **Årets resultat** | | **-47** | **-87** |

# Moderbolagets rapport över totalresultat

| Belopp i MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| **Årets resultat** | | **-47** | **-87** |
| Övrigt totalresultat | | — | — |
| **Årets totalresultat** | | **-47** | **-87** |

# Moderbolagets balansräkning

| Belopp i MSEK | Not | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|
| **TILLGÅNGAR** | | | |
| **Anläggningstillgångar** | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | 14 | 471 | 452 |
| Materiella anläggningstillgångar | 15, 16, 17, 18, 19 | 19 738 | 19 458 |
| Finansiella anläggningstillgångar | 24, 25, 26, 27, 37 | 3 849 | 2 255 |
| **Summa anläggningstillgångar** | | **24 058** | **22 165** |
| **Omsättningstillgångar** | | | |
| Material och förråd | 29 | 115 | 90 |
| Kundfordringar | 28, 43 | 459 | 489 |
| Fordringar hos koncernföretag | 5 | 1 074 | 1 037 |
| Fordringar hos intresseföretag och joint ventures | 5 | 11 | 8 |
| Övriga fordringar | 30 | 237 | 263 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 31 | 225 | 236 |
| Kortfristiga placeringar | 32 | 99 | 297 |
| Kassa och bank | 28, 40 | 852 | 1 018 |
| **Summa omsättningstillgångar** | | **3 072** | **3 438** |
| **SUMMA TILLGÅNGAR** | | **27 130** | **25 603** |
| **EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | | |
| **Eget kapital** | 33 | | |
| **Bundet eget kapital** | | | |
| Aktiekapital (1 441 403 026 aktier) | | 1 441 | 1 441 |
| Fond för utvecklingsutgifter | | 18 | 6 |
| **Summa bundet eget kapital** | | **1 460** | **1 448** |

| Belopp i MSEK | Not | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|
| **Fritt eget kapital** | | | |
| Överkursfond | | 2 161 | 2 161 |
| Hybridobligationer | | 4 500 | 4 608 |
| Balanserade vinstmedel | | 1 362 | 1 955 |
| Årets resultat | | -47 | -87 |
| **Summa fritt eget kapital** | | **7 977** | **8 637** |
| **Summa eget kapital** | | **9 437** | **10 085** |
| **Summa obeskattade reserver** | 12 | **679** | **858** |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | 34, 35 | 887 | 892 |
| Övriga avsättningar | 34, 36 | 2 127 | 532 |
| **Summa avsättningar** | | **3 014** | **1 424** |
| Obligationslån | 38, 39 | 4 449 | 5 150 |
| Skulder till kreditinstitut | 38, 39 | 4 800 | 4 800 |
| **Summa långfristiga skulder** | | **9 249** | **9 950** |
| Skulder till kreditinstitut | 40 | 4 | — |
| Obligationslån | 38, 39 | 2 148 | 849 |
| Företagscertifikat | 38, 39 | 498 | 344 |
| Leverantörsskulder | | 501 | 610 |
| Övriga räntebärande skulder | 38, 39 | 224 | — |
| Skulder till koncernföretag | 5 | 40 | 104 |
| Skulder till intresseföretag och joint ventures | 5 | 30 | 0 |
| Övriga kortfristiga skulder | | 632 | 590 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 42 | 674 | 789 |
| **Summa kortfristiga skulder** | | **4 751** | **3 286** |
| **SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | **27 130** | **25 603** |

20250825027 49

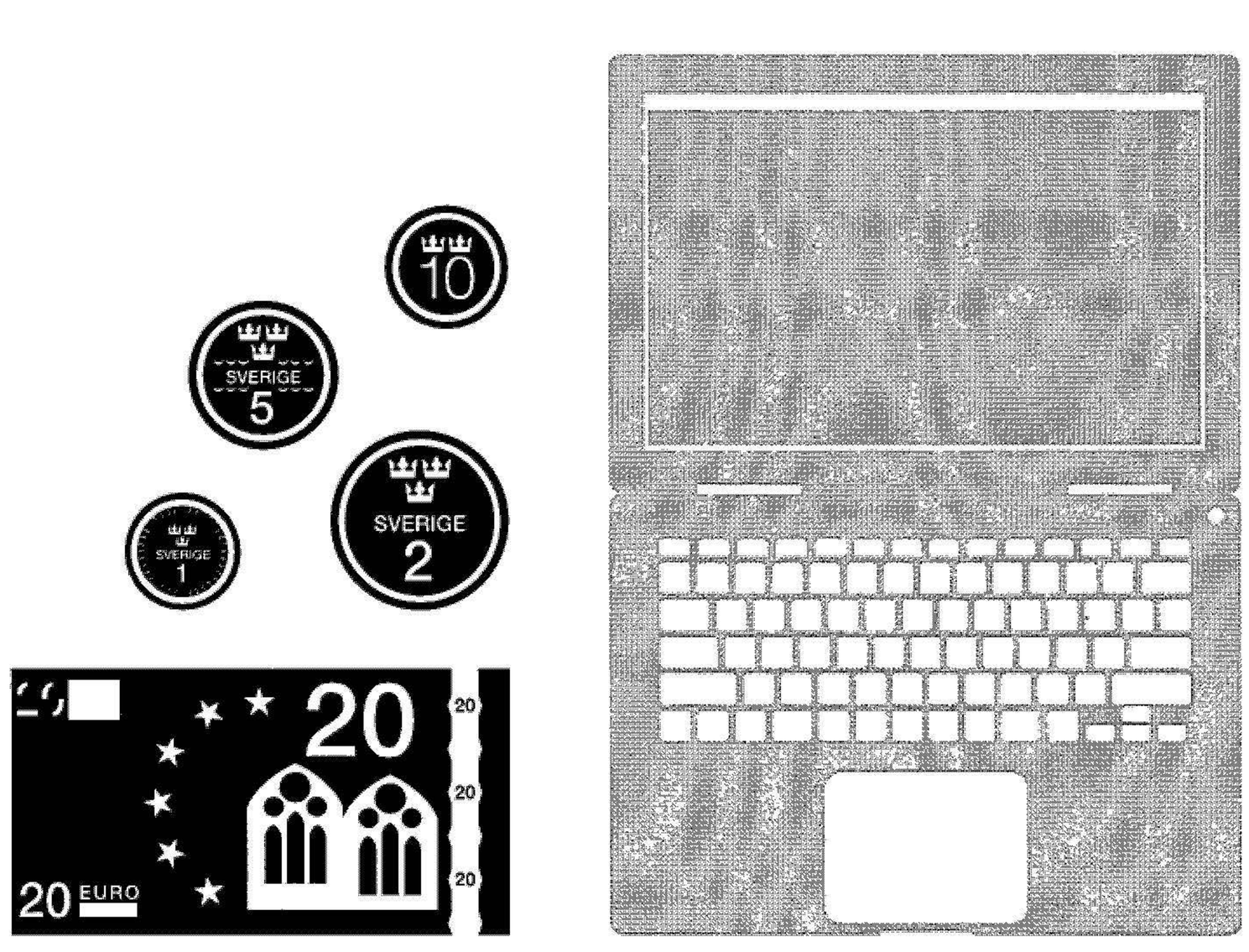
# Moderbolagets förändringar i eget kapital

| | Bundet eget kapital | | Fritt eget kapital | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Belopp i MSEK** | **Aktiekapital** | **Fond för utvecklingsutgifter** | **Överkursfond** | **Hybridobligationer** | **Balanserade vinstmedel** | **Totalt eget kapital** |
| **2024** | | | | | | |
| **Eget kapital vid årets ingång** | **1 441** | **6** | **2 161** | **4 608** | **1 868** | **10 085** |
| Återköp, hybridobligation | — | — | — | -108 | — | **-108** |
| Återbetalning aktieägartillskott, jämte ränta | — | — | — | — | -224 | **-224** |
| Räntekostnader, hybridobligationer | — | — | — | — | -270 | **-270** |
| **Summa transaktioner med ägare, m.fl.** | — | — | — | **-108** | **-494** | **-602** |
| **Omklassificering till/från fond för utvecklingsutgifter** | — | **12** | — | — | **-12** | **—** |
| Årets resultat | — | — | — | — | -47 | **-47** |
| Övrigt totalresultat | — | — | — | — | — | **—** |
| **Summa årets totalresultat** | — | — | — | — | -47 | **-47** |
| **Utgående eget kapital 2024-12-31** | **1 441** | **18** | **2 161** | **4 500** | **1 316** | **9 437** |

| | Bundet eget kapital | | Fritt eget kapital | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Belopp i MSEK** | **Aktiekapital** | **Fond för utvecklingsutgifter** | **Överkursfond** | **Hybridobligationer** | **Balanserade vinstmedel** | **Totalt eget kapital** |
| **2023** | | | | | | |
| **Eget kapital vid årets ingång** | **1 441** | **9** | **2 161** | **3 500** | **2 138** | **9 249** |
| Emission, hybridobligationer | — | — | — | 2 000 | — | 2 000 |
| Återköp, hybridobligationer | — | — | — | -892 | — | -892 |
| Transaktionskostnader, hybridobligationer | — | — | — | — | -2 | -2 |
| Uppskjuten skatt, med anledning av transaktionskostnader | — | — | — | — | 1 | 1 |
| Räntekostnader, hybridobligationer | — | — | — | — | -184 | -184 |
| **Summa transaktioner med ägare, m.fl.** | — | — | — | **1 108** | **-185** | **923** |
| **Omklassificering till/från fond för utvecklingsutgifter** | — | **-2** | — | — | **2** | **—** |
| Årets resultat | — | — | — | — | -87 | **-87** |
| Övrigt totalresultat | — | — | — | — | — | **—** |
| **Summa årets totalresultat** | — | — | — | — | **-87** | **-87** |
| **Utgående eget kapital 2023-12-31** | **1 441** | **6** | **2 161** | **4 608** | **1 868** | **10 085** |

# Moderbolagets kassaflödesanalys

| Belopp i MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| **Den löpande verksamheten** | 45 | | |
| Resultat före skatt | | -289 | -343 |
| Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m. | | 1 489 | 1 412 |
| Betald skatt | | -12 | -15 |
| | | **1 188** | **1 053** |
| Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd | | -25 | -12 |
| Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar | | 88 | -353 |
| Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder | | -249 | 4 |
| **Kassaflöde från den löpande verksamheten** | | **1 003** | **692** |
| **Investeringsverksamheten** | | | |
| Förvärv av immateriella anläggningstillgångar | | -113 | -53 |
| Förvärv av materiella anläggningstillgångar | | -1 658 | -1 947 |
| Förvärv av kortfristiga placeringar | 32 | -594 | -1 220 |
| Avyttring av kortfristiga placeringar | 32 | 792 | 1 316 |
| **Kassaflöde från investeringsverksamheten** | | **-1 573** | **-1 904** |
| **Finansieringsverksamheten** | | | |
| Emission hybridobligationer | 33 | — | 2 000 |
| Återköp hybridobligationer | 33 | -108 | -892 |
| Hybridobligationer, räntekostnader, transaktionskostnader | 33 | -270 | -187 |
| Upptagna lån | 38, 39 | 2 844 | 4 681 |
| Återbetalda lån | 38, 39 | -2 086 | -4 679 |
| Erhållna/lämnade koncernbidrag | 3 | 23 | 48 |
| **Kassaflöde från finansieringsverksamheten** | | **405** | **970** |
| Årets kassaflöde | | -166 | -242 |
| **Likvida medel vid årets början** | | **1 018** | **1 260** |
| **Likvida medel vid årets slut** | | **852** | **1 018** |




20250825027750

# 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.

### FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV MODERBOLAGETS OCH KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

Koncernredovisningen för Swedavia och dess dotterbolag är upprättad i enlighet med IFRS Redovisningsstandarder såsom de har godkänts av Europeiska Unionen (EU).

Moderbolaget tillämpar årsredovisningslagen och Rådet för hållbarhets- och finansiell rapporterings rekommendation, RFR 2 Redovisning för juridiska personer. De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens redovisningsprinciper föranleds av begränsningar för moderbolaget att tillämpa IFRS till följd av årsredovisningslagen och tryggandelagen samt i vissa fall av sambandet mellan redovisning och beskattning.

I denna rapport benämns Swedaviakoncernen som Swedavia eller koncernen och Swedavia AB antingen med sitt fulla namn eller som moderbolaget.

Koncernens och moderbolagets rapportering sker i miljoner svenska kronor (MSEK) utan decimaler om inte annat anges. Svenska kronor benämns SEK och tusentals kronor benämns TSEK. De belopp som redovisas har i vissa fall avrundats. I de fall belopp är mindre än 1 MSEK och avrundas nedåt presenteras detta med en nolla (0), saknas värde anges ett streck (—). Detta innebär att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar. Siffror inom parentes avser utfall föregående år.

Anläggningstillgångar, långfristiga skulder och långfristiga avsättningar består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen. Långfristiga skulder utgörs i allt väsentligt av belopp som Swedavia per rapportperiodens slut har en ovillkorad rätt att välja att betala längre bort i tiden än tolv månader efter rapportperiodens slut. Har Swedavia inte sådan rätt per rapportperiodens slut redovisas skuldbeloppet som kortfristig skuld. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder och avsättningar består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

Tillgångar, avsättningar och skulder värderas till anskaffningsvärde om inget annat anges. Finansiella tillgångar och skulder är redovisade till upplupet anskaffningsvärde med undantag för derivatinstrument som redovisas till verkligt värde. Biologiska tillgångar värderas till verkligt värde, se not 23. För information angående värdering och upplysning om verkligt värde enligt IFRS 13, se not 20.

### NYA REDOVISNINGSPRINCIPER 2024

Av de nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden som tillämpas från 1 januari 2024 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 2025 ELLER SENARE

Effekterna på koncernens finansiella rapporter och ställning av ändringar och standarder som är obligatoriska för koncernen för räkenskapsåret 2025 bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter. För nya och reviderade standarder som träder ikraft 2026 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. Moderbolaget äger i samtliga fall, direkt eller indirekt, aktier/andelar i de företag som omfattas av koncernredovisningen.

Dotterföretag inkluderas i koncernredovisningen från och med den tidpunkt då bestämmande inflytande uppnås och exkluderas ur koncernredovisningen från och med den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Där det är nödvändigt görs justeringar av dotterföretagens redovisningar för att anpassa deras redovisningsprinciper till dem som används för koncernen. Transaktionsutgifter, med undantag av transaktionsavgifter hänförliga till emission av egetkapitalinstrument eller skuldinstrument, som uppkommer redovisas direkt i årets resultat.

#### *RÖRELSEFÖRVÄRV*

Förvärv av rörelser redovisas enligt förvärvsmetoden. Transaktionsutgifter hänförliga till rörelseförvärv redovisas som kostnad i resultaträkningen.

#### *INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES*

Innehav i intresseföretag och joint ventures redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden. 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.

#### *ELIMINERING AV TRANSAKTIONER MELLAN KONCERNFÖRETAG*

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

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 Resenärs-relaterade 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.

## Noter

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 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

Swedavia erhåller stöd från såväl svenska staten som EU. Informationen om karaktären av det statliga bidraget samt hur detta redovisats presenteras nedan.

Elstöd för företag från den svenska staten, som avser framtida elkostnader, men beräknas utifrån den elförbrukning Swedavia hade mellan 1 oktober 2021 och 30 september 2022 i elområde 3 och 4. Då stödet avser både Swedavias egen förbrukning samt vidareförsäljning till kunder och hyresgäster, kommer stödet att fördelas lika mellan Swedavia och stödberättigade kunder utifrån förbrukade volymer. Det statliga stöd som avser Swedavias egen förbrukning har redovisats som en övrig rörelseintäkt i resultaträkningen. Resterande del, har utbetalats till stödberättigade kunder.

- Elkostnadsstöd för elintensiva företag från den svenska staten, som riktar till sig företag som använder sig av mycket el i sina processer. Stödet gäller för perioden oktober till december 2022. Stödet har redovisats som en övrig rörelseintäkt 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.

### FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

Ränteintäkter respektive räntekostnader på finansiella instrument redovisas enligt effektivräntemetoden. Utdelningsintäkter redovisas när rätten till att erhålla utdelning fastställts. Valutakursvinster och valutakursförluster redovisas netto.

### SKATT

Skatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat. 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. 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. Prövning av nedskrivningsbehov av goodwill 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.

20250825027S1

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 | 5–30 år |
| – Stadsnät | 15–50 år |
| Byggnadsinventarier | 5–60 år |
| Markinventarier | 3–60 år |
| Markanläggningar, Bansystem | |
| – Bärlager | 20–60 år |
| – Bindemedelsförsegling | 3–4 år |
| – Övriga delar | 9–40 år |
| Markanläggningar, Övriga | 10–60 år |
| Installationer, fordon och inventarier | 3–30 år |
| Hyresgästanpassningar | Kontraktets längd |

**FÖRVALTNINGSFASTIGHETER**

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.

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.

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.

Leasingskuldens 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.

Noter

**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**

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 upp betalningar 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*

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**

*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**

Swedavia har ett möjligt åtagande kopplat till miljökrav, vars eventuella förpliktelser gäller händelser efter det att bolaget bildades.

**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 transaktionssamt 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 förväntas regleras helt inom tolv månader redovisas enligt långfristiga ersättningar.

**MODERBOLAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER**

Moderbolaget upprättar sin redovisning enligt årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för hållbarhets- och 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 2023.

**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.

**KLIMATRELATERADE FRÅGOR**

Swedavia beaktar klimatrelaterade frågor i uppskattning och antaganden där det är lämpligt, främst avseende de risker som identifierats i analysen enligt Task Force on Climate related Disclosures (TCFD). För vidare beskrivning, se sidan 126 i Swedavias hållbarhetsrapport. Även om koncernen bedömer att dess affärsmodell kommer att vara livskraftig efter övergången till en koldioxidvänlig ekonomi, ökar klimatrelaterade frågor osäkerheten i de uppskattningar och antaganden som ligger till grund för flera poster i de finansiella posterna. Klimatrelaterade risker bedöms för närvarande inte ha en betydande inverkan på Swedavias finansiella rapportering. Koncernen följer dock noggrannt relevanta förändringar och utveckling, såsom exempelvis ny klimatrelaterad lagstiftning samt ändrade kundbeteenden. De poster i de finansiella rapporterna som Swedavia bedömer främst kan påverkas av klimatrelaterade frågor är följande:

**MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR**

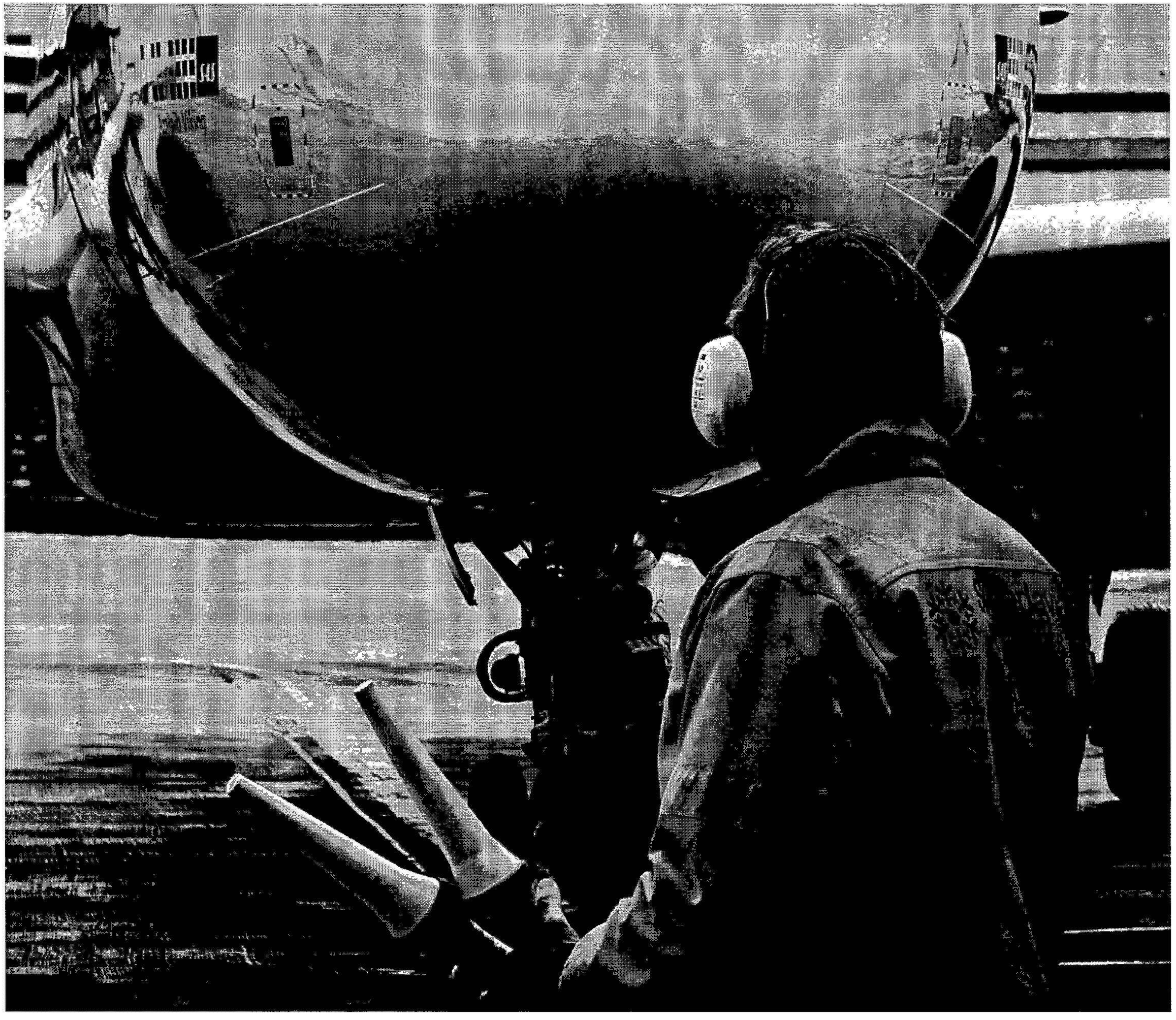
Vid granskning av materiella anläggningstillgångars förväntad nyttjandeperioder, restvärden och eventuella nedskrivningsbehov beaktar koncernen klimatrelaterade frågor, såsom klimatrelaterad reglering som kan begränsa användningen av tillgångar eller kräva betydande investeringar. För en mer detaljerad beskrivning av koncernens bedömning se not 15, Materiella anläggningstillgångar.

*GOODWILL*

Swedavias beräkning av nyttjandevärdet på goodwill bedöms kunna påverkas på flera olika sätt, och framför allt av omställningsrisker såsom förändringar i kundbeteenden samt klimatrelaterad reglering. För mer information om bedömningar kopplat till koncernens värdering av goodwill, se not 14, Immateriella anläggningstillgångar.

*AVSÄTTNINGAR*

Effekterna av bland annat klimatrelaterad reglering beaktas vid uppskattningen av tidpunkten och de framtida kostnaderna för koncernens avsättning. Klimatrelaterade frågor berör främst avsättning för återställande av identifierade miljöskador.



20250825027S3

## 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.

*VÄRDERING AV ÅTERSTÄLLNINGSRESERV FÖR HISTORISK MILJÖSKULD*

Swedavia ansvarar för åtgärdande av miljöskador. För händelser som inträffat före bolagiseringen den 1 april 2010, och som medfört miljöskada, ansvarar svenska staten, genom Trafikverket, för kostnader avseende åtgärdande av dessa. Swedavia ansvarar för att bedöma miljöskadornas omfattning och kostnader för att åtgärda dessa, vilka redovisas som en avsättning i balansräkningen. Storleken på avsättningen fastställs genom inventeringar av omfattningen av miljöskadorna samt bedömningar av åtgärder för återställning. Återställningsreservens storlek utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida kostnaderna för återställande som fastställs två gånger per år av interna och externa specialister inom miljöområdet. Swedavia redovisar motsvarande belopp avseende historiska miljöskulder som uppkommit före den 1 april 2010 som en gottgörelsefordran gentemot Trafikverket. Se även not 36.

*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 eliminering av koncerninterna poster i kolumnen Elimineringar/justeringar.

Redovisningsprinciperna i övrigt överensstämmer med de som tillämpas i koncernredovisningen.

| | Flygplats-verksamhet | | Real Estate | | Elimineringar/ justeringar | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Resultaträkning jan–dec[1]** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Nettoomsättning | 6 367 | 5 901 | 42 | 37 | -16 | -8 | 6 393 | 5 931 |
| Övriga rörelseintäkter | 32 | 45 | — | — | — | — | 32 | 45 |
| Aktiverat arbete för egen räkning | 136 | 133 | — | — | — | — | 136 | 133 |
| Rörelsens kostnader | -5 070 | -5 072 | -68 | -59 | 174 | 164 | -4 964 | -4 968 |
| Avskrivningar och nedskrivningar | -1 426 | -1 318 | -23 | -24 | -121 | -116 | -1 571 | -1 458 |
| **Rörelseresultat** | **39** | **-312** | **-50** | **-46** | **37** | **40** | **26** | **-318** |
| Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures | — | — | 51 | 52 | — | — | 51 | 52 |
| Resultat från andelar i dotterföretag | 60 | 25 | — | — | -60 | -25 | — | — |
| Finansiella intäkter | 69 | 83 | 0 | — | -29 | -30 | 40 | 53 |
| Finansiella kostnader | -410 | -347 | -29 | -21 | 69 | 71 | -370 | -296 |
| Koncernbidrag | 45 | 23 | -45 | -23 | — | — | — | — |
| **Resultat före skatt** | **-198** | **-528** | **-73** | **-38** | **17** | **56** | **-253** | **-509** |
| Skatt | 46 | 172 | -4 | 1 | -16 | -17 | 27 | 156 |
| **Årets resultat** | **-151** | **-356** | **-77** | **-37** | **1** | **39** | **-227** | **-353** |
| **Övrig segmentsinformation** | | | | | | | | |
| Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures | — | — | 51 | 52 | — | — | 51 | 52 |
| Investeringar | 1 770 | 1 974 | 21 | 36 | — | — | 1 790 | 2 010 |
| Vinst/förlust vid försäljning av aktier, andelar och verksamheter | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Omstruktureringskostnader | 12 | 6 | — | — | — | — | 12 | 6 |
| Nedskrivningar/ utrangeringar | 36 | 130 | 0 | — | — | — | 36 | 130 |

| | Flygplats-verksamhet | | Real Estate | | Elimineringar/ justeringar | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Balansräkning, per 31 december[1]** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Anläggningstillgångar | 23 935 | 21 978 | 1 518 | 1 565 | 782 | 791 | 26 236 | 24 334 |
| Omsättningstillgångar | 3 072 | 3 438 | 52 | 121 | -1 152 | -1 176 | 1 972 | 2 383 |
| **Summa tillgångar** | **27 008** | **25 416** | **1 570** | **1 686** | **-370** | **-385** | **28 208** | **26 717** |
| **Eget kapital** | 10 144 | 10 945 | 459 | 607 | -321 | -340 | 10 282 | 11 212 |
| Skulder | 16 864 | 14 470 | 1 111 | 1 079 | -49 | -45 | 17 926 | 15 505 |
| **Summa eget kapital och skulder** | **27 008** | **25 416** | **1 570** | **1 686** | **-370** | **-385** | **28 208** | **26 717** |

[1] Av koncernens intäkter 2024 svarade en kund för 15 procent (15) motsvarande 929 MSEK (890).

# NOT 4 Nettoomsättning

## 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. 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.

| | Flygplatsverksamhet | | Real Estate | | Elimineringar/justeringar | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Intäktsfördelning[1]** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| **Aviation Business** | | | | | | | | |
| Resenärsrelaterade intäkter | 1 521 | 1 543 | – | – | – | – | 1 521 | 1 543 |
| Flygplansrelaterade intäkter | 978 | 714 | – | – | – | – | 978 | 714 |
| Externt reglerade avgifter | 1 110 | 984 | – | – | – | – | 1 110 | 984 |
| Ground handling | 230 | 257 | – | – | – | – | 230 | 257 |
| Övriga tilläggstjänster | 169 | 183 | – | – | – | – | 169 | 183 |
| **Summa Aviation Business** | **4 007** | **3 681** | – | – | – | – | **4 007** | **3 681** |
| **Commercial Services** | | | | | | | | |
| Bilparkering och angöring | 895 | 854 | – | – | – | – | 895 | 854 |
| Retail, Food & Beverage | 747 | 674 | – | – | – | – | 747 | 674 |
| Fastighetsintäkter | 495 | 488 | 34 | 35 | -13 | -12 | 515 | 511 |
| Reklam | 109 | 95 | – | – | – | – | 109 | 95 |
| Övriga Commercial-produkter | 79 | 82 | 6 | 2 | -10 | -5 | 75 | 79 |
| **Summa Commercial Services** | **2 324** | **2 192** | **40** | **37** | **-24** | **-17** | **2 341** | **2 212** |
| Övrig nettoomsättning | 35 | 29 | 2 | 0 | 8 | 9 | 45 | 38 |
| **Summa nettoomsättning** | **6 367** | **5 901** | **42** | **37** | **-16** | **-8** | **6 393** | **5 931** |
| Varav intäkter för avtal med kunder | 5 358 | 4 985 | 20 | 14 | -16 | -8 | 5 362 | 4 991 |
| Varav ej intäkter för avtal med kunder | 1 009 | 917 | 22 | 23 | 0 | 0 | 1 031 | 940 |

[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 5 362 MSEK (4 991), vilket avser total nettoomsättning per 31 december förutom intäkter från Retail, Food and Beverage om 747 MSEK (674) samt delar av Fastighetsintäkter om 284 MSEK (266). För helåret uppgick intäkter enligt IFRS 16 till 1 031 MSEK (940) där 1 009 MSEK (917) var hänförligt till flygplatssegmentet och 22 MSEK (23) till fastighetssegmentet.

## 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 | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Avtalstillgångar | 75 | 91 | 87 | 91 |
| Avtalsskulder | 214 | 239 | 214 | 239 |

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

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | **2024** | **2023** |
| Intäkter redovisat under den rapportperiod som inkluderat i avtalets skuldsaldo i början av perioder | 91 | 74 |
| Intäkter redovisade under rapportperioden från uppfyllda prestationsåtaganden under tidigare perioder | 239 | 110 |

20250825027S4

## NOT 5 Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående omfattar transaktioner med statligt ägda bolag, myndigheter 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 Trafikverket 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 | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| **Försäljning varor och tjänster** | | | | |
| Dotterföretag | — | — | 18 | 17 |
| Intresseföretag och joint ventures | 50 | 50 | 49 | 50 |
| **Summa försäljning varor och tjänster** | **50** | **50** | **67** | **67** |
| **Försäljning (+) / köp(-) fast egendom eller andra tillgångar** | | | | |
| Dotterföretag | — | — | — | — |
| Intresseföretag och joint ventures | — | — | — | — |
| **Summa försäljning (+) / köpt (-) fast egendom eller andra tillgångar** | **—** | **—** | **—** | **—** |
| **Köp varor och tjänster** | | | | |
| Dotterföretag | — | — | 12 | 9 |
| Intresseföretag och joint ventures | 126 | 102 | 126 | 102 |
| **Summa köp varor och tjänster** | **126** | **102** | **138** | **111** |
| **Övrigt** | | | | |
| Dotterföretag, räntor netto | — | — | 29 | 21 |
| Dotterföretag, utdelning | — | — | 60 | 25 |
| Intressebolag och joint ventures, utdelning | 85 | 90 | — | — |
| **Summa övrigt** | **85** | **90** | **89** | **46** |
| **Fordringar** | | | | |
| Dotterföretag | — | — | 1 074 | 1 037 |
| Intresseföretag och joint ventures | 11 | 8 | 11 | 8 |
| **Summa fordringar** | **11** | **8** | **1 084** | **1 046** |
| **Skulder** | | | | |
| Dotterföretag | — | — | 40 | 104 |
| Intresseföretag och joint ventures | 30 | 0 | 30 | 0 |
| **Summa skulder** | **30** | **0** | **71** | **104** |

### TRANSAKTIONER MED STATEN

Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. 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 1 487 MSEK (1 225), varav 37 MSEK (36) avser ersättning från Trafikverket hänförligt till åtgärdande av historiska miljöskador. Inköp av varor och tjänster från övriga närstående uppgår till 417 MSEK (341). Swedavia har under 2024 erhållit statliga bidrag om totalt 0 MSEK (14), föregående år avsåg 14 MSEK elstöd (-). 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 | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| **Övriga rörelseintäkter** | | | | |
| Statliga stöd | 16 | 25 | 16 | 25 |
| Övrigt | 16 | 20 | 16 | 20 |
| **Summa** | **32** | **45** | **32** | **45** |

Statliga stöd 2024 avsåg erhållet bidrag från EU:s forsknings- och utvecklingsverksamhet 16 MSEK (11). Statliga stöd för 2023 avsåg även erhållet elstöd om 14 MSEK. I Övrigt ingår vinster från försäljning av inventarier, maskiner och mark, 8 (7) MSEK, kursdifferenser, 0 MSEK (4) samt erhållna skadestånd och ersättningar om 7 (—).

## NOT 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| KPMG | | | | |
| Revisionsuppdrag | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Andra uppdrag | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Summa** | **4** | **4** | **4** | **4** |

Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av års- och hållbarhetsredovisningen 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 årsstämma 2024.

## NOT 8 Anställda och personalkostnader

| | 2024 | | | 2023 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Medelantalet anställda, Sverige** | **Totalt** | **Andel kvinnor, %** | **Andel män, %** | **Totalt** | **Andel kvinnor, %** | **Andel män, %** |
| Moderbolag | 2 769 | 34 | 66 | 2 603 | 34 | 66 |
| **Koncernen** | **2 769** | **34** | **66** | **2 603** | **34** | **66** |

| | 2024 | | | 2023 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fördelning ledande befattningshavare** | **Totalt** | **Andel kvinnor, %** | **Andel män, %** | **Totalt** | **Andel kvinnor, %** | **Andel män, %** |
| **Koncernen** | | | | | | |
| Styrelseledamöter | 8 | 50 | 50 | 9 | 44 | 56 |
| Övriga ledande befattningshavare inklusive vd | 9 | 67 | 33 | 10 | 50 | 50 |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Löner och ersättningar | | | | |
| Styrelsen | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Vd och ledande befattningshavare | 25 | 25 | 25 | 24 |
| Övriga anställda | 1 389 | 1 253 | 1 389 | 1 254 |
| **Summa** | **1 416** | **1 280** | **1 416** | **1 280** |
| Sociala kostnader | 631 | 581 | 678 | 373 |
| varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare | 9 | 9 | 9 | 9 |
| varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda | 153 | 148 | 201 | -60 |
| Övriga personalrelaterade kostnader | 51 | 42 | 51 | 42 |
| **Summa personalkostnader** | **2 097** | **1 903** | **2 145** | **1 695** |

20250825027S5

| Ersättning till styrelse 2024, TSEK | Styrelsearvoden | Revisions-utskott | Ersättnings-utskott | Övriga förmåner |
|---|---|---|---|---|
| **Styrelsens ordförande** | | | | |
| Ulrika Francke [1] | 329 | – | 17 | – |
| Åke Svensson [2] | 161 | – | 9 | – |
| **Styrelseledamöter** | | | | |
| Nina Linander | 243 | 48 | – | – |
| Peter Blomqvist [2] | – | – | – | – |
| Lars Mydland | 243 | – | – | – |
| Lottie Svedenstedt | 80 | – | 7 | – |
| Tor Claussen | 243 | 28 | – | – |
| Eva Nygren | 243 | – | – | – |
| Per Sjödell | 243 | – | 21 | – |
| Annica Ånäs | 243 | – | – | – |
| **Summa** | **2 028** | **76** | **54** | **–** |

[1] Ulrika Francke valdes in som ny ledamot i styrelsen samt till styrelsens ordförande vid årsstämman den 29 april 2024.
[2] Åke Svensson lämnade styrelsen i samband med årsstämman den 29 april 2024.
[3] Lottie Svedenstedt lämnade styrelsen i samband med årsstämman den 29 april 2024.

| Ersättning till styrelse 2023, TSEK | Styrelsearvoden | Revisions-utskott | Ersättnings-utskott | Övriga förmåner |
|---|---|---|---|---|
| **Styrelsens ordförande** | | | | |
| Åke Svensson | 479 | – | 26 | – |
| **Styrelseledamöter** | | | | |
| Nina Linander | 239 | 46 | – | – |
| Lotta Mellström[1] | – | – | – | – |
| Peter Blomqvist[2] | – | – | – | – |
| Lars Mydland | 239 | – | – | – |
| Lottie Svedenstedt | 239 | – | 20 | – |
| Tor Claussen | 239 | 27 | – | – |
| Eva Nygren | 239 | – | – | – |
| Per Sjödell | 239 | – | 20 | – |
| Annica Ånäs | 239 | – | – | – |
| **Summa** | **2 150** | **72** | **66** | **–** |

[1] Lotta Mellström lämnade styrelen i samband med Årsstämman 28 april 2023.
[2] Peter Blomqvist invaldes som ny ledamot i styrlsen vid Årsstämman den 28 april 2023.

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 29 april 2024. Ingen pensionsersättning utgår till styrelsen. Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter eller deras 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 29 april 2024. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemötet den 29 april 2024 styrelseledamöterna Nina Linander som ordförande samt Tor Clausen och Peter Blomqvist som ledamöter.

Ersättning till ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 29 april 2024. I ersättningsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 29 april 2024 styrelseordförande Ulrika Francke som ordförande i utskottet samt styrelseledamöterna Peter Blomqvist och Per Sjödell som ledamöter, samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant. Åke Svensson och Lottie Svedenstedt lämnade styrelsen i samband med årsstämman den 29 april 2024 och lämnade då även ersättningsutskottet.

| Ersättning till ledande befattningshavare [1] 2024, TSEK | | Grundlön | Övriga förmåner [7] | Pensions-kostnad | Total ersättning | Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vd och Koncernchef | Jonas Abrahamsson | 6 040 | 13 | 1 764 | 7 817 | 6+12 |
| Direktör Projekt | Johan Bill [2] | 1 312 | 6 | 298 | 1 616 | 6+6 |
| Direktör Legal and governance | Anna Bovaller | 1 729 | 5 | 480 | 2 215 | 6+– |
| Direktör Ekonomi och finans | Kristina Ferenius | 2 500 | 3 | 742 | 3 245 | 6+6 |
| Direktör Operativ drift International Airports | Peder Grunditz [3] | 805 | 4 | 220 | 1 029 | 6+6 |
| Direktör Strategiska initiativ och innovation | Fredrik Jaresved | 1 696 | 4 | 426 | 2 126 | 6+6 |
| Direktör Marknad och försäljning | Charlotte Ljunggren | 2 459 | 8 | 711 | 3 177 | 6+6 |
| Direktör Regional Airports | Karin Öhrström [4] | 1 372 | 5 | 343 | 1 720 | 6+6 |
| Direktör Operativ drift International Airports | Susanne Norman [5] | 2 207 | 6 | 642 | 2 855 | 6+6 |
| tf. Direktör Affärsstöd | Mats Paulsson [6] | 236 | 1 | 60 | 297 | 6+6 |
| Direktör Anläggningar och system | Ali Sadeghi | 2 411 | 1 | 714 | 3 126 | 6+6 |
| Direktör Affärsstöd | Marie Wiksborg | 2 052 | 3 | 532 | 2 588 | 6+6 |
| **Summa** | | **24 818** | **59** | **6 934** | **31 811** | |

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 semesterersättning och semestertillägg. I pensionskostnad inkluderas premier till sjukförsäkring.
2) Johan Bill lämnade befattningen som Direktör Projekt 2024-06-30.
3) Peder Grunditz lämnade befattningen som Direktör Operativ drift International Airports 2024-03-31.
4) Karin Öhrström tillträdde befattningen som Direktör Regional Airports 2024-04-01.
5) Susanne Norman lämnade befattningen som Direktör Regional Airports 2024-03-31 och tillträdde befattningen som Direktör Operativ drift International Airports 2024-04-01.
6) Mats Paulsson var under perioden 2024-05-30 till och med 2024-07-14 tf. Direktör Affärsstöd under ordinarie befattningshavares frånvaro.
7) Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag, sjukvårdsförsäkring och i förekommande fall kostförmån.

| Ersättning till ledande befattningshavare [1] 2023, TSEK | | Grundlön | Övriga förmåner [6] | Pensions-kostnad | Total ersättning | Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vd och Koncernchef | Jonas Abrahamsson | 5 759 [2] | 13 | 1 692 | 7 464 | 6 + 12 |
| Direktör Projekt | Johan Bill | 2 379 | 15 | 700 | 3 094 | 6 + 6 |
| Direktör Legal and governance | Anna Bovaller | 1 667 | 6 | 461 | 2 134 | 6 + - |
| Direktör Ekonomi och finans | Kristina Ferenius [3] | 1 224 | 1 | 360 | 1 585 | 6 + 6 |
| Direktör Operativ drift International Airports | Peder Grunditz | 2 342 | 15 | 683 | 3 040 | 6 + 6 |
| Direktör Strategiska initiativ och innovation | Fredrik Jaresved | 1 633 | 5 | 410 | 2 048 | 6 + 6 |
| tf. Direktör Ekonomi och finans | Ove Johansson [4] | 292 | 2 | 72 | 365 | 6 + - |
| Direktör Marknad och försäljning | Charlotte Ljunggren | 2 425 | 7 | 675 | 3 107 | 6 + 6 |
| Direktör Regional Airports | Susanne Norman | 1 830 | 4 | 468 | 2 301 | 6 + 6 |
| Direktör Ekonomi och finans | Mats Påhlson [5] | 851 | 7 | 248 | 1 106 | 6 + 6 |
| Direktör Anläggningar och system | Ali Sadeghi | 2 277 | 0 | 675 | 2 953 | 6 + 6 |
| Direktör Affärsstöd | Marie Wiksborg | 2 041 | 3 | 563 | 2 606 | 6 + 6 |
| **Summa** | | **24 719** | **78** | **7 007** | **31 804** | |

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 semesterersättning och semestertillägg. I pensionskostnad inkluderas premier till sjukförsäkring.
2) Beloppet inkluderar en marknadslöneanpassning per 2023-01-01.
3) Kristina Ferenius tillträdde befattningen Direktör Ekonomi och finans 2023-07-01.
4) Ove Johansson var under perioden 2023-05-01 t.o.m. 2023-06-30 tf. tf. Direktör Ekonomi och finans och adjungerades till koncernledningen i avvaktan på att ny ordinarie befattningshavare skulle tillträda befattningen.
5) Mats Påhlson ingick i kretsen ledande befattningshavare till och med 2023-04-30 då han lämnade koncernledningen och Swedavia.
6) Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag och sjukvårdsförsäkring.

20250825027S6

## 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 den 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 och 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 den 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 "Principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande". 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 den 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** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Goodwill | — | — | 25 | 25 |
| Övriga immateriella anläggningstillgångar | 71 | 60 | 71 | 60 |
| Byggnader och mark | 590 | 556 | 471 | 443 |
| Förvaltningsfastigheter | 19 | 21 | 0 | — |
| Markanläggningar | 273 | 280 | 272 | 278 |
| Installationer, fordon och inventarier | 602 | 532 | 596 | 527 |
| **Summa** | **1 555** | **1 448** | **1 436** | **1 333** |
| **Nedskrivningar** | | | | |
| Byggnader och mark | 5 | — | 5 | — |
| Pågående nyanläggningar | 11 | 10 | 11 | 10 |
| **Summa** | **16** | **10** | **16** | **10** |
| **Totalt** | **1 571** | **1 458** | **1 451** | **1 343** |

## NOT 10 Övriga rörelsekostnader

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Övriga rörelsekostnader** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Kostnad för utrangering av anläggningstillgångar | 20 | 120 | 20 | 120 |
| Övrigt | 3 | 2 | 3 | 2 |
| **Summa** | **23** | **122** | **23** | **122** |

Kostnad för utrangering 2024 avsåg löpande utrangeringar, utrangeringar 2023 avsåg främst anläggningstillgångar som utrangerats för att möjliggöra utvecklingsprojekt på Stockholm Arlanda Airport.

## NOT 11 Finansiella intäkter och kostnader

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Årets andel i intresseföretags och joint ventures resultat | 51 | 52 | — | — |
| **Summa** | **51** | **52** | **—** | **—** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Finansiella intäkter** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Ränteintäkter | 32 | 52 | 62 | 73 |
| Netto, valutakursförändringar | 8 | 1 | 7 | 10 |
| **Summa** | **41** | **53** | **69** | **83** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Finansiella kostnader** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Räntekostnader finansiella skulder | 253 | 223 | 326 | 307 |
| Räntedel i årets pensionskostnad | 30 | 25 | 4 | — |
| Räntekostnader leasingskulder | 32 | 34 | — | — |
| Övriga finansiella kostnader | 55 | 15 | 55 | 15 |
| **Summa** | **370** | **296** | **384** | **322** |

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 72 MSEK (84), har aktiverats under året. Genomsnittlig ränta för 2024 är 2,8 procent (2,8).

På raden övriga finansiella kostnader ingår reservering för räntekostnader om 42 MSEK (—) avseende tidigare erhållet omställningsstöd som kommer att återbetalas i enlighet med EU:s regler om återbetalning av statsstöd.

## NOT 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

| | Moderbolaget | |
|---|---|---|
| **Bokslutsdispositioner** | **2024** | **2023** |
| Förändring avskrivningar över plan | 179 | 130 |
| Erhållna koncernbidrag | 45 | 23 |
| **Summa bokslutsdispositioner** | **224** | **153** |
| **Obeskattade reserver** | | |
| Ackumulerade avskrivningar över plan[1] | 679 | 858 |
| **Summa obeskattade reserver** | **679** | **858** |

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

## NOT 13 Skatt

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| **Aktuell skattekostnad (-) /skatteintäkt (+)** | | | | |
| Aktuell skattekostnad | — | — | — | — |
| Justering av skatt hänförlig till tidigare år | -6 | -1 | — | — |
| | **-6** | **-1** | **—** | **—** |
| **Uppskjuten skattekostnad (-) /skatteintäkt (+)** | | | | |
| Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader | 34 | 108 | 20 | 53 |
| Justering av uppskjuten skatt hänförlig till tidigare år | -1 | 49 | -1 | 49 |
| | **32** | **158** | **19** | **102** |
| **Totalt redovisad skattekostnad** | **27** | **156** | **19** | **102** |

| | 2024 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|
| **Koncernen** | **Procent** | **Belopp** | **Procent** | **Belopp** |
| **Avstämning av effektiv skatt** | | | | |
| Resultat före skatt | | -253 | | -509 |
| Skatt enligt gällande skattesats | 20,6 | 52 | 20,6 | 105 |
| Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader | -7,6 | -19 | -2,5 | -13 |
| Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter | 0,2 | 0 | 0,1 | 1 |
| Ej aktiverade negativa räntenetton | -1,9 | -5 | - | - |
| Utnyttjande av tidigare ej aktiverade negativa räntenetton | 5,1 | 13 | 4,2 | 21 |
| Skatt avseende tidigare års taxering | -2,8 | -7 | 9,5 | 48 |
| Övrigt | -3,1 | -8 | -1,2 | -6 |
| **Redovisad effektiv skatt** | **10,5** | **27** | **30,7** | **156** |

| | 2024 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|
| **Moderbolaget** | **Procent** | **Belopp** | **Procent** | **Belopp** |
| **Avstämning av effektiv skatt** | | | | |
| Resultat före skatt | | -66 | | -190 |
| Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget | 20,6 | 13 | 20,6 | 39 |
| Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader | -29,4 | -19 | -6,8 | -13 |
| Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter | 19,6 | 13 | 3,1 | 6 |
| Utnyttjande av tidigare ej aktiverade negativa räntenetton | 19,7 | 13 | 11,3 | 21 |
| Skatt avseende tidigare års taxering | -2,0 | -1 | 26,0 | 49 |
| Övrigt | 0,5 | 0 | -0,2 | 0 |
| **Redovisad effektiv skatt** | **29,0** | **19** | **54,0** | **102** |

I koncernen och moderbolaget avser ej skattepliktiga kostnader i år såväl som föregående år främst ej avdragsgilla avskrivningar på förvärvade markanläggningar som skattemässigt har klassificerats som mark. I moderbolaget avser ej skattepliktiga intäkter 2024 om 13 MSEK samt 2023 om 6 MSEK koncernintern utdelning från dotterföretag.

20250825027S7

## NOT 14 Immateriella anläggningstillgångar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Immateriella anläggningstillgångar** | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Goodwill | 352 | 352 | 130 | 154 |
| Övriga immateriella anläggningstillgångar | 342 | 298 | 342 | 298 |
| **Summa** | **693** | **649** | **471** | **452** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Goodwill** | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 352 | 352 | 493 | 493 |
| **Vid årets slut** | **352** | **352** | **493** | **493** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | | | |
| Vid årets början | — | — | -339 | -315 |
| Årets avskrivning enligt plan | — | — | -25 | -25 |
| Vid årets slut | — | — | -364 | -339 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **352** | **352** | **130** | **154** |

### 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 2025-2026, utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan.

Swedavia-koncernen arbetar med strategiska planer och långtidsscenarios, baserat på branschbedömningar, som sträcker sig fram till år 2038. 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. Koncernen övervakar kontinuerligt klimatrelaterade risker, inklusive fysiska risker och omställningsrisker vid värderingen av återvinningsvärdet i samband med prövning av nedskrivningsbehov av goodwill. För nedskrivningsprövningen av goodwill för 2024 har Swedavia införlivat sina förväntningar främst genom att i den trafikprognos som ligger till grund för den framtida passagerarutvecklingen beakta bedömda skift i resenärernas resvanor kopplat till framtida klimatrelaterade risker.

Flygplatsverksamheten på Swedavia är sedan 2020 fossilfri, varför ingen risk föreligger i nedskrivningsprövningen av goodwill hänförlig omställning till fossilfri verksamhet.

Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resenärsutveckling, investeringsnivån samt kostnadsutveckling. Trots att passagerarvolymerna ökade under 2024 är det utmanande att göra prognoser över framtida passagerarutveckling, beroende på det osäkra omvärldsläget och osäkerheter kring den ekonomiska utvecklingen i omvärlden. Givet den höga osäkerheten arbetar Swedavia löpande med bedömningar av hur passagerarvolymerna kan komma att utvecklas utifrån olika scenarier, där beredskap måste finnas för att hantera ett hög- respektive lågscenario såväl operativt som finansiellt. I respektive scenario har bedömda skift i resenärernas resvanor hänförligt till klimatrelaterade risker beaktats som en del av bedömningen av den framtida resenärsutvecklingen.

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 2038 har antagits ha en årlig tillväxt motsvarande 2,0 procent (2,0) per år. Den använda diskonteringsräntan före skatt uppgår till 8,8 procent (8,2). Prövningen har inte inneburit någon nedskrivning av goodwill.

### KÄNSLIGHETSANALYS

Det beräknade återvinningsvärdet för Flygplatsverksamheten översteg redovisat värde per den 31 december 2024. En ökning av diskonteringsräntan (WACC) med 0,5 procent skulle innebära att återvinningsvärdet minskar med cirka 3 000 MSEK och återvinningsvärdet skulle i så fall vara i nivå med det redovisade värdet. En minskning av den årliga tillväxten med 0,5 procent skulle innebära att återvinningsvärdet minskar med cirka 1 650 MSEK. Återvinningsvärdet skulle i så fall överstiga det redovisade värdet med cirka 1 450 MSEK. En ökning av diskonteringsräntan (WACC) med 0,5 procent samt en minskning av den årliga tillväxten med 0,5 procent skulle innebära att återvinningsvärdet minska med cirka 4 300 MSEK och återvinningsvärdet skulle i så fall understiga det redovisade värdet med cirka 1 200 MSEK.

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Övriga immateriella anläggningstillgångar** | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 827 | 817 | 827 | 817 |
| Årets omklassificeringar | 115 | 14 | 115 | 14 |
| Årets omklassificering/anskaffning genom fusion | — | — | — | — |
| Årets avyttringar och utrangeringar | -5 | -4 | -5 | -4 |
| **Vid årets slut** | **938** | **827** | **938** | **827** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | | | |
| Vid årets början | -530 | -473 | -530 | -473 |
| Återföring avskrivning på avyttringar | 5 | 4 | 5 | 4 |
| Årets avskrivning enligt plan | -71 | -60 | -71 | -60 |
| Vid årets slut | -596 | -530 | -596 | -530 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **342** | **298** | **342** | **298** |

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolering i annans fastighet 138 MSEK (144), IT-system 204 MSEK (154), varav 18 MSEK (6) 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 | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Byggnader och mark (not 16) | 8 770 | 6 627 | 8 637 | 6 499 |
| Markanläggningar (not 17) | 3 682 | 3 597 | 3 668 | 3 582 |
| Installationer, fordon och inventarier (not 18) | 4 188 | 3 785 | 4 174 | 3 771 |
| Pågående nyanläggningar (not 19) | 3 451 | 5 737 | 3 260 | 5 607 |
| **Summa** | **20 092** | **19 747** | **19 738** | **19 458** |

Koncernen granskar tillgångarnas uppskattade restvärden och förväntade nyttjandeperioder minst en gång per år samt följer löpande upp indikationer på eventuellt nedskrivningsbehov. Swedavia beaktar effekterna av hälso-, säkerhets- och miljölagstiftning i sin bedömning. Vidare tar koncernen hänsyn till klimatrelaterade risker. Specifikt avgör koncernen om klimatrelaterade lagar och andra författningar kan påverka antingen nyttjandeperioden eller restvärdena, till exempel genom att införa ytterligare effektivitetskrav på koncernens byggnader och fastigheter. Fysiska risker, som exempelvis extremväder, kan vidare påverka avskrivningstider samt restvärden. För 2024 bedöms dock inget behov föreligga avseende förändring av restvärden, nyttjandeperiod eller nedskrivning på grund av klimatrelaterad lagstiftning eller fysiska risker.

## NOT 16 Byggnader och mark

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 10 903 | 10 472 | 10 757 | 10 391 |
| Årets förvärv/omklassificeringar | 2 630 | 572 | 2 617 | 507 |
| Årets avyttringar och utrangeringar | -43 | -141 | -43 | -141 |
| **Vid årets slut** | **13 490** | **10 903** | **13 332** | **10 757** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | | | |
| Vid årets början | -4 270 | -3 886 | -4 252 | -3 875 |
| Återföring avskrivning på avyttringar | 40 | 65 | 40 | 65 |
| Årets avskrivning enligt plan | -479 | -449 | -471 | -443 |
| **Vid årets slut** | **-4 709** | **-4 270** | **-4 684** | **-4 252** |
| **Ackumulerade nedskrivningar** | | | | |
| Vid årets början | -6 | -6 | -6 | -6 |
| Återföring av tidigare års nedskrivningar | — | — | 0 | — |
| Årets nedskrivningar | -5 | — | -5 | — |
| **Vid årets slut** | **-11** | **-6** | **-11** | **-6** |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **8 770** | **6 627** | **8 637** | **6 499** |
| **Varav mark** | | | | |
| Vid årets början | 382 | 382 | 359 | 359 |
| Årets förvärv | 5 | 0 | 5 | 0 |
| Årets avyttringar | — | — | — | — |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **388** | **382** | **364** | **359** |

20250825027S8

## NOT 17 Markanläggningar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 6 026 | 5 965 | 6 005 | 5 952 |
| Årets omklassificeringar | 364 | 171 | 364 | 163 |
| Årets avyttringar och utrangeringar | -61 | -110 | -61 | -110 |
| **Vid årets slut** | **6 328** | **6 026** | **6 308** | **6 005** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | | | |
| Vid årets början | -2 428 | -2 217 | -2 422 | -2 213 |
| Återföring avskrivning på avyttringar | 56 | 69 | 56 | 69 |
| Årets avskrivning enligt plan | -273 | -280 | -272 | -278 |
| **Vid årets slut** | **-2 645** | **-2 428** | **-2 639** | **-2 422** |
| **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** | **3 682** | **3 597** | **3 668** | **3 582** |

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

## NOT 18 Installationer, fordon och inventarier

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 8 556 | 8 015 | 8 529 | 7 990 |
| Årets omklassificeringar | 1 016 | 682 | 1 013 | 681 |
| Årets omklassificering/anskaffning genom fusion | — | — | — | — |
| Årets avyttringar och utrangeringar | -193 | -141 | -193 | -141 |
| **Vid årets slut** | **9 379** | **8 556** | **9 350** | **8 529** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | | | |
| Vid årets början | -4 770 | -4 373 | -4 758 | -4 364 |
| Återföring avskrivning på avyttringar | 179 | 132 | 179 | 132 |
| Avskrivningar på fusionerade tillgångar | — | — | — | — |
| Årets avskrivning enligt plan | -600 | -528 | -596 | -527 |
| **Vid årets slut** | **-5 190** | **-4 770** | **-5 175** | **-4 758** |
| **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** | **4 188** | **3 785** | **4 174** | **3 771** |

## NOT 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella och immateriella anläggningstillgångar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Vid årets början | 5 737 | 5 112 | 5 607 | 4 984 |
| Årets förvärv | 1 846 | 2 082 | 1 772 | 2 007 |
| Årets förvärv genom fusion | — | — | — | — |
| Årets avyttringar | 0 | -14 | 0 | -14 |
| Årets omklassificeringar | -4 121 | -1 433 | -4 109 | -1 360 |
| Årets nedskrivningar | -11 | -10 | -11 | -10 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **3 451** | **5 737** | **3 260** | **5 607** |

Pågående nyanläggningar utgörs till största del av investeringar inom infrastruktur och terminaler. Omklassificering till aktuellt tillgångsslag sker när tillgången tas i bruk. Nedskrivningarna 2024 är främst hänförliga till ej aktiverbara utvecklingsprojekt. Av årets förvärv utgör 136 MSEK (133) 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 2024-12-31 | Nivå 1 | Nivå 2 | Nivå 3 | Total |
|---|---|---|---|---|
| **Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen** | | | | |
| Derivatinstrument (not 28) | — | 181 | — | 181 |
| Biologiska tillgångar (not 23) | — | — | 132 | 132 |
| **Summa** | **—** | **181** | **132** | **313** |

**Värdering till verkligt värde**

| Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2023-12-31 | Nivå 1 | Nivå 2 | Nivå 3 | Total |
|---|---|---|---|---|
| **Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen** | | | | |
| Derivatinstrument (not 28) | — | 235 | — | 235 |
| Biologiska tillgångar (not 23) | — | — | 116 | 116 |
| **Summa** | **—** | **235** | **116** | **350** |

**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 2024 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 27 MSEK (28) och direkta kostnader uppgår till 51 MSEK (41). 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 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | |
| Vid årets början | 739 | 730 |
| Årets förvärv | 19 | 10 |
| Årets avyttringar | — | — |
| Årets omklassificering | -2 | — |
| **Vid årets slut** | **756** | **739** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | |
| Vid årets början | -109 | -88 |
| Årets avskrivning enligt plan | -19 | -21 |
| **Vid årets slut** | **-128** | **-109** |
| **Ackumulerade nedskrivningar** | | |
| Vid årets början | -7 | -7 |
| Årets nedskrivning | 0 | — |
| **Vid årets slut** | **-7** | **-7** |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **620** | **623** |
| Verkligt värde (nivå 3) | 1 353 | 1 369 |

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 2024 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 16 MSEK från 1 369 MSEK till 1 353 MSEK.

## 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 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Materiella anläggningstillgångar | 20 092 | 19 747 |
| Nyttjanderättstillgångar | 987 | 1 034 |
| **Summa** | **21 079** | **20 781** |

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.

20250825027S9

| Nyttjanderättstillgång | Koncernen Byggnader och mark | Inventarier | Maskiner | Fordon | Totalt |
|---|---|---|---|---|---|
| Avskrivningar under året | -111 | -2 | -1 | — | -115 |
| **Utgående balans 31 december 2024** | **982** | **3** | **2** | **—** | **987** |

| Nyttjanderättstillgång | Koncernen Byggnader och mark | Inventarier | Maskiner | Fordon | Totalt |
|---|---|---|---|---|---|
| Avskrivningar under året | -107 | -3 | -1 | 0 | -111 |
| **Utgående balans 31 december 2023** | **1 027** | **4** | **2** | **—** | **1 034** |

Tillkommande nyttjanderättstillgångar ("Additions to right-of-use assets") under 2024 uppgick till 67 MSEK (113). 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.

| Leasingskulder | Koncernen 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Kortfristiga leasingskulder | 138 | 133 |
| Långfristiga leasingskulder | 919 | 968 |
| **Leasingskulder som ingår i rapporten över finansiell ställning** | **1 057** | **1 101** |

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

| Belopp redovisade i resultatet | Koncernen 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar | -115 | -111 |
| Ränta på leasingskulder | -32 | -34 |
| Variabla leasingavgifter som inte ingår i värderingen av leasingskulden | -4 | -5 |
| Kostnader för korttidsleasing | -4 | -3 |
| Kostnader för leasar av lågt värde, ej korttidsleasing av lågt värde | -3 | -1 |

| Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden | Koncernen 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Summa kassautflöden hänförliga till leasingavtal | -110 | -106 |

Ovanstående kassautflöde inkluderar såväl belopp för leasingavtal som redovisas som leasingskuld, som belopp som betalas för variabla leasingavgifter, korttidsleasing och leasar av lågt värde.

| Icke uppsägningsbara leasingbetalningar uppgår till: | Moderbolaget 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Inom ett år | 139 | 141 |
| Mellan ett och fem år | 522 | 523 |
| Längre än fem år | 554 | 673 |

| Kostnadsförda avgifter för operationella leasingavtal uppgår till: | Moderbolaget 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Minimileaseavgifter | 114 | 115 |
| Variabla avgifter | 28 | 22 |
| **Totala leasingkostnader** | **142** | **137** |

*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 4 MSEK (3) till följd av nyttjande av optioner som inte tidigare inkluderats i leasingskulden. Betydande förändringar kan ske i framtiden ifall en omprövning av leasingperioden skulle inträffa avseende något av Swedavias betydande fastighetssavtal.

Vissa leasingavtal innehåller leasingavgifter som baseras på förändringar i lokala prisindex samt att Swedavia betalar avgifter som hänför sig till fastighetsskatter som läggs på leasegivaren. Dessa belopp fastställs årligen.

*ÖVRIGA LEASINGAVTAL*

Swedavia leasar fordon, maskiner och inventarier med leasingperioder på två till fem år. I vissa fall har Swedavia en möjlighet att köpa tillgången vid leasingperiodens slut. I andra fall garanterar Swedavia den leasade tillgångens restvärde vid leasingperiodens slut. Förlängningsoptioner förekommer endast i oväsentlig omfattning.

Swedavia leasar även byggnadsutrustning, kontorsutrustning och IT-utrustning med leasingperioder på ett till tre år. Dessa leasingavtal är korttidsleasingavtal och/eller leasar av lågt värde. Swedavia har valt att inte redovisa nyttjanderättstillgångar och leasingskulder för dessa leasingavtal.

*SALE AND LEASEBACK*

Inga sale and leaseback transaktioner har genomförts under räkenskapsåret.

*LEASINGAVTAL SOM INTE NYTTJAS*

Det fanns inga leasingavtal som inte nyttjats av koncernen under räkenskapsåret.

**LEASINGAVTAL DÄR SWEDAVIA ÄR LEASEGIVARE**

Operationell leasing – koncernen som leasegivare

Koncernens operationella leasingavtal, vilka genererar hyresintäkter, avser lokaluthyrning av kommersiella delar av rörelsefastigheter samt ett fåtal kontrakt avseende förvaltningsfastigheter. Hyresintäkterna kommer från både fasta och omsättningsbaserade hyror. Sammanlagda variabla avgifter som ingår i periodens resultat uppgår till 751 MSEK (678).

Avtalade leasingavgifter avseende befintliga kontrakt förfaller till betalning enligt nedan:

| Förfall | Koncernen 2024 | Moderbolaget 2024 |
|---|---|---|
| Inom ett år | 687 | 677 |
| Mellan ett och två år | 557 | 547 |
| Mellan två och tre år | 530 | 521 |
| Mellan tre och fyra år | 436 | 428 |
| Mellan fyra och fem år | 59 | 52 |
| Senare än fem år | 405 | 400 |
| **Summa** | **2 673** | **2 624** |

| Förfall | Koncernen 2023 | Moderbolaget 2023 |
|---|---|---|
| Inom ett år | 699 | 680 |
| Mellan ett och två år | 599 | 588 |
| Mellan två och tre år | 557 | 546 |
| Mellan tre och fyra år | 537 | 527 |
| Mellan fyra och fem år | 465 | 458 |
| Senare än fem år | 162 | 150 |
| **Summa** | **3 018** | **2 949** |

## NOT 23 Biologiska tillgångar

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Ackumulerade anskaffningsvärden | | |
| Vid årets början | 116 | 97 |
| Förändring av verkligt värde | 17 | 19 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **132** | **116** |

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 2024. 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 | |
|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Andelar i intresseföretag och joint ventures (Not 26) | 827 | 872 |
| Andra långfristiga fordringar (Not 25) | 2 217 | 642 |
| **Summa** | **3 044** | **1 514** |

| | Moderbolaget | |
|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Andelar i koncernföretag (Not 27) | 870 | 870 |
| Andra långfristiga fordringar (Not 25) | 2 217 | 642 |
| Uppskjuten skatt (Not 37) | 761 | 742 |
| **Summa** | **3 848** | **2 255** |

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

## NOT 25 Andra långfristiga fordringar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 642 | 513 | 642 | 513 |
| Tillkommande fordringar | 1 574 | 129 | 1 575 | 129 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **2 217** | **642** | **2 217** | **642** |

Andra långfristiga fordringar avser främst förväntad ersättning från Trafikverket, 2 071 MSEK (479) avseende gottgörelse hänförligt historisk miljöskuld enligt avtal. Fordran på Trafikverket baseras på utredningar och teknisk analys som sammanställs och rapporteras in till Trafikverket två gånger per år. Fordran gentemot Trafikverket har ökat väsentligt under året till följd av identifierade åtgärder avseende PFAS. Under året har ersättning med 37 MSEK (36) erhållits från Trafikverket. Se även not 36, avseende avsättning till återställningsreserv för framtida utgifter för historisk miljöskuld. Andra långfristiga fordringar utgörs även av förväntad ersättning från Transportstyrelsen avseende terminalintäkter och Slot Coordination Charge (GAS) 146 MSEK (163).

20250825027 60

## NOT 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | |
| Vid årets början | 872 | 926 |
| Resultatandel | 40 | 35 |
| Utdelning | -85 | -90 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **827** | **872** |

Utdelning från Swedish Airport Infrastructure KB uppgick 2024 till 85 MSEK (90).

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

| | Koncernen, 2024-12-31 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Företag,org.nr, säte** | **Årets resultat, Swedavias andel** | **Antal andelar** | **Andel i %** | **Kapital-andelens värde i koncernen** | **Redovisat värde hos moder-bolaget** | **Klassi-ficering** |
| 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 | 40 | 1 | 49,9 | 827 | — | Joint venture |
| Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun | — | 495 | 33,0 | 0 | — | Intresse-företag |
| **Summa** | **40** | | | **827** | **—** | |

| | Koncernen, 2023-12-31 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Företag,org.nr, säte** | **Årets resultat, Swedavias andel** | **Antal andelar** | **Andel i %** | **Kapital-andelens värde i koncernen** | **Redovisat värde hos moder-bolaget** | **Klassi-ficering** |
| 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 | 35 | 1 | 49,9 | 872 | — | Joint venture |
| Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun | — | 495 | 33,0 | 0 | — | Intresse-företag |
| **Summa** | **35** | | | **872** | **—** | |

Intresseföretaget Swedavia Airport Infrastructure KB bedöms vara väsentligt för koncernen. Intresse-företaget 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** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
|---|---|---|
| Förvaltningsfastigheter | 4 352 | 4 457 |
| Likvida medel | 1 | 41 |
| Övriga tillgångar | 51 | 83 |
| Långfristiga räntebärande skulder | 2 596 | 2 650 |
| Övriga långfristiga skulder | 13 | 21 |
| Kortfristiga räntebärande skulder | — | — |
| Kortfristiga skulder | 13 | 166 |
| **Eget kapital** | **1 654** | **1 744** |
| **Koncernens bokförda värde på andelen** | **827** | **872** |

| **MSEK** | **2024** | **2023** |
|---|---|---|
| Intäkter | 485 | 465 |
| Avskrivningar | -145 | -140 |
| Övriga kostnader | -127 | -121 |
| Finansiella intäkter | 1 | 5 |
| Finansiella kostnader | -107 | -102 |
| **Resultat före skatt** | **106** | **107** |
| Skatt | -5 | -4 |
| **Årets resultat** | **101** | **104** |
| Övrigt totalresultat | -22 | -33 |
| **Summa totalresultat** | **79** | **71** |
| **Koncernens andel av årets totalresultat** | **40** | **35** |

Under 2024 erhölls 85 MSEK (90) i utdelning från Swedish Airport Infrastructure.

Det redovisade värdet för det övriga intresseföretag som Swedaviakoncernen har en andel i, har inte förändrats 2024. Det redovisade värdet uppgick till 0 MSEK (0).

## NOT 27 Andelar i koncernföretag

| **Moderbolagets andelar i koncernföretag** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
|---|---|---|
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | |
| Vid årets början | 870 | 870 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **870** | **870** |

**Specifikation av moderbolagets innehav av andelar i koncernföretag**

| **Dotterföretag, org.nr, säte** | **Antal andelar** | **Andel i %** | **Redovisat värde 2024-12-31** | **Redovisat värde 2023-12-31** |
|---|---|---|---|---|
| Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Stockholm kommun | 500 000 | 100 | 870 | 870 |
| **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 2024 finns inga väsentliga finansiella skulder eller tillgångar som skulle kvittas i händelse av fallissemang.

Moderbolaget redovisar finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde.

I kommande 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** | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Andra långfristiga fordringar | Upplupet anskaffningsvärde | 146 | 163 | 146 | 163 |
| Kundfordringar | Upplupet anskaffningsvärde | 462 | 492 | 462 | 492 |
| Fordringar hos intresseföretag och joint ventures | Upplupet anskaffningsvärde | 11 | 8 | 11 | 8 |
| Övriga fordringar | Upplupet anskaffningsvärde | 174 | 198 | 174 | 198 |
| Derivatinstrument | Verkligt värde via övrigt totalresultat | 205 | 244 | 205 | 244 |
| Upplupna intäkter | Upplupet anskaffningsvärde | 99 | 147 | 99 | 147 |
| Kortfristiga placeringar | Upplupet anskaffningsvärde | 123 | 297 | 123 | 297 |
| Likvida medel | Upplupet anskaffningsvärde | 852 | 1 018 | 852 | 1 018 |
| **Summa** | | **2 072** | **2 567** | **2 072** | **2 567** |

| **Finansiella skulder** | | Redovisat värde | | Verkligt värde | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Koncernen** | **Värdering enligt IFRS 9** | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Långfristiga räntebärande skulder[1] | Upplupet anskaffningsvärde | 9 249 | 9 950 | 9 399 | 9 932 |
| Kortfristiga räntebärande skulder | Upplupet anskaffningsvärde | 2 650 | 1 193 | 2 650 | 1 193 |
| Derivatinstrument, långfristiga | Verkligt värde via resultaträkningen | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Derivatinstrument, kortfristiga | Verkligt värde via resultaträkningen | 5 | 4 | 5 | 4 |
| Derivatinstrument, kortfristiga | Verkligt värde via övrigt totalresultat | 17 | 3 | 17 | 3 |
| Övriga långfristiga skulder | Upplupet anskaffningsvärde | 13 | 14 | 13 | 14 |
| Leverantörsskulder | Upplupet anskaffningsvärde | 506 | 621 | 506 | 621 |
| Övriga skulder | Upplupet anskaffningsvärde | 4 | 7 | 4 | 7 |
| Skulder till intresseföretag och joint ventures | Upplupet anskaffningsvärde | 30 | 0 | 30 | 0 |
| Upplupna kostnader | Upplupet anskaffningsvärde | 221 | 304 | 221 | 304 |
| **Summa** | | **12 696** | **12 049** | **12 846** | **12 031** |

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.

| | **2024-12-31** | | |
|---|---|---|---|
| | **Nivå 1** | **Nivå 2** | **Nivå 3** |
| Derivatinstrument netto, fordran | — | 181 | — |
| Långfristiga räntebärande skulder[2] | — | -9 399 | — |
| **Summa** | **—** | **-9 217** | **—** |

| | **2023-12-31** | | |
|---|---|---|---|
| | **Nivå 1** | **Nivå 2** | **Nivå 3** |
| Derivatinstrument netto, skuld | — | 235 | — |
| Långfristiga räntebärande skulder[2] | — | -9 932 | — |
| **Summa** | **—** | **-9 697** | **—** |

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 2024 jämfört med 2023.

| **Nettoresultat från ej säkringsredovisade poster** | **2024** | **2023** |
|---|---|---|
| Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde[3] | 23 | 9 |
| **Summa** | **23** | 9 |

3) Underkategorin innehas för handel.

20250825027761

## NOT 29 Material och förråd

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Förbrukningsmaterial | 103 | 75 | 103 | 75 |
| Bygg- och markförråd | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Övriga lager | 10 | 13 | 10 | 13 |
| **Summa** | **115** | **90** | **115** | **90** |

## NOT 30 Övriga fordringar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Skattefordringar | 54 | 44 | 59 | 48 |
| Övriga fordringar | 186 | 228 | 178 | 215 |
| **Summa** | **240** | **272** | **237** | **263** |

Övriga fordringar avser främst förväntad ersättning från Transportstyrelsen avseende Slot Coordination Charge (GAS).

## NOT 31 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Upplupna intäkter Aviation Business, Commercial samt energi | 75 | 91 | 87 | 91 |
| Förutbetalda material- och underhållskostnader | 46 | 26 | 46 | 36 |
| Förutbetalda driftstjänster | 20 | 12 | 20 | 12 |
| Förutbetalda fastighets- och hyreskostnader | 27 | 40 | 36 | 49 |
| Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader | 24 | 35 | 36 | 47 |
| **Summa** | **192** | **206** | **225** | **236** |

## NOT 32 Kortfristiga placeringar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Företagscertifikat | 99 | 297 | 99 | 297 |
| **Summa** | **99** | **297** | **99** | **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 per 31 december 2024 ett totalt emitterat belopp avseende hybridobligationer om 4 500 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) | 4 500 |
| Valuta | SEK |

Swedavia emitterade i november 2021 hybridobligationer på ett belopp om 2 300 MSEK, varav 2 100 MSEK av hybridobligationen löper till en rörlig kupongränta om 3 månader plus en marginal om 2 procent och resterande 200 MSEK löper till en fast ränta om 2,632 procent. Första möjliga inlösen är 17 november 2026. I november 2023 emitterade Swedavia hybridobligationer om totalt 2 000 MSEK, där 1 400 MSEK löper till rörlig kupongränta om STIBOR 3 månader plus en marginal om 2,3 procent och 600 MSEK löper till en fast ränta om 5,6 procent, med en första möjlighet till inlösen 15 november 2028. Bolaget har ingen avtalsrättslig förpliktelse att betala ränta. Efter tidpunkten för första möjlighet till inlösen, stiger räntan 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 räntan med 500 punkter.

| Kapitalhantering | 2024 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|
| **Koncernens finansiella mål** | **Utfall** | **Mål** | **Utfall** | **Mål** |
| Avkastning på operativt kapital , % | 0,3 | 6,0 | -1,2 | 6,0 |
| Skuldsättningsgrad, ggr | 1,3 | 0,7–1,5 | 1,0 | 0,7–1,5 |

### 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 18 MSEK (6). Det fria egna kapitalet i moderbolaget uppgår till 7 977 MSEK (8 637) och består av överkursfond om 2 161 MSEK (2 161), balanserade vinstmedel om 1 362 MSEK (1 955) IFRS Hybrid 4 500 MSEK (4 608) och årets resultat om -47 MSEK (-87). Balanserade vinstmedel inkluderar erhållet aktieägartillskott från ägaren under 2020 om 2 500 MSEK. 2022 återbetalades aktieägartillskott om 879 MSEK jämte ränta 19 MSEK och 2024 reserverades för kommande återbetalning av aktieägartillskott om 204 MSEK jämte ränta 20 MSEK.

### FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

| | |
|---|---|
| Överkursfond | 2 161 354 539 |
| Hybridobligation | 4 500 000 000 |
| Balanserade vinstmedel | 1 362 197 420 |
| Årets resultat | -46 541 293 |
| | **7 977 010 666** |

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

| | |
|---|---|
| I ny räkning överförs | 7 977 010 666 |
| Varav till överkursfond | 2 161 354 539 |
| Varav till hybridobligation | 4 500 000 000 |
| Varav till balanserade vinstmedel | 1 315 656 127 |

### RESULTAT PER AKTIE

| | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare (MSEK) | -226 | -353 |
| Transaktions- och räntekostnader hänförligt till hybridobligation (MSEK) | -270 | -185 |
| **Årets resultat hänförligt till moderbolaget ägare, inklusive kostnader för hybridobligation** | **-496** | **-538** |
| 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 | -0,34 | -0,37 |

## NOT 34 Avsättningar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Avsättningar för pensioner | 736 | 702 | 887 | 892 |
| Övriga avsättningar | 2 127 | 532 | 2 127 | 532 |
| **Summa** | **2 863** | **1 233** | **3 014** | **1 424** |

Ökning av övriga avsättningar avser främst återställningsreserv, se not 36.

20250825027 62

## 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 11 år (11). Räntenivåantagandet för 2024 uppgår till 3,4 procent (3,2), en ökning hänförlig till rådande ränteläge.

Inflationen antas uppgå till 1,8 procent (1,6), där ökningen baseras på faktisk utveckling och marknadens förväntningar.

Livslängdsantagandet som använts i beräkningen var DUS23, vilken baseras på resultatet av den senaste dödsfallsundersökningen (DUS) utförd av Svensk Försäkring.

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Aktuariella antaganden** | | | | |
| Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelserna: (vägda genomsnittsvärden) | | | | |
| Diskonteringsränta | 3,4 | 3,2 % | 0,8 | 0,5 % |
| Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation) | 1,8 | 1,6 % | 1,8 | 1,6 % |
| **Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser** | | | | |
| Förpliktelse per 1 januari | 739 | 675 | 892 | 1 098 |
| Årets utbetalningar | -48 | -43 | -48 | -43 |
| Kostnad för tjänstgöring innevarande period | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Räntekostnad | 25 | 25 | — | — |
| Aktuariella vinster (-)/förluster (+) | 49 | 83 | 43 | -164 |
| **Förpliktelsen per 31 december** | **765** | **739** | **887** | **892** |
| Avgår löneskattfordran | -29 | -37 | — | — |
| **Avsättningar för pensioner** | **736** | **702** | **887** | **892** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Kostnad redovisad i årets resultat** | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Förmånsbestämda planer** | | | | |
| Kostnad för pensioner intjänade under året | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kostnad förmånsbestämda planer | -4 | 8 | 37 | -159 |
| Särskild löneskatt | -2 | -0 | 5 | -42 |
| Räntekostnad | 30 | 25 | 4 | — |
| **Kostnad förmånsbestämda planer** | **24** | **33** | **46** | **-201** |
| **Avgiftsbestämda planer** | | | | |
| Kostnad avgiftsbestämda planer | 130 | 116 | 130 | 116 |
| Särskild löneskatt | 32 | 28 | 32 | 28 |
| **Kostnad avgiftsbestämda planer** | **162** | **144** | **162** | **144** |
| **Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat** | **186** | **176** | **208** | **-56** |

| Kostnad redovisad i övrigt totalresultat | Koncernen 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| **Förmånsbestämda planer** | | |
| Omvärdering inklusive särskild löneskatt | | |
| Aktuariella vinster (-)/ förluster (+) på ändrade finansiella antaganden | -62 | -100 |
| Aktuariella vinster(-)/förluster(+) på ändrade demografiska antaganden | — | -5 |
| Skatt | 13 | 21 |
| **Redovisat i övrigt totalresultat** | **-49** | **-83** |

| Känslighetsanalys | Koncernen 2024 Ökning | Minskning | 2023 Ökning | Minskning |
|---|---|---|---|---|
| Förändring av diskonteringsränta | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet |
| Effekt på förpliktelsen | -42 | 46 | -35 | 38 |
| Förändring av inflation | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet |
| Effekt på förpliktelsen | 49 | -45 | 40 | -37 |

| Förpliktelsen fördelat på planernas medlemmar enligt följande | Koncernen 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Aktiva medlemmar | 2 | 4 |
| Fribrevsinnehavare | 1 890 | 2 027 |
| Pensionärer | 1 148 | 1 081 |
| **Totalt antal förpliktelser** | **3 040** | **3 112** |

Durationen för pensionsskulden uppgick till 11 år (12).

| Utbetalningar från pensionsskulden påverkar koncernens kassaflöde med: | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|
| Inom ett år | 48 | 50 |
| Mellan ett och fem år | 139 | 141 |
| Senare än fem år | 921 | 949 |
| Diskonteringseffekt | -344 | -401 |
| **Summa** | **765** | **739** |

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 2024-12-31 | 2023-12-31 | Moderbolaget 2024-12-31 | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|---|
| Återställningsreserv vid årets början | 481 | 346 | 481 | 346 |
| Återförd avsättning från årets början | -38 | -10 | -38 | -10 |
| Årets avsättning | 1 668 | 182 | 1 668 | 182 |
| Avsättningar som tagit i anspråk under året | -39 | -37 | -39 | -37 |
| **Återställningsreserv vid årets slut** | **2 072** | **481** | **2 072** | **481** |
| varav kortfristig del | 129 | 72 | — | — |
| Omstruktureringsreserv vid årets början | 5 | 3 | 5 | 3 |
| Årets avsättning | 12 | 6 | 12 | 6 |
| Avsättningar som tagit i anspråk under året | -11 | -5 | -11 | -5 |
| **Omstruktureringsreserv vid årets slut** | **6** | **5** | **6** | **5** |
| varav kortfristig del | 5 | 5 | — | — |
| Övriga avsättningar vid årets början | 46 | 42 | 46 | 42 |
| Årets avsättning | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Avsättningar som tagit i anspråk under året | 0 | — | 0 | — |
| **Övriga avsättningar vid årets slut** | **50** | **46** | **50** | **46** |
| varav kortfristig del | — | — | — | — |
| **Summa avsättningar** | **2 127** | **532** | **2 127** | **532** |
| varav totalt kortfristig del | 134 | 77 | — | — |

Av avsättningarna bedöms 134 MSEK (77) som kortfristiga. Den kortfristiga delen utgörs av återställningsreserv 129 MSEK (72) och omstruktureringsreserv 5 MSEK (5). Återställningsreserv avser bedömda framtida utgifter för att åtgärda identifierade historiska miljöskador. Bedömningen av framtida utgifter baseras på utredningar och teknisk analys som sammanställs och rapporteras in till Trafikverket två gånger per år. Återställningsreserven har ökat väsentligt under året till följd av identifierade åtgärder avseende PFAS. Motsvarande fordran har bokats upp mot Trafikverket, som enligt avtal ska ersätta utgifterna till Swedavia, se not 25. Omstruktureringsreserv motsvarar framtida utgifter kopplade till uppsägningslöner för perioder då uppsagd personal är arbetsbefriad. 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.

20250825027 63

## NOT 37 Uppskjuten skatt

| Koncernen 2024-12-31 | Uppskjuten skattefordran | Uppskjuten skatteskuld |
|---|---|---|
| Temporär skillnad goodwill | — | -31 |
| Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar | 91 | — |
| Temporär skillnad nyttjanderättstillgångar | — | -203 |
| Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar | — | -17 |
| Temporär skillnad kundfordringar | 3 | — |
| Temporär skillnad finansiella instrument | — | -37 |
| Temporär skillnad obeskattade reserver | — | -142 |
| Temporär skillnad pensioner | — | -28 |
| Temporär skillnad leasingskulder | 225 | — |
| Temporär skillnad kortfristiga skulder | 106 | — |
| Temporär skillnad underskottsavdrag | 497 | — |
| Nettoredovisning | -458 | 458 |
| **Summa** | **463** | **—** |

| Koncernen 2023-12-31 | Uppskjuten skattefordran | Uppskjuten skatteskuld |
|---|---|---|
| Temporär skillnad goodwill | — | -25 |
| Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar | 92 | — |
| Temporär skillnad nyttjanderättstillgångar | — | -213 |
| Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar | — | -14 |
| Temporär skillnad kundfordringar | 5 | — |
| Temporär skillnad finansiella instrument | — | -48 |
| Temporär skillnad obeskattade reserver | — | -179 |
| Temporär skillnad pensioner | — | -36 |
| Temporär skillnad leasingskulder | 233 | — |
| Temporär skillnad kortfristiga skulder | 96 | — |
| Temporär skillnad underskottsavdrag | 497 | — |
| Nettoredovisning | -516 | 516 |
| **Summa** | **408** | **—** |

| Moderbolaget 2024-12-31 | Uppskjuten skattefordran | Uppskjuten skatteskuld |
|---|---|---|
| Temporär skillnad underskottsavdrag | 497 | — |
| Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar | 152 | — |
| Temporär skillnad kortfristiga skulder | 106 | — |
| Övriga temporära skillnader | 6 | — |
| **Summa** | **761** | |

| Moderbolaget 2023-12-31 | Uppskjuten skattefordran | Uppskjuten skatteskuld |
|---|---|---|
| Temporär skillnad underskottsavdrag | 497 | — |
| Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar | 141 | — |
| Temporär skillnad kortfristiga skulder | 96 | — |
| Övriga temporära skillnader | 8 | — |
| **Summa** | **742** | **—** |

## NOT 38 Räntebärande skulder

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Långfristiga räntebärande skulder** | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Skulder till kreditinstitut | 4 800 | 4 800 | 4 800 | 4 800 |
| Obligationslån | 4 449 | 5 150 | 4 449 | 5 150 |
| Leasingskulder | 919 | 968 | — | — |
| **Summa** | **10 168** | **10 918** | **9 249** | **9 950** |

| **Kortfristiga räntebärande skulder** | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
|---|---|---|---|---|
| Skulder till kreditinstitut | 4 | — | 4 | — |
| Obligationslån | 2 148 | 849 | 2 148 | 849 |
| Företagscertifikat | 498 | 344 | 498 | 344 |
| Leasingskulder | 138 | 133 | — | — |
| Övriga räntebärande skulder | 224 | — | 224 | — |
| **Summa** | **3 012** | **1 326** | **2 874** | **1 193** |

| Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten | 2023-12-31 | Kassa-flöden | Icke kassaflödespåverkande förändringar: Nya leasingavtal | Räntor | 2024-12-31 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Koncernen | | | | |
| Skulder till kreditinstitut | 4 800 | 4 | — | — | 4 804 |
| Obligationslån | 5 999 | 599 | — | — | 6 598 |
| Företagscertifikat | 344 | 154 | — | — | 498 |
| Leasingskulder | 1 101 | -110 | 65 | 1 | 1 057 |
| **Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten** | **12 243** | **647** | **65** | **1** | **12 956** |

| Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten | 2022-12-31 | Kassa-flöden | Icke kassaflödespåverkande förändringar: Nya leasingavtal | Räntor | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Koncernen | | | | |
| Skulder till kreditinstitut | 4 200 | 600 | — | — | 4 800 |
| Obligationslån | 6 050 | -51 | — | — | 5 999 |
| Företagscertifikat | 893 | -549 | — | — | 344 |
| Leasingskulder | 1 094 | -106 | 111 | 2 | 1 101 |
| **Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten** | **12 237** | **1 364** | **111** | **2** | **12 243** |

| Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten | 2023-12-31 | Kassa-flöden | 2024-12-31 |
|---|---|---|---|
| | Moderbolaget | | |
| Skulder till kreditinstitut | 4 800 | 4 | 4 804 |
| Obligationslån | 5 999 | 599 | 6 598 |
| Företagscertifikat | 344 | 154 | 498 |
| **Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten** | **11 144** | **757** | **11 900** |

| Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten | 2022-12-31 | Kassa-flöden | 2023-12-31 |
|---|---|---|---|
| | Moderbolaget | | |
| Skulder till kreditinstitut | 4 200 | 600 | 4 800 |
| Obligationslån | 6 050 | -51 | 5 999 |
| Företagscertifikat | 893 | -549 | 344 |
| **Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten** | **11 144** | **0** | **11 144** |

## NOT 39 Låneskulder

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2024-12-31 | 2023-12-31 | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
| Skulder till kreditinstitut | 4 804 | 4 800 | 4 804 | 4 800 |
| Obligationslån | 6 598 | 5 999 | 6 598 | 5 999 |
| Företagscertifikat | 498 | 344 | 498 | 344 |
| **Summa** | **11 900** | **11 144** | **11 900** | **11 144** |

### 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 5 099 MSEK (5 000). Utöver detta har Swedavia företagsobligationer uppgående till 1 499 MSEK (999) hänförligt till Private placement.

Swedavia har även ett svenskt företagscertifikatprogram. Storleken på detta program är 5 000 MSEK (5 000) och total upplåning under detta program uppgår till 498 MSEK (344). Skulder till kreditinstitut uppgår per balansdagen till 4 804 MSEK (4 800). Vid årsskiftet fanns inga outnyttjade låneramar. Föregående år fanns inga ounyttjade låneramar.

20250825027 64

## NOT 40 Checkräkningskredit

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Beviljad kreditlimit | 315 | 300 | 315 | 300 |
| Outnyttjad del | -311 | -300 | -311 | -300 |
| **Utnyttjat kreditbelopp** | **4** | **–** | **4** | **–** |

Swedavia har per den 31 december 2024 en checkräkningskredit på 315 MSEK (300) varav 4 MSEK (-) var utnyttjade på balansdagen.

## NOT 41 Övriga skulder

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Övriga skulder | 633 | 591 |
| **Summa** | **633** | **591** |

## NOT 42 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Förutbetalda intäkter | 276 | 349 | 283 | 356 |
| Upplupna personalrelaterade kostnader | 180 | 141 | 180 | 141 |
| Upplupna bygg- och fastighetskostnader | 19 | 68 | 17 | 68 |
| Upplupna kostnader byggprojekt | 11 | 61 | 11 | 55 |
| Upplupna räntor | 68 | 83 | 68 | 83 |
| Övriga upplupna kostnader | 122 | 90 | 114 | 86 |
| **Summa** | **677** | **792** | **674** | **789** |



## 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 Swedaviaövergripande riskmetodiken. Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar och samtidigt säkerställa en effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker.

Swedavia är exponerat mot förändringar i valutakurser, råvarupriser, räntenivåer eller när rådande marknadsförhållanden och kapitalstruktur ger upphov till refinansierings- och kreditrisker. För att minska koncernens exponering mot fluktuationer i räntor, elpris samt valutakurser används olika typer av derivat.

### 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 fem miljoner SEK per valuta säkras om minst 75 procent och max 100 procent för vilka är inom två år till betalning. Per 31 december 2024 var 81 procent (91) 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 4,0 MSEK (1,6) givet exponeringen per 31 december 2024. Nominellt belopp på utestående valutasäkringar per 31 december 2024 var 156 MSEK (161).

### RÄNTERISKER

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

Swedavia har per den 31 december 2024 en extern finansiering på 11 900 MSEK (11 145). För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med räntesäkringar genom ränteswappar samt upplåning till fast ränta. Per den 31 december 2024 är 92 procent (91) av den externa finansieringen räntesäkrad och 8 procent (9) är inte räntesäkrad. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 7 300 MSEK (6 850) med ett verkligt värde om 204 MSEK (240). Beaktat dessa säkringar skulle en ökning av räntenivån med en procentenhet öka Swedavias räntekostnader med 9,5 MSEK (5,9), vilket innebär att resultatet minskar med motsvarande belopp. En minskning av räntenivån med en procentenhet skulle minska Swedavias räntekostnader med -9,5 MSEK (-5,9) 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 fem år. Per balansdagen är räntebindningstiden 3,6 år (4,1).

### 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 2024 uppgår säkringsgraden till 88 procent (93) av prognostiserad förbrukning för 2024. 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 (0,3), 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 -53 MSEK (-431).

| Nominella belopp per riskkategori för säkringsinstrument – Förfallostruktur | Koncernen, 2024-12-31 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | < 1 år | 2 år | 3 år | 4 år | 5 år | > 5 år | Totalt |
| Valutarisk (EUR) | 133 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 155 |
| Valutarisk (USD) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Valutarisk (NOK) | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Ränterisk, MSEK (räntederivat) | 0 | 1 000 | 1 250 | 1 250 | 1 250 | 2 550 | 7 300 |
| Råvaruprisrisk (El – MWh) | 100 728 | 70 080 | 43 800 | 17 568 | 0 | 0 | 232 176 |

| Nominella belopp per riskkategori för säkringsinstrument – Förfallostruktur | Koncernen, 2023-12-31 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | < 1 år | 2 år | 3 år | 4 år | 5 år | > 5 år | Totalt |
| Valutarisk (EUR) | 86 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 144 |
| Valutarisk (USD) | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| Valutarisk (NOK) | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Ränterisk, MSEK (räntederivat) | 250 | 500 | 750 | 1 000 | 1 000 | 3 350 | 6 850 |
| Råvaruprisrisk (El – MWh) | 103 224 | 72 239 | 52 560 | 26 280 | 0 | 0 | 254 303 |

Swedavia har per den 31 december 2024 en säkringsreserv som uppgår till 149 MSEK (191). 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.

| Avstämning av riskkomponenter i eget kapital | Koncernen | |
|---|---|---|
| | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
| Säkringsreserver vid årets ingång | 191 | 533 |
| Valutarisk | 5 | -14 |
| Ränterisk | -36 | -328 |
| Råvaruprisrisk (El) | -22 | -90 |
| Uppskjuten skatt | 11 | 89 |
| **Utgående Säkringsreserver** | **149** | **191** |

20250825027 65

Ineffektivitetskällor i säkringrelationerna för samtliga kassaflödessäkringar och finansiella risker hänförs till kassaflödesdatum, förfallodatum, kreditrisk och räntedagskonventioner. Ineffektivitet per 31 december 2024, redovisat via resultaträkningen uppgår till 0 MSEK (0).

Omklassificering från säkringsreserv via övrigt totalresultat till resultaträkningen uppgår till 8 MSEK (49), varav -4 MSEK avser valuta och 12 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** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Valutarisk hänförlig till inköp** | | |
| **Säkringsinstrument** | | |
| Nominellt belopp[1] | 156 | 161 |
| **Redovisat värde** | | |
| Finansiella tillgångar | 0 | 1 |
| Finansiella skulder | -1 | -7 |
| Redovisat värde, netto | -1 | -6 |
| Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1] | 5 | -14 |
| Omklassificering från säkringsreserv till resultatet | -4 | 6 |
| **Säkrad risk** | | |
| Förändring i verkligt värde för säkrad post[2] | 5 | -14 |
| Reserv kassaflödessäkringar | -1 | -6 |
| **Säkringsresultat i övrigt totalresultat** | **5** | **-14** |

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| **Ränterisk hänförlig till lån med rörlig ränta** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Säkringsinstrument** | | |
| Nominellt belopp | 7 300 | 6 850 |
| **Redovisat värde** | | |
| Finansiella tillgångar | 236 | 282 |
| Finansiella skulder | -32 | -41 |
| Redovisat värde, netto | 204 | 240 |
| Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1] | -36 | -328 |
| Omklassificering från säkringsreserv till resultatet | 0 | 0 |
| **Säkrad risk** | | |
| Förändring i verkligt värde för säkrad post[2] | -36 | -328 |
| Reserv kassaflödessäkringar | 204 | 240 |
| **Säkringsresultat i övrigt totalresultat** | **-36** | **-328** |

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| **Råvaruprisrisk hänförlig till inköp av el** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| **Säkringsinstrument** | | |
| Nominellt belopp (MWh) | 232 176 | 254 303 |
| **Redovisat värde** | | |
| Finansiella tillgångar | 6 | 19 |
| Finansiella skulder | -22 | -12 |
| Redovisat värde, netto | -16 | 7 |
| Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1] | -22 | -90 |
| Omklassificering från säkringsreserv till resultatet | 12 | 42 |
| **Säkrad risk** | | |
| Förändring i verkligt värde för säkrad post[2] | -22 | -90 |
| Reserv kassaflödessäkringar | -16 | 7 |
| **Säkringsresultat i övrigt totalresultat** | **-22** | **-90** |

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, samt att högst 40 procent av låneportföljen får förfalla inom 12 månader. Den genomsnittliga räntebindningstid på lånen uppgår per den 31 december 2024 till 3,6 år (4,1) med en genomsnittlig ränta som uppgår till 2,8 procent (2,8). 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 852 MSEK, kortfristiga finansiella placeringar om 99 MSEK, outnyttjade kreditfaciliteter om 3 750 MSEK samt checkräkningskredit om 315 MSEK. Koncernen bedömer att det inte finns några risker förknippat med möjlighet till refinansiering.

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| **Nyckeltal, finansiella risker** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Genomsnittlig ränta, % | 2,8 | 2,8 |
| Räntebindningstid, år | 3,6 | 4,1 |
| Kapitalbindningstid, år | 3,2 | 3,7 |

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, 2024-12-31 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur** | **< 1 år** | **2 år** | **3 år** | **4 år** | **5 år** | **> 5 år** | **Totalt** |
| Obligationslån | 2 175 | 838 | 1 700 | 578 | 117 | 1 887 | 7 296 |
| Banklån | 0 | 0 | 540 | 2 456 | 1 150 | 1 481 | 5 626 |
| Företagscertifikat | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 500 |
| Leasingskulder | 138 | 130 | 128 | 127 | 127 | 407 | 1 057 |
| Leverantörsskulder | 506 | — | — | — | — | — | 506 |
| Övriga skulder | — | — | | — | — | — | — |
| Derivatskulder: | | | | | | | |
| Räntederivat (IRS) | 0 | 7 | 46 | 13 | 100 | 95 | 262 |
| Valutaderivat (FX-terminer och FX-swappar) | 134 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 156 |
| Elderivat | -61 | -21 | -20 | -5 | — | — | -107 |
| **Summa** | **3 392** | **976** | **2 394** | **3 169** | **1 774** | **3 871** | **15 296** |

| | Koncernen, 2023-12-31 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur** | **< 1 år** | **2 år** | **3 år** | **4 år** | **5 år** | **> 5 år** | **Totalt** |
| Obligationslån | 1 077 | 2 334 | 927 | 1 608 | 525 | 124 | 6 595 |
| Banklån | 235 | 234 | 235 | 722 | 2 337 | 2 335 | 6 099 |
| Företagscertifikat | 350 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 350 |
| Leasingskulder | 133 | 138 | 128 | 126 | 125 | 451 | 1 101 |
| Leverantörsskulder | 621 | — | — | — | — | — | 621 |
| Övriga skulder | — | — | — | — | — | — | — |
| Derivatskulder: | | | | | | | |
| Räntederivat (IRS) | 169 | 161 | 150 | 121 | 98 | 147 | 845 |
| Valutaderivat (FX-terminer och FX-swappar) | 148 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 206 |
| Elderivat | -60 | 4 | 2 | 2 | — | — | -52 |
| **Summa** | **2 673** | **2 928** | **1 442** | **2 579** | **3 084** | **3 058** | **15 765** |

20250825027766

### 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 2024 uppgick kreditexponeringen för kundfordringar till 462 MSEK (492). Den 31 december 2024 uppgick det redovisade värdet för koncernens största kund till 74 MSEK (98).

### 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 2024 till 31 MSEK att jämföra med 42 MSEK föregående år. Minskad reserv för befarade kundförluster beror främst på avslutad rekonstruktion för en större kund under 2024.

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 2024 utifrån dessa kategorier:

| | Koncernen, 2024-12-31 | | Moderbolaget, 2024-12-31 | |
|---|---|---|---|---|
| **Kreditbetyg** | **Redovisat värde** | **Förväntade kreditförluster** | **Redovisat värde** | **Förväntade kreditförluster** |
| Investment grade | 216 | 0 | 213 | 0 |
| High Yield | 73 | 1 | 73 | 1 |
| Distressed | 173 | 30 | 173 | 30 |
| **Summa** | **462** | **31** | **459** | **31** |

| | Koncernen, 2023-12-31 | | Moderbolaget, 2023-12-31 | |
|---|---|---|---|---|
| **Kreditbetyg** | **Redovisat värde** | **Förväntade kreditförluster** | **Redovisat värde** | **Förväntade kreditförluster** |
| Investment grade | 261 | 0 | 259 | 0 |
| High Yield | 73 | 2 | 73 | 1 |
| Distressed | 158 | 40 | 157 | 40 |
| **Summa** | **492** | **42** | **489** | **42** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Åldersanalys** | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Ej förfallna kundfordringar | 437 | 456 | 435 | 453 |
| Förfallna kundfordringar 1–30 dagar | 14 | 19 | 14 | 19 |
| Förfallna kundfordringar 31–90 dagar | 3 | 8 | 3 | 8 |
| Förfallna kundfordringar >90 dgr | 8 | 9 | 7 | 8 |
| **Summa** | **462** | **492** | **459** | **489** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Förväntade kreditförluster** | **2024** | **2023** | **2024** | **2023** |
| Förväntade kreditförluster vid årets början | 42 | 26 | 42 | 26 |
| Återförda förväntade kreditförluster | -26 | -25 | -26 | -25 |
| Konstaterade kreditförluster | -14 | -0 | -14 | -0 |
| Reservering för befarade förluster | 30 | 41 | 30 | 41 |
| **Förväntade kreditförluster vid årets slut** | **31** | **42** | **31** | **42** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Reservering för förväntade kreditförluster** | **2024-12-31** | **2023-12-31** | **2024-12-31** | **2023-12-31** |
| Ej förfallna kundfordringar | 21 | 19 | 21 | 19 |
| Förfallna kundfordringar 1–30 dagar | 6 | 0 | 6 | 0 |
| Förfallna kundfordringar 31–90 dagar | 3 | 21 | 3 | 21 |
| Förfallna kundfordringar >90 dagar | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Summa** | **31** | **42** | **31** | **42** |

## NOT 44 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2024-12-31 | 2023-12-31 | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
| Ställda säkerheter | 827 | 872 | 11 | 10 |

Swedavias ställda säkerheter består av aktier och andelar i joint venturebolagen Swedish Airport Infrastructure KB och Swedish Airport Infrastructure AB som uppgick till 827 MSEK (872) samt pensionsåtaganden i företagsägda kapitalförsäkringar om 11 MSEK (10).

**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** | 2024-12-31 | 2023-12-31 | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
| **Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet** | | | | |
| Resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag | -51 | -52 | — | — |
| Realisationsresultat försäljning av rörelse/dotterbolag | — | — | — | — |
| Avskrivningar och nedskrivningar | 1 470 | 1 462 | 1 471 | 1 463 |
| Förändring pensionsavsättningar | 34 | 130 | -5 | -207 |
| Förändring övriga avsättningar | 3 | 140 | 3 | 140 |
| Reservering för eventuell återbetalning, omställningsstöd | — | — | — | — |
| Övrigt | -119 | -170 | 20 | 15 |
| **Summa** | **1 337** | **1 510** | **1 489** | **1 412** |
| **Kassaflöde från förvärv och avyttring av dotterbolag** | | | | |
| Avyttring av dotterföretag | — | — | — | — |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Betalda räntor och erhållen utdelning** | 2024-12-31 | 2023-12-31 | 2024-12-31 | 2023-12-31 |
| Erhållen utdelning | 85 | 90 | 60 | 25 |
| Erhållen ränta | 40 | 63 | 69 | 83 |
| Erlagd ränta | -410 | -347 | -384 | -322 |

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

## NOT 46 Kompletterande information till finansiella nyckeltal

Kompletterande information till finansiella nyckeltal. För definitioner och motivering, se sidorna 147-148 Nyckeltal samt sidorna 149-150 Definitioner.

**SKULDSÄTTNINGSGRAD**

Skuldsättningsgraden påverkas av pensionsskuldens utveckling. Pensionsskulden uppgick per den 31 december 2024 till 736 MSEK och per 31 december 2023 till 702 MSEK.

**AVKASTNING PÅ OPERATIVT KAPITAL EXKLUSIVE REALISATIONSVINST, NEDSKRIVNINGAR, UTRANGERINGAR OCH OMSTRUKTURERING**

Vid beräkning av nyckeltalet per 31 december 2024 har rörelseresultatet för rullande 12-månader justerats med omstruktureringskostnader om 12 MSEK samt nedskrivningar och utrangeringar om 36 MSEK. Rörelseresultatet per 31 december 2023 för rullande 12-månader justerades avseende omstruktureringskostnader om 6 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 130 MSEK.

## NOT 47 Händelser efter balansdagen

Inga väsentliga händelser finns att rapportera.

20250825027 67

# 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 19 mars 2025

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Ulrika Francke**<br>Styrelseordförande | **Tor Clausen**<br>Styrelseledamot | **Nina Linander**<br>Styrelseledamot | **Lars Mydland**<br>Styrelseledamot | **Eva Nygren**<br>Styrelseledamot |
| **Per Sjödell**<br>Styrelseledamot | **Annica Ånäs**<br>Styrelseledamot | **Agne Lindbom**<br>Styrelseledamot<br>Arbetstagarrepresentant | **Robert Olsson**<br>Styrelseledamot<br>Arbetstagarrepresentant | **Jonas Abrahamsson**<br>Verkställande direktör |

Vår revisionsberättelse har lämnats 19 mars 2025

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman 25 april 2025.

# 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 2024 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 57-65. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 47-108 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 2024 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 2024 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt IFRS Redovisningsstandarder som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 57-65. 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.

### ANNAN INFORMATION ÄN ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 2-46 samt 112-151. 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.

### INVESTERINGAR I PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR

Se not 15, 19, 9 och 2 samt redovisningsprinciper på sidan 75 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

*BESKRIVNING AV OMRÅDET*

Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar uppgick i koncernen till 3 451 MSEK och i moderbolaget till 3 260 MSEK per 31 december 2024. Koncernen och moderbolaget driver stora investeringsprojekt på sina tio flygplatser, främst avseende Stockholm Arlanda Airport.

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.

20250825027768

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 Redovisningsstandarder 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.
- planerar och utför vi koncernrevisionen för att inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för företag eller affärsenheter inom koncernen som grund för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och genomgång av det revisionsarbete som utförts för koncernrevisionens syfte. 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 2024 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 57-65 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 29 april 2024. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 2019.

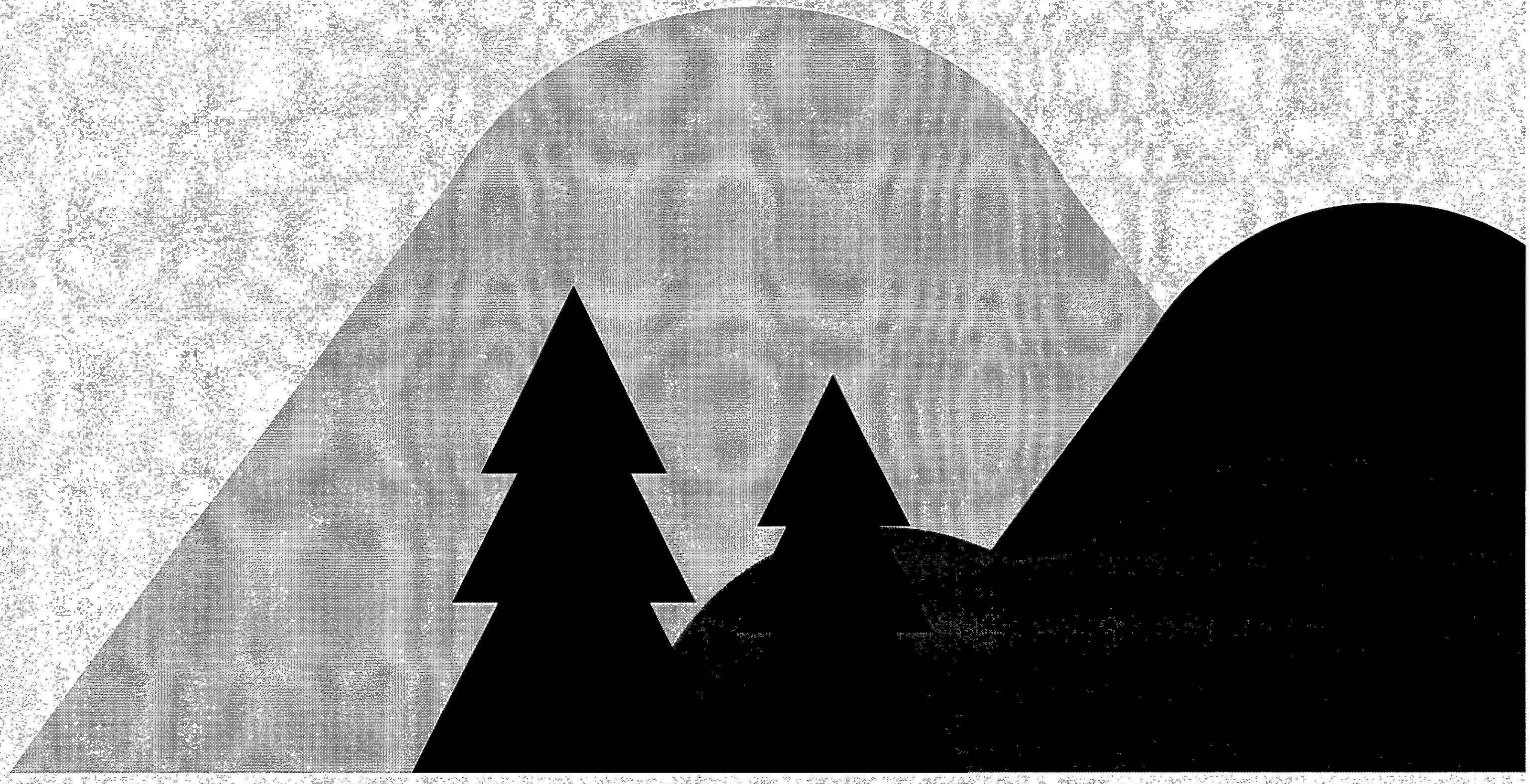
Stockholm den 19 mars 2025

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

20250825027769

# Hållbarhetsnoter



# Hållbarhet är integrerat i bolagets ledningsprocess

Swedavias styrelse och koncernledning har det yttersta ansvaret för samtliga risker inom bolaget, inklusive hållbarhetsarbetet. Frågor som hanteras rör övergripande strategier, mål och åtgärder samt uppföljning.

Hållbarhetsfrågorna är integrerade i det affärsmässiga arbetet genom den strategiska inriktningen som mynnar ut i målen i Swedavias affärsplan. Respektive affärs- och verksamhetsområde föreslår mål och aktiviteter, till exempel inom klimatperspektivet, där målen mäts och följs upp kvartalsvis i koncernledningen. Swedaviagemensamma mål och prioriteringar följs upp i både koncernledning och styrelse. På så sätt genomsyrar hållbarhetsfrågorna hela organisationen.

Swedavias styrelse har det övergripande ansvaret för samtliga relaterade risker och möjligheter inklusive klimatrelaterade 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 affärsplaneprocessen och fastställandet av andra strategiskt viktiga risker.

**STYRNING**

Swedavias strategiska inriktning utgör tillsammans med Swedavias Code of Conduct, policyer och riktlinjer grunden för arbetet och prioriteringar inom hållbarhet. Swedavia följer kvartalsvis upp de strategiska målen som sammanfattas i en kvartalsrapport till koncernledningen och styrelsen. Regel-bundna utbildningar och dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter är prioriterade. Swedavias ledare och medarbetare ansvarar för att styrande och redovisande dokument efterlevs.

**CODE OF CONDUCT**

Swedavias Code of Conduct är grunden för all verksamhet och tydliggör hur Swedavia ska agera hållbart och affärsetiskt med ett förhållningssätt som alla medarbetare kan vara stolta över. Code of Conduct har fastställts av styrelsen och uttrycker tydliga förväntningar på hur Swedavias medarbetare och leverantörer ska uppträda.

Swedavias Code of Conduct uppdateras årligen av styrelsen och är baserad på FN:s Global Compact. Det är varje ledares ansvar att kommunicera Code of Conduct och säkerställa att den efterlevs samtidigt som alla medarbetare på Swedavia bär ett eget ansvar för att känna till och följa den. Vid tecknande av avtal med leverantörer och hyresgäster biläggs alltid Swedavias Code of Conduct.

Utöver Code of Conduct har Swedavia 20 koncernövergripande policyer som sätter ramarna för verksamheten inom en rad områden. Code of Conduct samt miljö- och energipolicyn finns publicerade på Swedavias hemsida. Resterande policyer sätter riktningen för Swedavias interna arbete och finns inte tillgängliga för allmänheten.

Styrningen utvärderas årligen genom bland annat interna och externa revisioner av Swedavias klimatarbete enligt Airport Carbon Accreditation-certifieringen samt av Swedavias miljö- och energiarbete enligt miljöledningssystemet ISO 14001. De prioriterade väsentliga frågorna analyseras och utvärderas inom processen för väsentlighetsanalysen.

**POLICYER SÄTTER RAMARNA**

Utöver Code of Conduct har Swedavia 20 koncernövergripande policyer som sätter ramarna för verksamheten inom en rad områden.

**FASTSTÄLLS AV SWEDAVIAS STYRELSE**

- Finanspolicy
- Kreditpolicy
- Säkerhetspolicy
- Miljö- och energipolicy
- Skattepolicy
- Riskpolicy

**FASTSTÄLLS AV KONCERNLEDNINGEN**

- Antikorruptionspolicy
- Arbetsmiljöpolicy
- Brandskyddspolicy
- Crisis Management Policy
- Flygsäkerhetspolicy
- Försäkringspolicy
- Informationssäkerhetspolicy
- Inköpspolicy
- Kommunikations-, informationsgivnings- och insiderpolicy
- Konkurrenspolicy
- Kvalitetspolicy
- Likabehandlings- och mångfaldspolicy
- Rekryteringspolicy
- Utbildningspolicy

20250825027770

# Den strategiska inriktningen tar avstamp i väsentlighetanalysen

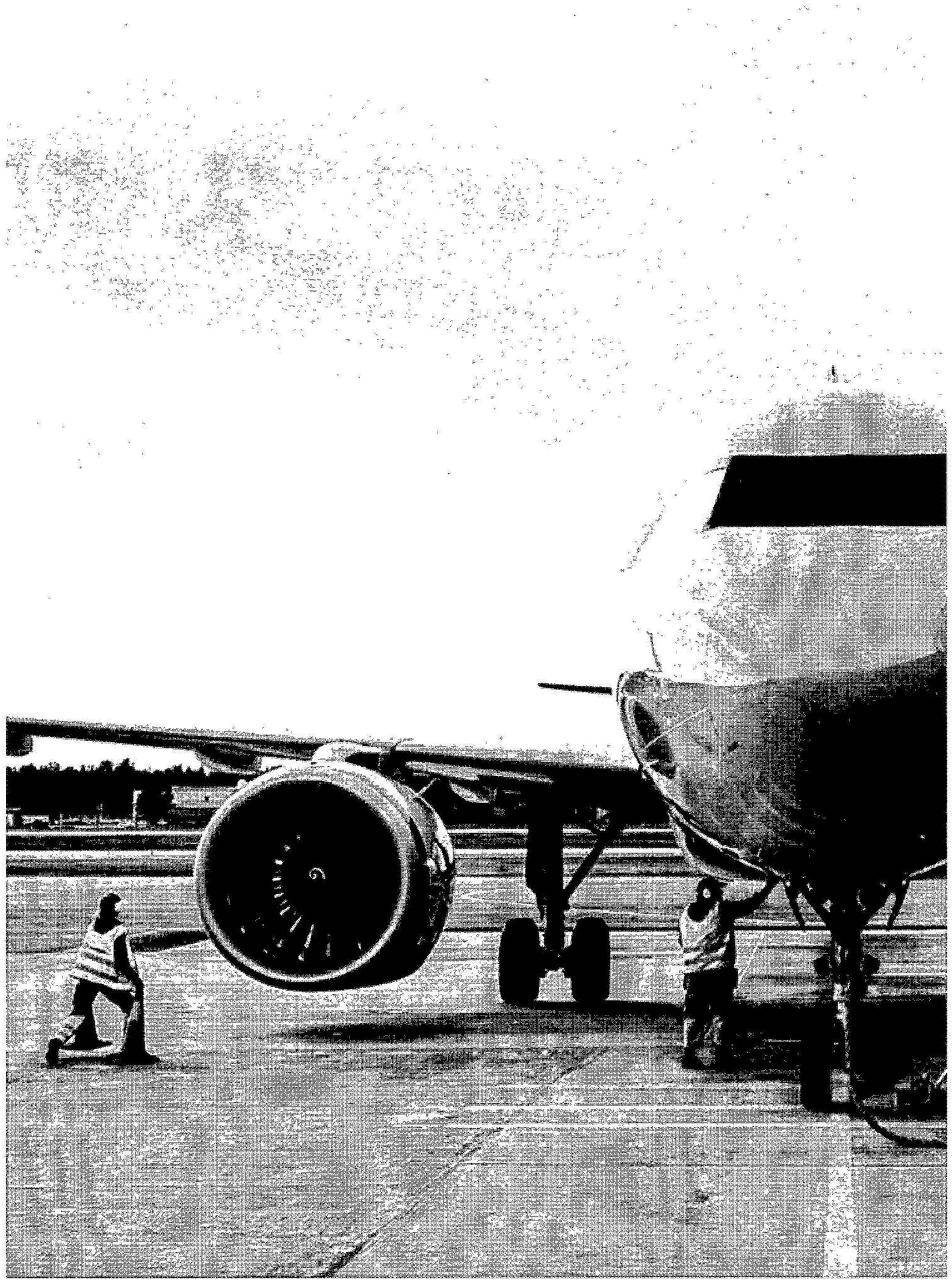
Med ambitionen att integrera sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter i det dagliga arbetet ska Swedavia vara en förebild inom hållbarhet både nationellt och internationellt. Ett grundläggande steg i hållbarhetsarbetet är att identifiera inom vilka områden Swedavia har möjlighet att göra störst skillnad.

Väsentlighetsanalysen är ett viktigt redskap för att bland annat med hjälp av Swedavias intressenter förstå verksamhetens påverkan på omvärlden och därmed 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. Väsentlighetsanalysen omsätts i handling genom att den dels integreras i Swedavias strategiska inriktning och övergripande mål. Den strategiska inriktningen bryts ner i organisationens affärs- och verksamhetsplaner på årsbasis.

Swedavias viktigaste väsentliga hållbarhetsfrågor är följande:

- Klimat och övriga utsläpp till luft
- Resurseffektivitet, avfallshantering och cirkulär ekonomi
- Hälsa och säkerhet
- Driftsäkerhet och krishantering
- Energi

Under 2024 har en dubbel väsentlighetsbedömning genomförts i linje med Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Eftersom de mål och prioriteringar som presenteras i denna års- och hållbarhetsredovisning baserar sig på den tidigare väsentlighetsanalysen är det den som redovisas. Den uppdaterade väsentlighetsbedömningen kommer presenteras i års- och hållbarhetsredovisningen när den har validerats.



# Intressentdialog

För att identifiera Swedavias väsentliga hållbarhetsfrågor genomförs regelbundet intressentdialoger med intressenter som påverkar eller påverkas av Swedavias verksamhet. Intressentdialogen ligger också till grund för väsentlighetsanalysen. Under 2022 genomfördes en omfattande intressentdialog inför att Swedavias strategiska inriktning uppdaterades. Externa intervjuer genomfördes med utvalda intressenter inom respektive intressentgrupp för att inhämta intressenternas behov, krav och förväntningar. Under 2024 har intervjuer genomförts med intressenter inom grupperna medarbetare, ägare, partner och samhället. Resultatet av dessa intervjuer kommer att presenteras i samband med att den uppdaterade dubbla väsentlighetsbedömningen presenteras.

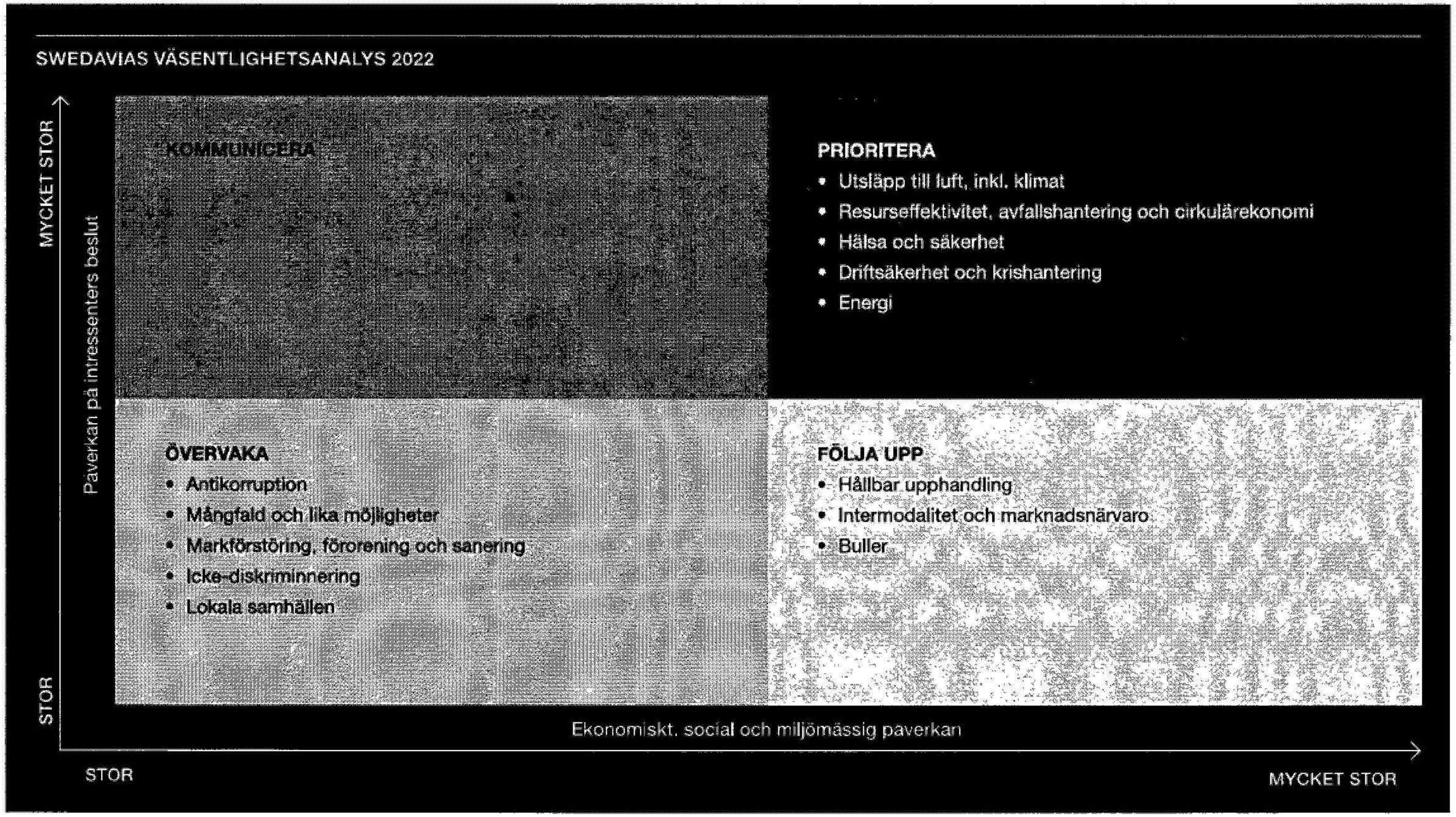


| INTRESSENTGRUPP | FÖRETAGSKUNDER | RESENÄRER | MEDARBETARE | ÄGARE | PARTNER | SAMHÄLLET |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Intressenter** | • Flyg- och fraktbolag<br>• Hyresgäster<br>• Reklamköpare<br>• Marktjänstbolag<br>• Mobilitetsoperatörer<br>• Telecomoperatörer | • Resenärer | • Swedavias medarbetare och chefer<br>• Flygplatsanställda<br>• Fackföreningar | • Ägare<br>• Styrelse | • Investerare och låneinstitut/kreditgivare<br>• Försäkringsbolag<br>• Delägare<br>• Strategiska leverantörer | • Myndigheter<br>• Bransch- och intresseorganisationer<br>• Samhällskontakter och politik<br>• Akademi och forskningsinstitut |
| **Viktiga frågor** | • Resurseffektivitet, avfallshantering och cirkulär ekonomi<br>• Utsläpp till luft, inkl. klimat<br>• Driftsäkerhet och krishantering<br>• Energi<br>• Hälsa och säkerhet | • Utsläpp till luft, inkl. klimat<br>• Hälsa och säkerhet<br>• Energi | • Hälsa och säkerhet<br>• Utsläpp till luft, inkl. klimat<br>• Driftsäkerhet och krishantering<br>• Icke-diskriminering<br>• Antikorruption | Inga nya intervjuer genomfördes med ägare/styrelse 2022, frågor från 2019 års intressentanalys kvarstår:<br>• Ekonomiskt resultat<br>• Klimatpåverkan<br>• Hälsa och säkerhet<br>• Relevant utbud utifrån kundbehov<br>• Innovation och digitalisering | • Utsläpp till luft, inkl. klimat<br>• Driftsäkerhet och krishantering<br>• Resurseffektivitet, avfallshantering och cirkulär ekonomi<br>• Mångfald och lika möjligheter<br>• Hälsa och säkerhet | • Utsläpp till luft, inkl. klimat<br>• Hälsa och säkerhet<br>• Resurseffektivitet, avfallshantering och cirkulär ekonomi<br>• Buller<br>• Markförstöring, förorening och sanering |

20250825027771

# Prioriterade väsentliga frågor

Prioriterade väsentliga frågor ligger till grund för Swedavias strategiska inriktning. Frågor som återges i diagrammet under "Prioritera" har stort fokus och utgör grunden för Swedavias strategiska hållbarhetsarbete. Frågor som listas som "Under övervakning", utgör områden som anses ha en betydande inverkan socialt, miljömässigt eller ekonomiskt och hanteras av Swedavias interna processer. I väsentlighetsanalysen från 2022 var klimatpåverkan den högst prioriterade hållbarhetsfrågan för i stort sett samtliga intressentgrupper. Det befäster de mål och prioriteringar Swedavia sedan länge arbetar med, bland annat inom förflyttningarna "Flygets klimatomställning" och "Flygplatsernas klimatomställning".



| PRIORITERAD VÄSENTLIG FRÅGA | DEFINITION | DÄRFÖR ÄR FRÅGAN VÄSENTLIG | MÅL | UTFALL |
|---|---|---|---|---|
| **Utsläpp till luft inklusive klimat** | Utsläpp till luft inkluderar växthusgaser, ozonnedbrytande ämnen, kväveoxider och svaveloxider bland andra betydande luftutsläpp. | För att minska den globala uppvärmningen och bidra till att de globala klimatmålen nås måste flygets klimatpåverkan minska.<br><br>Swedavia har direkt påverkan inom den egna verksamheten. Swedavia har även påverkan i det första ledet kunder/leverantörer, exempelvis kunder och anställdas transporter till och från flygplatsen, utsläpp inom byggverksamhet som utförs på Swedavias uppdrag samt flygets klimatpåverkan vid start och landning från Swedavias flygplatser. | • Inga utsläpp från inrikesflyget 2030.<br>• Andel hållbart flygbränsle: Tre procent 2024.<br>• Fossilfria avtal med berörda verksamhetsutövare: 75 procent 2024.<br>• Fossilfria flygplatser – ACA 5: Fyra stycken flygplatser 2024.<br>• Fossilfri byggverksamhet: 15 procent minskade utsläpp 2024 mot jämförelseåret 2015. | • Mäts ej<br>• 2,2 procent<br>• 70 procent<br>• Fyra flygplatser<br>• 24 procent |
| **Resurseffektivitet, avfallshantering och cirkulär ekonomi** | Hur material framställs, används och avyttras påverkar ur flera hållbarhetsperspektiv. Viktigt att beakta är exempelvis materialens källa och hur de producerats och komponeras, resurseffektivisering samt hur material/avfall kan återbrukas eller återvinnas när de är uttjänta. Livscykelperspektiv och cirkularitet är nyckelord.<br><br>Att minska resursanvändningen bidrar också till minskad klimatpåverkan. | Användning av naturresurser samt generering av avfall kan ske dels i den egna verksamheten, dels i den övriga värdekedjan, t.ex. hos leverantörer eller kunder.<br><br>Swedavia har direkt påverkan på avfallshantering och användning av naturresurser i den egna verksamheten. Swedavia påverkar även genom att skapa förutsättningar för aktörer på flygplatsen att sortera och återvinna avfall samt kan påverka genom att ställa krav på kunder och leverantörer. | • Ej målsatt. | • Ej målsatt. |
| **Hälsa och säkerhet** | 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. | 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.<br><br>Swedavia har ett direkt ansvar för flygsäkerhetsfrågor och ett gemensamt ansvar med polis för ordningshållning.<br><br>Swedavia har viss indirekt påvekan på andra aktörer, till exempel leverantörer av säkerhetstjänster och byggentreprenad samt partners och kunder. | • Säkerhetsmedvetenhet: mål att ha en positiv trend för utfallet.<br>• Inga allvarliga arbetsplatsolyckor.<br>• Genomförande av informations- och cybersäkerhetsåtgärder, 100 procent 2023. | • Uppnått<br>• Tre stycken<br>• 95 procent |

20250825027772

| PRIORITERAD VÄSENTLIG FRÅGA | DEFINITION | DÄRFÖR ÄR FRÅGAN VÄSENTLIG | MÅL | UTFALL |
|---|---|---|---|---|
| **Driftsäkerhet och krishantering** | Driftsäkerhet handlar om att produkten/tjänsten finns tillgänglig och kan leverera förväntad funktion vid förväntad tid. Krishantering behandlar förmågan att proaktivt förbereda för, hantera och lösa situationer där kris uppstår, exempelvis vid ett driftstopp. Efter bl.a. dialog med intressenter adderas även klimatanpassningsfrågan i definitionen då den i stor utsträckning påverkar driftsäkerheten. | Swedavias driftsäkerhet och krishantering påverkar kunder och resenärers möjlighet att bedriva verksamhet och att tillgodogöra sig företagets och kundernas produkter/tjänster. Swedavias driftsäkerhet och krishantering påverkar också samhällets tillgänglighet i stort, eftersom företaget utgör det nationella basutbudet inom flygplatser.<br><br>Swedavia har direkt påverkan på driftsäkerhet och krishantering genom hur företaget bedriver sin verksamhet. Arbetet sker även i samarbete med andra aktörer på flygplatsen. | • Ej målsatt. För en utförlig beskrivning av hur Swedavia jobbar med risk- och krishantering se sidorna 51-56. | • Ej målsatt. För en utförlig beskrivning av hur Swedavia jobbar med risk- och krishantering se sidorna 51-56 och 114-118. |
| **Energi** | Energi används i olika former, exempelvis som bränsle, el, värme och kyla. Energin kan komma från förnybara eller icke-förnybara källor. | Energins påverkan beror dels på i vilken form den används och dels på hur mycket som används och hur energieffektiv användningen är.<br><br>Energianvändning sker i flera delar av värdekedjan, både i den egna organisationen liksom hos leverantörer, kunder och slutkonsumenten. | Energieffektivisering (mätt i energieffektiviseringsåtgärder):<br><br>• Målnivån innebär att energieffektiviseringsåtgärderna motsvarar två procent av energianvändningen föregående år. | • Ej uppnått. |

# Risker i Swedavias leverantörsarbete



Välfungerande leverantörskedjor är avgörande för att Swedavia ska kunna uppnå sina mål. Utmaningar under året har varit förändrade säkerhetskrav på leverantörerna, samt att fortsatt övervaka ägarstrukturen i leverantörskedjan hos de större leverantörerna utifrån sanktioner.

En djup förståelse för leverantörsmarknaden liksom för de utmaningar och hållbarhetsrisker inom områden där Swedavia upphandlar är av stor vikt för bolagets verksamhet.

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.

**KATEGORIBASERAT INKÖP**

Swedavia Inköp arbetar kategoribaserat, där kategorierna är uppdelade utifrån hur leverantörsmarknaden ser ut. Swedavias normala inköpsvolym är cirka 5 miljarder SEK under ett normalår. Under 2024 har oroligheterna i världen och inflationen haft fortsatt negativ påverkan på Swedavias inköpspriser. Enligt Swedavias bedömning är 75 av avtalsleverantörerna strategiskt viktiga för verksamheten och uppföljningsarbetet med dessa har stort fokus.

**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 Upphandlings-myndighetens kriteriebibliotek för att ställa hållbarhetskrav i upphandlingar där det är relevant.

Förbättrings- och utvecklingsarbete i leverantörsleden pågår kontinuerligt.

**YTTERLIGARE STEG MOT MER HÅLLBAR UPPHANDLING**

Under 2024 har en kompetenshöjning gjorts inom inköp där alla inköpare utbildats inom tillbörlig aktsamhet med fokus på riskanalys, prioritering av risker samt hantering av risker. En liknande kompetenshöjning har även påbörjats för avtalsansvariga inom Swedavia.

Swedavia har under året arbetat med att se över de system som används inom inköp för att ta ett nästa steg med uppföljningar av hållbarhetskrav för våra befintliga leverantörer. I och med det har bolaget ökat möjligheterna att stärka förmågan att följa upp ställda hållbarhetskrav på ett systematiskt sätt. Systemstödet möjliggör även djupare insyn i leverantörsleden.

Swedavia har även genomfört en fördjupad risk- och konsekvensanalys för att identifiera påverkan på mänskliga rättigheter i leverantörs- och kundled kopplat till de upphandlingar som Swedavia genomför.

Arbetet har utförts utifrån FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och varje kategori av inköp har granskats utifrån potentiella och faktiska risker. Identifierade risker har analyserats utifrån allvarlighetsgrad och sannolikhet samt prioriterats. De inköpskategorier med mest allvarliga risker för negativ påverkan på mänskliga rättigheter är bland annat byggtjänster, teknisk utrustning och IT.

Vid tecknande av avtal med leverantörer biläggs alltid Swedavias Code of Conduct.

20250825027 73

# Klimat- och miljöpåverkan från flyget och flygplatser

Swedavia har långsiktigt och konsekvent verkat för att minska fossila koldioxidutsläpp och annan negativ påverkan på miljön från den egna verksamheten. Genom en rad aktiviteter bidrar bolaget också till minskningen av fossila drivmedel och fossil energi i hela värdekedjan.

**PÅ OCH RUNT FLYGPLATSEN**

Sedan december 2020 har Swedavia varit fossilfria i den egna flygplatsverksamheten. Swedavia ställer även höga krav för hur partners ska arbeta miljövänligt för att få verka på Swedavias flygplatser med ett ambitiöst mål om helt fossilfria flygplatser till 2025. Från och med 2030 ska också de transporter som Swedavia kan påverka vara fossilfria. På så sätt kan Swedavia bidra till en omställning för transportbranschen i de regioner där bolaget är verksamt. Till 2040 ska även Swedavias bygg - och anläggningsverksamhet ha nettonollutsläpp av växthusgaser. Utöver det arbetar Swedavia med en rad olika miljöfrågor kopplat till flygplatsens befintliga och tidigare verksamhet i olika projekt.

**LADDINFRASTRUKTUR**

**VIKTIGT PÅ FLYGPLATSEN**

En väl utvecklad och tillgänglig infrastruktur för fordonsladdning är avgörande för att nå Swedavias mål om fossilfria flygplatser, både när det gäller resor till och från flygplatsen, dagens flygplatsverksamhet och beredskap inför framtida elflyg på flygplatserna. En större förstudie kring laddinfrastruktur på flygtrafiksidan startades upp på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport under 2024. Förstudien har bland annat resulterat i ett förslag på strategier med kundsegmenterad prissättning och tekniska krav. Infrastrukturen på flygplatsernas publika delar byggs samtidigt ut för att fortsatt kunna erbjuda laddning av eldrivna fordon för både privatbilister, taxi, busstrafik och hyrbilsverksamhet. För att finansiera vidare utbyggnad av laddinfrastruktur implementerades under hösten en betaltjänst för fordonsladdare vid nio av Swedavias tio flygplatser. Beslut fattades också om en kraftfull utbyggnad av snabbladdare vid taxiangöringen på Stockholm Arlanda Airport.

**SWEDAVIAS INSATSER MOT PFAS-FÖRORENINGAR**

Poly- och perfluorerade alkylsubstanser (PFAS) är en stor grupp syntetiska ämnen som är mycket svåra att bryta ner. Vissa PFAS kan ha skadliga effekter på både människa och miljö. Fram till 2008 användes PFAS-haltigt brandsläckningsskum vid bland annat brandövningar, vilket ledde till omfattande föroreningar i mark och vatten runt Swedavias , dåvarande LFV, flygplatser. Sedan 2011 används endast fluorfri släckvätska.

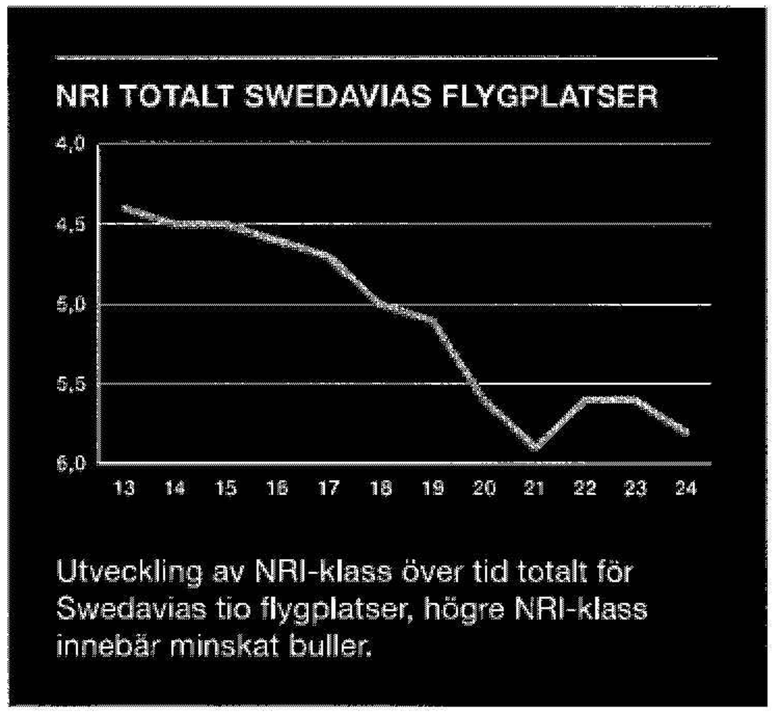
Swedavia arbetar aktivt med att utreda PFAS-föroreningar vid flygplatser där bolaget har miljötillstånd. Utredningarna följer Naturvårdsverkets process för efterbehandlingsåtgärder och sker i samråd med tillsynsmyndigheter. Målsättningen är att kartlägga föroreningsutbredning, identifiera risker och utvärdera åtgärdsbehov. Flera flygplatser är redan i, eller närmar sig, fasen för åtgärdsutredningar där olika platsspecifika strategier jämförs.

Swedavia är en viktig aktör i utvecklingen av metoder för efterbehandling av PFAS i mark och vatten. I slutet av 2023 togs en av Nordens största PFAS-reningsanläggningar av sin sort för dagvatten i drift vid Stockholm Arlanda Airport. Under 2024 reducerades cirka 0,75 kg PFAS. Anläggningen är en tillfällig skyddsåtgärd i väntan på en permanent lösning och är central för att minska spridningen av PFAS till Märstaån och Mälaren, som används för dricksvattenproduktion. Stockholm Arlanda Airport planerar för ytterligare anläggningar. Reningsanläggningar finns sedan tidigare även på Göteborg. Landvetter Airport, Visby Airport och på Bromma Stockholm Airport. Vid Visby Airport planeras pilotanläggning för lokal efterbehandling av jordmassor och ytterligare en reningsanläggning planeras på Bromma Stockholm Airport. Utredningar fortgår på samtliga flygplatser och under de kommande åren planerar Swedavia att fortsätta arbetet med såväl riskbedömningar och åtgärdsutredningar.

**MINSKAD BULLERBELASTNING**

Swedavia har under många år arbetat aktivt för att bullerbelastningen från flygplatserna ska minska och att den exponering som ändå sker ska upplevas acceptabel i förhållande till flygets samhällsnytta. Bullerbelastning beräknas enligt ACI Noise Rating Index (NRI). I grafen nedan visas hur flygplansflottan förändras mot tystare flygplan över tid. På Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport görs långtidsmätningar av buller 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 och kurvade inflygningar för att undvika tätorter. Det pågår även arbete med inflygningar där flygplanet sjunker kontinuerligt från marschhöjd till rullbana för att reducera bullret, något som dessutom sparar bränsle och minskar utsläppen. Totalt har 757 kurvade inflygningar genomförts till Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport, Åre Östersund Airport och Stockholm Arlanda Airport under 2024, vilket minskade utsläppen av fossil koldioxid med cirka 124 ton. Bullerbelastningen är dock fortsatt en bety-

dande miljöaspekt och det är viktigt att fortsätta det aktiva arbetet med minskningar. Det är också av stor vikt att Swedavia fortsätter att upprätthålla en god kommunikation med sina grannar genom bland annat möten.




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

### ÅTGÄRDER FÖR EFFEKTIV ENERGIANVÄNDNING

De senaste åren har präglats av en volatil energimarknad, från rekordhöga prisnivåer 2022 till sjunkande priser 2023 och 2024. Samtidigt har priset på biobränsle och fjärrvärme ökat. Swedavia har genomfört en rad energieffektiviseringsåtgärder, bland annat byte till LED-belysning, byte till energieffektivare fläktar samt underhåll av energianläggningar, driftoptimeringar och reinvesteringar. Energimålet att genomföra energieffektiviseringsåtgärder motsvarande två procent av föregående års energianvändning uppnåddes inte. Energianvändningen på Swedavias flygplatser uppgick under 2024 till cirka 169 GWh exklusive fordonsladdning och el till flygplansförsörjning om 4 MWh (170 GWh respektive 2 GWh 2023).

### PÅVERKAN INOM BYGGVERKSAMHETEN

För att Swedavias flygplatser ska vara attraktiva, moderna och uppfylla alla säkerhetskrav, bedrivs en kontinuerlig utveckling genom både nybyggnation och anpassning av befintlig infrastruktur. Swedavias mål är att nå nettonollutsläpp av växthusgaser från denna verksamhet senast 2040. Målet omfattar hela kedjan – från byggmaterial till transporter och drivmedel.

I upphandlingar för bygg- och entreprenadprojekt ställer Swedavia omfattande miljökrav för att säkra en hög grundnivå i hanteringen av miljöpåverkan. För projekt över 20 MSEK används klimatkalkyler tillsammans med årliga reduktionskrav. Under 2024 var kravet på utsläppsminskning 15 procent jämfört med referensåret 2015, vilket överträffades med en faktisk minskning på 24 procent.

För att minska klimatpåverkan vid byggnation och anläggningsarbeten arbetar Swedavia (tillsammans med entreprenörer) med att välja material och lösningar som minskar resursanvändningen och utsläppen. Exempelvis har stålstommar ersatts med trästommar, massor återanvänts inom närområdet för att minska transporter, och hållbart drivmedel använts i entreprenader. I en lagerbyggnad har även dimensioneringen av betongplattan optimerats för att minska materialåtgången.

Swedavia är också en aktiv part i branschens utveckling. Genom deltagande i forsknings- och utvecklingsprojekt samt nätverk bidrar företaget till nya hållbara lösningar. Swedavia har anslutit sig till Fossilfritt Sveriges färdplan för bygg- och anläggningssektorn och prioriterar särskilt masshantering, ett område med stor potential att minska klimatpåverkan. Genom framtagning av masshanteringsplaner och riktade resurser driver Swedavia en betydande förflyttning inom området.

### AVFALL OCH CIRKULARITET

För att effektivisera arbetet med cirkulära affärsmodeller och nollvision avfall, som är en del av Swedavias Målbild 2030, har Swedavia bildat en arbetsgrupp vars fokus ska ligga på cirkulära materialflöden. Under året har Swedavia också genomfört flera åtgärder för att förbättra återvinningsgraden, till exempel kompletterat såväl Swedavias personalutrymmen som gemensamhetsutrymmen med behållare för att sortera olika typer av avfall.

### MILJÖTILLSTÅND

För att bedriva flygplatsverksamhet krävs tillstånd enligt 9 kapitlet miljöbalken (MB). Det krävs oftast också tillstånd enligt 11 kapitlet MB (vattenverksamhet) för vissa dammanläggningar, grundvattenbortledning med mera. Ett miljötillstånd reglerar bland annat hur verksamheten ska bedrivas för att minimera negativ påverkan på människors hälsa och miljö. Det anger vad som är tillåtet inom verksamheten och specificerar vilka försiktighetsmått och skyddsåtgärder som krävs. I miljötillstånden föreskrivs ett antal villkor som verksamheten måste drivas i enlighet med, vilka följs upp årligen. Swedavia har under 2024 haft 12 villkorsöverträdelser av totalt 156 miljövillkor för Swedavias tio flygplatser. Vid utgången av 2024 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser, Luleå Airport och Ronneby Airport, bedrev Swedavia civil flygplatsverksamhet och Försvarsmakten ansvarade för miljötillstånden.

## Flygtrafiken

Swedavia har satt upp ett strategiskt miljömål om att fem procent av allt flygbränsle som tankas i Sverige ska vara hållbart 2025. Utöver det ska inrikesflyget vara fossilfritt till 2030 och till 2045 ska allt flyg i Sverige vara fossilfritt.

### HÅLLBART FLYGBRÄNSLE

En av de viktigaste lösningarna för att nå dessa mål är ökad användning av hållbart flygbränsle. Enligt bränsleproducenten Neste kan flygets fossila koldioxidutsläpp minska med upp till 85 procent ur ett livscykelperspektiv med hållbart flygbränsle. Trots detta är tillgången på hållbart bränsle fortfarande otillräcklig. Det finns dock omfattande planer på att öka produktionen, men tydliga signaler och insatser från flera aktörer krävs för att möjliggöra en storskalig omställning.

Swedavia bidrar till att öka efterfrågan på hållbart flygbränsle genom flera initiativ. Sedan 2016 har bolaget upphandlat hållbart flygbränsle för sina egna tjänsteresor, och från 2019 har gemensamma upphandlingar genomförts där även andra organisationer kan delta. Under 2024 deltog exempelvis SOS Alarm i upphandlingen, vilket resulterade i att totalt 275 ton hållbart flygbränsle tankades, varav 215 ton för Swedavias räkning. Swedavia planerar att fortsätta detta arbete under 2025.

För att ytterligare stimulera efterfrågan har Swedavia ett incitamentsprogram där flygbolag kan ansöka om bidrag på 50 procent av merkostnaden för frivillig tankning av hållbart flygbränsle vid någon av Swedavias flygplatser. På Swedavias två största flygplatser tillämpas även en klimatdifferentierad

20250825027774

startavgift sedan flera år tillbaka som bidrar till att främja en flygindustri med lägre klimatpåverkan.

## KOMMERSIELLA ELFLYGSLINJER KAN BLI MÖJLIGA

Swedavia medverkar i flera projekt för att förbereda flygbranschen för elektrifiering. Genom att bidra med sin expertis kan flygplatsens behov tydliggöras och utmaningar flaggas, vilket gör det möjligt för samarbetspartners att fokusera på lösningar som förverkligar och kommersialiserar framtidens fossilfria flygplan.

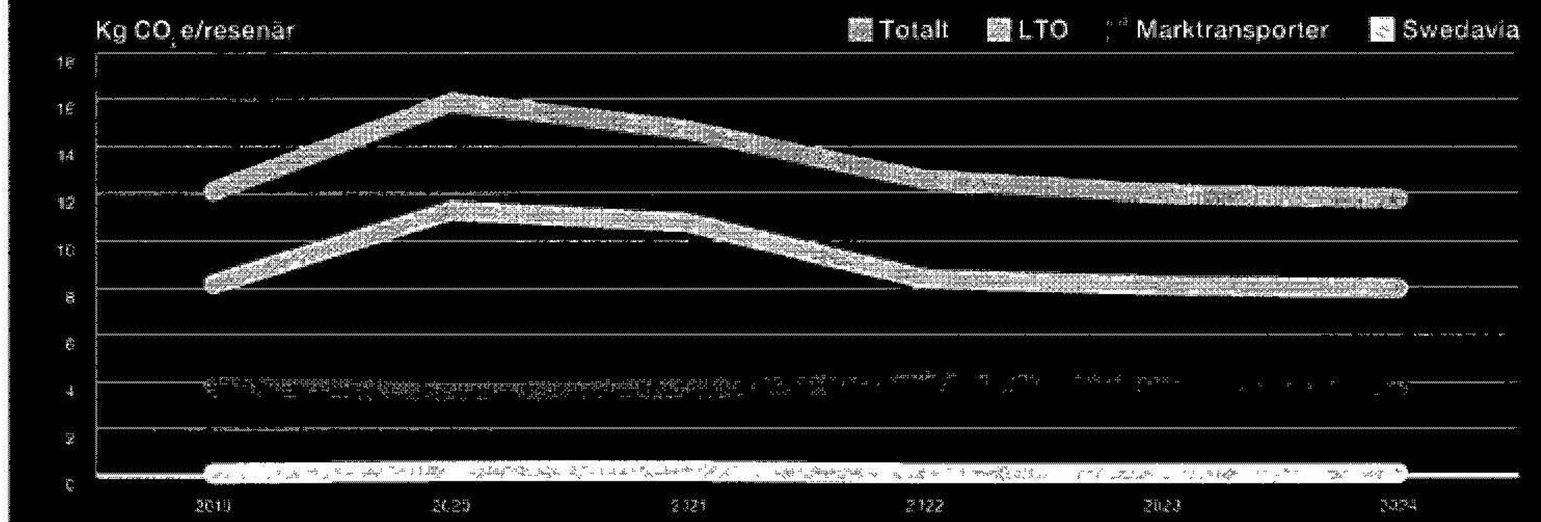
2022 tog Swedavia plats i Heart Aerospace Industrys advisory board. I ett projekt tillsammans med Heart Aerospace, SAS, BRA och Northvolt detaljstuderades taxning och turn-around-processen. Det testades på Säve flygplats i september 2024 i en livemiljö med ett fullt utrustat elflygplan som dock ej kan flyga. Swedavias expertis inom de operativa processerna på flygplatsen blev ett värdefullt bidrag till försöksverksamheten.

Under 2024 har Swedavia fokuserat på att bilda sig en uppfattning om andelen kommande fossilfria flygplan och flyglinjer på bolagets flygplatser, trafikeringsmönster samt hur detta kommer att förändras över tid. Genom att arbeta fram scenarier för el- och vätgasflyget kan bolaget bättre förstå de fysiska och operationella konsekvenserna för flygplatserna i framtiden. Swedavia förbereder även flera av sina flygplatser för elflyget, bland annat projekteras en plats på Stockholm Arlanda Airport med tillhörande elinfrastruktur och transformatorstation. Anläggningen beräknas stå klar 2026. Samarbeten som Nordic Initiativ for Electric Aviation (NEA) och partnerskapet med bland andra Airbus om vätgasflyget som samlar många aktörer i Norden är särskilt viktigt för Swedavia. Det ger bolaget en plattform för att diskutera frågor med flygplatsoperatörer i grannländerna och med flygplanstillverkarna.

## VÄTGAS SOM FLYGBRÄNSLE

Precis som för elflyget krävs omfattande studier för att förstå vätgasens konsekvenser på flygplatserna. Swedavia deltar i ett omfattande projekt tillsammans med flera flygplatser och aktörer inom flyg- och vätgasindustrin runt Östersjön. Projektet syftar till att studera vätgasens ekosystem kopplat till flyget, från produktion och distribution av vätgas till tankning av flygplan. Parallellt med det arbetet inledde Swedavia under 2023 diskussioner om ett separat partnerskap för att undersöka förutsättningarna för att införa vätgasflyg på flygplatserna, vilket formaliserades i början av 2024. Swedavia har även ett pågående internt arbete, med stöd från externa experter och samarbetspartners vid behov, för att bättre förstå de potentiella konsekvenserna av att använda vätgas för flyget på flygplatser, inklusive infrastrukturbehov och risker.

### UTSLÄPP AV KOLDIOXIDEKVIVALENTER PER PASSAGERARE




1) Med LTO avses Landing and Take-Off, det vill säga flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken. Antalet passagerare har minskat kraftigt till följd av pandemin. Detta visar sig som en ökning i utsläppen per passagerare (kg per passagerare). De absoluta utsläppen (kg) har dock minskat.

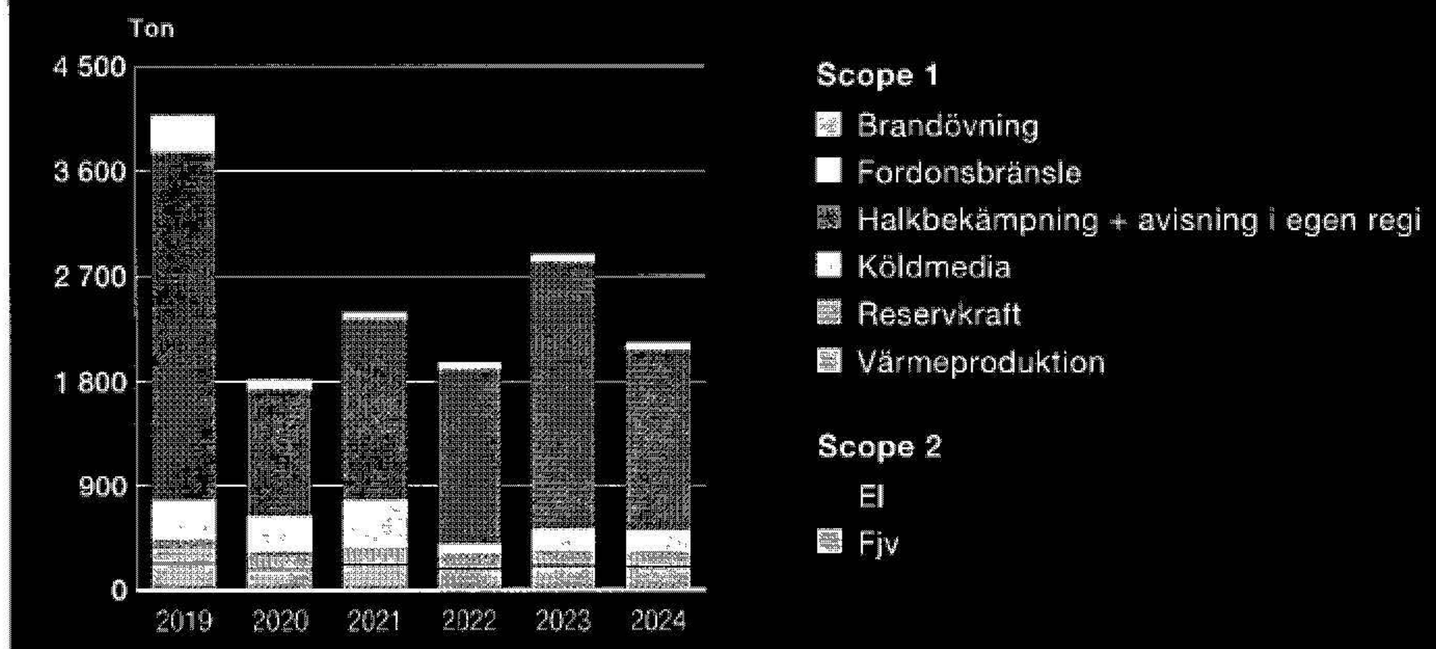
Swedavia har ändrat redovisningen från $CO_2$ till $CO_2e$ samt vidgat redovisningen till att inbegripa hela Scope 1 och 2. Det innebär att utsläpp från halkbekämpningsmedel, avisningsmedel samt utsläpp av köldmedia har tillkommit. Tidigare år var fokus på målsättningen att fasa ut fasa ut fossila bränslen till utgången av år 2020.

Beräkningen av utsläpp från vissa poster nödgas använda underlag med ett års eftersläpning. Det är emissionsfaktorer för fjärrvärme samt utsläpp från köldmedia.

**AVVIKELSER**

Avvikelse från 0-utsläpp av fossil $CO_2$ i egen verksamhet för år 2024 med ett utsläpp som motsvarar 4,9 ton $CO_2e$ har registrerats. Anledningen är en intern avvikelse kopplat till hybridbilar som tankat bensin under åren 2020-2024. Hela utsläppet för åren är redovisade i års- och hållbarhetsredovisningen 2024.

## SWEDAVIA SCOPE 1 OCH 2 (ton $CO_2$e)




Swedavia har ändrat redovisningen från $CO_2$ till $CO_2$e samt vidgat redovisningen till att inbegripa hela Scope 1 och 2. Det innebär att utsläpp från halkbekämpningsmedel, avisningsmedel samt utsläpp av köldmedia har tillkommit. Tidigare år var fokus på målsättningen att fasa ut fossila bränslen till utgången av år 2020.

Beräkningen av utsläpp från vissa poster nödgas använda underlag med ett års eftersläpning. Det är emissionsfaktorer för fjärrvärme samt utsläpp från köldmedia.

**AVVIKELSER**

Avvikelse från 0-utsläpp av fossil $CO_2$ i egen verksamhet för år 2024 med ett utsläpp som motsvarar 4,9 ton $CO_2$e har registrerats. Anledningen är en intern avvikelse kopplat till hybridbilar som tankat bensin under åren 2020-2024. Hela utsläppet för åren är redovisade i års- och hållbarhetsredovisningen 2024.

## KOLDIOXIDAVTRYCK, kton $CO_2$e

| Flygplats | Swedavia (Scope 1 och 2) | | Marktransporter (Del av Scope 3) | | Flygtrafik | | Totalt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Stockholm Arlanda Airport | 1,0 | 1,2 | 76,8 | 91,0 | 184,3 | 179,7 | 262,1 | 271,9 |
| Göteborg Landvetter Airport | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 1,8 | 7,6 | 9,1 | 8,7 | 11,3 |
| Malmö Airport | 0,2 | 0,2 | 22,3 | 23,1 | 39,3 | 38,1 | 61,7 | 61,4 |
| Bromma Stockholm Airport | 0,1 | 0,1 | 0,9 | 0,9 | 1,7 | 1,7 | 2,7 | 2,6 |
| Umeå Airport | 0,2 | 0,4 | 5,5 | 6,2 | 6,7 | 7,8 | 12,4 | 14,4 |
| Luleå Airport | 0,1 | 0,1 | 10,0 | 13,1 | 10,5 | 12,9 | 20,6 | 26,1 |
| Åre Östersund Airport | 0,1 | 0,1 | 1,3 | 1,4 | 2,0 | 2,1 | 3,4 | 3,7 |
| Kiruna Airport | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,5 | 0,7 | 1,0 | 1,1 | 1,5 |
| Ronneby Airport | 0,1 | 0,2 | 2,2 | 2,2 | 5,8 | 5,8 | 8,1 | 8,1 |
| Visby Airport | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 1,0 | 1,8 | 2,0 | 2,7 | 3,0 |
| **Totalt** | **2,1** | **2,9** | **121,1** | **141,1** | **260,3** | **260,1** | **383,5** | **404,1** |
| *Procentuell förändring 2023–2024:* | *-26%* | | *-14%* | | *+/-0* | | *-5%* | |

Koldioxidekvivalentavtrycket för Swedavias flygplatser 2024 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 koldioxidekvivalentavtrycket för Swedavias flygplatser minskat från cirka 404 kton $CO_2$e 2023 till 384 kton $CO_2$e 2024.

Beräkningen av utsläpp från resenärernas marktransporter har uppdaterats. Effekten av en större andel taxiresor med elfordon samt reguljär busstrafik med fossilfria bränslen har fått ett genomslag i beräkningarna.

Passagerarantalet 2024 var totalt drygt 32 miljoner vilket minskat klimatpåverkan per passagerare från 12,0 till 11,8 kg $CO_2$e.

20250825027T5

# Samarbeten 2024

## Miljö

**2030-SEKRETARIATET**
Samlar partners som verkar inom något av Swedavias fokusområden för förändring: bil, bränsle och beteende. Tillsammans analyserar medlemmarna omvärlden, skapar prognoser om framtiden samt driver politiker och företag i en hållbar riktning.

**CESTAP INNOVATIONSKLUSTER**
CESTAP (Competence cEntre in Sustainable Turbine fuels for Aviation and Power) är ett kompenscentrum som samlar akademiska och industriella partners för att främja produktion och användning av hållbara bränslen för stationära gasturbiner och flygmotorer. Centret finansieras av Energimyndigheten.

**F3 INNOVATIONSKLUSTER**
Swedavia är ny medlem i innovationsklustret F3 på Chalmers Tekniska Högskola som genom samverkan syftar 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.

**FLY GREEN FUND**
Swedavia är partner i den ekonomiska föreningen som ska verka för en ökad efterfrågan på hållbart flygbränsle och stötta produktion av hållbart bränsle i Norden.

**FOSSILFRITT SVERIGE**
Regeringsinitiativ som samlar över 450 företag, kommuner och andra aktörer kring frågan om en fossilfri värld och att Sverige ska vara en föregångare i arbetet att nå dit. Aktörerna förbinder sig att visa upp konkreta åtgärder för minskade utsläpp.

**FOSSILFRITT FLYG I NORRA SVERIGE 2.0. / FLYH2UME**
Projekt som drivs tillsammans med Umeå kommun, Umeå energi och RISE i syfte att undersöka möjligheterna till att skapa en skalbar vätgasanläggning på Umeå Airport för att bidra till regionalt fossilfritt flygnät i regionen.

**GREEN FLYWAY**
Swedavia är medfinansiär i projektet vars ursprungliga mål var att göra Åre Östersund Airport redo att ta emot testverksamhet för elflyg, något som realiserades under hösten 2020. Swedavia kommer delta i ett nytt gränsöverskridande treårigt projekt med projektägarna Östersunds kommun och Röros Näringshage samt partners kallat Green Flyway 2.0.

**KLIMATPROGRAMMET ACA (AIRPORT CARBON ACCREDITATION)**
Swedavia är medlem i ACI Europe ACA Climate Change Task Force vars syfte är att ta fram och utveckla ett certifieringsprogram för flygplatser i hela världen. Målen ska uppfylla Parisöverenskommelsens intentioner.

**NORDIC INITIATIVE FOR SUSTAINABLE AVIATION (NISA)**
Swedavia är medlem i det nordiska samarbetet NISA där ett stort antal aktörer arbetar för att tillsammans hitta en effektiv försörjning av hållbart bränsle till flygbranschen.

**PFAS-NÄTVERK**
Swedavia deltar i ett flertal PFAS-nätverk, både nationella och internationella, med målet att lösa problemen med högfluorerade ämnen i marken och dricksvattnet, men också verka för fler initiativ till forskning kring PFAS. Läs mer på sidan 120.

**VÄTGASSAMARBETE**
Swedavia ingick tidigt 2024 i ett partnerskap med Airbus, SAS, Avinor, Vattenfall och Statskraft för att utforska möjligheterna att flyga med vätgasdrivna flygplan från 2035. Målet är att föreslå åtgärder för att möjliggöra vätgasflyg i Sverige och Norge, inklusive scenarier för antal vätgasflygplan och volymer av flytande vätgas vid flygplatserna.

**BALTIC SEA REGION HYDROGEN AIRPORT**
Swedavia deltar i projektet som drivs tillsammans med många flygplatskoncerner och flygplatsägare runt Östersjön, och har som syfte att utreda de möjligheter som vätgasplan kan bidra med till regionala flygplatser. Målet är att förstå logistiken kopplat till vätgas i regionen samt estimera den del av regionala flyglinjer som kommer att trafikeras av vätgasflyget vid olika årtal fram till 2040-talet utifrån affärsmässiga förutsättningar.

## Teknisk innovation och elektrifiering

**AZEA (ALLIANCE FOR ZERO EMISSION AVIATION)**
Swedavia är medlem i EU-kommissionens initiativ AZEA, vars syfte är att förbereda flygbranschen och marknaden för eldrivna och vätgasdrivna kommersiella flygplan.

**DIVERSE ELFLYGSAMARBETEN**
Swedavia deltar aktivt i ett flertal projekt kopplat till laddinfrastruktur av elflyget (bland annat FAACE, ELFLYSVE och Air-charge) och hur denna ska utformas från fasta installationer likt dagens laddinfrastruktur för markfordon till mobila laddlösningar som kan ge en större flexibilitet för flygplatserna. Målet med dessa projekt är att bättre kunna förstå dels de tekniska aspekterna, dels de ekonomiska och affärsmässiga delarna kopplade till olika laddningslösningar för batteridrivna flygplan.

**ELEKTRISK LUFTTRANSPORT I SVERIGE (ELISE)**
Partner i konsortiet där målet är att få fram ett kommersiellt elflygplan till 2025 där dagens flygplatser har en nyckelroll. ELISE steg 3 är ett fortsättningsprojekt från ELISE steg 1 och 2, som resulterade i Heart Aerospace och flygplansmodellen ES-30. Projektet, som inkluderar Heart Aerospace, SAS, Braathens, Northvolt och Swedavia, fokuserar på att studera laddning och turn-around av ES-30 i flygplatsmiljö.

**HEART AEROSPACE**
Swedavia är en av rådgivarna i Heart Aerospace Industry Advisory Board i syfte att verka för utvecklingen av ett hållbart elektrifierat regionalt flygplan. Rådgivargruppen bidrar bland annat med att definiera krav och därmed snabba upp startdatum för Heart Aerospaces elflygplan ES-30. Även BRA, SAS och Northvolt deltar i projektet som delfinansieras med cirka 20 MSEK av innovationsmyndigheten Vinnova.

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

**THE NORDIC NETWORK FOR ELECTRIC AVIATION (NEA)**
Swedavia drev projektet NEA 1.0 2019 - 2022 tillsammans med flygplatshållare och flygbolag i Norden för att samordna utvecklingen av elflyget. 2023 startade NEA 2.0 i syfte att fördjupa frågeställningarna.

## Flygplats- och tillgänglighetssamarbeten

**ACI EUROPE (AIRPORT COUNCIL INTERNATIONAL EUROPE)**
ACI Europe är den europeiska grenen av branschorganisationen ACI (Airports Council International) och representerar över 500 flygplatser i 55 länder. Swedavias deltagande syftar till att främja kunskap inom viktiga operativa och strategiska frågor, säkerställa omvärldsbevakning samt påverka europeisk och global reglering och policy.

**ARLANDAREGIONEN**
Ett samverkansforum mellan kommunerna Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna, Knivsta samt Swedavia som syftar till att säkra en positiv utveckling som gynnar både kommunernas och Stockholm Arlanda Airports utveckling. Samverkansarbetet fokuserar främst på att få till stånd nödvändiga investeringar inom trafikinfrastruktur, bostadsbyggande, näringslivsutveckling samt klimat- och miljö.

**CONNECT SWEDEN**
Connect Sweden etablerades 2013 och är ett samverkansprojekt som syftar till att stärka Sveriges internationella flygförbindelser, och därmed landets konkurrenskraft. Målet är att stärka Stockholm Arlanda Airports position som Skandinaviens ledande hub. I projektet deltar bland andra Länsstyrelsen Stockholm, Region Stockholm, Stockholms Handelskammare samt företrädare från näringslivet och andra sektorer i samhället.

**SAMARBETE MED CHANGI AIRPORT GROUP**
I slutet av november 2024 undertecknade Swedavia en Memorandum of Understanding, det vill säga ett avtal om samarbete och kunskapsdelning, med Changi Airport Group i Singapore. Samarbetet sträcker sig till att börja med över tre år och fokuserar på utbyte av erfarenheter, arbetssätt och kunskaper.

**SVENSKT FLYG**
Föreningen Svenskt Flyg samlar representanter för Sveriges flygsektor. Medlemmarna består av bland annat flygplatser, flygbolag, flyg- och rymdindustrin samt aktörer inom flygtrafiktjänster och luftfartsfrågor.

Syftet med verksamheten är att genom dialog och samverkan med samhällets övriga aktörer stärka förtroendet för det kommersiella flyget och flygindustrin så att dessa ges möjligheter att verka och utvecklas i Sverige. Föreningen Svenskt flyg är ansvarig för uppföljningen av flygbranschens färdplan för fossilfri konkurrenskraft inom ramen för Fossilfritt Sverige.

**VIKTIGA LOKALA OCH REGIONALA SAMARBETEN**
Swedavia bjuder in representanter från regionerna i det som kallas Flygråd för att diskutera trafikutveckling och andra viktiga tillgänglighetsfrågor. Swedavia deltar utöver det i flera forum, bland annat Go:Connect i Göteborg, Sveriges Handelskamrar och Mälardalsrådet.

## Samhälls- och säkerhetsfrågor

**ARLANDA MOT MÄNNISKOHANDEL**
Nätverket består av aktörer på och kring Stockholm Arlanda Airport. Genom samverkan och ökad kunskap bidrar nätverket till att skapa en tryggare flygplats samt uppmärksammar offer för människohandel.

**HÅLL NOLLAN**
Samverkan för noll olyckor i byggbranschen, inte bara hos byggföretag utan i alla företag och organisationer som beställer, planerar och genomför byggprojekt.

**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.

20250825027776

# 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. |
| Sidorna 23-24, 56, 58 och 61 | Sidorna 113-114, 117-118 | Sidorna 51-56 | Sidorna 51-56, 112-123 |
| **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. |
| Sidorna 23-24, 56, 58 och 61 | Sidorna 16-24, 42-43 | Sidorna 51-56 | Sidorna 112-123 |
| | **C.** Beredskapen av organisationens strategi med hänsyn till olika klimatrelaterade scenarier.<br><br>Swedavia kommer att fortsätta utvecklingen av scenarioarbetet under 2026. | **C.** Integration av ovanstående processer i organisationens generella riskhantering.<br><br>Sidorna 51-56 | **C.** Mål för att hantera klimatrelaterade risker och möjligheter.<br><br>Sidorna 16-24, 112-123 |

# 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 ska den uppfylla tre grundkrav:

1. Bidra väsentligt till ett eller flera av de sex fastställda miljömålen.
2. Inte orsaka betydande skada för något av de övriga målen (DNSH-kravet).
3. Uppfylla minimikrav inom mänskliga rättigheter, antikorruption, konkurrens och skatter.

**SWEDAVIAS ARBETE MED EU:S TAXONOMI**

Den tidigare avsaknaden av harmonisering och branschspecifika riktlinjer ledde till att Swedavia tidigare använt en försiktig tolkning av Taxonomin, vilket påverkade valet av rapporterade aktiviteter. Gradvis har Swedavia dock utvidgat tillämpningsområdet, inkluderat fler aktiviteter och utökat de ekonomiska verksamheterna som omfattas av rapporteringen.

Under 2024 har Swedavia fortsatt sitt arbete med att harmonisera och implementera EU:s Taxonomi för flygplatsverksamhet. Fokus har varit att närma sig kraven i EU:s Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) genom att utveckla mer strukturerade arbetssätt. Swedavia har valt att inte utöka tillämpningsområdet eller inkludera fler aktiviteter i rapporteringen detta år, utan istället koncentrerat sig på att förbättra systematik, spårbarhet och förberedelser inför framtida krav.

Swedavia redovisar viss förenlighet med taxonomins krav för följande aktiviteter:

- 4.24 Produktion av värme/kyla från bioenergi
- 7.4 Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader och på parkeringsplatser i anslutning till byggnader

**FOKUS PÅ KLIMATMÅLEN**

Av de sex miljömål som definieras i EU:s Taxonomi har Swedavia fastställt att ”Begränsningar av klimatförändringar” är det mest relevanta för bolagets verksamhet. Detta mål har prioriterats i rapporteringen och har legat till grund för de aktiviteter som redovisas för 2024.

**BEGRÄNSNINGAR OCH FRAMTIDA UTVECKLING**

EU-taxonomin är inte en uttömmande förteckning över hållbara aktiviteter, vilket innebär att flera av Swedavias hållbara initiativ och verksamheter för närvarande inte omfattas av rapporteringen. Detta innebär att rapporteringen inte fullt ut speglar omfattningen av Swedavias hållbarhetsarbete.

Swedavia förväntar sig att framtida förändringar i tolkningar av taxonomin, samt utvecklingen av branschspecifika standarder för flygplatsverksamhet, kan påverka vilka aktiviteter som inkluderas i rapporteringen. Dessa förändringar kan möjliggöra en mer omfattande och detaljerad rapportering framöver, vilket ytterligare stärker kopplingen mellan verksamhetens hållbarhetsarbete och taxonomins krav.

## DNSH (Do No Significant Harm)

**ANPASSNING TILL KLIMATFÖRÄNDRING**

Under 2024 har Swedavia fortsatt sitt arbete med att kartlägga och hantera klimatrelaterade risker och möjligheter kopplade till sin verksamhet. Som en del av detta arbete har klimatriskanalyser genomförts för samtliga av Swedavias tio flygplatser. Dessa analyser har lagt grunden för en klimatanpassningsplan, som nu är under framtagande och kommer att behandlas av koncernledningen i början av 2025. Klimatanpassningsplanen syftar till att minska sårbarheten och stärka verksamhetens beredskap inför klimatförändringarnas effekter.

Swedavia har också upprättat en TCFD-rapport (se sidan 126) och etablerat en riskbank som används av hela organisationen för att systematiskt arbeta med identifierade klimatrelaterade risker.

I det långsiktiga genomförandet av klimatanpassningsplanen ligger fokus på att implementera fysiska åtgärder för klimatanpassning. Detta inkluderar förstärkning och förbättring av infrastruktur samt anpassning av byggnader och anläggningar för att öka deras tålighet mot extremväder och andra negativa effekter av klimatförändringarna. Genom detta arbete strävar Swedavia efter att säkerställa en robust och hållbar verksamhet som kan fortsätta att operera effektivt även under förändrade miljöförhållanden.

**HÅLLBAR ANVÄNDNING OCH SKYDD AV VATTEN OCH MARINA RESURSER**

Swedavia har en betydande miljöpåverkan på omkringliggande yt- och grundvattenresurser

20250825027777

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 beslutade 2023 om ett nytt mål gällande netto nollutsläpp 2040 från byggverksamheten, man har fortsatt att jobba med det under 2024. Miljökraven omfattar exempelvis materialval som hanteras via Byggvarubedömningen, energi, resursförbrukning, fordon och drivmedel och avfall, samt klimatkalkyler för projekt av större karaktär. Läs mer på sidorna 20 och 121.

**FÖREBYGGANDE OCH BEKÄMPNING AV FÖRORENINGAR**
Systematiskt arbete med skydd mot buller, damm med mera, ingår i skyddsåtgärder vid byggarbeten. Swedavia arbetar för att fasa ut kemiska produkter som innehåller ämnen på EU:s förteckning över särskilt farliga ämnen.

**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 med 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 2024 fortsatt arbetet med att stärka och utveckla för identifiering, bedömning, prioritering och hantering av människorättsrisker i leverantörs- och kundled. Läs mer om arbetet med mänskliga rättigheter på sidorna 23 och 127.

**SKATTER**
Swedavia har en skattepolicy där det framgår att Swedavia ska följa gällande lagar på skatteområdet, både till lagens utformning och syfte. Läs mer på sidorna 61 och 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.

**ANTIKORRUPTION**
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 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. Läs mer om arbetet med mänskliga rättigheter på sidorna 137-138.

**DEFINITIONER FÖR NYCKELTALEN OMSÄTTNING, DRIFTSUTGIFTER SAMT KAPITALUTGIFTER**
Förutsättningar för upprättande av rapportering enligt EU:s taxonomiförordning

Koncernens rapportering i enlighet med EU:s taxonomiförordning sker i miljoner svenska kronor (MSEK) utan decimaler om inte annat anges. 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 värden i tabeller och beräkningar inte alltid summerar. Procenttal redovisas med en decimal, saknas värde anges ett streck (—).

**Omsättning (Turnover)**
EU taxonomins definition av nyckeltalet omsättning har av Swedavia definierats 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.

Den andel av omsättningen som omfattas av taxonomin, men inte bedömts som miljömässigt hållbara, avser främst intäkter från aktiviteten 7.7, Förvärv och ägande av byggnader. I definitionen av vilka byggnader som ingår i aktiviteten inkluderas byggnader inom Swedavias båda segment, Flygplatsverksamhet samt Real Estate. För byggnader inom flygplatsverksamheten har intäkter från de ytor som avser Retail, Food & Beverage samt lokaluthyrning inkluderats. Övriga delar av byggnaderna har Swedavia valt att exkludera utifrån bedömningen att dessa ytor inte har en tydlig koppling till definitionen av den ekonomiska aktiviteten 7,7, Förvärv och ägande av byggnader. Den andel av nettoomsättningen som innefattas av aktiviteten 7.7 avser främst intäkter från Retail, Food & Beverage som redovisas på raden Retail, Food & Beverage i not 4,

men även hyresintäkter som redovisas på raden Fastighetsintäkter i not 4. Intäkter från aktiviteten 6.20, Marktjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter är hänförligt intäkter från Aviation Business. Intäkter från aktiviteten redovisas främst på raden Ground Handling i not 4 men även på raden Flygplansrelaterade intäkter i not 4. 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.

Swedavia har emitterat gröna obligationer, där de gröna obligationerna har resulterat i omsättning om 3 MSEK från aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi, under 2024.

**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 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi. Investeringarna har skett inom flygplatsverksamheten.

Investeringar som har skett inom de aktiviteter som Swedavia redovisar, men inte bedömts som miljömässigt hållbara, avser främst aktiviteten 7.7, Förvärv och ägande av byggnader, och i allt väsentligt investeringar i byggnader inom flygplatsverksamheten. För definition av vilka byggnader och delar av dessa som inkluderas i aktiviteten se avsnittet avseende Omsättning ovan för ytterligare information. Investeringar hänförligt till aktiviteten 3.4 Underhåll och investeringar av vägar och markarbeten har skett inom flygplatsverksamheten.

Swedavia har emitterat gröna obligationer, där vi i vår genomgång har kunnat fastställa att de gröna obligationerna har lett till investeringar om 19 MSEK från aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi, under 2024.

**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 66, har en bedömning gjorts av vilka kostnader som ingår i definitionen. För att extrahera driftsutgifter i enlighet med EU taxonomins definition har vissa förenklingar och antaganden gjorts vid framtagandet av totala driftsutgifter samt i förekommande fall vid framtagande av driftsutgifter för en aktivitet.

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 huvudsak till aktivitet 6.20, Marktjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter samt till aktivitet 7.7, Förvärv och ägande av byggnader. För den avgränsning av vilka byggnader eller delar av byggnader som inkluderats i aktiviteten 7.7, se avsnittet Omsättning ovan. Driftsutgifterna för 7.7 beräknas utifrån antagandet att driftsutgifterna motsvarar procentuell andel av yta hänförligt till aktivitet 7.7 delat med total yta för byggnaderna multiplicerat med totala driftsutgifter för byggnaderna. Driftsutgifterna avseende 7.7, Förvärv och ägande av byggnader, redovisas på raden externa kostnader samt raden personalkostnader i koncernens resultaträkning på sidan 66 inom såväl flygplatsverksamheten som fastighetsverksamheten. Se även not 3, Segmentsredovisning och raden rörelsekostnader. För aktiviteterna, 6.20, Marktjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter, 3.4, Underhåll och investeringar av vägar och markarbeten, samt 6.17, Koldioxidsnål flygplatsinfrastruktur, är driftsutgifterna hänförliga till flygplatsverksamheten och redovisas på raden externa kostnader samt raden personalkostnader i koncernens resultaträkning. Swedavia har emitterat gröna obligationer, där vi i vår genomgång har kunnat fastställa att de gröna obligationerna har lett till driftsutgifter om 2 MSEK från aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi, under 2024.

20250825027778

## OMSÄTTNING

| Räkenskapsår 2024 | | År | | | Kriterier för väsentligt bidrag 1) | | | | | | Kriterier avseende att inte orsaka skada (betydande skada) | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ekonomiska verksamheter | Kod (2) | Omsättning (3) | Andel av omsättningen (4) | Begränsningar av klimatförändringar (5) | Anpassning till klimatförändringar (6) | Vatten (7) | Föroreningar (8) | Cirkulär ekonomi (9) | Biologisk mångfald (10) | Begränsningar av klimatförändringar (11) | Anpassning till klimatförändring (12) | Vatten (13) | Föroreningar (14) | Cirkulär ekonomi (15) | Biologisk mångfald (16) | Minimiskyddsåtgärder (17) | Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) kapitalutgifter, år 2023 (18) | Kategori möjliggörande verksamhet (19) | Kategori omställnings-verksamhet (20) |
| | | MSEK | | J/N | | | | | | J/N | | | | | | | % | E | T |
| **A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Produktion av värme/kyla från bioenergi | CCM 4.24 | 29 | 0,5 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | J | J | – | J | J | 0,4 | | |
| Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader) | CCM 7.4 | 0 | 0,0 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | – | – | – | – | J | 0,0 | E | |
| **De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas omsättning (A.1)** | | 29 | 0,5 | 0,5 | – | – | – | – | – | J | J | J | J | – | J | J | 0,4 | | |
| Varav möjliggörande verksamheter | | 0 | 0,0 | 0,0 | – | – | – | – | – | J | J | – | – | – | – | J | 0,0 | E | |
| Varav omställningsverksamheter | | – | – | 0,0 | | | | | | – | – | – | – | – | – | – | – | | T |
| **A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Koldioxidsnål flygplatsstruktur | CCM 6.17 | 2 | 0,0 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 0,0 | | |
| Marktjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter | CCM 6.20 | 273 | 4,3 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 5,0 | | |
| Förvärv och ägande av byggnader | CCM 7.7 | 938 | 14,7 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 14,5 | | |
| **Omsättning hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)** | | 1 211 | 19,0 | 18,9 | – | – | – | – | – | | | | | | | | 19,5 | | |
| A. Omsättning för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2) | | 1 240 | 19,4 | 19,4 | – | – | – | – | – | | | | | | | | 19,9 | | |
| **B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Omsättning för verksamheter som inte omfattas av taxonomin | | 5 153 | 80,6 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Totalt** | | 6 393 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | |

1) J - Ja, verksamheten omfattas av och är förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet., N - Nej, verksamheten omfattas av men är inte förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet.
N/EL - Omfattas ej, verksamheten omfattas inte av taxonomin för det relevanta miljömålet, EL - Verksamhet som omfattas av taxonomin för det relevanta miljömålet.

## KAPITALUTGIFTER

| Räkenskapsår 2024 | | År | | Kriterier för väsentligt bidrag 1) | | | | | | Kriterier avseende att inte orsaka skada (betydande skada) | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ekonomiska verksamheter | Kod (2) | Kapitalutgifter (3) | Andel av kapitalutgifter (4) | Begränsningar av klimatförändringar (5) | Anpassning till klimatförändringar (6) | Vatten (7) | Föroreningar (8) | Cirkulär ekonomi (9) | Biologisk mångfald (10) | Begränsningar av klimatförändringar (11) | Anpassning till klimatförändringar (12) | Vatten (13) | Föroreningar (14) | Cirkulär ekonomi (15) | Biologisk mångfald (16) | Miniminiskyddsåtgärder (17) | Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) kapitalutgifter, år 2023 (18) | Kategori möjliggörande verksamhet (19) | Kategori omställnings-verksamhet (20) |
| | | MSEK | | J/N | | | | | | J/N | | | | | | | % | E | T |
| **A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Produktion av värme/kyla från bioenergi | CCM 4.24 | 19 | 1,1 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | J | J | – | J | J | 1,0 | | |
| Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader) | CCM 7.4 | 11 | 0,6 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | – | – | – | – | J | 0,1 | E | |
| Installation, underhåll och reparation av instrument och anordningar för mätning, reglering och kontroll av byggnaders energiprestanda | CCM 7.5 | 9 | 0,5 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | – | – | – | – | J | 0,1 | E | |
| **De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas kapitalutgifter (A.1)** | | 39 | 2,2 | 2,2 | – | – | – | – | – | J | J | J | J | – | J | J | 1,2 | | |
| Varav möjliggörande verksamheter | | 19 | 1,1 | 1,1 | – | – | – | – | – | J | J | – | – | – | – | J | 0,2 | E | |
| Varav omställningsverksamheter | | – | – | 0,0 | | | | | | J | J | – | – | – | – | J | 0,0 | | T |
| **A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Underhåll och investeringar av vägar och markarbeten | CE 3.4 | 362 | 20,2 | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | EL | N/EL | | | | | | | | 7,2 | | |
| Koldioxidsnål flygplatsstruktur | CCM 6.17 | 1 | 0,0 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 0,1 | | |
| Marktjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter | CCM 6.20 | 5 | 0,3 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 1,3 | | |
| Installation, underhåll och reparation av energieffektiv utrustning | CCM 7.3 | 20 | 1,1 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 1,3 | | |
| Förvärv och ägande av byggnader | CCM 7.7 | 416 | 23,2 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 15,1 | | |
| **Kapitalutgifter hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)** | | 804 | 44,9 | 24,7 | – | – | – | 20,2 | – | | | | | | | | 24,9 | | |
| Kapitalutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2) | | 843 | 47,1 | 39,4 | – | – | – | 20,2 | – | | | | | | | | 26,1 | | |
| **B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kapitalutgifter hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin | | 927 | 52,9 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Totalt** | | 1 790 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | |

1) J - Ja, verksamheten omfattas av och är förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet., N - Nej, verksamheten omfattas av men är inte förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet.
N/EL - Omfattas ej, verksamheten omfattas inte av taxonomin för det relevanta miljömålet, EL - Verksamhet som omfattas av taxonomin för det relevanta miljömålet.

20250825027779

## DRIFTUTGIFTER

| Räkenskapsår 2024 | | År | | Kriterier för väsentligt bidrag 1) | | | | | | Kriterier avseende att inte orsaka skada (betydande skada) | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ekonomiska verksamheter | Kod (2) | Driftsutgifter (3) | Andel av driftsutgifterna (4) | Begränsningar av klimatförändringar (5) | Anpassning till klimatförändringar (6) | Vatten (7) | Föroreningar (8) | Cirkulär ekonomi (9) | Biologisk mångfald (10) | Begränsningar av klimatförändringar (11) | Anpassning till klimatförändringar (12) | Vatten (13) | Föroreningar (14) | Cirkulär ekonomi (15) | Biologisk mångfald (16) | Miniminiskyddsåtgärder (17) | Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) driftsutgifter, år 2023 (18) | Kategori möjliggörande verksamhet (19) | Kategori omställnings-verksamhet (20) |
| | | MSEK | | J/N | | | | | | J/N | | | | | | | % | E | T |
| **A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Produktion av värme/kyla från bioenergi | CCM 4.24 | 5 | 1,9 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | J | J | – | J | J | 0,7 | | |
| Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader) | CCM 7.4 | 2 | 0,7 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | – | – | – | – | J | 0,2 | E | |
| **Driftsutgifter för de miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheterna (A.1)** | | 7 | 2,5 | 2,5 | – | – | – | – | – | J | J | J | J | – | J | J | 1,0 | | |
| Varav möjliggörande verksamheter | | 2 | 0,7 | 0,7 | – | – | – | – | – | J | J | – | – | – | – | J | 0,2 | E | |
| Varav omställningsverksamheter | | 0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | – | – | – | – | – | – | – | 0,0 | | T |
| **A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Underhåll och investeringar av vägar och markarbeten | CE 3.4 | 5 | 2,1 | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | EL | N/EL | | | | | | | | 0,6 | | |
| Koldioxidsnål flygplatsstruktur | CCM 6.17 | 2 | 0,8 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 1,1 | | |
| Marktjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter | CCM 6.20 | 23 | 8,8 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 2,4 | | |
| Förvärv och ägande av byggnader | CCM 7.7 | 14 | 5,2 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 5,2 | | |
| **Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)** | | 44 | 16,9 | 14,8 | – | – | – | 2,1 | – | | | | | | | | 9,4 | | |
| A. Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2) | | 51 | 19,4 | 17,3 | – | – | – | 2,1 | – | | | | | | | | 10,4 | | |
| **B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Driftsutgifter för verksamheter som inte omfattas av taxonomin | | 210 | 80,6 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Totalt** | | 261 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | |

1) J - Ja, verksamheten omfattas av och är förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet., N - Nej, verksamheten omfattas av men är inte förenlig med taxonomin för det relevanta miljömålet.
N/EL - Omfattas ej, verksamheten omfattas inte av taxonomin för det relevanta miljömålet, EL - Verksamhet som omfattas av taxonomin för det relevanta miljömålet.

| KÄRNENERGI- OCH FOSSILGASRELATERADE VERKSAMHETER | JA/NEJ |
|---|---|
| **Kärnenergirelaterade verksamheter** | |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot forskning, utveckling, demonstration och utbyggnad av innovativa elproduktionsanläggningar som producerar energi från kärnenergiprocesser med minimalt avfall från bränslecykeln. | Nej |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande och säker drift av nya kärntekniska anläggningar för produktion av el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion, samt för säkerhetsuppgraderingar av dessa, med hjälp av bästa tillgängliga teknik. | Nej |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot säker drift av befintliga kärntekniska anläggningar som producerar el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion från kärnenergi, samt säkerhetsuppgraderingar av dessa. | Nej |
| **Fossilgasrelaterade verksamheter** | |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande eller drift av elproduktionsanläggningar som producerar el med hjälp av fossila gasformiga bränslen. | Nej |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, renovering och drift av anläggningar för kombinerad produktion av värme/kyla och el med hjälp av fossila gasformiga bränslen. | Nej |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, renovering och drift av värmeproduktionsanläggningar som producerar värme/kyla med hjälp av fossila gasformiga bränslen. | Nej |

# Värderingar genomsyrade arbetsåret 2024

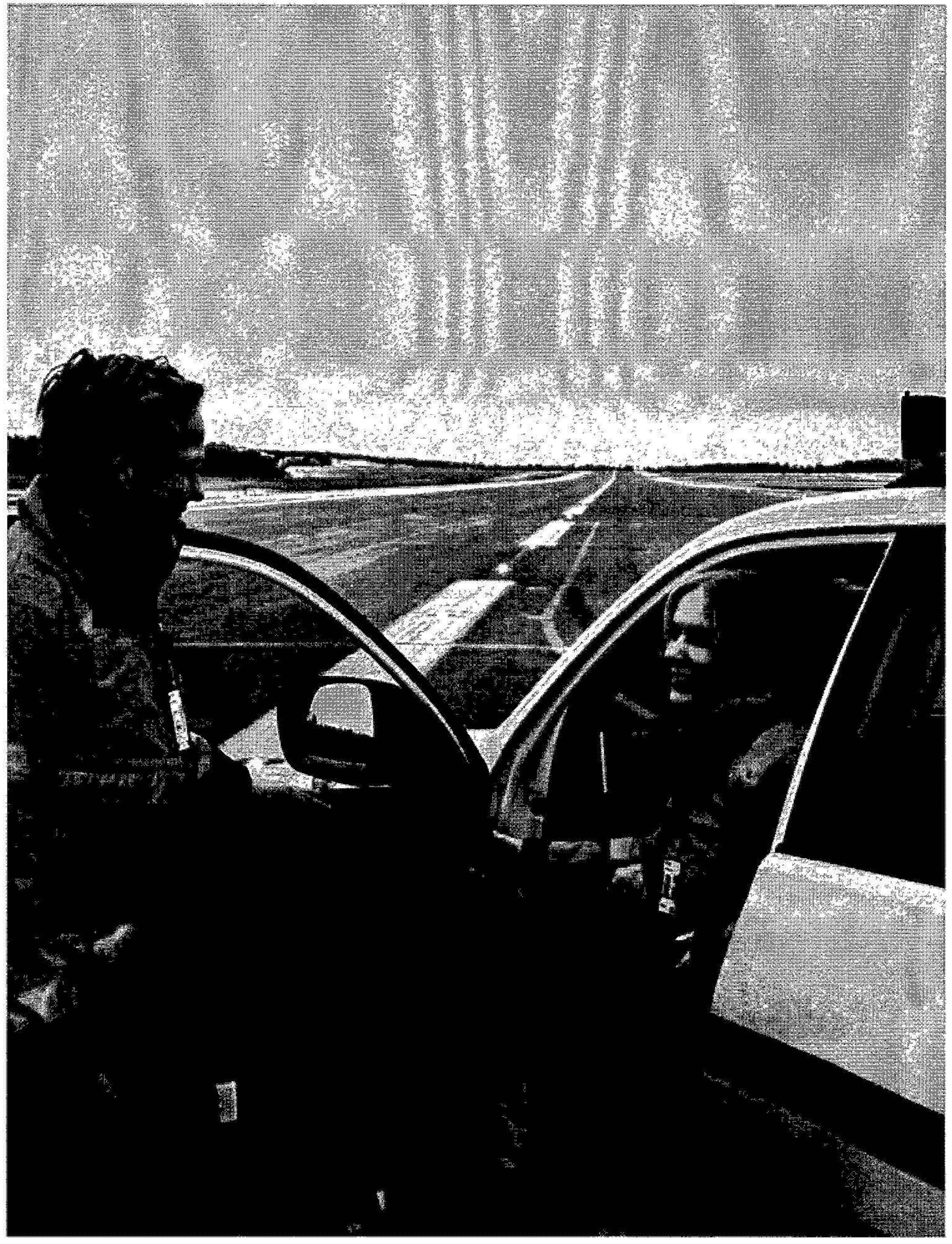
Swedavia ska vara ett givet val för alla som vill arbeta i en samhällsbärande verksamhet med attraktiva arbetsvillkor och en trygg, utvecklande och inkluderande arbetsmiljö där en bredd av olika bakgrunder, kompetenser och förmågor värdesätts och uppskattas.

För Swedavia är det viktigt att i alla led utgå från bolagets grundläggande värderingar; att vara Pålitliga, Engagerade, Välkomnande och Nytänkande. Under året har Swedavia haft ett extra stort fokus på de fyra värderingarna. Ett systematiskt arbete med en värdering per kvartal har gått som en röd tråd genom medarbetarmöten, dialoger och samtal. I november genomfördes Stora Ledardagen då alla Swedavias ledare samlades under temat Värderingar och i december hölls Swedaviadagen som blev finalen på året med värderingsinsatserna, där bland annat årets medarbetare korades på varje flygplats.

**EN ATTRAKTIV ARBETSGIVARE**

En sund, trygg och säker arbetsmiljö, respekt för mänskliga rättigheter samt goda och anständiga arbetsvillkor är en självklar och viktig förutsättning för att Swedavias verksamhet ska kunna bedrivas effektivt och framgångsrikt, men också för att vara en attraktiv arbetsgivare. Samtidigt som utvecklingstakten i vår omvärld är hög och yrkesroller ständigt får nytt innehåll så ökar också konkurrensen om kompetenser. Swedavia har de senaste åren arbetat med att utveckla företagets EVP - Employee value proposition. I början av året genomfördes rekryteringsdagar tillsammans med partnerföretag på flygplatserna. Stockholm Arlanda Airports rekryteringsdag besöktes av över 2500 besökare och ett tusental personer slöt upp under rekryteringsdagen på Göteborg Landvetter Airport. Aktiviteterna fick ett mycket gott gensvar och resulterade i högt söktryck till lediga tjänster inför sommaren till framför allt operativa arbeten som till exempel Airport Officers. Rekryteringsdagar kommer att genomföras även under 2025 på flera flygplatser.

Swedavia har under 2024 sett över de förmåner som erbjuds till medarbetare. Under året har bland annat ett hållbarhetskonto lanserats där medarbetare kan söka bidrag för att resa hållbart till arbetet via till exempel kollektivtrafik, med elbil, cykel eller



genom samåkning. Som ytterligare en viktig del i Swedavias nysatsning på förmåner har friskvårdsbidraget fördubblats. Swedavias medarbetare erbjuds också möjlighet att växla sitt semesterdagstillägg mot fler lediga dagar samt växla lön mot personalleasing av en elbil.

**VARSEL PÅ STOCKHOLM BROMMA AIRPORT**

Höstens besked om SAS och BRA:s långsiktiga samarbete innebar att i princip all inrikestrafik flyttades från Bromma Stockholm Airport till Stockholm Arlanda Airport från årsskiftet. Ett omfattande arbete genomfördes för att anpassa verksamheten på flygplatsen utifrån de nya affärsmässiga förutsättningarna, bland annat lades ett varsel på drygt 90 tjänster. Swedavia har alltid som målsättning att hantera omställningsprocesser på ett strukturerat sätt och i tät dialog med fackliga organisationer. I omställningsarbetet finns det också alltid en stor omtanke om medarbetarna. De medarbetare som berördes av verksamhetsanpassningen har erbjudits kristöd, omställningsstöd genom Trygghetsrådet och Randstad samt rekryteringsdagar tillsammans med partners i syfte att bidra till att finna nya karriärmöjligheter.

**PULSMÄTNINGAR VISAR PÅ POSITIV FÖRFLYTTNING**

Swedavia genomför regelbundet undersökningar och mätningar i syfte att utveckla och förbättra verksamheten samt medarbetarnas arbetssituation och arbetsmiljö. Bolaget genomför medarbetarundersökningar vartannat år och kompletterar med pulsmätningar däremellan för att följa upp fokusområden och förflyttningar i resultat. Under 2024 gjordes ingen stor medarbetarundersökning. Pulsmätningarna visar en positiv utveckling på samtliga frågor och områden. Swedavia har ett strukturerat arbetssätt för att hantera resultatet. Utifrån pulsmätningarna utvecklas och följs handlingsplaner upp både i den ordinarie uppföljningen i verksamheten och på koncernledningsnivå. Utöver de ordinarie pulsmätningarna för 2024 genomfördes också ett antal ytterligare temamätningar, bland annat kring ledarskap och kring uppfattningen om Swedavia som en attraktiv arbetsgivare (eNPS).

eNPS (Employer Net Promoter Score) mäter hur villiga medarbetare är att rekommendera sin arbetsplats till andra och är en värdefull indikator på medarbetarnas engagemang och stolthet. Den pulsmätning kring Swedavias värde som attraktiv arbetsgivare som gjordes under året visar på en stor förflyttning av eNPS jämfört med föregående år, från -8 till +1,7 något som indikerar en tydlig framtidstro i organisationen. Under året genomfördes också en enkät kring organisatorisk och social arbetsmiljö, OSA, vars resultat har genererat ytterligare handlingsplaner. Swedavia har en hög svarsfrekvens i undersökningar bland medarbetare, något som speglar organisationens stora engagemang och vilja att bidra till bolagets utveckling. Det ger bolaget god möjlighet att identifiera och agera på förbättringsområden.

**UTBILDNING OCH KOMPETENSUTVECKLING**

För att stärka Swedavia som en attraktiv arbetsgivare och investera i det intellektuella kapitalet erbjuds kompetensutveckling och en rad utbildningar. Medarbetare får tillgång till kompetensutveckling både i form av utbildningar som är förknippade med de regelverk, tillstånd och certifikat som verksamheten omfattas av, liksom mer generella utbildningar kopplade till ledarskap, medarbetarskap, strategiska initiativ och förflyttningar.

Under 2024 har Swedavia arbetat med en översyn av utbildningsorganisationen som implementerades i samband med årsskiftet. Syftet med den nya organisationen är att tydliggöra den övergripande visionen med Swedavias insatser för lärande och utveckling, etablera gemensamma riktlinjer och samordna behoven för att möjliggöra en proaktivt lärande organisation med kostnadseffektiva, skalbara och mätbara utbildningsinsatser. Rätt kunskap och färdighet är viktiga förutsättningar för en hög flygsäkerhet, högt engagemang, och hög leveranskvalitet och för att säkra att medarbetarna har rätt kompetens för uppgifter både idag och i framtiden.

Personligt Engagemang och Prestation (PEP) är Swedavias process för övergripande och individuell målsättning. Medarbetare med liknande arbetsuppgifter ska kunna identifiera och följa upp gemensamma mål och på så vis bli mer involverade. Genom hållbara prestationer och delaktighet tar Swedavia vara på allas kunskap och vilja till utveckling. Det är en förutsättning för ett hållbart och attraktivt Swedavia framåt. Samtliga medarbetare ska också ha samtal varje år med sin närmaste ledare kring den egna utvecklingen, prestationer och arbetsmiljö.

**LEDARSKAP OCH LEDARUTVECKLING**

Ledarskapet är en viktig del i att bygga en hållbar verksamhet och en gemensam kultur där både medarbetare och organisationen kan växa tillsammans med kunder och partners för att uppnå sin fulla potential. En central del i Swedavias framåtsyftande utvecklingsarbete är det nya ledarutvecklingsprogrammet som består av fyra moduler, där hittills två har lanserats. Under året har en rad ledare genomgått någon av modulerna "Det personliga ledarskapet" och "Att leda utan personalansvar", som båda har mötts av stor uppskattning i organisationen.

**ARBETSMILJÖ**

Swedavia har fortsatt att förbättra förutsättningar för arbetsmiljöarbetet på ett systematiskt sätt. Under hösten implementerades till exempel ett forum för Koncernsamverkan Arbetsmiljö. Syftet är att ge arbetsmiljöfrågorna ett ännu tydligare fokus i Swedavias samverkan med fackliga organisationer och förenkla arbetsmiljöarbetet genom samverkan kring gemensamma arbetsmiljöfrågor. Frågor som sjukfrånvaro, prevention, större förändringar och välmående är områden som diskuteras, liksom hur arbetsmiljöarbetet generellt kan utvecklas ytterligare för verksamheten. Arbetet fokuserar på konstruktivt och främjande arbete. I grupperingen deltar förutom förhandlingschefen också skyddsorganisationen, stödresurser från HR och Arbetsmiljö.

Olycksfall och tillbud rapporteras och erfarenheter och slutsatser från inträffade händelser sprids i organisationen. Genom ett proaktivt arbete med både förebyggande och främjande åtgärder kan antalet fall av olyckor och ohälsa minska, samtidigt som en hälsosam organisatorisk och social arbetsmiljö skapas. Så kallade Safety Walks där ledare ges praktisk inblick i de risker som finns i verksamheten för att kunna vidta åtgärder genomförs i hela organisationen och är ett strategiskt mål. Swedavias målsättning är

20250825027 81

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 2024 inträffade tre allvarliga arbetsplatsolyckor, ingen av dessa var dödsfall. Kategorisering av vad som är allvarlig arbetsplatsolycka sker utifrån Arbetsmiljöverkets riktlinjer och bedöms specifikt för varje händelse.

Alla aktörer involverade i byggprojekt behöver ta ett gemensamt ansvar för säkerhetsfrågorna och samarbeta kring dessa. Håll Nollan är en förening där medlemmarna samverkar för en olycksfri byggbransch. Att genomföra Håll Nollans årliga säkerhetspush är ett sätt att vitalisera den visionen och medvetandegöra att arbetsmiljö- och säkerhetsfrågorna måste vara centrala på varje byggarbetsplats varje dag. För femte året i rad anordnade Swedavia en säkerhetsmanifestation för tryggare byggen på flera platser under september. Det 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.

Hälsa och välmående är ett viktigt fokusområde för Swedavia. Insikter och signaler från verksamheten genom pulsmätningar och årets enkät kring organisatorisk och social arbetsmiljö omsätts i handlingsplaner och punktinsatser med åtgärder på kort och lång sikt. Tillsammans med företagshälsovården erbjuds snabbt professionellt stöd till medarbetare när behov finns, men även kunskapshöjande insatser för en bättre hälsa och ökat välmående på längre sikt.

## JÄMSTÄLLDHET, MÅNGFALD OCH EN INKLUDERANDE KULTUR

Arbetsplatsen Swedavia ska 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, erbjuda ökad resenärsnöjdhet och förbättrad säkerhet. För att behålla attraktionskraften som arbetsgivare är det avgörande att fortsätta att främja en bredare mångfald och ökad jämställdhet. Från och med 2024 är Mångfald, inkludering och jämställdhet i sig ett strategiskt mål där andelen kvinnor respektive män på företagsnivå ska vara inom spannet 45-55 procent 2030. Under 2024 var andelen kvinnor på företagsnivå 35 procent. Målet berör samtliga Swedavias verksamheter och förutsätter planering, prioritering och aktiviteter. I tillägg till målet följer Swedavia upp personalekonomiska nyckeltal ur ett mångfaldsperspektiv samt mäter upplevelsen av inkludering genom fördjupningsområde Gemenskap & Kultur i medarbetarundersökningen vartannat år. Att kartlägga de faktiska arbetsvillkoren i kombination med att mäta upplevelsen av inkludering ger möjligheten att med kvantitativa data identifiera förbättringsåtgärder. Även i värderingsarbetet är en inkluderande kultur som präglas av jämställdhet och mångfald en viktig del.

Swedavias värderingar genomsyrar allt företaget gör och där prioriteras en inkluderande och välkomnande miljö där vårt engagemang, pålitlighet och innovativa tänkande står i centrum för vår verksamhet. Under 2024 genomsyrades aktiviteter och möten med resonemang och övningar kring dessa värdeord.

**PRIORITERADE OMRÅDEN 2024 SAMT RESULTAT**

- Värderingar
- Attraktiv arbetsgivare
- Hälsa och välmående
- Utbildning och kompetensutveckling
- Ledarutveckling
- Arbetsmiljö
- Inkludering och mångfald

| | Utfall | Mål |
|---|---|---|
| Engagerade ledare och medarbetare* | 64 | 65 |
| Allvarliga arbetsplatsolyckor | 3 | 0 |
| Sjukfrånvaro[1] | 4,13 % | 4,50 % |
| Jämställdhet och mångfald i siffror | | |
| *Könsfördelning samtliga medarbetare* | 35/65[2] | 45/55 |
| *Könsfördelning ledare* | 34/66[2] | 45/55 |
| *Medelantal anställda* | 2 769 | – |
| *Medarbetare med utländsk bakgrund* | 20,1 % | [3] |
| Likabehandling[4] | | |
| *Diskriminiering* | 2 % | 0 % |
| *Trakasserier* | 1 % | 0 % |
| *Kränkande särbehandling* | 5 % | 0 % |
| *Sexuella trakasserier* | 0,3 % | 0 % |

*Mäts vartannat år. Utfall 2023. 1) Vid en internkontroll upptäcktes en brist i personalhanteringssystemet. Felet anmäldes till leverantören av systemet och 20240131 installerades en rättning vilket medför nya siffror retroaktivt. Tidigare redovisat utfall för 2023 var 4,60 %, det justerade utfallet för 2023 är 4,48 %. Utfallet 2024, 4,13 % är att jämföra med 4,48 %. 2) Andel kvinnor/män % 3) Minst ha samma andel medarbetare med utländsk bakgrund som samhällsdemografin. 4) Från Swedavias medarbetarundersökning 2023.

# Proaktivt arbete med affärsetik

Ett etiskt och moraliskt ansvarstagande är en förutsättning för det hållbarhetsarbete som utgör grunden för Swedavias verksamhet och är en väsentlig del i bolagets Code of Conduct.

**PROAKTIVT ARBETE MED AFFÄRSETIK**
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 långsiktiga arbetet med att säkerställa och utveckla de fyra områdena:

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

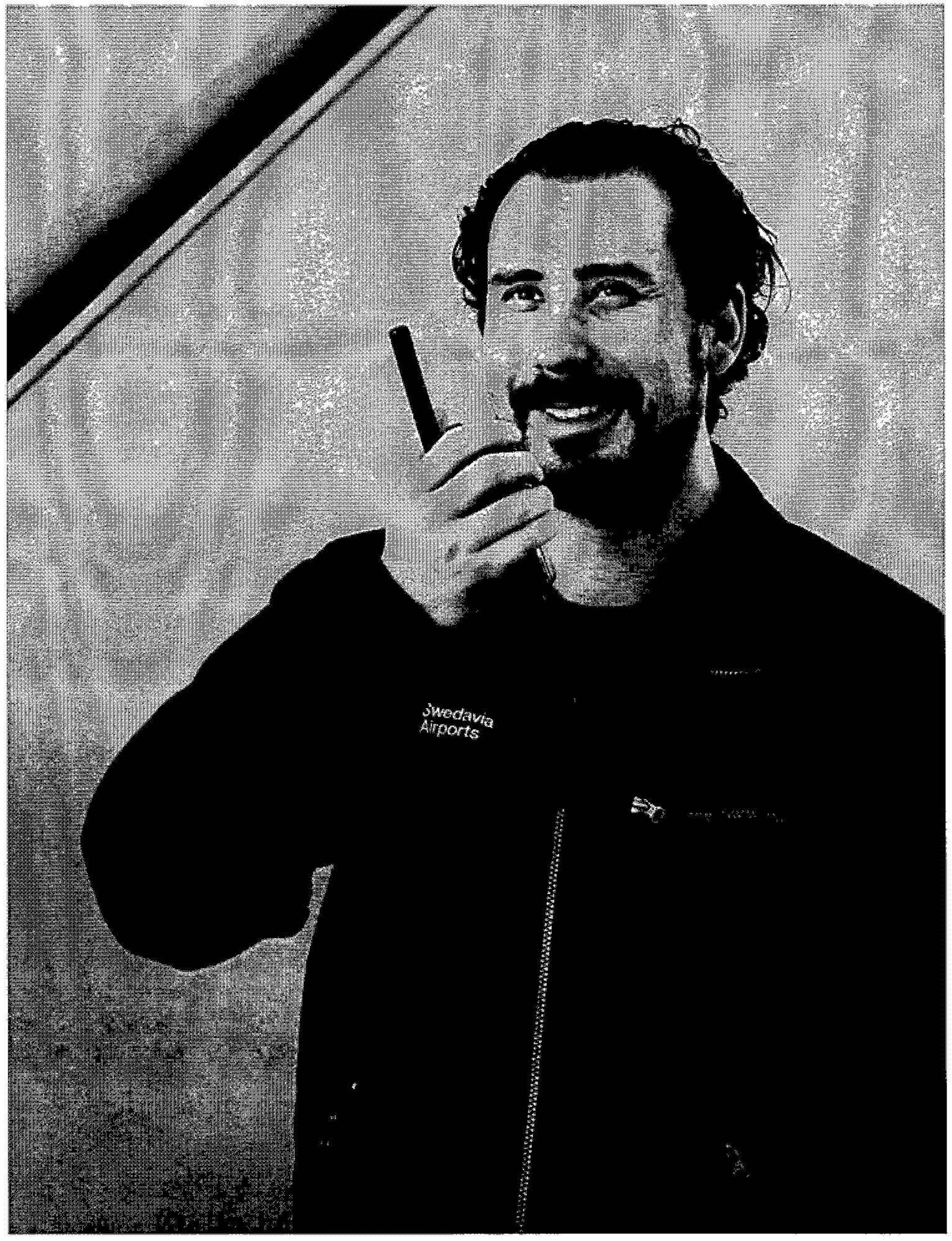
Inom vart och ett av de fyra områdena arbetar Swedavia utifrån det affärsetiska processhjulet. Löpande identifieras risker som analyseras bland annat genom workshops och därefter införlivas för hantering i relevanta delar av verksamheten. Styrande dokument tas fram, utbildningar och dialoger sker i verksamheten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

**ANTIKORRUPTION**
På Swedavia arbetar vi ständigt proaktivt mot korruption och oegentligheter i bolaget. 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 Institutet mot Mutors (IMM) Näringslivskod och en överenskommelse för motverkande av mutor och korruption (ÖMK) mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn.




20250825027 82

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. Antikorruptions-utbildningar erbjuds för bolagets ledare och specialister. Sedan 2018 är Swedavias onlineutbildning om bolagets antikorruptionspolicy och riktlinjer för 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 antikorruptions-policy och riktlinjer för extern representation. Syftet är att medarbetarna ska vara medvetna om riskerna för korruption och mutbrott. Under 2024 hade 98 procent av Swedavias ledare genomfört godkänd utbildning. Även Swedavias nano-utbildning i antikorruption bestående av korta digitala lektionstillfällen är tillgänglig för alla medarbetare genom Swedavias intranät. Under 2024 har även ett antal lärarledda utbildningar gjorts för utvalda enheter i bolaget

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

**MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER**
Swedavias arbete utgår från FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, OECD:s riktlinjer för multinationella företag och FN:s Global Compact. Åtagandet att respektera mänskliga rättigheter finns beskrivet i Swedavias Code of Conduct. Koden som fastställs av styrelsen uttrycker tydliga förväntningar på hur medarbetare och leverantörer ska visa respekt för mänskliga rättigheter.

Swedavia är medveten om sitt ansvar att respektera mänskliga rättigheter och att verksamheten potentiellt kan påverka många olika intressenters mänskliga rättigheter. Bolaget arbetar systematiskt med att identifiera, bedöma och hantera risker och påverkan gällande mänskliga rättigheter genom process för tillbörlig aktsamhet som omfattar hela värdekedjan.

**SWEDAVIAS ARBETE MOT TRAFFICKING**
Människohandel är världens tredje största brottsliga verksamhet. Swedavia har identifierat det som en risk för negativ påverkan på mänskliga rättigheter då människohandel är utbrett förekommande på flygplatser enligt Airports Council International (ACI). Kunskap är första steget för att minska förekomsten av människohandel. I samverkan med berörda myndigheter och aktörer på och kring Stockholm Arlanda Airport driver Swedavia sedan 2018 ett nätverk för att motverka förekomsten av trafficking. I en kedja av händelser är allas iakttagelser viktiga. Nätverket har bland annat tagit fram rutiner och checklistor för agerande om någon upptäcker eller misstänker att människohandel sker samt i de fall någon som är utsatt för människohandel ber om hjälp. Medlemmar i nätverket är bland annat Gränspolisen, Tullverket, Migrationsverket, Avarn Security, SSP, Svenska Kyrkan, Radisson Blu, Transportstyrelsen, Bagport, SAS och Kvinnojouren Sigtuna.



Genom att skapa medvetenhet och öka kunskapen om människohandel bidrar Swedavias arbete till att skapa en tryggare miljö för både kunder och medarbetare, och samtidigt uppmärksamma de offer som fastnat i vår tids slavhandel. Under året har arbetet kring att motverka förekomsten av trafficking även utvecklats genom att integrera området hedersrelaterade brott.

Swedavia har även tagit fram en utbildningsfilm i samarbete med Jämställdhetsmyndigheten och Länsstyrelsen i Stockholm samt Västra Götaland, som är riktad till medarbetare som arbetar på och kring Swedavias flygplatser. Filmen är en del i arbetet mot människohandel och hedersrelaterade brott som kommer att implementeras successivt på Swedavias flygplatser under 2025.

# GRI-index

Swedavia använder Global Reporting Initiative (GRI) sedan 2010 och rapporterar sitt hållbarhetsarbete 2024 i enlighet med GRI Standards (in accordance) för rapporteringsperioden 1 januari 2024–31 december 2024. 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. Indexet utgörs av Swedavias prioriterade väsentliga hållbarhetsfrågor samt frågor relaterade till bolagets uppdrag. Hållbarhetsinformationen i den sammanhållna rapporten för 2024 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. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2024 publicerades 19 mars 2025.

## Standardupplysningar

| Indikator | | Sidhänvisning och kommentarer | Avsteg |
|---|---|---|---|
| **GRI 1: Grund** | | | |
| Uttalande om användning | | 139 | |
| GRI 1 använt | | GRI 1: Foundation 2021 | |
| Tillämpningsbara GRI sektorspecifika standarder | | Inte tillgänglig | NA |
| **GRI 2: Generella Upplysningar** | | | |
| 2-1 | Organisationens detaljer | 3, 56 | |
| 2-2 | Bolag som ingår i organisationens hållbarhetsrapportering | 74 | |
| 2-3 | Rapporteringsperiod, rapporteringsfrekvens och kontaktuppgifter | 139, 152 | |
| 2-4 | Förändring av information lämnad i tidigare års- och hållbarhetsredovisning | Ingen förändring av information har skett. | |
| 2-5 | Extern granskning | 58-60, 139, 144 | |
| 2-6 | Aktiviteter, värdekedja och andra affärsrelationer | 3, 13-14, 26 | |
| 2-7 | Total personalstyrka | 136, 144 | |
| 2-8 | Information om anställda och andra arbetare (information om arbetare som inte är anställda) | 136, 144 | |
| 2-9 | Bolagsstyrning och sammansättning | 56-60, 62-65 | |
| 2-10 | Tillsättning av styrelse | 57-59 | |
| 2-11 | Styrelseordförande | 56, 57, 58 | |
| 2-12 | Styrelsens roll | 50, 56-57, 109-111 | |
| 2-13 | Delegering av ansvar för hantera påverkan | 109-111 | |
| 2-14 | Styrelsens ansvar i hållbarhetsredovisningen | 109-111 | |

20250825027 83

## Standardupplysningar

| | Indikator | Sidhänvisning och kommentarer | Avsteg |
|---|---|---|---|
| 2-15 | Intressekonflikt | 59, 62-65, 74, 78, 82 | |
| 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 | 57-58, 62-63 | |
| 2-18 | Utvärdering av styrelsens arbete | 57-60 | |
| 2-19 | Styrelsens och ledningens ersättning | 58, 84-85 | |
| 2-20 | Process för att fastställa ersättning för styrelsen | 56-59, 84 | |
| 2-21 | Årlig total ersättningsgrad | Verkställande direktör & koncernchef (vd) är den högst betalda på Swedavia och totalersättning framgår av not 8, sidorna 83-86. Den årliga genomsnittliga totalersättningen för övriga anställda är 555 TSEK. I jämförelse med föregående år ökar den årliga totalersättningen för VD med fem procent och för övriga anställda med tre procent. 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 | 56, 59-60, 113 | |
| 2-24 | Integrering av policys | 56, 59-60, 113 | |
| 2-25 | Processer för att åtgärda negativa effekter | 50-55, 113, 137 | |
| 2-26 | Mekanismer för att söka råd och väcker oro | 137 | |
| 2-27 | Efterlevnad av regelverk | 48-49 | |
| 2-28 | Medlemskap i organisationer | 22, 124-125 | |
| 2-29 | Inställning till intressenternas engagemang | 23, 42, 50, 53, 113-118, 137 | |
| 2-30 | Kollektivavtal | 100 procent av Swedavias medarbetare omfattas av kollektivavtal. | |
| **GRI 3: Väsentliga ämnen** | | | |
| 3-1 | Process för avgörande av väsentliga ämnen | 113-118 | |
| 3-2 | Lista på väsentliga ämnen | 116 | |
| 3-3 | Hantering av väsentliga ämnen | 113, 116-118 | |

## Väsentliga ämnesspecifika upplysningar

| | Indikator | Sidhänvisning och kommentarer | Avsteg |
|---|---|---|---|
| **Klimatpåverkan** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 3, 16, 18, 19-21, 23-24, 120-123 | |
| 305-5 | Minskat utsläpp av växthusgaser (GHG) | 16, 121-123 | |
| Egen indikator | Andel hållbart flygbränsle levererat i Sverige | 18, 121-122, 29, 55, 38, 117 | |
| Egen indikator | Nettonollutsläpp från bygg- och anläggningsverksamheten 2040 | 19-20, 23-24, 115, 117, 125, 148 | |
| Egen indikator | Fossilfria flygplatser ACA 4+ eller högre | 24, 117, 121, 149 | |
| Egen indikator | Fossilfria avtal med berörda verksamhetsutövare | 19 | |
| **Energi** | | | |
| 3-1– 3-3 | Styrning och uppföljning | 24, 114, 118, 121 | |
| Egen indikator | Energieffektivisering | 24, 118, 121, 148 | |
| **Hälsa och säkerhet** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 9-10, 52, 27-28 121, 135-136 | |
| Egen indikator | Positiv trend för utfallet av säkerhetsmedvetenhet | 121 | |
| Egen indikator | Genomförande av informations- och cybersäkerhetsåtgärder | 121 | |
| Egen indikator | Antal allvarliga rapporterade arbetsmiljöhändelser | 135-136 | |
| Egen indikator | Antal haverier och allvarliga tillbud | 28 | |
| Egen indikator | Engagerade ledare och medarbetare – Pulsmätning | 18, 21, 135-136 | |
| **Driftsäkerhet och krishantering** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 28, 114-116, 118 | |
| **Utbud av flyglinjer och destinationer** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 3, 9, 29, 54, 37-38, 46, 115, 148 | |
| Egen indikator | Antal resenärer | 29-36 | |
| Egen indikator | Antal utrikesdestinationer | 29-36 | |
| Egen indikator | Antal flyglinjer | 36, 148, 149 | |
| **Kundupplevelse resenär** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 16, 46, 53 | |
| Egen indikator | Kommersiell intäkt per avresande resenär | 47 | |
| Egen indikator | Positiv kundupplevelse | 4, 14, 18, 148, 150 | |
| **Ekonomiskt resultat** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 74, 115 | |
| 201-1 | Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde | 5, 66, 80-81, 107 | |
| Egen indikator | Avkastning på operativt kapital | 4, 5, 14, 16, 18, 47, 49, 97, 107, 147, 149 | |
| Egen indikator | Skuldsättningsgraden | 4, 47, 49, 107 | |
| Egen indikator | Driftkostnad per avresande resenär | 47, 147 | |
| **Cirkulär ekonomi** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 114-118, 121, 128 | |
| **Sektorspecifika standarder** | | | |
| AO:G4-7 | Miljötillstånd och andra gällande regelverk | 49, 56, 121 | |
| AO:G4-8 | Upptagningsområde för frakt och resenärer | 13-14, 18 | |
| AO:G4:9 | Direktdestinationer och övrig information om flygplatsernas storlek med mera | 29-36. Antal flygbolagskunder är 57 inklusive linjefart och charter. | |

# Anställda

**SWEDAVIA-ANSTÄLLDA**
Vid rapporteringsperiods slut var antalet anställda oavsett anställningsform 3 468, tillsvidareanställda 2 502 varav 2 328 heltid och 174 deltid. 35 procent av antalet anställda är kvinnor. Av tillsvidareanställda är antalet kvinnor 33 procent. Tidsbegränsade var 214 varav 18 procent kvinnor. Intermittenta var 752 varav 34 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, 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 2024 har antalet ökat i jämförelse med 2023. Ökningen var störst inom Operativ drift och beror delvis på att Malmö Airport tog över säkerhetskontrollen. Ökningen 2024 sker inom alla anställningsformer förutom tidsbegränsade.

**ICKE-SWEDAVIA ANSTÄLLDA**
Vid slutet av 2024 anlitade Swedavia ungefär 500 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 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.

| | Antal anställda | Tillsvidare | Tidsbegränsat | Timanställda | Heltid | Deltid |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ledningsstödsenheter | 122 | 118 | 2 | 2 | 117 | 1 |
| Anläggningar och system | 662 | 604 | 12 | 46 | 595 | 9 |
| Marknad och försäljning | 108 | 107 | 1 | 0 | 107 | 0 |
| Operativ drift | 1 728 | 1 074 | 151 | 503 | 954 | 120 |
| Affärsstöd | 87 | 84 | 3 | 0 | 84 | 0 |
| Ronneby Airport | 62 | 45 | 3 | 14 | 34 | 11 |
| Umeå Airport | 210 | 133 | 6 | 71 | 115 | 18 |
| Kiruna Airport | 90 | 62 | 12 | 16 | 58 | 4 |
| Visby Airport | 108 | 78 | 6 | 24 | 69 | 9 |
| Åre Östersund Airport | 83 | 60 | 11 | 12 | 60 | 0 |
| Luleå Airport | 196 | 126 | 7 | 63 | 124 | 2 |
| Regional ledning | 11 | 10 | 0 | 1 | 10 | 0 |
| HSSE Regional Airports | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| **Totalt** | **3 468** | **2 502** | **214** | **752** | **2 328** | **174** |

# Korsreferenstabell FN:s Global Compact

Swedavia stödjer sedan 2012 FN:s Global Compact och dess tio principer. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2024 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 2024.

| 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 | 119, 128, 134, 137-138 |
| 2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter | 24, 128, 137-138 |
| **Arbetsvillkor** | |
| 3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar | 140, 134-136, 137-138 |
| 4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete | 137-138 |
| 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 | 115, 134-136, 137-138 |
| **Miljö** | |
| 7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem | 16-24, 120-123 |
| 8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande | 16-24, 120-123 |
| 9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik | 16-24, 120-123 |
| **Korruption** | |
| 10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor | 137-138 |

# Index lagstadgad hållbarhetsrapport

| Område | Beskrivning | Sidhänvisning |
|---|---|---|
| Övergripande | Affärsmodell | 13-28 |
| Miljö | Taxonomiredovisning | 127-133 |
| Miljö | Policy inom miljöfrågor<br>Miljötillstånd<br>Risker och riskhantering<br>Mål och utfall | 23-24, 113-118<br>121<br>51-56<br>18, 113-118, 121-123 |
| Sociala förhållanden | Policy inom sociala frågor<br>Risker och riskhantering<br>Mål och utfall | 23-24, 113-118, 134-136<br>51-56, 119<br>18, 113-118 |
| Mänskliga rättigheter | Policy för mänskliga rättigheter<br>Risker och riskhantering<br>Mål och utfall | 137-138<br>51-56, 119<br>113-118 |
| Antikorruption | Policy för arbete med antikorruption<br>Risker och riskhantering<br>Mål och utfall | 137-138<br>51-56, 119<br>113-118, 138 |

20250825027 85

# 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 2024. Swedavia AB har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sidan 112-144 i detta dokument varav den lagstadgade hållbarhetsrapportens definieras på sidan 2.

**STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR**
Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen enligt den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024. Kriterierna framgår på sidan 146 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 (omarbetad) Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. 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 International Standard on Quality Management 1, som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Swedavia 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 19 mars 2025
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 1 850 MSEK. Det motsvarar 28 procent av de utestående obligationer under MTN-programmet per den sista december 2024.

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 2024 till 2 821 MSEK. Av dessa godkända investeringar har tillgångar motsvarande 1 850 MSEK 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 2024 på www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information

**GRÖN PORTFÖLJ OCH ALLOKERING PER KATEGORI**

| MSEK | Investeringar | Utbetalt belopp | Allokering (%) |
|---|---|---|---|
| **Gröna byggnader** | **630** | **630** | **34 %** |
| Sky City Office One Arlanda | 315 | 315 | |
| Terminal syd Landvetter | 315 | 315 | |
| **Förnybar energi** | **224** | **224** | **12 %** |
| Akvifär Arlanda | 30 | 30 | |
| Produktionsanläggning värme Arlanda | 170 | 170 | |
| Produktionsanläggning kyla Arlanda | 24 | 24 | |
| **Hållbara transporter** | **911** | **911** | **49 %** |
| **Energieffektivisering** | **85** | **85** | **5 %** |
| **Förebygga och begränsa föroreningar** | **–** | **–** | |
| **Totalt belopp** | **1 850** | **1 850** | **100 %** |

**EMITTERADE GRÖNA OBLIGATIONER**

| Lån nr. | Volym (SEK) | Emissionsdatum | Löptid (år) |
|---|---|---|---|
| 122 | 1 000 | 2019-12-12 | 5 |
| 125 | 250 | 2020-05-26 | 5 |
| 141 | 100 | 2023-05-23 | 10 |
| 147 | 500 | 2024-11-21 | 5,25 |

20250825027786

# Nyckeltal och definitioner

# Nyckeltal (1/2)

## Finansiella nyckeltal

**AVKASTNING OPERATIVT KAPITAL[1)]**
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.

**DRIFTKOSTNADER PER AVRESANDE RESENÄR[1)]**
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.

**INVESTERINGAR[1)]**
Swedavias investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar inklusive pågående investeringsprojekt. Swedavia är i en intensiv utvecklingsfas och investeringstakten är viktig för Swedavias ledning och externa intressenter.

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

**KOMMERSIELLA INTÄKTER PER AVRESANDE RESENÄR[1)]**
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.

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

**PASSAGERARE**
Passagerare räknas när en person flyger från eller ankommer till en Swedavia-flygplats. Avresande passagerare är när någon avrest med flyg från en sådan flygplats. Avresande passagerare approximeras utifrån antalet passagerare dividerat med två. Se även Resenär.

**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.

**RÖRELSEMARGINAL[1)]**
Rörelseresultat i procent av nettoomsättning. Rörelsemarginal exklusive realisationsresultat se beräkning av rörelseresultat exklusive realisationsvinst.

**RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST[1)]**
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[1)]**
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[1)]**
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.

**ÅRETS RESULTAT**
Resultat efter skatt.

## Övriga Nyckeltal

**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.

**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. Beräkningen exkluderar charterflygningar utan biljettförsäljning till allmänheten, genom användning av tröskelvärden.

1) Alternativa nyckeltal enligt riktlinjer från European Securities and Markets Authority (ESMA) är markerade med 1).

20250825027187

# Nyckeltal (2/2)

**EGNA UTSLÄPP AV KOLDIOXIDEKVIVALENTER ($CO_2E$)**
Egna utsläpp av koldioxidekvivalenter beräknas enligt Greenhouse Gas Protocol. Swedavia har sedan 2006 arbetat strategiskt med klimat- och energifrågor inom verksamheten. Scope 1 omfattar fordonsdrivmedel, reservkraft, egenproducerad värme, brandövningar, halkbekämpning, avisning utförd av Swedavia samt egna utsläpp av köldmedia. Scope 2 omfattar inköpt egenanvänd el och värme. Inom Scope 3 (TtW) särredovisas flygtrafikens utsläpp i nom 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. Data för minoritetsägda dotterbolag eller intressebolag samt kontor i Norrköping är exkluderade. Inköpt energi till kontoret i Norrköping mäts ej av Swedavias hyresvärd då energin inkluderas i hyran.

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 har ändrat metod för att samla in data om förnybart flygbränsle. Från 2020 till 2022 samlades data in direkt från flygbranschens aktörer, men från 2023 använder Swedavia Statistiska Centralbyrån (SCB) för mer tillförlitliga uppgifter om levererade bränslevolymer. Därför kan data från 2020 till 2022 inte jämföras med siffror från 2023 och framåt, då den tidigare metoden inte exakt återspeglar de totala levererade volymerna. Tidigare siffror bör ses som en miniminivå av levererat förnybart flygbränsle i Sverige för de åren.

**HAVERIER OCH ALLVARLIGA TILLBUD**
Enligt EU-förordning nr 996/2010 definieras ett haveri som en händelse där (i) en person dör eller skadas allvarligt (förutom av naturliga orsaker) i samband med luftfartyg under resa, (ii) ett luftfartyg skadas så att dess prestanda allvarligt påverkas, eller (iii) är helt onåbart. Ett allvarligt tillbud är en situation där det fanns en hög risk för att en olycka med ett luftfartyg under resa skulle kunna inträffa.

**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.

**NETTONOLLUTSLÄPP FRÅN BYGG- VERKSAMHETEN 2040**
Swedavias mål att nå nettonoll utsläpp från byggverksamheten 2040 omfattar såväl byggmaterial som transporter och drivmedel. Stegvisa reduktioner inleddes med ett mål om en minskning på tio procent för 2023 (jämfört med traditionellt byggande 2015) för att gå mot noll 2040.

**PUNKTLIGHET**
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.

**UTBUD AV FLYGLINJER OCH DESTINATIONER**
Swedavia mäter passagerarvolym, flyglinjer och destinationer, användandes tröskelvärden över tolv månader för att utesluta ad hoc-flygningar utan biljettförsäljning till allmänheten

**VILLKORSÖVERTRÄDELSE**
Swedavias flygplatser följer miljölagstiftningen med miljötillstånd som definierar driftsvillkor. Dessa villkor täcker främst flygvägar, buller, utsläpp till vatten, samt halkbekämpning och avisning. Villkorens efterlevnad övervakas kontinuerligt och utvärderas årligen, där antalet överträdelser visar hur väl Swedavia uppfyller kraven.

# Definitioner (1/2)

**ACI (AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL)**
Flygplatsernas internationella branschorganisation.

**AIRPORT CARBON ACCREDITATION**
ACA är ett program för att mäta och gradera hur flygplatser arbetar med att minska sin klimatpåverkan.

**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.

**CSRD**
CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) är ett EU-direktiv som syftar till att genom rapporteringstransparens skapa bästa förutsättningar för att EU skall klara målsättningen om att nå nettonollutsläpp till 2050. Genom standardiserade mått möjliggör CSRD en mer konkret och jämförbar rapportering av företagens hållbarhetsresultat och förhindrar greenwashing.

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

**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.

**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.

**NETTOSKULD**
Räntebärande skulder plus pensionsskuld minskat med likvida medel.

**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.

202508250278

# Definitioner (2/2)

**REGIONAL AIRPORTS**
Swedavias regionala flygplatser omfattar Kiruna Airport, Luleå Airport, Ronneby Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport.

**RESENÄR**
Begreppet resenär är en generell beskrivning av en person som befinner sig på resa. Resenären är en av Swedavias tre kundgrupper, tillsammans med hyresgäster och flygbolag. Jämför Passagerare.

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

**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.

**BALANSOMSLUTNING**
Totala tillgångar.

**EBITDA**
Rörelseresultat exklusive avskrivningar avseende materiella och immateriella anläggningstillgångar.

**JUSTERAD EBITDA**
Rörelseresultat exklusive avskrivningar samt nedskrivningar och utrangeringar avseende materiella och immateriella anläggningstillgångar.

**KASSAFLÖDE FRÅN DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN FÖRE FÖRÄNDRINGAR AV RÖRELSEKAPITAL**
Kassaflöde från den löpande verksamheten minus kassaflöde från förändringar av rörelsekapital

**KASSAFLÖDE FRÅN DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN FÖRE FÖRÄNDRINGAR AV RÖRELSEKAPITAL/RÄNTEBÄRANDE SKULDER**
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital dividerat med räntebärande skulder. Måttet visar företagets intjäningsförmåga i förhållande till räntebärande skulder och indikerar företagets förmåga att betala av sina skulder.

**KASSAFLÖDE FRÅN DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN FÖRE FÖRÄNDRINGAR AV RÖRELSEKAPITAL/NETTOSKULD**
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital dividerat med nettoskuld. Måttet visar företagets intjäningsförmåga från den egna verksamheten i förhållande till nettoskuld och indikerar företagets förmåga att betala av sina skulder.

**NETTOSKULD/JUSTERAD EBITDA**
Nettoskuld dividerat med justerad EBITDA. Måttet visar företaget skuldsättning i förhållande till Rörelseresultat exklusive avskrivningar samt nedskrivningar och utrangeringar (justerad EBITDA) och indikerar företagets förmåga att betala av sina skulder.

Swedavia Airports

**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

20250825027789

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

**Produktion:**
Swedavia i samarbete med Narva Communications AB
Foto: Ander Sanner, Kalle Sanner, Jonas Borg, Håkan Röjder, Orlando G. Boström, Svante Örnberg, CM och Tim Meier